

## Vozili smo

### OPEL SINTRA

Zgodba se začne takole: nekega lepega dne v začetku leta 1993 je Oplov inženir Horst Bartsch zložil svoje kovčke, ženo in sinove v letalo ter se podal v »deželo brezmejnih možnosti«. Ne, ni se sprl s šefom in ni šel na dopust; triletna preselitev v ZDA je bila njegova službena naloga. Ta je zdaj opravljena, sintra, prvi Oplov limuzinski kombi pa nared za proizvodnjo.

Sintra nosi Oplove oznake: blisk na nosu in napis na zadku. In gospod Bartsch seveda še zdaleč ni bil edini oplovec, ki jo je pomagal ustvarjati. Tudi krepak del testnih voženj je sintra opravila v Evropi: za zavorna naprežanja na alpskih klancih, za hitrostno vzdržljivost na nemških avtomobilskih cestah in za vodljivost na ovinkih Nürburgringa. A v bistvu je sintra ameriški avtomobil: General Motors, h kateremu Opel spada, bo z njo nadomestil ostarele (vzporedne) modele: pontiac transsport, chevrolet lumina in oldsmobile silhouette. Ti so se ameriškim gospodinjam zdeli preveč futuristični in izza volana preslabo pregledni. Zato je sintra evropsko-ameriški kompromis: krajša in ožja ob pravkar omenjenih trojčkov, ob večjih medosni razdalji in višini pa prostornejša od njih. Hkrati je malce večja od evropskih četverčkov (Fiat/PSA) in malce manjša od ameriškega voyagerja.

Recept nastajanja je seveda kooperacijski, po zgledu podobnih evropskih sodelovanj (vštevši tudi



VW/Ford), kar je v tem primeru izračunsko jasno: prisotnost General Motors zagotavlja približno desetkrat večjo (letno 250.000 vozil) prodajo sintre, kot bi jo zmožgel uresničiti zgolj Opel. In tako se vse skupaj že vnaprej izide.

Opel sintra je torej nov, nič kaj dosti inovatorski, ampak svež in prijeten član kluba limuzinskih kombijev: z modernim topim nosom, brez drznosti nagiba prednje šipe, z dvojimi običajnimi in dvojimi drsnimi bočnimi vrati ter z vrati na zadku, od vrha do tal. Dolgočasje dolge strehe razbijata integrirana prtljažna nosilca, praznost bokov pa čokate bočne obrobe, kot optični nadaljevanji obeh odbijačev. Notranjost je tudi

v sintri (tako kot pri večini podobnih vozil) predvsem kombinacija prostora, sedežev in morebitne prtljage. Sintra je avtomobil za največ osem (če je v tretji vrsti klop) ali sedem (če sta tam sedeža) ljudi. Nameščanje, prestavljanje, zgibanje in sukanje sedežev (kadar ti niso elektrificirani) je silno preprosto in zelo prijavno. Če je kak sedež v avtu odvečen, ga lahko nadomestite (seveda po svoji izbiri in za poseben denar) z mini hladilnikom za popotni pijačo in hrano. In če je sedežev še vedno preveč, je njihov prostor mogoče postopno odstopati prtljažnim željam. S tem zmore prtljažnik narasti od osnovnih 460 do končnih 3763 li-



# DO YOU SPEAK GERMAN?

trov (ko sta v avtu le še prednja sedeža). In ker je notranost sintre dosti bolj limuzinska kot kombijevska (vštevši prikladnost drobnarijskih odlagališč in temeljitost ter ličnost končne obdelave), je to predvsem ugoden potovalni avtomobil. Še sploh, če sedite spredaj, kjer sta sedeža dovolj visoka, da je ergonomija sproščujoča (zadaj je te višine nekaj manj, pa je treba sedeti z bolj upognjenimi nogami), in še sploh, če ste voznik.

Oplovski kokpit je pregleden, dovolj bogato založen ter do stikal in ročic lahko in logično dostopen, vidljivost na vse strani je dobra, nastavljanje sedeža, najsi bo ročno (oprema GLS) ali električno (oprema CD), pa dovolj po merah različnih človeških višin in okusov.



