

Veliki test Opel Signum 3.0 V6 CDTI Elegance

Dnevna soba

Ste se že kdaj vozili v dnevni sobi? Ne? No, v novem Opelovem Signumu se bosta zadnja dva potnika zelo približala tovrstnim občutkom, saj se bosta, nameščena vsak v svojem fotelju, počutila tako domače, kot bi sedela v domači dnevni sobi.

Besedilo Peter Humar Foto Aleš Pavletič

Če smo čisto odkriti, morda celo bolje kot v domači dnevni sobi. Njuna fotelja sta namreč nastavljava, kar za večino povprečnih sobnih foteljev ne velja. Tako ju lahko pomikate za 130 milimetrov vzdolž kabine in jima celo nastavljate naklon sedežnega naslona od povsem pokončne lege do sproščujoče zleknjenega položaja. Pri tem naj poudarimo, da je takrat, ko sta sedeža pomaknjena povsem nazaj, kolenom zadnjih dveh potnikov podarjeno kar

130 milimetrov več prostora kot v Vectri. Medtem ko bodo nekateri morda presenečeni nad primerjanjem Signuma z Vectro, drugi nad tem niti ne bodo tako zelo presenečeni. Slednji so namreč eni tistih, ki so zelo dobro obveščeni o skupnih lastnostih obeh omenjenih avtomobilov, in vedo, da sta sprednja dela obeh avtomobilov do srednjega stebrička tako rekoč enaka, medtem ko prave razlike nastopijo šele od stebrička B naprej.



Pet odlagalnih prostorčkov na stropu je pogojno uporabnih.

Pri zadnjih sedežih opisujemo samo dva

fotelja. To je zato, ker je pručka med foteljema prej zasilni izhod kot sedež.

Najbolj opazna sta različna zaključka zadkov, tisti pri Signumu se zaključijo s pokončnim pokrovom prtljažnika v obliki kombija, pri Vectri pa zaradi položnega pokrova prtljažnika dosti bolj limuzinsko. Zanimiva sta tudi Signumova zajetna zadnja stebra C, ki pa pri pogledu nazaj presenetljivo malo motita. Trik je v tem, da sta vzglavnika zadnjih foteljev ravno v isti liniji pogleda kot oba stebra, povrh vsega pa je še zadnja šipa dostojnih mer, zaradi česar je pregled nad dogajanjem za vozilom dovolj dober.

Morda na prvi pogled ne tako zelo izstopajoča je dolžina zadnjega para

vrat, ki so pri Signumu občutno daljša. Podaljšana vrata pomenijo seveda predvsem večjo odprtino, ki omogoča bolj sproščeno in lažje vstopanje ter izstopanje v oziroma iz vozila. Razlika v dolžini vrat je posledica Signumove medosne razdalje, ki je zajetnih 130 milimetrov daljša kot pri Vectri (2700 proti 2830). Vseh 13 centimetrov pa je porabljenih samo za že opisano udobje zadnjih potnikov. In če upoštevamo še dejstvo, da je Signumova karoserija od Vectrine daljša za vsega 40 milimetrov, so morali Opelovi inženirji manjkajočih 9 centimetrov vzeti nekje drugje, kar

so tudi storili. Če se spomnimo in upoštevamo, da sta Vectra in Signum do srednjega stebrička enaka, je torej edino preostalo mesto v avtomobilu, kjer so Opelovci lahko sploh kaj vzeli, prtljažni prostor. Ob pogledu med tehnične podatke ugotovimo, da je slednji v osnovni postavitvi shujšal kar za 135 litrov (s 500 litrov se je zmanjšal na vsega 365). Res pa je, da lahko z vzdolžnim pomikanjem zadnje klopi potnikoma ukradete vzdolžne centimetre, ki se tako pojavijo v prtljažnem predelu vozila. V »najslabšem« primeru bosta imela zadnja potnika na razpolago še vedno toliko kolenskega prostora kot potniki v Vectri, le da bo takrat v Signumu za sedeži na voljo 50 litrov

več prtljažnega prostora kot v Vectri, torej kar 550 litrov. Ker pa pri ocenjevanju prtljažnega prostora ne štejeta samo prilagodljivost in prostornost, ampak tudi uporabnost ponujenega prostora, so Opelovi inženirji dobro poskrbeli tudi za to.

