

Stvar značaja!

Kaj bi si mislili, če bi vam kdo rekel, da Oplovo Vectro poganja Alfin razbijaški turbodizel?

Da je športno trda, dirkaška, surova?

Povsem napačno! Poglejte, kaj danes omogoča manipulacija z elektroniko: iz motorja z dobro genetiko lahko ustvariš različne značaje, če le obvladuješ nastavljanje elektronike, a pod pogojem, da poznaš mejne zmožnosti mehanike oziroma v tem primeru stroja.

Vectra seveda ne sme biti takšna, kot sem zapisal v uvodu; kupci, na katere meri, je takšne nočejo, zato je turbodizel v nosu nežnejši, kot bi si

Ostaja torej tudi zajetna zaloga moči (ali natančneje povedano: navora), ki omogoča lagodno vožnjo s prehitevanji pri 2000 in več motornih vrtljajih celo v četrti in peti prestavi. Tisto, česar pa motor nima več, je surovost. Ob naglem dodajanju plina se ne odzove sunkovito, temveč nežno, kar gre z značajem Vectre lepo skupaj. Ima pa motor tudi svojo pomanjkljivost: prvih 1000 vrtljajev nad prostim tekom se zdi povsem mrtev,



po tempomatu. Mehanika je namreč kot nalašč za potovanja, tudi (ali predvsem) za daljše poti na avtomobilskih cestah, kjer je tempomat lahko v veliko pomoč. Vectra namreč razveseljuje z mehkostjo in lahkotnostjo upravljanja (pozabite na krilatice, da so Opli 'trdi') ter z majhnim notranjim truščem in mirnostjo delovanja mehanike vse do največje hitro-

»Ohranil je nekaj svojih lastnosti: suverenost ob pospeševanjih tudi v višjih prestavah in ugodno porabo goriva.«

morda mislili. Ohranil je nekaj svojih lastnosti: suverenost med pospeševanji tudi v višjih prestavah in ugodno porabo goriva, še zlasti če voznik ni do skrajnosti neučakan. A tudi pri velikih hitrostih poraba ni velika; če smemo verjeti potovalnemu računalniku, znaša pri 200 kilometrih na uro okrog 9, pri največji hitrosti pa manj kot 14 litrov goriva na 100 kilometrov. In ko sekunde niso pomembne, boste 100 kilometrov (še vedno dovolj hitro) lahko prevozili tudi s sedmimi litri plinskega olja. Motor se tudi še vedno zelo rad vrti: v četrti prestavi zlahka do 5000, v peti do 4500 in v šesti do nekaj pod 4000 vrtljaji v minuti, ko takšna Vectra doseže največjo hitrost, omenjeni vrtljaji pa so za dizelski motor kar lepa vrednost.

zato velja to upoštevati - za speljevanja (še zlasti navkreber ali ko je avtomobil bolj obremenjen) je treba pred popuščanjem sklopke vrtljaje dvigniti, med vožnjo pa ni priporočljivo voziti v prestavi, ko motorni vrtljaji padejo pod 1800 v minuti. Mehanika vam takrat, ko boste v takšnem primeru pohodili plin, ne bo posebej hvaležna pa še odziv motorja bo zelo slaboten.

Vse drugo v tem Oplu je Oplovo, vključno z menjalnikom. Temu načelno (če gledamo skozi oči tipičnega kupca) ne moremo očitati večjih slabosti, res pa je, da je med vse številnejšimi zelo dobrimi opazno slabši: manj natančen in s slabo povratno informacijo o vklopljeni prestavi.

Če se ozirate za takšno Vectro, pred nakupom povprašajte po parkirnem pomagalu (vsaj zadaj) in





sti. Morda najslabši (a še zdaleč ne kritično) del mehanike je volan, ki je sicer natančen, a morda premehak, predvsem pa ne daje dobrega občutka o dogajanju pod kolesi. Voznik tako v kritičnih trenutkih težko oceni, ali avtomobil že drsi (sneg, dež, led) ali gre le za mehkost volana. Tudi vztrajanje v smeri ni njegova dobra lastnost.

Vectro so nedavno zunaj polepšali, kar na vožnjo seveda ne bo vplivalo, se pa zdaj zdi skladnejša. Znotraj pa ostajajo njeni aduti: prostornost, lahkotnost bivanja in zelo dobro delovanje klimatske naprave. Ostajajo tudi nekatere pomanjkljivosti: neprijaznost vmesnika za upravljanje potovalnega računalnika, avdiosistema in telefona (čeprav



je zaslon velik in odlično čitljiv), ne posebej posrečen prikaz podatkov na zaslonu (kar bi morda lahko uvrstili pod rubriko 'stvar okusa'), preozki in sploh premajhni predali v vratih, preveč naprej nagnjen sedalni del v svojem spodnjem položaju in (pre)malo prostora za drobnarije, vključno s prostorom za pločevinke ali plastenke.

Ampak na značaj to seveda ne vpliva. Vectra ostaja velik, družinsko ali poslovno usmerjen avtomobil, ki je vse prej kot surov. Čeprav hkrati hiter. Če seveda voznik tako zahteva. To, vidite, je stvar značaja. ■

Opel Vectra GTS 1.9 CDTI Elegance

Cena osnovnega modela:	6.163.000 SIT
Cena testnega vozila:	6.989.000 SIT

NAŠE MERITVE

(T=1 °C / p= 1011 mbar / rel. vl.: 69 % / Stanje km števca: 3293 km)

POSPEŠKI

0-100 km/h:	10,1 s
402 m z mesta:	17,3 s [134 km/h]
1000 m z mesta:	31,2 s [172 km/h]

PROŽNOST

50-90 km/h [IV./V.]:	8,3/16,0 s
80-120 km/h [V./VI.]:	10,4/14,0 s

NAJVEČJA HITROST

206 km/h
(VI. prestava)

ZAVORNA POT

od 100 km/h: 44,5 m (AM meja 40 m)

PORABA GORIVA

skupno testno povprečje 9,2 l/100 km

TEHNIČNI PODATKI

Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - turbodizelski z neposrednim vbrizgom - gibna prostornina 1910 cm³ - največja moč 110 kW (150 KM) pri 4000/min - največji navor 320 Nm pri 2000-2750/min.

Prenos moči: motor poganja prednji kolesi - 6-stopenjski ročni menjalnik - gume 215/55 R 16 H (Goodyear Eagle Ultra Grip 7 M+S).

Mase: prazno vozilo 1503 kg - dovoljena skupna masa 1990 kg.

Mere: dolžina 4611 mm - širina 1798 mm - višina 1460 mm - prtjažnik 500-1050 l - posoda za gorivo 61 l.

Zmogljivosti: največja hitrost 217 km/h - pospešek 0-100 km/h 9,8 s - poraba goriva [ECE] 7,7/4,9/5,9 l/100 km.

HVALIMO IN GRAJAMO

- ▲ majhen notranji trušč
- ▲ motorne zmogljivosti
- ▲ poraba
- ▲ lahkost upravljanja
- ▲ notranja prostornost

- ▼ premehak volan
- ▼ upravljanje avdiosistema in potovalnega računalnika
- ▼ nima parkirnega pripomočka
- ▼ nima tempomata
- ▼ premalo predalov
- ▼ preveč naprej nagnjen sedalni del

Končna ocena

Z odličnim motorjem je tale Vectra tipičen potovalni avtomobil, s svojo velikostjo pa še dobra izbira za poslovneže ali za družino. Ima nekaj ključnih dobrih lastnosti, a tudi nekaj manjših pomanjkljivosti. Toda nič kritičnega.