

Službeni avtomobil



Pusta armaturna plošča je (pre)polna sivine.



Podrobni prikaz potovalnega računalnika je težko berljiv.

Imitacija lesa (delno) razbije monotonost armaturne črnine. Dodaten predalček za drobnarije je dobrodošel.

Ste se že kdaj peljali z (zdaj že) staro Vectro? No, če se še niste, naj vam povemo, da niste zamudili veliko. Avtomobil je zaradi čvrstega podvozja dokaj neudoben med vožnjo. Njegova notranjost je oblikovana brez izjemnih oblikovalskih domislic, enako velja tudi za njegovo zunanost. Zaradi tega se stara Vectra uvršča med avtomobile z malo, če sploh kaj duše, ki naj bi v uporabniku vzbujala željo po nenehnem druženju s svojim jeklenim konjičkom. In zakaj vam vse to razlagamo? Zato ker pri nakupu službenih avtomobilov vse te lastnosti avtomobila ne igrajo posebne vloge.

Takrat igrajo vodilno vlogo nizka nakupna cena, zanesljivost in vzdržljivost ter gosta in dobro organizirana servisna mreža. In ker se navsezadnje običajno ne vozijo »naročniki« teh vozil, temveč njihovi podrejeni, jim te lastnosti pomenijo majhne stroške vzdrževanja in

zanesljivo ter netežavno vzdrževanje službenih vozil.

In kaj ima pri vsem tem nova Opelova Vectra? Po eni strani nič, po drugi pa vse. Oplu so v povprečju cenovno ugodni (če odštejemo še cenejše Korejce in podobne posameznike) in zaradi tega dostopnejši avtomobili. To je tudi

eden od razlogov, zakaj jih srečamo toliko na cesti. Prvi zahtevi se z Oplom torej kar dobro približamo. O zanesljivosti in vzdržljivosti je na štirinajst dnevnem testu težko govoriti, toda v tem času z avtomobila ni odpadel noben del in tudi »crknilo« ni nič. Torej na tem področju (za enkrat) nima-

mo pripomb. Tudi glede servisne mreže je pri nas sorazmerno dobro poskrbljeno, kar pomeni, da če vas avtomobil pusti na cedilu v Kopru, vam ga ne bo treba voziti na servis v Ljubljano. Upoštevajoč te postavke, bodo potencialna podjetja, ki iščejo nove službene avtomobile, zagotovo potrkala na

vrata Oplovih prodajnih salonov in povprašala po novi Vectri. Česa pa se lahko dejanski uporabniki (ne naročniki) teh vozil nadejajo z Oplovo novinko?

Oblikovno je pri zunanji podobi Vectra v primerjavi s predhodnico naredila korak naprej. Enim je všeč, drugim ni, toda to je tako ali tako stvar okusa. V notranjost so prenesli oblikovne značilnosti, ki smo jih opazili že v (prenovljeni) Omegi. Veliko povsem ravnih in napetih površin, ki govorijo o oblikovanju brez pretiranega smisla za razgibanost. Hkrati so armaturni plošči želeli vdihniti še nekaj modernosti, za-

radi česar se ravne ploskve stikajo z ostrimi robovi. Najbolj in še posebej izrazito pa se to kaže v povsem ravnih sredinski konzoli in kvadratnih obvolanskih ročicah. Dolgočasnost oblike poudarijo še pretirana uporaba črnine ali temno sivih odtenkov oblog. To so sicer poskusili nekoliko ublažiti s ponarejeno leseno letvico, a ne doseže učinka, ki so se ga oblikovalci najbrž nadejali.

Osnovna ergonomija v notranjosti je dobra, tudi nastavljalnost volana in sedeža sta izdatni, a kljub temu položaj telesa na sedlu ni pretirano udoben. Pri Oplu so na novo razvite prednje sedeže



Karoserijsko rezanje zraka je s količnikom zračnega upora 0,28 učinkovito.



Dodatna kromana letvica razbije ogromno ploskev zadka in ga hkrati tudi optično razširi in zniža.



