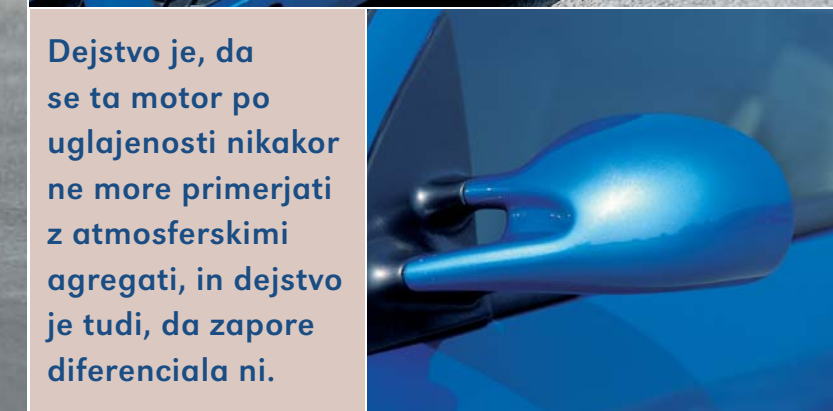


# Stiskanje duše



Dejstvo je, da se ta motor po uglajenosti nikakor ne more primerjati z atmosferskimi agregati, in dejstvo je tudi, da zapore diferenciala ni.

Ne, niso pozabili nanjo. Le v Sloveniji si je ni mogoče omisliti. Športne izvedbe Astre namreč. Je pa tudi res, da je ne boste prepoznali po oznaki GSi, kot smo bili nekoč vajeni pri Oplih, temveč OPC (Opel Performance Center).

Besedilo Matevž Korošec Foto Aleš Pavletič

**T**oda vrnimo se najprej nekaj let nazaj. Prve Astre z oznako OPC so na ceste zapeljale le slabo leto po predstavitvi aktualnega modela, natančneje spomladi leta 1999. Imele pa so precej drugačne karakteristike.

V njihovem nosu se je bohotil 2,0-litrski atmosferski motor, ki je po zagotovilih tovarne zmožgel 118 kW/169 KM, 188 Nm navora, pospešil z mesta do 100 kilometrov na uro v 8,2 sekunde in dosegel največjo hitrost 220 kilome-

trov na uro. Tega modela nam na test žal ni uspelo dobiti. So pa prav v tem času pri Oplu predstavili še enega novinca, in sicer Astro Coupé, ki je sicer na ceste zapeljal leto dni kasneje, vendar s to razliko, da je v nosu ponujal

tudi 2,0-litrski prisilno polnjen motor. Jasno z občutno več konjskimi močmi. In morda je bil prav to razlog, da Astre OPC zadnji dve leti na trgu sploh ni bilo. Ponovno so jo obudili šele v letošnjem letu in ob tem izpolnili

vsa pričakovanja: v nos so namreč vtaknili prisilno polnjen motor, ki so mu moč povečali z osnovnih 190 na 200 konjskih moči. Podatki o moči so torej nadvse spodbudni. In takšne naj bi bile tudi zmogljivosti, saj tovarna obljublja pospešek z mesta do 100 kilometrov na uro v le 7,5 sekunde ter največjo hitrost 240 kilometrov na uro.

Da avto, v katerega ste se zazrli, ni običajna Astra, vas pre-

pričujejo že 17-palčna lahka platišča, nizkopresečne gume, športna zunanja ogledala (nezložljiva!), izdaten zadnji spoljer in podarjena odbijača skupaj s pragovi. Podobno urejena je tudi notranjost. Sedeži so znamke Recaro, trikraki volanski obroč je še dodatno odebeljen, prestavna ročica ima aluminijasto glavo, morda višek pa dosežejo štirje od petih varnostnih pasov, obarvani

v barvo karoserije. Temu bi se sicer pri Oplu lahko tudi ognili, ampak pustimo to ob strani. Raje se posvetimo občutkom. Dejstvo je, da položaj za volanskim obročem le ni tako dober, kot obljublja sicer odlični Recarovi sedeži. Nameščeni so previsoko, zato se kljub izdatnim nastavljamostim z njimi ni smiselno predolgo igrati. Torej bo bolje, če se posvetimo motorju. Ta se po rahlem

obotavljanju oglasi suvereno in z dovolj rezkim zvokom. Ker so stopalke ostale prav takšne kot v preostalih Astrah, ljubiteljem tehnike »prsti-peta« posebnih užtkov ne bodo ponujala. Tudi prestavna ročica ne, saj je od volanskega obroča precej oddaljena (beri: prenizka) in v mrzlih dneh tudi neprijetno hladna - glava ročice je namreč iz aluminija. Toda kot pravijo predstavnice

