

KRATEK TEST - OPEL ASTRA COUPÉ TURBO

»Turbak«

Turbo
ASTRA

Čeprav so danes atmosferski motorji čedalje bolj učinkoviti in predvsem uglašeni, pa ga čez pravega »turbaka« še vedno ni. Bolj kot oznaka turbo in s tem povezana moč je prisotna miselnost, ki motorje s turbinskimi polnilniki uvršča v nekakšen sanjski razred avtomobilov. Kako jih tudi ne bi. Turbinski polnilniki so bili še pred nekaj časa povezani predvsem z avtomobilskim športom, prestižem in kupom denarja.

Danes je turbinski polnilnik že skoraj vsakdanjost, prav tako pa je vsakdanjost tudi Oplova Astra. V osnovni obliki že, toda ne v obliki kupeja. Če je tak avtomobil povezan še z legendama, kot sta Calibra ali Manta, pa je sploh vreden pozornosti. Nikakor ne moremo mimo dejstva, da sta naš čas in prostor neizbrisno zaznamovala omenjena Oplova kupeja. Calibra zaradi genialne oblike in brezčasnosti, Manta pa zaradi kičastih predelav in njihovih voznikov - »mantafarerjev«.

Vsak po svoje torej. Zato je prav, da tudi na Astro Coupé pogledamo z njenega zornega kota. Seveda nadaljuje tradicijo kupejev, vendar po svoje. V velik plus ji štejemo, da izhaja iz uspešne družine Aster. V minus pa, da je zunanost, oziroma oblika, čeprav narejena v italijanski tovarni Bertone in čeprav prava kupejevska, skoraj preveč podobna ostalim Astram. Ima sicer ločen prtljažnik, lepo zaobljeno streho, le dvojne vrat (brez okenskih okvirjev!) in le štiri sedeže, vendar je to premalo. Od kupeja bi skoraj pričakovali več. Nekaj več ekstravagance in ekskluzivnosti.

Imeli smo torej priložnost spoznati »najhujšo« Astro Coupé. To oznanja z dodatnim napisom Turbo. Motor razganja od moči, na trenutke je skoraj preveč brutalen, in ob brezkompromisnem pospeševanju je treba volan kar trdno prijeti. Sicer pa veselje ne traja dolgo, ker ima (na žalost) že serijsko vgrajen stabilnostni program (ESP), ki vključuje tudi sistem proti zdrsu pogonskih koles. Na žalost zato, ker ga ni mogoče izključiti. Preprost pritisk na gumb (TC) bi lahko zadovoljil oboje. Tako tiste, popolnoma prepričane v svoje sposobnosti, kot tudi one, ki jim je vožnja v breme in hočejo z avtomobilom imeti čim manj dela. To omogočajo že zanesljivo Astrino podvozje in meha-

Seveda nadaljuje tradicijo kupejev, vendar po svoje. Niso se odločili za skrajno obliko, prisegajo pa na družinsko podobnost.

nika, vključno z učinkovitimi zavorami. Tudi vodljivost ni slaba, razen takrat, ko vsi konji naenkrat prenesejo moč na prednji kolesni par. Takrat postane malce nemiren.

Motor je posodobljen dvolitrski štirivalnik s turbinskim polnilnikom, vdelanim kar v izpušni kolektor. Dodatni hladilnik olja skrbi za boljše mazanje, predvsem pa hlajenje. Odzivnost turbine je odlična, le najboljčutljivejši bodo zaznali rahlo odstopanje od enakomerno naraščajoče krivulje moči. Dobro in enakomerno vleče že od nizkih vrtljajev pa vse do rdečega polja (če vztrajate, tudi naprej).

Mogoče celo bolj kot na zunaj se Astra Coupe Turbo razlikuje v notranjosti. Športno beli merilniki, dobro oprijemljivi usnjeni sedeži, športni volan, športna prestavna ročica, videz aluminija na sredinski konzoli ... Vse to so malenkosti, ki športno Astro ločijo od običajne »ljudske«. Na žalost podrobnejši pogled odkriva drobne napake in površnosti. Namestitev prednjih sedežev je prav gotovo previsoka, brisalniki obrišejo premalo površine šipe, volanski obroč je bogato nastavljen, vendar



Beli merilniki, športni volanski obroč, sivi dodatki v barvi aluminija in aluminijasta prestavna ročica pomenijo športnost.

Motor ponuja 190 KM, kar je dovolj moči pri tem pa ne manjka uglejnosti.



»Snemljiva« prestavna ročica - le rahla nerodnost ali kaj več?

predebel in nerodno oblikovan ter kviri njegovo športnost. Pri nočni vožnji pa vas pomankljiva notranja razsvetljava (manjka na primer bralna lučka) ne bo ravno prepričala, da ste kupili bogato opremljen avtomobil.

