

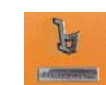
Moč prisilnega vetra

V časih, ko je klimatska naprava postala obvezen del opreme vsakega avtomobila, se je marsikdo vprašal, čemu sploh še služijo kabrioleti. Hej, povsem napačno zastavljeno vprašanje. Tisti, ki se ukvarjajo z njim, pač ne razumejo poslanstva kabrioletov. In ga najverjetneje tudi nikoli ne bodo.



FOTO: ALEŠ PAVLETIČ

To je preprosto užitek. Užitek, ki se pri Astri Cabrio Turbo prične v trenutku, ko pritisnete stikalo daljinskega upravljalnika osrednje ključavnice in ga zadržite za nekaj sekund. Predstavo, ki se prične takrat odvijati pred vašimi očmi, bi namreč lahko poimenovali tudi umetnost. Diskretno dvigovanje najprej prednjega, nato zadnjega dela strehe, pa dvig pokrova in nato elegantno zlaganje črne platnene strehe v posebej odmerjen prostor prtljažnika ter za konec še zapiranje pokrova, obarvanega v barvi karoserije, je igra spreminjanja oblike, ki traja natančno 30 sekund.



To je igra spreminjanja oblike, ki traja natančno 30 sekund.

Da, prav ste prebrali, Astra Cabrio Turbo ne ponuja le električno pomične strehe (ta je na voljo že pri najosnovnejšem modelu), ampak tudi daljinsko vodeno. Tako vam preostane le še, da iz prtljažnika izvlečete zaščitno mrežo, jo namestite za prednja sedeža in sedete za volanski obroč. Prednja sedeža sta športna, kar pomeni, da sta školjkasta, anatomsko zelo strogo oblikovana, trda in oblečena v usnje. Če tega niste vajeni, boste imeli pri nastavitvi udobnega položaja kar nekaj težav, saj nepravilne drže telesa ne dopuščata. Sta pa zato izdatno nastavljiva in ob tem tudi nekoliko nižje nameščena kot v Astri Coupé, kar jima lahko štejemo v pohvalo. Še vedno pa ne dovolj nizko, da bi varno skrila v zavetrje vetrobranske šipe tudi tiste najvišje.

Ko si uspešno nastavite svoj položaj za volanskim obročem, lahko počasi pričnete odkrivati opremo, ki jo ponuja najmočnejša, najdražja in hkrati seveda tudi najbolj opremljena Astra Cabrio. Armaturna plošča je v osnovi prevzeta iz Aster, kar pomeni, da je na pogled precej togo oblikovana in brez posluha za detajle. So jo pa pri oblikovalskem studiu Bertone že za potrebe Coupéja nekoliko obogatili, predvsem s kromiranimi obrobami merilnikov in z dvobarvno kombinacijo ter takšno vgradili tudi v Cabrio.

Toda plastika na njej še vedno ostaja zgolj povprečna, oblika obvolanskih ročic pod pričakovanji, na dnu sredinske konzole pa zmoti predvsem vžigalnik, ki štrli iz nje in bi ga lahko brez večjih težav pospravili za pokrov pepelnika. Ne razočara pa z zalogo opreme, ki jo ponuja. Povsem na vrhu sredinske konzole se nahaja informacijski zaslon radijskega sprejemnika in potovalnega računalnika (slednjemu ukazujete s stikali desne obvolanske ročice), pod njim je svoje mesto našel avdiosistem, ki, mimogrede, v predalu pred sovoznikom skriva tudi izmenjevalnik zgoščenk, še nekoliko

nižje pa samodejna klimatska naprava. Uaaavvv, le-te si pri Astrah do prihoda Cabria ni bilo mogoče omisliti. In slednja deluje kar v dveh režimih. Ob razpeti platneni strehi se odziva glede na nastavljeno temperaturo, ko uživate z vetrom v laseh, pa ji stopnje hlajenja in moč ventilatorja določate ročno. Morda se vam takšen način na začetku zazdi nekoliko nerazumljiv, toda sčasoma ugotovite, da je povsem logičen. Prostora okoli vas klimatska naprava pač ni sposobna ohladiti na osvežujočih dvajset stopinj Celzija, če je zunanja temperatura trideset in več. Toda spisek opreme se tudi s tem še ne zaključuje. Omeniti moramo vsaj še tempomat, stikala na volanskem obroču za ukazovanje avdiosistemu, pa tudi tisti dve na sredinski konzoli za pomikanje platnene strehe in vseh štirih stekel hkrati.

