

Oplove želje ni težko razumeti: baročne admirale in diplomate je čas prehitel in v Rüsselsheimu so se odločili ponuditi avtomobilski par, ki je ugleden, a ni preveč dragocen, ki je prestižen, a kljub temu ne leta previsoko. O tem, ali boste posej dražili sosede z mer-

Opel senator in opel monza

# Ona in on

**Konfekcija visokega razreda in neskrupno spoznanje: najiminitnejše bi bilo imeti oba hkrati – Vstopnica za klub mercedesov in beemvejev**

de luxe. Oblikovalci so zadržali rekordove poteze, tudi nizko zasekana stranska okna in položen nos. Le pokrov prtljavnika je višji, prednja maska je uglednejša in oglata halogenska žarometna sta večja.

Tudi v celem je senator večji od rekorda: pri medosni razdalji je razlike za petnajst, pri celotni dožini pa za dvesto milimetrov. Daljša in malce



**cedesom ali s senatorjem, z Beemvejevim kupejem ali z monzo, morate pa sami odločiti.**

## REKORD DE LUXE

Oplovci razlagajo: senator in monza nista posebneža, posebno pri njiju je le to, da ta zelo dobro narejena. To je sveta resnica. Saj en tak, morda celo uglednejši par že poznamo: BMW 733 i in BMW 633 i. Tudi Mercedesovim limuzinam so pridali še kupeje, če bi ravno kdo hotel za več denarja manjši avto. Podobni dueti pa so stara navada tudi pri Peugeotu in Fordu. Na obali ženevskega jezera smo dobili v roke senator 3.0 E in monzo 3.0 E, oba približno poldrugo

leto po tistem, ko sta ugledala beli svet na premirnem odru frankfurtskega avtomobilskega salona. Že tedaj sta se nam zdela čeden par; tokrat, na cesti, pa je bil čas tudi za bežno preskušnjo trilitrskih motorjev, prestavne avtomatike pri senatorju in najdražje opreme CD pri obeh. Da sta avtomobila res dobro in skrbno narejena, je bilo moč videti že na prvem kilometru vožnje. Da sta pa kljub temu še vedno konfekcijski izdelek, pri tem ni nič slabega. Vsaj nista tako peklensko draga, kot bi jima kdo prisodil na prvi pogled. Senator je nekakšen rekord

širša karoserija gre na račun šestvaljnika v nosu, klimatske naprave (ob najdražjem paketu opreme) in udobja za pet potnikov. Oba, senator in monza, sta na voljo s po tremi motorji (2,8 litra, 140 KM; 3,0 litra, 150 KM in 3,0 litra, 180 KM). K najmočnejšemu motorju (takšen je poganjal avtomobila, ki smo ju preskušali) sodi oznaka E, kar pomeni elektronsko vbrizgavanje goriva. Sicer pa šestvaljnik poznamo že od prejšnjih največjih oplov, le da so mu za to priložnost povečali vrtno in pridobili poleg 2,8 litra še 3 litre gibne prostornine.

Oprostite mi, prosim, le droben nasvet: takšnih blestečih lepotev ne gre puščati na ulici. Odlično pristajata mešani podobi granitnega tlaka in na krtačo postriznega tratice pred čedno vilo (če je vila tudi sicer v uglednem okolju, toliko bolje!) ali pa vhodu v hotel z vsaj tako zvenečim imenom kot je Holiday Inn. Če ne, bi kdo utegnil pomisliti, da ste avtomobil ukradli!



