

Vi že ne

Po nekaj dneh, preživetih v Speedsterju, sem končno popustil in ga za nekaj uric prepustil kolegu, ki mi je v zameno - da se bom lahko prevažal okrog - odmeril majhen avtomobil z oznako GTI, ki je bil prav tako pri nas na preizkušnji. Sedel sem torej v ta nič krivi »običajni« avtomobil - nekam, zadelo se mi je v drugo nadstropje kot kak voznik kombajna, - prijel za volan - prevelik, tovarnjakarski volan, obupno premehak s servoolajševalnikom - in se gugajoč kot nekoč vozniki Amijev, Dijan, odbijajoč odkotalil po cesti. Ja, Speedster zna človeku zlesti pod kožo.



Serijska številka



Izrazito širok in nizek



FOTO: URBAN GOLOB

Navadiš se ga. Ko se enkrat naučiš sedati vanj, kar je, čeprav ni videti tako, otročje lahko opravilo, če je le streha na avtomobilu sneta. Stopiš na aluminijasto dilco pred sedežem, se pri-meš za okvir vetrobranskega stekla in zdrkneš na sedež oziroma vanj - v tesno prilagajoče se in po dolžini nastavljivo koritce na aluminijastih tirnicah, ki bo obilnejšim pričaralo zgodovinsko že skoraj pozabljene inovativnosti španske inkvizicije. Ko se naučiš snemati majhno platneno streh'co, za kar potrebuješ kakih petnajst sekund, ko si že malo izurjen, in kakih dvajset sekund za njeno napenjanje, in ko vse to počneš z izrazom globoke samoumevnosti, medtem ko te opazujejo mimoidoči in si mislijo (dobro veš, kaj si mislijo, ker bi si ti na njihovem mestu tudi): »Ja, kako in s čim, za boga svetega, si je to zaslužil? Zakaj ravno on? In če on, zakaj ne tudi jaz?« In se ne zmeniš za to, zlezeš v kabinno, obrneš ključ, pritisneš na gumb, bumbumbum, spelješ in pustiš zavistne oči za seboj. Kakor da je v Sloveniji nekaj najbolj običajnega, da se muloti v kavbojkah prevažajo naokoli s takimile Speedsterji. A ni?

Navadiš se ga. Čeprav ti po nekaj dneh uporabe začne predel telesa neke med šestnajstim in devetnajstim vretencem sporočati, da si zadnje čase pretiraval z uporabo svojega hrbtišča. Speedster ima namreč najučinkovitejše vzmetenje, kar jih je bilo izumljenih na tem planetu - medvretenčno tekočino in hru-

stanec vaše hrbtenice. Edina težava je ta, da ni bilo narejeno za večje hitrosti in da kljub ljubkosmešni tlačilki, s katero si lahko napihneš ledveni predel sedeža in tako nekoliko ublažiš bolečine, še vedno zelo neposredno občutiš vsako neravnino naših božanskih cestišč. Skratka, Speedster je trd, zelo trd avtomobil.

Navadiš se pogleda izza armaturne plošče na čudovito površino pokrova hladilnika, ki drsi po cesti pred teboj in je enako lep in miren pri hitrostih »dajte oglejte-si-me« kot pri tulečih radostih, zaradi katerih gre voznika. Navadiš se aluminijaste notranjosti, dirkaško širokih pragov, detajlov, aluminijastih, seveda, naluknjanih ročic za stekla, serijske številke pred sovozniskim sedežem ..., navadiš se cingljajočega in natančnega prestavljanja. »Tlak, prva, tlak, tlak,

druga, tlak, tlak, tretja, ... radar, radar, radar!«

Navadiš se drsenja skozi ... Ekhm, ste se kdaj v življenju resno ukvarjali s kartingom? Ne? Vidite, jaz tudi ne. Pa bi bilo dobro. Nekaj malega manj kot devetsto kilogramov, sredinski motor s 150 konji, zadnji pogon, zadaj par 17-palčnih in 225 milimetrov širokih Bridgestonovih potenz, spredaj dva 175-milimetr-ska tabularja. Kaj naj rečem ... Na začetku se ti tako kak centimeter nad asfaltom zleknenemu in bližajočemu se prvemu resnemu zavozu zazdi, da boš takole sestavljeno reč ob malo hitrejši vožnji sparkiral v prvi jarek. In greš previdno skozi ovinek, počasneje, kakor bi to storil z že omenjenim malim kombajnsko-tovornjakarskim GTI-jem ali katerimkoli drugim običajnejšim avtomobilom. Bzzm, kot čebelica. Nič. O.



