

Test

OPEL FRONTERA SPORT



Zgodba o oplo Fronteri je stara že skoraj tri leta, a se še vedno dobro sliši. Prvi Oplov terenec je zelo bližnji sorodnik amiga/rodea, ki ga je japonski Suzuki zasnoval za Američane; toda Frontera nastaja blizu Londona, pri firmi IBC Vehicles (ta je v družni lasti Isuzuja in ameriškega General Motors) in samo Oplovi motorji ter nekaj drobnih dodatkov opreme ji rešujejo čast, da tisti, ki slišijo, da je Frontera nemški avto, ne počijo od smeha.

Konstruktivsko-proizvodne meje so torej pri Fronteri precej nenatančne, ampak to je v končni fazi dobro: Frontera je svetovljanski terenec in - tako kot Isuzuja - na voljo z dvema karoserijskima dolžinama, z dvema različnima kombinacijama vrat in v celem s tremi motorji, med katerimi je tudi turbodizel. Če gre za Frontero sport, pa dodatne oznake sploh niso potrebne: sport ne pomeni zgolj 2,0-litrski bencinski štirivaljnik v nosu, ampak tudi samo tri vrata, široka osrednja strešna opornika, precej snemljivih karoserijskih delov in - hkrati - krajšo od obeh možnih medosnih razdalj.

Frontero sport postavljajo ob bok daihatsuju feroci ter suzukiju vitari in te "sramote" se že od rojstva ne more otresti. Frontera hoče biti namreč tudi s svojo krajšo podobo odraslejši terenec od pravkar omenjenih in bi se rada primerjala vsaj še s kakim pajerom, trooperjem, toyoto LJ ali celo wranglerjem. No, in zdaj še s terranom II. Zato pa so ji napihnili precej štrline, ji namenili precej visok nos, ji pustili rezervno kolo na zadku (da je videz terensko resnejši) in

zato jo tovarna tudi tako rada odeva v doplačilne zaščitne cevi, ki ji dajejo še silnejši videz.

A je Frontera vseeno bolj salonski terenec: ne le zato, ker ji prenosa moči niso že serijsko podčrtali z diferencialnimi zaporami, ampak predvsem zaradi nežnih osnovnih karoserijskih oblik, zaradi nepretirane oddaljenosti trebuha od tal in zaradi notranjosti, ki je povsem limuzinsko spodobna. Še spodobnejša bi bila, če ne bi vozniku namenili Isuzujeve armaturne plošče; ta je sicer z merilniki kar dobro in pregledno založena, ima pa nevzdržna stikala ob straneh in prav ta utegnejo človeku



ŠPORTNO

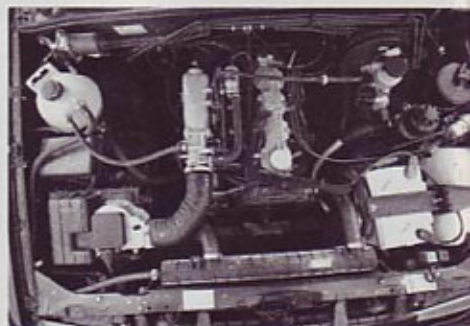
vsakič znova, tudi vsakič bolj načeti živce.

Vse drugo v tem avtu je dosti pripravnejše: od bočnih vrat z velikima odpiralnima

kotoma ter prikladne višine in zasnovane prednjih sedežev do notranje širine, priročnega pretikanja v zvezi s prenosom moči, elektrificiranih ogledal



Isuzujevsko-oplovska notranjost



Dvolitrski motor iz Oplovih limuzin in kupejev



Skelet zadka: brez šip in strehe



Avto za štiri in malo prtljaje



Samodejna zapora kolesnega pesta

POPOLDNE

in šip v vratih ter nastavljivega volanskega obroča s tremi prečkami. Pedala so sicer za spoznanje preveč na široko razmaknjena, toda ergonomiji v prednjem delu tega avta vseeno nimam česa očitati.

Precej drugače je, če hočete na zadnjo klopo. Že umik prednjega sedeža ni za vsakogar dovolj ugoden. Klopa je nizka in - da bi pridobili prostor za noge pod bradami - pomaknjena zelo daleč nazaj. Torej jo je precej težko doseči. In enako težko, če ne še težje, spet zapustiti. Obenem je za njo razmeroma kratek prtljažni prostor; zadnje naslonjalo pa ni deljivo; zvrniti ga je moč le v enem kosu. Tako je frontera sport

avtomobil za štiri (morebiti pet) ali pa le za dva potnika. In ob samo dveh je prostor za zadku lahko precej večji.

