

Vozili smo v St. Tropezu:

OPEL ASTRA CABRIO

Kar je bilo moč videti skoraj v vsakem ameriškem filmu iz šestdesetih let, je Evropi spet vedno bolj všeč: kabrioleti. Opel se tradiciji snemljive strehe ni nikdar povsem odpovedal, tudi s kadetom ne. Zato sledi logično nadaljevanje: astra cabrio!

Zanjo so staknili glave Oplovi, Saabovi in Bertonejevi mojstri za kuštranje las. Izmed že znanih astrinih različic so za osnovo cabriu vzeli najdaljšo: limuzino s klasičnim zadkom. Zato je astra cabrio že skoraj aristokratski kabriolet: dolg 4,24 metra ter z dvojnimi vrati, a s štirimi, tudi zadaj povsem doraslimi sedeži. Oblikovalci so bili trdnega mnenja: kabriolet ne sme imeti štrlin in astra cabrio jih, razen prednje šipe in obeh bočnih trikotnih okenc, nima. Hkrati so se odrekli moči zadnjega časa in so globok predal, namenjen zloženim strehi, nadomestili s plitkim žlebom za zadnjima sedežema in z mehkim pregrinjalom namesto čvrstega poklopca. Dobitek je očiten pod zadnjim pokrovom: tam je kabrioletsko rekordnih 390 litrov prtljažne prostornine, ki jo je - s pomočjo deljivega zadnjega naslonjala moč povečati na končnih 720 litrov, kadar sta v avtu le dva potnika. In ob vsem tem se v mehko, na obeh vogalih pa otrdno črno plastiko zavita strešna "klobasa" avtomobilu prav po kabrioletsko čedno poda.

Prevleka je napeta s pomočjo spajalnih gumbov in elastičnih trakov, v osnovni izvedbi pa zahteva razpenjanje ali zlaganje strehe ročno delo. Kdor doplača za elektrifikacijo zlagalnega mehanizma, mu ni več treba izza volana: kadar je streha zložena, je astro moč voziti tudi brez omenjene prevleke, to pa pomeni le dva ročna giba (za spajanje ali razdvajanje strehe od zgornjega robu prednjega stekla), vse drugo deluje na gumb. Pri tem mora vozilo mirovati (tudi s pomočjo povlečene ročne zavore), operacija - ne glede na njeno smer - pa ne traja dlje od desetih sekund. Kot nalašč za tiste, ki pred rdečimi semaforji radi razkazujejo, kaj vozijo.

Streha je večplastna, s steklenim (in ogrevanim) zadnjim oknom ter na vsaki strani s trikrat vlečajenim kovinskim mehanizmom. Ko je napeta, postane me-

hanizem "neviden", robovi pa so dovolj temeljito zatesnjeni, da je moč tudi pri večjih hitrostih slišati sopotnika ali poslušati radijsko glasbo. Ker so astro oblikovali tudi s pomočjo različnih vetrovnikov, je aerodinamično zelo uglajena: s pokrito streho zmora $C_x = 0,33$.

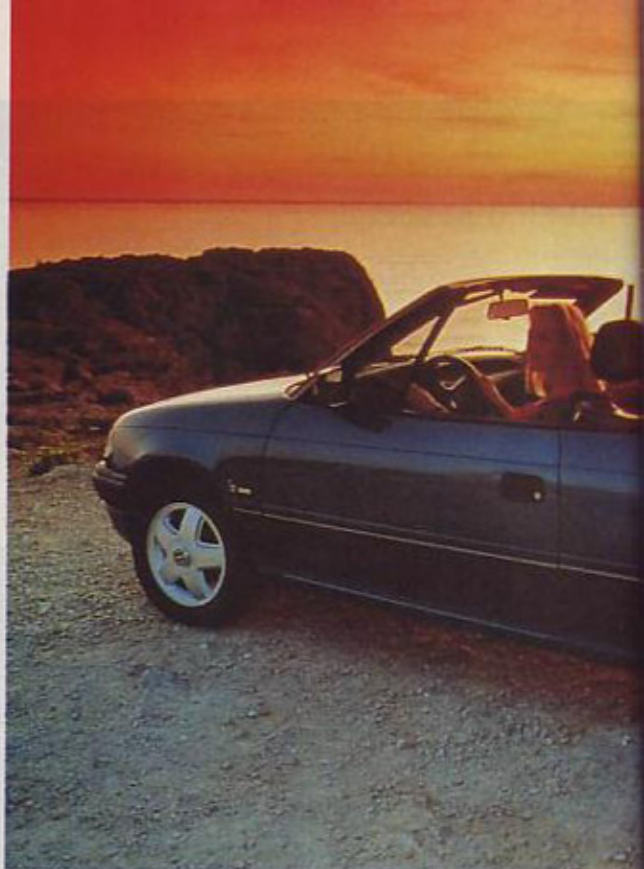
Tudi kadar je streha zložena, je moč zračni piš k sedežem še vedno delno nadzorovati: bočne šipe so električno vodljive in izdelane po calibrinem zgledu, vsaj potnikoma na prednjih sedežih pa - dvignjene - z vetrnjaštvom precej prizanesajo. Šele ko jih vgreznete, je astra pravi "opel-air"! Kdor se zdaj pritožuje, seveda ni za v cabrio!