Seksi obline

Streha, zgolj zasilna, a služi
svojemu namenu.



Za petkrakim platiščem se
skrivajo 288-milimetrski za-
vorni koluti Vectre.



Pomikanje stekel je ročno, a
s stilom.



Aluminijasta prestavna roči-
ca s hrapavim obročem pro-
ti drsenju.



K., gremo malo hitreje. Bzzzzm, še vedno nič. Še malo hitreje. In tako ves lep in kratek teden. Bzzzzm, bzzzzm, bzzzzm, Črni Vrh, bzzzzm, bzzzzm, Črni Vrh, bzzzzm, bzzzzm, bzzzzm, po stari cesti do morja, bzzzzm, bzzzzm, bzzzzm, čez Predel do Bovca ... še vedno prepričan, da bi šlo še mnogo hitreje, a kaj ko pri nas ne obstaja niti eno samo samcato dirkališče in z njim civiliziran način preizkušanja mejnih sposobnosti avtomobila (in voznika). Z majhnim in neposrednim športnim volanom največkrat kar brez prepričanja krotiš ta lepo uravnotežen koktejl čudnih gum, kratke medosne razdalje, motorja za svojim hrbtom, cingljajočega menjalnika in dirkaškega podvozja. In če vam ob pretiravanju odnese nos (kar se dogaja tako kot pri vsakem poštenem gokartu), vam še vedno ostane ABS, ki ga je dobrim ljudem pri Oplu, požirajoč obilo sline, vendarle uspelo dodati zavornemu sistemu. Speedster je namreč vozilo brez večine mo-

dernih nepotrebnosti, ki sicer služijo zagotavljanju tako neumne reči, kot je udobje.

Seznam stvari, ki jih v tem avtomobilu ne boste našli, je razveseljivo dolg. Nima, recimo, centralnega zaklepanja vrat, klimatske naprave seveda tudi ne, ročno snemanje in zvijanje strehe smo že omenili, ročici za (roč-

In ko se navadiš in ti zleze pod kožo, začneš uživati.

no) rolanje stekel tudi, ogledali boste nastavili tudi lepo »neposredno« s svojimi nežnimi ročicami in če boste, bognečaj, na pot odšli v dežju, boste lepo (ročno) odprli tudi vsako med štirimi šobami za prezračevanje šotorske kupole, pod katero potujete in ki je v času našega preizkušanja ob edinem resnem nalivu na desni, sovoznikovi strani med platnom in steklom malo spustila. Volan boste vrteli s svojimi, tudi že omenjenimi rokami in vam pri

tem ne bo pomagal noben elektromotorček. Da to ni avtomobil za razvajene ljudi, dokazuje tudi vožnja pod milim nebom, saj se vam bo pri še dovoljenih hitrostih (in malo pred oglušitvijo) zadelo, da so snovalci Speedsterja uspešno speljali glavni piš vetra direktno v vašo glavo. In tako je ob vsem tem dobro premišljenem in izpeljanem pomanjkanju edina stvar, ki pravzaprav moti človeka v kabini, radijski aparat, gnili kompromis z meščansko udobnostjo, ki so ga, upam, tja vgradili po pomoti in ga v izboljšani različici vozila ne bo več. Itak ga ne slišiš. In kot rečeno, vsega tega (razen pogleda na odvečni radio) se navadiš.

