

Vozili smo OPEL TIGRA

Imela je neskončno dolge noge, srčkano obla kolena, pregrešno kratko krilce in ritko izsanj. Odrinila je sončne pramene las izpred zelenih oči, našobila ustnice in rekla: "Mira, tigra!"
Eh, mačka sredi Barcelone je gledala avto, ne mene.

Tigro smo prvič videli spomladi v Ženevi, uradni krst je doživela pred dnevi v Parizu, časnikarji smo jo preskusili v Barceloni, izdelovali pa jo bodo v Zaragozi (Španija), tam kot corso. Kajti tigra je v bistvu corsa. Made by Opel. Tudi tigro je narisal Hideo Kodama, Japonec v Russelsheimu. In tudi tigri se utegne zgoditi to, kar se je zgodilo opla fronti: da je v Nemčiji prekosila vse japonske terence.

No, seveda, tigra je kupe. Podoben nissanom in mazdam te sorte. Po merah je tigra večja od corse, v obraz bolj za buhla, z žarometoma simpatično škilasta, s prednjim spojlerjem agresivna, z okroglinama bočnih oken nostalglična, z zadnjo šipo futuristična ter s kot nož nabrušenim robom visokega zadka dirkaška. Obline so zgajene kot Naomi Campbell, odbijača sta vtisnjena kot gumbi ličnega hi-fi, blatniki spominjajo na natančno ukrojene toalete in brisalnik zadnje šipe bi bil lahko tudi od opla kapitana, kdo ve katerega letnika.

Od strani je tigra za oči brezhibna, od zadaj rahlo čudna in na pol od strani nenaavadno zveržena. Vseeno so v njej štirje (2 + 2) sedeži, prednja odlična, dovolj pomična in skrbno oprijemljive, zadaj pa zgolj zasilna in (tako tovarna!) le za ljudi izpod 1,60 metra višine. Prtljažnik je v os-

EEEJ, MAČKICA!

novi majhen, a s pravim rezervnim kolesom v "kleti", potem pa povečljiv na 425 litrov, kar je ob 350 kilogramih dovoljene obtežbe čisto spodobna številka.

Vedno verjemite tistemu, kar doživite, ne tistemu kar vidite! Čeprav se je zdela tigra še v Ženevi, na salonskem odru, dosti premajhna za sedanje vanjo, se spredaj - za volanom in ob njem - zelo dobro sedi. Čaranja s širino pa vseeno ni. Najprej povlecite varnostni pas, šele potem zaprite

vrata! Drugače brez zatikanja ne gre.

Volanski obroč ni nastavljen, za oprijem, za oči in za okolje tigre se zdi dosti preokoren, premore pa zračno vrečo (60 litrov) in vzporednost loka z lokom ohišja armaturne plošče. Serijske so v tigri tudi bočne ojačitve in samodejni zategovalniki varnostnih pasov, zračna vreča za sopotnika (100 litrov) pa pripada le zmogljivejši in dražji od obeh različic.

Različici tigre sta (za zdaj)

torej le dve. Navzven ju je moč ločiti zgolj po kolesnih platiščih in gumah na njih, od znotraj pa po ABS, po kakšnem delčku opreme in predvsem po motorjih. Manjši, 1,4-litrski, je ta hip najmanjši Opel šestnajstventilnik pa tudi najnovejši član njihove motorne družine ecotec. Večji, 1,6-litrski štirivaljnik s po štirimi ventili za vsak valj je takšen kot v corsi GSi: deluje lahkotno in tudi dovolj prožno, predvsem pa tiše in za ušesa celo manj športno od 1,4-litrskega



agregata. Slednji zahteva predvsem vrtljaje. Potem mu gre posel tudi zelo dobro od valjev. K vsakemu posebej spada petstopenjski menjalnik, pozneje si bo moč zaželeli tudi štirstopenjsko avtomatiko, med doplačila pa štejejo še elektrificirane ključavnice, klimatska naprava in pomična streha.

Še največ tigrine športnosti daje - poleg oblike in "dirkaškega" sedenja - njeno podvozje. Lahkotnost vodenja je jasna že na prvih ostrejših ovinkih, vztrajanje v ravni smeri je povsem zadovoljivo, malce robati udarci izpod koles k zadnjicam pa sodijo



v osebno izkaznico vsakega športnega kupeja. Francoski dirkač Cudini podvozje - po željah francoskih kupcev - še dodatno otrdi, ampak za tisto, čemur je tigra namenjena, to ni obvezno početje.

Karoserijska aerodinamika ($C_x=0,31$) prispeva h končnima hitrostima 190 in 203 km na uro, majhnost motorjev je

OPHEL TIGRA	1.4i	1.6i
motor (zasnova)	4-valjni, vrstni	
vrtna in gib (mm)	77,6x73,4	79,0x81,5
gibna prostornina (ccm)	1389	1598
kompresija	10,5:1	10,5:1
največja moč (kW/km pri 1/min)	66/90 pri 6000	78/106 pri 6000
največji navor (Nm pri 1/min)	125 pri 4000	148 pri 4000
odmična gred (pogon)	2. v glavi (zobati jermen)	
število ventilov za valj	4	
polnjenje z gorivom, vžig	elektronska vbrizg, goriva in vžig	
hlajenje	vodno	
menjalnik (število prestav)	5	
prednja prema	posamične obese, vzmetni nogi, prečna in vzdolžna vodila, stabilizator	
zadnja prema	poltega prema, vzdolžne nihajke, vijajne vzmeti, stabilizator	
zavore spredaj	kolutne, servo	kolutne, servo, ABS
zavore zadaj	bobnaste, servo	bobnaste, servo, ABS
volan	z zobato letvijo	
platišča	5,5x14	6x15
gume	175/65 R 14	185/55 R 15
teža praznega vozila (kg)	1055	
medosna razdalja (mm)	2429	
dolžina x širina x višina (mm)	3922x1812x1340	
prtljajnik (litri)	215/425	
posoda za gorivo (litri)	46	
največja hitrost (km/h)	190	203
pospešek 0 - 100 km/h (s)	11,5	9,8
poraba goriva po ECE (l/100 km)	5,0/6,6/8,7	5,1/6,6/9,0
vrsta goriva	neovinseni bencin super	

jamstvo za zmerno žejo po bencinu, avtomobil(ček) sam po sebi in ne glede na kubike v nosu pa je točno tisto, kar Opel hoče in zmore: prvi evropski kupe tega razreda, ki bo Japoncem postal trn v peti, številnim mladeničem ter predvsem mladenkam pa nova ljubezen na prvi in drugi pogled.

Opel tigra bo konec letošnjega novembra na voljo za (nemški in zaokroženi ceni) 25.000 in 30.000 DEM. Nič tako tigrastega ni v njej, da bi se je morali bati, in nič tako silnega ne zmora, da bi se prodaja ferrarijev sesula. Če ste stiskaške narave, potem o tigru ne pripovedujte ženskam z vašega bančnega računa.

Eeeej, ali pa storite ravno to. Mačkica za mačkico. Pravi frajerji že vedo, kdaj in za koga!

MARTIN ČESENJ

