

SKOK V VIŠINO

Biznis ne pozna meja! Frontera tega ne dokazuje z golj s pomenljivim imenom, temveč tudi z lastno sestavo: karoserija, podvozje in prenos moči so Isuzujevi (Japonska), motor in oznake so Oplove (Nemčija), vse skupaj pa so sestavili v Veliki Britaniji. Da je General Motors (z Oplom vred) ameriški, pa tudi že veste. Torej?



Japonski opel: terenska limuzina za vsakdanjo rabo

Torej so pri Oplu (že pred leti) pametno ocenili, da je pravneje kupiti tuje delo in ga prodajati za svoje kot pa - na področju salonskih terencev - prehitovati Japonce. Zato frontera ni wranglersko starinska in puchovsko oglašata, temveč ima izbuljene blatnike, upognjene šipe, trapezoidna žarometna in prtična nosilca na strehi. Testni avtomobil je bil povrh tega opremljen še s cevno zaščito nosu, z dodatnimi lučmi, z luhkimi platišči in z obrobama pragov pod vrti. Tako se je zdel dovolj surov za čez dm in str. Kajti opel frontera sodi v tisto kategorijo vozil, ki bi jim lahko rekli terenske limuzine, če bi takšna kategorija obstajala in obstala. Na voljo je s tremi ali s petimi vrti in s tem v zvezi tudi z dvema medosršima razdaljama, ampak kot različica 2.3 TD nastopa z golj s svojimi največjimi merami, vključno s petimi vrti.

Streha je ravna kot miza, na stranskih robovih zavijnjena navzgor, nad zadnjimi vrti pa - prekinjeno - podaljšana na rob nad šipo. K optičnemu triku mod-





Oplov turbodizel: težak, robat in zanesljiv

ne elegancje prispevata tudi zadnji v strehu upognjeni bočni okni, tako da skoraj limuzinski vtis, z vrati vred, kvar le terenska oddaljenost karoserije od tal. To pomeni, da je potrebno ob sedanjem v avto zadnjo plat vselej narahlo privzdigniti, hlače ali krilo pa ostesti prahu ali blata. Staknili ste ju na pragu vozila, tik preden ste vrata zapri za seboj.

Zdaj ste v avtu: znak na volanskem obroču je Oplova strela, iste znamke sta tudi ročaja na ročicah menjalnika in reduktorja, večji del drugega v avtu pa je japonski izvoz: od armaturne plošče z nerodnimi stikali, do zračnih rež in drsnikov za hlajenje in gretje ter do digitalne ure tam daleč pod dokaj položno prednjo šipo.

Izdelava ni ena A, je pa solidna, solidni so tudi prednja sedeža in (zložljiva) zadnja klop, le da je tik pred njo premalo prostora za resnično petratno udobje. Sicer pa: če odštejem vzdolžno utesnjeno, je frontera



Bočna eleganca: lahka platišča, široke gume, obrobe blatnikov, stopnica in premajhno ogledalo

znotraj povsem kulturnen avtomobil, vključno z elektrificiranimi zunanjima ogledaloma povsem običajnega formata ter vključno z ročaji, predali in kljukami vse naokrog.

A ker je fronteru tudi terenec, je vidljivost izza njene volane takšna, kot se za terenec spodobi: naprej in vstran dobra (velike šipe, privzidnjjenost od tal), nazaj pa slaba (široka zadnja strešna opornika, rezervno kolo za zadnjo šipo); in - zaradi premajhnih zunanjih ogledal - še slabša kot bi mogla biti.

Ampak rezervno kolo ni v napoto zgoj pri gledanju za avto. Dosti dela naloži vsakomur, ki hoče scela v fronterin zadek. Kajti zgoj zaradi seganja vanj (z drobeno prtljago ali zaradi nje) je moč odpreti le šipo na dveh teleskopskih oporah, pri čemer ostane kolo z orjaškim in zapleteno zaklopiljenim nosilcem tam, kjer je bilo. Če pa je želja po prtljažniku popolna, je treba nosilec s kolesom vred odriniti vstran: to pomeni umazane roke in zahtevo po dovolj prostora za parkiranim

vozilom. Potem preostanek vrat - pod šipo - omahne v polico: prikladno za odlaganje tovora in silno odvečno, če morate seči povsem v notranjost vozila. So pa tako zravnana zadnja vrata lahko tudi prikladna (in čedno tapecirana) klop za počitek med piknikom, ali če bi radi v miru razmislili, zakaj sploh ste kupili terenec, ko pa se z njim vozite le v kino!

No, greh vseeno ni prevelik in "klop" lahko spet mirne duše vmete v njeno izhodiščno lego. Tresk! Zdaj je na vrsti rezervno kolo. Tresk! In nato še šipa. Tresk! Frontera je od zadaj spet lepo zložena: moderno robata in na oko večja, kot je v resnici.

