



Včasih, recimo temu kar v muzejskih časih (vsaj s stališča digitalne generacije) avtomobilov pri nas, sta bila v vrhu zaželenosti (za normalne družinske avtomobile) dva zvezdnika: Golf in Kadett.

► Medtem ko je Golf do danes ostal Golf, Kadetta ni več. Že davno ga je zamenjala Astra. In potem je šla skozi podobne razvojne faze kot Golf. To pomeni, da je rasla in se debelila. A pred približno desetletjem so se pri Golfu začele stvari obračati: ni več tako hitro nabiral mase, še več, shujšal je. Postajal je vse bližji avtomobilom kakega razreda višje, pa tudi (v zadnjih generacijah) bolj pisan na kožo uporabnikom, vajenim sodobne zabave in komunikacijske tehnologije. Astra je medtem tudi dobivala nove generacije, a so te nekako ostajale stare, preveč klasične in tudi pretežke. Vse do te popolnoma nove, s tovarniško oznako K, in na novi platformi z oznako D2XX, ki je zamenjala dosedanje Delta 2 in na kateri, recimo, je nastal tudi novi električni Chevrolet Volt 2 (ki ga, tako je vsaj videti, GM zaradi nekakšnega kratkega stika v glavah vodilnih ne namerava pripeljati v Evropo). Nova platforma je s sabo prinesla marsikaj, tudi manjšo maso. Ta se še vedno ne more kosati z nekaterimi konkurenti, a je napredek v primerjavi s prejšnjim modelom očitni – tudi izza volana in tudi v denarnici.

Manjša masa namreč pomeni ne le boljše zmogljivosti, ampak tudi nižjo porabo goriva. V kombinaciji s svežim 1,6-litrskim turbodizlom s 100 kilovati oziroma 136 'konji' tu Astra ni razočarala. Normni krog je oddelala z vsega štirilitrsko porabo, to pa je drugi najboljši rezultat klasičnega (torej nehibridnega ali električnega) avtomobila na naših meritvah porabe na nor-

mnem krogu, le desetinko litra za precej manj živahno Octavio Greenline. Ob tem velja poudariti, da je bila Astra na zimskih gumah, Octavia pa na letnih. Vsekakor odličen rezultat, še posebno, ker tudi testna poraba ni bila dosti višja: 5,1 litra. Pa je bil vmes tudi lep kos kilometrov po nemških avtocestah brez omejitev in s temu primernimi hitrostmi, tudi več kot 200 kilometrov na uro – po števcu, ki pa v tej Astri krepko laže, že pri slovenskih avtocestnih hitrostih slabih 10 kilometrov na uro. Ravno zaradi takih primerov na normnem krogu vozimo glede na podatke z GPS, in ne glede na to, koliko kaže merilnik hitrosti testiranega avtomobila.

Čeprav je motor izjemno varčen, ni podhranjen. Prej nasprotno, na prvi občutek bi mu zlahka prisodili tudi kaj več kot 'le' 130 'konjev', razveseli pa tudi s prožnostjo že od kakih 1.300 vrtljajev naprej. Ročni šeststopenjski menjalnik se v kombinaciji s tem motorjem dobro izkaže, je pa res, da bi bila lahko šesta prestava še malenkost daljša.

Pravzaprav je še najslabša stran motorja to, da je, čeprav ga pri Oplu označujejo za šepetajoče tihega, v resnici sicer malo podpovprečno, a še vedno opazno dizelsko glasen. V tem avtomobilskem razredu čudežev pri hrupu dizlov ni, in to dokazuje tudi Astra.

