

Vozili smo: OPEL VECTRA TURBO 4x4
OPEL CALIBRA TURBO 4x4

VREČA NOVOSTI

Kadar se avtomobilska jesen – zaradi salona – preseli v Pariz, so Oplove premiere in premierice manj izrazite kot v Frankfurtu. Namesto light-showa, vodometa, obarvanih meglic in dolgih nog Grafove Steffi je zato tokrat pred menoj le dokaj suhoparen seznam sprememb in dopolnil za ople, letnik 1993. A vseeno: seznam ima sedem točk in si ga velja zapomniti.

Prvič: 2,3-litrski dizel in 2,3-litrski turbodizel, ki poganjata omego, sta dobila oksidacijska katalizatorja, zaradi katerih je izpuh za 70 odstotkov manjši, količina nečistih snovi v njem pa je upadla pod 0,14 grama na prevoženi kilometer; hkrati so bencinski trilitrski in štiriindvajsetventilski motor združili z opremo GLT, kar pomeni pač novo športno-limuzinsko različico.

Drugič: opel senator je dobil Oplov poslovni paket, ki vključuje več elektronike, več usnja in več prefinjenega udobja v celoti.

Tretjič: opel cabrio (ki je na svetu še iz kadetovih časov, a to zdaj diskretno zamolčijo) bo odslej na voljo tudi kot start, kot sporty in kot elegance, bistvo vseh treh pa je v volanskih servoojačevalnikih, v posebnih karoserijskih barvah, v lahkih platiščih in v nadrobnošnih opreme.

Četrtič: tekočina v astrinem hladilnem sistemu bo odslej vseh zelenim po vsem svetu, saj ne bo več večala ozonskih lukenj, atri 1,4 in 1,6 pa bosta dobili povsem nov samodejni menjalnik z elektriniziranimi funkcijami.

Petič: tako kot je astra že zdaj, bosta po novem tudi vectra in calibra varnejši zoper bočne udarce (dvojne cevne ojačitve v vratih) in temeljitejši pri varnostnih pasovih (samodejno do-

datno zategovanje ob trčenju ali prevračanju vozila).

Šestič: vectra. Njen »restyling« obsega nova odbijača, nove luči, novo masko na nosu in več drobnih popravkov notranjosti. Obsega pa tudi nov motor V6 (2,5 litra, 24 ventilov, 125 kW/170 KM pri 6000/min, 227 Nm pri 4200/min), ki bo povsem riared v prvih poldnevetnih dneh, ter različico turbo 4x4, kar pomeni kombinacijo že znanega dvolitrskega šestnaj-

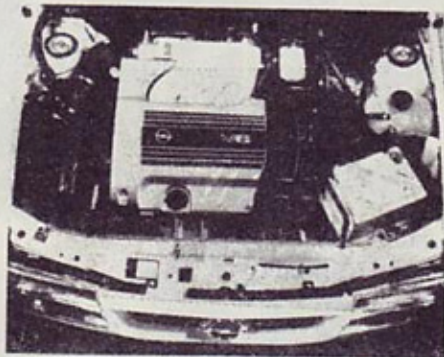




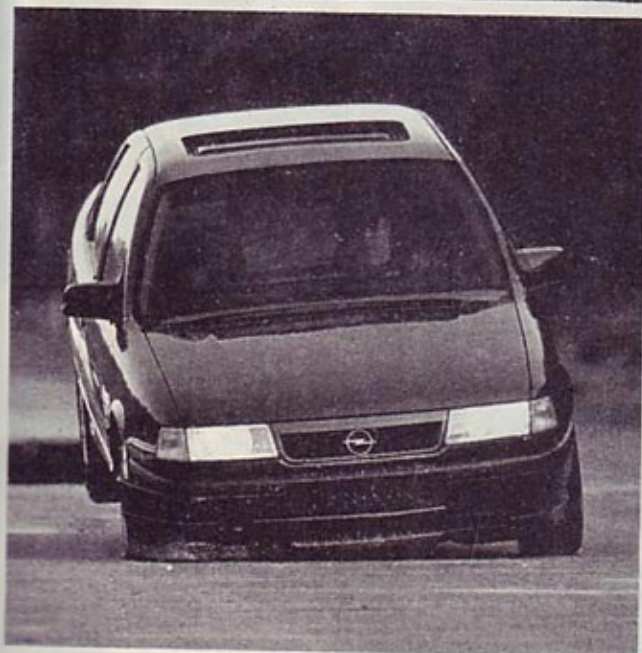
stventilskega motorja s turbin-
skim polnilnikom (150 kW/204
KM pri 5600/min, 280 Nm pri
2400/min) in stalnega štirikoles-
nega pogona. Enako združitev so
če pred letom dni opravili za ca-
libro turbo 4x4, zato smo tokrat
preskusili obe možnosti.

