

Test: OPEL MONTEREY LTD 3.2 24V



Japonski opel: nič ne manjka

Američani pravijo temu »badge engineering«: japonski isuzu trooper je pri njih big-horn, v Evropi pa opel monterey. V resnici sta Oplova samo velik napis na nosu vozila in (novi) imidž, ki si ga zdaj ustvarja ta terenec.

Sredinska konzola: ročice za voznika, ročaj za sopotnika

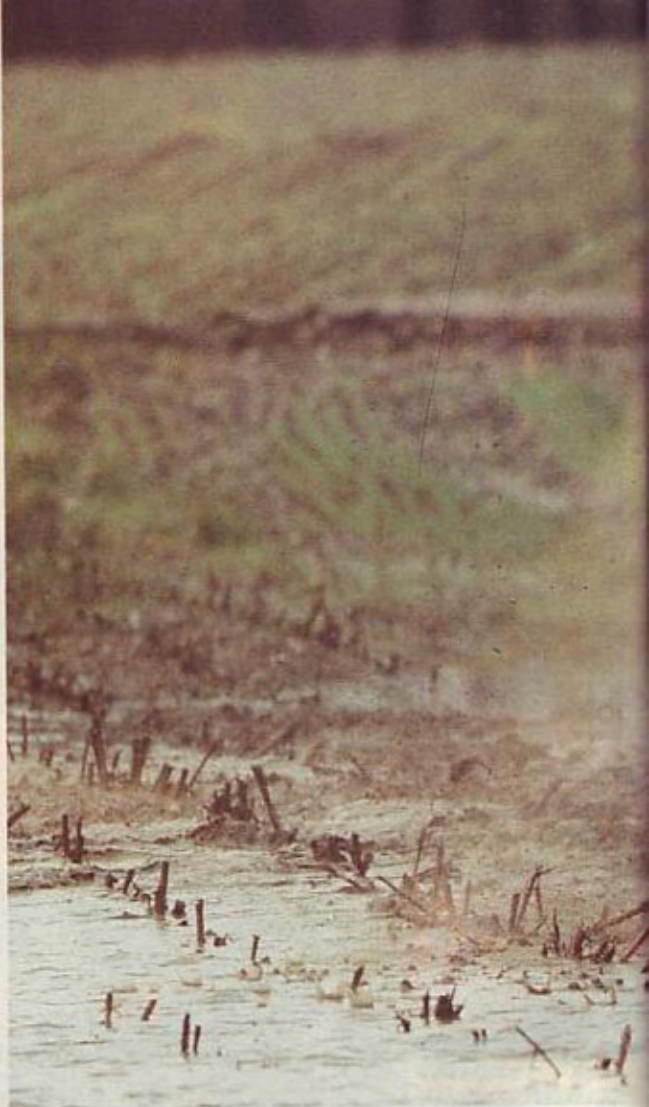


Oplova japonska zveza sloni na nekaj več kot tretjinskem deležu, ki ga ima General Motors pri Isuzu Motorsu in ki so ga izkoristili že za podobno preobrazbo Isuzujevih amiga in rodea v Oplovo frontera. Monterey je tako le nadaljevanje zgodbe o japonsko-nemških terenih, tokrat v opazno višjem in dražjem avtomobilsko-terenskem razredu.

Trooper je dobil »montereyevo podobo« za predlanski tokijski avtomobilski salon, majalani pa je – kot opel monterey – zapeljal tudi med evropske kupce (Vozili smo, AM, 12/1992). Oba sta na voljo s po dvema različnima medosnima razdaljama, s tem v zvezi tudi s po dvema različnima karoserijskima dolžinama (RS in LTD) ter s po dvema motorjema: s 3,1-litrskim štirivaljnim turbodizlom in s 3,2-litrskim bencinskim V6.

Tokrat smo preskusili opel monterey LTD 3.2 24V. To pomeni bencinski motor, daljšo karoserijsko močnost in zategadelj pet vrat. Boljšega montereya (za zdaj) še ni.