Ko vsaj delno spoznate opremo, nastopi čas, da zažene še motor. V Astri Cabrio lahko izbirate med štirimi bencinskimi agregati, vrh pa predstavlja najmočnejši iz kupejeve palete, za katerega so na začetku trdili, da ga v Cabriu sploh ne bodo ponujali. To je 2,0-litrski štirivaljnik, pri katerem za dodatno moč poskrbita tudi turbinski polnilnik in hladilnik polnilnega zraka. Ja, preprih v tej Astri se ne dogaja le nad vašimi glavami,



Leža na cesti ni vprašljiva, je pa v ovinkih čutiti rahlo zvižanje karoserije.



Prednja sedeža sta športno trda, anatomsko in izdatno nastavljiva, v predalu pred sovoznikom pa za zabavo skrbi tudi izmenjevalnik zgoščenk.



Skrajno priročno - z Astro Cabrio se lahko odpravite tudi na smučanje! Prtljažnik s svojimi 330 litri prostornine spada med večje. Seveda, ko pomislimo na kabriolete.

ampak tudi pod motornim pokrovom. Ob zagonu agregata, ki se skriva v nosu, morda ne boste zaslutili, da le-ta zmora skoraj 200 »konjev«. Zvok, s katerim se oglasi, je namreč povsem običajen in nikakor ne športno rezek. Takšen pa ostaja tudi z naraščanjem vrtljajev. Z nekoliko globljim zvokom se pravzaprav oglasi le v območju med 1200 in

2000 vrtljaji, kjer vas za trenutek prešine, da vendarle ni »mlinček«, kasneje pa vas o tem

Potnika zadaj se bosta zadostne količine vetra naučila že pri hitrosti do 60 kilometrov na uro.

prepričuje samo še s svojimi zmogljivostmi. Toda da ne bo pomote. Astra Turbo ne spada v razred neobvladljivih brutalne-

žev. Svojega značaja resda ne more skriti, zato s polno močjo zaduha šele pri 2500 vrtljajih v

minuti, toda od tam dalje pospešuje zelo zvezno in brez pretiranih sunkov, ki bi jih ob tej zalogi moči morda pričakovali. Celo

tako zvezno, da nas je o svojih zmogljivostih dokončno prepričala šele na meritvah, saj ji le-

teh izza volanskega obroča nismo pripisovali. Morda tudi zaradi zvoka, ki ostaja, tako kot smo že omenili, celo v najvišjem de-

Iz oči v oči



Z eno besedo - orgazmično! Si predstavljate: iz starega Opla Astra karavan s 75 konjskimi močmi sedete na usnjene sedeže še čisto sveže Astre Cabrio zlato bakrene barve s strupenimi (turbo) 192 KM. Spustite streho (seveda ne vi, ampak elektrika), namestite vetrno mrežo, da vam veter ne bi preveč razmršil urejene pričeske in pridelal trdega vratu, vključite radio ali CD-izmenjevalnik z odličnimi zvočniki in se odpeljete po mestu ali obmorski obali. Štajerci bi rekli: Kaj si ti nór?! Ne jaz, ampak nori so pospeški, ko prehitevaš pred seboj cincajoče vozilo in te v drugi ali tretji prestavi izstrelji mimo, da lahko voznik za teboj samo zeva. In v vednost morebitnim kupcem: prtljažnik je celo uporaben.

Občutki so božanski! Ne bi se ga branila, seveda kot drugi avto: prvi je še vedno karavan!