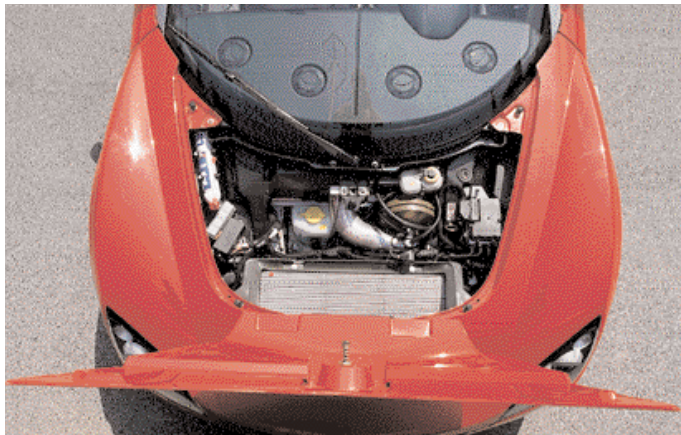
V počasni in paradni mestni vožnji, ko presenetljivo uglajen in prožen motor poskrbi, da ni treba predstavljati vsakih nekaj metrov, pri prehitevanju nedeljskih počasnel, ki mislijo, da je vožnja v okviru 20 odstotkov pod omejitvami edina pravilna vožnja, in za nekaj trenutkov ce-

lo na daljših ravninskih odsekih, recimo avtocestah. Potuješ tako s plateno streho nad glavo, recimo pozno ponoči, ko ni okrog tebe nikogar, in ravno pri 130 kilometrih na uro, ko v večini običajnih malo boljših avtomobilov še ne veš, da se premikaš, začneš čutiti uglašeno bobnenje motorja, vetra in kotaljenja gum. Bumbum ... »Da vidimo, kako gre ta reč.« 150, bumbumbum, kot reaktivec, ki se pripravlja na vzlet, 170 bumbumbum, 190 badabumbumbum ... Armagedon, vojna zvezd, napoved konca sveta, ki je opisano že v svetem pismu, poglavje apokalipsa. »Zgodilo se je! Nastali so bliski in gromi in hkrati velik potres, kakršnega še ni bilo, odkar živi človek na zemlji; tako neznanski je bil potres.«

Ampak vi tega s tem avtomobilom že ne boste počeli. Ne, vi trezen in umirjen voznik, družinski oče, vi že ne, nikoli. Kje pa lahko spravite skupaj 80.000 nemških mark plus garažo za prezimovanje?

Tadej Golob

Motor in prtljajnik si delita prostor v zadku avtomobila.



Serijska številka 961

Naredili naj bi jih 3000 na leto, večinoma so namenjeni nemškemu in angleškemu trgu. Omejeno število in ekskluzivnost nedvomno povesta, da gre za posebno ponudbo v Oplovi zgodovini. Sami pravijo, da je to najbolj športen Opel v vsej stoletni zgodovini te znamke.

Speedsterja izdelujejo v Lotusovi tovarni v Hethelu, 150 kilometrov severovzhodno od Londona. V kraju, kjer angleški avtomobilski zanesenjaki že od leta 1967 izdelujejo športne avtomobile. Lotus je ime, ki ga ljubitelji športnih avtomobilov ne morejo kar tako preslišati. Speedster, katerega pot se še začne, je podedoval izkušnje, ki so jih pridobili z Lotusom Elisejem. Glavne značilnosti so lahka aluminijasta šasija, uporaba umetnih kompozitnih materialov (plastična karoserija), sredinsko nameščen motor in pogon na zadnji kolesi. Šasija je sestavljena iz dveh vzdolžnih aluminijastih profilov in prečnih povezav. Tehta le 71 kilogramov in tvori nekakšno korito. Profili so skupaj zlepljeni, kar zmanjša možnost poškodb materiala zaradi pregrevanja (varjenje) in hkrati poveča vzvojno trdnost. Poleg tega nosilno ogrodje z izredno vzvojno trdnostjo omogoča natančno (togo) nastavitve podvozja, kar se odraža v dobri vodljivosti in stabilnosti. Zelo neposreden volanski mehanizem ima sicer 2,7 zavrtljaja od ene do druge skrajne točke, vendar pa je občutek tako prvinski, da je cesto mogoče občutiti z rokami. Najbolj fascinantno je dejstvo, da avtomobil kljub poskakovanju prek cestnih neravnin ubogljivo in zvesto sledi volanu. Zaradi kratkih gibov vzmeti, Bilsteinovih blažilnikov in njihovih trdote se na trenutke zdi, kakor da bi sedel v gokartu. Ropot obes pa je tako glasen, da sem se pri prvi udarni jami obračal v vzvratna ogledala, ali kje za mano ne leži kak kos preme ... Vendar je to le del občutka, ki so ga načrtovali. Speedster je tako trd, da trpi celo telo, najbolj seveda hrbtenica. Školj-kast, oprijemljiv sedež ima sicer usnjeno prevleko in napihljiv led-

