



Układ jezdny Astry to jedna z najlepszych konstrukcji w klasie. Precyzyjne prowadzenie

Perfekcyjne auto?

Trzecia generacja kompaktowego Opla to auto niemal doskonałe, zwłaszcza w wersji 1.9 CDTi o mocy 120 KM. Na tę opinię Astra zasłużyła sobie dzięki przestronnemu i bezpiecznemu nadwoziu, świetnym osiągom silnika wysokoprężnego i dopracowanemu zawieszaniu.

Nadwozie/jakość. 14 lat doświadczeń Opla przy budowie kompaktowej Astry zapoczątkowało stworze-

Dane producenta

Napęd: silnik 1.9 diesla, R4/16, Poj. skokowa 1910 ccm, Moc maks. 88 kW (120 KM) przy 3250 obr./min. Maks. mom. obr. 280 Nm przy 1750 obr./min. Skrzynia biegów: man. 6. Napęd na koła przednie. Prędkość maksymalna 191 km/h

Nadwozie: dł./szer./wys. 4249/1753/1460 mm. Rozstaw osi 2614 mm. Pojemność bagażnika: 380/1330 litrów. Poj. zbiornika paliwa 52 l. Masa własna/ładowność 1435/465 kg. Masa przyczepy hamowanej 1500 kg.

Podwozie: zawieszenie przednie: kolumny resorujące, tylne: oś zespolona. Hamulce przed./tył: tarczowe wentylowane/tarczowe. Ogumienie samochodu testowanego 225/45 R 17.

niem udanej konstrukcji. Auto ma nie tylko wzorową przestronność wnętrza i rekordowej pojemności bagażnika, lecz także atrakcyjny design, o wiele ciekawszy niż bezpośredni rywal – Golf V. Są jednak pewne niedociągnięcia lub raczej przerost formy nad treścią. Obsługi dźwigni kierunkowskazu i wycieraczek szyb trzeba się chwilę uczyć. Również sterowanie komputerem pokładowym i ustawieniami klimatyzacji trudno uznać za intuicyjne.

Układ napędowy/osiągi. Nowej generacji turbodiesel z systemem Common Rail w słabszej wersji mocy (dostępna również 150 KM) wręcz zachwyca. Jest bardzo zwawy i to już od niskich obrotów. Dzięki 6-biegowej skrzyni biegów średnio zadawała się 6,8 l/100 km oleju napędowego, co pozwala bez tankowania przejechać dystans 760 km. Turbodiesel

Opla nie należy jednak do cichych. Konkurencyjna Corolla 2.0 D-4D, przy prędkościach takich jak podane w tabeli, uzyskuje odpowiednio: 61/66/70 dB. Obsługę lewarka skrzyni biegów oceniamy wysoko: skoki są krótkie i perfekcyjne.

Układ jezdny/komfort. Auto prowadzi się pewnie, a pokonywanie zakrętów to czysta przyjemność. Osoby o zacięciu sportowym za 1000 zł mogą mieć utwardzone i obniżone zawieszenie. Za dodatkowe 5000 zł dostępny jest IDS+, system, który zmienia charakterystykę silnika, zawieszenia, układu kierowniczego i ESP na bardziej sportową. Mocną stroną Astry są jej hamulce.

Koszty/bezpieczeństwo. Maksymalna nota w crash-teście Euro-NCAP mówi wszystko. Cena auta atrakcyjna, choć kurtyny i klimatyzacja manualna powinny być seryjne.



Seryjna regulacja kierownicy w dwóch płaszczyznach



Idealny napęd - Astra CDTi jest bardzo szybka i oszczędna

Auto Świat NASZE POMIARY Astra 1.9 CDTi

0-100 km/h (s)	10,6
80-120 km/h na 6. biegu (s)	14,7
Droga hamowania 100-0 km/h* (m)	38,3/36,8
Srednica zawracania (m)	10,8
Poziom hałas 50/100/130 km/h (dB)	64/70/73
Zużycie paliwa minimalne (l/100 km)	5,4
Zużycie paliwa maksymalne (l/100 km)	10,3
Zużycie paliwa średnie (l/100 km)	4,6

*zimna/rozgrzana

Wyposażenie

Seryjne: ABS, 4 airbagi, el. szyby przód i lusterka, radio z CD

Opcje: kurtyny, ESP, zawieszenie sportowe, el. ster. szyby tylne i okno dachowe, klimatyzacja man. i aut., tempomat, komputer, biksensory, reflektory przeciwmieglne

Serwis

Okresy międzyprzeglądowe	co 50 tys. km
Gwarancja mechaniczna	2 lata/b.o.
Gwarancja perforacyjna	12 lat
Cena (zł)	80 250
b.o. – bez ograniczeń	

Plusy i minusy

- + Świetne przyspieszenie, małe spalanie, dopracowany układ jezdny, przestronne wnętrze, dobre hamulce
- Skomplikowana obsługa: komputera pokładowego, klimatyzacji, kierunkowskazu i wycieraczek szyb

Ocena końcowa **5-**



W wersji Enjoy dzielone tylne siedzenia 40/20/40 wymagają dopłaty 900 zł. Rekordowy bagażnik - 380 l