Da je Astra shujšala, se izkaže tudi med ovinki. Tu je inženirjem uspel zelo dober kompromis med udobjem ter športnostjo in zabavno lego na cesti. Zakaj športno-



Ko je novo res novo



stjo? Ker je lahko Astra kljub dizlu v nosu zelo zabaven avto. Meje so postavljene visoko, krmiljenje je natančno, podkrmarjenje minimalno, ESP pa precej uglajene vrste. Še več, če se malce potrudite, bo nežno in nadzirljivo zdrsel tudi zadek in če so gibi z volanom dovolj nežni, kot drsenja pa ne prevelik, nekaj zabave dopusti tudi ESP. Kljub temu je podvozje dovolj udobno, po občutku mehkejše kot nekdaj in zelo dobro blaži udarce s ceste. Tu in tam se v notranjost prebije kaka posledica kratkih, ostrih, izrazitih neravnin pod kolesi, a je tudi ta dovolj dobro ublažena in brez nadežnih tresljajev, kar dokazuje, da so pri Oplu poskrbeli tudi za čvrstost karoserije.

Čeprav testna Astra ni imela doplačilnih športnih sedežev, se tudi čez serijske v ovinkih ne gre pritoževati – še bolje pa se izkažejo na dolgih poteh. Ravno prav so trdi, hkrati pa so skupaj z volanom tudi dovolj nastavljivi, da udobnega in primerne ga položaja za volanom ni težko najti.

Merilniki pred voznikom so še vedno klasični, je pa med njimi na sredi razmera velik barvni LCD-zaslon, ki pa so ga oblikovalci slabo izkoristili, saj glede na površino kaže premalo podatkov, veliko prostora pa izgubi za prikazovanje nepotrebnega. Poleg tega zmoti tudi dejstvo,

da se na njem čez celoten zaslon izpiše skoraj vse, kar se dogaja z avtom. Če si za prikaz izberete digitalno prikazovanje hitrosti (kar je ob precej nepreglednem analognem merilniku skoraj nujno), vam ga bodo neprestano prekrivala takšna in drugačna sporočila in tudi navdila navigacije. Tako bo potrebnega precej klikanja na volanski gumb, s katerim potrdite, da ste sporočilo prebrali – in ob tem se gumbi na volanu ne odzovejo na čisto vsak pritisk. Velik LCD-zaslon, občutljiv za dotik, na vrhu sredinske konzole je namenjen razvedrilno-informacijskemu sistemu, vključno s sistemom Apple CarPlay, ki pa ga nismo mogli preizkusiti, saj nas je USB-priključek v sredinski konzoli pustil na cedilu, preostala dva na njenem zadnjem delu (kar je sicer zelo pohvalno, tako so v kabini kar trije tovrstni priključki) pa znata telefon le polniti. Na splošno deluje nova Astra veliko bolj digitalno kot predhodnica, bliže je avtu, pri katerem je videti, da je bil že od začetka zasnovan z mislijo na povezljivost, pametne mobilnike in svet na

dotik občutljivih zaslonov (navigacija denimo podpira spreminjanje merila z dvoprstno gesto).

Ko smo že pri obliki opreme: vsi štirje sedeži so tudi ogrevani, ob tem pa se gretje prednjih dveh samodejno prižiga in ugaša. Zadaj bo prostora dovolj tudi, če spredaj sedijo višji odrasli (če niso ravno košarkarske višine, se v Astro spravijo štirje odrasli) – le pri prtljžniku se bo treba sprijazniti z le 370 litri prostornine (kar pa ni daleč od konkurence). Za tiste, ki potrebujejo več, so na voljo karavani.

Na prvi pogled je cena testnega avtomobila sicer nekoliko visoka, a se je treba zavedati, da ji bilo v njem res veliko opreme. Navigaciji bi se zlahka odpovedali (tudi zato, ker je v testni Astri, ki je bila sicer zelo z začetka proizvodnje), delovala malce

Novi Hyundai Tucson. Postavlja merila.



Najboljši vedno stremimo k novemu, boljšemu. Vsakič znova se trudimo postavljati nova merila. Potovati k popolnosti. Novi Tucson je rezultat tega stremenja. Postavlja nova merila varnosti, udobja in oblikovanja. Poglejte si jih na www.hyundai.si

Novi Tucson že od 19.990 EUR



NEW THINKING.
NEW POSSIBILITIES.



Povprečna poraba goriva: 4,4 – 7,6 l/100 km,
emisije CO₂: 115 – 177 g/km.

