



I est:

OPEL ASTRA GT 2.0i

ANTIGOLF

Astra je nastala pred novim VW golfom, zdaj vozi vštric z njim. Bitko z njim je pri časnikarski evropski žiriji za avtomobil leta sicer izgubila, ampak zaradi tega si ni vredno puliti las. O uspehu avtomobila odločajo kupci: njen predhodnik kadett jih je imel v vseh letih skupaj natanko 7,2 milijona. Če bo šla tudi astra tako prepričljivo v denar, bo jasno, da je bila rojena pod srečno zvezdo.



Vse na svojem mestu: za voznika in sopotnika



Dvonedstropni radijski kasetofon: z ločenim displayem ter z dosti manj upanja za tatove

Za kadetom – astra, to je bila (dobra ali slaba?) marketinška domislica. V resnici astra ni tako zelo drugačna od kadeta, kot hoče povedati njeno ime. Je pa svež, sodoben, malce večji in na vseh koncih oblejši avtomobil.

Astrina najočitnejša oblikovalska značilnost je hkratnost padajoče strehe in dvigajočih se bokov, zaradi česar se zadek – po okusu klasične skladnosti – nevarno stanjša. Je pa prav zato in od zadaj videti pritlikava in široka, kar se ji v kombinaciji z opremo GT (testni avtomobil) tudi prijetno poda. Ščitek nad zadnjo streho je tam bolj zaradi lepšega videza kot zaradi aerodinamičnih

ukazov, zadek je limuzinsko-kombijevski, kar pomeni v cellem pet vrat, nos je pa zelo okroglinast, ampak še vedno povsem oplovski.

Originalno oplovska je tudi notranost vozila, kar vam utegne ugajati, ali pa tudi ne. Meni je všeč: ker je redoljubna, ker je tako prenovljena, da je vozniku skoraj vse pri rokah in na očeh, ker je – v primerjavi s kadetom – zdaj (resda malenkostno, a še vedno prijetno opazno) daljša in širša in, ker je že po tradiciji dovolj natančno izdelana, da življenje v njej ni le pripravno, ampak tudi udobno in nasploh prijetno.

In spet paket GT: prednja sedeža sta športno izrazitejša in te-

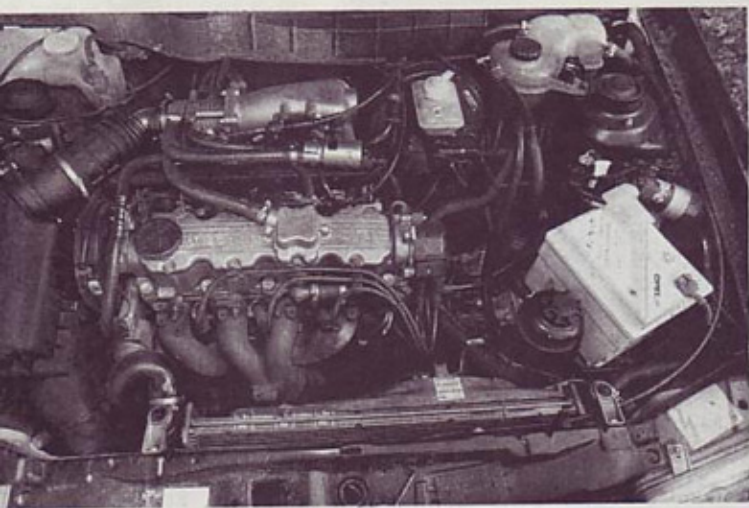
lesno oprijemljivejša od običajnih, odeli pa so ju – tako kot zadnji klopi in notranje stene vrat – v pisano blago. Preveč pisano? Morebiti, ampak črni zunanosti in rdeči obrobi v višini odbijačev se takšna notranost lepo poda.

Voznikov sedež uboga tudi po višini, volanski obroč so približali idealnemu položaju rok na njem, prestavna ročica postane ljubezen na prvi dotik, pedala so premajhna, opora za levo nogo je ravno pravišnja in zunanji ogledali je moč nastavljati zgolj ročno (od znotraj). Ugaja veliko pripravnih predalov, tatovi preklinjajo dvodelni radijski kasetofon, prijeten je občutek, da vas pred najdrobnejšim prahom in mikro-

bi varuje temeljit filter v »klimatski« napravi in tudi v resnici zaznaven je podatek, da je astrina karoserija za tretjino vzvojno čvrstejša od kadetove, kar pomeni manj ječanja in škripanja, četudi je podlaga pod kolesi zelo vegasta.

Pomeni pa tudi varnejšo zasnovano v cellem, temeljitejšo bočne ojačitve in zato večjo celotno težo vozila, ki jo mora zmagovati predvsem motor.