**CENA:** [Opel Marketing]  
**OSNOVNI MODEL:**  
Avtomobil v Sloveniji ni na prodaj  
**Moč:** 147 kW (200 KM)  
**Pospešek:** 7,5 s  
**Največja hitrost:** 240 km/h  
**Povpr. poraba:** 11,3 l/100 km

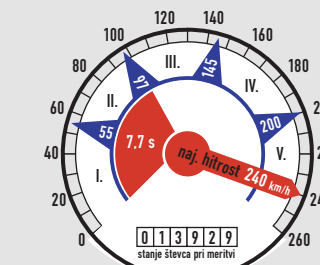
**Garancija:**  
2 leti brez omejitve prevoženih kilometrov  
splošne garancije, 12 let garancije za  
prerjavenje, 1 leto mobilne garancije

**NAŠE MERITVE**

**Vozne lastnosti**

Pospeški	s
0-80 km/h:	5,5
0-100 km/h:	7,7
0-120 km/h:	10,4
0-140 km/h:	13,6
1000 m z mesta:	28,2 (188 km/h)
Prožnost	s
50-90 km/h (IV.):	7,9
80-120 km/h (V.):	9,8

**Zmogljivosti:**



**Največja hitrost** 240 km/h  
(V. prestava)

**Diagram motorja:**

**Poraba goriva** l/100 km  
najmanjše povprečje 9,5  
največje povprečje 15,6  
skupno testno povprečje 11,3

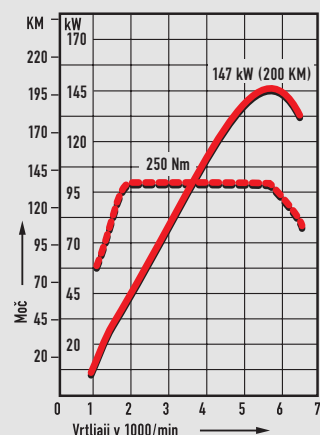
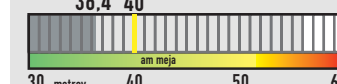


**Trušč v notranjosti** dB

Prestava	III.	IV.	V.
50 km/h	58	58	58
90 km/h	64	63	62
130 km/h	70	70	70
Prosti tek			38

**Zavorna pot** m

od 100 km/h: 36,4  
(AM meja 40 m)



**Užitek v vožnji:**

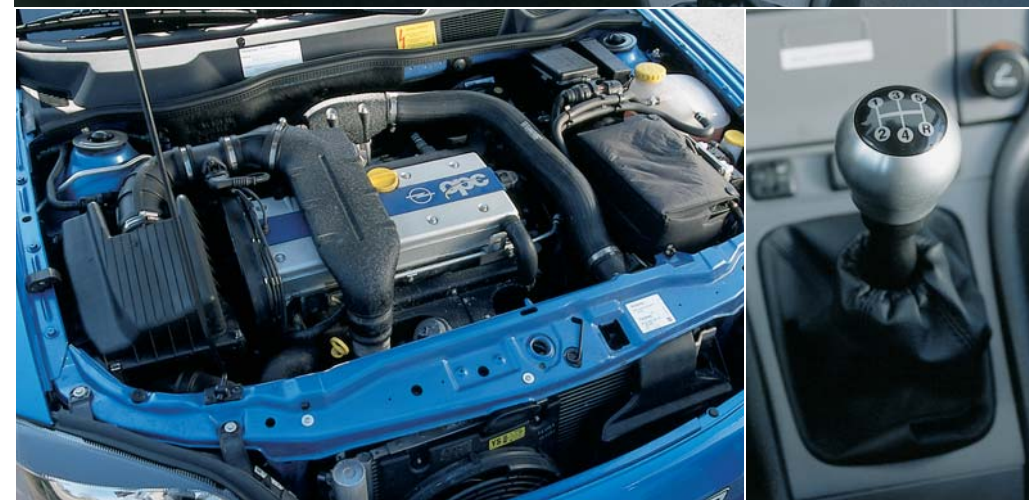
😊😊😊😊😊  
Ni dvoma - ta avto je narejen za užitek in to vam ponudi v veliki meri.

**Napake med testom**  
brez napak

**ocena Opel Astra OPC**

Zunanost (15)	12	Astra ne sodi več med najnovejše modele, je pa res, da jo športni videz dodobra osveži.
Notranjost (140)	101	Ergonomija voznikovega prostora ni lahko bila boljša, razvaja pa zelo bogata oprema.
Motor, menjalnik (40)	34	Moči ne manjka, le nekaj motorne uglajenosti. Menjalnik bi lahko bil šeststopenjski.
Vozne lastnosti (95)	78	Športno podvozje in toga karoserija zagotavljata zelo velike hitrosti skozi ovinkne.
Zmogljivosti (35)	32	Zmogljivemu motorju v nosu odločno kljubujejo tudi odlične zavore.
Varnost (45)	42	Oprema je popolna! Le vidljivost nazaj je zaradi zajetnega spojlerja omejena.
Gospodarnost (50)	40	Visoko število točk znižuje poraba, toda ob normalni vožnji je tudi ta lahko manjša od 10 litrov.