veni del, vendar to ne pomaga prav dosti. Nastavljiv je le vzdolžno, in to samo voznikov. Sopotnikov je trdno privit in ga ni mogoče prestavljati. Za nastavev naslona bi potreboval škatlo orodja in nekaj predelave. Toda ko bi bil enkrat v pravilnem položaju, bi bil samo moj. Tudi to je čar takega avtomobila. Treba ga je prilagoditi lastniku. Le enemu, seveda! V notranjosti je med pragoma le devetdeset centimetrov prostora. Za voznika in sopotnika vred! Sredinske pregrade je le toliko, kolikor je široka prestavna ročica, in prav nič več. Koleno pa na eni strani buta v trd in širok aluminijast prag, na drugi pa v sredinsko plastiko. Aluminijaste stopalke in dober, v usnje oblečen volanski obroč so kljub revni nastavitvi sedeža postavljeni v dokaj dobrem razmerju. Sedi se čisto na tleh. Dobesedno. Že tako nizek avtomobil ima sedež čisto na dnu. S tem je poudarjeno tudi nizko težišče, pa tudi uravnoteženost je pri športnih avtomobilih ena od pomembnejših lastnosti. Od tega je odvisno nevtrarno obnašanje v različnih okoliščinah. Speedster ima od spodaj označeni le dve oporni točki za dviganje avtomobila in ti dve sta tik nad zadnjim delom sedežev. To pomeni, da je težišče ravno tam, kjer sedi voznik. In ko smo že na dnu, moram omeniti popolnoma zaprto dno vozila, ki je oblikovano tako, da je zračni upor kar najmanjši. Po drugi strani pa s posebej speljanimi zračnimi kanali povzroča podtlak, ki avtomobil s povečevanjem hitrosti še z večjo silo pritiska k tlom. Za Speedsterja so pri Bridgestonu razvili tudi dva posebna kompleta gum. Spreddaj sta precej ožji kot zadaj. Tako so dosegli optimalen oprijem glede na razporeditev mase in odlične, nevtralne vozne last-



Dno je popolnoma zaprto, krilca in posebej speljani zračni kanali z naraščanjem hitrosti skrbijo za podtlak in vozilo še bolj pritisnejo k tlom.



Zadaj par 17-palčnih in 225 milimetrov širokih Bridgestonovih potenz, spredaj dva 175-milimetrska tabularja

nosti. Speedster je z malo vaje igrivo lahko voziti. Z volanom in plinom ga je skoraj vedno mogoče spraviti v drsenje. Seveda v nadzorovano. Prav tako ga je z malo občutka mogoče kot po tračnicah peljati skozi ovinek. Bolje z dodajanjem kot z odvzemanjem plina. Poseben užitek je prisluhniti zdravemu ropotu motorja, skritemu za sedežema in pred zadnjo premo. Rad se zvrti tudi nekaj sto vrtljajev v rdeče polje, ni pretirano požrešen, le posoda za gorivo je premajhna. Ampak za tisto nedeljsko adrenalinsko dozo je domet dobrih dvesto kilometrov kar dovolj.