Ampak zadek v celoti je zelo zanimiv kos te frontere. Kombijevska (zadnja) vrata se z rezervnim kolesom in zadnjo šipo vred odpirajo v desno stran. To zahteva vselej precej dodatnega parkirišča za zadkom, pa tudi nekaj hoje okrog vrat, če ste navajeni parkirati ob desnih pločnikih. Toda šipo na vratih je z njenimi električno ogrevalnimi spoji vred mogoče zelo urno sneti. Sneti - tako da odpnemo štiri zaponke - je moč tudi skoraj raven "hardtop" nad zadnjo klopo; in potem še zadnji bočni stek-

li; ter nazadnje preostanek plastike nad zadkom. Takšno stopnjevanje zahteva sicer nekaj dela, pa tudi prostor za vse snete reči, ampak frontera sport postaja na ta način vse manj mestni in vse bolj safarijevski avtomobil. Komur so takšne metamorfoze všeč, bo, predvsem poleti, zelo zadovoljen z njo. Komur niso, bo mogoče kupil frontero brez "sporta" in z daljšo karoserijo, ki noče biti kot zaloga lego kock. Ampak sportu je treba priznati: z razdiranjem zadka se spremeni v skoraj kabrioletski terenec, še posebej, če upoštevamo, da je snemljiva tudi dvižna streha v čvrstem prednjem delu karoserije,



Že skoraj kabriolet: dve dvižni strehi



Vprašanje: kam s snetimi deli

Tehnični podatki

Motor: štirivaljni - štiritaktni - vrstni - nameščen spredaj vzdolžno - vrtna in gib 86,0 x 86,0 mm - gibna prostornina 1998 kubikov - kompresija 9,2:1 - največja moč 85 kW (115 KM) pri 5200/min - srednja hitrost bata pri največji moči 14,9 m/s - specifična moč 42,5 kW/liter (58,1 KM/liter) - največji navor 170 Nm pri 2600/min - ročni gred v 5 ležajih - odlična gred v glavi (zobati jermen) - 2 ventila za vsak valj - glava iz lahke kovine - elektronska (večočakovna) vbrizgavanje goriva in vžig (bosch motronic M 1.5) - vodno hlajenje 8,3 litra - motorno olje 4,5 litra - akumulator 12 V, 55 Ah - alternator 980 W - uravnovani izpušni katalizator

Prenos moči: motor poganja zadnji ali vsa štiri kolesa - enokolna suha sklopka - petstopenjski sinhronizirani menjalnik - prestavna razmerja: I. 3,790; II. 2,170; III. 1,410; IV. 1,000; V. 0,860; vzvratna 3,720; diferencial 4,880; točno priključljiv pogon na prednji kolesi, terenski prenos moči (reduktor), prestava 1,870 - ročica za izbiro prenosa moči s položaji 2H-4H-4L - samodejno vključljivi zapori prednjih kolesnih pest - platišča 7J x 15 - gume 255/75 R 15 M+S (michelin) - katalni obseg 2,18 m - hitrost v V. prestavi pri 1000/min: 31,2 km/h

Voz in obese: terenski kombi - 3 vrata, 5 sedežev - karoserija na šasiji - spredaj posamične obese, prečna trikotna vodila, vzvojne vzmeti, stabilizator - zadaj toga prema, vzdolžne listnate vzmeti, teleskopski blažilniki - dvokrožne zavore - spredaj kolturne (notranje hlajene), zadaj bobnaste, servo, omejevalnik moči zadaj, mehanska točna zavora na zadnji kolesi (ročica med sedežema) - valan s kroglicami, servo, 3,2 zavrtljajta od ene do druge skrajne točke

Mere, zunanje: dolžina 4207 mm - širina 1780 mm - višina 1698 mm - medosna razdalja 2330 mm - kolotek spredaj 1486 mm, zadaj 1490 mm - najmanjša razdalja od tal 235 mm - rajni krog 11,4 m - **notranje:** dolžina (od armaturne plošče do zadnjega naslonjala) 1935 mm - širina (komolci) spredaj 1430 mm, zadaj 1400 mm - višina (nad sedežem) spredaj 940 mm, zadaj 875 mm - vzdolžnica prednji sedež 910-1060 mm, zadnja klopa 970-790 mm - premer volanskega obroča 380 mm - prtljažnik (normno) 300/1160 litrov - posoda za gorivo 80 litrov

