



Październik 2006 r.

Opel Antara: elegancki crossover do jazdy codziennej i rekreacyjnej z napędem na cztery koła

- Mocne silniki diesla / sztandarowa jednostka benzynowa 3.2 I V6 227 KM
- Komfort samochodu osobowego i praktyczne rozwiązania do przewożenia bagażu, w tym zintegrowany transporter „Flex-Fix”
- Dynamiczny pięciomiejscowy crossover dostępny już w tym roku

Rüsselsheim. Opel wraca do segmentu pojazdów z napędem na cztery koła. Wprowadzając nowy model Antara, w którym dynamiczny i elegancki styl połączono z inteligentnym układem napędu 4x4. Nowoczesny pięciomiejscowy samochód tej klasy z napędem na cztery koła to seryjny odpowiednik koncepcyjnego trzydrzwiowego modelu Antara GTC, który spotkał się z entuzjastycznym przyjęciem podczas salonu IAA w 2005 r. Charakterystyczne cechy nowego samochodu to między innymi: komfort jazdy na poziomie auta osobowego, przestronne wnętrze mimo kompaktowych rozmiarów, innowacyjne rozwiązania ułatwiające przewóz bagażu (system „Flex-Fix”), duża funkcjonalność i wysoko umieszczone fotele. Ceny nowej Antary, na którą zamówienia przyjmowane są już teraz, zaczynają się od 26 850 euro. Pierwsze egzemplarze nowego modelu 4x4, znakomitego do jazdy codziennej i rekreacyjnej, pojawią się w salonach dealerów jeszcze w tym roku.

Początkowo Antara będzie dostępna z trzema umieszczonymi poprzecznie silnikami zbudowanymi w technologii czterozaworowej. Najmocniejszym z nich jest jednostka benzynowa V6 o pojemności 3,2 litra i mocy 167 kW/227 KM. Opel przewiduje, że najpopularniejszą jednostką wśród przyszłych nabywców będzie dwulitrowy turbodiesel z systemem common-rail o mocy 110 kW/150 KM. W ciągu kilku miesięcy do oferty dołączy druga wersja tego silnika o mocy 93 kW/127 KM. Obydwie jednostki wyposażone są standardowo w bezobsługowy filtr cząstek stałych. Podstawową jednostkę napędową stanowić będzie czterocylindrowy silnik benzynowy o pojemności 2,4 litra i mocy 103 kW/140 KM.

Informacje na temat specyfikacji i wyposażenia dotyczą modeli oferowanych na rynku niemieckim. W innych krajach mogą wystąpić różnice. Wszystkie dane dotyczące zużycia paliwa podano zgodnie z europejskim cyklem testowym. Informacje podlegają zmianom.



General Motors Poland

General Motors Poland Sp. z o.o., ul. Domaniewska 41, 02-672 Warszawa
Tel. 48-22 606 16 08 do 09, Fax 48-22 606 16 01

<http://media.opel.com>



Inteligentny układ napędowy 4x4 modelu Antara łączy atuty napędu na przednią oś – takie jak stabilność toru jazdy przy przyspieszeniu i dobra dynamika – z zaletami stałego napędu na obie osie. W układzie zastosowano elektronicznie sterowany elektryczno-hydrauliczny mechanizm sprzęgający, który zapewnia optymalny (50:50) rozkład siły napędowej pomiędzy przednie i tylne koła we wszystkich sytuacjach. Zespół napędowy jest w pełni zintegrowany z systemami ABS i ESP, co poprawia sterowność pojazdu i podnosi poziom aktywnego bezpieczeństwa.

Największa dynamika wzrostu w segmencie SUV i crossover w Europie

Od 1998 r. łączny udział pojazdów typu SUV i crossover w rynku europejskim podwoił się z 3 do 6 procent. Coraz więcej aktywnych rodzin uprawiających hobby i sport na wolnym powietrzu docenia funkcjonalność i atrakcyjny wygląd tego typu pojazdów.

Wprowadzając model Antara, Opel zamierza zdobyć pozycję lidera w tym coraz bardziej konkurencyjnym segmencie, który wciąż się rozwija i od dawna jest zdominowany przez marki pozaeuropejskie. Opel przewiduje, że w pierwszym pełnym roku sprzedaży, którym będzie rok 2007, w Europie zarejestrowanych zostanie do 40 000 egzemplarzy nowego modelu. Około 50 procent nabywców będą stanowić kierowcy, którzy wcześniej użytkowali pojazdy innych marek.

Opel powraca do segmentu pojazdów 4x4

Opel był już liderem w tym segmencie dzięki modelowi, który w swoim czasie bardzo wyróżniał się na tle konkurencji. Zaprezentowana w 1991 r. Frontera była jednym z pierwszych pojazdów klasy SUV. Przez szereg lat była też przebojem w swoim segmencie w całej Europie, a także modelem, który zdobywał dla marki Opel najwięcej nowych klientów. W przeciwieństwie do Antary z nadwoziem samonośnym, Frontera miała konstrukcję ramową – typową dla pojazdów terenowych. W sumie do 2003 r. w Europie sprzedano 285 000 Fronter, w tym 37 500 egzemplarzy w najlepszym pod względem sprzedaży roku 1993.



Kompleksowe wyposażenie standardowe

Mocnym argumentem Antary jest jej kompleksowe standardowe wyposażenie, obejmujące tak cenne rozwiązania, jak inteligentny napęd na cztery koła z kontrolą trakcji, elektronicznie sterowany system stabilizacji toru jazdy (ESP – Electronic Stability Program), system stabilizacji pojazdu podczas hamowania na zakrętach (CBC – Cornering Brake Control), system kontroli zjazdu ze wzniesienia (DSC – Descent Control System) oraz system zapobiegający wywróceniu się pojazdu (ARP – Active Rollover Protection). Do standardowego wyposażenia należy także centralny zamek ze zdalnym sterowaniem, klimatyzacja z filtrem przeciwpyłkowym, elektryczne sterowanie szyb bocznych z przodu i z tyłu, elektrycznie podgrzewane i sterowane lusterka boczne, pokładowy wyświetlacz informacji oraz radioodtwarzacz stereo CD-Radio CD 30 MP3 ze zdalnym sterowaniem na kierownicy i siedmioma głośnikami oraz anteną dachową zapewniającą znakomitą jakość odbioru. Wszystkie wersje Antary z silnikami Diesla będą standardowo wyposażone w filtr cząstek stałych i elektryczny podgrzewacz Quickheat.

Nie zabraknie także wyposażenia podnoszącego bezpieczeństwo bierne. W standardzie znajdują się czołowe poduszki powietrzne, boczne poduszki powietrzne dla kierowcy i pasażera z przodu osłaniające klatkę piersiową i miednicę, kurtyny nad fotelami przednimi i miejscami skrajnymi z tyłu, trzypunktowe pasy bezpieczeństwa i zagłówki dla wszystkich pięciu miejsc, napinacze i ograniczniki napięcia pasów bezpieczeństwa z przodu oraz zaczepy ISOFIX do szybkiego i pewnego mocowania fotelików dziecięcych na skrajnych miejscach tylnej kanapy.

Wersja Edition będzie dodatkowo wyposażona w 17-calowe obręcze kół z lekkiego stopu z oponami 235/60 R 17 oraz systemy podnoszące komfort użytkowania, takie jak elektronicznie sterowana klimatyzacja (ECC – Electronic Climate Control), podgrzewane przednie fotele i system automatycznego sterowania oświetleniem (ALC – Automatic Lighting Control).

Standardowe wyposażenie najbogatszej wersji Cosmo jest jeszcze bardziej imponujące i obejmuje między innymi: 18-calowe aluminiowe obręcze kół z oponami 235/55 R 18, skórzane pokrycie kierownicy i gałki dźwigni zmiany biegów, skórzano-tekstylną tapicerkę foteli, komputer pokładowy, tempomat, system wspomagający parkowanie Park Pilot, szybę czołową ze szkła pochłaniającego ciepło i czujnik deszczu.



Przygotowano także pakiety opcjonalne dla wersji Edition i Cosmo, które mogą nadać pojazdowi jeszcze bardziej indywidualny charakter. Wyposażenie wersji Edition można rozszerzyć o komputer pokładowy, system wspomagający parkowanie Park Pilot z czujnikami z przodu i z tyłu auta, tempomat, a także konsolę telefonu komórkowego z interfejsem Bluetooth i sterowaniem głosowym. Do wersji Cosmo można zamówić skórzaną tapicerkę, ksenonowe reflektory z systemem oczyszczania, system monitorowania ciśnienia w ogumieniu (TPMS – Tire Pressure Monitoring System) oraz elektrycznie składane lusterka boczne.

Inne opcje wyposażenia to między innymi hak holowniczy, elektryczne sterowane, uchylne i rozsuwane okno dachowe, stereofoniczny radioodtwarzacz CD-Radio DVD Navi 100 obsługujący format MP3, ze zmieniarką na 6 płyt CD, nawigacją i konsolą telefonu komórkowego, a także elektryczna regulacja fotela kierowcy dla wersji Cosmo.

Wyrazista sylwetka podkreślająca aspiracje do pozycji lidera

Dynamiczna jak sportowe kombi i solidna jak klasyczny pojazd terenowy: pierwsze, co zwraca uwagę w wyrazistej sylwetce Antary to atrakcyjne zestawienie kontrastów. O ile w dolnej części nowego crossovera Opla dominuje solidna forma, o tyle linie nadwozia i opływowe płaszczyzny tworzą elegancką sylwetkę ze sportowymi akcentami. Projektanci Opla wykorzystali dynamiczną stylizację koncepcyjnej Antary GTC i zaadaptowali ją na potrzeby pięciodrzwiowego, pięciomiejscowego, seryjnego samochodu typu crossover z przestronnym i funkcjonalnym wnętrzem. Dzięki świadomie zachowanym kompaktowym wymiarom (długość x szerokość x wysokość: 4575 x 1850 x 1704 mm) crossover z napędem na cztery koła nie zajmuje więcej miejsca niż średniej wielkości samochód osobowy.

Typowe elementy stylistyczne Opla, takie jak przetłoczenie na masce silnika i osłona chłodnicy podkreślona szeroką chromowaną listwą z dużym logo Opla wyraźnie sygnalizują wysoką jakość pojazdu i przynależność do marki. Nowością są ciekawie zaprojektowane boczne wloty powietrza ze zintegrowanymi kierunkowskazami na przednich błotnikach.

We wnętrzu panuje styl i elegancja prestiżowego sedana, a wyprofilowane fotele przypominają o dynamicznym zacięciu SUV-a. W charakterystycznym dla Opla stylu



wszystkie wskaźniki i przełączniki rozmieszczono ergonomicznie i przejrzysto. Duże, wyraźne wskaźniki i centralna konsola z wyświetlaczem tworzą układ kokpitu zwrócony ku kierowcy. Akcenty, które szczególnie przyciągają uwagę we wnętrzu pojazdu, to trzy duże okrągłe kratki wentylacyjne w konsoli centralnej i charakterystyczna dźwignia hamulca ręcznego.

Innowacyjne rozwiązania: zintegrowany transporter Flex-Fix i system FlexOrganizer w bagażniku

Opel Antara zachęca do czerpania radości ze swobodnego i beztroskiego stylu życia, w którym przydaje się przestronne wnętrze, liczne schowki i wiele przemyślanych i praktycznych rozwiązań. Wrażenie znacznej przestrzeni tworzą podwyższona pozycja foteli i duże przeszklone powierzchnie. Ale Antara nie tylko wygląda na przestronną: także z pomiarów wynika, że pasażerom nie może być ciasno. Na przykład 933 mm miejsca na nogi stawia Antarę na pierwszym miejscu w segmencie.

Pojemność bagażnika do osłony bagażu wynosi 370 litrów. Po złożeniu tylnej kanapy pojemność wzrasta do 865 litrów, a nawet do 1 420 litrów, licząc do wysokości dachu. Tylne kanapy są dzielone w stosunku 60:40 i obie jej części można składać osobno. Po złożeniu dodatkowo oparcia przedniego fotela pasażera (opcja dostępna od początku 2007 r.) samochodem można przewozić przedmioty nawet o długości 2,63 m przy zamkniętej tylnej klapie.

Schówek pod podłogą bagażnika ułatwia praktyczne zagospodarowanie przedziału bagażowego – podobnie jak system FlexOrganizer znany już z Astry i Vectry kombi. W razie potrzeby w prowadnicach znajdujących się na ściankach bocznych bagażnika Antary można zamocować siatki, przegrody, drążki i haczyki.

W całym wnętrzu Antary wygospodarowano wiele schowków i przegródek, takich jak szuflada pod fotelem pasażera, uchwyt na okulary w podsufitce, siatki na oparciach przednich foteli, schówek na karty parkingowe z lewej strony kierownicy, siatka na konsoli centralnej, schowki w przednim i tylnym centralnym podłokietniku oraz schowki przy tylnych nadkolach. Od wiosny 2007 r. oferowany będzie także bezkonkurencyjny pod względem funkcjonalności zintegrowany dodatkowy tylny bagażnik Flex-Fix. Tak jak Flex7 w Zafirze zrewolucjonizował systemy aranżacji foteli, tak teraz Flex-Fix ma szansę stać się



nowym wyznacznikiem elastycznych rozwiązań w zakresie przewożenia bagażu na zewnątrz pojazdu. W typowym dla pojazdów marki Opel stylu pełna integracja systemu z nadwoziem wyeliminowała potrzebę kłopotliwego montażu, demontażu i przechowywania elementów. Podobnie jak w nowej Corsie, zintegrowany tylny transporter chowa się prawie całkowicie pod zderzakiem, skąd można go łatwo wysunąć, aby przewieźć na nim nawet dwa rowery.

