

Test:

OPEL ASTRA GSi 16V

Si želite imeti v svoji garaži avtomobil, v katerem so združeni sodobna tehnologija, moderna in agresivna oblika, ter nemško poreklo? Najmočnejša astra v bogati Oplovi paleti je v tem primeru eden izmed pravih odgovorov.

Morda se boste vprašali, čemu tak uvod. Odgovor je preprost. Astra GSi 16V je protiutež golfu VR6 v več pogledih, čeravno se ne ponaša z zmogljivim šestvaljnim motorjem, ki krasi njenega glavnega tekmeca. V nasprotju z golfom ta avtomobil že na zunaj pokaže, da je čistokrvni športnik, saj so mu oplovci dodali zanimivo oblikovan prednji spojler, v katerega so vstavili tudi dve meglenki, izrazitejši zadnji odbijač, ki ima v nasprotju s tistimi v šibkejših različicah vstavljeni dve lučki za osvetljevanje registrske tablice, mu pritaknili široke plastične pragove in lita športna platišča z nizkopresečnimi gumami. Agresivno športno zunanost pa še poudarjata kratka, poševno nameščena radijska antena, ki so jo pritrdili zadaj na streho in dokaj velik zračni stabilizator, ki predstavlja podaljšek strehe in se boči nad zadnjo šipo. »Piko na i« pa dodajo napis GSi 16V na zadku in prednjem spojlerju in dve oglati izpušni cevi pod zadnjim odbijačem. Vsi zunanji deli so obarvani v barvo avtomobila, pri testni astri je bila to rdeča barva, z izjemo črnega pasu med zadnjimi lučkami, stekli prednjih utripalk pa sta obarvani mlečno. In nazadnje, motorni pokrov ima na obeh straneh odprtino za dovod svežega zraka.

Vtis kompaktnosti tega avtomobila se podvoji, ko človek sede vanj. Še posebno navdušita školjkasto oblikovana prednja sedeža, voznikov je ob tem izdatno nastavljaliv, ki ponujata dober bočni oprijem telesa. Prednja sedeža, zadnja klopi in obloge so odeti v sivo blago s črnim vzorcem, športnost pa poudarja modro-rdeča črta, ki prijetno razbija monotonost notranjih barv.



VROČEKRVNEŽ



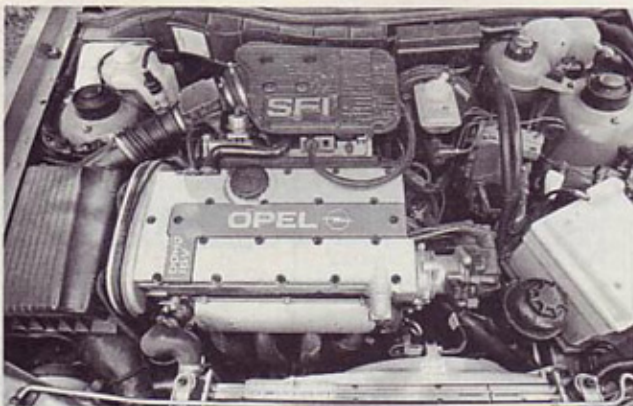
Kokpit: ličen in dobro opremljen

Ugaja tudi debel volanski obroč s tremi prečkami in z usnjem, opremljen s servo ojačevalnikom, ki lepo »leži« v rokah, zlasti če želi voznik po dirkaško zatakni palce v vdolbini pri zgornjih dveh prečkah. Pripravna je tudi zaobljena prestavna ročica z značilnim oplovskim vzvodom za pretikanje v vzvratno prestavo, ki so jo za ta model odeli v usnje.

Pretikanje z njo poteka lahkotno in brez zatikanja. Armaturna plošča je primerek pripravne dovršenosti, saj je vsaka stvar lično izdelana in na pravem mestu, ob tem pa še prijetna na pogled. Svojsko oblikovana in bogato opremljena ponuja povsem nove oblikovalske prijeme, ki pa še vedno nosijo oplovske pečat. Astra GSi izstopa tudi zaradi obilice serijske opreme, med katere sodijo vseučno oblikovani merilniki motornih vrtljajev, hitrosti, temperature motorja in količine goriva v rezervoarju, potovalni računalnik, ki si zaslon deli z radijskim sprejemnikom in digitalno uro, trislopenjski ventilator z vgrajenim filtrom zoper prah in mikrobe, ter sončna streha, ki jo je moč upravljati le ročno. Ročno sta žal nastavljivi tudi zunanji ogledali, ki ponujata dober pregled vozniku nad dogajanjem za avtomobilom. Stikalo za vklop žarometov služi tudi za vklop luči v potniški kabini, stikalo za ventilator pa služi hkrati tudi za vklop gretja zadnje šipe. V vratih, med sedežema in pred sovoznikom so nameščene odprtine in predalnik za shranjevanje drobnarij, med prednjima sedežema pa je tudi stikalo za vklop elektronske zapore diferenciala na pogonskih kolesih, ki jo je Opel poimenoval ETC (Electronic Traction Control). Voznik lahko zaporo vključi in izključi ročno, kar pride prav predvsem ob vremenskih neprilikah na cesti, zapora pa se lahko vključi tudi samodejno, če pride do zdrsanja gnanih koles, voznika pa na to opozarja kontrolna luč, ki se prižge