Teže: prazno vozilo 1561 kg - dovoljena skupna teža 2100 kg - dovoljena teža prikalice z zavoro 2000 kg, brez zavore 750 kg - dovoljena obtežba strehe 100 kg

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 157 km/h - pospešek 0-100 km/h: 14,3 s - poraba goriva (ECE): 8,5/12,1/12,1 litra neovinsčenega bencina super na 100 km



Naše meritve

Največja hitrost:
157 km/h (IV. prestava)

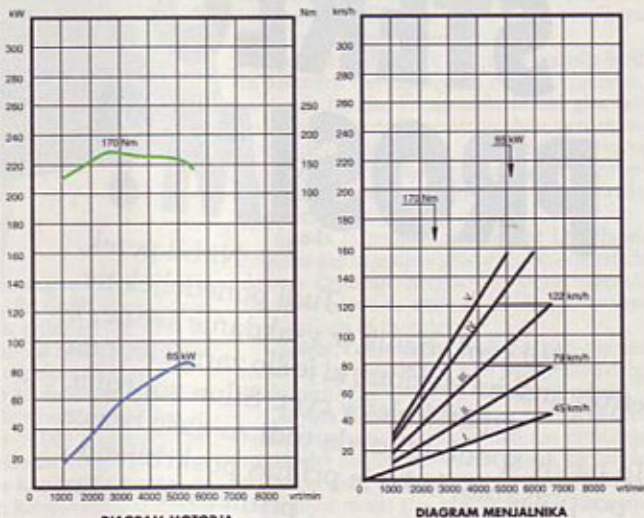
Pospeški:
0-60 km/h 6,1 s
0-80 km/h 10,1 s
0-100 km/h 15,3 s
0-120 km/h 23,9 s
1000 m z mesta: 36,5 s (136 km/h)

Prožnost:
1000 m od 40 km/h (IV.): 40,1 s (130 km/h)
1000 m od 40 km/h (V.): 48,4 s (107 km/h)

Zavorna pot:
od 100 km/h: 59,0 m

Natančnost merilnika hitrosti:
kazalec na resnično
60 59,5 km/h
80 77,0 km/h
100 96,0 km/h
120 115,2 km/h

Poraba goriva:
testno povprečje
13,4 litra/100 km



Hvalimo

- vodljivost in okretnost
- prednja sedeža
- ugašenost podvozja
- velikost posode za gorivo
- varabilnost zadka
- prtljažna nosilca na strehi
- solidna končna obdelava

Grajamo

- slaboten motor
- premajhni zunanji ogledali
- strešna nosilca (vidljivost!)
- zatič zadnjih vrat
- pomik prednjih sedežev
- stikala ob armaturni plošči
- salonska terenskost

Cena ATS 355.661
(Avtotehna VIS d.o.o. Ljubljana)

Končna ocena

Opel frontera sport je za današnje čase značilen mešanec med (običajnim) osebnim in terenskim avtomobilom. Bolj terenski so oblika, kolesna obutev, šasija, vzmetenje in dodatne zaščite, manj terenski so upoginjenost stekel, prenos moči in odpornost pločevine proti udarcem, prav nič terenska pa sta motor in notranjost, s počutjem vred. Predvsem postopna snemljivost zadnjih karoserijskih delov pa prispeva k dodatnemu šarmu tega vozila in tako je frontera sport to, kar je moderno biti: avtomobil za službeni in prosti čas.

nad prednjima sedežema.

Za potnike pod milim nebom skrbita (pre)zajetna osrednja strešna opornika (zaradi katerih voznik zelo slabo vidi nazaj, gledano v poševnih smereh) in zajeten kovinski lok blizu zadnjih vrat. Je pa tej karoseriji tudi nasploh in po zahtevnih terenskih preskusih treba priznati vzvojnjo čvrstost; ne le na račun njene kratkosti in samo treh vrat, tudi na račun temeljite šasije med kolesi.