To, da imata Isuzujeva, pardon, Oplova terenca frontera in monterey – merjeno pri obeh parih njihovih različic – enaki medosni razdalji, še nič ne pomeni. Monterey je vseeno večji, predvsem pa prestižnejši, prostornejši, udobnejši in zmogljiveje motorizirani terenec. Pravi terenec? Da in ne, vsekakor pa odlično vzgojeni predstavnik moderne japonske šole: dovolj čvrsto podkovan za brezpotja in obenem dovolj pomehkužen za povsem vsakda-



GASTA

njo uporabo. To, da je z vsem, kar ponuja potnikom, precej višje od tal, kot so običajni osebni avtomobili, je kvečjemu njegova prednost; povezana tudi z nekaj splošnimi varnostnimi resnicami.

Monterey je nosat avtomobil: njegov prednji del je zelo top, a hkrati zelo markanten. Prepoznati ga je moč tudi na daleč. Streha je ravna in dolga; tik pred zadnjim robom, se pogrezne v spojler. Na bokih prevladujejo kombinacije poševnih in navpičnih (okenskih) obrob. Zadnji bočni šipi sta

obrobljeni z zračnimi režami. In blatnike, s pragovoma vred, so mikavno razširili že v tovarni; zoper kasnejše »tunerske« posege. Med istovrstno tovarniško opremo sodi tudi plastični omot rezervnega kolesa na zadku. In zadek je pri tem avtu najprepričljivejši stilistični dosežek: orjaški, pa vendar nežen; skoraj navpičen, pa vendar prepognjen; škatlasi, pa vendar zaobljen; ter v celem zelo ličen, pa vendar z asimetrično prerezanimi dvodelnimi vrati. Pa tudi s stopnico v zajetnem odbijaču ter z dvema pa-



ARBEITER

roma luči, od katerih je približno polovica zgolj za okras. Oziroma: zoper monotonost pločevine. Pločevina je v celem pocinkana, potem pa z natanč-

nostjo, lastno limuzinam, polakirana. V našem primeru z zlato-kovinskim leskom, ki je imenitnost testnega montereya še dodatno oplemenitil.

Stekla so karoserijski barvi primerno rahlo zatemnjena, šestnajststolska platišča so iz lahke kovine in ugledno široko obuta, kljuge na vratih pa so čedne, ker so vdrte v pločevino in zoprne, ker ščipljejo kožo na premalo pazljivih prstih.

Bočna vrata so po meri cellega vozila: čvrsta in znotraj ojačana, udobna za vstopanje in temeljito obložena – tudi s sti-

kali in zvočniki. Sedeži so seveda terencu primerno visoko od tal, zato utegne biti dviganje preozkih kril prijetno vsaj za mimoidoče, če že za potnice ne. Ampak, kdor že sedi, se ne pritožuje več. Monterey sicer tudi od znotraj ni čisto nič oplovski, je pa – vnovič – značilno japonski: z oglato, dobro zasenčeno in primerno založeno armaturno ploščo, z usnjem na volanskem obroču in ob ročicah, s plastiko imenitnejše sorte, s tekstilnimi oblogami in nasploh tudi z večino tistega, kar potrebuje voznik. Nekatera



Stikala v vrstah: nekatera so težko dosegljiva

stikala so sicer skrita očem, nekatera pa nelogično razporejena, ampak vaja dela mojstra in nazadnje (skoraj) vsak v montereyu ugotovi, da se v njem dobro počuti. Vzvišeno sedenje dela človeka samozavestnejšega, tudi vidljivost naprej in ob vozilo je dobra, žal sta premajhni le (električno vodeni, ogrevani in tudi v celem zlozljivi) zunanji ogledali, medtem ko je okno na širšem delu

Pravi terenec? Da in ne, vsekakor pa odlično vzgojeni predstavnik moderne japonske šole.



Zadnja klopi: prostorsko radodarna in deljivo zlozljiva



Pomožna sedeža: sklopljiva ob bočni steni

Motor: moderen, lahek in zmogljiv



zadnjih vrat skoraj povsem zakrito z rezervnim kolesom. Preostanek vozila je vozniku v veselje: od stikala, ki na hitro in brez ugašanja radia zloži anteno, do brizgalk za žaromete, tempomata, osrednje ključavnice, po višini nastavljivih sedežev in volanskega obroča ter deljive zadnje klopi in priklonih sedežev v zadku – če potnikov ni pet, temveč šest ali sedem. Zglavniki so štirje, prednja varnostna pasova sta po višini prilagodljiva, luči na stropu in ob straneh je za cel Betlehem in tudi predalov je dovolj za lažno potovalno življenje. Hkrati pa še: lahkotnost volana in prestavnih ročic, temeljitost brisalnikov, ne glede na hitrost vozila in učinkovitost (predvsem dolgih) žarometov; kaj bi torej sploh še radi?