Ob sedanju v avto je treba zadnjo plat privzdigniti, hlače ali krilo pa otresti prahu in blata.

Če tisto o kinu ni bila šala, se pač odpeljite tja. Fronterina karoserija je sicer na pravi šasiji, ampak prednji kolesi sta mehko vzvorno vzmeteni in dobro stabilizirani, pa tudi toga zadnja prema z listinatima vzmetema se s pomočjo daljše medosne razdalje obnaša spodobneje, kot je za takšno zasnovo v navadi. Terensko salonstvo frontere je ravno v tem, da se čisto dobro razume z asfaltom: pedala se mehkokorna, zunanje mere so znosne, prestavna ročica je dovolj natančna, zadek ni prelahek in štirkolesnega pogona na asfaltu (še) ne potrebuje.

Toda po sobotnem filmu, še posebej če je v njem John Wayne z džipi lovil nosoroge, se vam bo zahotel z asfalta na pesek. S peska v blato. In z blata...

Nikar ne pretiravajte! Salonsko terenstvo zahteva od voznika dovolj pameti, da ve, do kod sme. Frontera ima resda priklučljiv pogon (tudi) na prednji kolesi, pa samodejno vključljivi zapori prednjih kolesnih pest, pa terenski prenos moči! Nima pa diferencialnih zapor in če boste zaradi tega primanjkljaja obtičali, bosta dva zdrava kmečka konja



Opravljeno delo: kolo vstran, šipa gor, vrata dol!

Avanturisti, to je avto za vas! Čez polja in gore gre skoraj kot tank. A je vožnja vseeno prijetna in mehka. Za asfaltino cesto ga je kar škoda, ampak na brezpotnih utegnete jeziti kmete! Ne glede na to: vožnja s frontero je posebno doživetje



Saia



Zaklop rezervnega kolesa: v kombinaciji z odbijačem

voznikovo srce je voljno potrpeti do številke 5000, kjer se na meritniku začne prepovedano polje. Vse drugo piše v tabeli z meritvenimi rezultati našega testa. Pospeški sodijo v povprečje terenskih turbodizelov, prožnosti ozioroma navora zanjo je prav tako za srednjo mero, bistveno hitrejši vozil istega kova pa tudi ni.

Dokler so tla pod kolesi dovolj čvrsta je frontera tudi na terenu zanesljiv avtomobil, podvige v Guinessovem slogu pa vseeno prepustite drugim voznikom in drugačnim avtomobilom.

Bistveno za avto, kakršen je opel frontera 2.3 TD je to, da zna biti okreten, da prehitro ne naseda na terenske izkoblidine in da v vseh okoliščinah zanesljivo zavira: upoštevaje seveda gume na kolesih (ko gre za asfalt) in združno pamet (ko gre za brezpotja).

Če pristeje še čisto spodobno trebušno zasčito vozila, povečljiv prtičnik in relativno dobro vidljivost, tudi na račun brisalnikov in šestih žarometov (testni avto), ni nikakršnega razloga da z vsakdanje-sobotno-nedeljskimi lastnostmi frontere ne bi bili zadovoljni.

• • •

Opel frontera je na prodajnih lestvicah terencev dosegel zvidljiv skok v višino. Kot da ljudje ne bi vedeli, da je po rodu Japonec. Ali pa - ravno zato!

**Tekst: MARTIN ČESENJ
Foto: MATEJ DRUŽNIK**

Tehnični podatki

Motor: štirivaljni - štiritaktni - vrstni - dizel - nameščen spredaj vzdolžno - vrtina in gib 92,0 x 85,0 mm - gibna prostostoma 2260 kubikov - kompresija 23,0:1 - največja moč 74 kW (100 KM) pri 4200/min - srednja hitrost bata pri največji moči 11,9 m/s - specifična moč 32,7 kW (44,2 KM/liter) - največji navor 215 Nm pri 2200/min - ročična gred v 5 ležajih - odmikna gred v glavi (veriga) - glava in blok iz sive litine - visokotlačna črpalka za gorivo - vrtnične komore - turbinski polnilnik na izpušne pline (KKK), s hidrulinom polnilnega zraka - vodno hlajenje, 10,9 litra - motorno olje (s hidrulinom) 7,5 litra - akumulator 12 V, 72 Ah - alternator 980 W

Prenos moči: motor spredaj poganja zadnji ali vsa štiri kolesa - enokolutna suha sklopka - petstopenjski sinhronizirani menjalnik - prestavne razmerja: I. 3,770; II. 2,250; III. 1,400; IV. 1,000; V. 0,810; vzvratna 3,870; diferencial 4,300 - ročno priključljiv pogon prednjih koles - terenski prenos moči (reduktor), prestava 2,280 - ročica za izbiro prenosa moči s položaji: 2H-4H-4L - testni avto: samodejni zapori prednjih kolesnih pesti - plastična (testni avto) 7 x 15 x 15 - gume 255/75 R 15 (M+S), michelin, kolinski obseg 2,32 m - hitrost vozila pri 1000/min V. prestavi: 39,9 km/h