O motorju vse najljepše: do približno 4500 vrtljajev v minuti sploh ne veste, da teče, in celo to, da je vžgal, je lažje spoznati po premiku kazalca na merilniku vrtljajev kot pa po trušču, ki bi ga zaznalo uho. Je dovolj močan in prožen, da ustreže vozniku, ki ne rad pretika, in vozniku, ki hoče športno drevelj. V senatorju je pretikala tristopenjska avtomatika, v monzi smo to počeli sami. Ne v enem ne v drugem avtomobilu ni bilo moč zaznati niti najmanjšega nesoglasja med motorjem in menjalnikom, ugledno naglim pospeškom pa sta po volji tudi razmeroma majhni teži vozil. Zatorej pospešita z mesta do 100 km na uro limuzina in kupce odločno prej kot v desetih sekundah, medtem ko številki o največji hitrosti razen na kratkem odseku avtomobilske ceste nismo mogli natanko preveriti. Za senator in monzo so hitrosti nad 200 km na uro še povsem vsakdanja reč – seveda če to utegnete izrabiti, njun največji šarm pa je v tem, da med takšnim drvenjem ne zganjata nikakršnega hrupa.

Če sem tedaj, ko sem sedel v senator, za hipec pomislil na rekord (zaradi podobne armature plošče, podobnih sedežev in enako vsiljivo nagnjene prednje šipe, zaradi katere se zdi prednji del prostora za potnike bolj stisnjen, kot v re-

snici je), pa sem že po pičli minuti vožnje spoznal zmoto. Čisto vseeno je, ali govorim o senatorju ali o monzi, oba sta skrbno izdelana, zvočno odlično izolirana, predvsem pa umerjena na udobno sedenje, naj si bo spredaj ali zadaj. Mehke obloge, zatemnjena stekla, odlični radijski sprejemnik, servo naprava volana in kultiviran motor skrbijo za počutje, ki sega krepko v najvišji avtomobilski razred. Zameril sem jima pa preveč vidno vtišnje anteno v prednjih šipah

in zamotano odpiranje prtljavnika s ključavnico ob strani.

«Naša» senator in monza sta se ponašala z opremo CD, kar pomeni največ muzike za največ denarja (glede na opremo se gibljeta ceni zanju med 23000 in 35000 DM). Kupci pa lahko izbirajo še med paketoma C (vsakdanji dodatki) in S (vse za šport!). Zdi se pa, da je ustroj senatorja in monze tako spreten, da so paketi opreme le še smetana na že okusni torti. Čeprav je res, da sta oba avtomobila predvsem opla, to

pa pomeni, da strežeta na drugačen način kot kak mercedes ali BMW.

Strežeta pa dobro, tudi na ovinkih! Ker bi staro diplomatsko podvožje z De Dionovo premo odvzelo preveč prostora, sta senator in monza prva oppla s posamično obešenimi zadnjimi kolesi. Ob poševnih vodilih so nove tudi posebne vijajčne vzmeti (=miniblock-vzmeti), ki so na konceh kornično zašiljene, kar je tudi v korist čim manjšemu odvzemanju prostora. In ker so pri opremljanju poskrbeli tudi za široke gume z nizkim presekom, postaneta senator in monza ob naglem vozniku zelo hitra avtomobila – ne le na avtomobilski cesti, ampak tudi na ostrih vijugah. Teža v nosu resda sili navzven, toda odločen pritisk na plin pomaga, da moč z zadnjih koles uravnoteži vozilo in ga spravi v ravnino. Le zelo groba vožnja se konča s spodnjažbo zadnjaka!

#### M – ZA MOŽE!

M kot monza! To ime nima nikakršne zveze z DKW monzo iz leta 1957! Skupna značilnost je le ta, da sta oba avtomobila športno ukrojena,





Oplova monza še s tretjimi vrati na zadku. Pravzaprav so ta vrata velika šipa s tenkim okvirom, ki se odpira od vrha do tal, s seboj pa potegne tudi zajetno in težko polico. Tudi v monzi je prostora za pet oseb, konec koncev pa je ta kupe od spredaj in v notranjosti povsem podoben limuzini. Le da se streha prej prvesi in da je celotna dolžina vozila za približno 12 centimetrov krajša. Ravno zaradi monze sem že v uvodu zapisal, da bi bilo imenitno imeti oba! Senator je avtomobil za dolga potovanja, za družinske izlete in za vse, kar je v stiku s poslovnostjo. Monza pa je neako tih, pa celo poskočnejši in malce hitrejši avtomobil za tiste, ki za volanom uživajo. To je tudi prvi Opelov kupe visokega razreda – če pozabim na bitter CD, ki je bil plod sodelovanja z zasebnim karoseristom.