Tako je dno prtljažnika povsem ravno tudi pri poklopljenih zadnjih sedežih. Slednje je omogočila posebna zasnova mehanizma zadnjih sedežev, imenovana FlexSpace. Ob preklapljanju se namreč sedalni del zadnjega sedeža rahlo posede in tako naredi prostor za poklopljeni naslon sedeža. Kdor s tem še vedno ne bo zadovoljen, je Opel tudi v Signuma vgradil sovoznikov sedež, ki se mu enako kot

pri Vectri le prekucne naslon in s tem sprost nakladalni prostor, dolg več kot 2,6 metra.

Najbrž ste opazili, da smo pri opisovanju zadnjih sedežev vedno omenjali le dva potnika in le dva fotelja namesto treh. To je zato, ker je pručka, vgrajena v sredino med fotelja, v nasprotju z njima dosti ožja, zelo trdo oblažena in zaradi posebnega sistema prevračanja sedalnega dela nekoliko dvignjena. Zaradi tega je sredinski »sedežek« namenjen le zasilnemu prevozu pete osebe, ta pa mora biti povrh vsega še zmerne višine. Da slednja ne sme biti večja od 1,75 metra, potrjuje tudi Opel z nalepko, ki je skrita pod vpenjalnima mestoma za peti varnostni pas.



1. Armaturna plošča v Signumu je enaka Vectrini, morda tudi zato napis Signum na pragu pod prednjimi vrati. 2. Sistem zadnjih sedežev FlexSpace izboljšuje prilagodljivost in uporabnost prtljažnega prostora, zaščitna mrežica na zadnjih vratih ščiti potnike pred soncem, vstopanje skozi veliko vratno odprtino je enostavno, na zasilni srednji pručki lahko sedi največ 1,75 metra visok posameznik.

Drugo mnenje

Vinko Kernc Dobro je, da je tudi Signum zelo prepoznavno oplovski, da se drži oblikovalske tradicije zadnjih let. Ne vem pa, če bo prav hladna in brezosebna oblika ključno (pozitivno) vplivala na prodajo. Materiali in ergonomija so sicer dobri, ampak v avtomobilu se ne počutim prijetno.

Matevž Korošec Da je vse skupaj pravzaprav le podaljšana Vectra, človek ne občuti. Signum je občutno bolj prostoren, prestižen, uporabnejši, ko pomislim na zadnji del avtomobila, in ne nazadnje tudi zmogljivejši. Trilitrski dizel namreč svoje delo opravlja odlično, le šeststopenjski ročni menjalnik nekako ne sodi zraven.

Aljoša Mrak Če bi si ga kupil, bi izbral prav trilitrski motor CDTI. Prvi kilometri vožnje so minili, ne da bi se sploh zavedel, da je pod motornim pokrovom dizel, saj pri mestni vožnji slišiš le šum gum. Pa še gre »kot sneta sekira« ... Žal pa osebno mislim, da bo zaradi neizrazite oblike prepričal le dosedanje voznike Oplovih avtomobilov. Torej že prepričane!

Ko smo se tako prebili od prtljažnika do prednjih dveh sedežev, se ustavimo še pri slednjih. Podobno kot zunaj je Signum tudi znotraj do vključno prve vrste sedežev povsem enak Vectri. In morda je prav ta podobnost (beri: enakost) kriva, da so Oplovci pod

bra nastavljenost voznikovega delovnega prostora, imitacija lesa na armaturi in vratih, dovolj kakovostni materiali in izdelava, učinkovita deljiva samodejna klimatska naprava in s stališča odlagalnih prostorov za drobnarije povprečna uporabnost potniškega prostora.

Isuzujevih 130 kW (177 KM) in 350 Nm iz treh turbodizelskih litrov sta vsaj dva (nemška) tekmeca pošteno potolkla z več kot 200 »konji« in s še bolj poskočnimi 500 njutonmetri največjega navora.

prednjimi vrati na prag pripeli kromani napis Signum, saj bi v nasprotnem primeru voznik in sovoznik lahko mislila, da vstopata »le« v Vectro namesto v Signuma.

