

Test | Opel Astra TwinTop 1.9 CDTI Cosmo

besedilo: **Aljoša Mrak** ■ foto: **Saša Kapetanovič**





Zasluži si ime!

Stari Grki so lučkam na nebu rekli Astra. Kar bi v slovenščino prevedli kot Zvezda. Zato je TwinTop edina Astra, ki si to ime dejansko tudi zasluži.

Za potrditev ugotovitve v uvodu morajo biti izpolnjeni trije pogoji: mora biti noč, streho morate imeti odprto, predvsem pa se morate izogibati predorom oziroma pokritim prostorom (recimo lesenemu mostu med Litijo in Zagorjem na fotografiji). Če pa zraven vas sedi prikupna mladenka, ki ste jo odpeljali na romantičen razgled na samotni kraj nad mestom, ji lahko zato na dolgo in široko raz-

lagate o Astrah. Zvezde, sateliti, Grki in še kaj bo mogoče prava rdeča nit pogovora, da prebije te led in se sprostite. No, hm, se sprostite. Saj se razumemo, kajne?

Astra TwinTop je zrasla na trivratnem modelu, ki ga označujejo z GTC. Primerno okrepljena (prečna in vzvojna trdnost naj bi bila kar za 30 odstotkov večja kot pri prejšnji Astri Cabrio), lepo oblikovana in oborožena z najnovejšo tehni-

ko. Če začnemo kar pri strehi, se Astra Coupe le v 28 sekundah spremeni v kabriolet. Če smo pri merjenju s štoparico tako pedantni, predvsem pa radi primerjamo hitrosti zlaganja oziroma nameščanja strehe med primerljivimi avtomobili, nam zdrava pamet pravi, da je to pri odpiranju nesmiselno. Lahko si predstavljate, da streho odpirate takrat, ko postane vroče, oziroma še raje takrat, ko bi rad naredil vtis na okolico. Zato mora

Test | Opel Astra TwinTop 1.9 CDTI Cosmo



postopek trajati toliko dolgo (pozor: dolgo, ne kratko!), da vsi opazijo, tudi tisti, ki jih avtomobili niti malo ne zanimajo. Astra TT (okrajšava za TwinTop, čeprav dvomim, da bi se z oznako pri Audiju povsem strinjali) porabi za odpiranje prav toliko časa kot recimo Volkswagen EOS ali Volvo C70, katerih testa ste si lahko prebrali v letošnji 14. številki. Novost pri Astri je le odpiranje z daljinskim upravljalnikom, beri zagonskim ključem, saj z vztrajnim tiščanjem gumba za odklepanje zažene številne elektromotorje, ki vam športno nizki kupe spremenijo v vetrovni kabriolet. Primer: sedite v baru, zunaj pa vročina. Pet minut pred odhodom zložite streho, da se savna v notranjosti razkadi, plačate račun in se odpeljete, občudovani kot zvezda. Super, kajne? Pri tem opravilu pa vam svetujem, da ga ne opravite prezgodaj, saj bo vroče sonce tako segrelo črne sedeže, da vam ne bo ušel kakšen tarzanovski krik. In če boste v kratkih hlačah, boste privarčevali še za depilacijo ...



Iz oči v oči



Glede na izkušnje iz VW Eosa sem očitno od Astre TwinTop pričakoval preveč. Boljšo izdelavo, tišje in kakovostnejše delovanje mehanizma strehe, manj zvižanja karoserije, več prostora v notranjosti. In zgornji rob strehe je v Astri moteče blizu čela. Edini resnični plus: ob dvignjeni strehi je Astrin prtljažnik mnogo uporabnejši. Če je to pogoj za nakup, izvolite. A vsaj temu nesrečnemu dizlu v nosu se izognite v velikem loku. K spuščeni strehi spada uglajen, živahen bencinski motor, ne pa, da poslušate svoj lastni (avtomobilski) ropot in vohate lastni (spet avtomobilski) smrad. Fuj!

Dušan Lukič



Tale Astra sploh ni slab avtomobil. Ima vse, kar morajo imeti sodobni kupe-kabrioleti. Peša le pri eni stvari. Obliki. Po večini ljudem ni tako všeč kot nekateri njeni tekmeci. To pa na koncu, še posebej v tem razredu, šteje največ.

Matevž Korošec



Test Opel Astra TwinTop 1.9 CDTI Cosmo



Povsem druga stvar pa je pri zlaganju. Če vas slučajno ujame dež, se vam bo zdela vsaka sekunda dolga kot ura, ko se bo notranjost avtomobila spreminjala v bazen. Zato je Astra dobila velik plus, saj je zlaganje v samo 29 sekundah v primerjavi z že omenjenima Eosom in C70 pravi rekorder! Volkswagnov adut prehiti za pet, Volvov pa za dve sekundi. Ni veliko, se pa ob poletnem naliču še kako pozna! Ko smo že pri vodi: tesnjenju smo dali čisto petico. Niti pri pravokotnem curku v pralnici niti pri večjih hitrosti nismo pogrešali boljše izolacije. Z nameščeno streho si kar pozabil, da sedi v CC-ju. Oprostite, TwinTopu.

