

Privežite se ...



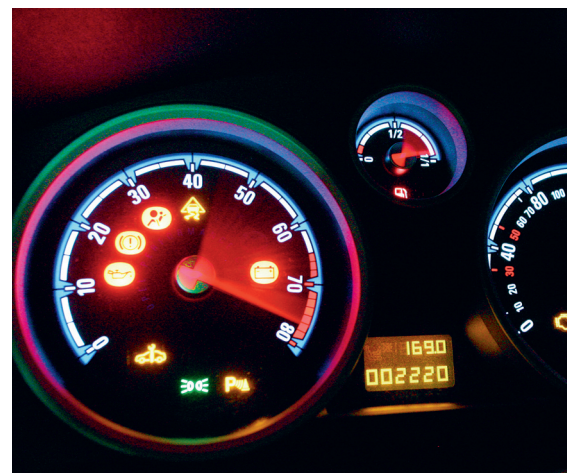
... poleteli bomo. Nekako s temi besedami stevardese prijazno nagovorijo potnike, preden letalo vzleti. In čeprav Astra OPC ni namenjena letenju, vam svetujemo, da ta dobronamerni nasvet vzamete resno.

Resnica je, da Opel v zadnjem obdobju ni imel prav veliko sreče s športnimi avtomobili. Če smo povsem odkriti, je bil zadnji res uspešen Kadett GSi. Tega pa najmlajši bralci verjetno sploh ne poznajo. Ja, tako daleč je že to!

S prihodom Aster je zgodba o zmogljivih Geesijih iz Rüsselsheima počasi začela bledeti. Prva Astra je še nekako upravičevala ugled značke GSi, vse, ki so prišle kasneje, pa so bile le še medla senca tistega, kar smo bili nekoč vajeni pri Oplu. Leta 1997 so zato znotraj tovarne ustanovili poseben oddelek za razvoj športnih različic, Opel Performance Center, kratico OPC prevzeli za svojo in se hkrati skoraj povsem odpovedali svetovno uveljavljeni GSi. Vendar pravega uspeha



ni in ni bilo. Prva med vsemi z značko OPC je na trg zapeljala Astra, v nosu katere se je skrival atmosferski 2,0-litrski agregat s 118 kilovati (160 KM). Veliko premalo, da bi lahko nastala omejena serija 3000 Aster OPC, s katero so hoteli





poudariti prestižnost oznake. Že dve leti kasneje je na ceste zapeljala nova, nič več številčno omejena, zato pa občutno zmogljivejša Astra OPC. Taistemu motorju so dodali turbopuhalo in iz njega iztisnili 147 kilovatov oziroma okroglih 200 'konjskih moči'.

Pravi športnik, smo jo opisovali takrat, ki pa še vedno ni bil dovolj agresiven, da bi lahko pritegnil najzahtevnejše. In to so dobro vedeli tudi pri Oplu. Motor je ostal, zdaj je na voljo celo v dveh različicah - 125 kW (170 KM) ali 145 kW (200 KM) - vendar Astre, opremljene z njim, ne nosijo več oznake OPC, ampak 2.0T. Za potrebe oddelka OPC so motor vrnili na razvojne mize in ga temeljito predelali. Lotili so se hladilnega sistema, zmanjšali vrteče mase na gredeh, kovanim batom, narejenim iz mešanice aluminija in silikona, namenili nove obročke, povečali pretok zraka skozi hladilnik polnilnega zraka (intercooler) in dotok bencina v valje ter vgradili novo turbopuhalo. Gre za sistem integralnega turbopuhala, ki ga je Opel prvič predstavil leta 1992 v Calibri. Njegova prednost je, da so posamezne enote združili v eno samo in tako zmanjšali maso, na drugi strani pa skrajšali pot zraka od turbine do motorja. Tako je agregat postal še odzivnejši.

