



Astra okazała się bardzo fotogeniczna. Nie można też narzekać na jej funkcjonalność

Tuż przed półmetkiem: auto w wiejskiej scenerii. W oddali kwitnący rzepak

Ciągle na kołach: w czasie swych podróży po Europie Astra 1.9 CDTI spalała średnio 7,9 l/100 km. Jazda po autostradach z dużymi prędkościami zwiększała zużycie paliwa. W pozostałych przypadkach 7 l to wartość możliwa do osiągnięcia. Pochwalić również trzeba osiągi 120-konnego silnika Diesla



# Było trochę zgrzytów

Bilans kompaktowego Opla po przejechaniu 100 tys. km jest następujący: samochód ciągle utrzymuje świetną formę, ale niestety musiał przedwcześnie przelknąć smak porażki

Opel stworzył najlepszą Astrę wszech czasów, ale musi stawić czoła silnej konkurencji. Szczególnie bolesna jest porażka z odwiecznym rywalem – VW Golfem. Jakie są wyniki sprzedaży? W Polsce w 2004 r. Golf V znalazł 7093 nabywców, Astra III – 1179, w 2005 r. Golfa kupiło 3075 osób, a Astrę tylko 2744. Oczywiście spory wpływ na taką sytuację ma fakt, że Opel równocześnie oferuje u nas poprzedniczkę, czyli wersję Classic, która świetnie się sprzedaje. Ale przyjrzyjmy się bliżej naszej Astrze 1.9 CDTI, która bierze udział w teście długodystansowym (200 tys. km). Bilans w połowie „drogi” daje nam więcej wiadomości niż pierwsze prognozy.

Z pewnością wnuczka Kadetta nie jest byle jakim autem. Gdy w grudniu 2004 r. pojawiła się w naszej redakcji czarna, z częściowo pomalowanymi na białą tylnymi światłami i wnętrzem, w którym błyszczą pomarańczowe wstawki (wersja Cosmo), wyglądała bardzo zadziornie.

Być może kolory są odrobinę za jaskrawe jak na samochód kompaktowy, który chce i musi podobać się każdemu. Jednak jeśli ktoś ma problemy z doznaniem estetycznymi, powinien przejechać się Corollą lub Golfem. Przegapi wówczas jednak coś, co wprawiło w zachwyt wielu naszych kolegów. Jeden z nich skwitował to w następujący sposób: „Opel znowu trzyma jakość oraz zbudował ładny i dobry samochód!”.

Po przejechaniu 105 tys. km Astra wygląda nadal świeżo, tak jakby dopiero wyjechała z salonu. Tapicerka i plastik prezentują się naprawdę dobrze. Brak jakichkolwiek zadrapań na listwach progowych, w bagażniku czy na tylnych częściach siedzeń przednich. W czasie testu nie wystąpiły też denerwujące stuknięcia, zgrzyty siedzeń lub wykończenia. Czapki z głów!

Jednak Astra spotkała się też ze słowami krytyki. Niektórym brakuje większej liczby uchwytów na kubki i schowków. Funkcja dotykowa kierunkowskazu jest denerwująca i wymaga przyzwyczajenia. Szyny siedzeń są zbyt krótkie dla podróżujących o wzroście powyżej 1,9 m. Wielu użytkowników modelu odpowie: „To drobiazgi, które przy odrobinie chęci da się zaakceptować”. Oczywiście, jeśli auto jest niezawodne! W wypadku naszej Astry bywało różnie. Zepsuła się dwa razy, ponieważ Opel i niektórzy dostawcy odstawili fuszerkę.

## Niedbalstwo zawsze wyjdzie na jaw!

Przykład: w egzemplarzech z początku produkcji dość bez trosko montowano półosie napędowe. Często prowadziło to do uszkodzeń osłon przegubów, co miało miejsce w testowanym przez nas samochodzie. Skutek? Wyciek oleju. Lewa półos napędowa zaczęła po prostu stukać. Przy stanie licznika 46 450 km wymieniono ją oraz osłonę przegubów.

## Astra na lawecie! Tani detal na dobre unieruchomił naszego maratończyka

Druga awaria przydarzyła się chwilę później i była bardzo poważna, a do tego kompromitująca dla producenta. Jeden z naszych kolegów redakcyjnych wybrał się w podróż służ-



## Tak piszą Czytelnicy

*„Zobaczmy, co się wydarzy”  
Już dwa razy odwiedzałem serwis z powodu różnych odgłosów w desce rozdzielczej. Zużycie paliwa jak dla mnie jest zbyt wysokie – średnie 8,5 l za miast obiecwanego w prospektach 6,3 l/100 km. Poza tym jestem niezadowolony z dotykowych kierunkowskazu.”  
Astra III 1.4, 45 000 km*

bową. Nagle stracił czucie w pedale sprzęgła – brak reakcji oraz możliwości zmiany biegów. Konieczna była pomoc. Assistance Opla przysłało lawetę, która zawiozła naszego maratończyka do warsztatu i... aby zbytnio nie ryzykować, Opel zdecydował się wymienić całą skrzynię biegów w ramach gwarancji. Było to całkowicie zbędne oraz zbyt pochopne, ►