Pravkar zapisanim opremama pripadata – posamično in v istem vrstnem redu – dva bencinska motorja: 2,2-litrski šestnajstventilski štiri-valjnik z dvema gredema zoper tresljuje in s serijsko pritaknjnim petstopenjskim ročnim menjalnikom ter 3,0-litrski V6 (spojen pri omegi MV6, a z zmanjšano močjo), ki mu streže štiri-stopenjska prestavna avtomatika. Turbodizel z 2,2 litra gibne prostornine in neposrednim vbrzganjem goriva bo na voljo šele čez približno leto dni.

Podvozje je moderno (spredaj vzmetni nogi, zadaj poltoga prema), udobno, a dovolj čvrsto tudi za ostrejšo vožnjo. Sintra je, navkljub ameriškemu poreklu, evropsko okreten in vodljiv avtomobil. Ker je – na račun uporabljenih lahkih materialov, na primer aluminijasti prednji pokrov in magnezijevi sedežni podstavki – razmeroma lahka, sta ji tudi motorja, ko gre za pospeševalne in prožnostne zmogljivosti, zlahka kos, aerodinamika karoserije ( $C_x = 0,34$ ) pa prispeva h končnim hitrostim obeh različic in k varčnosti, ko gre za gorivo.

Moderna je tudi serijska oprema sintre, ki obsega klimatsko napravo, osrednjo ključavnico z daljinskim vodenjem in lahka platišča (GLS), pa še pomično streho, radio, tempomat, potovalni raču-

nalnik in samodejno nastavljanje višine vozila od tal (CD). Obakrat serijski je tudi prispevek k varnosti potnikov: zračni vreči, zategovalniki varnostnih pasov in vzdolžne ojačitve v bočnih vratih.

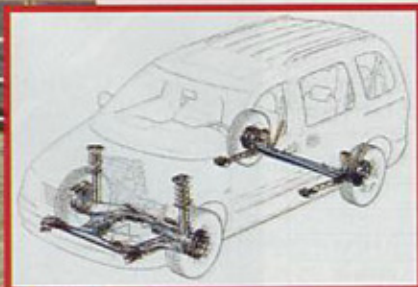
Sintra so namenili tovarniške trakove (GM) v Doravillu, Georgia, njeno evropsko razkladalnišče pa bo v belgijskem Antwerpnu, torej se bo na tej poti srečevala s cadillacom cantero (alias opel omega MV6), ki potuje v nasprotni smeri.

V Nemčiji bo sintra naprodaj že letos novembra, za ceni 46.000 DEM (GLS) in 59.900 DEM (CD), v drugih evropskih deželah pa postopoma, do začetka prihodnjega leta.

\*\*\*

Znanje nemščine v njej seveda ni obvezno, Oplove ameriškosti pa tako in tako ne bo mogoče prezreti. Saj je sintra tudi noče skriti.

MARTIN ČESENJ



Opel sintra	2.2 16V GLS	3.0 V6 CD
motor (zasnova)	štiri-valjni, vrstni	šestvaljni, V-oblike
vrtna in gib (mm)	86,0 x 94,6	86,0 x 85,0
gibna prostornina (ccm)	2198	2962
kompresija	10,5:1	10,8
največja moč (kW/km pri 1/min)	104 (141) pri 5400	148 (201) pri 6000
največji navor (Nm pri 1/min)	202 pri 2600	260 pri 3600
odmična gred (pogon)	2, v glavi	2x2, v glavah
Število ventilov za valj	4	4
polnjenje z gorivom, vžig	elektronsko vbrzganje in vžig	
hlajenje	vodno	
menjalnik (število prestav)	ročni, 5	samodejni, 4
prednja prema	vzmetne noge, prečna vodila, stabilizator	
zadnja prema	prečna vzvojna in vzdolžna vodila, vijačne vzmeti, Parhardovdrog, teleskopski blažilniki	
zavore spredaj	kolturne, prisojno hlajene, ABS	
zavore zadaj	kolturne, ABS	
volan	z zobato letvijo, servo	
platišča	6j x 15	
gume	205/65 R 15	
teža praznega vozila (kg)	1695	1784
dovoljena skupna teža (kg)	2345	2430
medosna razdalja (mm)	2845	
dolžina x širina x višina (mm)	4670 x 1830 x 1757	
prtljažnik (litri)	460 - 3763	
posoda za gorivo (litri)	70	76
največja hitrost (km/h)	189	201
pospešek 0 - 100 km/h (s)	12,7	10,8
poraba goriva po ECE (l/100 km)	6,3/8,3/10,7	8,0/10,0/13,6
vrsta goriva	neovinčeni bencin super	