**Skupaj** 334  
**OCENA** avto **4**  
Škoda, da te Astre ni mogoče naročiti v Sloveniji. Za ceno, ki jo zahtevajo v Nemčiji, je treba priznati, da ponuja zelo veliko. Pa ne le športnih užitkov, ampak tudi vsakodnevene uporabnosti.



nežnejšega spola: za lepoto je treba včasih tudi potrpeti, zato tega Astri OPC zagotovo ne boste zamerili.

Marsikaj ji boste oprostili že v trenutku, ko se boste z njo pognali z mesta. Ker je agregat prisilno polnjen, zahteva sicer nekaj trenutkov, preden dokončno zaživi, toda potem mu anemičnosti preprosto ne morete več očitati. Avto dobesedno »butne« in če se pri Oplu ne bi tako (ne)zavzeto poigrali z zvokom, bi bilo adrenalinskih užitkov ob tem najverjetneje še več. Zvoka motorja namreč v višjih vrtljajih skorajda ni več slišati in tako vozniku ter potnikom preostane le še to, kar ponuja fizika.

Premalo? Potem se boste morali oprijeti alternative. Najti ovinkasto cesto, izklopiti ESP - da,

prav ste prebrali, Astra OPC je najverjetneje edini Opel, ki ponuja izklopljivi ESP - in pozabiti na vse omejitve v prometu. Podvozje je namreč športno, torej se za odlično lego ni bati. Izdatno togost za-

gotavljata trivratna karoserija in trdo vzmetenje. Nekaj težav vam lahko med ovinki povzroča le dodatno odebelen volanski obroč, kar velja tudi za njegove prečke. No, zagotovo pa velja biti previden

z doziranjem moči. Dejstvo je, da se ta motor po uglajenosti nikakor ne more primerjati z atmosferskimi agregati, in dejstvo je tudi, da zapore diferenciala ni. Torej morate biti previdni. In če ne boste?

Tabela konkurence	
Model	
motor (zasnova)	4 -valjni - vrstni
gibna prostornina (cm <sup>3</sup> )	1998
največja moč (kW/KM pri 1/min)	147/200 pri 5600
največji navor (Nm pri 1/min)	250 pri 1950
dolžina × širina × višina (mm)	4110 × 1709 × 1425
največja hitrost (km/h)	240
pospešek 0-100 km/h (s)	7,5
poraba goriva po ECE (l/100 km)	12,5/6,8/8,9
cena osnovnega modela (SIT)	V Sloveniji ni na prodaj

Opel Astra OPC	Honda Civic Type-R	Volkswagen Golf 2.8 V6 4Motion Hihline	Toyota Corolla TS
4 -valjni - vrstni	4 -valjni - vrstni	6 -valjni - VR15°	4 -valjni - vrstni
1998	1998	2792	1796
147/200 pri 5600	147/200 pri 7400	150/204 pri 6200	141/192 pri 7800
250 pri 1950	196 pri 5900	270 pri 3200	180 pri 6800
4110 × 1709 × 1425	4140 × 1695 × 1425	4149 × 1735 × 1444	4180 × 1710 × 1475
240	235	235	225
7,5	6,8	7,1	8,4
12,5/6,8/8,9	12,3/7,0/8,9	15,3/8,1/10,8	11,1/6,7/8,3
V Sloveniji ni na prodaj	5.350.000	6.155.741	5.238.700



Potem se boste v prvi fazi srečali s težavami, ki jih narekuje zasnova avtomobila. Nos avtomobila bo začel siliti iz ovinka, kar bo ob pomoči turbinskega polnilnika še toliko bolj očitno. Dodajanje volana verjetno ne bo zadoščalo, zato boste morali popustiti plin. Toda pozor - lahko se odzove zadek in če takrat ne boste dovolj hitri z volanom, vam preprosto ne ostane veliko. Motor se namreč zaradi precejšnje »turbo luknje« ne bo odzval dovolj hitro.

To pa je zadosten dokaz, da se povsem brezglavo s to Astro le ne gre poigravati. Avto je namreč športnik. Pa ne le po svojem videzu, ampak tudi po duši! In če te niste vajeni - turbo motor - je na spolzki podlagi in ob izklopljenem ESP-ju ni pametno stiskati povsem do konca. ■