

Ekošportnik

| Opel Astra GTC 1.9 CDTI (88 kW) Cosmo



Dizelski kupeji danes niso več nobena redkost. Astra GTC ima na primer od 11 motorjev v paleti kar pet dizlov.

besedilo: Matevž Korošec • foto: Aleš Pavletič



okroglo polovico manj moči kot najmočnejša z oznako OPC. Še bolj kot s svojo obliko dokazuje, da gre za pravi kupe, v notranjosti. Sedi se nizko, vzmetenje je športno, volanski mehanizem trd, prostora za noge zadaj skoraj ni in preglednost nazaj je zaradi majhne šipe iz zajetnih stebričkov obupna. Ampak to so

“Več navora zmoreta ponuditi le še najzmogljivejši dizel v paleti in agregat, ki poganja Astro OPC.”

značilnosti vseh pravih kupejev. Po drugi strani pa je prav občutek utesnjenosti tisti, ki vas nenehno spominja, da sedite v športni, in ne družinski Astri. Armatura plošča je namreč prav takšna, kot jo najdemo v drugih Astrah. Toga in dolgočasna, s preprostimi merilniki, z živo rumeno osvetlitvijo, informacijskim sistemom, ki v sebi združuje številne komponente (vendar je žal za uporabo na trenutke prezapletan), in z značilnim zaslonom iz tekočih kristalov na vrhu sredinske konzole.

Astra GTC je pač eden izmed tistih kupejev, ki svojo lepšo plat pokaže, ko se z njo odpeljeta. Dizelski motor, čeprav je 120-, in ne 150-konjski, ki je prav tako na voljo, ji pri tem ni prav nič v napoto. Da so komponente v tovarni dobro uglasili, postane jasno, že ko zavrtite volanski obroček. Čeprav je pri Astri GTC ta elektrohidravlična, z informacijo o tem, kaj se dogaja pod kolesi, ne boste imeli nobenih težav. Če se hočete resnično zabavati, pa vseeno priporočamo, da pritisnete še tipko Sport in s tem aktivirate sistem IDS. Tega vam na avtocesti sicer ne svetujemo, saj vzmetenje takrat postane pretrdo in vožnja naporna, se pa sistem toliko bolj izkaže med ovinki. Zahvaljujoč zajetni količini navora, ki ga ponuja motor (več ga zmoreta le še močnejši dizelski agregat in Astra OPC), zadostni moči in šeststopenjskemu menjalniku, lahko vožnja postane prav živahna. Pa čeprav se po tem, kar je zapisano na tehničnih listih, ta Astra ne more kosati z bolj športnim dizlom v nosu.

Ji pa v prid štejemo, da je med pospeševanji prijaznejša (turbopuhalo zagrabljuje nežneje in pospešuje bolj uglajeno), za zavarovalnice

ugodnejša in varčnejša – na našem testu smo izračunali porabo 7,2 litra plinskega olja na 100 prevoženih kilometrov – ter posledično tudi ekološko prijaznejša. ◀◀

Opel Astra GTC 1.9 CDTI (88 kW) Cosmo

Cena osnovnega modela: 20.350 EUR
Cena testnega vozila: 21.945 EUR

NAŠE MERITVE
T = 10 °C / p = 1.005 mbar / rel. vl. = 44 % / Stanje kilometrskega števca: 5.793 km

POSPEŠKI
0-100 km/h: 10,0 s
402 m z mesta: 17,2 s (132 km/h)
1.000 m z mesta: 31,5 s (166 km/h)

PROŽNOST
50-90 km/h [IV, V]: 7,3 s / 12,2 s
80-120 km/h [V, VI]: 9,5 s / 12,8 s

NAJVEČJA HITROST
197 km/h
(Vl. prestava)

ZAVORNA POT
od 100 km/h: 44,1 m (AM meja 40 m)