Ampak motor je tega že vaju. Dvolitrskega in s 115 KM poznamo že iz še težjih vectre in žame, pri čemer je že nekaj let enako zasnovan:



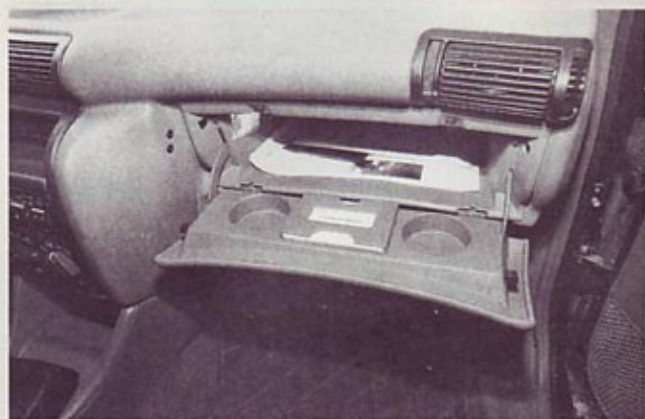
Star, preskušen in dovolj zmogljiv: dvolitrski motor znamke Opel



Blaga je več kot le za vzorec, varnostni pasovi so (tudi zadaj) po višini nastavljivi

z enakima vrtino in gibom, z lahko glavo, z Boschovim motronicom ter z navorsko krivuljo, ki se sprva strmo dviga, doseže najvišjo točko 170 Nm že pri 2600 vrtljajih v minuti, potem pa zlagoma pada in koristi pretikanjem med 2000 in 5000 vrtljaji v minuti. Ta motor ni bil nikoli zelo kultiviran in še zdaj ni. To pomeni, da vžge z drgetom, potem lepo steče in začne trepetati spet v zadnji tretjini delovanja, saj v visoke vrtljaje ni ravno zaljubljen, jim je pa kos ravno še v tolikšni meri, kolikor oznaki GT na zadku astre še pripada. Povrh tega je tudi glasen, malce še zaradi sploščene in dokaj velikopresečne izpušne cevi pod zadkoma, ampak vse, kar počne – v dobrem in v slabem pomenu – počne olikano,

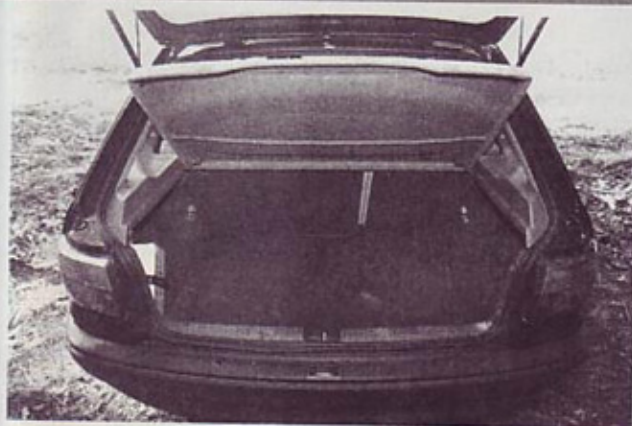
brez pretresov za avtomobil in voznika. Rahlo skrajšana prestavna razmerja v petstopenjskem menjalniku oziroma v končnem prenosu moči tudi sodijo k opremi GT in delajo to astro bolj športno, kot se vam samo na oči mogoče zdi. Žal smo testni avtomobil vozili v zapozneli letošnji zimi, ko so ga pri avstrijskem General Motorsu obuli v zimske gume, te pa so pravim meritvam pospeškov in hitrosti vedno v napoto. Z mesta do posamičnih resničnih hitrosti je testna astra GT 2.0i pospeševala takole: do hitrosti 60 km na uro v 4,5 sekunde, do hitrosti 80 km na uro v 7,0 sekunde, do hitrosti 100 km na uro v 10,1 sekunde, do hitrosti 120 km na uro v 14,6 sekunde, do hitrosti 140 km na uro v 20,3 se-



Red v predalu, mizica pogri se

kunde in do hitrosti 160 km na uro v 31,0 sekunde. Največja hitrost je bila 194 kilometrov na uro, povprečna testna poraba goriva pa 10,6 litra neosvinčene bencina na 100 prevoženih kilometrov.

Motor ima to lepo lastnost, da se zelo urno odziva na vsakršne ukaze s pedala za plin, prožnost, ki je pri neobteženem vozilu kar lepo opazna, pa gre že bolj na račun ugodnega prestavnega razmerja (vštevši tudi diferencial) kot pa samega motorja. Ob polno obloženem vozilu (prtližnik z osnovno prostornino sicer ni velik, je pa povečljiv, dovoljena obtežba te astre pa znaša skoraj okrogle pol tone tovora in



Razmeroma majhen, a s pomočjo po tretjini deljive zadnje klopi povečljiv prtijažnik. In zajetna polica nad njim

potnikov) prožnost opeša, ampak za malce športnosti mora človek tako in tako izsiliti več vrtljajev ročične gredi, tvegati tako več hrupa in si obenem zagotoviti čisto spodobna hitrostna povprečja.