Dynamika samochodu osobowego i możliwości pojazdu terenowego

Zwrotność, precyzja działania wspomaganie układu kierowniczego i sztywne podwozie sprawiają, że Antara to pojazd dynamiczny, ale i przystosowany do jazdy terenowej. Podwozie nowego crossovera zostało dopracowane przez ekspertów firmy Opel na różnych torach, w tym w ośrodkach testowych GM w Pferdsfeld (Niemcy) i Millbrook (Wielka Brytania). W fazie opracowywania konstrukcji samochodu prototypy przejechały w testach ponad 5 milionów kilometrów po drogach całego świata.

Kolumny McPhersona z przodu i zawieszenie wielowachaczowe z tyłu zapewniają wysoką jakość podwozia porównywalną z rozwiązaniami zastosowanymi w modelach Vectra i Signum. Standardowo Antara oferowana jest z oponami 225/70 R 16. Antara Edition wyposażona jest w 17-calowe obręcze z lekkiego stopu, a Antara Cosmo – w obręcze 18-calowe. Jako opcja dostępny jest system monitorowania ciśnienia w ogumieniu (TPMS – Tire Pressure Monitoring System).

W układzie napędowym 4x4 Antary, połączono zalety napędu przedniego – takie jak niskie zużycie paliwa i łatwość manewrowania – z atutami napędu na wszystkie koła. W normalnym trybie silnik napędza koła przednie, ale w razie potrzeby moc może być szybko i płynnie rozdzielona pomiędzy przednią i tylną oś w stosunku 50:50. Najważniejszym elementem układu jest sterowany elektronicznie i uruchamiany elektromagnetycznie elektryczno-hydrauliczny mechanizm sprzęgający na tylnej osi. Kompaktowy i lekki napęd 4x4 jest w pełni zintegrowany z systemami ABS i ESP, dzięki czemu skutecznie wspomaga kierowcę we wszystkich sytuacjach na drodze, na przykład w razie konieczności gwałtownego przyspieszenia.

W układzie hamulcowym zastosowano duże, stabilne wentylowane tarcze i czterokanałowy ABS z funkcją wspomaganie hamowania awaryjnego. Nowoczesny system ESP został wzbogacony o liczne dodatkowe funkcje podnoszące bezpieczeństwo



aktywne, w tym rzadko spotykany w wyposażeniu standardowym pojazdów z segmentu Antary system kontroli zjazdu ze wzniesienia (DCS – Descent Control System). DCS pozwala utrzymać bezpieczną prędkość zjazdu nawet ze stromego wzniesienia bez konieczności używania hamulca. System zapobiegający wywróceniu się pojazdu (ARP – Active Rollover Protection) to kolejny element podnoszący bezpieczeństwo, który w ciągu kilku milisekund może zwiększać siłę hamowania poszczególnych kół.

Mocne silniki: cztery jednostki od 127 KM do 227 KM

Silniki Diesla charakteryzują się wysokim momentem obrotowym w dużym zakresie obrotów, znaczną siłą napędową oraz wytrzymałością, a przede wszystkim oszczędnością paliwa. Nic więc dziwnego, że są tak popularne wśród nabywców pojazdów typu SUV i crossover. Opel Antara oferowany jest z nowo opracowaną jednostką 2.0 CDTI o mocy 150 KM. Wkrótce dołączy do niej także wersja 127-konna. Obydwa silniki z aluminiową głowicą cylindrów i turbiną o zmiennej geometrii zasilane są w technologii common-rail najnowszej generacji, z ciśnieniem wtrysku wynoszącym do 1 600 bar. Obydwie wersje silnika wyposażone są standardowo w bezobsługowy filtr cząstek stałych niewymagający stosowania żadnych dodatków do paliwa. Najmocniejszy diesel może współpracować zarówno ze standardową pięciobiegową przekładnią manualną, jak i z pięciobiegowym automatem.

Oprócz dwóch diesli, oferta silników ECOTEC obejmuje także zaawansowane jednostki benzynowe. Jednostka podstawowa to czterocylindrowy silnik o pojemności 2,4 litra i mocy 103 kW/140 KM, z dwoma wałkami rozrządu w głowicy, wałkiem wyrównowazającym oraz elektronicznie sterowaną przepustnicą. Najmocniejsza jednostka w ofercie to silnik V6 o pojemności 3,2 litra i mocy 167 kW/227 KM.

Współpracujący z pięciobiegową skrzynią automatyczną z systemem ActiveSelect silnik benzynowy V6 jest blisko spokrewniony z jednostką 2.8 V6 ECOTEC stosowaną w modelach Vectra i Signum. Antara z tym silnikiem rozwija prędkość maksymalną 203 km/h. Zaawansowany technicznie silnik wyposażony jest w układ sterowania zmiennymi fazami rozrządu w układzie dolotowym i wydechowym oraz w kolektor dolotowy o zmiennej geometrii.



Opel Antara: podstawowe dane techniczne

Antara		2.4 ¹⁾ ECOTEC	3.2 V6 ¹⁾ ECOTEC	2.0 CDTI ¹⁾ ECOTEC
Standard czystości spalin		Euro 4	Euro 4	Euro 4
Paliwo		benzyna wysokooktanowa, bezołowiowa	benzyna wysokooktanowa, bezołowiowa	olej napędowy
Liczba cylindrów		4	6	4
Pojemność	w cm ³	2405	3195	1991
Moc maksymalna	w kW (KM)	103 (140)	167 (227)	110 (150)
	przy obr./min	5 200	6 600	4 000
Maksymalny moment obrotowy	w Nm	220	297	320
	przy obr./min	2 400	3 200	2 000
Układ przeniesienia napędu				
Skrzynia 5-biegowa, manualna		●	–	●
Skrzynia 5-biegowa, automatyczna		–	●	○
Dopuszczalna masa przyczepy w kg Przekładnia manualna/automatyczna				
Bez hamulców		750 / –	– / 750	750 / 750
Z hamulcem (gradient 10%)		1500 / –	– / 2000	2000 / 1700
Z hamulcem (gradient 12%)		1500 / –	– / 2000	2000 / 1700

● = Standard, ○ = Opcja, – = niedostępne

¹⁾ Dane wstępne

Antara		Osiągi		Zużycie paliwa (l/100 km) wg 1999/100/UE			Emisja CO ₂ w g/km
	Prędkość maksymalna km/h	Przyspieszenie od 0–100 km/h w sekundach	Cykl miejski	Cykl pozamiejski	Cykl mieszany		
Skrzynia 5-biegowa, manualna¹⁾							
2.4	175	11,9	13,3	7,3	9,6	229	
2.0 CDTI	180	10,3	8,9	6,8	7,5	198	
Skrzynia 5-biegowa, automatyczna¹⁾							
3.2 V6	203	8,8	16,4	8,9	11,6	278	
2.0 CDTI	178	12,1	11,5	6,8	8,6	238	

¹⁾ Dane wstępne

Wszystkie dane odnoszą się do podstawowego modelu przeznaczonego na rynek europejski, ze standardowym wyposażeniem. Dane o zużyciu paliwa według 1999/100/UE podano dla masy pojazdu gotowego do jazdy zgodnie z tym rozporządzeniem. Dodatkowe wyposażenie może spowodować minimalne zwiększenie zużycia paliwa i emisji CO₂ w stosunku do deklarowanych wartości. Ponadto dodatkowe wyposażenie może także zwiększyć masę pojazdu gotowego do jazdy, a w niektórych przypadkach dopuszczalną masę całkowitą i maksymalne dopuszczalne obciążenie osi oraz odpowiednio ograniczyć dopuszczalną masę przyczepy. Dlatego może zmniejszyć się prędkość maksymalna i przyspieszenie. Uzyskanie podanych parametrów jest możliwe przy danej masie pojazdu gotowego do jazdy bez kierowcy i z ładunkiem 200 kg.



Antara	
Wymiary pojazdu w mm¹⁾	
Długość	4575
Szerokość	1850
Wysokość maks. (pojazd gotowy do jazdy)	1704
Rozstaw osi	2707
Rozstaw kół, przód	1572
Rozstaw kół, tył	1562
Średnia zawracania m¹⁾	
Między krawężnikami	12,42
Wymiary przedziału bagażowego mm¹⁾	
Długość bagażnika do oparcia tylnej kanapy	912
Długość bagażnika przy złożonej tylnej kanapie	1740
Długość bagażnika przy złożonej tylnej kanapie i złożonym oparciu fotela pasażera z przodu	2629
Szerokość między nadkolami	967
Maksymalna szerokość	1320
Wysokość do progu	828
Wysokość otwarcia klapy	1872
Szerokość otworu bagażnika na wysokości okien	1090
Masy i obciążenie osi w kg¹⁾	
Pojazd gotowy do jazdy z kierowcą (wg 70/156/UE)	1805–1865
Dopuszczalna masa całkowita	2225–2505
Ładowność	420–660
Maksymalne obciążenie osi, przód	1205
Maksymalne obciążenie osi, tył	1340
Maksymalne obciążenie dachu	100
Jazda terenowa¹⁾	
Głębokość brodenia [mm]	450
Kąt najazdu/zjazdu [°]	24 / 23
Kąt rampowy [°]	18,2
Prześwit [mm]	200

1) Dane wstępne

Tekst i zdjęcia można pobrać z Internetu pod adresem <http://media.opel.com>



Opinie o nowej Antarze:

Carl-Peter Forster, Prezes General Motors Europe:

„Dzięki nowej Antarze Opel jako pierwszy masowy producent europejski oferuje nowoczesny model klasy crossover. Ekscytujący design, dynamiczny charakter – Antara pokazuje to, co mamy na myśli, gdy mówimy w GM o globalnej współpracy. Bez niej żadna marka nie byłaby w stanie rozwijać swoich produktów wykorzystujących wspólną architekturę pojazdu o elementach charakterystycznych dla danej marki”.

Hans Demant, Dyrektor generalny Opla:

„Właśnie tego chcieliśmy: modelu crossover o dynamicznym charakterze samochodu osobowego i surowości terenowego”.

Bryan Nesbitt, Dyrektor ds. designu, GM Europe:

„Dzięki modelowi Antara dokonaliśmy transformacji ekscytującego języka designu koncepcyjnego GTC w pięciodrzwiowy, pięcioosobowy, produkcyjny model z segmentu crossover o przestronnym i wszechstronnym wnętrzu”.

Alain Visser, Dyrektor marketingu europejskiego Opla:

„Dzięki nowej Antarze możemy zaoferować pojazd crossover wysokiej jakości, dynamiczny i elegancko zaprojektowany. Planujemy zdobyć pozycję lidera na tym wysoce konkurencyjnym rynku”.

Willi Reinheimer, Menedżer projektu Opel Antara:

„Silnik 2.0 CDTI nowej Antary osiąga moc 150 KM, przez co jest ona jednym z najmocniejszych diesli w tej klasie pojazdów. Dzięki temu oraz dzięki niskiemu zużyciu paliwa doskonale pasuje on do naszego nowoczesnego crossovera”.

Frank Leopold, Menedżer ds. pakietów zaawansowanych innowacji i pojazdów koncepcyjnych, GME:

„Duża wiedza Opla w zakresie funkcjonalności widoczna jest w takich modelach, jak Signum, Zafira czy Meriva. A teraz, dzięki unikalnemu systemowi Flex-Fix oferowanemu w modelu Antara, Opel udowadnia, że wiedza ta dotyczy także innowacyjnych rozwiązań na zewnątrz samochodu”.



Rynek i model

Antara: cała naprzód w dynamicznie rozwijającym się segmencie

- Segment pojazdów typu crossover i SUV ma najwyższe wskaźniki tempa rozwoju w Europie
- Opel walczy o pozycję lidera europejskich marek pojazdów wielkoseryjnych
- Różne grupy docelowe i wersje wyposażenia

Na europejskim rynku samochodowym modele typu crossover i SUV wyprzedzają pod względem popularności niemal każdy inny pojazd. Ze statystyk rejestracji wynika, że ich udział w całym rynku samochodów osobowych zwiększył się w ciągu ostatniej dekady z niespełna 1,9 procent do 6,6 procent. W 1997 r. sprzedano zaledwie 292 000 takich aut, a obecnie szacuje się, że w 2006 r. Europejczycy mogą kupić nawet 1,2 miliona tych modnych i uniwersalnych pojazdów.

Potencjał tego wzrostu wydaje się nieograniczony. Zdaniem ekspertów marketingowych firmy Opel, mimo że tempo wzrostu w segmencie może ulec nieznacznemu osłabieniu, to i tak wszechstronne crossovery i SUV-y nadal będą cieszyły się coraz większą popularnością. Dotyczy to nie tylko modeli przeznaczonych do naprawdę ciężkiej jazdy terenowej, ale także tych sportowych i eleganckich, które cieszą oko atrakcyjną sylwetką w codziennym użytkowaniu. Szacuje się, że za 5 lat co roku takie samochody będzie kupować ponad 1,4 miliona Europejczyków – co oznaczałoby udział w całym rynku samochodów osobowych na poziomie 7,4 procent.