Voz in obese: terenski kombi - 5 vrat, 5 sedežev - karoserija na šasiji - spredaj posamične obese, dvojna trikolna vodila, vzvojne vzmeti, stabilizator - zadaj toga prema, vzdolžne listnote vzmeti, teleskopski blažilniki - dvokrožne zavore, spredaj kolutne (notranje hlajenje), zadaj borbaste, servo, omejevalnik moči zadaj, mehanska ročna zavora na zadnjih kolesih (ročica med sedežema) - valan s kroglicami, servo, prestava 15,2:1 - 3,2 zavrtljaja od ene do druge skrajne točke

Mere, zunanje: dolžina 4480 mm - širina 1728 mm - višina 1715 mm - medenja razdalja 2760 mm - kolotek spredaj 1441 mm, zadaj 1445 mm - najmanjša razdalja od lial 235 mm - ročni krog 12,5 m - **notranje:** dolžina (od armature plošče do zadnjega naslonjal) 1740 mm - širina (komajci) spredaj 1340 mm, zadaj 1340 mm - višina (nad sedežem) spredaj 955 mm, zadaj 910 mm - vzdolžna prednji sedež 925-1100 mm, zadnja klop 940-165 mm - premer volanskega obroča 384 mm - prtičnik (normalno) 430/1570 litrov - posoda za gorivo 80 litrov

Teže: prazno vozilo 1784 kg - dovoljeno skupna teža 2550 kg - dovoljena teža prikolice z zavoro 2000 kg, brez zavore 750 kg - dovoljeno obtežba strehe 100 kg

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 145 km/h - pospešek 0-100 km/h: 21,3 s - poraba goriva (ECE): 8,1/11,2/10,3 litra plinskega olja na 100 km



Naše meritve

Največja hitrost:
146 km/h (IV./V. prestava)

Pospeški:

0 - 60 km/h	7,0 s
0 - 80 km/h	12,1 s
0 - 100 km/h	22,2 s
0 - 120 km/h	34,5 s
1000 m z mesta:	
	40, s (126 km/h)

Prožnost:

1000 m od 40 km/h (IV.):	41,2 s (126 km/h)
1000 m od 40 km/h (V.):	47,8 s (115 km/h)

Zavorna pot :

od 100 km/h 58,8 m

Natančnost

merilnika hitrosti:

kazalec na:	resnično:
60	58,1 km/h
80	75,8 km/h
100	93,1 km/h
120	114,0 km/h

Poraba goriva

testno povprečje:
14,6 litra/100 km

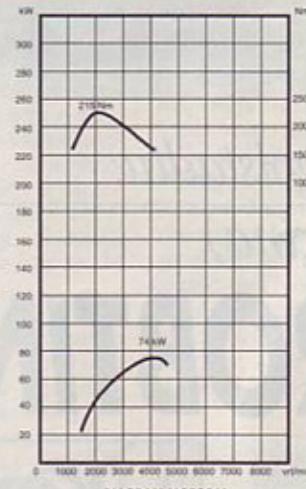


DIAGRAM MOTORJA

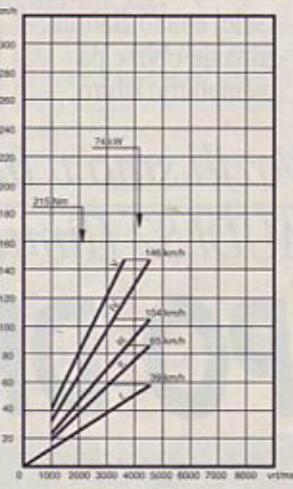


DIAGRAM MENJALNIKA

Hvalimo

- terensko salonstvo
- salonsko terensvo
- motorne zmogljivosti
- reduktor
- voznikovo počutje
- pet vrat
- oprema

Grajamo

- ni diferencialnih zapor
- dostop v zadek
- utesnjenost na zadnji klopi
- podrobnosti končne izdelave

Cena

DEM 62.700,-
(Avtotehna VIS, Ljubljana)

Končna ocena

Opel frontera 2.3 TD je značilen predstavnik modernih terencov: s priključljivim štirikolesnim pogonom in (serijsko) brez diferencialnih zapor, a z od tak odmaknjeno kombijevsko karoserijo in z nekaj avtanturizma v "žilah". Turbodizelski pogon jamči zanesljivost in še ugodno porabo goriva, Oplov znak na večidel japonsko-angleškem izdelku pa mednarodnost brez vmesnih meja. In prodaja uspeva.