



Opel commodore voyage

Potovalnik

Kombi višjega razreda za prekokelinska »križarjenja« – Odlike: prostornost, udobje in zmogljivosti!

V Rüsselsheimu so lani izdelali in prodali 28.000 kadetovih in 19.000 rekordovih kombijev. Ti dve številki sta se zdeli tovarniškim načrtovalcem dovolj obetavni, da so za minuli avtomobilski salon v Ženevi pripravili še commodorjev kombi – voyage. Ta je za zdaj najprestižnejši in najzmogljivejši Opelov kombi, pa je kot takšen zapejal prepričljivo vstrie s kombijevskimi Citroenom CX, Mercedesom T, volvom 245 in Fordovo granado traveller. Torej nova ponudba med razkošnimi potovalniki.

Opel je pač Opel in tako tudi ta Opel ne more iz svoje kože. Preveč je šablonski, da bi človek rekel »glej, to je pa nekaj novega!« pa čerprav se blešči na premiernem odru. In ker je že Commodore v obliki limuzine na moč podoben rekordur, sta tudi njuna kombija videti kot dvojčka. Seveda po obliki, po vsebini pa ne!

ZA GLOBLJE ŽEPE!

In ravno vsabina je tisto, kar naj bi privabilo (prestiža želje) popotnike. Dvomi v dobro prodajo so skoraj odveč, saj se tudi skladišča s podobnimi Citroeni, volvi, Mercedesi in

fordi sproti praznijo. Prvič zato, ker proizvodne številke niso tolikšne, da jih tržišče ne bi zmoglo požreti, in drugič zato, ker so dopustniška (in drugačna) križarjenja po tem ljubem svetu kljub dragemu bencinu, še vedno med zelo priljubljenimi oblikami počitniških zabav.

In za Commodore se že dol-

go ve: da ga poganja preskušen, trpežen in uglajen 2,5-litrski šestvaljnik, ki je po duši miroljubnež (95 kW oziroma 115 KM), je pa kot ustvarjen za dolge in sicer utrudljive poti. S tem motorjem ni kaj prida opravkov in ob zmerni nogi na plinu tudi pri bencinu ni pretirano pogolten. In ker so si za letos pri Oplu zadali nalogo

speljati akcijo »pobuda '81« s poudarkom na varčnosti in udobju obnem, je ravno ta pogonski agregat doletela čast, da izpelje pobudniško prvo poglavje.

Pri tem je voyage na voljo z običajnim štiristopenjskim menjalnikom, z dodatkom »overdrive«, ki obeta varčno vožnjo za gorivo in motor, ter z avtomatiko v menjalniku, kot jo je imel testni primerek, ki smo ga vozili tik pred uradnim krstom.

Avtomatika še zmeraj ni najprimernejša za tiste, ki bi radi športno drveli, ampak za Oplovo avtomatiko se ve, da je v celem brezhibna, pa zato tudi pri tem avtomobilu odlično prispeva k luksuznejšemu vtisu.

Sarm novinca je seveda v njegovem zadku. Podaljšana streha in strmo prisekana zadnja vrata omogočajo 1,95 metra dolg in 1,40 metra širok nakladalni prostor (dolžina velja za primer, ko je zadnja klop zložena), kar pomeni ob za dobro vidljivost nenevarni nakladalni višini 75 centimetrov preko 1600 litrov prtijažnega prostora. Pa tudi če je v vozilu pet potnikov in je zadnja klop vzravnana, je prtijaž na voljo še vedno 880 litrov praznine. Dovolj za turistično ali drugačno potovanje!

Dovoljena obremenitev vo-





zila znaša – s potniki in s prtljago vred – 620 kilogramov, toda za doplačilo tovarna to število poveča na 700 kilogramov, enako pa velja za dopustno težo prikolice z zavoro, ki je ob serijski opremi 1400 kilogramov, po doplačilu pa za 200 kilogramov več.

Kdor hoče, si skupaj z voyageom kupi tudi vlečno kljuko in napravo za nastavljanje višine vozila, glede ostale opreme pa lahko izbira med preprostejšo različico in med »berlino«, ki je na račun debelejših preprog, kakovostnejšega blaga na sedežih, merilnika vrtljajev, voltmetra in merilnika pritiska olja ter osrednje ključavnice za vseh pet vrat bogatejša. Servojočevalnik volana je serijski za obe različici!

Sicer pa je vredno vedeti, da voyage, čeprav kombi, ni zdrsnil pod nivo commodorjeve limuzine – ne pri opremi ne pri ostalem. In tega podatka se voznik, ki na novo sede v to vozilo, tudi takoj zave.

TOGA PREMA IN DRUGE SLABOSTI

Commodore je v marsičem povsem podoben rekordu, tudi izza volana, le da je bogateje opremljen. Tudi voyage ima volanski obroč z mesnatim sredinskim delom in s trobljo za vsako roko posebej, pregledno, čeprav škatlasto armaturno ploščo, in značilne oplovske ročice ob volanu. Glavna stikala so razvrstili v sredino, na sredinsko konzolo, ki je praktična za drobnarije, manj pomembna pa pod armaturno ploščo. Lego volanskega obroča je – za doplačilo – moč prilagajati željam voznika.