Nowy Opel Antara dysponuje wszystkimi atutami, które powinny mu zapewnić pozycję lidera tego trendu. Jest to samochód pozycjonowany w klasie pojazdów typu crossover i SUV średniej wielkości – a więc w segmencie rynku o szczególnie dużej dynamice wzrostu, który od dawna jest zdominowany przez marki pozaeuropejskie. Obecnie Opel planuje zdobyć pozycję lidera w tej kategorii – tak jak udawało się to przez wiele lat dzięki modelowi Frontera z 1991 r. – jednemu z pierwszych pojazdów klasy SUV, który przez lata dominował w swoim segmencie w Europie Zachodniej.



W przeciwieństwie do Antary, która ma typowe dla aut osobowych nadwozie samonośne, Frontera miała konstrukcję ramową. W Niemczech była bezapelacyjnym bestsellerem przez 5 lat. W sumie do 2003 r. w Europie sprzedano 285 000 tych klasycznych pojazdów z napędem 4x4.

Niska cena wersji podstawowej: 26 850 euro

Całkowicie nowa Antara ma wszystko, co powinna, aby powtórzyć sukces poprzedniczki. Atrakcyjny nowy crossover marki Opel powinien zainteresować wielu z dzisiejszych 160 000 posiadaczy Frontery. Opel jest przekonany, że Antara zdobędzie także wielu nowych klientów, którzy docenią jej szczególne atuty na tle konkurencji: innowacyjną, dynamiczną i wyrazistą stylistykę połączoną z uniwersalnym wnętrzem, przestronność samochodu klasy średniej, stały napęd na cztery koła oraz sportowe i komfortowe właściwości jezdne przy bardzo korzystnej cenie (w Niemczech Antara będzie dostępna od 26 850 euro).

Z badań rynku przeprowadzonych przez firmę Opel wynika, że charakter nowego crossovera idealnie pasuje do wymagań potencjalnych nabywców w tym segmencie, którzy oczekują między innymi: komfortu, dynamiki i funkcjonalności kombi klasy średniej. Na liście życzeń pojawia się także „wyrazista stylistyka” oraz „wszechstronność, elastyczność i możliwość poruszania się w każdym terenie, jak przystało na auto terenowe”.

Idealny partner w aktywnym stylu życia

W trakcie analizy rynku ustalono, że nowy Opel będzie szczególnie atrakcyjny dla aktywnych mieszkańców miast, którzy lubią aktywnie spędzać czas na wolnym powietrzu. Zaliczają się do nich bezdzietne pary/małżeństwa w wieku powyżej 25 lat, w których obydwójce małżonkowie/partnerzy zarabiają, a także ojcowie rodzin w wieku 35–40 lat. Obydwie grupy poświęcają wiele czasu na rekreację, która jest ważna także w życiu trzeciej grupy docelowej, jaką jest duży rynek osób w wieku 55–65 lat z dorosłymi dziećmi, które opuściły już domy rodziców.



Te grupy nabywców mogą znajdować się na różnych etapach swojego życia, ale mają podobne preferencje i cechy. Interesują się atrakcyjnymi pojazdami i innowacyjnymi technologiami, przykładają dużą wagę do przyjemności z jazdy i funkcjonalności samochodu, a także starają się wyróżnić z tłumu dzięki posiadanemu pojazdowi. Osoby te często także zamierzają zamienić posiadane auta klasy średniej lub kompaktowej na uniwersalne pojazdy z napędem 4x4.

Wysoki wskaźnik przejmowania klientów

Kolejnym powodem optymizmu Opla jest fakt, że Antara to pierwszy nowoczesny crossover europejskiego producenta modeli wielkoseryjnych na rynku pojazdów sportowo-użytkowych średniej wielkości. Ponadto, z uwagi na ograniczony wybór podobnych pojazdów nabywcy z tego segmentu nie są szczególnie lojalni wobec marki dotychczas użytkowanego auta. O ile przy zakupie nowego samochodu średnio 53 procent klientów zmienia markę, o tyle w segmencie SUV wskaźnik ten wynosi 60 procent. Opel spodziewa się, że będzie to przyczyną dodatkowego popytu i przewiduje, że dla co drugiego kupującego Antara będzie pierwszym oplem.

Kompleksowe wyposażenie standardowe

Mocnym argumentem Antary jest jej kompleksowe standardowe wyposażenie, obejmujące tak cenne rozwiązania, jak:

- inteligentny napęd na cztery koła z kontrolą trakcji,
- elektroniczny program stabilizujący (ESP – Electronic Stability Program) z systemem stabilizacji pojazdu w zakrętach (CBC – Cornering Brake Control),
- system kontroli zjazdu ze wzniesienia (DSC – Descent Control System),
- centralny zamek ze zdalnym sterowaniem,
- klimatyzacja z filtrem przeciwpyłkowym,
- elektryczne sterowanie szyb bocznych z przodu i z tyłu,
- system stereo z radioodtwarzaczem CD-Radio CD 30 MP3 ze zdalnym sterowaniem na kierownicy i wyświetlaczem pokładowego systemu informacyjnego.



Nie zabraknie elementów podnoszących bezpieczeństwo – do standardowego wyposażenia Antary należą:

- czołowe poduszki powietrzne,
- boczne poduszki powietrzne dla kierowcy i pasażera z przodu, osłaniające klatkę piersiową i miednicę,
- kurtyny nad fotelami przednimi i miejscami skrajnymi z tyłu,
- trzypunktowe pasy bezpieczeństwa i zagłówki dla wszystkich pięciu miejsc,
- napinacze i ograniczniki napięcia pasów bezpieczeństwa z przodu,
- zaczepy ISOFIX do szybkiego i pewnego mocowania fotelików dziecięcych na skrajnych miejscach tylnej kanapy.

Wersja Edition (Enjoy w Polsce) będzie dodatkowo wyposażona w 17-calowe obręcze kół z lekkiego stopu z oponami 235/60 R 17 oraz systemy podnoszące komfort użytkowania, takie jak elektroniczna kontrola klimatu (ECC – Electronic Climate Control), podgrzewane przednie fotele i system automatycznego sterowania oświetleniem (ALC – Automatic Lighting Control).

Standardowe wyposażenie najbogatszej wersji Cosmo jest jeszcze bardziej imponujące i obejmuje między innymi: 18-calowe aluminiowe obręcze kół z oponami 235/55 R 18, skórzane pokrycie kierownicy i rękojeści dźwigni zmiany biegów, skórzano-tekstylną tapicerkę foteli, komputer pokładowy, tempomat, system wspomagający parkowanie Park Pilot, szybę czołową ze szkła pochłaniającego ciepło i czujnik deszczu.

Najchętniej wybieranym silnikiem będzie nowoczesny diesel z systemem common-rail

Opel przewiduje, że około 60 procent nabywców modelu Antara w Europie będzie decydować się na wersję Edition, następne pod względem popularności będą Cosmo (35 procent) oraz wersja podstawowa (5 procent). Specjaliści w dziedzinie marketingu spodziewają się, że większość klientów będzie zamawiać Antarę z dwulitrowym turbodieslem CDTI common-rail o mocy 150 KM; następne w kolejności będą silniki benzynowe: 140-konny (2,4 litra) i 227-konny (V6 o pojemności 3,2 litra).



Przygotowano także pakiety opcjonalne dla wersji Edition i Cosmo, które mogą nadać pojazdowi jeszcze bardziej indywidualny charakter. Wyposażenie wersji Edition można rozszerzyć o komputer pokładowy, system wspomagający parkowanie Park Pilot z czujnikami z przodu i z tyłu auta, tempomat, a także konsolę telefonu komórkowego z interfejsem Bluetooth i sterowaniem głosowym. Do wersji Cosmo można zamówić skórzaną tapicerkę, ksenonowe reflektory z systemem oczyszczania, system monitorowania ciśnienia w ogumieniu (TPMS – Tire Pressure Monitoring System) oraz elektrycznie podgrzewane, regulowane i składane lusterka boczne. Inne opcje wyposażenia to między innymi hak holowniczy, elektrycznie sterowane, uchylne i rozsuwane okno dachowe, radioodtwarzacz CD-Radio DVD Navi 100 z konsolą telefonu komórkowego i nawigacją, a także elektryczna regulacja fotela kierowcy dla wersji Cosmo.

Elastyczny i innowacyjny zintegrowany system przewożenia bagażu Flex-Fix, który miał niedawno światową premierę w nowej Corsie, będzie oferowany jako opcja także w Antarze od początku 2007 r. Urządzenie to jest zawsze dostępne i łatwe w obsłudze. Aby przewieźć na przykład dwa rowery, wystarczy wysunąć je spod tylnego zderzaka jak szufladę. Nieużywany transporter w całości chowa się pod zderzakiem.

Spodziewana liczba nowych rejestracji w przyszłym roku: do 40 000

W pierwszym pełnym roku sprzedaży Antary (2007) Opel chce sprzedać od 35 000 do 40 000 egzemplarzy tego modelu. Premiera rynkowa Antary będzie miała miejsce jeszcze w tym roku w Niemczech, Austrii i Szwajcarii. Do pozostałych krajów Europy kontynentalnej samochód trafi w pierwszym kwartale 2007 r. Przez kilka pozostałych tygodni przed końcem bieżącego roku dealerzy zamierzają intensywnie promować Antarę, a zatem samochód ten jest dobrze przygotowany do objęcia roli lidera w swoim segmencie.



Stylistyka

Nowa Antara: doskonała do każdego wyzwania

- Pełne ekspresji linie określają ambicje Opla, lidera na polu stylistyki
- Atrakcyjne połączenie dynamicznej elegancji i pewnej siebie solidności
- Miła atmosfera wnętrza przypomina styl luksusowego sedana

Początki nowego Opla Antara są jasne. Jego pełen ekspresji design wywodzi się bezpośrednio z modelu koncepcyjnego Antara GTC (Gran Turismo Crossover), gwiazdy ubiegłorocznego salonu samochodowego IAA we Frankfurcie. Chwalona stylistyka terenowego, koncepcyjnego coupé widoczna jest w dynamicznej wersji produkcyjnej pięciordzwiowego crossovera, ukazującego ambicje Opla jako lidera na polu designu. Na pierwszy rzut oka widać, że wyróżniający się design Antary podkreślają atrakcyjne kontrasty. Dolna część samochodu w okolicy zderzaków, progów i kół w jasny sposób wyraża solidny charakter samochodu, zaś przyciągająca uwagę linia nadwozia i pełne napięcia powierzchnie łączą stylową elegancję ze sportowym, pełnym siły wyglądem. Dzięki takiemu połączeniu elementów sportowego kombi i samochodu terenowego konstruktorzy stworzyli wszechstronny samochód, który jest zarówno dynamiczny jak i wygodny.

„Dzięki pełnemu dynamizmowi, a przy tym wyrażającemu solidność językowi designu, Antara jest nowoczesnym, miejskim crossoverem”.

Mark Adams, Dyrektor ds. Designu Zewnętrznego, GM Europe

Typowe elementy stylistyki Opla, jak przetłoczenie maski silnika i osłona chłodnicy z szeroką, chromowaną listwą z logo Opla, w pewny sposób podkreślają wysoką jakość i tożsamość marki samochodu. Świeżym akcentem są starannie zaprojektowane boczne wloty powietrza ze zintegrowanymi kierunkowskazami na przednich błotnikach. Dzięki kompaktowym wymiarom (długość/szerokość/wysokość: 4575 x 1850 x 1704 mm) nowy crossover nie zajmuje więcej miejsca niż średniej wielkości samochód osobowy.



W przedniej części konstruktorzy połączyli przeciwne elementy, w jasny sposób podkreślając charakter Antary – pojazdu o dynamice samochodu osobowego i właściwościach pojazdu terenowego. Górna i dolna część zderzaka mają różne kolory i wraz z wyrazistą osłoną podwozia tworzą wyraźny kontrast dla błyszczącej, chromowanej listwy z logo Opla. Kontrast jest też elementem końców zderzaka, na których zamontowane są zintegrowane światła przeciwmgielne. Ciemniejsze elementy biegną od nich nad mocno zarysowanymi nadkolami i wzdłuż progów, aż do tylnego zderzaka, gdzie dwa odcienie i osłona podwozia również podkreślają solidny charakter Antary.

Silnie zagięta maska silnika, zaprojektowana, tak by spełnić nowe standardy w zakresie ochrony przechodniów, ma także bardzo dynamiczny wygląd. Uwagę zwracają reflektory, które zwężają się w dolnej części i zachodzą na boki karoserii. W środku maski przebiega typowe dla Opla przetłoczenie, zaś jej boczne części są elegancko skierowane ku górze. Przetłoczenie to przechodzi w słupki przednie, harmonijnie integrując przednią część pojazdu z linią okien.

Zdecydowane linie i ekscytujące akcenty

Silnie zarysowana linia okien jest mocnym elementem sylwetki pięciodrzwiowej Antary. Sportowo opadająca linia dachu także nawiązuje do dynamicznego designu koncepcyjnej wersji GTC, która zdobyła tytuł „Samochodu koncepcyjnego” 2005 roku, przyznawany przez brytyjski magazyn „Autocar”. Wąskie, boczne wloty powietrza schodzą pionowo do dołu. Współgrają one z liniami wyznaczonymi przez relingi dachowe i okna boczne. Ich srebrne, matowe powierzchnie i chromowane obwódki podkreślają wysoką jakość Antary.