Emisije onesnaževal zunanjega zraka iz prometa pomembno prispevajo k poslabšanju kakovosti zunanjega zraka. Prispevajo zlasti k čezmerno povišanim koncentracijam prizemnega ozona, delcev PM₁₀ in PM_{2,5} ter dušikovih oksidov. Slika je simbolna. Več informacij je na voljo pri pooblaščenih prodajalcih vozil Hyundai. Pogoji garancije in podatki o specifični porabi goriva in emisijah CO₂ so na voljo na www.hyundai.si. Cena ne vključuje stroškov priprave in prevoza vozila.



muha, a prihranek pri ceni na ta račun je le nekaj 100 evrov – večino cene paketa Innovation poberejo matični LED-žarometi (ki si jih lahko ločeno omilite za 1.200 evrov, paket pa stane tisočaka in pol). Ti sicer niso na ravni veliko dražjih, ki jih premorejo Audiji, saj imajo manj svetlobnih segmentov in so zato nekoliko manj natančni in se težje prilagajajo položaju na cesti (zato je osvetlitev pogosto slabša, kot bi bila pri Audijevih, a vedno opazno boljša, kot bi bila pri le kratkih lučeh, poleg tega pa reagirajo nekoliko počasneje), a so tudi skoraj pol cenejši. Pri avtomobilih za 20 tisočakov pa je to zelo pomembno. Če boste Astro kupili, jih ne pozabite dodati na spisec opreme (na žalost niso na voljo pri cenejših opremljenih Selection in Enjoy).

Oznaka Innovation pomeni tudi kup varnostnih sistemov s samodejnim zaviranjem vred pa sistemom za prepoznavanje prometnih znakov in sistemom za pomoč pri ohranjanju voznega pasu. Na žalost je zadnji tiste sorte, ki čaka skorajda do črte

in potem precej sunkovito popravi smer avtomobila, namesto da bi nežneje deloval ves čas in avto držal približno sredi voznega pasu, kot to znajo nekateri drugi. Doplačilno je testna Astra imela tudi sistem za nadzor mrtvih kotov, a je ta občasno ponagajal in se (ob jasnem opozorilu) izključil.

Prav zaradi takih malenkosti (ki pa so za lastnika hudo neprijetne) je testna

Astra pustila malce grenkega priokusa. Upajmo, da gre res le za težavice, ki so posledica tega, da je bil avto, kot pravijo v Oplu, povsem z začetka proizvodnje (podobne izkušnje smo v preteklosti že imeli), saj bi bilo škoda, da bi mehansko tako dober avto kvarile težave bolj računalniške vrste in bi bila Astra (spet) le skoraj odlična. ◀◀

TABELA KONKURENCE

MODEL	Opel Astra 1,6 CDTi Ecotec Sselection	Ford Focus 1,5 TDCi 95 KM Ambiente	Renault Megane dCi 95 Expression	VW Golf 1,6 TDI BMT Trendline
motor (zasnova)	4-valjni – vrstni	4-valjni – vrstni	4-valjni – vrstni	4-valjni – vrstni
gibna prostornina (cm³)	1.598	1.560	1.461	1.598
največja moč (kW/KM pri 1/min)	70/95 pri 3.500	70/95 pri 3.600	70/95 pri 4.000	81/110 pri 3.200-4.000
največji navor (Nm pri 1/min)	280 pri 1.500-1.750	250 pri 1.750	240 pri 1.750	250 pri 1.500-3.000
dolžina × širina × višina (mm)	4.527 × 1.829 × 1.695	4.360 × 1.823 × 1.469	4.295 × 1.810 × 1.470	4.255 × 1.790 × 1.452
največja hitrost (km/h)	185	180	190	195
pospešek 0-100 km/h (s)	12,7	12,2	12,3	10,5
poraba goriva po ECE (l/100 km)	3,7	3,8	4,1	3,9-3,8
izpusti CO ₂ (g/km)	94	98	106	101-99
cena osnovnega modela (evri)	17.590	19.190	16.900	19.719

Modeli v tabeli predstavljajo najcenejše različice s preizkušenim oziroma primerljivo zmogljivim motorjem. Cene so navedene z upoštevanimi uradnimi popusti in akcijami po ceniku. Serijska oprema med navedenimi modeli ni nujno primerljiva.

