

# Ast(e)roid

Astra Coupé pravzaprav želi biti najbolj športna Astra. Torej bi jo lahko poimenovali tudi Ast(e)roid?

Če pomislimo, da pri Oplu že obstajata kupeja Tigra in Calibra, potem se imenu Ast(e)roid sploh ne bi čudil. Le končnica »a« mu manjka. Toda šalo na stran. Astra Coupé, ki je kot zadnja iz družine Aster zagledala luči sveta, je hkrati tudi četrta oziroma peta karoserijska različica, če pri tem pomislimo na obe kombilimuzinski (tri- in petratno). Toda tako preprosto pa je v družino Aster vendarle ne moremo in ne smemo vključiti. Za njeno obliko so namreč poskrbeli v priznanem italijanskem oblikovalskem studiu Bertone in tudi izdelujejo jo v Italiji, ne pa v

Nemčiji. Torej?! Priznati sicer moramo, da oblikovno porekla ne skriva, saj so njene osnovne linije ostale dovolj prepoznavne, vendar pa je Bertone nanjo vendarle pritisnil potreben pečat. Astra Coupé deluje predvsem nekoliko bolj kompaktno od svojih sester, čeprav kompaktnosti tudi slednjim ne primanjkuje, v pravi kupe pa jo prelevi predvsem povsem nanovo oblikovana streha skupaj s stranskimi vrati. Slednja nimajo okenskega okvirja, zato se stekli v bočnih vratih kot pri nekaterih drugih

kupejih, še preden odprete vrata, samodejno nekoliko spustita iz prvotne lege, in ko jih zaprete, se tja tudi vrneta.

Hiter pogled v notranjost ne razkrije veliko novega. Armaturna plošča je prav takšna, kot smo je vajeni v drugih Astrah. Torej s klasično belo osvetlitvijo, suhoparno sredinsko konzolo povsem pravokotnih oblik in standardnim predalom brez ključavnice pred sovoznikom. Če nas spomin ne vara, si je Calibra

med lastniki prisluzila največ graje prav zaradi armaturne plošče, ki so jo v celoti prevzeli iz Vectre, vendar pa mi tega Astri Coupé ne moramo očitati, saj gre vendarle za Astró. Kljub temu pa so v italijanskem oblikovalskem studiu našli rešitev in ponudili notranjost v dvobarvnih kombinacijah, kar je seveda mogoče opaziti tudi na armaturni plošči, ob tem pa so še merilnikom nekoliko spremenili grafiko in jih obrobili s kromom. Zagotovo mnogo bolj kot pravkar omenjena novost vas bosta prijetno presenetila prednja sedeža. Vsaj na pogled, saj sta izdatno školjkasto izoblikovana, nastavljalci pa je mogoče tudi oporo ledvenega in dolžino sedalnega dela. No, v testni Astri Coupé sta bila oba, tako kot zadnja klop in

obloge na vratih, oblečena še v svetlo usnje, in ko se usedete, hitro ugotovite, da se vaše slutnje potrjujejo. Le eno samo zamero si zaslužita, ki pa še zdaleč ni majhna. Tudi v najnižji točki sta namreč še vedno previsoko nameščena. To pa ne vpliva le na počutje, ki še zdaleč ni kupejevsko, ampak prinaša tudi preostale nevšečnosti. Zaradi nizke strehe se namreč vsaj tisti, ki radi sedijo pokončno, precej pogosto z glavo zaletavajo v strop, še več neprijetnosti pa prinese deževen dan. Novo prednje vetrobransko steklo, ki je nameščeno nekoliko bolj položno in je zato daljše, brisalci obrišejo precej nizko, tako da zgoraj ostane dokaj visok rob nepobrisane površine, kar pa prav zaradi neprimernege sedenja postane izredno moteče. In če k temu prištejemo še pov-

sem neprimerno nameščene zračnike za zajemanje svežega zraka, ki v mestnih središčih namesto svežega zraka zajamejo izpušne pline spredaj vozečega avtomobila, potem lahko počutje v Astri Coupé postane precej mučno. Izpušnim plinom se namreč lahko izognete le tako, da zaprete lopute in dopustite zraku zgolj kroženje znotraj kabine, to pa seveda v vlažnih in mokrih dnevih še pospešuje rošenje steklenih površin in tako se znajdete v začaranem krogu, ki mu vsaj v mestnih središčih ob deževnih dneh ni videti konca.