Igor Pucihar

NAŠE MERITVE

Vozne lastnosti

Pospeški	s
0-60 km/h:	3,0
0-80 km/h:	4,7
0-100 km/h:	7,0
0-120 km/h:	10,0
0-140 km/h:	13,8
0-160 km/h:	19,5
0-180 km/h:	27,0
1000 m z mesta:	28,1

(183 km/h)

Prožnost

Prožnost	s
1000 m od 40 km/h (IV.):	30,8
	(179 km/h)
1000 m od 40 km/h (V.):	34,3
	(162 km/h)

Največja hitrost
218 km/h
(V. prestava)

Poraba goriva

Poraba goriva	l/100 km
najmanjše povprečje	9,7
največje povprečje	12,0
skupno testno povprečje	10,7

Trušč v notranjosti

	dB
Prestava	III. IV. V.
50 km/h	68 67 67
100 km/h	79 77 76
150 km/h	87 85
200 km/h	94
Prosti tek	48

Natančnost merilnika hitrosti

kazalec na	resnično km/h
60	60,7
80	79,2
100	99,1
120	117,3
140	136,8
160	154,8

Zavorna pot

Zavorna pot	m
od 150 km/h:	87,9
od 100 km/h:	38,7

Okoliščine meritev

T = 20 °C
p = 1091 mbar
rel. vl.= 65 %

Napake med testom

- cviljenje zavor

GARANCIJA IN ZAVAROVANJE

Garancija:

1 leto brez omejitve kilometrov splošne garancije, 10 let garancije na prerjave-nje, 3 leta garancije na akumulator

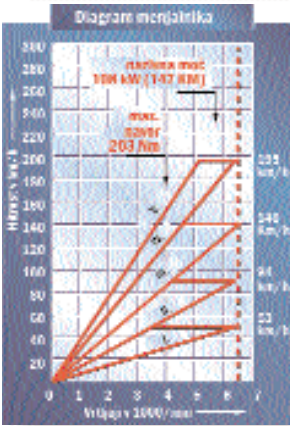
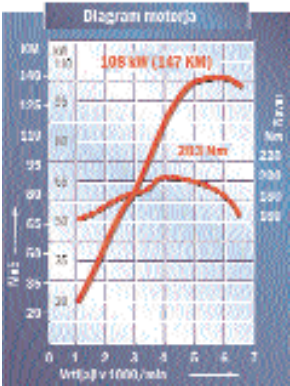
Obvezno zavarovanje:

128.000 SIT

Polno kasko zavarovanje brez

dodatkov (okvirna vrednost):

180.000 SIT



CENE

Testirani model

Cene dodatne opreme

Cena osnovnega modela	8.115.954
Usnjeno oblazinjenje	374.292
Radijski sprejemnik	187.146
Naslon za noge	37.429
Meglenke	124.764
Tepihi	31.134
Klimatska naprava	Ni možno
Kovinska barva	187.146
Srebrni okrasji	74.858

Cene nekaterih nadomestnih delov

Prednji žaromet z utripalko	301.384
Prednja meglenka	16.331
Prednji blatniki z odbijačem (1)	226.942
Zadnji blatniki z odbijačem (2)	258.683
Prednja maska	39.308
Vetrobransko steklo	149.308
Znak	21.711
Zunanje ogledalo	22.127
Lahko platišče	96.402

Opomba: (1) - Prednja blatnika sta združena z odbijačem v enem kosu
(2) - Zadnja blatnika sta združena z odbijačem v enem kosu

TEHNIČNI PODATKI

Motor:

4-valjni - 4-taktni - vrstni - bencinski - nameščen sredinsko, prečno - vrtina in gib 86,0 × 94,6 mm - gibna prostornina 2198 cm³ - kompresija 10,0 : 1 - največja moč 108 kW (147 KM) pri 5800/min - srednja hitrost bata pri največji moči 18,3 m/s - specifična moč 49,1 kW/l (66,8 KM/l) - največji navor 203 Nm pri 4000/min - ročična gred v 5 ležajih - 2 odmični gredi v glavi (veriga) - po 4 ventili na valj - blok in glava iz lahke kovine - elektronski večtočkovni vbrizg in elektron-ski vžig - tekočinsko hlajenje 12,3 l - motorno olje 6,0 l - akumulator 12V, 38 Ah - alternator 115 A - uravnavani katalizator