Zmogljiv motor? Izvolite! To je še dokaj mlad šestvaljnik, s 75-stopinjskim kotom med obema vrstama valjev (kar je več kot 60 in manj kot 90 stopinj, ki so pri motorjih V6 pogostejše v rabi; je pa to zato tudi skorajda inovacijski format motorja, predvsem ko gre za idealnost njegovih zunanjih mer, ki so jih pri Isuzuju izkoristili v prid podaljšanemu sesalnemu sistemu, za boljši preprih v stroju). Montereyev V6 je z glavo in z blokom iz lahke kovine, v vsaki od glav je po ena odmična gred in vsaka od niju ukazuje po dva-

najstjim ventilom. Motor vseeno tehta samo 177 kilogramov in to je za to gibno prostornino, za šest valjev in za štiriventilsko tehniko nad njimi skorajda rekordno majhna teža. Batni gibi so izrazito kratki, kar je vrtljajem in mirnosti motorja v prid, prečnotočna glava, optimirani izgorevalni prostori, sredinska namestitve svečic in elektronski management motorja (multipoint injection) pa poskrbijo za vse drugo. Navora je v vsem delovnem območju za najmanj 208 Nm, krivulja, ki ga označja, pa je posebej ugodna v območju med 3000 in 5000 vrtljaji.

Pri hitrosti 150 kilometrov na uro se je zavorna razdalja razvlekla na neugodnih 100,1 metra.

Tudi krivulja moči se dokaj enakomerno vzpne in se zasukala šele pri 130 kW (177 KM) in 5200 vrtljajih v minuti. Te vrtljaje je motor tudi povsem zlahka doseže, izrazite potrebe zanje pa ni. Montereyev V6 deluje zelo prepričljivo, ob nepretirano obloženem vozilu tudi po-

vsem lahkotno in voznika sproti prepričuje v zmogljivosti, ki so mu ob njem na voljo. Nekaj teh občutkov gre tudi na račun popolnoma sinhroniziranega menjalnika, ki je lahkoten za voznikovo roko in težaško prilagojen za terenske napore vozila. Priključljivosti pogona prednjih koles služi dodatna ročica; tudi izbira njenih položajev je povsem netežavna, toda ker je montereyev štirikolesni pogon konstrukcijsko povsem klasične vrste (pri čemer je bil testni avtomobil opremljen s samodejno vključljivimi zaporami prednjih kolesnih pet), je treba pred vsakično vključitvijo štirikolesnega pogona monterey popolnoma ustaviti. To velja seveda tudi za vklapljanje terenskega prenosa moči (reduktor), namenjena izrazito težavnim voznjem čez drn in strn. Pri tem velja reči, da so prestavna razmerja sicer dobro izbrana, da pa se terenskost montereya marsikdaj prav na hitro razbli- ni, saj med serijsko opremo ni diferencialnih zapor. Zato se vam utegne zgoditi, da boste vsemu zunanemu blišču navkljub običali že v malce izdatnejšem blatu, ali na kakšni drugačni drsnici. Je pa 65-odstotna samodejna zapora med zadnjima kolesoma omenjena na seznamu doplačil!

Pet prestav v menjalniku je izračunanih tako, da je četrta

Tehnični podatki

Motor: šestvaljni štiritaktni V 750 nameščen spredaj vzdolžno vrtina in gib 93,4 x 77,0 mm giban prostornina 3165 ccm kompresija 9,3; največja moč 130 kW (177 KM) pri 5200/min srednja hitrost bata pri največji moči 13,3 m/s specifična moč 41,1 kW (55,9 KM)/liter največji navor 260 Nm pri 3750/min – ročni gred v 4 letjih – po 1 odmična gred v vsaki glavi (zobati jermen) – glava in blok iz lahke kovine – 4 ventili za vsak valj – elektroonsko vžigavanje goriva in vžig – vodna hlajenje, 8,5 litra – motorno olje 5,4 litra – akumulator 12 V, 52 Ah – alternator 1012 W – uravnovani izpušni katalizator