ob delovanju zapore. S pomočjo sistema ETC je vožnja varnejša, saj je zaradi nadzorovane vleke gnanih koles omogočeno lažje vodenje avtomobila tudi na mokri cesti in v ostrih zavojih, ko vozilo začne z nosom siliti iz zavoja, obenem pa elektronika tako onemogoča prehitro obrabo gum in sestavnih delov prednje preme ob pospeševanju, ko bi se sicer motorna moč grobo prenašala na cestišče.

Bistvo tega avtomobila se seveda skriva pod motornim pokrovom, kjer je nameščen že dobro znani 2,0-litrski vrstni štiritvalnik s po štirimi ventili na valj in dvema odmičnima gredema v glavi, opremljen še z Boschovim sistemom vbrizgavanja goriva motronic M 2.5, ki ima največjo moč 150 KM pri 6000 vrtljajih v minuti. Motor je že dodobra preskušena agregat, ki poganja tudi ostareli kadeti, vectro in calibro. Oglašja se z značilnim »grgranjem«, ki je lastno vsem močnejšim oplovim motorjem, ob priganjanju pa povzroča tudi precejšen hrup v kabini. Vozniku in potnikom se oddolži z zelo dobrimi zmogljivostmi in zanesljivim delovanjem, čeprav je v nižjem območju vrtljajev vse tja do 4000 vrtljajev v minuti precej len. Potem oživi in silovito vleče vse do rdečega polja na merilniku vrtljajev, ki se začne nekako pri 6750 vrtljajih v minuti, ko nadalj-



Motor: zmogljiv, vendar ni nov



Prtljažnik: red mora biti

nje trpinčenje motorja prepreči elektronika. Motorju tudi ob polni obremenitvi avtomobila med pospeševanjem bistveno ne pojema »sapa«, dodatna teža se maščuje le pri končni hitrosti. Skladno z namembnostjo avtomobila so tej astri tehniki namečili tudi v celem trše in športnejše podvozje, spredaj vzmetni nogi s trikotnimi prečnimi vodili in stabilizatorjem, zadaj pa poltogo premo s prečno vzvorno vzmetjo, z vzdolžnimi vodili, stabilizatorjem in teleskopskimi blažilniki. Podvozje zagotavlja dobro lego v zavojih, vozniku pa omogoča natančno vodenje vozila, saj so vse reakcije podvozja predčasno zaznavne.

Tudi za dobro zaviranje je po-

skrbjeno. Astra GSi 16V je namreč spredaj in zadaj opremljena s kolutnimi zavorami, spredaj posebej hlajenimi, serijsko pa ima vstavljen tudi zavorni dodatek ABS. Zavore delujejo zanesljivo in učinkovito tudi ob zahtevnejših zaviranjih.

Astra GSi 16V je torej eden izmed tistih oplov, ki svojo vročekrvnost in športni rodovnik oznanjajo že na daleč. In resnici na ljubo moramo priznati, da se ne »postavlja« zaman.

Tekst: Boris Sambolec
Foto: Srđan Živulović





Tehnični podatki

Motor: štirivaljni – štiritačni – vrstni – nameščen spredaj prečno – vrtna in gib 86,0 x 86,0 mm – gibna prostornina 1998 kubi-kov – kompresija 10,5:1 – največ-ja moč 100 kW (150 KM) pri 6000/ min – srednja hitrost bata pri naj-večji moči 17,2 m/s – specifična moč 55,0 kW/liter (75,0 KM/liter) – največji navor 196 Nm pri 4800/ min – ročna gred v 5 ležajih – dve odmični gredi v glavi (zobati jermen) – 4 ventili za vsak valj – glava iz lahke kovine – elektran-ska vbrizgavanje goriva in vžig (bosch motronic M 2.5) – vodno hlajenje 6,9 litra – motorno olje 4,5 litra – akumulator 12 V, 44 Ah – al-ternator 980 W – tristezni uravna-vaniizpušni katalizator.

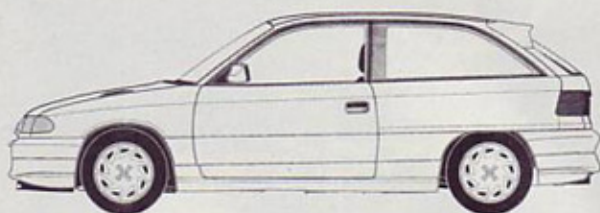
Prenos moči: motor spredaj po-ganja prednji kolesi – petstopenjski sinhronizirani menjalnik – prestav-na razmerja: I. 3,550; II. 2,160; III. 1,480; IV. 1,130; V. 0,890; vzvratna 3,330; diferencial 3,420 – platišča 6J x 15 – gume 205/50 R 15 (pirelli P700 Z), kotalni obseg 1,84 m – hi-trost pri 1000/min v V. prestavi: 36,2 km/h.

