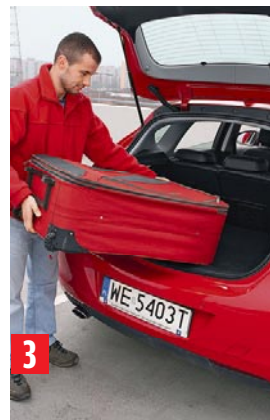




Moc	180 KM
0-100 km/h	8,5 s
V maks.	221 km/h
Cena:	81 450 zł



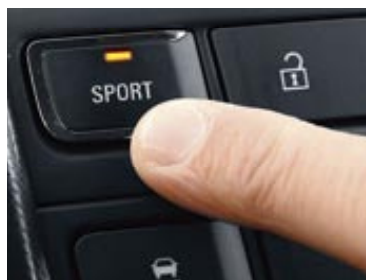
Fotele (1) zapewniają ponadprzeciętny komfort, a zakres ustawień pozwala uzyskać niespotykaną w klasie kompakt ilość miejsca na nogi kierowcy. Skórzana tapicerka wymaga dopłaty 4550 zł - za tę cenę w aucie jest także tylny podłokietnik (2). Wielkość otworu załadunkowego podyktowała moda, nie względy praktyczne (3)



Niebanalny styl, kłopotliwa obsługa mnóstwa przycisków i pokręteł. Na konsoli centralnej - opcjonalny odtwarzacz DVD z nawigacją 3D za 3600 zł



CZERWONE ZEGARY oznaczają, że opcjonalne (3300 zł) aktywne zawieszenie Flex Ride przestawiono na tryb sportowy. Amortyzatory i układ kierowniczy „twardnieją”, zwiększa się także czułość pedału gazu



NOWOŚĆ W ASTRZE: nareszcie zmieniono dźwignię kierunkowskazu. Posiadacze Astry III będą musieli się nauczyć. Warto!

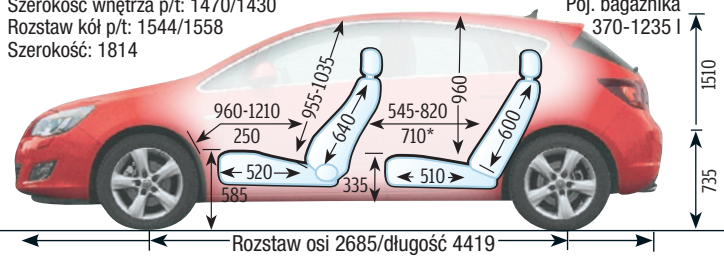


WYMIARY w milimetrach

ASTRA

Szerokość wnętrza p/t: 1470/1430
Rozstaw kół p/t: 1544/1558
Szerokość: 1814

Poj. bagażnika
370-1235 l



*Przy przednich fotelach przesuniętych o metr do tyłu



REGULOWANA DŁUGOŚĆ SIEDZISKA i sportowe fotele są w standardzie wersji Sport. Wysocy kierowcy będą bardzo zadowoleni



FOT. IGOR KOHUTNICKI



Sklonowali Opla Insignię?

TURBO

Podobnie wyzywający styl i nie mniejsze ambicje - nowa Astra pędzi, by podbić rynek, drogą wytyczoną przez starszą „siostrę”

Niebanalny design, staranne wykończenie wnętrza, do tego luksusowe wyposażenie i 180 koni pod maską. Astra niemal każdym detalem wydaje się manifestować rodzinne podobieństwo do Insignii. Czy w wersji Sport okaże się tak wyjątkowa, jak jej styl, i przeniesie finisz z segmentu premium do grona popularnych kompaktów?

Opel konkurentem kompaktowych Audi i Volvo? Tego jeszcze nie było!

Ktoś może powiedzieć: to niemożliwe, przecież Opel od dawna produkuje samochody „dla ludu”. Czyżby? A gdyby taki np. Volkswagen pozostawał wierny „ludowej” misji, czy kiedykolwiek odważyłby się wyprodukować Passata CC? Do odważnych świat należy – mało kto spodziewał się skoku jakościowego, jaki zaprezentowała Insignia, ale wiedząc, co Opel potrafi zaoferować w klasie średniej, łatwiej jest otrząsnąć się z zaskoczenia po przejażdżce naszą czerwoną Astrą IV.

