

Kratek test

Opel tigre 1.6 rio verde

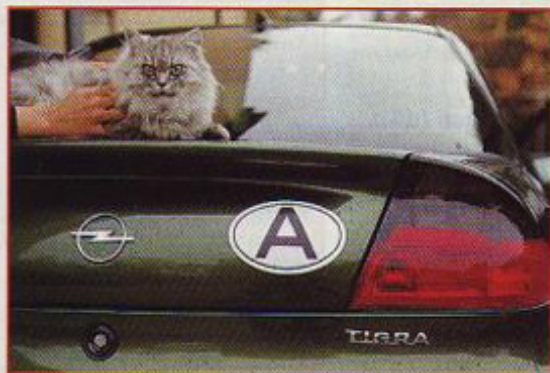
Še preden dodobra odpre oči, dvigne zadnji del trupa in se počasi pretegne. Lenobna mehko spremlja njene gibe. Že v naslednjem hipu nekaj pritegne njeno pozornost. Usloči hrbet in se pripravi na skok. Kakšna



hitrost, kakšna moč! Ko se nekaj trenutkov pozneje sprehodi mimo njega – ljubkih potez in z elegantnimi gibi, si ta ne more kaj, da ne bi dejal: »Kakšna mačka!«

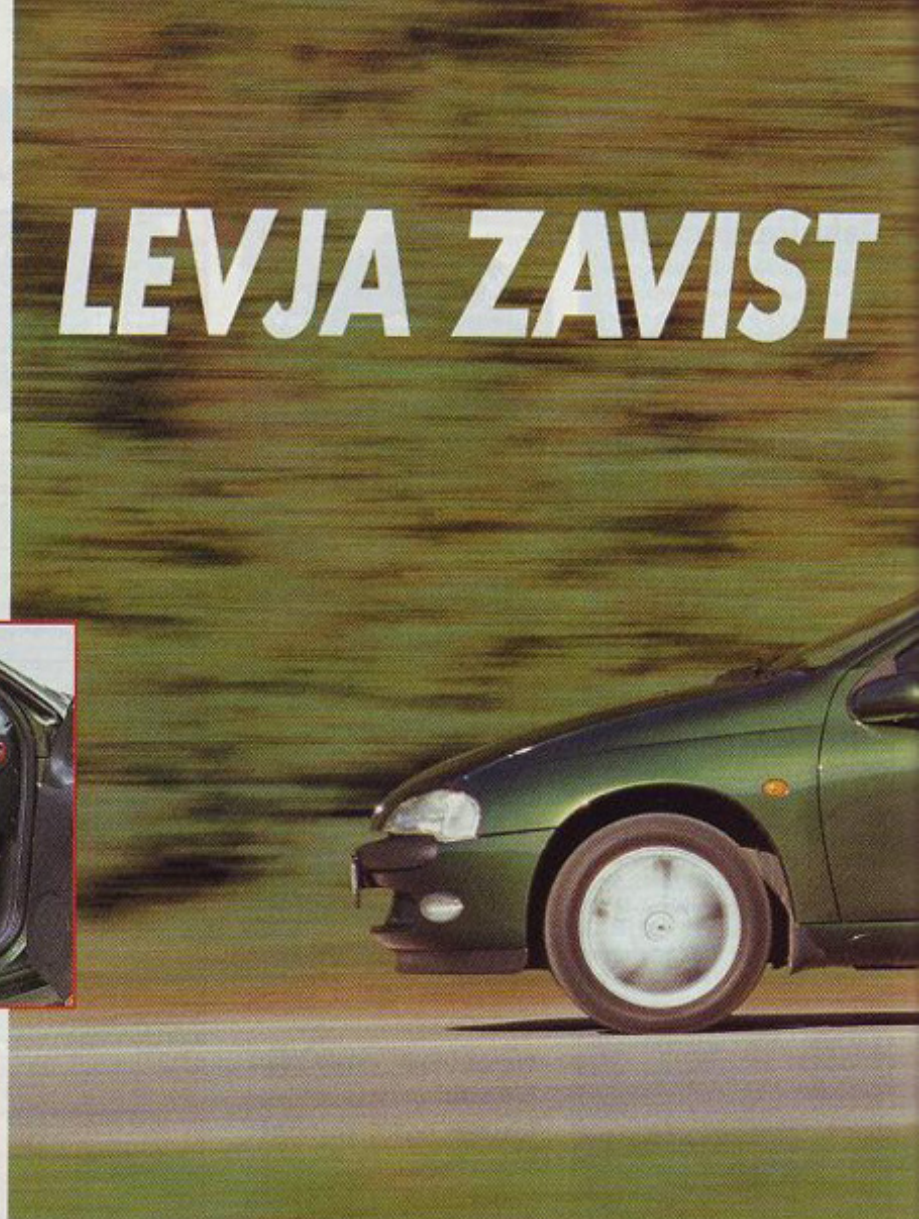
Ponovno me tare stara dilema: kaj je bilo prej – kokoš ali jajce? Je tigra najprej dobila svoje ime in zato iščem v njej mačje poteze ali pa je njena nezamenljiva oblika dala navdih tudi za njeno poimenovanje. Sama bi pritrčila slednjemu. Vse preveč mačjega je v njej. Mačka, ki se preteguje, ali mačka na lovu – odvisno od tega, kako težka je noga na pedalju za plin.