Toda da ne bo pomote. Astra Coupé še zdaleč ni kaznilnica, v kateri naj voznik in potniki trpijo. Pri Oplu in Bertonu so namreč z njo hoteli doseči prav nasprotno. To naj bi izražala že oblikovno, čeprav je kar nekaj tistih, ki trdijo, da Astra Coupé zaradi precej umirjene oblike ni in ne more biti naslednica Cali-



Kromirane obrobe in nova grafika

**Za njeno obliko so namreč poskrbeli v priznanem italijanskem oblikovalskem studiu Bertone in tudi izdelujejo jo v Italiji, ne pa v Nemčiji.**



bre. In temu je namenjena tudi njena notranjost. Priznati namreč moramo, da lahko na zadnji klopi dovolj udobno sedita tudi dva odrasla potnika, kar v kupejih tega avtomobilskega razreda ne srečamo prav pogosto. In Astra Coupé je tudi namenjena le štirim potnikom, saj sta zadaj le dva zglavnika in le dva varnostna pasova. Torej tudi s tem želi biti pravi kupe. Pohvalno velik pa je ob tem tudi prtljažni prostor, ki ponuja prav toliko prostornine kot limuzinska različica (460 litrov), odprtino za smuči ter zložljivo in deljivo zadnjo klopi, ki jo je mogoče zložiti in pridobiti kar 1150 litrov prtljažnega prostora. Žal pa tudi Oplovi strokovnjaki svojega dela niso opravili brez napake. Že pri štirivratni (limuzinski) Astri smo grajali nosilca prtljažnega pokrova, ki nista teleskopska, ampak povsem klasična, enako napako so ponovili tudi pri Astri Coupé. Resnično nelogično, saj takšnih nosilcev ne srečamo več



Odllična prednja sedeža omogočata tudi nastavitve dolžine sedalnega dela. Le nameščena sta previsoko!

pogosto tudi v mnogo cenejših avtomobilih!

Še mnogo bolj nelogično pa zato, ker Astra Coupé želi biti nekaj več od svojih sester. To na primer dokazuje že s cenó, saj je treba za osnovno različico z 1,8-litrskim motorjem odšteti natančno 4.267.182 tolarjev. In tudi z opremo, saj so že v osnovnem paketu ABS, TC, varnostni blazini za voznika in sovoznika, športno podvozje in športna prednja sedeža s številnimi nastavitvami, trikraki volanski obroč, oblečen v usnje in nastavljen po višini ter globini, deljiva zadnja klopi skupaj z odprtino za smuči, odprte za dovajanje zraka k zadnji klopi, električni pomik stekel, tempomat, informacijski zaslon na vrhu sredinske konzole, radiokasetofon, klimatska naprava, električno pomična in ogrevana zunanja ogledala, meglenke spredaj in zadaj, lahka platišča, centralno zaklepanje z daljinskim upravljalnikom in še bi lahko naštevali. Tu

**In če ob tem še pomislimo, da so kupci kupejev navadno nekoliko bolj športno razpoloženi vozniki, potem je Oplova odločitev o neizklopljivem dodatku TC resnično nelogična.**

di motorna paleta se začne precej višje kot pri drugih Astrah, saj je osnovni motor nov 1,8-litrski štirivaljnik, ki zmore 92 kW (125 KM), sledi mu 2,2-litrski štirivaljnik z močjo 108 kW (147 KM), ki je poganjal testno Astro, najmočnejši pa je 2,0-litrski turbo motor s 140 kW

(190 KM). Ne razumemo le, zakaj Astri Coupé niso namenili tudi 2,0-litrškega motorja, ki poganja Astre z oznako OPC. Med najmočnejšima 2,2-litrskim in 2,0-litrskim turbo motorjem je namreč kar 32 kW (43 KM) praznine, ki bi jo učinkovito zapolnili prav z 2,0-litrskim atmosferskim motorjem z močjo 118 kW (160 KM).

Toda da ne bo pomote. Motor, ki je poganjal testno Astro Coupé, še zdaleč ni podhranjen. Priznati sicer moramo, da športne brutalnosti ne ponuja, saj precej podoben poganja tudi največje Omega in zato želi biti predvsem uglajen. Podobno kot menjalnik, ki prav tako ne mara brutalno hitrih pretikanj, v usnje oblečen volanski obroč, ki ni povsem športen, ter dodatek TC (traction control), ki ga v Astri Coupé žal ni mogoče izklopiti. Čudno! Natanko pred dvema letoma nas je namreč prav izklopljiv TC v limuzinski različici z oznako 2.0 16V CDX rešil z le-



Odrasla potnika bosta dobro sedela tudi zadaj.



Kot se za kupe spodobi. Brez okenskega okvirja!

mehanizme in motor dopuščajo precej hitro vožnjo, to pa, še posebej na spolzkem cestišču, zmoti prav delovanje sistema TC z odvzemanjem moči.