Muskularną sylwetkę podkreśla odpowiednio dyskretny spoiler nad tylną szybą oraz seryjne, 17-calowe felgi z lekkiego stopu. Dla amatorów sztuki użytkowej wyniki pracy stylistów Opla stanowią prawdziwą ucztę. Każda linia, każdy kontur czy zagłębienie mają swój sens. Z taką urodą Astra z pewnością nie musi się obawiać konfrontacji z najbardziej dystygowanymi kompaktami ze stajni Audi, Volvo czy Alfę Romeo. Jeszcze rzut oka na logo na masce. Tak dla upewnienia – to naprawdę Opel!

Wnętrze znamy już z wcześniejszych testów, ale ponieważ tym razem mamy do czynienia z „wypasioną” dodatkami, 180-konną maszyną, to spodziewaliśmy się, że może być tylko lepiej. I jest!

Dzięki opcjonalnej skórzanej tapicerce kokpit nabrał elegancji i klasy. Przypominające aluminium ozdóbki harmonizują ze skórą i starannie dobranymi materiałami wykończeniowymi. W takiej konfiguracji jesteśmy już niemal pewni, że żadna marka kompaktowego segmentu premium nie powstydziliby się takiego kokpitu. Bogate wyposażenie ma jednak pewną wadę, która przy pierwszym kontakcie z autem może się okazać istotna.

Test na orientację: luksusowe dodatki zwiększyły liczbę przycisków w kokpicie

Otóż wraz z pakietem skórzany, który zawiera również ogrzewanie foteli, na i tak już zatłoczonym panelu wentylacji pojawiają się dwa dodatkowe przyciski. Kolejne dwa to efekt dokupienia aktywnego zawieszenia, o którym za chwilę napiszemy. Nie sposób przeoczyć, że (także za sprawą seryjnej dwustrefowej klimatyzacji oraz opcjonalnego systemu nawigacji 3D) pokręteł i klawiszy jest wyjątkowo dużo.

Niektórzy narzekają, że nowa Astra to ogromne na zewnątrz, ale w środku nie za duże auto. Tymczasem kierowca odnosi zupełnie inne wrażenie. Co więcej, ma do dyspozycji imponującą ilość miejsca na nogi, a seryjny, sportowy fotel z regulowaną długością siedziska dodatkowo ogranicza zmęczenie na

dłuższej trasie. Co innego z tyłu – tam rzeczywiście jest dość ciasno, a nisko poprowadzona linia drzwi utrudnia zajmowanie miejsc.

Ale dość już tych drobiazgowych ocen – przecież to auto aż się prosi, by je wreszcie poprowadzić!

Na tle wersji 1.4 Turbo różnica jest ogromna. Oczywiście, na plus

Po pierwszych kilometrach staje się jasne: o ile Astra 1.4 Turbo może się pochwalić przyzwoitymi osiągnięciami, o tyle testowana wersja z mocniejszym motorem pozwala rozkoszować się nadmiarem mocy. Mimo że maksymalna wartość momentu obrotowego pojawia się o 350 obrotów na minutę później niż w mniejszym silniku, to i tak pojemność robi swoje, a kierowca czuje, że ma znacznie większy zapas gazu „pod pedałem” w całym polu obrotomierza. Czy jednak napęd jest aż tak elastyczny, by zapomnieć, że to turbo? Niezupełnie – podczas jazdy z kompletem pasażerów trzeba umiejętnie dobrać moment zmiany biegu, żeby dobrze wykorzystać potencjał auta.

Pozostał nam do opisanja jeszcze jeden bardzo mocny atut Astry: zawieszenie. Z opcjonalnym systemem Flex Ride Opel ma dwie natury. Jedna to spokojne oblicze sprężystego, ale komfortowego auta, doskonałego na długie trasy. Druga pojawia się po wybraniu trybu Sport i dzięki utwardzeniu amortyzatorów, a także zmianie charakterystyki pedału gazu oraz wspomagania kierownicy przypadnie do gustu amatorom mocnych wrażeń. Nam ich nie zabrakło!