Logično nameščenih stikal je na voznikovih vratih preveč. Zaradi tega bo privajanje potrebno.



Zadnje potnike hladi zrak iz sredinskih zračnikov. Pijačo bodo lahko odložili v držali za pijačo.



Prostora za kolena na zadnjem sedežu je lahko komajda dovolj in tudi v višino pogrešamo kakšen centimeter ali dva.



Funkcija v službi oblike: reža za roko na pokrovu prtljavnika je preozka in pri odpiranju boste vedno obrisali nesnago.

sicer še posebej ponosni, toda sedeli smo že na boljše oblikovanih sedežih, ki jih premore tudi neposredna konkurenca in ne le dva cenovna razreda dražji avtomobili. To pomeni, da se da tudi v tem cenovnem razredu narediti boljše sedeže. Edina resnično pohvalna lastnost novih sedežev je zmožnost poklopitve naslona sovoznikovega sedeža, kar vam dovoljuje ob poklopitvi tudi zadnjega (po tretjinah deljivega) naslona prevoz 2,67 metra dolgih predmetov. Vsekakor pohvalna in dobrodošla lastnost, ki v osnovi kar prostornemu prtljazniku (500 litrov) še dodatno poveča uporabnost. Ta bi lah-

ko bila še boljša, če bi bila luknja, ki jo dobite s poklopitvijo zadnjega naslona, večja in predvsem pravilne (pravokotne) oblike. Svoje prispeva tudi stopnica, ki jo z dnom prtljaznika tvori poklopljeno zadnje naslonjalo.

Oblikovno je pri zunanji podobi Vectra v primerjavi s predhodnico naredila korak naprej.

Tudi med vožnjo se nova Vectra izkaže bolje kot stara, toda njen napredek le ni tako velik, kot smo sprva pričakovali. Tako sicer izboljšano udobje med vožnjo še

vedno ne prepriča. Pri mestnih hitrostih se je udobje izboljšalo, saj kratke grbinice mnogo bolje požira kot doslej. Dobro požiranje kratkih grbinic se tudi z večanjem hitrosti ohranja, toda udobje oziroma počutje potnikov pri-

čne trpeti zaradi druge težave. Tako boste predvsem na daljših poteh občutili podvrženost podvožja k motečemu pozibavanju celotnega avtomobila pri vožnji prek

dolgih cestnih valov. Slednji vam pretočijo kar nekaj adrenalina tudi na zavitih cestnicah, kjer bo vsakršna dinamična vožnja v povezavi z neravno podlago ceste povzročila močno nihanje avtomobila, ki vam lahko v ovinkih s slabšo podlago močno oteži usmerjanje vozila v zeleno smer. V splošnem pa je lega Vectre dobra, meja zdrsa je postavljena visoko in tudi usmerjanje vozila je s pre malo povednim krmilnim mehanizmom dovolj natančno. Med preganjanjem skozi ovinke tako še najbolj zmotita (v primeru slabe ceste) pozibavanje karoserije in njeno občutno nagibanje v ovin-

Iz oči v oči



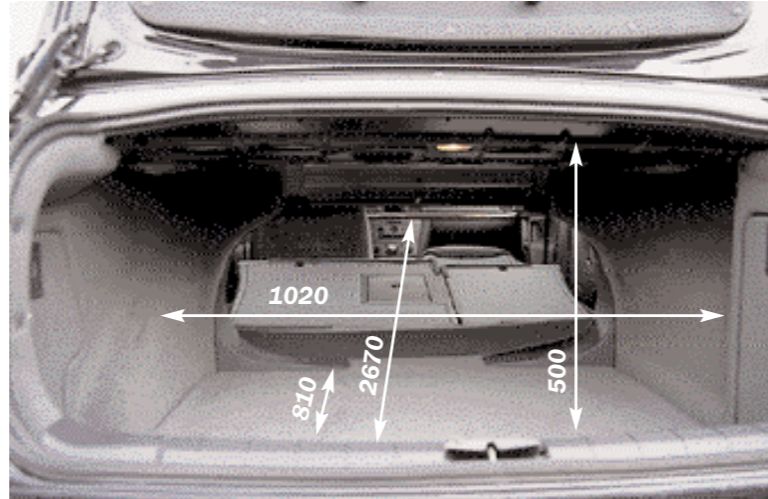
Če upoštevam, da je to ena najmočnejših novih Vecter, me je rahlo razočarala. Udobje je povprečno, motor je navkljub deklariranim 147 KM le pogojno poskočen, pa tudi oblikovno mi ni preveč všeč. Ne glede na dejstvo, da sem lastnik dobrega starega Oplovega avtomobila, jim očitno pohaja sapa pri oblikovalskih prijemih. A verjamem, da bo tudi nova Vectra dobila tistih nekaj kupcev, ki prisegajo na to nemško znamko avtomobilov, saj so Oplji še vedno trpežni in zaželeni kot rabljeni avtomobili. Govorim iz lastnih izkušenj!