Enakost s sestro pomeni, da iz nje izhajajo razmeroma dobra splošna ergonomija, povprečno do-

Seveda se bodo ta trenutek na ves glas pritožili Oplovci, češ da ima Signum poleg že vseh iz Vectre bolj ali manj uporabnih odlagalnih prostorčkov dodatnih pet odlagalnih predalčkov na stropu. Seveda bo njihova pritožba upravičena, a le do neke mere. Može pri Oplu,



povejte nam, kaj natančno naj bi povprečen uporabnik odložil v pet stropnih predalčkov? Sončna očala, v redu, kakšen svinčnik in majhen blok papirja, tudi v redu. In zdaj, kaj še? Recimo CD-je! Ne bo šlo, ker je tudi največji predalček premajhen. Kaj pa zemljevidi? Lepo vas prosim, saj še za CD-je ni dovolj prostora. Kaj pa telefon? Pri ravnanju z njimi igra vlogo tudi osebno prepričanje, a mi jih rajši nismo odlagali tja, saj se le vozijo po predalčkih in ropotajo, povrh vsega pa je tudi seganje po zvoncečem telefonu nerodno opravilo. Ploščica za cestnino ABC. No, to bi tudi še šlo, od tu naprej pa ideje presahnejo. Vsaj nam!

V testnem avtomobilu je bil menjalnik ročni šeststopenjski in po lastnostih značilno oplovski. Kaj to pomeni? To, da ima prestavna ročica dovolj kratke in natančne

gibe, da to ne povzroča težav. Zato pa je toliko večji kamen spotike Oplovih menjalnikov njihovo vztrajno upiranje hitrim pretikanjem. In če se spomnimo še Renaultovega Vel Satisa, ki je bil opremljen z enakim motorjem (prav tako sposoben pri japonskem Isuzuju) in se je njegova povezava s samodejnim menjalnikom izkazala kot zelo dobra rešitev, ne vidimo razloga, da se ne bi dobro izkazala tudi v manjšem Signumu.

Kljub 130 kilovatom (177 konjskim močem) in 350 njutonmetrom pa Signum 3.0 V6 CDTI ni namenjen preganjanju skozi ovinke, ampak predvsem hitremu nabiranju kilometrov po avtomobilskih cestah. Že res, da zmogljivostni »dosežek« Isuzujevega trilitrskega turbodizelskega motorja danes ni nič posebnega, saj ga vsaj dva (nemška) tekmeca pošteno



1. Zaščitna mreža je dobrodošla pri prevažanju večjega tovora. 2. Nakladalni rob je visok 570 mm, uporabnost podpovprečno velikega osnovnega prtljažnika izboljšuje sistem zadnjih sedežev FlexSpace.

potočeta z več kot 200 »konji« in s še bolj poskočnimi 500 njutonmetri največjega navora, toda sama povprečnost številok o zmogljivosti Signumovega motorja ne moti. Navsezadnje so lahko hitrostna povprečja brez večjih težav zelo blizu vrednosti 200 km/h. In če »le« povprečna prožnost in moč motorja ne motita tako zelo, pa toliko bolj moti njegova šibkost med speljevanjem, zlasti v klanec. Takrat morate odločneje pritisniti na stopalko za plin in biti hkrati pozorni tudi pri ravnanju s sklopko, saj se v nasprotnem primeru lahko hitro zgodi, da boste ponovno segali po zagonem ključu.

Omenili smo že Signumovo podvozje, pisali smo tudi o prednostih, ki jih ima podaljšana izvedba Vectrinega podvozja, nismo pa se še »spotaknili« ob občutke z vožnje. No, naj tudi pri teh zapišemo, da so bolj ali manj enaki ali vsaj podobni tistim iz Vectre.

Za čvrsto nastavitve vzmetenja je največji trn še vedno prema-

lo učinkovito prestrezanje površinskih nepravilnosti na površino zakrpanih cestah. Enako kot pri manjši sestri je tudi v Signumu moteče pozibavanje karoserije med vožnjo čez dolge cestne valove na avtomobilskih cestah. Res pa je, da je glede tega Signum v rahli prednosti v primerjavi z Vectro, saj daljša medosna razdalja zmanjša pozibavanje, a ga na žalost ne odpravi v celoti. Čeprav Signumovo osnovno poslanstvo ni dinamična vožnja skozi ovinke, se za trenutek ustavimo še pri tem, saj nikoli ne veste, kdaj se vam bo mudilo na službeni sestanek ali kosilo, do cilja pa ne vodijo vedno le ravne ceste. Če dolga zgodba malo skrajšamo: če ste kdaj pognali Vectro skozi ovinke, veste tudi, kako se med njimi znajde njen brat. Torej, karoserija se kljub čvrstemu vzmetenju v ovinkih zaznavno nagiba, meja zdrsa je postavljena visoko, če pa jo prekorajčite, vam priskoči na pomoč serijsko vgrajen sistem ESP. Omenimo še volanski mehanizem, ki je sprejemljivo odziven (pomaga mu tudi

17-palčna obutev), a premalo povratno poveden.