Če pozabimo, da je pri monzi potrebno plezanje na zadnjo klop, se ta avto izkaže s prilagodljivim (in zelo velikim) prtljajnikom. Zadnjo klop je

## Tehniški podatki (za monzo v oklepajih)

**Motor:** šestvaljni – štiritaktni – vrstni – nameščen vzdolžno nad prednjo premo – vrtna in gib  $95 \times 69,8$  – gibna prostornina **2969** kubikov – kompresija **9,4:1** – največja moč **180 KM (132,5 kW)** – DIN pri **5800/min** – največji navor **24,8 kpm (243 Nm)** pri **4200–4800/min** – ročnična gred 7 ležajih – odmična gred v glavi (veriga) – neposredno elektronsko vbrizgavanje goriva (bosch L-jetronic) – vodno hlajenje – akumulator **12 V, 55 Ah** – alternator **800 W**

**Prenos moči:** motor spredaj poganja zadnji kolesi – enokolutna suha sklopka – štiristopenjski sinhronizirani menjalnik (ali tristopenjska avtomatika), prestavna ročica na tleh – platišča **6 J x 14** – gume **195/70 VR 14** (testna monza: **205/60 VR 15**)

**Voz in obese:** limuzina za pet oseb – štiri vrata – (monza: kupe za 5 oseb, tri vrata) – samonosna karoserija – vsa štiri kolesa na posamičnih obesah – spredaj vzmetni nogi, prečna vodila,

natezne opore, stabilizator – zadaj poševna vodila, vijache vzmeti, teleskopski blažilniki, stabilizator – kolturne zavore za vsa štiri kolesa, servo, omejevalnik moči zadaj – mehanska ročna zavora na zadnji kolesi, ročica med sedežema – volan s kroglicami

**Mere in teže:** dolžina **4,810 m (4,690 m)** – širina **1,730 m (1,735 m)** – višina **1,415 m (1,380 m)** – medosna razdalja **2,685 m (2,670 m)** – kolotek spredaj **1,445 m (1,445 m)**, zadaj **1,470 m (1,470 m)** – rajdni krog **10,8 m (10,8 m)** – teža praznega vozila **1370 kg (1375 kg)** – dovoljena skupna teža **1900 kg (1900 kg)** – prtljajnik (tovarna) **715 litrov (425/765 litrov)** – posoda za gorivo **75 litrov (70 litrov)**

**Zmogljivosti** (tovarniški podatki): največja hitrost **210 km na uro (215 km na uro)**, ob avtomatiki: **205 (210) km na uro** – pospešek z mesta do **100 km na uro: 9,0 s (8,5 s)**, ob avtomatiki **10,5 (10) s** – normna poraba goriva **11,3 (10,8) litra**, ob avtomatiki **12,3 (11,8) litra**

moč zložiti kot v večini kombi-kupejev, polico pod zadnjo šipo pa sneti! Čeprav, pravijo zlobneži, ni čisto vseeno, kaj s takšnim kupejem prevažate!

Iz Opla poročajo, da gresta senator in monza v denar celo bolje, kot so predvidevali. In odkar pri nas vemo za General Motorsovo podružnico v Kindli, s katero je bodoča dinarska prodaja oplov v zelo tesni zvezi, senator in monza tudi za jugoslovanske kupce nita več daleč od rok. Rad bi vam prišepnil le še to, da se njun krom na daleč zaiskeče.

In da bi to prav lahko zganilo kakšnega natančnega davkarja, da bi si zapisal številko. Potem boste morali na izust vedeti, kako in kaj. Kajti senator in monza bosta pri nas kljub vsemu zelo draga avtomobila.

MARTIN ČESENJ

Foto: TOM PLETERSKI