Aljoša Mrak



Da je Vectra povsem nov avtomobil, ni mogoče zanikati. Tudi dejstva, da so se tako oblikovalci kot inženirji tokrat še posebej potrudili, ne. Je pa res, da tudi nova Vectra še vedno ohranja nekatere značilnosti, ki smo jih vajeni predvsem pri Opljih (povsem ravno odrezana in oglati zaključena sredinska konzola, neizklopljiv ESP ...). To pa utegne navdušiti predvsem redne kupce Opljev in toliko manj nove, čeprav je udobje tako v vožnji kot v potniški kabini na precej visoki ravni.

Matevž Korošec



Kljub opaznemu nagibanju karoserije v ovinkih sta lega in vodljivost v razrednem vrhu.

kih. Je pa tudi res, da vam bodo v primeru izgube celotnega nadzora še vedno (lahko) priskočile na pomoč dobre zavore. Štirikrat kolotne (spredaj prisilno hlajene) in podprte s sistemom ABS Vectro učinkovito in zanesljivo ustavljajo. To je še enkrat potrdila tudi dovolj kratka zavorna pot s 37,5 metra od hitrosti 100 km na uro do mirovanja, ki dober vtis o zavorah še dodatno utrdi. Kljub dovolj zanesljivi legi na cesti pa se Vectra še vseeno najboljše počuti na avtocestah. Hitrostna povprečja so lahko zelo visoka, zvočna izoliranost je učinkovita, tako da je potovanje s tega stališča udobno. Spokojnost vožnje načne le omenjena podvrženost k pozibavanju karoserije zaradi vzdolžnih cestnih valov.

V testnem avtomobilu je nalogo poganjanja vozila opravljal 2,2-litrski štirivaljni agregat lahke gradnje in s šestnajstventilsko tehniko ter 108 kilovati oziroma

CENE	SIT
Dodatna oprema	
Ogrevanje prednjih sedežev	80.712
Usnjeno oblažljenje	497.650
Kovinska barva	93.409
Samodejna klimatska naprava	94.316
Strešno okno/električno pomično	177.522
Alarmna naprava	62.121
Nekateri nadomestni deli	
Prednji žaromet s smernikom	52.000
Prednja bočna utripalka	10.100
Prednja meglenka	24.200
Prednji odbijač	100.200
Prednja maska	15.400
Vetrobransko steklo	76.700
Znak	2.400
Prednji blatnik	37.700
Zadnji odbijač	92.700
Zunanje ogledalo	16.100
Lahko platišče	55.142

147 konjskimi močmi in z 203 njutonmetri največjega navora. Pogonski sklop sestavlja še petstopenjski menjalnik, ki prenaša moč agregata na prednji kolesi. Podvozje je kos zalogi moči, ki se pretaka na prednji kolesni par, zaradi česar tudi naglo pospeševanje iz ovinkov le redko pospremi vrtenje v prazno notranjega kole-

Tako sicer izboljšano udobje med vožnjo še vedno ne prepriča.

sa. In še v teh primerih za umiritev stanja poskrbi serijsko vgrajeni sistem ESP, ki pa se ga (varnosti na ljubo!?) ne da izklopiti. Ko smo že omenili menjalnik, opišimo še prestavno ročico, s katero mu poveljujete. Njeni gibi so natančni in sprejemljivo kratki, a se »praznemu« občutku na njej pridruži še povečano upiranje pri hitrejšem pretikanju.