Przy przebiegu 74 tys. km Opel dotarł do... Rzymu, który znajduje się w okręgu Parchim w północnej części Niemiec



Dowód wykonanych prac: ślady endoskopu na wosku ochronnym



Czysto: widok wnętrza idealnie zabezpieczonej podłuznicy

## Nieprzyjemności z powodu oszczędności

■ Inżynierowie Opla musieli się bardzo zdenerwować. Akurat w teście długodystansowym przytrafiło się to, co jest zabójcze dla zaufania wobec auta – całkowite unieruchomienie! Później kolejna wpadka – zupełnie niepotrzebna wymiana przekładni. Zawiniła źle wykonana część z tworzywa sztucznego w wysprzęgliku kosztująca grosze. Opel zareagował nadgorliwie. Wyrzucił całą skrzynię, zamiast wymienić wadliwy drobiazgi! Poza tym ocena jest wysoka. Dzięki rzetelnej konserwacji nie należy obawiać się korozji. Silnik nic nie stracił ze swojej świeżości. Niepokoją nas jedynie osady w kanale ssącym, a także zaworach dolotowych.

► ponieważ wszystkie koła zębate były w idealnym stanie. Uszkodzeniu uległ jedynie kosztujący grosze detal w głównym wysprzęgliku. Niezabezpieczony, plastikowy element, produkowany przez jednego z dostawców, uszkodził uszczelnienie gumowe wysprzęglika. Takie rzeczy się zdarzają. Jednak jeśli po zakończeniu gwarancji użytkownik będzie musiał płacić ze swojej kieszeni za błędy producenta, marka straci na zawsze zaufanie użytkowników.

### Astra ma dobrą opinię wśród użytkowników

„Nasi Czytelnicy nie zgłaszali żadnych skarg dotyczących Astry trzeciej generacji” – odpowiedział redakcyjny kolega z działu interwencji. Bezpośrednio trzeba to uznać za wyznacznik jakości Opla, pośrednio jako wpadkę testowego egzemplarza. Niestety w naszej

### Osady: obfite naloty nagaru olejowego przy wszystkich zaworach dolotowych

tabeli niezawodności (str. 41) w związku z zaistniałymi przypadkami notowania Opla poleciały w dół. No cóż, za błędy trzeba płacić. Jednak w odczuciu wielu kolegów z redakcji Astra powinna otrzymać wyższą ocenę. Między innymi dlatego, że okazała się idealnym autem do odbywania dalekich podróży. Opel twierdzi nawet, że Astra wykazuje również „talenty sportowe”.

W testowanym samochodzie użyto jednak środka dopingującego w postaci interaktywnego systemu jazdy IDS+ firmy Sachs (za który trzeba dopłacić

ekstra). W ułamku sekundy zawieszenie zmienia się z twardego w miękkie. Opcja niespotykana w samochodach kompaktowych. Jednak „dla niedzielnych kierowców i na polskie wyboiste drogi wystarczająco twarde jest już seryjne zestrojenie zawieszenia Astry” – komentuje jeden redaktor. Oczywiście to rzecz gustu.

### Tak piszą Czytelnicy

*„Kupiłem Astrę jeszcze rano”. Jestem zadowolony z jakości wykonania Astry. To idealne auto do jazdy w każdych warunkach. Do tej pory nie widziałem żadnych problemów, a koszty utrzymania oraz przeglądów są naprawdę korekcyjne.*

*Astra III 1.9 CDTI, 34 000 km*

O wiele bardziej jednoznaczna jest opinia na temat 120-konnego diesla. To konstrukcja pochodząca z „mażeństwa” z Fiatem. W dolnym zakresie trochę ospała, ale z czasem szybko się rozkręca. Po rozgrzaniu właściwie znika charakterystyczny stukot diesla. Poza tym to typ czysty (ma filtr cząstek stałych) i oszczędny. Średnie spalanie w teście wyniosło niecałe 8 l/100 km. To dobry wynik, jeśli wziąć pod uwagę ciężką nogę testujących.

Pomijając gorzką pigułkę, którą musieliśmy przełknąć w związku ze skrzynią biegów, Astra okazała się niezłym autem. Po 200 tys. km ponownie pojawi się na badaniu. Jesteśmy ciekawi, czy nasz „pacjent” będzie zdrow jak ryba.

Oprac. Marcin Matus



Regulowane zawieszenie (IDS+) jak do tej pory sprawdzało się wyśmienicie!



1. Kierownica obszyta skórą to standard w wersji Cosmo
2. Czytelne zegary z centralnym wskaźnikiem paliwa
3. Radio z CD, nawigacją i kolorowym wyświetlaczem

### TAK MÓWI OPEL

**Odnosnie nieszczelnych osłon przegubów półosi napędowych:**

Problem leży w procesie montażu, w czasie którego mogą zostać uszkodzone osłony przegubów. Kilka miesięcy od rozpoczęcia produkcji przebieg montażu został zoptymalizowany, a źródło usterek wyeliminowane.