Hitrostim je namreč zelo odločno namenjeno tudi astrino podvozje. Zaradi »grand tourisma« je vzmetenje in blaženje koles trše kot pri manj športnih astrah, pa tudi sicer je astrino podvozje – v primerjavi s kadetovim – precej napred-

Tehnični podatki

Motor: štirivaljni – štiritaktni – vrstni – nameščen spredaj prečno – vrtno in gib 86,0 x 86,0 mm – gibna prostornina 1998 kubikov – kompresija 9,2:1 – največja moč 85 kW (115 KM) pri 5400/min – največji navor 170 Nm pri 2600/min – ročična gred v 5 ležajih – 1 odmična gred v glavi (zobati jermen) – 2 ventila za vsak valj – glava iz lahke kovine – elektronska vbrizgavanje goriva in vžig (bosch motronic M 1.5) – vodno hlajenje, 6,5 litra – olje 4,0 litra – akumulator 12 V, 44 Ah – alternator 980 W – uravnovani izpušni katalizator

Prenos moči: motor spredaj poganja prednji kolesi – enokolturna suha sklopka – petstopenjski menjalnik – prestavna razmerja: I. 3,550; II. 1,950; III. 1,280; IV. 0,890; V. 0,710; vzvratna 3,330 – diferencial 3,550 – platišča 5 1/2J x 14 – gume 185/60 R 14 H

Voz in obese: kombi-limuzina – 5 vrat, 5 sedežev – samonosna karoserija – Cx = 0,32 – A = 1,97 – spredaj

posamične obese, vzmetni nogi, trikotna prečna vodila, stabilizator – zadaj poltoga prema, (prečno povezana vzdolžna vodila), vijačne vzmeti, teleskopski blažilniki, stabilizator – dvokrožne zavore, spredaj kolutne (posebej hlajene), zadaj bobnaste, servo, omejevalnik moči zadaj, ABS, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi – volan z zobato letvijo, servo, 3,4 zavrtljaja od ene do druge skrajne točke

Mere in teže: dolžina 4,051 m – širina 1,688 m – višina 1,410 m – medosna razdalja 2,517 m – kolatek spredaj 1,430 m, zadaj 1,423 m – rajdni krog 10,5 m – teža praznega vozila 1050 kg – dovoljena skupna teža 1545 kg – dovoljena teža prikolice z zavoro 1100 kg, brez zavore 550 kg – prtijažnik (normno) 360/1200 litrov – posoda za gorivo 52 litrov

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 195 km na uro – pospešek 0-100 km na uro 9,5 s – poraba goriva (ECE): 5,8/7,3/10,5 litra neosvinčenega bencina na 100 km

nejše. Njegova zasnova sicer ni nič pretresljivega: spredaj vzmetni nogi, trikotna prečna vodila in stabilizator, zadaj pa poltoga prema s prečno vzvojno vzmetjo, z vijačnimi miniblok vzmetni, z vzdolžnimi vodili, teleskopskimi blažilniki in stabilizatorjem. Toda prednja prema je oprta na pomožne okvirje, to pa zagotavlja natančnejše vodenje, manj karoserijskih vibracij, pa tudi lahkotnejše delo s servoočajanim volanom, ki je že sam po sebi boljši del vozila: resda malce tog ob zelo počasni vožnji, pa povsem brez vpliva pogonskega sistema in s tako izračunano prestavo, da tudi z ravno smerjo vozila ni nikakršnih težav. Tudi pri vzmetenju je konstruktorjem uspel posrečen športno-udobnostni kompromis. Astra odlično kljubuje dolgim cestnim valovom, ne da bi jo obtežba (na primer prtijažnik) pri tem kaj bistveno motila. Na krajših gubah se sicer rada stresa, ampak to gre (spet) na račun uglasitve po zahtevah opreme GT. Tudi na zelo ostrih in hitrih ovinkih nagibanje karoserije ni čez mero, pa ostane počutje potnikov brez vsakršnega strahu. Pri tem je astra zelo dolgo nevtralen avtomobil, ki mu spodnese zadek le po ostrem odvzemanju plina ali zaviranju. Toda zdrsanje zadnjega kolesnega para je zmerno, z vnaprejšnjim »opozorilom« in vedno zlahka ulovljivo.

Dobre so tudi astrine zavore, žal z doplačilom za sistem ABS, in prijetna je lastnost, ki presega zmogljivosti dozdajšnjih oplov tega razreda: da je sedenje v avtu tudi po dolgotrajnem drvenju še vedno neutrudljivo in sproščeno-mu udobju po volji.

Antigolfovstvo ni hobby: z njim se je astra rodila. Podedovala ga je. Po eni strani je to breme. Po drugi je prijetnost: voziti vétrin in se boriti za priljubljenost pri kupcih. Astra GT 2.0i je nalogi povsem kos. Naloga »biti antigolf« jo pač sproti kali.

*Tekst: Martin Česenj
Foto: Srdan Živulović*