

Manj JE več

Opel se z Astro zdaj lahko zares izkaže. Zmagoslavje v najrazličnejših izvedenkah iskanja avta leta je že nekaj povsem razumljivega. Upravičeno? Vsekakor je Opel Astro pripravil ob pravem trenutku. Bo popravila vtis?

► Za to skrbi predvsem dobro konstrukcijsko delo Oplovih inženirjev, v katere smo že kar izgubili zaupanje, da se jim lahko posreči kaj velikega. No, vmes se je sicer pojavila Mokka, ki je tudi prepričala veliko kupcev. Astra ima težko nalogo, saj tekmecev v nižjem srednjem razredu kar mrgoli. A ker je v skoraj vseh pogledih nova, boljša, lažja, udobnejša, prostornejša, uporabnejša, bolj povezljiva, je zdaj Oplovim trgovcem kar odleglo. V lanski zadnji številki Avto magazina smo na velikem testu preskusili turbodizelsko različico. Podobno kot tista ima tudi bencinska s 150 'konji' ob manjši masi tudi nov motor. Pri Oplu so prav za Astro predstavili nov turbobencinski štirivaljnik, ki je za valj povečan sorodnik trivaljnika, ki ga iz najrazličnejših razlogov bolj potiskajo v ospredje. A tisti, ki prisegajo na večjo motorno prostornino in nekaj večje zmogljivosti, ne bodo mogli mimo Astre, ki smo

jo preskusili! Zmogljivosti prepričajo, ob tem pa se tudi glede porabe goriva obnaša prav sodobno. Lahko bi rekli, da je tudi oplovcem uspelo, da lahko trdijo: manj je več. Ko zapišemo manj, mislimo na le 1,4-litrski motor, ko govorimo o več, sta tu tako največja moč (že omenjenih 150 'konji'), pa tudi prepričljiv navor pri nizkih vrtljajih (245 njutonmetrov v območju vrtljajev med znamkama 2.000 in 3.500). Gre za motor s sodobnimi pritisklinami, blok povsem iz aluminijeve litine, z osrednjim in neposrednim vbrizgom goriva ter turbopuhalom. Glede zmogljivosti je prepričal, nekoliko manj pa glede gospodarnosti, a to le če upoštevamo tovarniške podatke o povprečni porabi goriva v normnem ciklu (4,9 litra na 100 km). Naloge, da bi se v našem normnem krogu takšnemu povprečju približali, nismo uspeli izpolniti. Znamko smo zgrešili kar za 1,7 litra, a se zdi Astrin rezultat na na-



šem preskusu vseeno povsem prepričljiv.

Zanimivo je tudi opažanje glede tega, koliko je 'lagal' merilnik hitrosti, podobno kot tudi pri turbodizelski različici z našega prvega testa. Za vas Oplu posebno skrbijo, da bo radarska meritev še v mejah nekaznovanosti, saj je tudi turbobencinska Astra pri največji dovoljeni hitrosti na naših avtocestah 'prehitevala' za slabih deset kilometrov na uro.

Slovenski in evropski avto leta 2016 je zdaj seveda že toliko znan, da o obliki ne gre preveč izgubljati besed. Če sodimo po odzivih običajnih mimoidočih na cestah

(ki jih ni), je Astrina oblika dovolj nevpadljiva ali, bolje rečeno: dobro nadaljuje oblikovno usmeritev, ki jo je tudi že pri prejšnji zasnovi prvi Oplov oblikovalec Marc Adams.

Več sprememb pa zasledimo v notranjosti. Vsekakor je treba omeniti udobne sedee, čeprav je te, ki jih pri Oplu postavljajo v ospredje kot zasnovane skupaj z nemškim gibanjem za zdravo hrbtenico (AGR), treba doplačati. Vendar se vložek hitro povrne. Prostora je dovolj tudi za zadnje potnike, a seveda avtomobili tega razreda niso nikakršni prostorski čudež



in tudi Astra ni. To je še posebno opazno v prtljažniku. Sicer dovolj dolg se zdi pre-malo globok (le 70 centimetrov od dna do pokrova pod steklom prtljažnih vrat), saj je prtljažno dno kar visoko, podenj pa tudi ni mogoče spraviti veliko drobnarij. V nasprotju z njim pri nekaterih tekmech lažje izrabimo prtljažni prostor.

Uporabnost na novo zasnovane notra-njosti z zaslonom na dotik v sredini ar-maturne plošče (pohvalno, na isti višini kot merilniki) je vsekakor boljša kot pri prejšnji. Oblikovalci so se tudi potrudili

in ob zaslonu primerno oblikovali rob, na katerega lahko položimo dlan in tako s prstom točneje najdemo ikono ali mesto, kjer želimo pritisniti s prstno blazinico. A se voznik, ki si ni vzel veliko časa (kakšno uro ali še več), v začetku težko znajde pri iskanju vseh možnosti nastavitve. Nas je zmotila opozorilna lučka za tlak v gumah. Nismo je mogli ugasniti, niti po tistem, ko smo dvakrat preverili tlak v gumah! V veliko primerih je rešitev vožnja na ser-vis, saj je treba sistem, ki deluje s štirimi tipali v gumah, ponovno zagnati (kar po-meni omejeno časovno okno možno-sti popravila oziroma še kaj drugega, na primer, da se za opozorilno lučko ne zмениš več). Takšen sistem tudi ni ravno varčen za lastnikovo denarnico, saj vam ponovno vzpostavitev nadzora tlaka zaračunajo.