Žal kabrioletstva Opel ni v celem izkoristil. Razkrita streha pokaže sicer lične in kakovostne sedeže (k doplačilom sodi tudi usnje zanje), a obenem tudi suhoparno in v vročinsko nevhvalno črno plastiko odet preostanek notranjega okolja. Nekaj več domiselne barvitosti bi astra cabriu, pa tudi potnikom v njej, res dobro delo.

Temeljitejši so bili pri njeni karoserijski zasnovi: v primerjavi s kabrioletskim kadetom, je vz-



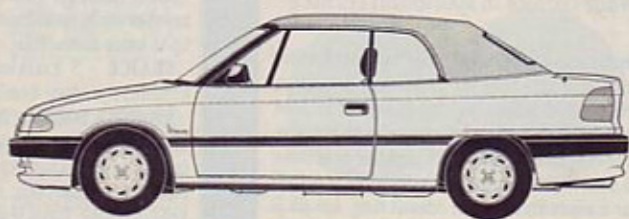
Astra cabrio prihaja iz Bertonejeve tovarne v Grugliascu pri Torinu (Italija)



ASTRA

vojna čvrstost okvirja prednje šipe večja za 130 odstotkov, čvrstost celotne karoserije pa za več kot deset odstotkov. Ker so karoserijski tresljaji vsem ojačitvam navkljub kronična kabrioletska težava, so se jim oplovci zoperstavili z dvema po deset kilogramov težkima hidravličnima blažilnikoma, nameščenima za zadnjima kolesoma. In varnost? Če verjamete statistiki nemškega inštituta za cestni promet, da se avtomobili prevračajo le v štirih odstotkih vseh prometnih nesreč, potem imate dosti možnosti za celo glavo. Zoper različna trčenja pa vas cabrio rešuje po receptu ostalih aster: tudi z ABS, s samozategovalnima prednjima varnostnima pasovoma, ter - za doplačilo - s 67-litrsko zračno vrečo pred voznikom.

Ker je zaloga serijske opreme precejšnja (vštevši tudi športni volanski obroč, zatemnjena stekla, po višini nastavljev



Kabrioletske silhuete: mehka streha, dobra aerodinamika, limuzinski videz

voznikov sedež, radio s šestimi zvočniki in mikrofilter za "zaprte" vožnje (potem, ko ste se preobdela cestnih prahu in smradu), je spisek dodatne opreme razmeroma kratek, obsega pa - poleg vreče - še zadnja zglavnika, lahka platišča, širše gume in, kot rečeno, elektrificirani strešni mehanizem.

Astra cabrio je na voljo z dvema motorjema. Manjšega, 1,4-litrskega (60 kW/82 KM) poznamo tudi iz corse, družno s kratko prestavljenim menjalnikom in ob športno zvenečem izpuhu pa hoče biti zmes poskočnega in varčnega pogonskega sklopa. Z mesta do hitrosti 100 km na uro požene astro cabrio (ki je za okroglih 70 kilogramov težja od astre limuzine) v



Velik astrin prtljažnik je eno njenih glavnih kabrioletskih orožij proti novemu VW golfu cabriu, ki šele bo

13,5 sekunde, največja hitrost znaša 175 kilometrov na uro, povprečje normne porabe goriva pa 7,6 litra neosvinčenega bencina na 100 kilometrov.

Po mojem okusu se ta motor astri cabriu lepše poda kot večji (2,0 litra, 85 kW/115 KM), zmogljivjši (0-100 km/h: 10,0 s, največja hitrost 195 km/h), a tudi požrešnejši (povprečje ECE: 8,2 litra/100 km) agregat. Ta je resda tudi dosti prožnejši, a prav zato tudi preveč limuzinsko kultiviran, da bi pristojal značaju "zgoraj brez". Navsezadnje so kabrioleti, in astra ni nikakršna izjema, namenjeni laгодnemu uživanju pod milim nebom, tudi takrat, ko so na njem zvezde. Takšni užitki pa ne potrebujejo pretiranih pospeškov in hitrosti!



S Chrisom od Opla sva ob spušenih šipah in strehi videla vse lepe punce z Azurne obale. In tudi one so videla naju! Astra la vista! To, vidite, je pri kabrioletih najpomembnejše in to tudi pri Oplu prav dobro vedo.

MARTIN ČESENJ

A VISTA!

