

Opel senator 2.5 E

Lepotna operacija

Prodajna poživitev: spremembe na karoseriji in podvozju!

Ko gre za avtomobile, ki s cenami niso več zmerni, postanejo okusi kupcev neverjetno natančni in izbirčni. To zelo dobro vedo vsi izdelovalci takšnih vozil, pa vendar se oplovcem – pri senatorju in monzi – že nekaj let zatika. Saj ne, da ta dva, limuzina in kupe, ne bi zmogla odigrati vloge hišnih paradnih konj, ampak konkurenca je močna, igrakkanje s prestižom je pa občutljivo; nikoli ne veš, ali ga je premalo – ali preveč!

Zato so, decembra lani, spet poskusili: karoserija (zdaj govorim za senator, velja pa tudi za monzo) je dobila novo porcijo kozmetike, segli so pa tudi pod pločevino, zaradi nekaterih tehniških popravkov. Vse to, seveda, zaradi želje po številnejših kupcih!

MAKE-UP

Pri spremembah, ki so namenjene očem, so se oprijeli navdina, uporabljenega že pri pomlajenem rekordu, dva meseca prej. Pa sta zdaj žarometna močnejše zašiljena proti sredini vozila, letvasta maska pred hladilnikom je pa nižja in je tudi zato videti znatno manjša kot prej. Zadek so oblikovalci privzdignili približno za en centimeter, da je

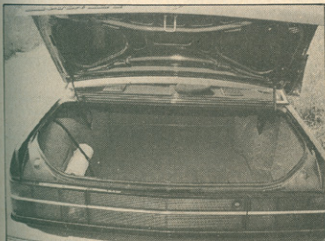


obris vozila izraziteje klinaste oblike. In prostor za zadnjo registrsko številko so – izmed velikih luči – preselili na odbijač. Odbijača sta po novem plastična in vzdržljiva za udarce do hitrosti 4 kilometrov na uro, enake barve kot celo vozi-

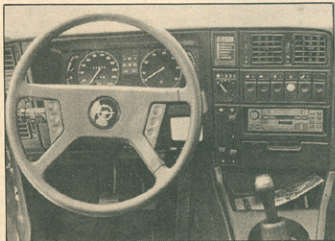
lo in obrobljena z gumasto lektivjo. Prednji odbijač je podaljšan v spojler s hladilnimi režami in izrezoma za meglenki. Varčnim bogatašem bo všeč podatek, da je čisto vsak del odbijača – od jeklenega nosilca do gumaste obrobe – moč

kupiti posamično in se v domači garaži igrati zloženko. Seveda, če je po karambolu to potrebno!

Do lanskega decembra je znašal senatorjev količnik zračnega upora $C_w = 0,42$, po pravkar omenjenih spremem-



Prijateljnik: globel za kovčke



Za voznika: oplovsko ugodje

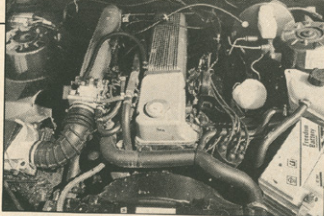
bah pa je upadel na 0,39 (pri monzi je zaradi hvaležnejše kupejevske oblike še ugodnejši: 0,36), kar naj bi prispevalo k manj šumnemu odriivanju zraka in k ugodnejši porabi goriva.

Nič pa niso popravljali prostora za potnike in po pravici rečeno, ga tudi ni bilo potrebno. Oplov senator poznamo (vozili smo, Am 6/1982) in njegova vsebina, hočem reči, po ameriško oblikovana armaturna plošča in skoraj neskončna vrsta opreme, ki že resda meji na prestiž, se nam je dopadla že takrat. Zato je kar prav, da so se zdaj zadovoljili le s temeljiteje oblikovanimi sedeži in z novimi tapetami na njih.

LOOK DOWN!

»Še spodaj pogledjte,« je hotel mož od Opla, ko sem prevzemal testni avto. S tem je hotel oznaniti nove ojačitve sedežnih podnožij, ki naj bi pri čelnih trčenjih dodatno skrbele za življenje potnikov, pa na novo zasnovane hidravlične nosilce motorja, ki preprečujejo, da bi se vzvojni gibi pogonskega agregata prenašali na karoserijo, ter dvojine plinske blažilnike, ki so jih vstavili zaradi ugodnejšega sožitja z vzmetenjem in v celem zaradi hkratnejšega udobja in dobre lege na cesti. Tole, slednje, je bilo že zelo fino delo, kajti senator se je tudi pred tem hvalil z zgledno lego na cesti. Štirikrat posamično obesena kolesa, ki se opirajo na vijane vzmeti in učinkovita stabilizatorja, štirikrat kolovite in spredaj posebej hlajene zavore ter zdaj še na novo okrepjena servovojačevalna naprava volana s 3,5 zavrtjaja od ene do druge skrajne točke, pomenujo moderno podvozje z varnimi in zanesljivimi lastnostmi. Jasno: zaradi zadnjega pogona mora hitri voznik obvladati odzivanje volana, ampak s presenečenji senator že od nekdanj prizanaša in vožnja z njim je lahko tudi športno hitra, ne da bi sopotniki umirali od strahu.