Najpomembnejši značilnosti sodobnih turbodizlov so podobne zmogljivosti kot pri avtomobilih z bencinskimi motorji, toda manjša poraba goriva. Zelo podobno velja tudi za Signuma 3.0 V6 CDTI, a s pripetim drobnim tiskom. Nenehno draženje 177 »konj« (130 kilovatov) in 350 njutonmetrov zahteva svoj davek, ki se mu reče povečana poraba goriva. Ta je bila sicer na testu z izmerjenimi 9,5 litra na 100 prevoženih kilometrov, ob upoštevanju zalog motorja, sprejemljiva in razumljiva, toda kadar se nam je resnično mudilo in so povprečne hitrosti krepko presegale hitrostne omejitve naših cest, se je povprečna poraba povečala tudi do 11,7 stokilometrskega litra plinskega olja. Ko smo načrtno varčevali z gorivom, je ta padla na komaj 7,9 litra na 100 kilometrov. Skratka, toleranca porabe goriva je razmeroma velika, kje znotraj nje se boste nahajali vi, pa je seveda popolnoma vaša odločitev.

Popolnoma vaši odločitvi pa je prepuščen tudi nakup Signuma. Ali je ta cenovno ugoden ali ne, je težko govoriti, sploh kadar niste kupec. Najbrž vsi dobro poznate rek, da je razpolagati s tujim denarjem najlažje, a nekaj je gotovo. Signum je dražji od Vectre (upoštevamo predpogoj, da sta oba enako motorizirana), toda če vržemo na tehtnico vse pluse in seveda tudi kakšen minus, ki jih je Signumova zasnova prinesla v rahlo nategnjeno Vectrino karoserijo, potem se račun izide v korist Signuma. Če je ta opremljen še s trilitrskim turbodizelskim motorjem in po možnosti s samodejnim menjalnikom, potem resnično ne morete zgrešiti veliko. To je seveda, če ste zaprišeženi Oplovec in razmišljate o nakupu vozila, kot je Signum. Če vas Opldi do danes še niso prepričali, potem vas zelo verjetno tudi Signum ne bo, a nikoli ne recite nikoli. Navsezadnje, ali ste se že kdaj peljali na nedeljski izlet v dnevni sobi? ■

KOLIKO STANE	SIT
Dodatna oprema	
Samodejno prilagajanje višine vozila od tal	151.500
Gretje prednjih sedežev	89.000
Preklapljiv naslon sovoznikovega sedeža	29.000
Sistem za pomoč pri parkiranju	131.000
Stikalo za dnevne luči	13.800
Nekateri nadomestni deli	
Prednji žaromet s smernikom	58.000
Prednja meglenka	20.000
Prednji odbijač	136.300
Okrasna maska	13.000
Prednja šipa	84.700
Znak	3.000
Prednji blatnik	42.500
Zadnji odbijač	108.500
Zunanje ogledalo	55.700

Tabela konkurence	Opel Signum 3.0 V6 CDTI	Audi A4 Avant 2.5 V6 TDI	Mercedes-Benz C-T 270 CDI	Volkswagen Passat Variant 2.5 V6 TDI Comfortline
Model	Opel Signum 3.0 V6 CDTI	Audi A4 Avant 2.5 V6 TDI	Mercedes-Benz C-T 270 CDI	Volkswagen Passat Variant 2.5 V6 TDI Comfortline
motor (zasnova)	6-valjni - V-66°	6-valjni - V-90°	5-valjni - vrstni	6-valjni - V-90°
gibna prostornina (cm³)	2958	2496	2685	2496
največja moč (kW/KM pri 1/min)	130/177 pri 4000	120/163 pri 4000	125/170 pri 4200	120/163 pri 4000
največji navor (Nm pri 1/min)	370 pri 1900-2800	350 pri 1500-3000	370 pri 1600-2800	350 pri 1500-3000
dolžina × širina × višina (mm)	4636 × 1798 × 1466	4545 × 1772 × 1428	4541 × 1728 × 1466	4682 × 1746 × 1498
največja hitrost (km/h)	221	224	224	222
pospešek 0-100 km/h (s)	9,4	9,0	9,3	9,3
poraba goriva po ECE (l/100 km)	10,2/5,8/7,4	9,7/5,4/6,9	9,7/5,6/7,1	9,9/5,4/7,0
cena osnovnega modela (SIT)	6.924.000	7.863.777	8.707.000	7.670.000