Zakaj so fronteri sportu namenili en sam in še to "limuzinski" Oplov motor, ni povsem jasno. Revez ima precej dela s težo terenca, ki ga mora gnati, in svoje težave razkrije najprej pri prožnosti. Pospeški, pod pogojem, da so podprti z visokimi vrtljaji ročične gredi, mu gredo boljše od rok. In tudi največja hitrost sodi med tiste, ki so



čiti za muzejsko.

Toda, verjemite mi: ravno teže pri kolesih je snovalcem vseeno uspelo. Frontera zmore razmeroma hitre asfaltne ovinke, dokajšnjo nezahtev-

vozila) ne zahtevata voznikovega predhodnega izstopanja in sprotnega ročnega dela. Je pa frontera sport serijsko, žal, brez diferencialnih zapor, kar zahteva trezen razmislek o težavnosti terena pred njo.

No, kratki karoserijski štrlini čez nos in zadek sta terenskim vožnjam jasno v prid; prav tako kratka medosna razdalja; in prav tako precej dolgi gibi vzmeti. Zaradi njih se frontera na videz premočno nagiba, v resnici pa ima kolesa zelo dolgo in varno na tleh. Z mehkostjo vzmetenja in z dobro stabilizacijo celotne teže (in obtežbe) zmore tudi drzne skoke, zaradi precej nizkega težišča pa tudi povsem "terenske" prečne nagibe.

Da je po duši ta frontera nežen avtomobil vnovič po-

kaže v pretiranem blatu, na preostrih talnih pregibih in na zelo strmih spustih; terenskemu prenosu moči navkljub. Zavore so spredaj kolturne in notranje hlajene, zadaj pa bobnaste in se nanje lahko zanesete, dokler jih umazanija, predvsem gosto blato, ne zalije. Volan s kroglicami, servoojačevalnikom in s samo 3,2 zavrtljaja od ene do druge skrajne točke pa je v vseh okoliščinah natančen, lahkoten in zelo dobro kos voznikovim pričakovanjem.

Nasploh moram reči, da so voznik in sopotniki, ko se sprijaznijo s prostorom in sedenjem, ki jim je na voljo, v fronteri sport ponavadi zadovoljni ljudje. Ta avtomobil je nastal in nastal kot terenec današnjega časa, brez zares odločnih terenskih želja, z dovolj cestnega udobja in voznih zanesljivosti, s povprečnim, a zelo nezahtevničnim motorjem in vseeno dovolj zmogljivim tudi za daljše poti in s poglavitno ter nadvse pomembno lastnostjo: da vam dopoldne služi za službo in druge vsakdanje opravke, potem pa si v njem sami, v dvoje ali z otroci vred privoščite športno popoldne. In ravno ta, povsem nevsiljiva športnost je glavni adut te frontere.

Frontera sport postavlja ob bok daihatsuju ferozi ter suzukiju vitari in te "sramote" se že od rojstva ne more otresti.

podobnim terencem napisane na kožo. Hitreje se ni mogoče ogniti uporu, ki ga meljejo kolesa in ga predstavlja tudi zrak pred avtom. S samo dvoliterskim štirivaljnikom že ne. Pa tudi prave potrebe ni za kaj takega.

Ko gre za mesto, je frontera uren in okreten avtomobil: dovolj živahen ob semaforških zelenih lučeh, dovolj kratek in ozek za velike gneče in dovolj ugleden za vožnjo na kako poslovno kosilo. Ko je cesta ravna in hitra, je nekaj malega težav z njeno ravno smerjo, predvsem, kadar hitrost naraste čez 100 kilometrov na uro, kratkost medosne razdalje pa se potnikom sporoča s kratkimi vzdolžnimi pokimavanji karoserije. Navsezadnje sta prednja sedeža zelo blizu zadnje osi in tega ni mogoče kar preprosto skriti. In zadnja os ni ravno zgledno vzmetena: namenili so ji togost ter listnate vzmeti in zgolj zaradi čisto spodobnih prednjih obes (posamične, z vzvojnimi vzmetmi) fronterinega podvozja ni moč ozna-

nost na makadamskih tleh, četudi le z zadnjim pogonom, in - hkrati - še dovolj terenske spretnosti, da opraviči svoje podobno, namen in ceno.

Prednji kolesi testnega avtomobila sta imeli samodejni zapori pest, kar pomeni, da vklapljanje in izklapljanje štirikolesnega pogona (z ročico ob prestavni ročici in ob zmerno nizkih hitrostih



Tekst: MARTIN ČESENJ
Foto: MATEJ DRUŽNIK