Tina Kovšca



Motor je do 2.500 vrtljajev na minuto skoraj mrtev, potem se turbina dokončno zbudi in učinkoviteje piha v motorček, kar se odraža tudi v prožnosti nad 2500 vrt/min. V kabini je še vedno »dobra« stara in vsem poznana Astra. Cenen občutek na obvolanskih ročicah, dokaj visok položaj za volanom in prazen občutek na prestavni ročici. Za konec pa še poslednje razočaranje: pri odprti strehi mi »štrli« vrh glave prek roba prednje šipe. Resnično ne vem več, ali sem jaz prevelik ali pa so vsi kabrioleti premajhni?

Peter Humar



Astra Cabrio tudi zadaj ponuja dokaj udobna sedeža, uporabna pa sta le takrat, ko je streha razpeta. V nasprotnem primeru je vetro za potnika zadaj preveč.

Najmočnejši motor ponuja odlične pospeške in spoštljivo končno hitrost, žal pa ne navdušuje s svojim zvokom in porabo.

lovnem območju motorja dodo- bra zadušen.

Je pa treba priznati, da takrat začne precej naraščati drug

Ja, preprih v tej Astri se ne dogaja le nad vašimi glavami, ampak tudi pod motornim pokrovom.

trušč. In sicer trušč vetra. Vse do hitrosti 150 kilometrov na uro tega sicer ne boste opazili, saj Astra Cabrio tako ob razpeti kot spuščeni strehi dovolj učinkovito skriva potniški prostor pred vetrom. Z naraščanjem hitrosti od te številke dalje pa ugotovite, tu-

di vi in ne le merilnik hitrosti, da se nekaj dogaja. Zlasti takrat, ko je streha zložena. Kljub vetrni mreži in privzdignjenim steklom

namreč veter potniške kabine ne uspe več zaobiti, zato lahko postane precej nadležen. Nikakor pa se teh podvigov ne gre lotevati s potnikoma zadaj, kajti tista dva se bosta zadostne količine vetra naučila že pri hitrosti do 60 kilometrov na uro.

Pri Astri Cabrio je treba pohvaliti vsaj še eno stvar, in sicer prtljažnik. Ta med kabrioleti spada med večje, saj ponuja

okroglih 330 litrov prostornine, za kar sta zaslužna tudi teleskopska nosilca, ki zadržujeta njegov pokrov. Končno, bi lahko zapisali, saj pri limuzinski različici in Coupéju to delo opravljata klasična. Poleg tega boste v njem našli tudi odprti-

no, skozi katero je mogoče dalje predmete poriniti v potniški prostor, kar pomeni, da se lahko s takšno Astro na primer tudi pozimi odpravite na smučanje. Pa čeprav temu kabrioleti v osnovi niso namenjeni.

Največ užitek lahko namreč pričarajo v sončnih in toplih dneh, ko veter voznika in sopotnika, še raje pa sopotnico, prijetno hladi in jima mrši lase. Če se preprih ob tem dogaja tudi pod motornim pokrovom, pa so, verjemite, užitki še toliko večji. *Matevž Korošec*

CENE SIT

Dodatna oprema	SIT
Kovinska barva	82.294
Samodejna klimatska naprava	105.355
Oblazinjenje usnje/alkantara	310.187
Usnjeno oblaginjenje	351.334
Radjski sprejemnik CCR 600	
s CD-izmenjevalnikom	91.790
Nekateri nadomestni deli	
Prednji žaromet z utripalko	42.188
Prednja meglenka	23.768
Prednji odbijač	119.082
Prednja maska z znakom	16.051
Vetrobransko steklo	
navadno/termično	38.642/93.485
Prednji blatnik	33.082
Zadnji odbijač	128.334
Zunanje ogledalo	47.348
Lahko platišče	77.885