Opel Signum 3.0 V6 CDTI Elegance

CENA: [Opel Marketing]
OSNOVNI MODEL: 7.330.000 SIT
TESTNO VOZILO: 8.787.000 SIT
Moč: 130 kW (177 KM)
Pospešek: 9,3 s
Največja hitrost: 220 km/h
Povpr. poraba: 9,5 l/100 km

Garancija:

2 leti brez omejitve prevoženih kilometrov splošne garancije, 12 let garancije za prerjavenje, 1 leto mobilne garancije
Predvideni redni servisi:
menjava olja na 50.000 km
sistematični pregled na 50.000 km
Ali glede na servisni računalnik

Stroški vozila do prevoženih 100.000 km (v SIT):

redni servisi, delo:	35.400	obvezno zavarovanje (2):	536.800
material:	99.120	kasko zavarovanje (2):	1.209.200
gorivo	1.552.300		
gume (1):	856.000	Skupaj:	9.938.820
izguba vrednosti po 4 letih:	5.650.000	Strošek za prevoženi km:	99,4 SIT/km

(1) - upoštevali smo 2 kompleta letnih gum in 2 kompleta zimskih gum
(2) - predvidoma voznik takšnega vozila prevozi 100.000 km v 4 letih

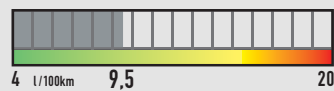
NAŠE MERITVE

Vozne lastnosti

Pospeški	s
0-80 km/h:	6,4
0-100 km/h:	9,3
0-120 km/h:	13,4
0-140 km/h:	18,0
1000 m z mesta:	30,8 (168 km/h)
Prožnost	s
50-90 km/h (IV.):	14,3
80-120 km/h (V.):	9,7

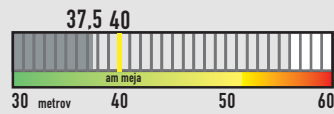
Največja hitrost 220 km/h (VI. prestava)

Poraba goriva l/100 km
najmanjše povprečje 7,9
največje povprečje 11,7
skupno testno povprečje 9,5



Trušč v notranjosti	dB
Prestava	III. IV. V. VI.
50 km/h	58 56 56 56
90 km/h	64 61 60 60
130 km/h	66 65 64
Prosti tek	40

Zavorna pot m
od 100 km/h:
(AM meja 40 m)



Napake med testom

- brez napak

Zmogljivosti:

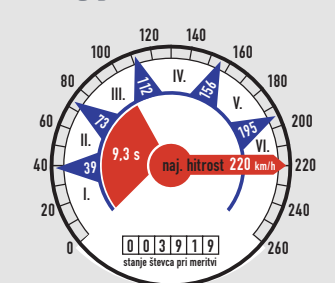
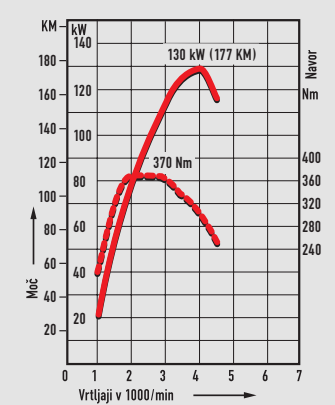


Diagram motorja:

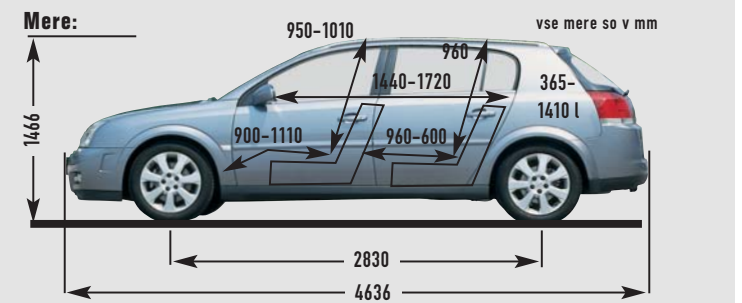


Užitek v vožnji:

Če ste »obsojeni« na zadnji sedež, potem vam ne bo hudega, v nasprotnem primeru si boste želeli več komunikativnosti krmilnega mehanizma, več motornega navora in samodejnega menjalnika.