Prenos moči: motor spredaj pogonja zadnji ali vsa štiri kolesa – enokolutna suha sklopka – petstopenjski sinhronizirani menjalnik – prestavna razmerja: I. 3,770; II. 2,250; III. 1,400; IV. 1,000; V. 0,810; vzvratna 3,870; diferencial 4,300 – ročno priključivi pogon prednjih koles – terenski prenos moči (reduktor), prestava 2,280 – ročica za izbiro prenosa moči s položaji: 2H-4H-L – testni avto: samodejni zapori prednjih kolesnih pest – platišča 711 x 16 – gume 245/70 R 16 (dunlop), katalni obseg 2,27 m – hitrost vozila pri 1000/min v V. prestavi 39,1 km/h

Voz in obese: terenski kombi – 5 vrat, 5/7 sedežev – karoserija na šasiji – spredaj posamične obese, dvojna trikotna valda, vzvojne vzmeti, plinski dvojni teleskopski blažilniki, stabilizator – zadaj toga prena, vijolčne vzmeti, plinski dvojni teleskopski blažilniki, stabilizator – dvokračne zavore, spredaj in zadaj kolutne, posebej hlajene, servo, omejevalnik moči zadaj, ABS, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi (ročica med sedežema) – volan s kroglicami, servo, prestava 15,8:1, 3,7 zavrtljajta od ene do druge skrajne točke

Mere, zunanje: dolžina 4700 mm (z rezervnim kolesom 4740 mm) – širina 1745 mm – višina 1840 mm – medosna razdalja 2760 mm – kolotek spredaj 1455 mm, zadaj 1460 mm – najmanjša razdalja od tal 210 mm – najnižji krog 12,4 mm – notranje: dolžina (od armature plošče do zadnjega naslonjala) 1730 mm – širina (komolci) spredaj 1500 mm, zadaj 1500 mm – višina (nad sedežem) spredaj 1000 mm, zadaj 930 mm – vzdolžnica prednji sedež 1010–1090 mm, zadnji klopi 820–740 mm – premer valanskega obroča 380 mm – priključnik (norma) 1464/2548 litrov – posoda za gorivo 85 litrov

Teže: prazno vozilo 1880 kg – dovoljena skupna teža 2600 kg – dovoljena teža prikolice z zavora 2600 kg, brez zavore 750 kg – dovoljena obtežba strehe 120 kg

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost: 170 km/h – pospeški 0–100 km: 11,5 s – poraba goriva (ECE): 10,6/14,6/18,1 litra neosvinčenega bencina super na 100 km



Naše meritve

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

Pospeški:

0–60 km/h	4,7 s
0–80 km/h	7,2 s
0–100 km/h	11,4 s
0–120 km/h	16,4 s
0–140 km/h	24,8 s
1000 m z mesta:	33,3 s (152 km/h)

Prožnost:

1000 m od 40 km/h (IV.):	38,1 s (141 km/h)
1000 m od 40 km/h (V.):	43,0 s (120 km/h)

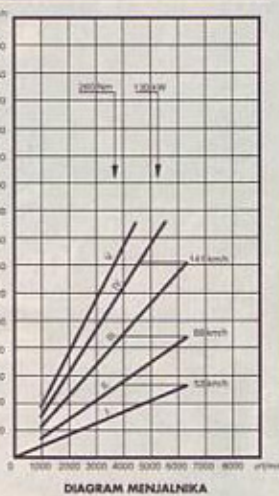
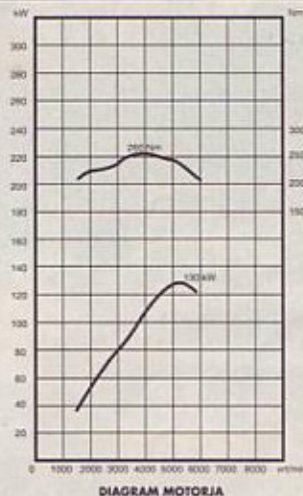
Zavorna pot:

od 150 km/h	100,1 m
od 100 km/h	45,8 m

Natančnost merilnika hitrosti:

kazalec na 60	resnično 56,9
kazalec na 80	resnično 74,6
kazalec na 100	resnično 93,8
kazalec na 120	resnično 113,5