DANE TECHNICZNE	ASTRA
Silnik - typ/cylindry/zawory	t.benz. R4/16
Pojemność skokowa (cm ³)	1598
Moc maksymalna (kW/KM/obr./min)	132/180/5500
Maks. mom. obrotowy (Nm/obr./min)	230/2200
Prędkość maksymalna (km/h)	221
Skrzynia biegów	man. 6
Napęd na koła	przednie
Hamulce przód/tył	tw/t
Ogumienie auta testowanego	225/50 R 17
Masa własna/ładowność (kg)	1450/470
Poj. zbiornika paliwa (l)	56
Emisja CO ₂ (g/km)	160

OSIĄGI*	ASTRA
Przyspieszenie 0-100 km/h	8,5 s
Zużycie paliwa w mieście	8,8 l/100 km
poza miastem	5,6 l/100 km
średnie	6,8 l/100 km

*dane fabryczne

WYPOSAŻENIE	ASTRA
Wersja	Sport
Airbagi czołowe/boczne/kurtyny	S/S/S
ABS/ESP/adaptacyjne zawieszenie Flex Ride	S/S/3300 zł
Światła przeciwmgielne/ksenonowe	850/5200 zł
Podgrzewane fotele i skórzana tapicerka	4550 zł
Elektr. sterowane szyby przód/tył/lusterka	S/1000 zł/S
Sportowe fotele z reg. długości siedziska	S
Radio z CD/ster. na kierownicy/nawigacja 3D	S/S/3600 zł
Klimatyzacja automatyczna dwustrefowa	S
Komputer pokładowy/pilot parkowania (tył)	S/1000 zł
Aluminiowe felgi/światła do jazdy dziennej	S/S
Elektr. hamulec postojowy/tempomat	S/S

KOSZTY/GWARANCJA	ASTRA
Gwarancja mechaniczna	2 lata
Gwarancja perforacyjna	12 lat
Przeeglądy	co 30 tys. km
Cena	81 450 zł

OCENA

Karoseria

★★★★★

■ Finezyjnie wystylizowane i ponadprzeciętnie przestronne z przodu, a dość ciasne z tyłu nadwozie. Nie najlepsza widoczność, wysoka jakość wykończenia, wygodne przednie fotele.

Napęd

★★★★★

■ Może nie jest to superelastyczna rakietka, ale dzięki umiejętnej zmianie biegów dynamika usatysfakcjonuje nawet amatorów sportowej jazdy. Biegi wchodzą pewnie, choć z oporem.

Komfort

★★★★★

■ Nie ma wątpliwości: maksimum punktów.

Zachowanie w ruchu

★★★★★

■ Wysoka przewidywalność i stabilność jazdy. Układ kierowniczy mógłby jednak zapewniać trochę więcej czucia.

Koszty

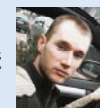
★★★★★

■ Nie są to małe pieniądze, ale za to świetnie wydane.

PODSUMOWANIE

■ Astra czwartej generacji to moim zdaniem sensacja na miarę Kadetta E. Ci, którzy sięgają pamięcią do połowy lat osiemdziesiątych ubiegłego wieku, wiedzą, jak mocno to auto wybiegało w przyszłość swoją opływową linią, szczególnie w elektryzującej wersji GSI. Dziś mamy do czynienia z jednym z najbardziej przełomowych produktów w historii marki Opel. W przypadku tak spektakularnego debiutu wady w rodzaju stosunkowo ciasnej tylnej kanapy tracą swoje znaczenie. Komfort, styl, wykończenie, stabilność i płynność jazdy godne klasy premium!

★★★★★



red. Michał Krasnodębski

Konkurenci

Renault Mégane

Silnik: 2.0/180 KM; przyspieszenie 0-100 km/h: 7,8 s; śr. spalanie 7,6 l/100 km; prędkość maks. 225 km/h



od 79 500 zł

Citroën C4

Silnik: 1.6/152 KM; przyspieszenie 0-100 km/h: 8,4 s; śr. spalanie 6,9 l/100 km; prędkość maks. 211 km/h



od 84 300 zł

Seat Leon

Silnik: 1.8/160 KM; przyspieszenie 0-100 km/h: 7,9 s; śr. spalanie 6,8 l/100 km; prędkość maks. 213 km/h



od 85 990 zł

★★★★★ = celująca, ★★★★ = bardzo dobra, ★★★ = dobra, ★★ = dostateczna, ★ = niedostateczna