

Vozili smo

OPEL ASTRA

*Mislím, da ni pametno, toda pri Oplu menijo, da je: znano in več kot pol stoletja veljavno ime »kadett« so črtali s hišnega programa. Opel astra je svež avtomobil in kadettov naslednik.*

Novo ime je – tako kot »veetra« in »calibra« – umetno: jamči lahko izgovorjavo, se izogne jezikovni opredeljenosti, namiguje na uspešnost in hoče biti nova zvezdica na avtomobilskem nebu. Opel astra ostaja v kadettovem avtomobilskem razredu: tudi z večidel podedovano kadettovo mehaniko.

Revolucije so dandanašnji tvegane, pa morebiti prav zato astra ni revolucionaren avtomobil. Kupce namerava osvojiti s solidnostjo, z zmerno aerodinamiko ( $C_w=0,32$ ) in s štirimi karoserijskimi različicami: kot kombi-limuzina s tremi ali s petimi vrati, kot limuzina (4 vrata) in kot kombi (5 vrat). Njene takoj opazne stilistične značilnosti so tri: vzdolžno upognjena streha, spojler na njenem zadnjem robu in elegantno izbočena zadnja blatnika. Namesto da bi se človek prepiral o tem, ali je astra bolj podobna citroënu ZX ali



# ASTROLOGIJA

prihajajočemu novemu VW golfu, jo je pametneje sprejeti takšno, kakršna je: v celem obla, z oblina nosom in zadkom ter z bokoma, ki sta nad zadnjim kolesnim parom rahlo privzdignjena. Maska med oglatima žarometoma nosi hišni (Oplov) pečat, karoserija pa je – po besedah mož, ki so jo naredili – za

dobro tretjino čvrstejša kot pri kadettu. S tem v zvezi so tudi zanesljivejše dvojne ojačitve v stranskih vratih, ne glede na to, koliko jih je.

Astra je za 34 milimetrov daljša od kadetta, to razliko pa so v notranjosti izredno spretno izrabili. Prostor na zadnji klopi je že na videz večji, kot je bil

prej, primanjkuje (bolj kot v kadettu) pa ga po višini, in to zaradi dolge, a spuščajoče se strehe. Tovarniška tolažba se zdi prepričljiva: potniki tam zadaj ne sedijo pod steklom, ampak pod pločevino, torej jim je v vročih dneh manj vroče.

Notranjščina je, jasno, nova. Njena ličnost, brez nekdanje ka-

dettove cenenosti, je enako opazna v vseh različicah, se pa bogati z izbranimi paketi opreme oziroma z na zadkih zapisanimi oznakami zanje. Ohišje armaturne plošče sledi z zgornjim robom okroglini volanskega obroča, mehko zaobljene pa so tudi vse druge »poteze«, ki jih človek gleda z enega od prednjih sedežev.



Stikala, razen tistih v obvolanjskih ročicah, so okrogle oblike, reže za zračenje in gretje so velike in pripravno premakljive (prezračevalni sistem je serijsko opremljen z mikrofiltriranjem za bolj zdravo življenje v avtu), volanski obroč pa ima dve ali tri prečke, odvisno od tega, ali gre za običajne ali za najšportnejšo od vseh različic. Prestavna ročica je oplovska: kratka, hitra, natančna in z obročasto zaporo za vzvratno prestavo, ki je »spredaj levo« ob prvi prestavi. Sedeži so v zvezi z bogatostjo opreme, a vsakič dovolj natančno pomični (voznikov tudi po višini) in pripravno bočno oprijemljivi. Zglavniki štejejo k osnovni ceni, prav tako štirje avtomatski var-

nostni pasovi, ki so tudi ob zadnji klopi po višini nastavljivi. Prednja so oplemenitili še s prednapetima vzmetema, ki se samodejno sprožita ob morebitnem čelnem trčenju in zadržita telesi tesno ob sedežih. Pri dražjih izvedbah izboljšuje voznikovo počutje tudi informacijski zaslon, tovarniško vstavljeni radijski kasetofon pa je dvodelen, kar pomeni, da bodo imeli tatovi bolj zamotano delo.

Motorjev za astro je sedem (glejte tabelo), paketov opreme pa šest. Rezultat je njihovo prepletanje, z že omenjenimi karoserijskimi možnostmi vred. Osnovna različica je GL. Ta gre vstric z bencinskima 1,4- in 1,7-litrskima motorjema in z 1,7-litr-



skim turbo-dizlom (kataliziran in opremljen s hladilnikom polnilega zraka). K tej opremi sodi tudi servoojačevalnik volana (razen ob 1,4-litrskem motorju), električno nastavljivi žarometi, dve vzvratni luči, zadnja meglenka in tako dalje.