In ta adut si velja zapomniti. V mnogih drugih pogledih je Astra OPC precej tipičen Opel. Če gledamo njeno zunanjo podobo, se ne moramo prav nič pritoževati. Športno obliko, ki jo nosi Astra GTC, so pri OPC-ju naredili še agresivnejšo, nanjo nataknil k tlom približana odbijača in pragove, na zadnja vrata pritrdili primerno velik strešni spojler in za povrh testno Astro obuli v 19-palčna platišča. Morda ni najlepša med sebi enakimi, je pa nedvomno avto, za katerim se boste ozrli! Notranjost je tipično Astrina. Da sedite v OPC-ju, vas opominjajo druge stvari. Takšne, ki si jih mogoče sploh ne bi želeli. Vsaj na takšen način ne. Le kaj hudiča imamo v mislih, se verjetno sprašujete. Odlična prednja športna sedeža, na primer. Nanju so se podpisali pri Recaru, jima namenil kup funkcij, ki bi morale vozniku in sovozniku omogočati res pravo izbiro dobrega položaja sedenja, a kaj ko so ju pri Oplu pritrdili na obstoječe tirnice in ju porinili povsem pod strop. Tako sta tudi v najnižjem položaju še vedno previsoka, funkcije so v trenutku postale povsem neuporabne, povrh vsega pa je zaradi izrazito položne prednje šipe, nizke kupejevske odrezane strehe in školjkastih sedežev prav hudičevo neudobno vstopanje in izstopanje iz avta.

»Ta 'dvolitraš' svoj največji navor 320 Nm iztisne že pri 2.400 vrtljajih in zmore 176 kilovatov. Z drugimi besedami: Astra OPC je v tem trenutku najmočnejši tovrstni serijski športnik, gnan na prednji kolesni par.«



Rezultat pa je, da ta 'dvolitraš' svoj največji navor 320 Nm iztisne že pri 2.400 vrtljajih - 200-'konjski' na primer svoj vrh (262 Nm) doseže pri 4.200 vrtljajih - in zmore 177 kilovatov oziroma okroglih 240 'konjev'. Povedano z drugimi besedami: Astra OPC je v tem trenutku najmočnejši tovrstni serijski športnik, gnan na prednji kolesni par.

Podobne nelogičnosti se pojavljajo pri prestavni ročici. Ta je prekratka (pot desne roke je predolg!), z grobimi šivi na mestih, kjer bi si jih najmanj želeli, in z neprimerno glavo za hitra športna pretikanja. Merilniki so še ena od nerazumljivih stvari. Da so se pri OPC-ju odločili za novo osvetlitev (belo-modro), je pohvalno, ne razume-

Test | Opel Astra OPC



mo pa, zakaj se niso tudi za dodatne merilnike, ki bi prikazovali temperaturo in/ali tlak motornega olja, temperaturo hladilne tekočine in tlak v turbopuhalu. Poleg merilnikov vrtljajev in hitrosti je tako edini preostali merilnik tisti za količino goriva v posodi. In da bo mera polna, se je ob vsem

»IDS Plus je edinstven sistem, ki ga boste kupci športnih kombilimuzin našli le v Astri OPC.«

tem ponesrečilo še oblikovalcem. Ti so dekorativne elemente znotraj obarvali v barvo karoserije, s tem pa dosegli učinek, ki precej spominja na zaščitno modro folijo, s katero so prevlečeni kovinski elementi v novih avtomobilih. Res je,



da se vseh teh stvari človek sčasoma navadi, ampak marsikdo se bo vseeno upravičeno spraševal, zakaj bi se jih moral. Še posebej za ceno, ki je, jasno, najvišja izmed vseh Aster.

Vam ta ne da miru? Potrpite malo, z veseljem vam bomo razkrili, zakaj je takšna. Za začetek zato, ker je v nosu motor, ki je, kot smo že ugotovili, najmočnejši v svojem razredu. Vas zanima zvok? Ta ni športno rezek in tudi turbine ne boste slišali žvižgati. Motor je povsem tih. Oglašja se le s pihanjem skozi izpušno cev, pa še to ob povsem pohojeni stopalki za plin. Ampak takrat se to sliši podobno, kot bi vas preganjal hudičevo razjarjen zmaj s preketo zdravimi pljuči. Ja, tako silovit je lahko tlak - do 1,2 bara - ki nastaja v turbopuhalu.