Kakovost mehanizma strehe (15)	15	Mehanizem je popolnoma samodejen, daljinsko voden, za pogled nazaj skrbi ogrevano steklo.
Hitrost zlaganja in postavljanja strehe (10)	9	30 sekund pomeni zelo dober rezultat, ne spada pa v sam vrh.
Tesnenje (15)	13	Tesnenje je dobro, le v pralnici je bilo opaziti nekaj kapelj, ki so prodrele v notranjost skozi spoj strehe in vrat.
Videz brez strehe (5)	4	Astra Cabrio ponuja izredno čiste linije, a kljub temu detajli manjkajo.
Videz s streho (5)	4	Če vam je všeč Astra Coupé, vam je zagotovo tudi Astra Cabrio.
Imidž (10)	7	Astra Cabrio ima dolgo tradicijo, žal pa svojim tekmeccem ne stopa povsem ob bok.
Skupna ocena (60)	52	Če znate uživati v vetrom v laseh, potem bojzani ni. Nasprotno, pri največji hitrosti ga je lahko celo preveč, saj vas rob strehe in vetrna mreža ne uspe zaščititi v celoti. Si pa vse pohvale zasluži daljinsko voden mehanizem platnene strehe.

Kriterij ocenjevanja terencev (Št. točk - ocena) :0-20 = 1, 21-30 = 2, 31-40 = 3, 41-50 = 4, 51-60 = 5

Model	Opel Astra Cabrio Turbo	Audi A4 Cabriolet 2.4	BMW 325Ci Cabrio	Mercedes-Benz CLK 230 Kompressor Cabrio
motor (zasnova)	4-valjni - vrstni	6-valjni - V-90°	6-valjni - vrstni	4-valjni - vrstni
gibna prostornina (cm³)	1998	2393	2494	2295
največja moč (kW/KM pri 1/min)	141/192 pri 5400	125/170 pri 6000	141/192 pri 6000	145/197 pri 5500
največji navor (Nm pri 1/min)	250 pri 1950	230 pri 3200	245 pri 3500	280 pri 2500-5000
dolžina × širina × višina (mm)	4267 × 1709 × 1390	4573 × 1777 × 1391	4488 × 1757 × 1372	4567 × 1722 × 1380
največja hitrost (km/h)	242	224	234	230
pospešek 0-100 km/h (s)	8,0	9,7	7,7	8,7
poraba goriva po ECE (l/100 km)	12,8/7,0/9,1	13,8/7,4/9,7	13,2/7,5/9,6	13,8/7,2/9,6
cena osnovnega modela (SIT)	6.760.126	8.540.895	9.518.888	11.528.412

avto magazin OPHEL ASTRA CABRIO TURBO

141 kW (192 KM) ● 8,3 s ● 242 km/h ● 13,6 l/100 km

NAŠE MERITVE

Vozne lastnosti

Pospeški	s
0-60 km/h:	4,1
0-80 km/h:	5,9
0-100 km/h:	8,3
0-120 km/h:	11,1
0-140 km/h:	14,7
0-160 km/h:	20,0
0-180 km/h:	27,1
1000 m z mesta:	29,0
	(182 km/h)

Prožnost	s
50-90 km/h (IV.):	9,8
80-120 km/h (V.):	11,5

Največja hitrost	242 km/h
(V. prestava)	

Poraba goriva	l/100 km
najmanjše povprečje	11,1
največje povprečje	16,1
skupno testno povprečje	13,6

Trušč v notranjosti	dB		
Prestava III.	IV.	V.	
50 km/h	62	61	60
90 km/h	66	66	66
130 km/h	71	71	71
Prosti tek			38

Natančnost merilnika hitrosti

kazalec na	resnično km/h
30	27,6
50	49,0
70	69,1
90	89,7
100	100,5
130	129,8
150	149,5

