



Testowa Astra przy autostradowych prędkościach prowadzi się dobrze, ale jest zbyt głośna



# Bez zastrzeżeń

Od kilku miesięcy sprawdzamy trwałość i niezawodność Astry Classic 1.6. Za nami przejechane 15 tys. km, do końca dystansu drugie tyle

Choć od ubiegłego roku w salonach stoi już nowy model Astry, poprzedni o nazwie Classic znajduje się nadal w ofercie. Opel taką strategię sprzedaży stosował już wcześniej. Wystarczy przypomnieć Astrę I.

Testowana przez nas Astra nie jest najświeższym modelem, debiutowała w 1998 roku. Świadczy o tym zwłaszcza przestrzeń nadwozia, która w porównaniu z obecnie oferowanymi, nowoczesnymi kompaktami jest wyraźnie mniejsza. Zwłaszcza na małą przestrzeń będą narzekać pasażerowie tylnej kanapy. Ale Classic wyprzedza nowoczesną konkurencję pod względem pojemności bagażnika. 370-litrowy kufer to o 20 l większa przestrzeń bagażowa niż w Golfie V. Auto ma nieco nudne wnętrze, ale pod względem ergonomii jest bez za-

rzutu. Do dyspozycji kierowcy są m.in. regulowana dwupłaszczyznowo kolumna kierownicza i możliwość ustawiania fotela na wysokość (opcja). Denerwuje jedynie brak regulacji zagłówek i zbyt sztywne oparcia foteli przednich. Materiały wykończeniowe Classica nie są najwyższej jakości, ale za to poprawnie spasowane.

Mocną stroną kompaktowego Opla jest jego jednostka napędowa. Choć już nie najmłodsza (pochodzi z Astry I), to na pewno nie przestarała. 16-zworowy silnik 1.6 Ecotec dysponujący mocą 100 KM bardzo sprawnie napędza ważące 1,2 tony auto. Spontanicznie reaguje na zmianę położenia pedału gazu, choć trzeba przyznać, że najlepiej czuje się w wyższym zakresie obrotów. Tu jednak następuje pewna sprzeczność. „Kręcenie” silnika pozwala

na dynamiczną jazdę, jednak obniża komfort podróżowania spowodowany wysokim poziomem hałasu. Jednostka Opla nie należy do przesadnie paliwożernih pod warunkiem, że nie będziemy często wykorzystywać pełnej mocy.

Podwozie pozwala na pewne pokonywanie zakrętów, a układ kierowniczy ma wystarczającą precyzję. Twarde resorowanie obniża nieco komfort jazdy. Niestety już po przebiegu 15 tys. km konieczna była wymiana gum stabilizatora, które przy pokonywaniu nierówności poprzecznych zwyczajnie skrzypiały. Układ hamulcowy nie wykazuje najlepszej skuteczności. Ponad-40-metrowa droga hamowania to zdecydowanie za dużo na tle dzisiejszych konkurentów potrafiących zatrzymać się na dystansie 37 m.



16-zaworowa benzynowa jednostka o poj. 1,6 litra i mocy 100 KM ma dobrą dynamikę

Auto Świat

## WYNIKI TESTU Astra II 1.6 16V

0-100 km/h (s)	11,7
60-100 km/h na 4. biegu (s)	10,0
80-120 km/h na 5. biegu (s)	14,8
Droga hamowania 100-0 km/h* (m)	41,4/41,0
Średnica zawracania (m)	11,0
Poziom hałas 50/100/130 km/h (dB)	61/70/72
Zużycie paliwa minimalne (l/100 km)	6,4
Zużycie paliwa maksymalne (l/100 km)	12,5
Zużycie paliwa średnie (l/100 km)	8,7

\*zimne/rozgrzane

## Wyposażenie

**Seryjne:** 2 airbagi, ABS

**Opcje:** lakier metalik, airbagi boczne, klimatyzacja manualna, el. ster. szyby przednie/tylne i lustreka, felgi aluminiowe, radio z CD, reg. kolumna kierownicza

## Serwis

Okresy międzyprzeglądowe	30 tys. km
Gwarancja mechaniczna	2 lata/b.o.
Gwarancja perforacyjna	12 lat
<b>Cena (zł)</b>	<b>47 350</b>

## Dane producenta

**Napęd:** silnik benzynowy R4/16. Poj. skokowa 1598 ccm. Moc maks. 74 kW (100 KM) przy 6000 obr./min. Maks. moment obr. 150 Nm przy 3600 obr./min. Skrzynia biegów: man. 5. Napęd przedni. Prędkość maksymalna 188 km/h.

**Nadwozie:** dł./szer./wys. 4110/1709/1425 mm. Rozstaw osi 2606 mm. Pojemność bagażnika 370/1180 l. Poj. zbiornika paliwa 52 l. Masa własna/ładowność 1230/470 kg. Masa przyczepy hamowanej 1150 kg.

**Podwozie:** zawieszenie przednie: kolumny resorujące, tylne: belka skrętna. Hamulce przód/tył: tarczowe wentylowane/bębny. Ogumienie 195/60 R 15.



Bagażnik Classica ma tylko o 10 l mniejszą pojemność niż w przypadku Astry III (380 l)



Z tyłu miejsca mniej niż w nowych kompaktach



Kokpit nie jest nowoczesny, ale za to ergonomiczny. Kolumna regulowana w dwóch płaszczyznach