Voz in obese: kombi-limuzina – 3 vrata, 5 sedežev – samonosna karoserija – Cx = 0,30 – spredaj posamične obese, vzmetni nogi, trikotna prečna vodila, stabilizator – zadaj poltoga prema, vzdolžna vodila, vijačne vzmeti, teleskopski blažilniki, stabilizator – dvokrožne zavore, spredaj in zadaj kalutne, spredaj posebej hlajene, servo, ABS – mehanska ročna zavora (ročica med sedežema) na zadnji kolesi – volan z zobato letvijo, ser-vo, prestava 18,0:1, 3,4 zavrtiljaja od ene do druge skrajne točke.

Mere, zunanje: dolžina 4051 mm – širina 1688 mm – višina 1410 mm – medosna razdalja 2517 mm – kalotek spredaj 1430 mm, zadaj 1432 mm – rajdni krog 10,5 m – notranje: dolžina (od arm. plošče do zad. naslonjala) 1630 mm – širina (kololci) spredaj 1410 mm, zadaj 1400 mm – višina (nad sedežem) spredaj 950 mm, zadaj 900 mm – vzdolžnica prednji sedež 1000–1100 mm, zadnja klop 870–620 mm – premer volanskega obroča 380 mm – prtljažnik (normna) 360/1200 litrov – posoda za gorivo 52 litrov.

Teže: prazno vozilo 1100 kg – dovoljena skupna teža 1590 kg – dovoljena teža prikolice z zavoro 1200 kg, brez zavore 500 kg – do-voljena obtežba strehe 100 kg.

Zmogljivosti (tovarna): naj-večja hitrost 220 km/h – pospešek 0–100 km/h: 8,0 s – poraba goriva (ECE): 5,9/7,4/9,9 litra neosvinčene-ga bencina super na 100 km.



Naše meritve

Največja hitrost 218 km/h

Pospeški

| | |
|----------------|-------------------|
| 0–60 km/h | 3,8 s |
| 0–80 km/h | 5,8 s |
| 0–100 km/h | 8,5 s |
| 0–120 km/h | 11,7 s |
| 0–140 km/h | 16,1 s |
| 0–160 km/h | 22,9 s |
| 0–180 km/h | 32,0 s |
| 1000 m z mesta | 29,8 s (172 km/h) |

Prožnost

| | |
|-------------------------|-------------------|
| 1000 m od 40 km/h (IV.) | 32,1 s (160 km/h) |
| 1000 m od 40 km/h (V.) | 39,4 s (146 km/h) |

Zavorna pot

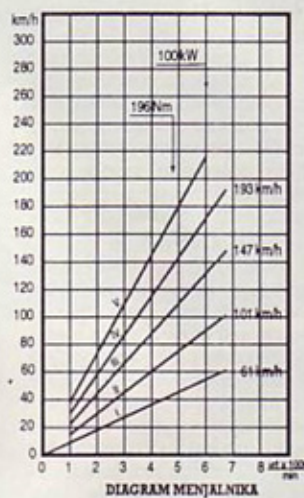
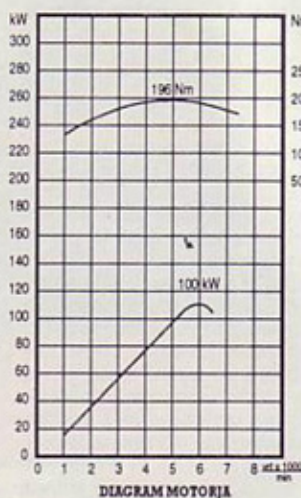
| | |
|-------------|--------|
| od 150 km/h | 83,0 m |
| od 100 km/h | 39,4 m |

Natančnost merilnika hitrosti

| | |
|-------------|--------------------|
| kazalec 60 | resnično 55,2 km/h |
| kazalec 100 | resnično 91,2 km/h |

Poraba goriva

| | |
|-----------------|---------------|
| povprečje testa | 13,2 l/100 km |
|-----------------|---------------|



Hvalimo

- športni videz
- motorne zmogljivosti
- zavore
- lična notranjost
- bogata oprema

Grajamo

- hrupnost motorja
- poraba goriva
- neprožen motor
- nakupna cena

Cena: 300.000 ATS + 55% tolarskih dajatev (GM Austria, Dunaj)



MERITVE OPRAVLJENE S KOMPLETOM OMNI

BEBOP d. o. o.
Tel. & Fax. 061/571-250

proizvaja prenosne računalniške sisteme OMNI in programsko opremo za računalnike PC razreda