Opel Astra 1,6 CDTi Ecotec Start&Stop Innovation

TEHNIČNI PODATKI

CENA [Opel Southeast Europe LLC, podružnica Ljubljana]
CENA OSNOVNEGA MODELA S POPUSTI*: 20.400 EUR
CENA TESTNEGA VOZILA BREZ POPUSTOV: 23.860 EUR
CENA TESTNEGA VOZILA S POPUSTI*: 21.860 EUR

Moč: 100 kW (136 KM)
Pospešek: 9,8 s
Največja hitrost: 205 km/h
Normna poraba: 4,0 l/100 km

Garancija:

2 leti splošne garancije, 1 leto mobilne garancije, 2 leti garancije na originalne dele in opremo, 3 leta garancije na akumulator, 12 let garancije za prerjavenje.

Predvideni redni servisi:

Servisni interval na 20.000 km ali eno leto.

STROŠKI VOZILA (5 let, 100.000 km, v evrih):

redni servisi, delo, material:	1.609	 kasko zavarovanje (+B.K), AO, AO+:	5.705
gorivo	4.452		
gume*:	1.336		
izguba vrednosti po 5 letih:	6.772	Skupaj:	22.159
obvezno zavarovanje AO:	2.285	Strošek za prevoženi km:	0,22 EUR/km

* - upoštevali smo 1 komplet letnih gum in 1 komplet zimskih gum

NAŠE MERITVE

Okoščine meritev:
T = 12°C / p = 1.063 mbar / rel. vl. = 55 % / Gume: Dunlop Winter Sport 5 2 225/45/R 17 94 H / stanje kilometrskega števca: 1.466 km

Vozne lastnosti

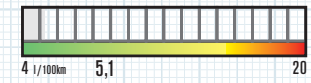
Pospeški s
0-100 km/h: 9,9
402 m z mesta: 17,1
(133 km/h)

Prožnost

50-90 km/h (V/V): 7,7 s/12,8 s
80-120 km/h (V/V): 9,5 s/12,5 s

Poraba goriva

skupno testno povprečje 5,1 l/100 km
povprečje normnega kroga 4,0 l/100 km

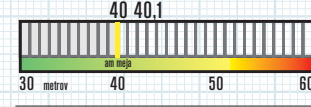


Trušč v notranjosti

Hitrost 90 km/h
Prestava VI.
60 dB

Zavorna pot

od 130 km/h:
od 100 km/h:
(AM meja 40 m)
69,8 m
40,1 m



Napake med testom

Brez napak.

UŽITEK V VOŽNJI:



Natančen volan, dobro nadzorovano blaženje, malo podkrmiljenja (in celo nekaj igrivosti zadka), ESP, ki dovoli malce zabave. Astra se tu izkaže.

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

DIAGRAM MENJALNIKA:

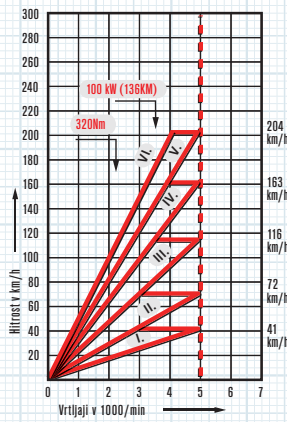
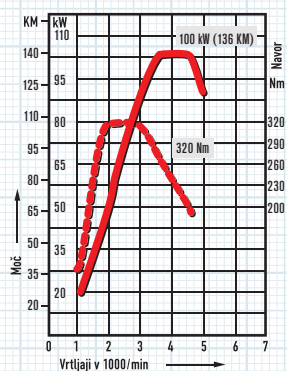


DIAGRAM MOTORJA:



TEHNIČNI PODATKI

Motor: 4-valjni – 4-taktni – vrstni – turbodizelski – nameščen spredaj prečno – vrtina in gib 79,7 × 80,1 mm – gibna prostornina 1.598 cm³ – kompresija 16,0 : 1 – največja moč 100 kW (136 KM) pri 3.500-4.000/min – srednja hitrost bata pri največji moči 9,3 m/s – specifična moč 62,6 kW/l (85,1 KM/l) – največji navor 320 Nm pri 2.000-2.250/min – 2 odmični gredi v glavi (zobati jermen) – po 4 ventili na valj – vbrizg goriva po sistemu skupnega voda – turbopuhalo na izpušne pline – hladilnik polnilnega zraka.

