



Vozili smo: OPEL FRONTERA

ČEZ MEJO!

Oplov terenec? Seveda, videli smo ga že marca letos, v Ženevi! Čisto zares Oplov? No, ne povsem, ampak tako piše na njem! Zdaj smo ga, na predstavitevi v Portu Cervu (Sardinija), tudi vozili.

Torej: frontera je ali ni opel? Je in ni, kakor se vzame. Natančen odgovor je namreč tale: Opel, kot veste, pripada ameriškemu koncernu General Motors. Ta je sklenil joint venture s Hitachiju podrejeno japonsko tovarno Isuzu. Vmesni firmi je ime IBC Vehicle, s sedežem v Angliji. In tam frontere tudi nastajajo.

Fronterini karoserijski različi-



ci sta dve: daljša, s petimi vrtati, ter krajsa, s samo tremi vrtati in z vzdevkom sport. Njuna Isuzjeva dvojčka sta daljši rodeo (letnik 1990) in krajsi amigo (letnik 1989). Toda znak na fronterah je Oplova strela. Vsakršno grmejne v zvezni s tem je torej odveč: frontera je opel in pika.

Karoseriji sta obakrat po modi salonskih terencov današnjega časa: napihnjen nos, izbočeni blatniki, nesimetrično obrezana in ponekod zaobljena stekla, hard top ali prtljažni nosilci, sončna streha, rezervno kolo znotraj ali na zadku, ne pretirana višina vozila od tal in diskretna surovost, ki nežnejša srca prepiča, da je fronterin voznik macho, četudi se vozi samo po asfaltu.

Daljša fronterina karoserija pomeni tudi daljšo medosno razdaljo in neskrito željo, da bi jo primerjali z Nissanovim terranom (pathfinderjem). Štiri vrata omogočajo udoben dostop z bokom, šipa na zadku je dvižna za samo manjše posege v prtljažnik, če pa odmaknete kolo na robustnem nosilcu, je moč preostanek vrat prevrniti navzdol, torej

v nakladalno polico. Ta je pravna za odložitev težjega tovora, ai celo za posadanje na njej, a je hkrati zelo v napoto, če hočete seči dlje v prtljažnik; še posebej, ker je zadnja klop deljiva in je prtljažnik zato lahko zelo dolg.

Takšne težave pri fronteri sport (krajsa karoserija, krajsa medosna razdalja, prosim, oglejte si podatke v tabeli), kjer se vrata na odpirajo navzdol, ampak s šipo (ki je privajačena na njaj) in z rezervnim kolesom vred vstran (to je zoprano le, če je prostor za frontero sport, na primer na vdolžnem parkirišču, prekratek); prtljažnik pa je celo ob povsem zloženi klopi tako kratek, da so vsi koti zlahka dosegljivi.

Frontera sport naj bi bila tekmica suzukiju vitari, ampak po moji oceni je takšna primerjava podcenjujoča. Fronteria je že na videz, pa tudi po natančnejšem ogledu prestižnejši avtomobil, pa tudi prostora v njej je – brez metra v roki, le na pogled – več.