Prav zaradi tega pa bodo zagotovo mnogo bolj mirno lahko spali tisti očetje in možje, ki bodo Astro Coupé posodili oziroma kupili svojim sinovom, hčeram oziroma ženam. Z njo se namreč lahko prelevite v ast(e)roid le na avtocestah, saj vam na zaprtih ovinkastih cestah to dovolj učinkovito preprečuje prav TC.

Ja, kot vse kaže, je varnost pri Oplo še vedno na prvem mestu.

Matevž Korošec

## OPEL ASTRA COUPÉ 2.2 16V

108 kW (147 KM) • 10,2 s • 215 km/h • 12,0 l/100 km • 5.352.133 SIT

### NAŠE MERITVE

#### Vozne lastnosti

<b>Pospeški</b>	<b>s</b>
0 - 60 km/h:	4,8
0 - 80 km/h:	6,9
0 - 100 km/h:	10,2
0 - 120 km/h:	14,2
0 - 140 km/h:	19,8
0 - 160 km/h:	27,1
1000 m z mesta:	31,6

#### Prožnost

<b>Prožnost</b>	<b>s</b>
1000 m od 40 km/h (IV.):	33,7
1000 m od 40 km/h (V.):	35,8

#### Največja hitrost

<b>Največja hitrost</b>	<b>215 km/h</b>
(V. prestava)	

#### Poraba goriva

<b>Poraba goriva</b>	<b>l/100 km</b>
najmanjše povprečje	11,1
največje povprečje	12,6
<b>skupno testno povprečje</b>	<b>12,0</b>

#### Trušč v notranjosti

<b>Trušč v notranjosti</b>	<b>dB</b>
Prestava	III. IV. V.
50 km/h	59 58 57
100 km/h	65 64 64
150 km/h	71 69
200 km/h	74
Prosti tek	35

#### Natančnost merilnika hitrosti

<b>kazalec na</b>	<b>resnično km/h</b>
60	56,2
80	75,3
100	95,3
120	115,2
140	133,2
160	152,1
180	168,0

#### Zavorna pot

<b>Zavorna pot</b>	<b>m</b>
od 150 km/h:	99,0
od 100 km/h:	44,5

#### Okoliščne meritve

T = 8 °C
p = 950 mbar
rel. vl. = 63 %

#### Napake med testom

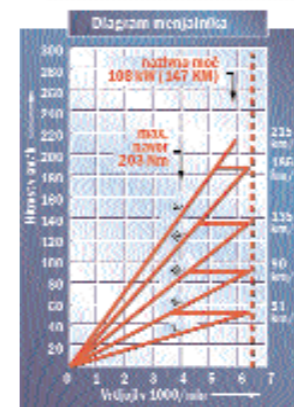
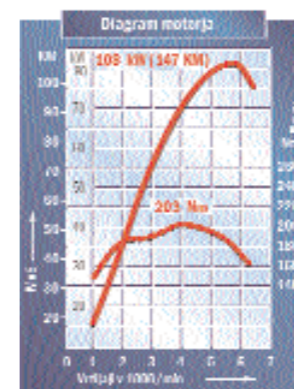
- brez napak

### GARANCIJA IN ZAVAROVANJE

#### Garancija:

1 leto brez omejitve kilometrov  
splošne garancije, 12-letna  
garancija za pločevino, 3-letna  
garancija za akumulator  
**Obvezno zavarovanje:**

62.000 SIT
<b>Polno kasko zavarovanje brez dodatkov (okvirna vrednost):</b>
310.000 SIT



### CENE

Testirani model

#### Cene dodatne opreme

Cena osnovnega modela	4.562.542
Kovinska barva	72.846
Usnje in ogrevana prednja sedeža	369.924
Stranski varnostni blazini	75.421
Radjski sprejemnik (CCR 600) s CD izmenjevalnikom in potovalni računalnikom	80.904
Alarmna naprava	49.961
ESP	140.535

#### Cene nekaterih nadomestnih delov

Prednji žaromet in utripalka	38.800
Prednja meglenka	21.800
Prednji odbijač	14.600
Prednja maska z znakom	14.700
Vetrobransko steklo	32.900
Prednji blatnik	30.200
Zadnji odbijač	119.900
Zunanje ogledalo	38.000
Lahko platišče	63.900

### SIT

5.352.133

(Opel Marketing)

### TEHNIČNI PODATKI

#### Motor:

4-valjni - 4-taktni - vrstni - bencinski - nameščen spredaj prečno - vrtina in gib 86,0 x 94,6 mm - gibna prostornina 2198 cm<sup>3</sup> - kompresija 10,0 : 1 - največja moč 108 kW (147 KM) pri 5800/min - srednja hitrost bata pri največji moči 18,3 m/s - specifična moč 49,1 kW/l (66,8 KM/l) - največji navor 203 Nm pri 4000/min - ročni gred v 5 ležajih - 2 odmični gredi v glavi (veriga) - po 4 ventili na valj - blok in glava iz lahke kovine - elektronski večtočkovni vbrizg in elektronski vžig - tekočinsko hlajenje 6,8 l - motorno olje 5,0 l - akumulator 12V, 66 Ah - alternator 100 A - uravnavani katalizator