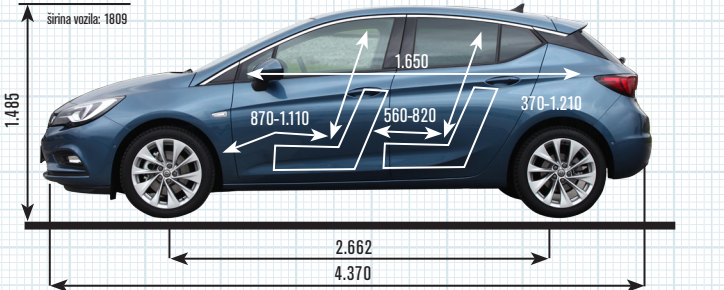
Prenos moči: motor poganja prednji kolesi – 6-stopenjski ročni menjalnik – prestavna razmerja I. 3,820; II. 2,160; III. 1,350; IV. 0,960; V. 0,770; VI. 0,610 – diferencial 3,650 – platišča 7,5 J × 17 – gume 225/45/R 94, kotalni obseg 1,91 m.

Voz in obese: kombilimuzina – 5 vrat, 5 sedežev – samonosna karoserija – spredaj posamične obese, vzmetne noge, trikraka prečna vodila, stabilizator – zadaj poltoga prena, vijalni vzmeti, teleskopska blažilnika, stabilizator – zavore spredaj kolutne (prisilno hlajene), zadaj kolutne, ABS, električna ročna zavora na zadnji kolesi (stikalo med sedežema) – volan z zobato letvijo, električni servo, 2,6 zasuka med skrajnima točkama.

Mase: prazno vozilo 1.350 kg – dovoljena skupna masa 1.875 kg – dovoljena masa prikolice z zavoro: 1.500 kg, brez zavore: 650 kg – dovoljena obremenitev strehe: 75 kg.

Zmogljivosti: največja hitrost 205 km/h – pospešek 0-100 km/h 9,6 s – povprečna poraba goriva [ECE] 3,9 l/100 km, izpust CO₂ 103 g/km.

Mere:



Zunanje mere: dolžina 4.370 mm – širina 1.809 mm, z ogledali 2.042 mm – višina 1.485 mm – medosna razdalja 2.662 mm – kolotek spredaj 1.548 mm – zadaj 1.565 mm – rajdni krog 11,8 m.

Notranje mere: vzdolžnica spredaj 870-1.110 mm, zadaj 560-820 mm – širina spredaj 1.470 mm, zadaj 1.450 mm – višina nad glavo spredaj 940-1.020 mm, zadaj 950 mm – dolžina sedalnega dela prednji sedež 510 mm, zadnji sedež 440 mm – prtljajnik 370-1.210 l – premer volanskega obroča 370 mm – posoda za gorivo 48 l.

HVALIMO IN GRAJAMO

- ▲ poraba
- ▲ motor
- ▲ lega na cesti
- ▲ udobje
- ▼ muha delovanje nekaterih sistemov
- ▼ slaba slika vzvratne kamere
- ▼ občasen slab sprejem avtoradia

KOLIKO STANE V EUR

DODATNA OPREMA TESTNEGA VOZILA:	
Paket za zimo 2	450
Zatamnjenе zadnje šipe	180
Kovinska barva	500
Paket Innovation	1.550
Jekleno nadomestno platišče	60
Parkirna pomoč	600
Modularno držalo PowerFlex	70
Nosilec za telefon	50