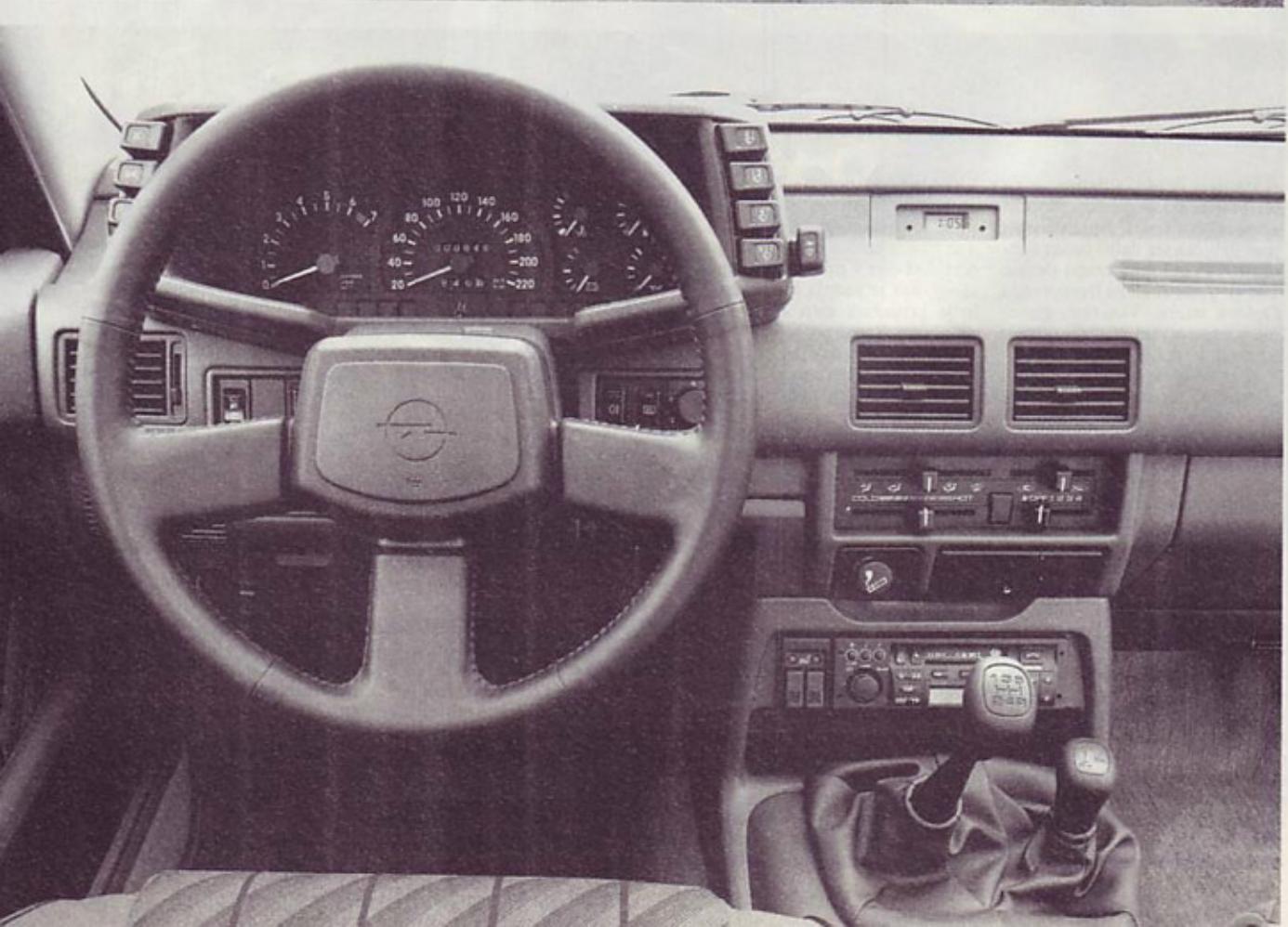
Sport pomeni tudi čvrsto plastično streho, ki je snemljiva v dveh delih: najprej in le z nekaj

ročnimi prijemi njen povsem ravni zgornji del (običajna dvizna streha nad prednjima sedežema vseeno ostaja), potem pa še preostanek hard topa v celoti. Ravno frontera sport hoče biti namreč tudi povsem resen »off road car« in na terenu zna biti včasih zelo vroče. To smo prekusili tudi na strmih in skalnatih sardinskih brezpotijih.

Prvi stik z Oplom doživite, ko odprete vrata: Oplov znak sredi volanskega obroča, zelo dobr Oplove sedeži, Oplove kljuke na vratih in dobršna mera oplovske natančnosti. Isuzujeva je armatura plošča. Žal. Kajti stikalna ob njej so silno nepripravna, predvsem pa zelo nelogično razvrite.

Opel piše tudi na motorjih. To so trije različni vdolžno nameščeni štirivaljniki: dva bencinska in en turbo-dizel. Pri fronteri sport ni moč izbirati: motor zanje je bencinski 2.0i, kar pomeni motronic za vzbogavanje goriva in vžig, lahko glavo ter zobati jermen za pogon odmične gredi v njej. Pri fronteri z daljšo medosno razdaljo je izbira dvojna: bencinski motor je 2.4-litrski,

prav tako z motronicom, pa v celiem iz sive litine ter z verigo za odmično gred v glavi, turbo-dizel pa je 2,3-litrski in se – vsaj s tovarniškimi obeti in z normimi podatki – hvali s tem, da je ob komaj opazno slabših zmogljivosti (v primerjavi z bencinskim pogonom) privlačno manj želen motor. Znamka Opel in preskušenost teh strojev jamčijo, da je z izvorom moči v fronteri vse v redu. Toda tudi z njenim prenosom ne bi smelo biti nič narobe. Vse med motorjem in kolesi je Isuzujevo in tam imajo s terenskimi zasnovami ter z možnostjo izbiro pogona na samo zadnji ali na vsa štiri kolesa veliko izkušenj. Menjalnik je vsakič petstopenjski, terenska prestava (redukcija) znaša pri fronteri sport 1,87:1, pri drugih dveh različicah pa 2,28:1, končno prestavno razmerje regulirajo (v diferencialu) glede na mere kolesne obutve (225/75 ali 255/75), ki jih izbere kupec, kratka dodatna pretikalna ročica, ki ukazuje tudi reduktorju, pa omogoča izbiro prenosa moči k le zadnji, ali k obema kolesnima premama (v razmerju 50:50).