Največ hvale pri notranji opremi gre na račun sedežev: ne le zaradi kakovostnih prevlek, tudi zaradi oblike in prilagojenosti se zglavnikov. In čeprav voyage za kolena na zadnji klopi ni nič bolj razkošen, kot sta rekord ali navaden commodore, je za tri ljudi vstřic po dolgem in počez dovolj prostora. In tudi vrata so prilagojena udobnemu vstopanju.

Je pa voyage – kot večina oplov – v nakaterih rečeh rčbat in premalo tankočuten. Malce na račun toge zadnje preme, ki je zaradi kombijevskega zadka še trše vzmetena kot pri limuzini in zato rada poskoči, malce pa tudi na račun motorja, ki se pri višjih





vrtljajih odreče ugljenosti in prav zopno brni. Toda to je dovolj prožen motor, da ga ni potrebno siliti v višja območja in temu primerno je naravnana tudi avtomatika, ki sama od sebe nikoli ne počaka, da bi se kazalec na merilniku pomaknil čez številko 5000. Tudi ob silovito pohojenem »kick-downu« nel

Tokratna preskušnja novega opila ni bila dovolj popolna: vozili smo ga le po gladkih asfaltiranih cestah, neobremenjenega in brez natančnejših meritev. Torej nam ne gre stori drugiuga kot verjeti tovarniškimi podatkom o zmogljivostih (ki so za avtomobil tega kova dostojnih števil) in o porabi goriva, ki tudi ni pretirana, če človek pomisli na število valjev motorja in kubikov v njem.

Vožnja v voyage je mirna in

gladka, dokler se asfalt ne naguba, potem pa avtomobil (vsaj prazen, le z voznikom!) robato poskakuje in z bobnenjem oznanja udarce od spodaj. Edino na volanu tega ni čutiti, ker je servo naprava dober »izolator« za te nevsčnosti, čeprav je še vedno tako neposredno naravnana, da voznik ne pogrša »stika« s cestiščem.

Dostojnega obnašanja je voyage (znova govorim o praznem avtu!) tudi na hitro voženih ovnikih. Resda sprva, zaradi teže v nosu, silil s prednjim delom iz ovinka, pa mora biti voznik previden, da voiana presilovitje ne doda. V takšnem primeru bi potlej zadek v hipu spodenilo in vožnja bi bila bolj bočne sorte. Kdor pa zna muhavost težkega nosu pravi čas in zmerno ukrotiti, bo zmogel hitro vožnjo brez razburljivih prizorov.

Koluta ob prednjih kolesih sta notranje hlajena, zadaj zavirata bobna. Tega med vožnjo ni občutiti, saj so zavore ugašene, ubogljivo je tudi vse drugo, namenjeno vozniku in potnikom, s čimer hočem povedati, da je commodity voyage temeljito in skrbno izdelan avtomobil.



Tovarni službi novi voyage za popestritev ponudbe, kupcem, ki bodo segli po njem, pa bo služil enako spodobno kot limuzina, pa v isti sapi s to prednostjo, da ga bodo lahko temeljito obložili s prtjago. Voyage je limuzina in kombi obenem!

MARTIN ČESENJ
Foto: P. TOMERSKI

Tehniški podatki

Motor: šestvaljni – vrstni – nameščen vzdolžno nad prednjo premo – vrtna in gib $87 \times 89,8$ mm – glna prostornina 2490 kubikov – kompresija 9,2:1 – največja moč 84,5 kW (115 KM) pri 5200/min – največji navor 179 Nm (16,2 kpm) pri 3800-4200/min – ročna gred v 7 ležajih – odmična gred v glavi (dvojna veriga) – padočni registrski uplinjač zenith, s samodejnim čokom – mehanska črpalka za gorivo – mazanje pod pritiskom, oljni filter v glavnem toku – vodno hlajenje s črpalko, termostatom in ventilatorjem – akumulator 12 V, 44 Ah – alternator 910 W

Prenos moči: motor spredaj poganja zadnji kolesi – testni avto: tristopenjski avtomatski menjalnik, položaji ročice P-R-N-D-2-1, ročica na tleh – jeklena platišča 6 J \times 14 – gume 175 HR 14

Voz in obesa: kombi za pet oseb – pet vrat – samonosna karoserija – spredaj posamične obese, vzmetne noge, prečna vodila, natezne opore, stabilizator] zadaj toga prema, vzdolžna vodila, prečno vodilo, vijalne vzmeti, teleskopski blažilniki, stabilizator – dvokrožni zavorni sistem, servo, omajevalnik moči zadaj, spredaj koluti, zadaj bobni – mehanska ročna zavora na zadnji kolesi, ročica med sedežema – volan s kroglicami, prestava 16:1 servo

Mere in teže: dolžina 4,732 m – širina 1,772 m – višina 1,470 m – medosna razdalja, 2,670 m – kolotek spredaj 1,447 m, zadaj 1,438 m – najmanjša razdalja od tal 0,14 m – rajdni krog 10,8 m – teža praznega vozila 1290 kg – dovoljena obremenitev 620 kg – dovoljena teža priklovice brez zavore 630 kg, z zavoro 1400 kg – prtjažnik (tovarna) 884/1638 litrov – posoda za gorivo 70 litrov.

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 172 km na uro – pospešek 0 do 100 km na uro: 14,0 s – norma poraba goriva po ECE: 10,0/12,8/13,7 litra goriva super na 100 km.