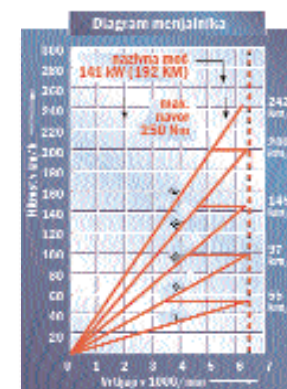
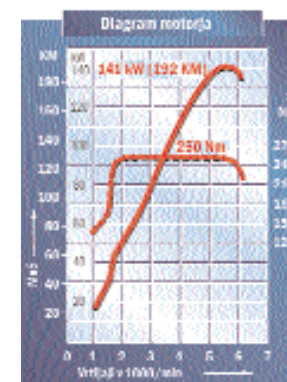
Zavorna pot	m
od 130 km/h:	63,2
od 100 km/h:	36,9

Okoliščine meritev

T = 23 °C
p = 1020 mbar
rel. vl. = 56 %
Stanje kilometrskega števca: 1412 km
Gume: Dunlop SP PSort 3000

Napake med testom

- brez napak



CENE (Opel Marketing) **SIT**
OSNOVNI MODEL: 6.760.126
TESTNO VOZILO: 7.343.422

GARANCIJA IN ZAVAROVANJE

Garancija:

1 leto brez omejitve kilometrov splošne garancije, 12 let garancije za prebravanje

Obvezno zavarovanje:

Polno kasko zavarovanje brez dodatkov (okvirna vrednost):
178.500 SIT
209.000 SIT

TEHNIČNI PODATKI

Motor:

4-valjni - 4-taktni - vrstni - bencinski - nameščen spredaj prečno - vrtina in gib 86,0 × 86,0 mm - gibna prostornina 1998 cm³ - kompresija 8,8 : 1 - največja moč 141 kW (192 KM) pri 5400/min - srednja hitrost bata pri največji moči 15,5 m/s - specifična moč 70,6 kW/l (96,0 KM/l) - največji navor 250 Nm pri 1950/min - ročična gred v 5 ležajih - 2 odmični gredi v glavi (zobati jermen) - po 4 ventili na valj - glava iz lahke kovine - elektronski večtočkovni vbrizg in elektronski vžig (Motronic ME 1.5.5.) - turbinski polnilnik na izpušne pline, nadtak polnilnega zraka 0,85 bar - hladilnik polnilnega zraka - tekočinsko hlajenje 7,4 l - motorno olje 4,25 l - akumulator 12 V, 55 Ah - alternator 100 A - uravnavani katalizator

Prenos moči:

motor poganja prednja kolesa - enokolturna suha sklopka - 5-stopenjski ročni menjalnik - prestavna razmerja I. 3,580; II. 2,020; III. 1,350; IV. 0,980; V. 0,790; vzvratna 3,310 - prestava v diferencialu 3,630 - platišča 7,5J × 17 - gume 215/40 R 17 W, kotalni obseg 1,82 m - hitrost v V. prestavi pri 1000/min 38,1 km/h

Voz in obese:

kabriolet - dvoje vrat, 4 sedeži - samonosna karoserija - Cx = 0,32 - spredaj posamične obese, vzmetne noge, trikotna prečna vodila, stabilizator - zadaj poltoga prema, vijake vzmeti, teleskopski blažilniki - dvokrožne zavore, spredaj kolutne (priliso hlajene), zadaj kolutne, servo, ABS, mehanska ročna zavora na zadnja (ročica med sedežema) - volan z zobato letvijo, servo, 3,0 zasuka med skrajnima točkama

Mere:

zunanje: dolžina 4267 mm - širina 1709 mm - višina 1390 mm - medosna razdalja 2606 mm - kolotek spredaj 1467 mm - zadaj 1456 mm - najmanjša razdalja od tal 140 mm - rajdni krog 11,5 m

notranje: dolžina (od armaturne plošče do zadnjega naslonjala) 1530 mm - širina (komolci) spredaj 1380 mm, zadaj 1190 mm - višina nad sedežem spredaj 920-940 mm, zadaj 890 mm - vzdolžnica prednji sedež 970-1160 mm, zadnja klop 780-600 mm - dolžina sedalnega dela prednji sedež 490-520 mm, zadnja klop 460 mm - premer volanskega obroča 380 mm - prtljažnik (normno) 330 l - posoda za gorivo 52 l