Tył samochodu nawiązuje do stylistycznych rozwiązań przodu i bocznych części. Szeroka, chromowa listwa nie tylko dodaje mu klasy, ale podkreśla także szerokość i stabilność pojazdu. Wrażenie to jest dodatkowo zaakcentowane dużą, zakrzywioną szybą tylną, stykającą się bezpośrednio z tylnym słupkiem – to rozwiązanie dodatkowo polepsza widoczność i zapewnia doskonałe doświetlenie wnętrza. I wreszcie duże, trójwymiarowe i ustawione pod kątem światła tylne sprawiają, że trudno pomylić Antarę z innym samochodem. Stanowiące całość z linią okien, łagodnie przechodzą w linię boczną pojazdu.



Luksusowe wnętrze w stylu sedana

Wnętrze przypomina stylem i elegancją luksusowego sedana. Sportowe, wyprofilowane fotele i dominująca konsola środkowa z centralnie umieszczonym wyświetlaczem informacyjnym odzwierciedlają dynamiczny charakter Antary. Atrakcyjne elementy dekoracyjne podkreślają stylowy wygląd wnętrza. Przechodzą one z panelu instrumentów na drzwi i przyczyniają się do powstania poczucia przestronności, podobnie jak klarowny układ panelu instrumentów, wykończonego, w zależności od wersji, w dwóch kolorach. Górna jego część ma zawsze kolor szarego antracytu, co zapobiega powstawaniu rozpraszających uwagę refleksów. Dolna część może mieć ten sam kolor, ale może być również jasnobieżowa lub może nawiązywać kolorem do tapicerki i paneli drzwi. Przyjazny charakter wnętrza jest efektem uwagi, jaką konstruktorzy poświęcili detalom. Uzupełnia go oświetlenie ciepło rozświetlające wnętrze w ciemności.

„Było dla nas ważne, aby żywy charakter i elegancja widoczna na zewnątrz Antary obejmowała także jej wnętrze, dając poczucie pełnej satysfakcji”.

John G. Puskar, Dyrektor ds. Designu Wnętrza, GM Europe

Przyciągające uwagę elementy wnętrza obejmują trzy duże nawiewy na konsoli środkowej i wyrazisty uchwyt hamulca ręcznego. Po stronie pasażera ma taki sam kształt, ale jest nieco delikatniejszy. Jest on umieszczony tuż przy fotelu, zapewniając „drugiemu pilotowi” możliwość przytrzymania się podczas jazdy w terenie.

W charakterystyczny dla Opla sposób wszystkie instrumenty i przełączniki rozmieszczone są ergonomicznie i klarownie. Duże, wyraźne wskaźniki i konsola środkowa z centralnie umieszczonym wyświetlaczem informacyjnym wskazują na koncentrację konstruktorów na kierowcy. W zależności od wariantu wyposażenia, 7,5-calowy kolorowy wyświetlacz przekazuje informacje z systemu nawigacji i systemu audio oraz obsługuje wszystkie funkcje komputera pokładowego.



„Dobry design zapewnia marce rozwój”

Wywiad Bryanem Nesbitem, Dyrektorem GM Europe ds. Designu

Rüsselsheim. Jako dyrektor GME ds. designu od 2004 roku Bryan Nesbitt odpowiada za design europejskich marek GM – Opel, Vauxhall i Saab – oraz za większość modeli Saturn w USA. Urodzony w 1969 roku w Phoenix w stanie Arizona w USA Nesbitt ukończył z wyróżnieniem Art Center College of Design w Pasadenie w stanie Kalifornia i studiował architekturę i wzornictwo przemysłowe w Georgia Institute of Technology w Atlancie. Pracuje w General Motors od 2001 roku. Na ostatnim stanowisku, jakie piastował w USA, odpowiadał za design zewnętrzny wszystkich modeli samochodów i pojazdów segmentu crossover sprzedawanych przez GM na rynku krajowym. Rozmawialiśmy z Bryanem Nesbitem o nowym Ośrodku Designu działającym w globalnej sieci oraz o języku designu Opla.

Bryan, koncepcyjna Antara GTC spotkała się z entuzjastyczną reakcją prasy i publiczności podczas Salonu IAA we Frankfurcie w 2005 roku. Co ma wspólnego model koncepcyjny z wersją produkcyjną?

Pojazdy koncepcyjne pomagają nam zbadać rozwiązania wizualne. Wiele rozwiązań zastosowanych w wersji koncepcyjnej zostało zastosowanych w modelu produkcyjnym. Dokonaliśmy transformacji języka designu koncepcyjnego GTC w pięciodrzwiowy, pięciomiejscowy, produkowany seryjnie crossover o przestronnym i wszechstronnym wnętrzu. W wersji produkcyjnej bez trudu można rozpoznać wiele elementów stylu pojazdu koncepcyjnego, np. wloty powietrza na przednich błotnikach, osłony ochronne czy – co szczególnie ważne – układ graficzny przodu i tyłu.

Antara ma architekturę wspólną z innymi modelami GM. Jak można zachować język designu Opla w tak globalnym środowisku?

Architektura trochę przypomina szkielet – obejmuje ona przede wszystkim proporcje. Projektanci mody dobierają modeli do występów na wybiegu na podstawie proporcji, a nie elementów kultury, my po prostu robimy to samo. Opel Antara został zaprojektowany w Rüsselsheim, a dwóch członków naszego zespołu pojechało do Korei, aby asystować przy rozpoczęciu produkcji seryjnej.



I to wystarczy, aby zapewnić tożsamość marki?

Tak. Podobnie jak Heidi Klum czy Kate Moss mogą przekonywająco prezentować marki Calvina Kleina czy Roberto Cavalliego, architektura globalna spełnia nasze potrzeby. Antara to kolejny przykład globalnego funkcjonowania działu Rozwoju Produktu GM. Tak samo jak w przypadku modelek – im lepsze proporcje, tym więcej pracy dla mnie.

Nie dostrzegasz niebezpieczeństwa tego, że w efekcie stosowania wspólnej architektury samochody staną się zbyt podobne do siebie?

Nie. Wręcz przeciwnie – podstawą zawsze musi być marka. Globalny Dział Techniczny GM zapewnia w ramach każdej architektury pole przeznaczone do wyrażania zróżnicowanej tożsamości różnych marek. W tak dużej organizacji, jaką jest GM, badania i rozwój produktu prowadzone są na całym świecie według rodzin modeli i ich architektury technicznej. Sprzedaż i marketing zorganizowane są według marek i krajów. Ponieważ konstruktorzy muszą połączyć oba te światy, muszą działać na dwóch frontach – architektury samochodu i marki.

Czy istnieje podręcznik, który określa, na czym polega design Opla?

Docelowe grupy klientów mają określone oczekiwania. Ale tożsamość podlega koniecznej ewolucji i design musi się stale rozwijać, co jest niekończącym się wyzwaniem dla inżynierów i pracowników firmy. Dobry design zapewnia marce rozwój.

Dokąd zmierza marka Opel i jak można wykorzystać ten kierunek w designie samochodów?

Opel przechodzi obecnie poważne zmiany. Na przykład modele Zafira i Meriva to produkty, które zapewniają nieporównywalną wszechstronność, nie tracąc przy tym nic ze swej atrakcyjności dla nowoczesnego klienta. Modele te stworzyły podstawy dla jeszcze bardziej progresywnych samochodów, bardziej innowacyjnych koncepcji i bardziej śmiałych projektów. Mówiąc ogólnie, ludzie otwierają się coraz bardziej na świeższe rozwiązania stylistyczne, co jest zgodne z wizją Opla.



Czyli możemy się spodziewać zaskakujących pomysłów.

Raczej tak. Astra GTC, nowa Corsa i Antara są wyraźną demonstracją tego, jak wizualnie dynamiczną marką stał się Opel. Poszukiwaliśmy nowej emocjonalności, co będzie widoczne w nadchodzących samochodach. Na przykład w przyszłym roku, kiedy na drogach pojawią się pierwsze egzemplarze Opla GT...

Biorąc pod uwagę, że Opel jest marką produkowaną masowo, czy akceptacja klientów stawia jakieś ograniczenia przed radykalnym charakterem nowych projektów?

Klienci w Europie Zachodniej mają bardzo progresywne upodobania i oczekiwania wobec nowych produktów. Wydaje się, że spotykamy się tu z większą akceptacją dla nowych koncepcji i kształtów niż na przykład w USA. Daje nam to w pewnych sytuacjach poczucie większej swobody.

Opel ma w Niemczech długą historię. Czy opisałbyś obecny design Opla jako szczególnie niemiecki?

Trwająca globalizacja marek i ich światów oznacza, że taka definicja estetyki nie jest już dla klientów tak ważnym kryterium. Opel, a przez to również Vauxhall i Saturn, stara się wykorzystać to, co najlepsze w europejskim designie. Europa ma niesamowitą historię designu z silnym wpływem estetyki włoskiej, ale także francuskiej i niemieckiej.

I ostatnie pytanie. Czy jako główny konstruktor nadal masz sposobność wykazać się kreatywnością, czy też może obowiązki związane z zarządzaniem pochłaniają cały Pański czas?

Oczywiście, że mam. Kreatywność przejawia się na różne sposoby. Każde stanowisko musi ją wykazywać, aby efektywnie rozwiązywać pojawiające się problemy. Obecnie moja kreatywność bardziej koncentruje się na tożsamości i portfelu marek. Muszę tworzyć zespoły odpowiednich ludzi, zapewnić im właściwe środowisko pracy i niezbędne narzędzia, motywować i napędzać personel, no i oczywiście zapewniać decydujące wskazówki dotyczące strony wizualnej. Jednak koniec końców moje zadanie polega na promowaniu maksymalnej kreatywności w kontekście kierowania wizualną tożsamością marek Opel, Vauxhall, Saturn i Saab, tak by były one atrakcyjne dla ich docelowych odbiorców.



Życie na pokładzie

Zwyczajny i niewymagający

- Innowacyjny system transportowy Flex-Fix
- Liczne schowki i system FlexOrganizer
- Standard: system audio z odtwarzaczem płyt CD, funkcją odtwarzania plików MP3 i siedmioma głośnikami

Opel Antara swoim przestronnym wnętrzem, licznymi schowkami i wieloma praktycznymi rozwiązaniami nawiązuje do prostego, nieskomplikowanego stylu życia. Poczucie przestronności powstaje dzięki wyższej pozycji siedzenia i dużym oknom, ale Antara nie tylko wydaje się duża – pomiary potwierdzają, że pasażerowie w istocie korzystają z przestronnego wnętrza. Na przykład dzięki 933 milimetrom przestrzeni na nogi z tyłu Antara jest liderem w swoim segmencie.

Bagażnik oferuje 370 litrów pojemności do poziomu rolety. Jego objętość wzrasta do 865 litrów po złożeniu oparcia tylnej kanapy i do 1.420 litrów po załadowaniu do poziomu dachu. Tylne oparcie dzieli się w proporcji 60:40 i składa do przodu. Po złożeniu oparcia przedniego pasażera – ta opcja dostępna będzie od wiosny 2007 roku – można przewozić przedmioty o długości do 2,63 m przy zamkniętej klapie bagażnika.

Bagażnik łatwo jest utrzymać w porządku dzięki schowkowi pod podłogą i systemowi FlexOrganizer, znanemu już z modeli Astra i Vectra kombi oraz Meriva i Zafira. Wzdłuż ścianek bocznych całego bagażnika biegną dwie szyny. Można do nich mocować siatki, ścianki działowe, pręty i haczyki, umożliwiające dzielenie bagażnika na mniejsze sekcje w celu zabezpieczenia bagażu przed przesuwaniem się lub uszkodzeniem w podróży. Elementy systemu FlexOrganizer dostępne są oddzielnie u dealerów Opla.

Praktyczne opcje – jak np. schowki w tylnych nadkolach – dostępne są nie tylko w obrębie bagażnika: Antara oferuje wiele z nich również w kabinie. Obejmują one między innymi szufladę pod fotelem pasażera z przodu, schowek na okulary przeciwsłoneczne w suficie, siatki na oparciach przednich foteli, uchwyt na bilet parkingowy po lewej stronie kierownicy, siatkę na konsoli centralnej oraz schowki w przednim i tylnym podłokietniku.



Zintegrowany tylny system transportowy Flex-Fix to nieporównana praktyczność, która stała się znakiem firmowym Opla i jest szczególnie ważna w segmencie samochodów crossover. Elastyczny system niemal całkowicie chowa się w tylnym zderzaku i może z łatwością posłużyć do przewiezienia dwóch rowerów (o kołach od 18 do 28 cali). Po światowej premierze w nowej Corsie, system Flex-Fix będzie od wiosny 2007 roku dostępny również w modelu Antara. Ma on ogromny potencjał, umożliwiający stworzenie nowego standardu transportowania na zewnątrz, podobnie jak oferowany w Zafirze system foteli „Flex7” wewnątrz pojazdu. W typowym dla Opla stylu jego pełna funkcjonalność eliminuje konieczność uciążliwego montażu, demontażu i przechowywania elementów samochodu.

Liczne funkcje związane z komfortem uprzyjemniają życie na pokładzie Antary. Są to między innymi elektryczne okna z przodu i z tyłu (standard), podgrzewane przednie fotele (standard od wersji Edition), klimatyzacja (standard, klimatyzacja elektroniczna ECC od wersji Edition), system dogrzewania Quickheat (standard we wszystkich wersjach z silnikiem wysokoprężnym), system automatycznej kontroli świateł ALC (standard od wersji Edition), podgrzewane, elektryczne lusterka zewnętrzne (standard), elektrycznie zamykane lusterka zewnętrzne (opcja w wersji Cosmo), elektrycznie otwierany dach (opcja w wersji Cosmo) i ogrzewanie postojowe (opcja).