Poraba goriva:
testno povprečje:
19,8 litra/100 km



Hvalimo

- prestižni videz
- prostornost in udobje
- dvojni značaj
- zmogljivosti
- oprema
- okretnost
- končna obdelava

Grajamo

- (serijsko) ni diferencialnih zapori
- klasično priključivi 4 x 4
- slaba vidljivost nazaj
- slabotne zavore

Cena: 534.500,00 ATS
(General Motors Austria, Dunaj)

BEBOP OMNI

MERITVE OPRAVLJENE
S KOMPLETOM OMNI

BEBOP d. o. o.,
Tel. & Fax. 061/571-250

proizvaja prenosne računalniške sisteme OMNI
in programsko opremo za računalnike PC razreda



Pradnje pesto: samodejnost za doplačilo



direktna, peta pa zmerno varčevalna. In čeprav gre prožnosti motorja povsem zaupati, je zraka, ki ga mora odrivati karoserija in trenja med kotaljenjem orjaških gum vseeno toliko, da smo največjo hitrost 171 kilometrov na uro izmerili v četrtni prestavi. V peti monterey sicer ni bistveno počasnejši, potrebuje pa precej več časa,

da jo zmore (skoraj) doseči. Tudi pri pospeških gre sneti klobuk: samo 11,4 sekunde za splevanje z mesta do hitrosti 100 kilometrov na uro je za skoraj 1900 kilogramov (prazne) teže vozila odličen rezultat. In podobno suveren je monterey tudi pri drugih meritvah motornih zmogljivosti. Toda teža pride do veljave pri zavorah. Te so sicer štirikrat kolutne in posebej hlajene, so tudi spodobno servoojačane in opremljene z ABS, a vseeno niso dovolj

Eleganca: plastični oklep rezervnega kolesa



prepričljive. Od hitrosti 100 kilometrov na uro navzdol z njimi še ni težav, ko pa smo zavirali (na vso moč in na povsem kopnem asfaltu) pri hitrosti 150 kilometrov na uro, se je zavorna razdalja razvlekla na neugodnih 100,1 metra. Vztrajnost mase ni preprosta zadeva!

No, v vseh drugih okoliščinah zna monterey z lastno maso dobro opraviti. Vzmetenje, spredaj vzvojno (za posamični obesi) zadaj pa vijavno (za togo premo) streže z udobno dolgi gib, dvocevni plinski blažilniki pa skrbijo, da sunki raztegovanja in krčenja vzmeti niso preobčutni. In tako je monterey udoben terenec, skoraj na glede na to, kje ga po tej plati ocenjujete: na asfaltu ali daleč od njega. Jasno: samo zadnji pogon povzroča zdrsanje zadka, pogon na vsa štiri kolesa pa – na prečvrstih podlagah – hromi gibčnost vozila na ostrih ovinkih. Tudi sicer je mehko vzmetenje neudobna kvečjemu takrat, ko hočete hitro in zaporedno vjugati. Monterey se najprej čudno zaguga, potem se hoče izviti iz nenadne težave, nazadnje pa vse skupaj prepusti vozniku. Nič strahu! Prevrnil se ne bo, bo pa treba delati z zavorami, s sklopko in plinom.

Ko je monterey LTD 3.2 24V na terenu, je kos 43-odstotnim (4 x 4) oziroma 76-odstotnim vzponom (z reduktorjem), 45-stopinjskim bočnim nagibom, 40-stopinjskim grbam pred prednjima in 31,8-stopinjskim grbam za zadnjima kolesoma ter šestdesetcentimetrski vodi. Ko je na mestnih ulicah, je isti monterey enako dobro kos smokingu, večernim toaletam ter vsemu, kar sodi zraven; ali pa čisto vsakdanjim voznjam, če ga niste kupili zato, da bi se z njim vozili na večerne zabave.

• • •

Preprosteje rečeno: ta prestižni in razredno privzdigljeni terenec se odlično znajde v dvojni vlogi – zmore opravljati tudi povsem limuzinske naloge. Takšen značaj so mu vcepili na Japonskem in značaj ostaja: tudi v »gastarbajterstvu« pod Oplovim znakom. Pa, saj ni z njim nič narobe!

**Tekst: MARTIN ČESENJ
Foto: IGOR MODIC**