

| Opel Astra Sedan 1.6 16V Cosmo

V zrelih letih



Pravijo, da se z leti okus izostri, tako da človek ve, kaj hoče in kaj mu je ne nazadnje najbolj pri srcu. Če so te stvari urejene, potem tudi odločitev za limuzino ni več nenavadna.

besedilo: Peter Kavčič • foto: Aleš Pavletič

► Da gre za tradicijo in samoumevnost, je jasno in logično. Kaj bi bila Astra, to slavno ime pri nas lepo udomačenega Opla, brez limuzine? Ne, tega si ne moremo predstavljati. S tem modelom Opel lepo zaokrožuje bogat nabor različnih karoserijskih različic priljubljene Astre.

Že ob prvem srečanju avtomobil jasno pove, da je klasična limuzina. Linije so všečne, tiste na sprednjem delu so bile uporabljene že pri preostalih različicah, elegantno potegnjena linija pa se konča na lepo pribranem zadku. Oblikovalcem Astre Sedan lahko le še pošteno sežemo v dlan in jim čestitamo za dobro opravljeno delo. Morda se sprva ne zdi težko zrisati elegantno, a hkrati še ravno dovolj športno limuzino, a ko pogledamo, kako se mučijo nekateri tekmeči, ugotavljamo, da je ta Astra pravzaprav ena lepih limuzin nižjega srednjega razreda.

Filosofija pri limuzinah je sila preprosta in tudi tokrat so se oprijeli preverjene formule: štiri vrata za preprost dostop na srednji par sedežev ali zadnjo klop in podaljšan zadek, ki se odpira ločeno, ne da bi se pri tem dvigovala tudi zadnja šipa. Tako ni kaj zgrešiti.

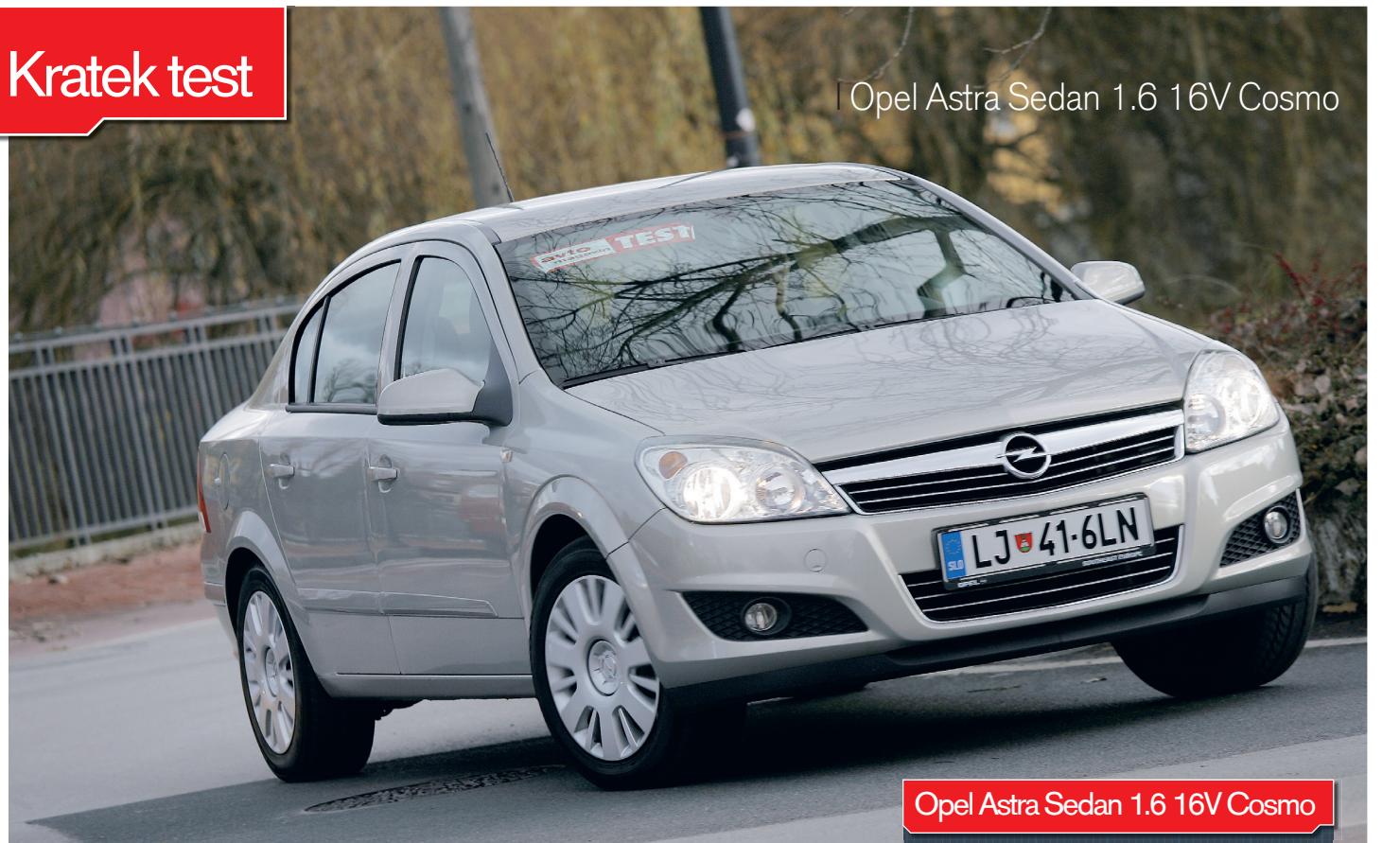
Ali je tako odpiranje prtljažnika praktično ali ne, smo že veliko pisali, in ker je to tako aktualna tema, se ji tudi tokrat ne moremo izogniti. Dejstvo je, da ni praktično, če se vrata odprejo le napol. Zlasti če imaš izkušnjo z drugačnim avtomobilom, kupejem ali celo kombijem. Tam lahko prtljažnik naložis