**Odnosnie uszkodzenia przekładni:**

Przyczyną awarii cylindra zbierającego sprzęgła był nieprawidłowo wykonany przez dostawcę główny wysprzęglik.

Wadliwa partia została natychmiast wycofana z produkcji. Poza tym feralny element zmodyfikowano w dwóch punktach. Od tego czasu nie wystąpiły tego rodzaju uszkodzenia.





Zdrow jak ryba! Silnik wysokoprężny z systemem Common Rail po przebiegu 100 tys. km nie wykazuje żadnych wad

W dobrze odizolowanej komorze jednostki napędowej znaleźliśmy skorodowane przewody



Test trwa nadal! Dlatego nie umieściliśmy zdjęcia z demontażu, lecz auto częściowo rozłożone. Główne podzespoły rozbierzemy po 200 tys. km



#### AWARIE/NAPRAWY/KOSZTY

- 46 450 km: wymiana lewej półosi napędowej.  
**Gwarancja (2582 zł)**
- 47 094 km: unieruchomienie auta – wymieniono całą skrzynię biegów. **Gwarancja (16 297 zł)**
- 47 625 km: wymiana klocków hamulcowych przedniej osi **443 zł**
- 78 512 km: wymiana czujnika temperatury zewnętrznej.  
**Gwarancja (107 zł)**
- 104 471 km: wymiana radia z powodu powtarzających się awarii odtwarzacza CD. **Gwarancja (od 3036 zł)**
- 105 509 km: wymiana tarcz i klocków hamulcowych osi przedniej i tylnej **1959 zł**



Drobna przyczyna, wielki skutek: po awarii elementów sprzęgła Astra otrzymała nową przekładnię – jak się okazało, niepotrzebnie

#### DANE PRODUCENTA

Silnik	turbodiesel, R4/16V
Pojemność	1910 cm <sup>3</sup>
Średnica cylindra x skok tłoka	82,0 x 90,4 mm
Moc maksymalna	88 kW (120 KM)/3250 obr./min
Maks. moment obrotowy	280 Nm/1750 obr./min
Prędkość maksymalna	191 km/h
Skrzynia biegów	manualna, 5-biegowa
Napęd	przedni
Hamulce	tarczowe wentylowane/tarczowe
Długość/szerokość/wysokość	4249/1753/1460 mm
Rozstaw osi	2614 mm
Rozstaw kół przód/tył	1488/1488 mm
Masa własna	1435 kg
Ładowność	465 kg
Ciepła przyczepa z hamulcami/bez hamulców	1500/690 kg
Opony	205/60 R 16
Bagażnik	380/1330 l
Zbiornik paliwa	52 l

#### NASZE POMIARY

Stan licznika (km)	5467	103 021
Przyspieszenie (s)		
0-50/0-100/0-130 km/h	3,6/10,6/18,7	3,5/10,4/17,9
Elastyczność (s)		
60-100/80-120 km/h (4./5. bieg)	7,4/11,2	6,6/10,3
Droga hamowania ze 100 km/h (m)		
(zimne/ciepłe)	38,3/36,8	38,2/37,5
Poziom hałasu (dB)		
50/100/130 km/h	64/70/73	63/68/71
Zużycie paliwa (l/100 km/h)		
średnie na odcinku testowym	6,8	7,0

#### KOSZTY/GWARANCJE

Przejechane kilometry	103 373
Ubezpieczenie (zł)	
Pakiet PZU 6,3%	8760
Koszty paliwa i oleju (zł)	
8205 l oleju napędowego (3,85 zł za litr)	31 589
6 l oleju silnikowego (46 zł za litr)	276
Koszty opon (wraz z montażem)	
Zimowe: Good Year Ultra Eagle Grip (205/55 R 16)	1824
Letnie: 1,5 x Conti Sport Contact 2 (225/45 R 17)	3120
Koszty przeglądów (z wymianą oleju)	
50 000 km	901
100 000 km	1028
Łączne koszty przeglądów	1929
Gwarancja (w momencie zakupu)	
Mechaniczna	2 lata
Perforacyjna	12 lat

#### GENY/UTRATA WARTOŚCI (zł)

Cena auta w wersji Cosmo (bez wyposażenia dodatkowego)	
W momencie zakupu	91 250
Aktualna cena	88 000
Obecna wartość auta testowego	52 550
Utrata wartości	38 700

#### KOSZTY ŁĄCZNE (zł)

Koszty 103 373 km	49 900
<b>Koszty 1 km</b>	<b>0,48</b>
Koszty 1 km z utratą wartości	0,86

#### OCENA BEZAWARYJNOŚCI: 3+

Samochód niezdatny do jazdy	1 x 10 p.
Nieplanowane wizyty w warsztacie	2 x 5 p.
Defekty elementów funkcjonalnych	2 x 3 p.
Drobne awarie	2 x 1 p.
<b>Łącznie</b>	<b>28 punktów</b>

0-5 p = 6; 6-15 p = 5; 16-25 p = 4; 26-35 p = 3; 36-45 p = 2; od 46 p = 1