Rozrywkę podczas jazdy Antarą zapewnia standardowo oferowany system audio z odtwarzaczem płyt CD i funkcją odtwarzania plików MP3. Siedem głośników tworzy optymalną równowagę dźwięku, zaś obsługę ułatwiają przyciski umieszczone na kole kierownicy.

Współpracujący ze standardem MP3 system nawigacji DVD 100 Navi z radioodbiornikiem, zmieniarzką na 6 płyt CD i gniazdem telefonu komórkowego jest dostępny jako opcja. Dynamiczny system prowadzenia wyposażony w duży, kolorowy wyświetlacz informacyjny wykorzystuje mapy i/lub strzałki oraz komunikaty głosowe. Najnowsze informacje o sytuacji na drodze wyświetlane są jako raporty kanału informacyjnego (TMC) na mapie. Na płycie DVD dostępne są mapy 21 krajów europejskich, co eliminuje konieczność ich wymiany nawet podczas długich podróży.



Powstały w oparciu o popularne przewodniki z pod znaku Marco Polo zintegrowany przewodnik wie niemal wszystko. Oprócz zwykłych informacji w formie drukowanej omawia on wiele innych tematów dotyczących całej Europy, od zakupów i życia nocnego po wydarzenia sportowe i parki rozrywki. Na przykład podczas szukania restauracji, położonej daleko lub blisko miejsca, w którym się znajdujemy, otrzymujemy znacznie więcej danych niż tylko nazwa i adres. System informuje nas o serwowanej kuchni, przedstawia zalecenia, powiadamia o godzinach otwarcia i może obliczyć przybliżony koszt posiłku.

Opcjonalnie dostępne jest także gniazdo telefonu komórkowego z konsolą umieszczoną na tunelu środkowym. Korzysta ono z łącza w technologii Bluetooth i kontroli głosowej, zapewniając możliwość łatwej i bezpiecznej obsługi.



W świetle jupiterów

Elastyczny zintegrowany system transportowy Flex-Fix: o dwa rowery więcej

Kierowcy pojazdów klasy SUV to zazwyczaj ludzie bardzo aktywni i dlatego należą do grupy osób często przewożących rowery. Antara wyjątkowo to ułatwia – o ile tylko jest wyposażona w opcjonalnie dostępny, zintegrowany system transportowy Flex-Fix. Po światowej premierze w modelu Corsa ta innowacyjna opcja dostępna będzie od wiosny 2007 roku w crossoverze Opla.

Pomysł wydaje się bardzo prosty i pewnie dlatego mówi się o nim od wielu lat: zwiększyć możliwości przewozowe samochodu poprzez dodanie zintegrowanego, zewnętrznego systemu transportowego, chowanego w nadwoziu w sytuacjach, gdy nie jest wykorzystywany. Hendrik Hofmann, Inżynier Opla ds. Rozwoju Nadwozi, wie, dlaczego ten intrygujący pomysł nigdy wcześniej nie trafił do masowej produkcji: „Wprowadzenie w życie tego pomysłu zajęło moim kolegom i mnie dwa i pół roku”.

Zespół postawił sobie trzy zasadnicze pytania:

Wszechstronność: *Jak schować tylny system transportowy, unikając negatywnego wpływu na bezpieczeństwo w wypadkach czy prześwit? Antara, jako samochód klasy SUV, zapewnia tu doskonałe warunki ze względu na naturalnie duży prześwit i umieszczenie koła zapasowego w bagażniku. A ponieważ system Flex-Fix musiał się również zmieścić w nowej Corsie, ma on kompaktowe wymiary: po złożeniu jego wysokość wynosi 80 mm, a długość 700 mm.*

Funkcjonalność: *Jak zapewnić bezpieczne działanie systemu we wszystkich warunkach drogowych – nawet po kilku godzinach jazdy po szutrowej drodze w Szwecji czy podczas nagłej burzy w Alpach? W trakcie zakrojonych na szeroką skalę testów inżynierowie dokonali oceny funkcjonalności systemu, a uzyskane wyniki zapewniły im jeszcze większą motywację: „Trzeba było widzieć zdziwione miny naszych kolegów z innych firm, kiedy w trakcie testów zimowych wyciągaliśmy system spod całkowicie zaśnieżonego tyłu*



samochodu”, mówi Hofmann i wciąż jeszcze się uśmiecha. Uważnie przemyślano również inne aspekty codziennej eksploatacji. Na przykład dźwignia blokady systemu Flex-Fix umieszczona jest na krawędzi bagażnika, co zapewnia dostęp do niej, nawet gdy jest on pełny.

Trwałość: Jak można zapewnić, że system Flex-Fix zachowa sprawność przez wiele lat? W przeciwieństwie do niemarkowego sprzętu akcesoryjnego Flex-Fix jest integralną częścią Antary i musi spełniać rygorystyczne wymagania Opla przez cały okres żywotności samochodu. „System może udźwignąć do 40 kg, a sam waży 23,5 kg. Przy odrobinie wyobraźni technicznej nietrudno zrozumieć, jak wielkie siły oddziałują na jego wsporniki podczas jazdy po nierównej drodze”, mówi Hofmann, ukazując problem, dla którego – jak to zwykle bywa przy nowinkach technicznych – nie było podręcznikowego rozwiązania.

Zatem inżynierowie zamocowali prototyp systemu do samochodu testowego, w punktach mocowania zainstalowali czujniki i poddali pojazd wymagającym próbom na najtrudniejszym torze testowym GM/Opla w Dudenhofen. Wyniki poddano analizie i wprowadzono do specjalnego programu testowania hydropulsowego w ośrodku rozwojowym w Rüsselsheim. Od tej chwili każda zmiana sprawdzana była laboratoryjnie pod względem trwałości.

Zespół ds. systemu Flex-Fix nie poszedł również na żadne kompromisy w zakresie ochrony antykorozyjnej. Stalowe elementy Flex-Fix są nie tylko galwanizowane, ale zostały również pokryte lakierem w procesie kateforezy i zabezpieczone elastyczną powłoką, wytrzymującą lata eksploatacji na żwirze i na posypanych solą drogach, co zostało sprawdzone w testach. Oprócz tego elementy mechanizmu otwierania systemu pokryte są teflonem.



Nadwozie i bezpieczeństwo

Solidna, przestronna, bezpieczna

- Wrażenie przestronności na wszystkich pięciu fotelach
- SAFETEC: sześć poduszek powietrznych w standardzie/mocowania ISOFIX z tyłu

Rosnąca popularność samochodów segmentu SUV i crossover nie jest wyłącznie wynikiem ich budzącego respekt wyglądu i dobrych właściwości terenowych. Kluczową rolę odgrywa także poczucie bezpieczeństwa wynikające z wysokiej, prostej pozycji siedzenia oraz wrażenia przestronności.

Obszerne nadwozie nowej Antary spełnia te oczekiwania pomimo kompaktowych wymiarów zewnętrznych (długość x szerokość x wysokość: 4575 mm x 1850 mm x 1704 mm), a wymiary wnętrza i bagażnika plasują nowy model wśród liderów pod tym względem w jego segmencie.

Przeгляд najważniejszych wymiarów:

Wymiary wnętrza	
Na wysokości nóg przód/tył	1036/993 mm
Na wysokości ramion przód/tył	1455/1455 mm
Na wysokości głowy przód/tył	1025/1010 mm
Wymiary przestrzeni bagażowej	
Długość podłogi do oparcia tylnej kanapy/przy złożonym oparciu	912/1740 mm
Długość podłogi przy złożonym oparciu tylnej kanapy i przedniego fotela	2629 mm
Szerokość na wysokości nadkoli/szerokość maksymalna	967/1320 mm
Wysokość progu	828 mm
Objętość przestrzeni bagażowej	
Do wysokości rolety	370 litrów
Do krawędzi przednich foteli po złożeniu tylnej kanapy	865 litrów
Do wysokości dachu po złożeniu tylnej kanapy	1420 litrów

SAFETEC: integralny system bezpieczeństwa

W typowym dla Opla stylu, integralny system bezpieczeństwa SAFETEC Antary obejmuje wszystkie istotne czynne i bierne elementy, które przyczyniają się do ograniczenia



zagrożenia podczas jazdy i przy wypadkach. Dzięki bogatemu wyposażeniu standardowemu, np. inteligentnemu, aktywnemu napędowi na cztery koła, nowoczesnemu układowi jezdnemu z systemem ABS, ESP z funkcją kontroli hamowania na zakrętach (CBC), aktywnemu zabezpieczeniu przeciw dachowaniu (ARP), systemowi kontroli zjazdu (DCS) i hydraulicznemu wspomaganiu nagłego hamowania, nowy Opel Antara oferuje wyjątkowy poziom bezpieczeństwa aktywnego. A jeśli nie uda się uniknąć wypadku, wszechstronny pakiet zabezpieczeń biernych zmniejsza ryzyko odniesienia obrażeń przez pasażerów Antary.

Sztwne nadwozie nowego modelu – ponad 37 procent jego struktury wykonano z wysokowytrzymałej stali – zabezpiecza „klatkę bezpieczeństwa” chroniącą pasażerów. W przypadku zderzenia czołowego boczne, poprzeczne i przednie belki rozprowadzają energię uderzenia po trzech odrębnych ścieżkach, aby do minimum ograniczyć deformację kabiny. Drzwi, wzmocnione w części środkowej i górnej, usztywniają całość konstrukcji.

Przednie drzwi służą ponadto jako zabezpieczenie boczne, podobnie jak słupki środkowe wykorzystujące puste w środku profile. Dzięki tym wykonanym „na wymiar” elementom odporność paneli nadwozia jest różna w różnych miejscach w zależności od potencjalnego obciążenia danego elementu. Wzmocniony tył z dużymi belkami bocznymi i zbiornikiem paliwa umieszczonym przed tylną osią uzupełniają elementy bezpieczeństwa nadwozia.

Specjalne *crashboxy* zamontowane z przodu i z tyłu także pochłaniają energię w kolizjach przy niewielkich prędkościach, przyczyniając się przez to do obniżenia kosztów napraw.

Wszechstronne zabezpieczenie kierowcy i pasażerów

Kierowca i pasażerowie korzystają w bogatego pakietu bezpieczeństwa oferowanego w Antarze. Standardowo wyposażenie z zakresu bezpieczeństwa biernego obejmuje następujące elementy:



- przednie poduszki powietrzne,
- boczne poduszki powietrzne na wysokości tułowia kierowcy i pasażera z przodu,
- kurtyny powietrzne dla pasażerów na skrajnych fotelach,
- trzypunktowe pasy bezpieczeństwa,
- pięć zagłówków z regulacją wysokości,
- napinacze pasów bezpieczeństwa i ograniczniki ich siły działania z przodu,
- ostrzeżenie o niezapiętym pasie bezpieczeństwa kierowcy i pasażera z przodu,
- punkty mocowania fotelika dziecięcego ISOFIX na skrajnych fotelach z tyłu.

Punkty mocowania ISOFIX: bezpieczne i szybkie mocowanie fotelika dziecięcego

Konstruktorzy Antary pomyśleli również o bezpieczeństwie dzieci. Dlatego tylne drzwi wyposażone są w blokady klamek wewnętrznych, zaś skrajne tylne fotele posiadają mocowania ISOFIX przeznaczone do bezpiecznego i szybkiego mocowania fotelików dziecięcych.

ISOFIX to standard fotelików dziecięcych określony przez Międzynarodową Organizację Standaryzacji (ISO). Obejmuje on dwa mocowania pomiędzy oparciem a siedzeniem fotela, które są przymocowane do struktury pojazdu. Dodatkowa uprzęż u góry oparcia tylnej kanapy zapobiega przesuwaniu się fotelika do przodu.



Silniki

Potężny, skuteczny i inteligentny

- Mocny silnik wysokoprężny z systemem common-rail i bezobsługowym filtrem cząstek stałych
- Udoskonalony 3,2-litrowy silnik benzynowy V6 – najlepszy w rodzinie
- Elektronicznie sterowany napęd na cztery koła z elektrohydraulicznym dyferencjałem

Potężne i ekonomiczne – w europejskich samochodach typu SUV i crossover najczęściej stosuje się silniki wysokoprężne. Dlatego właśnie Opel oczekuje, że 2-litrowy silnik turbodiesel o mocy 110 kW/150 KM z systemem zasilania common-rail stanie się rynkowym bestsellerem. W ciągu kilku miesięcy dołączy do niego druga jednostka o mocy 93 kW/127 KM. Oba silniki wysokoprężne standardowo wyposażono w bezobsługowy filtr cząstek stałych. Podstawowym silnikiem modelu Antara jest czterocylindrowa jednostka benzynowa o pojemności 2,4 litra i mocy 103 kW/140 KM, z dwoma górnymi wałkami rozrządu i wałkiem wyrównowazającym oraz elektronicznie sterowaną przepustnicą. Najmocniejszym silnikiem w ofercie jest benzynowa jednostka V6 o pojemności 3,2 litra i mocy 167 kW/227 KM. Wszystkie silniki są montowane poprzecznie, wykonane w układzie czterozaworowym i standardowo łączą się z pięciobiegową manualną skrzynią biegów, z wyjątkiem silnika V6, który występuje z nowo zaprojektowaną, pięciobiegową automatyczną skrzynią biegów (skrzynia ta dostępna jest jako opcja dla innych silników). Posiadana przez nią funkcja ActiveSelect umożliwia również ręczną zmianę biegów, a program zimowy ułatwia prowadzenie na śliskich drogach.

