

Resnica se vselej na novo izkaže: kadar so že-
pi kupcev – po sili razmer
– preobremenjeni, je to
na avtomobilskem trgu
najprej moč opaziti pri
večjih konfekcijskih il-
muzinah. Daimler-Benz in BMW, če ju omenim le
za primer, takšnih tožav
skorajda ne poznata, zato
pa Fordove granade in
Oplove senatorji včasih
zastanejo na tovarniških
dvoriščih. Potem prodaj-
ni šefi staknejo glave in
si izmisljajo ugodnejše
ponudbe. In opel senator
2.5 E je ena izmed njih!

Da ne bo dvomov: govor je o
normalnem avtomobilskem
trgu, kjer brez ponudbe in
povpraševanja sploh ne gre in
kjer se tovarne trdo naprejajo,
da ustrežijo kupcem.

In tako se je Opla v minulih
dveh letih prijela smola, da je
prodal dosti manj svojih vr-
hunskih modelov, kot pa je to
uspelo konkurenčnim hišam.
Torej je senator 2.5 E tudi ne-
kakšen zasilni izhod.

UDOBJE IN VARNOST

Za opel senator že peto leto
vemo: da je solidna in dovolj
udobna limuzina zgornjega
razreda, ki pa verjetno tudi za-
radi prirojenega oplovstva ne
vzbuja pretirano prestižnih že-
lja. Kijken motorjem z 2,8 in
3,0 litri glibne prostornine
(slednji je na voljo z dvema
zalogama moči, pač glede na
vrsto polnjenga z gorivom) si ni
prislužil nadpovprečnega
ugleda. Zato so 2,8-litrski še-
stvalnik zamenjali z 2,5-litrskim
in obljubili zmernejšo
porabo goriva. To naj bi bila
voda na mlin tistim voznikom,
ki doslej niso segali tako visoko.
Nekakšna vaba torej.

Kajti tudi opel senator 2.5 E je
v celiem zrela limuzina, vre-
dna sosedjev zavisti. Hkrati z
novim motorjem so dodali še
gumaste ustnice na prednji
spoiler, polepšali armaturno
ploščo, izboljšali prednja sedeža
in poskrbeli za več pro-
stora pred zadnjim klopoj. V ZR
Nemčiji stane ta avtomobil
malce več kot 25.000 DM in

Opel senator 2.5 E

Ugodna ponudba

Najšibkejši med največjimi opli: zaradi spodbujanja kupcev in zaradi
nižje porabe goriva

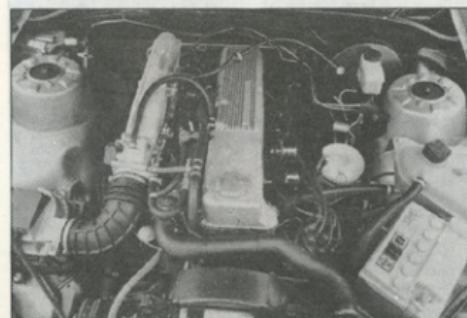


klobuk dol pred opremo, ki je
že všteta v to ceno. Naštevam:
halogenske žaromete, zadjeni-
ske luči z vgrajeno megleenko,
vzvratno ogledalo z notranjim

nastavljanjem, merilniki hitro-
sti, vrtljajev motorja, tempera-
ture hladilne tekočine, goriva
in pritiska olja, ekonometer,
voltmeter, digitalna ura, ogre-
vanja zadnja šipa, samodejno
ugašanje notranje luči (pri-
bilo 10 sekund po tistem, ko
zaprete vrata), servo ojačeval-
nik volana, zglavnika na pred-
njih naslonjalih preproge,

blago na sedežih, po višini na-
stavljuv voznikov sedež in
osrednja ključavnica za vsa
vrata in prtljažnik (z notranjim
gumbom za odklepanje prtl-
jažnega pokrova).

Komur to ni dovolj, lahko
izbira med opremo za poseb-
na doplačila, ki je tako pestra,
da mora zadovoljiti vsakšen
okus. A je tudi brez nje počutje
v tem vozilu zelo ugodno,
seveda tudi na račun kom-
paktnosti karoserije, njenih
zunanjih in notranjih mer,
ubogljive naprave za ogrevanje
in zračenje s štiristopenjs-
kim ventilatorjem in dobre
vidljivosti.