TEHNIČNI PODATKI

Motor: 6-valjni - 4-taktni - V-66° - dizelski z neposrednim vbrizgom - nameščen spredaj prečno - vrtna in gib 87,5 × 82,0 mm - gibna prostornina 2958 cm³ - kompresija 18,5 : 1 - največja moč 130 kW (177 KM) pri 4000/min - srednja hitrost bata pri največji moči 10,9 m/s - specifična moč 43,9 kW/l (59,8 KM/l) - največji navor 370 Nm pri 1900-2800/min - 2×2 odmični gredi v glavi (zobati jermen/zobniški prenos) - po 4 ventili na valj - vbrizg goriva po sistemu skupnega voda - turbinski polnilnik na izpušne pline - hladilnik polnilnega zraka. **Prenos moči:** motor poganja prednji kolesi - 6-stopenjski ročni menjalnik - prestavna razmerja I. 3,770; II. 2,040; III. 1,320; IV. 0,950; V. 0,760; VI. 0,620; vzvratna 3,540 - diferencial 3,550 - platišča 6,5J × 17 - gume 215/50 R 17 W. kotalni obseg 1,95 m - hitrost v VI. prestavi pri 1000/min 53,2 km/h. **Voz in obese:** kombilimuzina - 5 vrat, 5 sedežev - samonosna karoserija - spredaj posamične obese, vzmetne noge, trikotna prečna vodila, stabilizator - zadaj posamične obese, prečna vodila, vzdolžna vodila, vijajne vzmeti, teleskopski blažilniki, stabilizator - zavore spredaj kolutne (prisilno hlajene), zadaj kolutne (prisilno hlajene), mehanska ročna zavora na zadnji kolesi (ročica med sedežema) - volan z zobato letvijo, servo, 2,8 zasuka med skrajnima točkama. **Mase:** prazno vozilo 1670 kg - dovoljena skupna masa 2185 kg - dovoljena masa prikolice z zavoro 1700 kg, brez zavore 750 kg - dovoljena obremenitev strehe 100 kg. **Zmogljivosti (tovarna):** največja hitrost 221 km/h - pospešek 0-100 km/h 9,4 s - poraba goriva (ECE) 10,2/5,8/7,4 l/100 km



Zunanje mere: širina vozila 1798 mm - kolotek spredaj 1524 mm - zadaj 1512 mm - rajdni krog 11,8 m. **Notranje mere:** širina spredaj 1490 mm, zadaj 1490 mm - dolžina sedalnega dela prednji sedež 460 mm, zadnja klop 500 mm - premer volanskega obroča 385 mm - posoda za gorivo 60 l.

Prostornina prtljažnika izmerjena z AM standardnim kompletom 5 kovčkov Samsonite (skupno 278,5 L):
1 × nahrbtnik (20 l), 1 × letalski kovček (36 l),
2 × kovček (68,5 l).

Pomembnejša serijska oprema: čelni varnostni blazini spredaj - bočni varnostni blazini spredaj - varnostni zavesi vzdolž celotne kabine - ABS - sistem za pomoč pri zaviranju - TC plus - ESP plus - servo volan - (samodejna) klimatska naprava - pet vzglavnikov, od tega štiri aktivni - 5 tritočkovnih varnostnih pasov - električni pomik vseh stekel - ogrevani vzvratni ogledali - radijski sprejemnik - naslon za roke spredaj - tipalo za dež

HVALIMO IN GRAJAMO

- motor
- prostornost na zadnjih sedežih
- lega
- prilagodljivost in uporabnost prtljažnika
- šibkost motorja pri speljevanju
- menjalnik se upira hitrim pretikanjem
- vodljivost
- osnovna prostornost prtljažnika
- peta zasilna pručka
- prekratek svetilni snop ksenonskih žarometov