Inteligentny, aktywny napęd na cztery koła ITCC (Intelligent Torque Controlled Coupling) jest montowany standardowo i łączy w sobie zalety napędu na przednie koła, jak małe zużycie paliwa i łatwość manewrowania, ze wszystkimi zaletami napędu na cztery koła. Choć Antara jest w normalnych warunkach samochodem z napędem na przednie koła, w razie potrzeby napęd można szybko i płynnie rozłożyć na oś przednią i tylną w proporcji 50:50. Głównym elementem składowym w układzie napędu na cztery koła jest elektronicznie sterowany elektrohydrauliczny mechanizm sprzęgający.



Układ napędu na cztery koła jest zwarty, lekki i całkowicie zintegrowany w systemach sterowania ABS i ESP. Wyposażenie samochodu Antara w zespół czteropunktowego, wychylnego łożyskowania na neutralnej osi skutecznie izoluje nadwozie od silnika. Przy zamontowaniu w układzie z neutralną osią momentu obrotowego NTA (NeuTral Torque Axis) ciężar silnika jest podparty na czterech łożyskach umieszczonych z lewej i prawej strony w dynamicznej osi jego wirowania. Takie rozwiązanie zmniejsza drgania i hałas, zwłaszcza przy pracy na jałowym biegu.

Mocne, ekonomiczne i czyste silniki wysokoprężne

Wysoka, płaska charakterystyka momentu obrotowego, duża moc, małe zużycie paliwa. Nic dziwnego, że silniki wysokoprężne cieszą się tak dużą popularnością w samochodach typu SUV i crossover. W Oplu Antara montowany jest nowo powstały silnik 2.0 CDTI o mocy 150 KM. Na początku 2007 r. zostanie dodana jednostka o mocy 127 KM. Oba silniki wyposażono w system zasilania common rail najnowszej generacji o ciśnieniu wtrysku 1.600 bar, z aluminiową głowicą oraz w turbosprężarkę o zmiennej geometrii łopat.

Standardowo oba warianty wyposażone są w bezobsługowy filtr cząstek stałych. Zespół oczyszczania spalin składa się z litego, ceramicznego korpusu w postaci przypominającej plaster miodu z mikroskopijnymi kanalikami. Gromadzone na powierzchni tych kanalików cząsteczki sadzy są regularnie wypalane dla zapobieżenia niedrożności filtra. Zamiast stosowania złożonego systemu dodatków paliwowych w celu usunięcia takich cząsteczek, różnie skierowane strumienie wtryskowe podnoszą temperaturę spalin silnika wysokoprężnego do 600 stopni Celsjusza, tj. do temperatury zapłonu cząsteczek sadzy na czas wypalania w filtrze.

Mocniejszy silnik wysokoprężny można połączyć z pięciobiegową, automatyczną skrzynią biegów, zamiast standardowej, ręcznej skrzyni pięciobiegowej. W obu przypadkach silnik zapewnia doskonałą moc. Przyśpieszenie od 80 km/h do 120 km/h na piątym biegu zajmuje tylko 12,6 sekundy (z automatyczną skrzynią biegów 9,7 sekundy). Zgodnie z danymi dla normy MVEG, zużycie paliwa wynosi tylko 7,5 litra oleju napędowego na 100 km (z automatyczną skrzynią biegów 8,6 l/100 km). W połączeniu z 65-litrowym zbiornikiem paliwa daje to zasięg około 870 kilometrów. Maksymalna prędkość wynosi 180 km/h (z automatyczną skrzynią biegów 178 km/h).



Ten nowy silnik wysokoprężny powstał w ramach współpracy GM Korea i GM Powetrain i wytwarzany jest w zakładach w Gunsan w Korei Południowej.

Przegląd silników wysokoprężnych Antara:

Silniki wysokoprężne	2.0 CDTI ECOTEC	2.0 CDTI ECOTEC
Pojemność silnika (cm ³)	1991	1991
Moc (kW/KM przy obr./min)	93/127 przy 4 000	110/150 przy 4 000
Maks. moment obrotowy (Nm przy obr./min)	295 przy 1 800	320 przy 2 000
Maksymalna prędkość (km/h)	166	180 (178)
Przyspieszenie 0–100 km/h (s)	13,8	10,3 (12,1)
Całkowite zużycie paliwa (l/100 km) wg normy MVEG	7,6	7,5 (8,6)

(Dane dla wersji automatycznej podano kursywą)

Silniki benzynowe: Udoskonalone i pełne mocy

Oprócz silników wysokoprężnych, gama silników ECOTEC obejmuje dwa udoskonalone silniki benzynowe. Podstawową jednostką jest 2,4-litrowy, czterocyldrowy silnik o mocy 103 kW/140 KM. Ten silnik o długim skoku (średnica cylindra/skok tłoka: 87,5/100 mm) wyposażony w takie rozwiązania, jak górne wałki rozrządu, wałek wyrównowazający oraz elektronicznie sterowaną przepustnicę. 2,4-litrowa Antara osiąga maksymalną prędkość 175 km/h, przyspiesza od zera do 100 km/h w 11,9 sekundy i zużywa 9,6 litra paliwa na 100 km (wg normy MVEG).

Najmocniejszym z silników benzynowych jest wariant V6 o pojemności 3,2 litra i mocy 167 kW/227 KM. Przy standardowej pięciobiegowej automatycznej skrzyni biegów z funkcją ActiveSelect, ten blisko spokrewniony z silnikiem 2,8 V6 ECOTEC montowanym w modelach Vectra i Signum sześciocyldrowy silnik benzynowy rozpędza Antarę do maksymalnej prędkości 203 km/h. Wśród najbardziej zaawansowanych technicznie elementów silnika należy wymienić układ sterowania fazami rozrządu w układzie dolotowym i wydechowym, a także kolektor dolotowy z kanałami o zmiennej geometrii.



Ultranowoczesny silnik w całości wykonany z aluminium należy do gamy jednostek V6, opracowanych przez projektantów GM Powetrain z Ameryki Północnej we współpracy z ich kolegami z Europy i Australii. Wspólne wysiłki, oprócz sześciocylindrowych silników o pojemności 2,8 do 3,6 litra, zaowocowały również wariantem turbo dostępnym w modelach Vectra i Signum.

Oprócz Vectry, Signum i Antary, wśród innych samochodów GM oferujących dynamiczne osiągi i małe zużycie paliwa można również wymienić Cadillaka CTS, kilka amerykańskich Buicków, Saab 9-3 Aero, a także wiele modeli marki Holden. W każdym z przypadków silniki są starannie dostosowywane do potrzeb konkretnej marki.

Globalna współpraca przy projektowaniu i produkcji tych silników pozwala na wykorzystanie do 90% identycznych części. W trosce o globalne wykorzystanie silników konstrukcję zaprojektowano w sposób spełniający wymagania rynków na całym świecie. Przykładowo, rozrząd zaworowy uwzględnia optymalne parametry mocy i poziom emisji dla najczęściej spotykanych warunków drogowych i klimatycznych. Inteligentna konstrukcja podstawowa nowej gamy silników V6 GM, udowadnia swą uniwersalność i możliwość globalnego zastosowania. Umożliwia to poprzeczny lub podłużny montaż silników, przy równoczesnym dostosowaniu wariantów z bezpośrednim wtryskiem, wtryskiem kolektorowym oraz turboładowaniem. Ogólnie rzecz biorąc, ultranowoczesne sześciocylindrowe silniki oferują funkcjonalność i zakres mocy i momentu obrotowego od 203 KM do 320 KM i od 267 Nm do 485 Nm.

Inne podobieństwa pomiędzy 24-zaworowymi silnikami obejmują:

- klasyczny kąt ustawienia cylindrów wynoszący 60 stopni
- podwójne górne wałki rozrządu napędzane podwójnymi łańcuchami
- czterołożyskowy wał korbowy wykonany z mikrostopowej odkuwki stalowej
- korbowody ze spieków
- wypełnione sodem zawory wydechowe dla zapewnienia lepszego chłodzenia
- sztywna, odlewana pod ciśnieniem, aluminiowa miska olejowa



Przegląd silników benzynowych Opla Antary:

Silniki benzynowe	2.4 ECOTEC	3.2 V6 ECOTEC *
Pojemność silnika (cm ³)	2405	3195
Moc (kW/KM przy obr./min)	103/140/5 200	167/227/6 600
Maks. moment obrotowy (Nm przy obr./min)	220/2 400	297/3 200
Maksymalna prędkość (km/h)	175	203
Przyśpieszenie 0-100 km/h (s)	11,9	8,8
Całkowite zużycie paliwa (l/100 km) wg normy MVEG	9,6	11,6

* z automatyczną skrzynią biegów

Skrzynie biegów dostosowane do wysokiego momentu obrotowego

Po raz pierwszy w modelu Antara dostępna jest zupełnie nowa pięciobiegowa manualna skrzynia biegów. Zwarta, trójwałkowa skrzynia dostarcza moment obrotowy do 330 Nm, a dzięki zastosowaniu w synchronizatorze włókna węglowego zmiana biegów odbywa się wyjątkowo łagodnie i spokojnie. Jedynie z tą skrzynią dostępny jest podstawowy silnik benzynowy o pojemności 2,4 l.

Z nową automatyczną pięciobiegową skrzynią biegów można połączyć również silnik 2.0 CDTI o mocy 150 KM, którego maksymalny moment obrotowy wynosi 330 Nm. Wraz z olejem do automatycznej skrzyni biegów waga tej kompaktowej jednostki wynosi zaledwie 91 kilogramów. Ta skrzynia biegów oferowana jest w standardzie z silnikiem 3.2 V6.

Inteligentny, aktywny i lekki układ napędu na cztery koła

Wszystkie modele Antara posiadają nowoczesny system inteligentnej kontroli rozdziału momentu obrotowego ITCC. Podstawowymi elementami systemu są: jedno pilotujące sprzęgło elektromagnetyczne i jedno sprzęgło hydrauliczne z mokrą tarczą. ITCC jest



kontrolowany elektronicznie i na zmianę rozdziela moc napędu pomiędzy oś przednią i tylną. Zaletami takiego rozwiązania w porównaniu z tradycyjnymi układami są mały ciężar, niewielkie rozmiary i brak konieczności obsługi serwisowej. System ten reaguje natychmiastowo. Korzystny jest również mały ciężar, ponieważ zasadnicze elementy składowe zespołu przeniesienia mocy PTU (Power Transfer Unit), wał napędowy, wał tylnej osi, moduł tylnego napędu RDM (Rear Drive Module) oraz sprzęgła razem ważą tylko 75 kilogramów.

Podczas pracy układ napędu na cztery koła w sposób ciągły odbiera dane poprzez szybką szynę danych CAN z elektronicznego programu stabilizacji ESP (Electronic Stability Program) dotyczące ilości obrotów na każdym kole, kąta skrętu koła kierownicy oraz położenia pedału przyspieszenia. Informacje te są nieprzerwanie analizowane.

W normalnych warunkach cała moc napędu przenosi się na przednie koła i dlatego sprzęgło tylnej osi jest otwarte. Jeżeli jednak układy elektroniczne wykrywają potrzebę zadziałania wskutek zmienionych warunków trakcyjnych, moment obrotowy jest płynnie rozkładany pomiędzy oś przednią i tylną w ciągu 100 milisekund. Możliwe są tu wszystkie proporcje rozkładu napędu, poczynając od pełnego napędu na przednie koła, aż do równego rozkładu na obie osie w stosunku 50:50.



Układ jezdny

Gwiazda na drodze i w terenie

- Inteligentny napęd na cztery koła zapewnia wyważone reakcje
- Zaawansowany układ jezdny z czterowahaczową tylną osią
- Wszechstronne funkcje układu ESP podwyższają poziom bezpieczeństwa

Dzięki precyzyjnemu wspomaganiu układu kierowniczego działającemu zależnie od szybkości, twardemu, elektronicznie kontrolowanemu układowi jezdnemu i aktywnemu napędowi na cztery koła, Antara przeznaczona jest do jazdy drogowej. Układ jezdny nowego crossovera był zestrajany przez specjalistów Opla na różnych drogach, w tym w ośrodkach testowych GM w Pferdsfeld i Dudenhofen w Niemczech oraz Millbrook w Wielkiej Brytanii. W trakcie prac rozwojowych prototypy pokonały ponad pięć milionów kilometrów na całym świecie. Antara oferuje dodatkową dynamikę, komfort i bezpieczeństwo aktywne dzięki wykorzystaniu sieci przesyłu danych CAN Bus, łączącej wszystkie dynamiczne systemy jezdne, jak ABS, system kontroli hamowania na zakrętach CBC, ESP, aktywny system zabezpieczania przed dachowaniem ARP, system kontroli trakcji TC, system kontroli zjazdu DCS czy elektronicznie sterowany mechanizm różnicowy wszystkich czterech kół.

Kolumny McPhersona z przodu i oś czterowahaczowa z tyłu przypominają układ jezdny Opla Vectry i Signum. Wyjątkowo długi rozstaw osi (2707 mm) i szeroki rozstaw kół (przód/tył 1562/1572 mm) to inne kluczowe czynniki dynamiki i komfortu Antary.