Tigre je prvi evropski kupe tega razreda. Če ji že lahko očitata majhnost, ji oblikovne neizvirnosti prav gotovo ne morete. S prednjimi žarometi me spominja na riževa polja, kot B oblikovani in usločeni bočni liniji prehajata v ostrejši, športnejši zadek. Spredaj nizka, zadaj dvignjena. Zadnji del obvladuje velik prtljažni pokrov z velikim zatemnjenim steklom. Kljub njegovi velikosti ga je mogoče z lahkoto odpirati in zapirati. Ko je pokrov odprt, je tigra bolj podobna kakšnemu picupu kot pravemu kupeju. Prtljažni prostor je dovolj velik, še toliko bolj, če izkoristimo



možnost popolnoma zložene klopi. Vsebinsko zaščitimo pred radovednimi pogledi z mehko mrežo, ki jo namestimo čez prtljažnik, manj uporabno je le to, da jo moramo odstraniti in nato ponovno namestiti vsakokrat, ko želimo odložiti kak večji kos prtljage, in da jo zaradi njene mehko ne moremo uporabljati kot polico. V ta namen pa nam prav dobro služi zadnja klop, ki je za sedenje veliko manj primerna. Na zadnjih dveh, le s štirimi krpi-

LEVJA ZAVIST



camami usnja nakazanih sedežih brez zglatnikov lahko sedijo le tisti, ki še niso ali pa sploh ne bodo zrastle čez 160 centimetrov v višino. Vsi drugi bodo, ob predpostavki, da jim je noga še uspelo kam zložiti, z glavo zadevali v zadnjo šipo. Neprijeten davek kupejevski obliki pač. Je pa sedenje na prednjih sedežih, kljub tigrinim skromnim meram, dovolj udobno in dirkaško nizko. Sedeža sta dovolj pomična in skrbno oprijemljiva, v izvedbi Rio Verde tudi prijetno topla, saj ju je mogoče ogrevati. Voznikov je po višini nastavljev, le da tudi tu zaradi kupolaste tigrine oblike ne gre pretiravati, saj ste z glavo hitro preblizu stropa. Zaradi kupejevske oblike in dolgih vrat tudi vstopanje in izstopanje zahteva nekaj gibčnosti, še posebej če zaradi nižje postave sedite blizu volanskega obroča ali pa ste nepazljivo parkirali tik ob drugem avtomobilu. Zato vam, preden izstopite, priporočam, da pomaknete sedež nekoliko nazaj in odpeti varnostni pas zataknete za njegov rob. Ko boste ponovno sedli v avto, si boste s tem prihranili dodatno telovadbo pri iskanju pasu, ki se je moral podrediti dolžini vrat in je zato nameščen daleč zadaj.



Armaturna plošča, sposojena iz corse, je pregledna, stikala so lahko dosegljiva, predal s ključavnico in polico pred sopotnikom ponuja dovolj odlagalnih možnosti, teh pa ni – predvsem na volnikovo žalost – v vratnih oblogah, ki so povsem brez predalov. Volanski obroč je oblečen v usnje, zamerim mu lahko le višinsko nenastavljivost.

Testna tigra je bila zelene barve. Hkrati s tem, ko je »mačkica« menjala dlako, se je nekoliko spremenila tudi njena opremljenost. K osnovni, ki spada k tigru z močnejšim motorjem in vključuje med drugim zračni vreči, zavorni ABS, alarmno napravo, električno odpiranje in zapiranje oken, osrednjo ključavnico, prednje meglenke, paket opreme Rio Verde ponuja še radijski sprejemnik CDR 500, klimatsko napravo, v usnje oblečene in ogrevane sedeže, lahkokovinska platišča.

Dovolj za resnično udobno in varno vožnjo, v kateri boste tudi uživali.

Še posebej, če vam nekaj športnosti ni odveč. To vam omogoča šestvaljni Opel ecotec, ki je dovolj poskočen, zmogljiv in prožen, da boste ob športnem in primerno čvrstem podvožju užili tudi takšno vožnjo. Zadek lahko ob pretiravanju postane nagajiv (očitno je v mačji naravi tudi mahanje z repom), sicer pa je avto lahko vodljiv in tudi zadovoljivo vztraja v ravni smeri. Malo pazljivosti in ne precenjevanje lastnih zmogljivosti pa tako nikoli ne škodi.