Tako motorizirana Vectra je na testnih meritvah pospešila do 100 kilometrov na uro v tovarniško obljubljenih 10,2 sekunde, igla njenega merilnika pa se je pri 220 kilometrih na uro ustavila še celo malo višje, kot je obljubila tovarna. Na cesti se agregat kljub rahlo »poklepani« krivulji navora izkaže z uporabno prožnostjo, ki

Uporabno: Ob poklopljivi sovoznikovega naslona lahko prevazate tudi do 2,67 metra dolge predmete.

sicer ni brutalno nasilna, a še vseeno dovolj odločna, da je zagotovljeno dobro pospeševanje vse od prostega teka naprej. Torej tudi občasno lenarjenje s prestavno ročico motorja ne bi smelo zmešati. Ne zmede ga tudi prepozno pretikanje, saj pri 6500 vrtljajih ročične gredi nežen omejevalnik vrtljajev (elektronika omeji do-

vod goriva) ustavi nadaljnje pospeševanje in s tem ščiti motor pred nezaželenimi poškodbami, ki so lahko neprimerno večje kot pri pravilni uporabi.

Ko smo že ravno pri uporabi avtomobila, se posvetimo še njegovi porabi. Testno povprečje se je gibalo nekaj decilitrov pod enajstimi stokilometrskimi litri neosvinčenega bencina. Upošteva joč slabo poldrugo tono lastne mase vozila in dobra dva litra delovne prostornine motorja, je to povsem sprejemljiv rezultat, ki pa bi ga dizelsko gnana različica zagotovo pokosila, vendar je to že druga zgodba. Zapriseženi varčneži, ki brzdajo desno nogo in se zgodaj odločajo za pretikanja po prestavah menjalnika navzgor,

lahko pričakujejo porabo slabih devetih litrov, v najslabšem primeru pa ne bi smeli pretočiti veliko več kot dobrih 13 litrov goriva na 100 kilometrov prevožene poti.

Nova Vectra je v primerjavi s predhodnico vsekakor naredila korak naprej, toda žalostna stran vsega skupaj je, da bi morali Oplovci za vzbujač skomin z njihovim izdelkom narediti vsaj dva koraka naprej. Še posebej bi se morali posvetiti fini nastavitvi podvozja in izboljšanju menjalnika (beri: mehanizma prestavne ročice). V vseh drugih pogledih je Vectra sicer tehnično dovolj korekten avtomobil, ki pa ne preseneti na nobenem področju in je s tega stališča še naprej »dobri, stari in neizstopajoči Opel«. Oplovi inženirji, pozor: prostora za izboljšave imate še vedno dovolj. Ob upoštevanju teh besed pa lahko vodilni možje pri Oplu računajo poleg mnogih službenih vozil z bolj ali manj zadovoljnimi uporabniki tudi na vse več navdušenih privržencev Oplovih vozil, ki bodo vedno znova potrkali na vrata Oplovega prodajnega salona. In to ne z željo po nakupu službenega vozila, temveč lastnega.

Peter Humar

Model	Opel Vectra	Ford Mondeo	Mazda6	Volkswagen Passat
	2.2 16V Comfort	2.0 16V Trend	2.0i TE	1.8T Basis
motor (zasnova)	4-valjni - vrstni	4-valjni - vrstni	4-valjni - vrstni	4-valjni - vrstni
gibna prostornina (cm³)	2198	1999	1999	1781
največja moč (kW/KM pri 1/min)	108/147 pri 5600	107/145 pri 6000	104/141 pri 6000	110/150 pri 5700
največji navor (Nm pri 1/min)	203 pri 4000	190 pri 4500	181 pri 4100-5000	210 pri 1750
dolžina × širina × višina (mm)	4596 × 1798 × 1460	4731 × 1812 × 1429	4680 × 1780 × 1435	4703 × 1746 × 1462
največja hitrost (km/h)	216	215	208	221
pospešek 0-100 km/h (s)	10,2	9,8	9,7	9,2
poraba goriva po ECE (l/100 km)	11,9/6,7/8,6	11,5/6,0/8,0	11,8/6,6/8,5	11,5/6,5/8,3
cena osnovnega modela (SIT)	4.807.824	4.567.460	4.712.700	5.099.082