Aktywny napęd na cztery koła zapewnia doskonale właściwości jezdne

Inteligentny napęd Antary na cztery koła szybko i niezauważalnie włącza tylną oś poprzez elektronicznie sterowany mechanizm różnicowy, co w razie potrzeby zapewnia optymalną trakcję. W normalnych warunkach samochód jest napędzany wyłącznie na przednią oś. Jeśli jednak elektroniczna jednostka sterująca wykryje potrzebę podwyższenia trakcji, na przykład na śliskiej nawierzchni, napęd może zostać rozdzielony pomiędzy osiami w stosunku do 50:50. Kluczowymi elementami systemu są dwa sprzęgła – jedno elektromagnetyczne przewodnie i jedno mokre, hydrauliczne, wielotarczowe.



Oprócz nadzorowania poślizgu kół, centralna jednostka systemu przetwarza również inne informacje, takie jak pozycja pedału gazu, obroty silnika, prędkość jazdy, wychylenie pojazdu i kąt ustawienia kierownicy.

Dynamiczna i zwinna pomimo wysokiego prześwitu

Przednie zawieszenie nowego Opla Antara zamocowane jest do solidnej ramy pomocniczej, która zapewnia precyzyjną geometrię i wysoką sztywność boczną. Duże elementy amortyzujące izolują przednią oś i układ kierowniczy od karoserii, oddzielając wibracje i wstrząsy pochodzące z drogi od kabiny pojazdu. Kompaktowa, czterowahaczowa oś tylna wykorzystuje trzy wahacze poprzeczne i jeden wzdłużny. W trakcie zestrzajania układu jezdnych inżynierom udało się zapobiec typowemu dla pojazdu klasy SUV skręcaniu nadwozia, zachowując przy tym wysoki poziom zwinności i komfortu.

Moc działania hydraulicznego wspomagania zębatkowego układu kierowniczego zależna jest od szybkości jazdy, co ułatwia manewry. Dzięki całkowitemu stosunkowi 16,43:1 pojawiają się szybkie i bezpośrednie reakcje, wzmocnione dodatkowo przez bardzo lekkie, wykonane z magnezu koło kierownicy. Kąt nachylenia kolumny kierownicy można regulować o 2,3 stopnia, zaś wysunięcie koła kierownicy w zakresie 40 mm.

Dzięki wysokiemu prześwitowi wynoszącemu 200 mm Antara równie dobrze spisuje się w terenie, nawet gdy drogę przegradza woda. Przekraczanie brodów o głębokości do 450 mm nie sprawia jej najmniejszego problemu. Kąt natarcia wynosi 24 stopnie, zejścia 23 stopnie, zaś rampowy 18,2 stopnia, co czyni z Antary pojazd dobrze przygotowany do jazdy w lekkim terenie.

System poziomowania optymalizuje prześwit nawet przy pełnym załadunku lub podczas holowania przyczepy

System napędu na cztery koła, z którego Antara korzysta w terenie, zapewnia również optymalną trakcję podczas holowania przyczepy. Ponadto Antara napędzana silnikiem 2.0 CDTI wyposażona jest standardowo w system poziomowania: zamiast



konwencjonalnych amortyzatorów zastosowano układ regulujący z pompą, zbiornikiem, czujnikiem, mechanizmem sterującym oraz tłumik drgań, obsługujący oba koła tylne i automatycznie dostosowujący pojazd do przewożonego ładunku.

Pompa zwiększa ciśnienie do chwili, gdy samochód osiągnie normalną wysokość. Skręcanie boczne nadwozia i tłumienie drgań podczas jazdy są takie same jak w samochodzie bez ładunku. Ta zaleta aktywnego bezpieczeństwa jest szczególnie ważna podczas holowania przyczepy (o wadze do 2 000 kg).

Od wiosny 2007 roku Antara będzie także dostępna z programem stabilizacji toru jazdy przyczepy TSP, wykorzystującym czujnik wychylenia zestawu samochód-przyczepa, który bezzwłocznie wykrywa niekorzystne tendencje i dokonuje automatycznej stabilizacji poprzez uaktywnienie hamulców lub częściowe zamknięcie przepustnicy.

Koła w rozmiarze 16 do 18 cali, opcjonalnie dostępny system kontroli ciśnienia w oponach

Antara wyposażona jest standardowo w szesnastocalowe koła i opony o rozmiarze 215/70 R 16. W wersji Edition standardem są siedemnastocalowe felgi z lekkich stopów, zaś najlepiej wyposażona wersja Antara Cosmo posiada osiemnastocalowe felgi z lekkich stopów. Opcjonalnie dostępny jest także system kontroli ciśnienia w oponach (TPMS). Monitoruje on ciśnienie poprzez czujniki umieszczone w wentylach i włącza sygnał ostrzegawczy na wyświetlaczu informacyjnym, jeśli ciśnienie w dowolnej z opon spadnie o 0,3 bar. Wyświetlacz ukazuje ciśnienie z dokładnością do 0,1 bar.

Układ hamulcowy obejmuje wentylowane tarcze hamulcowe i nowoczesny, czterokanałowy ABS. System ABS przejmuje funkcję wspomagania hamowania w sytuacjach awaryjnych (hydrauliczne wspomaganie hamowania, HBA). Układ ESP obejmuje kilka funkcji dodatkowych, podwyższających poziom bezpieczeństwa aktywnego. Na przykład aktywny system zabezpieczania przed dachowaniem ARP jest specjalnie zestrojony zgodnie z właściwościami samochodu klasy SUV i uaktywnia hamulce poszczególnych kół w ciągu milisekund.



Najwyższy poziom bezpieczeństwa nawet podczas stromych zjazdów dzięki systemowi kontroli zjeżdżania DCS

Czujniki układów ABS i ESP wykorzystywane są również przez system kontroli zjazdu DCS, oferowany – to rzadkość w tej klasie – w Antarze standardowo. Umożliwia on bezpieczne zachowanie stałej prędkości nawet na stromych zjazdach bez konieczności hamowania. Na przykład w czasie zimowych ferii na pokrytych zamrożonym śniegiem wiejskich drogach gwarantuje on, że samochód nie przekroczy ustalonej wcześniej prędkości, co ułatwia panowanie nad nim. System działa do prędkości 50 km/h.

Jeśli kierowca wrzuci pierwszy bieg („D” w przypadku automatycznej skrzyni biegów) przed rozpoczęciem zjazdu pod ostrym kątem, pozwoli, aby samochód stoczył się bez naciskania pedału gazu, a następnie wciśnie przycisk DCS, system będzie utrzymywał stałą prędkość zjazdu 10 km/h, uaktywniając hamulce przedniej kół osi.

Jeżeli Antara zbliża się do ostrego zjazdu z pewną prędkością na biegu wyższym niż pierwszy (dotyczy to również przekładni automatycznych), kierowca może włączyć system DCS, naciskając pedał hamulca w chwili, gdy samochód zacznie zjeżdżać z wzniesienia. System ograniczy prędkość do 15 km/h i utrzyma ją aż do końca zjazdu. System DCS działa również na biegu wstecznym. W takiej sytuacji utrzymuje on stałą prędkość 8,5 km/h.

Możliwe jest ponadto niewielkie przyspieszenie lub zwolnienie podczas zjazdu ze wzniesienia z włączonym systemem DCS. Kiedy kierowca zdejmie nogę z pedału gazu lub hamulca, system powróci do ustawionej prędkości. Jeżeli system zostanie włączony przy znacznie większej prędkości, efekt hamowania będzie odczuwalny natychmiast. Jednocześnie sygnał dźwiękowy poinformuje kierowcę o działaniu hydraulicznej jednostki sterującej systemem ESP, która reguluje reakcje hamulców.



W świetle jupiterów

Elektroniczni pomocnicy

Nazywają się ABS i ESP, ale również CBC, HBA i TCS – aby wymienić choć kilka spośród licznych systemów pomocniczych, dostępnych w nowym Oplu Antara. Poniższy przegląd pokazuje, do czego one służą i jak pomagają kierowcy w sytuacjach krytycznych:

System	Funkcja	Działanie
ABS	Zapobiega zablokowaniu kół podczas ostrego hamowania, zapewniając możliwość kierowania pojazdem	Jeżeli koło zablokuje się podczas hamowania, system ABS automatycznie obniża ciśnienie hamowania w cylinderku hamulca, dopóki koło nie odzyska przyczepności.
ARP Aktywne zabezpieczenie przed dachowaniem	Zapobiega narastaniu wychylenia pojazdu, które może doprowadzić do jego wywrócenia	Jeśli system ARP wykryje szybkie ruchy kierownicą, charakterystyczne dla manewrów gwałtownego omijania, wyhamowuje przednie koło zewnętrzne. Powoduje to ograniczenie siły odśrodkowej, a tym samym ustabilizowanie samochodu.
CBC System kontroli hamowania w trakcie pokonywania zakrętów	Optymalizuje drogę hamowania i stabilność jazdy podczas hamowania na zakrętach	Gdy podczas pokonywania zakrętu czujniki koła zarejestrują różną szybkość obrotową kół po prawej i lewej stronie, siła hamowania na kołach wewnętrznych ulegnie zmniejszeniu zgodnie z granicą ciśnienia układu ABS. Spowoduje to powstanie siły, która ustabilizuje tor jazdy samochodu.



<p>DCS System kontroli zjazdu</p>	<p>Utrzymuje stałą, ustawioną wcześniej prędkość na długich zjazdach po nieutwardzonej powierzchni</p>	<p>Po uaktywnieniu systemu DCS kontroluje on szybkość jazdy za pomocą czujników systemu ABS i automatycznie hamuje, umożliwiając kontrolowany zjazd ze stałą prędkością bez blokowania kół.</p>
<p>ESP Elektroniczny program stabilizacji toru jazdy</p>	<p>Zapobiega zrywaniu przyczepności podczas szybkiego pokonywania zakrętów lub gwałtownego omijania</p>	<p>Przy pomocy czujników system określa prędkość obrotową, kąt skręcenia kierownicy, szybkość wychylania i przyspieszenie boczne. Umożliwia to porównanie intencji kierowcy z warunkami drogowymi. W sytuacji krytycznej system interweniuje poprzez elektronikę silnika i selektywnie wyhamowuje nawet do czterech kół jednocześnie, aby przywrócić stabilny tor jazdy pojazdu.</p>
<p>HBA Hydrauliczne wspomaganie hamulców</p>	<p>W sytuacjach krytycznych automatycznie podwyższa ciśnienie w układzie hamulcowym do maksimum, nawet jeśli kierowca nie wcisnął pedału hamulca do oporu</p>	<p>Jeśli kierowca naciśnie pedał hamulca wyjątkowo szybko i energicznie, w ułamku sekundy dostępna jest pełna siła hamowania.</p>
<p>TCS System kontroli trakcji</p>	<p>Zapobiega poślizgowi kół napędzanych</p>	<p>Jeśli jedno z napędzanych kół samochodu znajduje się na twardej nawierzchni, a drugie na nawierzchni o słabej przyczepności, jedno z nich będzie buksować przy ruszaniu. System TCS automatycznie wyhamowuje to koło do chwili, gdy drugie uzyska wystarczającą moc do tego, aby pojazd ruszył.</p>



Jakość i ekonomika

Zintegrowane podejście do jakości

- GM GMS: „Polityka zera usterek” stosowana na całym świecie
- Szeroko zakrojony program międzynarodowych testów
- Inteligentna konstrukcja obniżająca koszty eksploatacji i napraw

Zadowolające rezultaty licznych testów potwierdzają sukces inicjatywy jakościowej Opla i odpowiadają zintegrowanemu podejściu do kwestii jakości stosowanemu przez GM na całym świecie. Nowy Opel Antara, produkowany przez GM Korea, także korzysta ze strategii przestrzegania wysokich, takich samych na całym świecie standardów. Wdrażany na całym świecie globalny system produkcji GM („GM Global Manufacturing System” – GM GMS) oparty jest na dwóch koncepcjach: „polityce zera usterek” oraz standaryzacji, stałym doskonaleniu, krótkich czasach cykli i zaangażowaniu załogi.

Nowe modele przechodzą surowe testy wytrzymałościowe na długo przed rozpoczęciem produkcji seryjnej. Na przykład w trakcie prac rozwojowych nad nowym modelem SUV prototypy i modele przedprodukcyjne pokonały ponad pięć milionów kilometrów na torach testowych na całym świecie. W skonstruowaniu układu jezdnego kluczową rolę odegrały niemieckie ośrodki badawcze GM/Opel w Dudenhofen i Pferdsfeld.

Ponieważ samochód winien przemawiać również do zmysłów kierowcy i pasażerów, konstruktorzy zadbali o dobór doskonałych materiałów i jakość wykonania detali.

Nowy crossover także brzmi doskonale – na przykład drzwi podczas zamykania wydają dźwięk świadczący o ich solidności. Jest również miły w dotyku, co jest efektem jakości zastosowanych materiałów i bardzo precyzyjnych przełączników.

Zadbano nawet o zapachowe właściwości nowej Antary – zajmował się tym specjalny zespół ekspertów. Wszystkie komponenty wnętrza poddano analizie i optymalizacji w centralnym laboratorium w Rüsselsheim, co zaowocowało powstaniem przyjemnego zapachu, pozbawionego nieprzyjemnej woni typowej dla tworzyw sztucznych. Eksperci ds. zapachu mogli ostatnio potwierdzić sukces swoich działań w Antwerpii w pierwszych dostarczonych egzemplarzach modelu Antara.



Szerokie doświadczenia Opla wykorzystano również w celu stworzenia konstrukcji ułatwiającej naprawę. Korzyści dla kierowców kryją się w różnych aspektach: niskich kosztach napraw, krótkich czasach napraw oraz niskich składkach ubezpieczeniowych.