miže in vanj stlačiš obilen tovor, tu pa je treba biti previden. Odprtina prtljažnika je manjša in nepraktična. Torej, če ste tiste vrste uporabnik, ki v prtljažnik pogosto nalača kaj več kot nakupovalne vrečke, potem tolle Astro, čeprav je najbolj elegantna izmed vseh oblik, toplo odsvetujemo. Prtljažnik s svojimi 490 litri sicer ni skromen, je pa kot rečeno nepraktičen.

Dosti bolje se Astra Sedan izkaže med vožnjo. Rdeča nit sta vsekakor udobje in zanesljiva lega na cesti. Oplovjem je uspelo najti kompromis – naredili so avtomobil, ki spodbobno pozira neravnine, hkrati pa potniki ne dobijo morske bolezni vsakič, ko se peljejo po ovinkasti cesti. Podvozje ponuja dober stik s podlagom in tudi ob nekoliko hitrejši vožnji Astra ne počenja neumnosti. Res je, da ni ravno športni dirkalnik in da pretiravanje vseeno pripelje do pretiranega nagibanja karoserije. A takole, za družinsko rabo ali pa za nekoga, ki pravi, da se mu ne mudi, ne bo težav. Med vožnjo tako še najbolj zmoti nenatančen volan.

Pohvala pa gre petstopenjskemu menjalniku, ki pri vožnji ne povzroča slabe volje, je tudi dovolj hiter, da vam soudeleženci v prometu ne bodo hupali zaradi mencanja pri speljevanju. Malce neposrečeno so naredili le eno malenkost: prestavna ročica menjalnika je sicer lahko dostopna, a le takrat, ko je naslonjalo za vozničovo roko umaknjeno. Če bi bil namesto samodejnega ročni menjalnik in bi zato le redko segli po

Opel Astra Sedan 1.6 16V Cosmo



prestavnici ročici, ne bi imeli pri pomb, takole pa tega žal nikakor ne moremo pohvaliti in bi za svoj avtomobil ta kos gotovo črtali iz seznama dodatne opreme.

Menjalnik pa vsekakor pomaga povprečnemu motorju, ki prav z ničimer ne presenet. Sicer gre za preizkušeno in znano bencinsko srce s 115 'konji' in 155 Nm navora, kar je povsem dovolj ali celo več, kot si bi žezel povprečni uporabnik takega avtomobila. Vendar to, kar piše na papirju, ni vedno vsa resnica. Žal je treba agregat nenehno priganjati, da da od sebe kaj življenja. V spodnjem območju vrtljajev je preslaboten, zato ga je treba prigagniti vsaj v srednje območje. Šele tam zaživi in se nato v zgornjem območju lepo zvrsti. Le takrat zadost potrebam po dinamiki v današnjem prometu. Pod 3.500 vrtljaji je motor povsem anemičen in posledično neugoden med vožnjo v mestu, kjer je ob prometnih končnicah treba pogosto hitro pospeševati. Če je avtomobil polno naložen s potniki in nekaj prtljage, pa bo treba še precej odločne-