Mase:

prazno vozilo 1490 kg - dovoljena skupna masa 1835 kg - dovoljena masa prikolice z zavoro 1400 kg, brez zavore 600 kg - dovoljena obremenitev strehe 50 kg

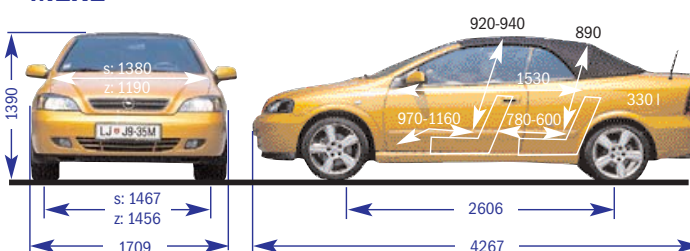
Zmogljivosti (tovarna):

največja hitrost 242 km/h - pospešek 0-100 km/h 8,0 s - poraba goriva (ECE) 12,8/7,0/9,1 l/100 km (neosvinčeni bencin, OŠ 95)

Užitek v vožnji: 😊 😊 😊 😊 😊

Astra Cabrio je že v osnovi namenjena užitkom, vse skupaj pa nadgrajuje še turbo motor. Žal le TC ne dopušča pretiranih užitkov v hitrosti, ob vsem tem pa je še neizklapljiv.

MERE



HVALIMO IN GRAJAMO

- ➕ mehanizem platnene strehe z možnostjo daljinskega vodenja
- ➕ motorne zmogljivosti
- ➕ bogata oprema
- ➕ vetrna mreža
- ➕ lega na cesti
- ➕ odprtina za smuči v prtljažniku
- ➖ pomanjkanje občutka za detajle v notranjosti
- ➖ povprečni materiali na armaturni plošči
- ➖ (pre)majhen predal pred sovoznikom (vgrajene CD izmenjevalnik)
- ➖ TC ni izklapljiv

Zunanost (15)	14	Oblika je všečna, za najvišjo oceno pa manjkajo določeni detajli. Zunanja izdelava je brez pripomb.
Notranost (140)	105	Prednja sedeža sta izdatno nastavljiva, toda strogo anatomsko oblikovana. Prostornost zadaj je nekoliko utesnjena, v notranjosti pogrešamo tudi občutek za oblikovanje.
Motor, menjalnik (40)	33	Motornim zmogljivostim ni kaj očitati, le zvok bi lahko bil odločnejši. Manj navdušujoč je menjalnik, ki ni povsem dorasel značaju motorja.
Vozne lastnosti (95)	80	Legla na cesti je odlična, toda pogrešamo izklapljiv TC in nekoliko več informacij na prestavni ročici, v hitrih ovinkih pa je čuti tudi vzvijanje karoserije.
Zmogljivosti (35)	30	Pospeški in končna hitrost so nadvse spoštljivi, le motor zaradi turbinskega polnilnika resnično zaživi šele pri 2500 vrtljajah.
Varnost (45)	41	Astra Cabrio ima vso potrebno varnost, ki jo lahko ponudijo kabrioleti in odlične zavore, nekaj točk izgubi le pri aktivni varnosti (obrisana površina brisalnikov, mrtvi koti ...)
Gospodarnost (50)	32	Poraba goriva ni majhna, pa tudi sicer Astra Cabrio ne spada med cenovno privlačnejše. Drži pa, da med svojimi tekmeccem dosegajo precej vabljivo ceno.
Skupaj	335	Astra Cabrio svojim tekmeccem sicer še ni povsem dorasla, za kar so odgovorni predvse oblikovalci, ki so notranjosti posvetili premalo časa. Je pa res, da spada med prostornejše in cenovno ugodnejše kabriolette v tem razredu, ki lahko z dovolj bogato opremo razveseljujejo marsikaterega ljubitelja vetra v laseh.

Kriterij ocenjevanja (Št. točk - ocena) :0-180 = 1; 181-240 = 2; 241-300 = 3; 301-360 = 4; 361-420 = 5