Volanski mehanizem je še ena od stvari, ki si jih v takšnem avtomobilu gotovo želite. Na novo dodelan, z bolj neposrednim prenosom od voznika ne zahteva veliko preprijemanj, le odločne ukaze. In na koncu je tu še IDS Plus. Edinstven sistem, ki ga boste kupci športnih kombilimuzin našli le v Astri OPC. In če verjamete ali ne, je to eden redkih avtomobilov, v katerem boste kljub 19-palčnim nizkopresečnim gumam zlahka preživeli vožnjo po luknjastih cestah. In hkrati neverjetno uživali med ovinki! CDC, ki nadzoruje delovanje blažilnikov, UCL, ki bdi nad podkrmarjenjem avtomobila, ABS, TC in ESP svojo nalogo opravljajo tako vrhunsko, da jih ne boste hoteli izklopiti, četudi vam stikalo 'SportSwitch' to omogoča.



In tokrat mislimo povsem resno! IDS Plus prav neverjetno dolgo vozniku prepušča vozilo povsem v njegovih rokah. In to pri Astri OPC pomeni res zelo dolgo. Tudi na mokrih in spolzkih podlagah! Šele ko je očitno, da brez popravkov ne bo šlo, poseže vmes. Toda takrat to stori s takšno prefinjenostjo, hitrostjo in natančnostjo, da bi si upal trditi, da na spolzkih podlagah ni junaka, ki bi se lahko kosal z njim.

Ja, tako vrhunska je danes že elektronika v avtomobilih. In z njo tudi zmogljivosti avtomobilov. Zato nasveta, da se privežite, ne jemljite tako lahkomišlno. Drugi del stavka, ki ga izrečejo stvarde se na letalih, se v tej Astri ne zdi prav daleč od resnice. ■



Opel Astra OPC

CENA:	(GM Southeast Europe)
Osnovni model:	6.465.000 SIT
Testno vozilo:	6.645.000 SIT
Moč:	177 kW / (240 KM)
Pospešek:	7,0 s
Največja hitrost:	244 km/h
Povpr. poraba:	12,8 l/100 km

NAŠE MERITVE

(T=13 °C / p=1029 mbar / rel. vl.: 51 % / Gume: 225/40 R 18 Y (Continental SportContact 2) / Stanje km števec: 1506 km)

Vozne lastnosti

Pospeški	s
0-100 km/h:	7,0
402 m z mesta:	14,9
	(155 km/h)
1000 m z mesta:	27,0
	(197 km/h)

Prožnost

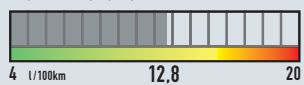
	s
50-90 km/h (IV./V.):	7,0/10,1
80-120 km/h (V./VI.):	7,6/10,4

Največja hitrost

	244 km/h
	(VI. prestava)

Poraba goriva

	l/100 km
najmanjše povprečje	10,5
največje povprečje	14,7
skupno testno povprečje	12,8

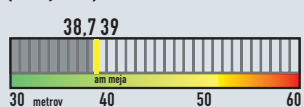


Trušč v notranjosti

	dB
Prestava	III. IV. V. VI.
50 km/h	55 54 53 53
90 km/h	66 63 62 60
130 km/h	71 69 68 66
Prosti tek	36

Zavorna pot

	m
od 100 km/h:	38,7
(AM meja 39 m)	



Napake med testom

- brez napak

Mere:

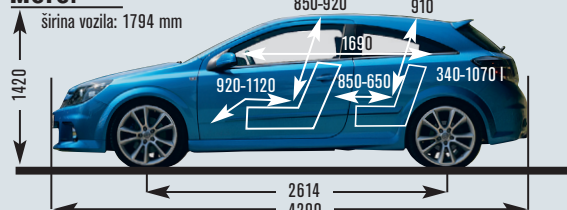


DIAGRAM MENJALNIKA:

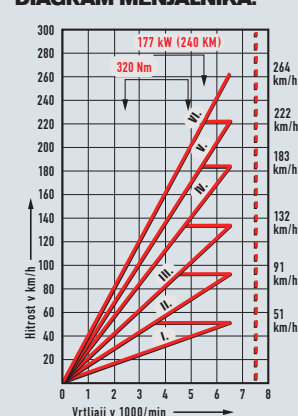
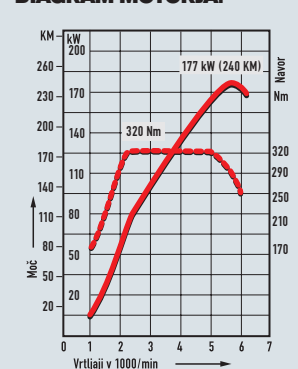


DIAGRAM MOTORJA:



UŽITEK V VOŽNJI:

240 'konjev' obeta veliko. Najlepše pri vsem pa je, da s to Astro ne boste uživali le na suhi, ampak tudi na mokri podlagi.

TEHNIČNI PODATKI

Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - turbobencinski - gibna prostornina 1998 cm³ - največja moč 177 kW (240 KM) pri 5600/min - največji navor 320 Nm pri 2400-5000/min.

Prenos moči: motor poganja prednji kolesi - 6-stopenjski ročni menjalnik - gume 225/40 R 18 Y (Continental SportContact 2).

Voz in obese: kombilimuzina - 3 vrata, 5 sedežev - samonosna karoserija - spredaj posamični obesi, vzmetni nogi, trikotni prečni vodili, stabilizator - zadaj poltoča prema, vijaki vzmeti, teleskopska blažilnika - zavore spredaj kolutni (prisilno hlajeni), zadaj kolutni (prisilno hlajeni) - rajdni krog 11,6 m - posoda za gorivo 52 l.

Mase: prazno vozilo 1393 kg - dovoljena skupna masa 1840 kg.

Zmogljivosti: največja hitrost 244 km/h - pospešek 0-100 km/h 6,4 s - poraba goriva (ECE) 13,0/7,0/9,2 l/100 km.

Prostornina prtljavnika izmerjena z AM standardnim kompletom 5 kovčkov Samsonite (skupno 278,5 l):

1 × nahrbtnik (20 l); 1 × letalski kovček (36 l); 2 × kovček (68,5 l); 1 × kovček (85 l)



Ocena

Zunanost (15)	12	Agresivni obliki ni kaj očitati, težava je, da linije nove Astre niso všeč vsem.
Notranost (140)	96	V notranjosti je kar nekaj zamer, visoko sedenje, skromni merilniki, prestavna ročica ...
Motor, menjalnik (40)	37	Mehanika ni najsodobnejša, je pa v tem trenutku najzmogljivejša. In to zagotovo šteje!
Vozne lastnosti (95)	88	Ta avto je namenjen hitrostnim odvisnikom in s svojo zasnovo ter IDS-om to zagotavlja.
Zmogljivosti (35)	33	Motor zmore 320 njutonmetrov navora in 176 kilovatov (240 KM), s čimer smo povedali vse.
Varnost (45)	40	Za aktivno (štiri blazine, zglavniki) in pasivno (IDS Plus) varnost je dobro poskrbljeno.
Gospodarnost (50)	29	Na gospodarnost pozabite; Astra OPC ni ne poceni ne varčna. Ampak tega v njej ne iščete!

Skupaj 335

OCENA avto magazin 1 2 3 4 5

Kriterij ocenjevanja (Št. točk = ocena): 0-180 = 1; 181-240 = 2; 241-300 = 3; 301-360 = 4; 361-420 = 5

HVALIMO IN GRAJAMO

- ▲ motorne zmogljivosti
- ▲ lega na cesti
- ▲ vodljivost
- ▲ delovanje sistema IDS Plus
- ▲ zvok ob polnem pospeševanju
- ▲ agresivna oblika

- ▼ visoko nameščeni sedeži
- ▼ majhna posoda za gorivo
- ▼ prestavna ročica
- ▼ premalo merilnikov
- ▼ kit namesto rezervnega kolesa