Opremi GLS pripadajo 1,4-, 1,6- in 1,8-litrski bencinski motorji ter maloprej omenjeni turbo-dizel. Pa tudi merilnik vrtljajev, osrednja ključavnica in priljažna vdolbina v zadnjem naslonjalu.

CD pomeni 1,6-, 1,8- in 2,0-litrski bencinske motorje, zavorni ABS, električno vodljivi in ogrevani zunanji ogledali, stereo-radijski kasetnik s šestimi zvočniki in nasploh udobje, primerne tej ugledni Oplovi oznaki.

GT oznanja športnost z 1,6- in 1,8-litrskima motorjema, s športnejšim podvozjem, športno izpušno cevjo in nizkopresečnimi gumami. Imenitnejše so tudi karoserijske barve.

Astra GSi je ena sama: z dvolitrskim šestnajstventilnikom v nosu, s 150 KM v njem s petnajstcolskimi kolesi, s temu primernimi zmogljivostmi in z vgrajeno napravo ETC (Electronic Traction Control), ki preprečuje zdrsavanje pogonskih koles in zboljšuje vožno stabilnost vozila.

Oznaka club pripada astri caravanu (kombi), ki je na voljo z bencinskima motorjema 1,4i in 1,6i, ter z 1,7-litrskim turbodizlom. V naši razpredelnici zapisani (običajni, a prav tako katali-



*Kombi-limuzina: 5 vrat.*



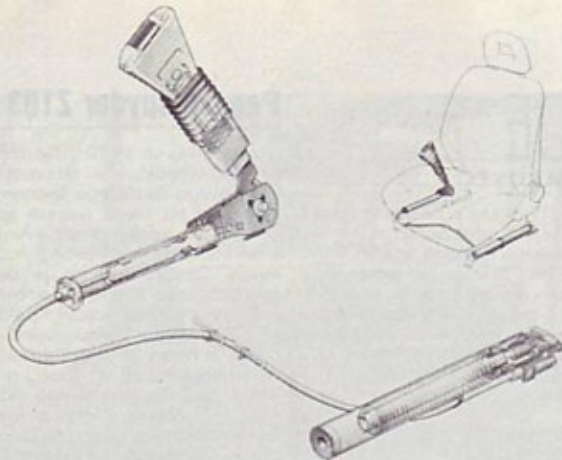
*Caravan: kombi s petimi vrati.*

zirani) dizel bo na vrsti pozneje.

Motorji, vsi po vrsti, od 1,4 do 2,0 litra, z najzmogljivejšim 16V vred, so že od kadetta sem naši stari znanci. To so sodobno zasnovani agregati z lahkimi glavami ter z odmičnimi gredmi v njih (vsi razen motorja 2.0i 16V imajo le po eno odmično gred in po dva ventila za vsak valj), odlikujejo pa se s prožnostjo ter z ugodnimi kombinacijami končnih zmogljivosti in porabe goriva. Malce robotosti v zgornjih delovnih območjih jim zato ni težko odpustiti. Vodi motor 1,8 in pri tem je jasno: tudi zmogljivostno zahtevnejšim voznikom bosta všeč predvsem obe dvolitrski različici, izmed njiju pa – zagotovo – vsaj 16V. Kombinacija astrine teže in tega motorja je še dovolj ugodna za zares športno vožnjo.

Povsem nov je za astro izdelani 1,7-litrski turbo-dizel, na novo obdelan pa rahlo pozen običajni dizel. Oba so prilagodili čistejšemu okolju in kultiviranim dizelskim navadam modernega časa.

Astrino podvozje je širše od kadetovega: spredaj za 30 in zadaj za 23 milimetrov. Zadnja prema je ostala preskušena, poltoga: s prečno vzvojnostjo,



Varnostni dodatek: zategovalnik pasu.

z vzdolžnima vodiloma, z Oplovimi miniblok-vijačnimi vzmetmi in s stabilizatorjem. Prednjo premo so na novo zasnovali: kolesa so po običaju obešana na trikotna prečna vodila z vzmetnima nogama, toda vlečajanju prečnih vodil in stabilizatorja so namenili dodaten okvir. Tako so ta del podvozja ločili od karoserije, kar pomeni več (predvsem slušnega) udobja za voznika in sopotnike.

Podvozje pa se odlikuje tudi z drugimi lastnostmi. Med ostrimi vožnjami zelo dolgo omogoča skoraj povsem nevtralnemu lego vozila na cesti, čisto na koncu

postreže z zlahka obvladljivimi zahtevami prednjega pogona, se pa ne da zmesi, čeprav postane vozišče nenadoma zelo zahtevno, neenakomerno in ostro vijugasto. Celo tedaj, ko voznik astre GSi zaradi naglice (200 km na uro) in zapeljivo ravne ceste preze zoprnno nevaren kucelj na asfaltu, se vožnja srečno in zanesljivo konča: resda s skokom, ki meji na polet, z zasukom in ostrim zaviranjem, ampak – na cesti!