Prenos moči:

motor poganja zadnja kolesa - enokolutna suha sklopka - 5-stopenjski ročni me-njalnik - prestavna razmerja I. 3,580; II. 2,020; III. 1,350; IV. 0,970; V. 0,810; vzvratna 3,310 - prestava v diferencialu 3,950 - platišča spredaj 5,5J × 17, zadaj 7,5J × 17 - gume spredaj 175/55 R 17 V, zadaj 225/45 R 17 V (Bridgestone Po-tenza RE 040), kotalni obseg 1,91 m - hitrost v V. prestavi pri 1000/min 35,9 km/h - nima rezervnega kolesa (priloženo lepilno polnilo)

Voz in obese:

kabriolet - 2 vrata, 2 sedeža - samonosna karoserija - C_x = 0,377 - spredaj posa-mične obese, vzmetne noge, dvojna trikotna prečna vodila - zadaj posamične obese, vzmetne noge, dvojna trikotna prečna vodila - dvokrožne zavore, spredaj kolutne (prisilno hlajene), zadaj kolutne (prisilno hlajene), servo, ABS, mehanska ročna zavora na zadnja (ročica med sedežema) - volan z zobato letvijo, 2,7 zasuka med skrajnima točkama

Mere:

zunanje: dolžina 3786 mm - širina 1708 mm - višina 1117 mm - medosna razda-lja 2330 mm - kolotek spredaj 1450 mm - zadaj 1488 mm - najmanjša razdalja od tal 140 mm - rajdni krog 11,6 m
notranje: dolžina (od armaturne plošče do zadnje stene) 1000 mm - širina (ko-molci) 1180 mm - višina nad sedežem 900 mm - vzdolžnica sedež 910-1090 mm - dolžina sedalnega dela sedeža 400 mm - premer volanskega obroča 320 mm - prtljažnik (normno) 206 l - posoda za gorivo 36 l

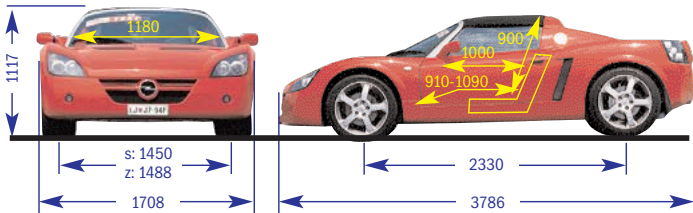
Mase:

prazno vozilo 870 kg - dovoljena skupna masa 1150 kg - vleka prikolice ni pred-videna

Zmogljivosti (tovarna):

največja hitrost 217 km/h - pospešek 0-100 km/h 5,9 s - poraba goriva (ECE) 12,3/6,4/8,5 l/100 km (neosvinčeni bencin, OŠ 95)

MERE



vse mere so v mm

KONČNA OCENA

Oplov Speedster je težko ocenjevati s stališča navadnih avtomobilov. Zato pomanjkanja luksuza tokrat ne moremo vzeti za zlo. Tudi ni avtomobil, s katerim bi se vsak dan vozili v službo, čeprav, tehnično gledano, za to ni ovir. Je brezkompromisen, surov športnik, namenjen užitkom in zabavi. Tak kot je, tudi ni namenjen vsem. In tisti, ki si ga privoščijo mora biti pri-pravljen deliti z njim ne le dirkaške užitke in adrenalin, ampak tudi prvin-sko surovost. Ni avtomobil za razvajene! Za užitke je treba trpeti.

- | | |
|--------------------------------|---------------------------------|
| ➤ športna brezkompromisnost | ➤ ABS |
| ➤ toga šasija | ➤ preobčutljiv gumb troblje |
| ➤ detajli | ➤ majhna posoda za gorivo |
| ➤ opaznost | ➤ nenastavljiv naklon |
| ➤ vodljivost in uravnoteženost | ➤ naslonjala voznikovega sedeža |
| ➤ solidne motorne zmogljivosti | ➤ vroč zrak iz hladilnika |