OPHEL VECTRA 2.2 16V ELEGANCE

108 kW (147 KM) • 10,2 s • 220 km/h • 10,7 l/100 km

NAŠE MERITVE

Vozne lastnosti	s
0-60 km/h:	4,7
0-80 km/h:	6,9
0-100 km/h:	10,2
0-120 km/h:	14,2
0-140 km/h:	19,3
0-160 km/h:	26,8
1000 m z mesta:	31,4
	(169 km/h)

Prožnost	s
50-90 km/h (IV.):	11,2
80-120 km/h (V.):	17,0

Največja hitrost	220 km/h (V. prestava)

Poraba goriva	l/100 km
najmanjše povprečje	8,8
največje povprečje	13,2
skupno testno povprečje	10,7

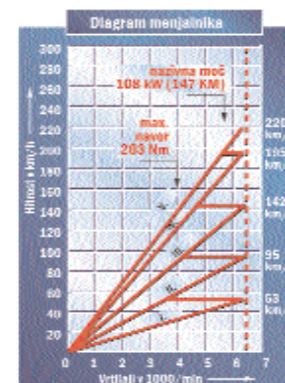
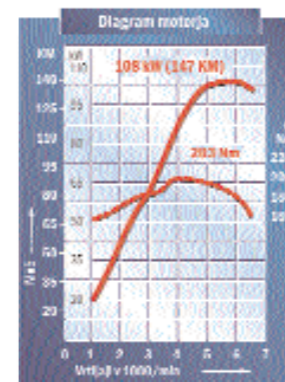
Trušč v notranjosti	dB
Prestava III.	IV. D
50 km/h	54 53 52
90 km/h	62 59 59
130 km/h	68 64 64
Prosti tek	36

Natančnost merilnika hitrosti	resnično km/h
kazalec na	28,3
30	28,3
50	49,2
70	68,6
90	89,0
100	97,4
130	126,7
150	147,1

Zavorna pot	m
od 130 km/h:	65,2
od 100 km/h:	37,5

Okoliščine meritve
T = 22 °C
p = 1010 mbar
rel. vl. = 58 %
Stanje kilometrskega števca: 7455 km
Gume: Bridgestone Turanza ER30

Napake med testom
- brez napak



CENE (Opel Marketing) SIT
OSNOVNI MODEL: 5.214.333
TESTNO VOZILO: 6.070.000

GARANCIJA IN ZAVAROVANJE

Garancija:
1 leto brez omejitve kilometrov splošne garancije
Obvezno zavarovanje:
112.800 SIT
Polno kasko zavarovanje brez dodatkov (okvirna vrednost): 324.900 SIT

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 5600/min - srednja hitrost bata pri največji moči 17,7 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 vibrizj in elektronski vžig - tekočinsko hlajenje 7,1 l - motorno olje 5,0 l - akumulator 12V, 66 Ah - alternator 100 A - uravnavani katalizator

Prenos moči:
motor poganja prednji kolesi - enokolotna suha sklopka - 5-stopenjski ročni menjalnik - prestavna razmerja I. 3,580; II. 2,020; III. 1,350; IV. 0,980; V. 0,810; vzvratna 3,380 - prestava v diferencialu 3,950 - platišča 6,5J × 16 - gume 215/55 R 16 V, kotalni obseg 1,94 hitrost v V. prestavi pri 1000/min 36,4 km/h