Če je bilo torej navdušenje v njegovem vzkluku namenjeno tigru, me ne prešine levja zavist. Ta mali kupe si navdušenje prav gotovo zasluži. Ob tem pa, gospe, pozor: mačka je s svojo naravo dovolj blizu nežnejšemu spolu, da bi klic zelo hitro utegnil veljati obema: njej, ki se vozi na štirih kolesih, in njej, ki obrača volan.

TJAŠA SMREKAR
Foto: UROŠ POTOČNIK

Tehnični podatki

Motor: štirivaljni - štiriklatni - vstni - nameščen spredaj
prečno - glava prostornina 1598 kubikov - kompresija 10,5 : 1 - največja moč 78 kW (106 KM) pri 6000/min - največji navor 148 Nm pri 4000/min - ročna gred v 5-ležah - dve odmični gredi v glavi (zabati/jermen) - po 4 ventili za vsak valj - elektronsko vžigavanje goriva in vžig - vodna hlajenje 5,6 litra - uravnavani katalizator

Prenos moči: motor spredaj pogarja prednji kolesi - petstopenjski sinhronizirani menjalnik - prestavna razmerja I. 3,73; II. 2,13; III. 1,41; IV. 1,12; V. 0,89; vzvratna 3,31; diferencial 3,74 - gume 185/55 R 15

Voz in obesa: kupe - 3 vrata, 4 sedeži - samonozna karoserija - spredaj posamične obesa, vzmetne noge, trikotna prečna vodila, stabilizator - zadaj polgola prema, vzdolžna vodila, vijolične vzmeti, teleskopski blažilniki, stabilizator - dvokrožne zavore, spredaj kolutne, hlajene, zadaj bobnaste, servo, ABS, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi (ročica med sedežema) - volan z zabato letvijo, servo

Mere, zunanje: dolžina 3920 mm - širina 1810 mm - višina 1340 mm - medosna razdalja 2430 mm - kotalok spredaj 1385 mm - zadaj 1390 mm - rajski krog 10,5 m

notranje: dolžina (od armaturne plošče do zadnjega naslonjaka) 1700 mm - širina (komolci) spredaj 1300 mm, zadaj 1070 mm - višina nad sedežem spredaj 825 - 870 mm, zadaj 800 mm - vzdolžnica prednji sedež 930-1130 mm, zadnja klopa 590-810 mm - priložnik (norma) 215/425 l - posada za gorivo 46 l

Teža: prazno vozilo 1000 kg - dovoljena skupna teža 1350 kg - dovoljena teža prikolice z zavoro 950 kg - brez zavore 450 kg - dovoljena obtežba stele 50 kg

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 203 km/h - pospešek 0-100 km/h 9,8 s - poraba goriva (DIN) 5,1/6,6/9,0 l neodvisnega bencina na 100 km

Naše meritve

Največja hitrost: 204 km/h (V. prestava)

Pospeški:

| | |
|----------------|-------------------|
| 0-60 km/h | 4,4 s |
| 0-80 km/h | 6,9 s |
| 0-100 km/h | 10,5 s |
| 0-120 km/h | 15,6 s |
| 0-140 km/h | 22,3 s |
| 1000 m z mesta | 32,7 s (158 km/h) |

Prožnost:

| | |
|-------------------------|-------------------|
| 1000 m od 40 km/h (IV.) | 34,1 s (159 km/h) |
| 1000 m od 40 km/h (V.) | 38,1 s (146 km/h) |

Zavorna pot:

| | |
|-------------|--------|
| od 150 km/h | 112 m |
| od 100 km/h | 45,6 m |

Natančnost merilnika hitrosti:

| kazalec na: | resnično: |
|-------------|------------|
| 40 | 37,9 km/h |
| 60 | 57,1 km/h |
| 80 | 75,6 km/h |
| 100 | 95,7 km/h |
| 12 | 114,2 km/h |
| 140 | 136,3 km/h |

Trušč v notranjosti (dB):

| prestava | III. | IV. | V. |
|-----------|------|-----|----|
| hitrost: | | | |
| 50 km/h | 62 | 61 | 62 |
| 100 km/h | 70 | 68 | 69 |
| 150 km/h | - | 74 | 74 |
| 200 km/h | - | - | 78 |
| prsti tek | - | 49 | - |

Poraba goriva:
letna povprečje 9,9 l na 100 km/h

Hvalimo:

- izvirna oblika
- prednja sedeža
- priljajni prostor
- armaturna plošča
- grelje in zračenje

Grajamo:

- preglednost
- utesnjenost na zadnji klopi
- prostor nad glavo

Končna ocena: Tigra je čistokrvni kupe, z močnim značajem in obliko, ki pregledno pogleda in jih zadže na sebi, dokler ne zdrine mimo. Za vse, ki prisegajo na mladost, igrivost in individualnost.