Detale konstrukcyjne, które pomagają utrzymać koszty napraw niewielkich uszkodzeń przedniej i tylnej części pojazdu na niskim poziomie, obejmują łatwo demontowane, przykręcane do ramy pomocniczej wsporniki chłodnicy, proste w demontażu poszycie zderzaków i specjalne mocowania reflektorów. Jeśli ulegną one uszkodzeniu w trakcie kolizji, nie oznacza to konieczności wymiany całego reflektora. Podobnie jak w przypadku innych modeli, na takie sytuacje Opel oferuje specjalny zestaw naprawczy z nowymi mocowaniami.

Stosunkowo drogie elementy silnika, takie jak chłodnica i czy skraplacz klimatyzacji, są skutecznie osłonięte ogranicznikami działania sił uderzenia o dobrze dobranych proporcjach. Również zderzaki mają duże powierzchnie zderzeniowe, zaś pochłanianie energii uzupełnione jest przykręcanymi na śruby tzw. *crashboxami* umieszczonymi za zderzakami. Jeżeli przydarzy się kolizja, specjalna metoda naprawy, opracowana na potrzeby Antary, również pomaga utrzymać koszty na niskim poziomie i umożliwia w razie konieczności nawet wymianę części płyty podłogowej pojazdu.

Oprócz tego Opel stosuje środki zapobiegawcze w innych obszarach, np. pełną galwanizację wszystkich części nadwozia narażonych na korozję. Ponadto, nowa Antara nie będzie częstym gościem w serwisie dzięki temu, że przeglądy prowadzone są co 15 000 km lub raz do roku, zaś wiele komponentów ma charakter bezobsługowy. Obejmuje to filtr cząstek stałych oferowany w modelach z silnikiem wysokoprężnym, hydrauliczne podnośniki zaworów 2,4-litrowej jednostki benzynowej czy łańcuch rozrządu i hydrauliczne regulatory prześwitu zaworów 3,2-litrowej, sześciocyndrowej jednostki benzynowej.

Gwarancja ma również szeroki zakres: oprócz 24-miesięcznej gwarancji na nowy samochód obejmującej usługę Mobile Service, Opel oferuje 12-letnią gwarancję na perforację nadwozia oraz trzyletnią gwarancję na akumulator.



Nowy Opel Antara: Słowniczek terminologii technologicznej i innowacji

ABS

Jeżeli koło lub koła zablokują się podczas pełnego hamowania, jednostka sterująca systemu ABS automatycznie moduluje ciśnienie w układzie hydraulicznym hamulców dla każdego koła osobno, zapewniając optymalną siłę hamowania.

Aktywny napęd na cztery koła ITCC (inteligentne przełożenie sterowane momentem obrotowym)

Szybkie i niezauważalne włączanie napędu tylnej osi przez elektronicznie sterowany mechanizm różnicowy zapewniające w razie konieczności optymalną trakcję. W warunkach dobrej przyczepności kół, Antara jest napędzana na przednią oś. Jednak jeżeli elektroniczny układ wykryje poślizg kół przednich, np. na śliskiej drodze, do 50 procent momentu obrotowego może zostać przekazane na tylną oś. Kluczowymi elementami układu są dwa sprzęgła – elektromagnetyczne sterujące i hydrauliczne, mokre wielotarczowe. Oprócz prędkości obrotowej kół, elektroniczna jednostka centralna systemu przetwarza także inne informacje, takie jak pozycja pedału gazu, obroty silnika, szybkość jazdy, stopień wychylenia pojazdu czy kąt ustawienia kierownicy.

Funkcja ActiveSelect (automatyczna skrzynia biegów)

Dźwignię zmiany biegów można przesunąć w bok, zmieniając jej położenie, co umożliwia ręczną zmianę biegów krótkimi ruchami dźwigni w przód i tył.

System automatycznej kontroli oświetlenia ALC

Reagując na impulsy otrzymane z dwóch czujników umieszczonych w szybie przedniej, system ALC automatycznie włącza lub wyłącza światła mijania. Jeden czujnik dokonuje pomiaru jasności w najbliższym otoczeniu, drugi uwzględnia warunki świetlne panujące na drodze tuż przed pojazdem i może przez to rozpoznać tunel czy most. Jeżeli oba czujniki wykryją ciemność (np. w nocy), światła mijania zostaną automatycznie włączone. Jeśli przed samochodem wykryta zostanie ciemność, a w jego otoczeniu dobre warunki świetlne (np. w tunelu) światła mijania również zostaną włączone. Jeżeli przedni czujnik wykryje jasne oświetlenie, a drugi ciemność, oznacza to pojawienie się mostu lub wiaduktu i światła pozostają wyłączone. Jeżeli oba czujniki wyczuwają jasne oświetlenie, światła mijania zostaną po krótkiej chwili wyłączone.



Czujnik jakości powietrza AQS

Jako część układu kontroli klimatu czujnik ten wykrywa, poprzez reakcje chemiczne zachodzące na jego powierzchni, obecność oparów paliwa i automatycznie włącza zamknięty obieg powietrza. W przeciwieństwie do innych tego rodzaju systemów AQS działa dynamicznie. Dzięki stałemu nadzorowi jakości powietrza wewnątrz samochodu system określa, czy można otworzyć nawiewy i przewietrzyć wnętrze lub czy należy pozostawić je zamknięte.

Aktywne zabezpieczenie przed dachowaniem (ARP)

System zapobiega nadmiernemu przechylaniu się nadwozia zanim czujniki układu →ESP wykryją zagrożenie. Dzięki dodatkowemu oprogramowaniu system ARP może wykryć nagłe ruchy kierownicą, typowe dla manewru omijania. Hamując przednie koło zewnętrzne, zmniejsza siłę odśrodkową.

Zamek automatyczny

Zamyka automatycznie wszystkie drzwi po osiągnięciu prędkości 40 km/h.

System wspomagania nagłego hamowania

Ta funkcja wspomagania hamulców progresywnie wytwarza maksymalną siłę hamowania w sytuacji, gdy pedał hamulca zostanie gwałtownie wciśnięty, co przyczynia się do skrócenia drogi hamowania.

CANBUS (sieć sterowników elektronicznych)

Sieć wielu systemów → szyn danych o różnych prędkościach przekazu danych.

System wspomagania hamowania na zakrętach (CBC)

Skraca drogę hamowania i stabilizuje jazdę podczas hamowania w zakrętach. Kiedy czujniki kół wykryją różną prędkość obrotową na kołach po lewej i prawej stronie podczas pokonywania zakrętu, siła hamowania na wewnętrznych kołach zostanie ograniczona po osiągnięciu przez ciśnienie układu limitu systemu ABS. Tworzy to moment obrotowy stabilizujący pojazd.

Crashbox

Element ten umieszczony jest pomiędzy wspornikami zderzaka a karoserią. Jego pochłaniająca energię konstrukcja zapobiega uszkodzeniu kosztownych podzespołów samochodu w mniejszych kolizjach. Wymiana mocowanych na śruby „crashboxów” jest prosta i tania.



Szyna danych

Różnorodne podzespoły elektryczne i elektroniczne połączone są szeregowo jedną szyną danych. Moduły te posiadają zdolność rozpoznawania kierowanych do nich komend.

Zalety: większa ilość przekazywanych danych, wyższa szybkość przekazu, mniejsza masa urządzenia, lepsza niezawodność → CANBUS (sieć sterowników elektronicznych).

System kontroli zjazdu ze wzniesienia DCS

System reguluje szybkość podczas zjazdów ze wzniesień za pomocą systemu ABS i automatycznie wyhamowuje pojazd, aby zagwarantować bezpieczny zjazd bez blokowania kół i rozpędzania samochodu.

Oświetlenie odprowadzające „Door-to-Door”

Przednie reflektory świecą się przez 30 sekund po zamknięciu samochodu, oświetlając drogę kierowcy.

Podwójny format DIN

Uporządkowany panel kontrolny systemu audio i informacyjnego jest dwa razy większy niż jednostka standardowa. Zalety: łatwiejsze w użyciu pokrętła i przyciski, większa przestrzeń na dodatkowe urządzenia, takie jak telefon czy zmienarka CD.

Elektroniczna klimatyzacja ECC

Kierowca ustawia wyłącznie temperaturę tego elektronicznego systemu klimatyzacji. Przyjazny dla użytkownika system samodzielnie reguluje intensywność i kierunek nadmuchu. Wykorzystując model matematyczny i informacje pochodzące z różnych czujników oraz skomplikowane oprogramowanie, szybki procesor oblicza, jak zmieni się temperatura wnętrza, i reaguje jeszcze zanim zmiana taka nastąpi, wprowadzając na przykład do kabiny chłodniejsze powietrze.

E-Gas

Elektronicznie sterowana przepustnica.

Układ stabilizacji toru jazdy ESP

Najnowszej generacji układ stabilizacji toru jazdy, wykorzystujący funkcję selektywnego wyhamowywania kilku kół (może być wyłączony).

Zintegrowany system transportowy „Flex-Fix”

Zintegrowany system transportowy „Flex-Fix” dostępny w Antarze od wiosny 2007 roku. Chowa się on niemal całkowicie pod tylnym zderzakiem, a w razie potrzeby może być



łatwo wyciągnięty i posłużyć np. do przewozu dwóch rowerów (18 do 28 cali). W jego schowku mieszczą się nawet dwa dodatkowe i proste w montażu światła tylne.

System FlexOrganizer

Wszechstronny system zarządzania przestrzenią bagażową, obejmujący dwie równoległe szyny biegnące na całej długości bagażnika po obu jego stronach. Dzięki siatkom, ściankom dzielącym, drążkom i haczykom, które można zamocować do szyn, przedział bagażowy można dostosować do wszelkich wymagań transportowych.

System nawigacji satelitarnej (GPS)

Geostacjonarny system, obejmujący obecnie 29 aktywnych satelitów. Za pomocą GPS określa on bieżące położenie pojazdu i oblicza trasę na podstawie porównań z cyfrową mapą. Mapa ta znajduje się na płycie CD-ROM lub DVD.

Kurtyny powietrzne chroniące głowę

Najnowszej generacji kurtyny zapewniają dodatkową ochronę pasażerom na przednich i tylnych fotelach z obu stron samochodu. Napełniają się w czasie od 25 do 30 milisekund, tworząc rodzaj wewnętrznej kurtyny wzdłuż samochodu. W przypadku kolizji bocznych ochraniają głowy pasażerów i zapobiegają skaleczeniom szkłem z potłuczonych szyb.

Odtwarzacz plików MP3

Skrót MP3 oznacza „Motion Pictures Experts Group Audio Layer 3” – jest to proces umożliwiający przechowywanie skompresowanych plików muzycznych bez utraty jakości. Dzięki wysokiemu stopniowi kompresji na zwykłej płycie CD można pomieścić aż do 10 godzin muzyki zamiast standardowych 70 minut.

System wspomagania parkowania Park Pilot

Ten akustyczny system wykorzystuje czujniki ultradźwiękowe umieszczone w tylnym i przednim zderzaku Antary i ostrzega kierowcę sygnałem dźwiękowym o pojawieniu się przeszkody na drodze. Czujniki systemu wysyłają i odbierają fale dźwiękowe, dokonują obliczenia odległości do przeszkody, po czym system emituje dźwiękowe ostrzeżenie.

System dodatkowego ogrzewania Quickheat

Innowacyjny system dogrzewania, wykorzystujący dodatkową elektryczną nagrzewnicę, przyspieszający nagrzewanie wnętrza pojazdu. Uruchamia się automatycznie po włączeniu maksymalnego poziomu ogrzewania przy niskiej temperaturze otoczenia i płynu chłodzącego silnika. Standard we wszystkich wersjach z silnikami wysokoprężnymi.



Radio z systemem RDS

Radiodbiorniki wyposażone w taki dekodery otrzymują w postaci cyfrowej takie informacje, jak nazwa stacji radiowej czy komunikaty drogowe. Wszystkie systemy audio-informacyjne Antary wyposażone są w system RDS.

System kontroli trakcji TC

Zapewnia przeniesienie napędu przy minimalnym poślizgu opon. Jeśli jedno z napędzanych kół samochodu znajduje się na nawierzchni o twardej przyczepności, a drugie na śliskiej, jedno z nich będzie miało tendencję do ślizgania się. System TC automatycznie wyhamowuje koło, które nie ma dobrej przyczepności, do chwili, kiedy drugie przekaże odpowiednią ilość momentu obrotowego, aby samochód zdołał ruszyć.

Boczne poduszki powietrzne na wysokości tułowia i miednicy

Zainstalowane w oparciach przednich foteli, duże i zoptymalizowane w formie dwukomorowe poduszki powietrzne zabezpieczają górną część tułowia i miednicę pasażerów.

System kontroli ciśnienia w oponach (TPMS)

System TPMS monitoruje ciśnienie w oponach i ostrzega o jego spadku.

Program stabilizacji toru jazdy przyczepy (TSA)

Efektywnie zapobiega niestabilnym warunkom jazdy podczas holowania (np. przyczepy). System stale nadzoruje wychylenie samochodu i błyskawicznie wykrywa tendencje do przechyłów. Zestaw samochód-przyczepa odzyskuje stabilność dzięki częściowemu ograniczeniu otwarcia przepustnicy i wyhamowaniu (opcjonalnie dostępny od wiosny 2007 roku).