In tako ostaja: astra je prijetno okolje za avtomobilsko življenje tega razreda. Njene (nemske)

cene segajo od 20.000 mark navzgor, odvisno pač od tega, katero od številnih kombinacij ste izbrali. V vsakem primeru vas čakajo prijetno udobje nižjega srednjega avtomobilskega razreda, 360-litrski (osnovna mera) prtljažnik (kombi: razveseljivih 500 litrov) in 52-litrski (kombi 50) posoda za gorivo, ki postane premajhna le med dirkanjem z GSi.

Všite varnosti se zdi dovolj za ta denar in zdajšnje čase, in tudi solidnost je – ocenjena po enodnevni krstni preskušnji – oplovska, torej značilno dobra.

Kaj še?

*Zaenkrat nič. Astri ostaja astrologija. V (njenih) zvezdah je gotovo zapisano, kako bo tekmovala s tistimi, ki ji že in ki ji bodo vsak hip vozili ob boku. Na primer s VW golfom. Ta je pred durmi, preskušnja za astro pa prav tako.*

Martin Česenj

## Tehnični podatki

OPEL ASTRA	1,4i	1,6i	1,8i	2,0i	2,0i16V	1,7D	1,7TD
motor (zasnova)	4-valjni, vrstni	4-valjni, vrstni	4-valjni, vrstni	4-valjni, vrstni	4-valjni, vrstni	4-valj., vrst., dizel	4-valj., vrst., dizel
vrtna in gib (mm)	77,6x73,4	79,0x81,5	84,8x79,5	86,0x86,0	86,0x86,0	82,5x79,5	79,0x86,0
gibna prostornina (kubiki)	1388	1598	1796	1998	1998	1699	1686
kompresija	9,4:1	9,2:1	9,2:1	9,2:1	10,5:1	23,0:1	22,0:1
največja moč (kW/KM pri 1/min)	44/60 pri 5200	55/75 pri 5200	66/90 pri 5400	85/115 pri 5400	110/150 pri 6000	42/57 pri 4600	60/82 pri 4400
največji navor (Nm pri 1/min)	103 pri 2800	125 pri 2800	145 pri 3000	170 pri 2600	196 pri 4800	105 pri 2400	168 pri 2400
odmična gred (pogon)	1, v glavi (zob. jermen)	1, v glavi (zob. jermen)	1, v glavi (zob. jermen)	1, v glavi (zob. jermen)	2, v glavi (zob. jermen)	1, v glavi (zob. jermen)	1, v glavi (zob. jermen)
število ventilov za valj	2	2	2	2	4	2	2
paljenje z gorivom, vžig	elektron. vbrizg.			elektron. vbrizg.	elektron. vbrizg.	visokotl. črp.	visokotl. črp. turbo
hlajenje	vodno	vodno	vodno	vodno	vodno	vodno	vodno
menjalnik (število prestav)	5	5	5	5	5	5	5
prednja prema	vzmetne noge, trikotna prečna vodila, stabilizator						
zadnja prema	poltoga prema, vzdolžna vodila, vijačne vzmeti (mini blok), teleskopski blažilniki, stabilizator						
zavore spredaj	kalutne	kalutne	kalutne (hlajene)	kalutne (hlajene)	kalutne (hlajene)	kalutne (hlajene)	kalutne (hlajene)
zavore zadaj	bobnaste	bobnaste	bobnaste	bob. (kalut.)	kalutne	bobnaste	bobnaste
volan	zobata letev (servo)						
platišča	5½Jx13	5½Jx13	5½Jx14	5½Jx14	6Jx15	5½Jx13	5½Jx13
gume	175/70 TR 13	175/70 TR 13	175/65 HR 14	175/65 HR 14	205/50 R 15	175/70 TR 13	175/70 TR 13
teža praznega vozila (kg)	930/995	950/1015	1035/1125	1050/1105	1100	1005/1070	1065/1130
dovoljena skupna teža (kg)	1455/1515	1475/1535	1515/1605	1545/1590	1590	1515/1575	1575/1635
medosna razdalja (m)	2,517						
dalžina x širina x višina (m)	4,051/4,086/4,239/4,278 x 1,688 x 1,410/1,475						
prtljažnik (litri)	360 (kombi: 500)						
posoda za gorivo (litri)	52 (kombi: 50)						
največja hitrost (km na uro)	160	170	180	200	217	153	173
paspešek 0-100 km na uro (s)	16,0	14,0	12,5	9,5	8,0	18,5	13,5
poraba goriva po ECE (l/100 km)	5,1/6,6/8,6	5,2/6,9/8,6	6,2/7,9/10,5	6,3/7,9/11,0	5,9/7,4/9,9	4,2/6,0/6,7	4,8/6,6/6,9
vrsta goriva	[neosvinčeni] bencin super					plinsko olje	