Če izvzamem razliko, ki jo po-
nujata karoseriji obeh oplov
– štirivrtna limuzinska pri vec-
tri in dvo- oziroma trivrtna ku-
pejevska pri calibri – v zvezi

Vectra: novi
motor V6



Mejne zmogljivo-
sti: preskušanje
zračne vreče



s tem pa tudi malce više in po-
končneje sedenje v prvem ter
dosti bolj športno-lagodno teles-
no lego v drugem avtomobilu, sta
oba turba 4x4 zelo, zelo enaka.
Motor je obakrat opremljen
z Boschovim motronicom M 2.7,
turbinskemu polnilniku na izpuš-
ne pline (KKK 16) lajša življenje
hladilnik polnilnega zraka, ventili
v lahki glavi in pod dvema od-
mičnima gredema so razporejeni
pod kotom 46 stopinj, izpuh je
uravnava kataliziran in usmer-

jen skozi dvojno izpušno cev,
motor pa ima – tudi zaradi sled-
njega – robot, a prijetno glasen
in uglašen zvok.

Tudi prenos moči je obakrat
povsem enak prek šeststopenj-
skega menjalnika (vzvrtna pre-
stava z zaporo na ročici je levo
od položaja za prvo prestavo,
prestavn razmerja: I. 3,57, II.
2,16; III. 1,45; IV. 1,10; V. 0,89; VI.
0,74; vzvrtna 3,32; diferencial
3,72), ki omogoča kratke, natanč-
ne in hitre gibe ročice ter prek
sredinskega diferenciala z vi-
skozno sklopko, elektronsko
uravnavanimi lamelami v njej in
– seveda – s prilagodljivim pre-
našanjem motornega navora
k obema kolesnima paroma.

Tovarniško zagotovljena po-
speška z mesta do hitrosti 100 km
na uro sta s časom 6,8 sekunde
veljavna za vectro in calibro, pri
največji (tovarniški) hitrosti pa je
calibra turbo 4x4 z 245 kilome-
trov na uro za 5 km na uro hitrej-
ša od enako zasnovane in gnane
vectre.

Calibrna prednost je
v aerodinamičnejši
karoseriji, v boljšem
počutju voznika in
njegovega desnega
sopotnika (ugodnejši telesni legi,
v celem športnejše sedenje, pre-
bujanje cestnodirkaške strasti)
pa tudi v legi vozila ob njegovih
skrajnih možnostih (nižje težišče,
ugodnejša razporeditev teže).

Vectra prednjači s prostor-
nostjo na zadnji klopi, z večjim
prtlačnikom in nasploh z bolj li-
muzinskimi lastnostmi. Ampak
običajna limuzina to ne more več
biti. Vzmetenje je trše kot pri
vectrah s prednjim pogonom,
zadnja prema z dinamičnim
vpetjem se zdi bolj surova, pa
tudi sunki s ceste na volan so bolj
grobi – a še v okviru tistega, kar
človek v takšnem avtu pričakuje.

No, »trda«, predvsem pa zelo
hitra je bila tudi vožnja s tema
dvema oplova. In obema so vce-
pili zavidljivo mero nevtralnosti,
brezhibno in povsem nadzirljivo
odzivanje na ukaze z volana, po-
vsem zanesljive zavore z ABS ter
vselej uporabno skladnost med
motornimi zmogljivostmi in njih-
ovim prenosom do koles. Kdor ho-
če turbo 4x4 dosledno izkorišča-
ti, mora ob tem tudi malce garati:
veliko urnih, predvsem pa sprotnih
gibov zahtevajo plin, sklopka,
zavore, menjalnik in volan. Če
vam to ne ugaja, na ta dva oplo-
va pozabite! Kupite astro 1,4 ali pa
senator s šoferjem. Boste dlje in
mirneje živeli!

Sedmič: daljše življenje.
V zvezi s tem so astram, vectram
in calibram za prihajajoče leto
namenili zračne vreče – najprej
na voznikovi, pozneje pa tudi na
sopotnikovi strani. Oplova zračna
vreča je s prostornino 67 litrov
večja od standardiziranega
»eurobaga« in ker s svojo veli-
kostjo omogoča ugodno veliko
stično površino z voznikom, je
njena zaščita dvojna: povsem za-
drži voznikovo glavo pa tudi gor-
nji del njegovega telesa. Telesne
poškodbe, ki bi utegnile nastati,
so pri trčenjih do hitrosti 50 km
na uro povsem zanemarljive.

Zračno vrečo sprožijo ob del-
nem trčenju (v kotu tridesetih
stopinj glede na vzdolžno os vo-
zila) in pri hitrostih nad 25 kilo-
metrov na uro tipala, nameščena
v sredinskem tunelu vozila. Tipa-
la znorejo v 10 do 15 milisekun-
dah odločiti, ali je napihanje
vreče potrebno ali ne. Če je od-
govor »da«, potem se vreča napih-
ne v naslednjih 40 do 50 mili-
sekundah. In poskuša rešiti voz-
nika.

• • •

Tako je v vreči tokratnih
Oplovih novosti tudi sama
vreča. Večanje končnih
zmogljivosti vozila ne do-
voljuje omahovanja. Všita
varnost ima pri avtomobilih
vse pomembnejšo vlogo.
Tudi pri oplih.

Martin Česenj