Nerodno pri tem je le, da je treba pred uporabo te ročice fronteru vedno povsem ustaviti.

Ce rečem, da je fronteru salonski terenec, s tem ne mislim nič slabega. Pomeni pač, da je z njo moč skoraj limuzinsko udobno potovati po običajnih cestah. Pri tem je različica z daljšo medosno razdaljo in večjo osnovno težo ugodnejša: ne le vzmeti, tudi pri obvladovanju ravne smeri in zaradi zanesljivejše lege na ovinkih.

Podvozja so sicer pri vseh treh fronterah enaka (vzvojno vzmetene posamične obese spredaj, listnato vzmetena toga prema zadaj), toda fronteru sport slabše prenaša kratke udarce s tal in odločneje pokimava, če je cesta na dolgo valovita. Tudi njen zadek je urnejši in ga je z odvzemanjem volana treba sproti in zelo dosledno krotiti.

Ko je prave ceste konec in začete voziti s kompasom v roki, se stvari zasujejo. Resda sta obe karoserijski različici kos trideset-centimeterski vodi, dvainštiride-setstopinjskim bočnim nagibom, pa tudi prostora pod vozilom je obakrat za 18,4 centimetra, ampak fronteru sport je gibekša, za zahtevne manevre pripravnejša, okretnejša med morebitnimi obračanji in manj občutljiva za nasledanje, če so kuclji med obema premama previšoki.

Kratke štrline karoserij čez prednji in zadnji kolesi dajejo

vsakič iste, še možne največje vzponske kote: spredaj 36 stopinj, zadaj pa 29 oziroma 25 (če je na vozilu vlečna kljuka) stopinj. Zmožnost vzpenjanja je pri fronteri sport malce večja kot pri drugih dveh, v celiem pa znaša od 40 (štirikolesni pogon) do 72 stopinj (reduktor).

Volan s kroglicami in s servo-jajačevalnikom ostaja lahko tudi na izrazitih kolovozih, prej udobno kot pa terensko surovo pa je vodenje tega avtomobila nasploh: če le veste, kje je njegova zgornja meja: vključno vzpone, spuste, bočne nagibe, pospeševanja, zaviranja in skoke.

• • •

In ko smo ravno pri meji – Opel jo je vsekakor prestopil: svoj dodajšnji program osebnih avtomobilov je obogatil s terencem, ki bo evropskim kupcem ugajal. Da se v fronterinih žlah pretaka precej japonske krvi, ne bo nikogar motilo. Pa tudi škodi ne.

Martin Česenj

Opel frontera	Sport 2.0i	2.4i	2.3TD
motor (zasnova)	4-valjni, vrstni	4-valjni, vrstni	4-valjni, vrstni
vrtina in giba (mm)	86,0x86,0	95,0x85,0	92,0x85,0
gibna prostornina (kubiki)	1998	2410	2260
kompresija	9,2:1	9,2:1	23,2:1
največ. moč (kW/KM pri 1/min)	85/115 pri 5200	92/125 pri 4800	74/100 pri 4200
največji navor (Nm pri 1/min)	170 pri 2600	195 pri 2600	215 pri 2200
odmična gred (pogon)	1, v glavi (zob. jermen)	1, v glavi (veriga)	1, v glavi (veriga)
število ventilov za valj	2	2	2
polnjenje z gorivom, vzig	elektronsko vbrizgavanje in vzig (motronic 1.5)	visokotl. črp. turbo	
hlajenje	vodno	vodno	vodno
menjalnik (število prestav)	5	5	5
prednja prema	posebne obese, trikot. prečna vodila, vzvojne vzmeti, stabilizator		
zadnja prema	točka prema, listnate vzmeti		
zavore spredaj	kolutne, (hlajene) servo,		
zavore zadaj	bobnaste, servo,		
volan	s kroglicami, servo (15,2:1)		
platišča	6Jx15 (dopolnilo: 7Jx15)		
gume	225/75 R 15 (dopolnilo: 255/75 R 15)		
teža praznega vozila (kg)	1561	1723	1784
dovoljena skupna teža (kg)	2100	2400	2550
medosna razdalja (m)	2,330 m	2,760 m	2,760 m
dolžina x širina x višina (m)	4,038 x 1,780 x 1,698	4,480x1,728x1,645	
prtijažnik (litri)	300/1160	430/1570 (rez. kolo na zadku: 540/1720)	
posoda za gorivo (litri)	80	80	80
največja hitrost (km na uro)	157	153	147
pospešek 0–100 km na uro (s)	14,3	16,5	19,3
poraba goriva po ECE (1/100 km)	8,5/12,1/12,1	8,7/11,8/13,3	8,1/11,2/10,3
vrsta goriva	navadni neosvinčeni bencin	plinsko olje	