Vrstni šestvalnik: neprožen in premalo varčen

Voznik dobi razmeroma velik, a lahkočen volanski obroč s štirimi prečkami in z dvema vtišnjima stikaloma za trobljo, kratko in natančno prestavne ročico z oplovnim obročkom za zaporo vzvratne prestave, vsa potrebna stikala ob volanu in rahlo vdrito armaturno ploščo, ki je tako dobro zasenčena, da ne verjamem v steklo pred njo, dokler se ga ne dotaknem. Vse je izdelano okusno in lično, čeprav ne tipično nemško – saj ravno notranjost spominja na srednje veliki ameriške limuzine.

Prostora je dovolj, čeprav blaga bilo za prednjima naslonjaloma lahko za centimeter ali dva več. Tudi prednja sedeža sta v celem nadpovprečno udobna, lahko pa bi ju dognali do te mere, da bi bila tudi bočna oprijemljivost učinkovitejša. Ugeja vse tisto, kar k limuzinam sodi – tudi čvrsto zapiranje vrat in zaupljiv občutek varnosti. Navsezadnjie je karoserija zasnovana po novejših varnostnih zahtevah!

Serijska so tudi platišča iz lahke kovine in široke gume na njih. Oboje prispeva k celotni podobi, gume pa k voznim lastnostim. Upoštevaje vse to nam je bil avtomobil zelo všeč.



Armaturna plošča: Oplov stil



SLABOTNO SRCE

Manj navdušenja zasluži motor. To je sicer preskušen agregat, ki so ga vzeli iz komodora in mu za senator namenili 100 kW, oziroma 136 KM pri 5600 vrtljajih v minut. Motorju pomaga k moči Boscheva elektronska naprava za vbrizgovanje goriva, ki nam je konec testa zabilila s temeljito okvaro sredi dolge poti, kar je pomenilo precej čakanja, malce pesačenja in najemninski prevoz do cilja. Nalašč za senator so izboljšali tudi odmično gred in dodali elektronski vžig, ki ne potrebuje vzdrževanja. Eno z drugim obeta zmerno porabo goriva, toda samo v prospectu. Ko smo na koncu potegnili črto, povprečje 14,6 litra na 100 kilometrov ni bilo prav nič zavidanja vredno, pa tudi na posamičnih etapah se je videlo, da porabe ni moč zmanjšati pod debelih 10 litrov na 100 kilometrov, če želite vsaj za prvo silo hitro potovati v varno prehitevanje.

Motor sam po sebi je uglajenje naprava, ki rada vžiga, mirno teče in se oglaša z zdravim zvokom. Med dodatke za senatorjevo okolje je tudi na novo ukrcjena izpušna cev, ki pa je pri testnem avtomobilu povzročala zoprele tresljaje in bobnenje pod trebuhom. Motor je tih do približno 4500 vrtljajev v minut, potlej pa vse odločnejo polni ušes. Rdeče polje na merilniku se začne pri številki 5800, a so ventili kos tudi znatno višjemu območju.





Kdor hoče zares naglo in odločno voziti, bo to lastnost pridno izkorisčal, kajti najugodnejši navor motorja je zastavljen razmeroma visoko, pa je prožnost slabša kot tega šestvaljnika. K sreči je za izbirnežne na voljo (za doplačilo!) tudi petstopenjski menjalnik, ki koristi porabni goriva in boljšim zmogljivostim v nižjih presevah.

Vedeti morata, da opravljata motor in menjalnik razmeroma težko delo, saj tehta prazen senator skoraj 1400 kilogramov, polno obložen pa le malo manj kot dve toni. Toda se zdi motor preslaboten, da bi ugajal zahtevnejšim voznikom. Je pa vseeno dovolj močan, da pospeši vozilo z mesta do hitrosti 100 kilometrov na uro v času, ki ga obljublja tovarna, in da tudi podatek o največji hitrosti ni lažniv.

In tudi toliko moramo reči: očitku, da je motor premalo odločen, bi pritegnili le tisti, ki od svojega avtomobila zares veliko zahtevajo. Za službenne potrebe – in v ta namene so se pri nas senatorji zelo razpasli – pa bi v celoti zadoščali, torej se zdi parmetnejša izbira od tiste, ki jo s trilitrskim motorjem ponuja kikindski partner tovarne Opel.