Voz in obese:
limuzina - 4 vrata, 5 sedežev - samonosna karoserija - Cx = 0,28 - spredaj posamične obese, vzmetne noge, trikotna prečna vodila, stabilizator - zadaj posamične obese, prečna vodila, vzdolžna vodila, vijajčne vzmeti, teleskopski blažilniki, stabilizator - dvokrožne zavore, spredaj kolotne (prisilno hlajene), zadaj kolotne, servo, ABS, EBD, mehanska ročna zavora na zadnja (ročica med sedežema) - volan z zobato letvijo, servo, 2,8 zasuka med skrajnima točkama

Mere:
zunanje: dolžina 4596 mm - širina 1798 mm - višina 1460 mm - medosna razdalja 2700 mm - kolotek spredaj 1523 mm - zadaj 1513 mm - najmanjša razdalja od tal 150 mm - rajdni krog 11,6 m

notranje: dolžina (od armaturne plošče do zadnjega naslonjala) 1570 mm - širina (komolci) spredaj 1490 mm, zadaj 1470 mm - višina nad sedežem spredaj 950-1010 mm, zadaj 940 mm - vzdolžnica prednji sedež 930-1160 mm, zadnja klop 880-640 mm - dolžina sedalnega dela prednji sedež 470 mm, zadnja klop 500 mm - premer volanskega obroča 385 mm - prtlačnik (normno) 500 l - posoda za gorivo 61 l

Mase:
prazno vozilo 1455 kg - dovoljena skupna masa 1930 kg - dovoljena masa prikolice z zavoro 1500 kg, brez zavore 725 kg - dovoljena obremenitev strehe 100 kg

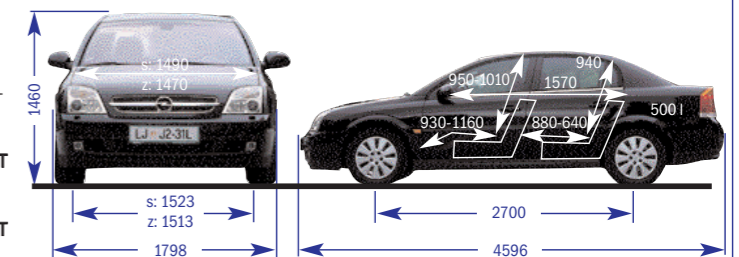
Zmogljivosti (tovarna):
največja hitrost 216 km/h - pospešek 0-100 km/h 10,2 s - poraba goriva (ECE) 11,9/6,7/8,6 l/100 km (neosvinčeni bencin, OŠ 95)

Užitek v vožnji: 😊 😊 😊 😊 😊

(Trenutno) najmočnejši motor »nežno«, a vztrajno pospešuje. Končna hitrost je sicer velika, a pretresljivega užitka med vožnjo kljub temu ne ponuja. Avtomobil je namenjen za avtocestna potovanja in ne za preganjanje po podeželskih cestah.

MERE

vse mere so v mm



HVALIMO IN GRAJAMO

- ➕ ergonomija
- ➕ zavore
- ➕ lega in vodljivost
- ➕ stopnja opremljenosti
- ➕ ESP serijsko
- ➕ poklopljiv naslon sovoznikovega sedeža
- ➕ povečljiv prtlačnik
- ➖ pozibavanje karoserije na dolgih cestnih valovih
- ➖ opazno nagibanje v ovinkih
- ➖ ESPja se ne da izklopiti
- ➖ stopničasto dno in ovalna luknja povečanega prtlačnika
- ➖ neuporabna žepa v prednjih vratih
- ➖ preveč stikal na voznikovihi vratih

Kriterij	1	2	3	4	5
Zunanost (15)				13	
Notranost (140)				117	
Motor, menjalnik (40)				32	
Vozne lastnosti (95)				71	
Zmogljivosti (35)				29	
Varnost (45)				43	
Gospodarnost (50)				19	
Skupaj				324	

Kriterij ocenjevanja (Št. točk = ocena): 0-180 = 1; 181-240 = 2; 241-300 = 3; 301-360 = 4; 361-420 = 5