Na testu smo imeli 1,9-litrsko turbodizelsko različico, ki s tehniko skupnega voda, velikimi tlaki in sodobnim turbopuhalom razvije kar 110 kilova-



tov (ali bolj domače 150 konjev). Motor je do dva tisoč vrtljajev zelo anemičen, potem pa skupaj s turbopuhalom zadira s polnimi pljuči in te po 10,4 sekunde že pelje s kar 100 km/h. Čeprav daje vtis, da je konjušnica zelo skrita (glede na to, da je isti motor tudi v Alfah, je to zelo čudno), pa vas ne bo razočaral niti pri potovalni hitrosti, še manj pa pri porabi ali onesnaževanju. Filter trdih delcev je namreč nameščen serijsko. A vseeno smo pogrešali malce več iskrosti (kupeji in kabrioleti so večinoma športni avtomobili), nikakor pa nismo pogrešali dizelskega brundanja. A v Astri TwinTop tudi po zaslugi dobrega tesnjenja namreč sploh ne veš, da se voziš z motorjem, ki mu diši plinsko olje!

Ščepce športnega dogajanja pa smo si lahko privoščili s šeststopenjskim ročnim menjalnikom

in z dobrim podvozjem (zasluge za to imajo predvsem vrhunske pnevmatike!), stabilnostnega sistema pa se na žalost ne da izklopiti. Zakaj ponujajo pri Oplu športnega kupeja, ki vozniku ne ponuja možnosti odločitve, vedo samo oni, vseeno pa je treba povedati, da sistem dovoljuje kar precej svobode, preden poseže v vožnjo prepogumnega voznika. Z opremo Cosmo smo bili več kot zadovoljni, prav tako z velikim prtljažnikom v kupeju, umiku strehe v kabrioletu (gumb v prtljažniku, ki dvigne zloženo streho za 25 centimetrov in omogoči lažje rokovanje s prtljago) in omejenim vetrnim preprihom, če imate nameščeno vetrno mrežo in dvignjene stranske šipe. Zato smo kljub nekaterim pomanjkljivostim mnenja, da je le TwinTop prava Astra. Dobesedno zvezda! ■

Posebna ocena za kabriolete

mehanizem strehe - kakovost [15]	11	Vpetje in mehanizmi vrat prtljažnika ne zbujajo občutka zanesljivosti.
mehanizem strehe - hitrost [10]	8	Povprečno dolgo zlaganje in zelo kratka namestitve.
tesnjenje [15]	14	Bravo, res dobro opravljeno delo!
videz brez strehe [5]	5	Dovolj prikupen za petico.
videz z streho [5]	4	Smo že vozili lepše kabriolette.
imidž [10]	6	Tu pa bo moral Opel še veliko postoriti.

skupna ocena terenca 48

OGENA avto magazin

1 2 3 4 5

Zanimiva rešitev zlaganja strehe, vendar ne damo roke v ogenj, da bo dolgoročno tudi delovala. Moramo pa pohvaliti možnost namestitve prtljage tudi takrat, ko je streha zložena.

Kritični ocenjevalci št. 1: 21-30 = 2, 31-40 = 3, 41-50 = 4, 51-60 = 5

Koliko stane SIT

DODATNA OPREMA	
Ogrevanje prednjih sedežev	67.800
Samodejna klimatska naprava	54.200
Kovinska barva	95.900
Alarmna naprava	89.400
Tempomat	9.300
Usnjeno oblažinjeno	71.000
NEKATERI NADOMESTNI DELI	
Prednji žaromet	57.700
Prednji smernik	2.400
Prednja meglenka	26.300
Prednji odbijač	111.900
Okrasna maska	19.600
Prednja šipa	79.100
Znak	4.500

Tabela konkurence

Model	Opel Astra TwinTop 1.9 CDTI Enjoy	Renault Megane C-C 2.0 dCi Dyn. Luxe	Peugeot 307 CC 2.0 HDi Dynamique	Volkswagen Eos 2.0 TDI
motor (zasnova)	4-valjni - vrstni	4-valjni - vrstni	4-valjni - vrstni	4-valjni - vrstni
gibna prostornina (cm³)	1910	1995	1997	1968
največja moč (kW/KM pri 1/min)	110/150 pri 4000	110/150 pri 4000	100/136 pri 4000	103/140 pri 4000
največji navor (Nm pri 1/min)	320 pri 2000-2750	340 pri 2000	320 pri 2000	320 pri 1800
dolžina × širina × višina (mm)	4476 × 1759 × 1411	4355 × 1777 × 1404	4345 × 1759 × 1424	4407 × 1791 × 1443
največja hitrost (km/h)	213	213	208	206
pospešek 0-100 km/h (s)	10,2	9,5	10,3	10,3
poraba goriva po ECE (l/100 km)	7,7/5,2/6,1	7,4/4,8/5,7	7,7/5,1/6,0	8,0/5,0/6,0
cena osnovnega modela (SIT)	6.253.000	6.745.000	6.380.000	6.360.000