PORABA GORIVA
skupno testno povprečje 7,2 l/100 km

TEHNIČNI PODATKI
Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - turbodizelski - gibna prostornina 1.910 cm³ - največja moč 88 kW (120 KM) pri 3.500/min - največji navor 280 Nm pri 2.000-2.750/min.
Prenos moči: motor poganja prednji kolesi - 6-stopenjski ročni menjalnik - gume 225/45 R 17 H (Dunlop SP Winter Sport 30 M+S).
Masa: prazno vozilo 1.220 kg - dovoljena skupna masa 1.695 kg.
Mere: dolžina 4.290 mm - širina 1.753 mm - višina 1.435 mm - prtljažnik 340-1.070 l - posoda za gorivo 60 l.
Zmogljivosti: največja hitrost 196 km/h - pospešek 0-100 km/h 10,4 s - poraba goriva [ECE] 7,4/4,9/5,8 l/100 km.

HVALIMO IN GRAJAMO
▲ lega na cesti
▲ sistem IDS
▲ kultiviran motor
▲ poraba goriva
▲ uporaben prtljažnik

▼ utesnjenost zadaj
▼ preglednost nazaj
▼ dolgočasna notranjost
▼ zapleten informacijski sistem
▼ velika stranska vrata

Končna ocena

Čeprav je cena dizelskega goriva že višja od bencina, imajo dizelski agregati še vedno primat. In za to imajo tudi nekaj dobrih razlogov. Tudi v kupeju. Na prvem mestu sta brez dvoma navor in športnost, ki jo znajo ponuditi že pri relativno majhnem številu vrtljajev, sem bi lahko prišli še udobje med vožnjo (večja hitrost pri manjšem številu vrtljajev), predvsem pa porabo goriva – 7,2 litra na 100 prevoženih kilometrov za Astre GTC res ni veliko.

▶▶ Še večjo veljavo začnejo dobivati dizli, če se pri trivratni Astri omejit na vsakodnevno uporabne motorje, če jim lahko tako rečemo. Ker gre za model s športnimi ambicijami, bo večina verjetno pomislila na najmočnejše tri. Res je, prisilno polnjeni bencinski agregati, ki zmorejo 132 kW (180 KM), 147 kW (200 KM) oziroma 177 kW (240 KM), so kot nalašč za ta kupe, toda vprašanje je, ali to prenesejo tudi bančni računi vseh lastnikov. Če ne, je treba stopiti korak nazaj in pogledati, kaj ponuja motorna paleta v razponu moči od 80 do 110 kW. Ta zaloga moči je ravno pravišna, da Astra GTC z njo postane vsakodnevno uporaben – ja, tudi v tej vlogi se odlično znajde –, stroškovno sprejemljiv, in ko se vam zahoče, dovolj športen avto.

In ko se omejit na to območje moči, pri- mat prevzamejo prav dizli. Med petimi motor-

ji, ki jih najdemo, sta dva bencinska (1,6-litrski s 115 in 1,8-litrski s 140 'konji') in trije dizelski. Če svoje zahteve po moči še malo spustite, v izbor vstopi še četrti agregat, osnovni 1,7-litrski CDTI z močjo 74 kW. Ampak verjemite, o njem ni vredno dolgo razmišljati. Že zato ne, ker je prostorninsko manjši, šibkejši, ima le petstopenjski menjalnik in komaj nekaj nižjo ceno od motorja, ki je poganjal testno Astro. Še manj zanimiv je njegov zmogljivejši brat dvojček. Ta je nekoliko močnejši, toda še vedno ne toliko kot agregat v testni Astri, zanimivo in predvsem nelogično pa je, da je za okroglih 250 evrov dražji od 1,9-litrsega.

Še sreča, kajti če vas ne bodo prepričali tehnični podatki, vas bo zagotovo cena. In na koncu boste veseli, da je tako. Trivratna Astra z osnovnim 1,9-litrskim turbodizlom povsem upravičuje svoje poslanstvo, čeprav zmora za