Opel senator je po novem na voljo tudi z dvolitrskim štirikolesnim, ki so si ga sponosidili pri rekordno, še od prej sta



Motor: srednji izmed treh



Oprema: tudi potovalni računalnik

Tehnični podatki

Motor: šestvaljni - štirikotni - vrstni - nameščen vzdolžno nad prednjo premo - vrtna in gib 87,0 x 69,8 mm - Glavna prostornina 2490 kubikov - komoresija 9,2:1 - največja moč 100 kW (136 KM) pri 5600/min - največji navor 186 Nm pri 4600/min - ročni gred v 7. ležajih - odmična gred v glavi (veriga) - elektronsko vzbujavanje goriva (bosch L-jetronic), s prekinjevalnikom - vodno hlajenje - akumulator 12 V, 44 Ah - alternator 910 W - tranzistorski vžig.

Prenos moči: motor spredaj poganja zadnji kolesi - enokolovna suha sklopka - petstopenjski sinhronizirani menjalnik, prestavna ročica na tleh - platišča 6 J x 14 - gume 195/70 HR 14 (pirelli P5).

Voz in obesa: limuzina za 5 obesa - štiri vrata - samonosna karoserija - vsa štiri kolesa na posamičnih obesah,

spredaj vzmetni nogi, prečna vodila, natezne opore, stabilizator - zadaj poševna vodila, vijane vzmeti, teleskopski blažilnik, stabilizator - dvokrožne zavore, kolovite ob vseh štirih kolesih, servo, omejevalnik moči zadaj, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi (ročica med sedežema) - volan s kroglicami, servo, 3,5 zavrtjaja od ene do druge skrajne točke

Mere in teže: dolžina 4,839 m - širina 1,722 m - višina 1,415 m - medosna razdalja 2,683 m - kolotek spredaj 1,443 m, zadaj 1,472 m - najdaljši krog 10,5 m - teža praznega vozila 1370 kg - dovoljena skupna teža 1935 kg - prtljajnik (normno) 500 litrov - posoda za gorivo 75 litrov

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 195 km na uro - pospešek od 0 do 100 km na uro: 11,5 s - poraba goriva (ECE): 7,5/9,7/14,5 litra goriva super na 100 km

mu ostala pa 2,5 in 3,0 litrska vrstna šestvaljnika. Vse tri motorje polnijo Boscheve elektronske naprave za vzbujavanje goriva ter s samodejnimi prekinjevalniki goriva ob odvzetem plinu (LE-jetronic) in vse tri motorje nameščajo vzdolžno nad prednje preme.

Testni avtomobil je pogajal srednji izmed njih, torej 2,5-litrski šestvaljnik, ki ga ob tej priložnosti niso spreminjali in smo ga spoznali že ob prejšnjem testu. Le da so mu tokrat priložili petstopenjski menjalnik, z direktno četrto in z varčevalno peto prestavo, ki prizanaša motorju in gorivu ob enem. Motor, ki zmore 100 kW, oziroma 136 KM pri 5600 vrtljajih v minuti požene 1370-kilogramsko limuzino z mosta do hitrosti 100 kilometrov na uro v okroglih 11 sekundah, pri nas izmerjena največja hitrost pa je bila 196 kilometrov na uro. Malce zmernejša kot prejšnjikrat je bila - seveda na račun pete prestave in aerodinamičnejše oblike - poraba goriva. Takrat smo zapisali testno povprečje 14,6 litra, zdaj pa smo izmerili, ob približno enako ostri vožnji, 13,3 litra goriva na 100 kilometrov. Ostaja pa je ugotovljeno dejstvo: da je ta motor uglajena naprava. ki se rada vrta tudi čez številko 5800, ki je na spodnjem robu rdečega polja vrtljajev, da pa v zgornjem območju ni več zgledno tih, njegova prožnost pa tudi ni tolikšna, da bi se bilo priganjanju vedno mogoče ogniti. Seveda pa je tole že malce razvaženo mnenje, ki od 136 KM pričakuje več odločnosti, čeprav to še zdaleč ne pomeni, da senator s tem motorjem ne zna biti hitra in dovolj poskodbna potovalna limuzina.

Trije motorji omogočajo senatorju ponujati razpon moči (110, 136 in 180 KM), ki v razredu takšnih limuzin pomeni izbiro za zares različne okuse. Torej senatorjeva decembrska predstavitev le ni bila zgolj lepota operacija. Bila je resno prizadevanje, da bi se kupci zanj (in za monzo) izdatneje ogreli.

MARTIN ČESENJ
foto MARJAN ZAPLATIL