Čeprav je splošno gledano Astra Coupe Turbo zelo dober in soliden avtomobil, pa je na nekaterih mestih videti, kot da so pretirano varčevali. O kaki pretirani ekskluzivi zaradi imena Bertone pa ne duha ne sluha ...

Igor Pucihar



Zelo dobri prednji sedeži, oblečeni v usnje in alkantaro. V njih se sedi previsoko!

Tehnični podatki

Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - bencinski - nameščen spredaj prečno - vrtina in glob 86,0 × 86,0 mm - glbna prostornina 1998 cm³ - kompresija 8,8 : 1 - največja moč 140 kW (190 KM) pri 5400/min - največji navor 250 Nm pri 1950/min - ročična gred v 5 ležajih - 2 odmični gredi v glavi (zobati jermen) - po 4 ventili na valj - elektronski večtočkovni vbržig in elektronski vžig (Motronic ME 1.5.5.) - turbinski polnilnik na izpušne pline, nadtlak polnilnega zraka 1,84 bar - hladilnik polnilnega zraka - tekočinsko hlajenje 7,4 l - motor - no olje 4,25 l - uravnavani katalizator

Prenos moči: motor poganja prednja kolesa - ESP - 5-stopenjski sinhronizirani menjalnik - prestavna razmerja I. 3,580; II. 2,020; III. 1,350; IV. 0,980; V. 0,790; vzratna 3,310 - diferencial 3,630 - gume 215/40 ZR 17 (Goodyear Eagle F1)

Voz in obese: 2 vrat, 4 sedeži - samonosna karoserija - spredaj posamične obese, vzmetne noge, trikotna prečna vodila, stabilizator - zadaj poltoga prema, vijajne vzmeti, teleskopski blažilniki - dvokrožne zavore, spredaj kolutne (prisilno hlajenje), zadaj kolutne, servo, ABS - volan z zobato letvijo, servo

Mere, zunanje: dolžina 4267 mm - širina 1709 mm - višina 1390 mm - medosna razdalja 2606 mm - kolotek spredaj 1474 mm - zadaj 1462 mm - rajdni krog 11,5 m - **notranje:** dolžina 1570 mm - širina 1380/1380 mm - višina 870-930/850 mm - vzdolžnica 890-1110/620-860 mm - prtljažnik (normno) 460-1150 l - posoda za gorivo 52 l

Mase: prazno vozilo 1345 kg - dovoljena skupna masa 1640 kg - dovoljena masa prikolice z zavoro 1400 kg, brez zavore 600 kg - dovoljena obremenitev strehe 100 kg

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 245 km/h - pospešek 0-100 km/h 7,5 s - poraba goriva (ECE) 12,5/6,8/8,9 l/100 km (neosvinčeni bencin, OŠ 95)

NAŠE MERITVE

Pospeški:	Natančnost	merilnika
0-60 km/h:	3,9 s	hitrosti:
0-80 km/h:	5,7 s	kazalec na: resnično:
0-100 km/h:	8,1 s	60 59,5 km/h
0-120 km/h:	10,8 s	80 78,9 km/h
0-140 km/h:	14,2 s	100 98,4 km/h
1000 m z mesta:	28,6	120 119,0 km/h
(187 km/h)	140	138,2 km/h
	160	158,1 km/h

Največja hitrost:

230 km/h (V. prestava)

Prožnost:

1000 m od 40 km/h (IV.): 33,2 s (178 km/h)

1000 m od 40 km/h (V.): 38,8 s (157 km/h)

Zavorna pot:

od 150 km/h: 91,3 m

od 100 km/h: 38,8 m

Poraba goriva:

Testno povprečje 13,2 l/100km

Najmanjše povprečje 11,2 l/100km

Truš v notranjosti (dB):

Prestava: III. IV. V. T = 29 ° C

50 km/h 58 58 58 p = 1020 mbar

100 km/h 66 65 64 rel. vl. = 77 %

150 km/h 72 72 71

Prosti tek 38

Napake med testom:

- brez napak

KONČNA OCENA

Med posebnim, kakršnega si predstavljamo pod imenom kupe in turbo, ter »navadno« družinsko Astro je premalo razlike. Zmogljivosti in nekaj posebne opreme ji ne moremo očitati, lahko pa ji zamerimo preveliko podobnost z ostalimi Astrami. Ampak če je to njihova politika, jo pač sprejem. Astra Coupé Turbo je dober avtomobil, vendar (kot vsi ostali) s svojimi slabostmi in prednostmi.

- ➔ zmogljiv motor
- ➔ vodljivost
- ➔ bogata oprema
- ➔ oblika prednjih sedežev
- ➔ zavore
- ➔ visoko nameščena prednja sedeža
- ➔ neizrazita oblika
- ➔ neučinkoviti, premajhni brisalniki
- ➔ neizklopljiv TC
- ➔ skromna notranja osvetlitev

CENA: 5.690.517 SIT (Opel Marketing)