PRI LEGI: ZGLEDNOST

Ni dvoma: boljšo lego na cesti bi bilo nesmiselno pričakovati. Podvozje je sodobno in z zavorami vred povsem kos teži vozila in voznikovim zahtevam. Prenos moči je klasičen, torej s pogonom na zadnji kolesi, kar pri vihanju na zgor-



Pod zadnjim pokrovom: razkošje v prtljažniku

nji hitrostni meji že po pravilu obeta rahlo spodnašanje zadka in – zaradi tega – sprotno odvzemanje volana. Toda volan je lahkokoten, ubogljiv in neposreden (vse tri lastnosti so dobrodoše tudi v mestni gnezčil), vzmetenje je enako kos udobju na neravnih tleh in temsnemu prileganju k cesti ko gre za športnejšo vožnjo, zavore pa, štirikrat kolutne in sprejed dodatno hlajene, so se nam zdele neutrudljive.

Ker je prtljažnik zares velik, ga je moč uporabiti tudi za težje tovore, takšnim potrebam na ljubo, pa tovarna po želi opremi senator z napravo za izravnavanje višine vozila. Koristna reč za tiste, ki potujejo s polno obloženim vozilom.

In s tem opomil daleč potovani ni nikaknpr naporen, celo za štiri ali pet ljudi v vozilu ne. Malce problematičen postane le na zelo spolzki cesti, ampak tudi to je davni greh takšne zaslove, ki mu več kot do te mere ni mogoče biti kos. Saj so vsa štiri kolesa posamično

obešena, v vzmetnima nogama sprejed in z miniblok vijačnimi vzmetni zadaj. Dva stabilizatorja pomagata krotiti pretirano nagibanje karoserije.

Gleda na vse, kar daje, gleda na tisto, kar je moč še dokupiti, in gleda na tovorniško ceno je opel senator 2.5 E ugodna ponudba. Cene za naše tržišče še ni, a tudi če ne bo pretirano visoka, velja reč: službene vožnje v naši deželi so le redkokdaj tako zelo zahtevne, da bi bilo potrebno zavojijo tega segati po visokem avtomobilskem razredu. In če pogledam kar pri isti hiši: tudi z rekordom se lahko daleč pride! Pa vseeno kaže, da je senator vse bolj naš delegatski avtomobil. Menda zaradi zahtevnih okusov, takoj vsaj kaže.

MARTIN ČESENJ
Foto: MARJAN ZAPLATIL

Tehnični podatki

Motor: šestvaljni – štiritaktni – vrtni – nameščen vzdolž nad prednjim premo – vrtina in gib 87,0 mm x 89,8 mm – gibna prostornina 2490 kubikov – kompresija 9,2:1 – največja moč 100 kW (136 KM) pri 5600/min – največji navor 185 Nm (18,9 kpm) pri 4600/min – ročična gred v 7 ležajih – odmična gred v glavi (veriga) – elektronsko vbrizgavanje goriva (bosch L-jetronic) – mazanje pod pritiskom, oljni filter v glavnem toku – vodno hlajenje s črpalko, termostatom in ventilatorjem – akumulator 12 V, 44 Ah – alternator 770 W – brezkontaktni tranzistoriki vžig

Prenos moči: motor sprejed poganja zadnji kolesi – enokolutna suha sklopka – štiristopenjski sinhronizirani menjalnik – prestava ročica na tlem – platična 6 J X 14 – gume 195/70 HR 14 (michelin XVS).

Voz in obese: limuzina za 5 oseb – štiri vrata – samonosna karoserija – vsa štiri kolesa na posamičnih obesah – sprejed vzmetni ногi, prečna vodila, natezne opore, stabilizator – zadaj poščeva vodiča, vijačne (miniblok) vzmeti, teleskopski blažiniki, stabilizator – dvokrožne zavore, kolutne ob vseh štirih kolesih, sprejed posebnej hlajene, servo, omejevalnik moči zadaj – ročna zavora na zadnji kolesi, ročica med sedežema – volan z kiklicami, servo, 3,5 zavrtjava od ene do druge skrajne točke Mere In težo: dolžina 4,811 m – širina 1,728 m – višina 1,415 m – medosna razdalja 2,683 m – kolotek sprejed 1,443 m, zadaj 1,472 m – rajdin krog 10,5 m – teža praznega vozila 1370 kg – dovoljena skupna teža 1900 kg – prtljažnik 500 litrov(tovarna) posoda za gorivo 70 litrov.

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 190 kilometrov na uro – pospešek od 0 do 100 km na uro: 11,5 s – norma porabe goriva (ECE): 8,1/10,4/14,5 litra goriva super na 100 km.