Povezljivost s pametnim telefonom deluje dobro in enostavno, a žal Oplov sistem OnStar pri nas še ne deluje in je tako na neki način Astra še napol 'invalidna', ko gre za uporabnost sicer močno hvaljenih rešitev povezave avtomobila z okoljem.

Je pa zato treba pohvaliti dober občutek pri nočni vožnji, žarometi z LED-tehniko omogočajo precej bolj-šo vidljivost in tudi dobro reagirajo na trenutne razmere na cesti pred nami (na primer zasenčenje žarometov pri nasprotnem prometu). Na voljo so za doplačilo v paketu skupaj z navigacijsko napravo (IntelliLink Navi 900) in trikrakim usnjenimi volanskim obro-čem. S to vezavo zadeva ni ravno po-ceni, cenik pa nas pouči, da bi zgolj za

Opel Astra 1.4 Turbo ECOTEC Start/Stop Innovation	
CENA OSNOVNEGA MODELA S POPUSTI*	19.600 EUR
CENA TESTNEGA VOZILA BREZ POPUSTOV:	22.523 EUR
CENA TESTNEGA VOZILA S POPUSTI*	22.523 EUR
triglav ZAVAROVANJE AO:	696 EUR
KASKO (+B,K), AO, AO+ :	1.218 EUR
NAŠE MERITVE	
Okoliščine meritev: T = 4 °C / p = 1.028 mbar / rel. vl. = 65 % / stanje kilometrskega števca: 2.537 km	
POSPEŠKI	
0-100 km/h:	8,6 s
402 m z mesta:	16,2 s (141 km/h)
PROŽNOST	
50-90 km/h (IV./V.):	6,9 s/9,0 s
80-120 km/h (V./VI.):	8,7 s/12,7 s
TRUŠČ V NOTRANJOSTI	dB
Hitrost (km/h)	Vl. prestava
90	61
ZAVORNA POT	
od 100 km/h:	40,1 m (AM meja 40 m)
PORABA GORIVA	
skupno testno povprečje	7,8 l/100 km
povprečje normnega kroga	6,6 l/100 km
TEHNIČNI PODATKI	
Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - turbobencinski - gibna prostornina 1.399 cm ³ - največja moč 110 kW (150 KM) pri 5.000 - 5.600/min - največji navor 230 Nm pri 2.000 - 4.000/min.	
Prenos moči: motor poganja prednji kolesi - 6-stopenjski ročni menjalnik - gume 225/45 R 17 V (Michelin Alpin 5).	
Masi: prazno vozilo 1.278 kg - dovoljena skupna masa 1.815 kg.	
Mere: dolžina 4.370 mm - širina 1.809 mm - višina 1.485 mm - medosna razdalja 2.662 mm - prtljažnik 370-1.210 l - posoda za gorivo 48 l.	
Zmogljivosti: največja hitrost 215 km/h - pospešek 0-100 km/h 8,9 s - kombinirana povprečna poraba goriva (ECE) 5,1 l/100 km, izpust CO ₂ 117 g/km.	
HVALIMO IN GRAJAMO	
▲ udobje	
▲ prostornost	
▲ lega na cesti	
▲ vtis kakovosti	
▲ cena (zaradi močnega motorja in bogate opreme)	
▼ slaba slika vzvratne kamere	
▼ vstopanje na prednje sedeže	
▼ manjši prtljažnik	
▼ zamudno iskanje in nastavljanje funkcij v kombi-naciji menijev (različne informacije na zaslonih v merilnikih in na sredinski konzoli)	
▼ slaba ločljivost postaj avtoradla	
▼ cena (v primerjavi z nekaterimi tekmeči)	
Končna ocena	
Oplova Astra obljublja novo tehnologijo za sprejemljivo ceno, kar lahko štejemo za dobro novico. Tudi zato, ker je z zmogljivim turbobencinskim motorjem dovolj prepri-čljiv in prijeten avtomobil.	

* Popusti in akcije po uradnem ceniku na dan zaključka redakcije.

žaromete lahko plačali 350 evrov manj, tako da navsezadnje oplovci vendarle ne zahtevajo pretiranega doplačila.

Sploh je cena naše testne Astre tisti del, kjer bomo težko našli večinsko stri-njanje, a se vendarle zdi, da za sicer ne tako majhno vsoto kupec dobi kar veliko avtomobila. To pa predvsem zaradi tega, ker ima opremska različica Innovation (druga najpopolnejša in seveda najdraž-ja) res kar številne uporabne dodatke. ◀

naročite se na
avto magazin

letna naročnina - 26 števil

35 % POPUST



Ugodna cena s popustom.
Številko prejmete na dan izida.
Dostava revije je brezplačna.

04/511 64 44

narocnine@adriamedia.si
www.adriamedia.si/narocnine