#### Prenos moči:

motor poganja prednja kolesa - enokolutna suha sklopka - 5-stopenjski sinhronizirani menjalnik - prestavna razmerja I. 3,580; II. 2,020; III. 1,350; IV. 0,980; V. 0,810; vzvratna 3,310 - prestava v diferencialu 3,950 - platišča 6J x 16 - gume 205/50 R 16 (Goodyear Eagle Ultra Grip), kotalni obseg 1,84 m - hitrost v V. prestavi pri 1000/min 34,6 km/h

#### Voz in obese:

kupe - 2 vrata, 4 sedeži - samonosna karoserija - Cx=0,28 - spredaj posamične obese, vzmetne noge, trikotna prečna vodila, stabilizator - zadaj poltoga prema, vijačne vzmeti, teleskopski blažilniki - dvokrožne zavore, spredaj kolutne (prisilno hlajene), zadaj kolutne, servo, ABS, mehanska ročna zavora na zadnja kolesa (ročica med sedežema) - volan z zobato letvijo, servo, 2,9 zasuka med skrajnima točkama

#### Mere:

**zunanje:** dolžina 4267 mm - širina 1709 mm - višina 1390 mm - medosna razdalja 2606 mm - kolotek spredaj 1464 mm - zadaj 1452 mm - najmanjša razdalja od tal 130 mm - rajdni krog 10,9 m

**notranje:** dolžina (od armaturne plošče do zadnjega naslonjala) 1610 mm - širina (komolci) spredaj 1370 mm, zadaj 1385 mm - višina nad sedežem spredaj 875-930 mm, zadaj 880 mm - vzdolžnica prednji sedež 910-1120 mm, zadnja klopi 850-610 mm - dolžina sedalnega dela prednji sedež 490-520 mm, zadnja klopi 490 mm - premer volanskega obroča 380 mm - prtljažnik (normno) 460-1150 l - posoda za gorivo 52 l

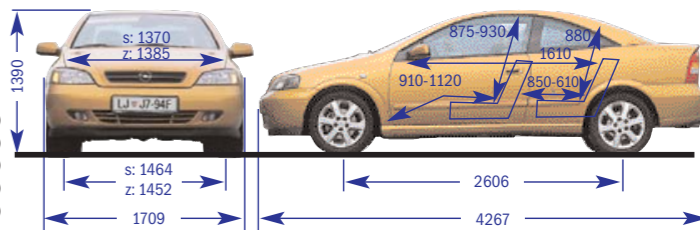
#### Mase:

prazno vozilo 1278 kg - dovoljena skupna masa 1645 kg - dovoljena masa prikolice z zavoro 1400 kg, brez zavore 630 kg - dovoljena obremenitev strehe 100 kg

#### Zmogljivosti (tovarna):

največja hitrost 218 km/h - pospešek 0-100 km/h 8,8 s - poraba goriva (ECE) 12,0/6,3/8,4 l/100 km (neosvinčeni bencin, OŠ 95)

### MERE



vse mere so v mm

### KONČNA OCENA

Astra Coupé je pravi kupe. Za to so poskrbeli v italijanskem oblikovalskem studiu Bertone in tega ji ne moremo očitati. Kupejevstvo dokazuje tudi z motorno paletó, športnim podvozjem, odličnima prednjima sedežema in bogato opremo. Zmotijo pa nekatere malenkosti, med katerimi si zagotovo največjo grajo zaslužita previsoko nameščen voznikov sedež in neprimerno nameščeni zračniki za zajemanje svežega zraka.

- športna prednja sedeža
- prostornost na zadnji klopi
- bogata oprema
- lega na cesti
- solidne motorne zmogljivosti
- velik in povečljiv prtljažnik
- ➖ previsoka prednja sedeža
- ➖ brisalca brišeta (prejizko)
- ➖ TC ni mogoče izklopiti
- ➖ klasična nosilca prtljažnega pokrova
- ➖ (pre)majhna posoda za gorivo



Za nekaj več živahnosti poskrbi dvobarvna kombinacija.



Športno podvozje zagotavlja odlično legó. Zmotijo le delovanje sistema TC, ki ga žal ni mogoče izklopiti.



Prtljažnik je velik in še ga je mogoče povečati, toda zmotita povsem klasična nosilca pokrova.