stopiti na stopalko za plin. Priganjanje motorja praviloma pripelje do povečanja porabe goriva in tudi tokrat ni nič drugače. Ob zmerni vožnji se poraba giblje malce pod sedmimi litri, ob priganjanju pa raste na precej neuglednih devet litrov, kar je za tako prostornino in tak avtomobilski razred preveč. Zato je dobro imeti ta podatek v mislih pri izračunavanju, ali je morebiten nakup ekonomičen.

Medtem ko nas motor ni povsem preprčal, tega ne moremo reči za notranjost in udobje, predvsem na zadnji klopi. Če bi bilo spredaj kanček več prostora za kolena, bi bila Astra Sedan popolna. Zadaj pa ... no, tam je zgodba drugačna – če se bosta vozila dva odrasla potnika, jima tudi na dolgih potovanjih ne bo tesno. Tako oblazinjenje sedežev kot tudi zvočna izolacija potniškega prostora (na srečo se zaradi nje ne sliši, kako je treba motor priganjati) sta na zavidljivi ravni. Štirim odraslim potnikom nudi dovolj prostora in celo marsikatera limuzina višjega razreda bi se z veseljem rada pohvalila s takšnimi notranjimi merami.

Z bogato opremo ter vsemi elektronskimi in varnostnimi dodatki ta Astra nudi zelo veliko za svojo ceno. Tudi zaradi kakovostnih materialov, natančne izdelave in celotnega paketa je to nedvomno ena izmed najbolj vročih (malih) limuzin. KK

Opel Astra Sedan 1.6 16V Cosmo

Cena osnovnega modela: 17.690 EUR
Cena testnega vozila: 18.790 EUR

NAŠE MERITVE
T = 3 °C / p = 970 mbar / rel. vl. = 57 % / Stanje kilometrskega števca: 1.846 km

POSPEŠKI

| | |
|------------------|-------------------|
| 0-100 km/h: | 10,9 s |
| 400 m z mesta: | 17,6 s [129 km/h] |
| 1.000 m z mesta: | 32,2 s [163 km/h] |

PROŽNOST

| | |
|------------------|--------|
| 50-90 km/h (IV): | 12,3 s |
| 80-120 km/h (V): | 17,6 s |

NAJVEČJA HITROST

| |
|---------------|
| 192 km/h |
| [V. prestava] |

ZAVORNA POT

| | |
|--------------|-----------------------|
| od 100 km/h: | 43,6 m [AM meja 40 m] |
|--------------|-----------------------|

PORABA GORIVA

| | |
|-------------------------|--------------|
| skupno testno povprečje | 7,4 l/100 km |
|-------------------------|--------------|

TEHNIČNI PODATKI

Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - bencinski - gibna prostornina 1.598 cm³ - največja moč 85 kW (115 KM) pri 6.000/min - največji navor 155 Nm pri 4.000/min.
Prenos moći: motor poganja prednji kolesi - 5-stopenjski ročni menjalnik - gume 205/55 R 16 H (Sava Eskimo S3 M+S).
Mase: prazno vozilo 1.390 kg - dovoljena skupna masa 1.780 kg.
Mere: dolžina 4.587 mm - širina 1.753 mm - višina 1.447 mm - prtljažnik 490-870 l - posoda za gorivo 52 l.
Zmogljivosti: največja hitrost 191 km/h - pospešek 0-100 km/h 11,7 s - poraba goriva (ECE) 8,7/5,2/6,5 l/100 km.

HVALIMO IN GRAJAMO

- ▲ udobje
- ▲ vozne lastnosti
- ▲ varnost
- ▲ kakovost izdelave in materialov

- ▼ poraba goriva ob priganjanju
- ▼ moč in navor v spodnjem območju vrtljajev
- ▼ neuporaben sredinski naslon za vozniško roko
- ▼ slaba preglednost nazaj

Končna ocena

Ob tako lepo oblikovanih limuzinah se vprašamo, zakaj niso naredili bolj praktičnega prtljažnika? Splošen vtis ob odličnih voznih lastnosti, udobju in bogati opremljenosti je malce pokvaril le anemičen motor.