



Informacja prasowa

27 sierpnia 2015 r.

Lekki, lżejszy... nowy Opel Astra

- Zwarta, lekka konstrukcja: pięciodrzwiowa wersja lżejsza od poprzedniej nawet o 200 kilogramów
- Zaprojektowany od podstaw: każdy komponent podporządkowany zasadzie maksymalnej efektywności
- Kompaktowy: niższa masa dzięki w pełni aluminiowym silnikom i nowej koncepcji wnętrza
- Inteligentna architektura: więcej przestrzeni w smuklejszym nadwoziu

Rüsselsheim. Lżejszy, oszczędniejszy i bardziej kompaktowy, a jednocześnie oferujący więcej miejsca w środku — w nowym Oplu Astra wszystko zostało podporządkowane zasadzie maksymalnej efektywności. Pod tym kątem zaprojektowano podzespoły i rozwiązania stylistyczne, czego efektem jest inteligentna konstrukcja Astry. Kolejną generacją kompaktowego bestsellera, która zadebiutuje na targach IAA we Frankfurcie (17–27 września), oparto na zupełnie nowej, lekkiej architekturze. Nadwozie samochodu jest wyraźnie smuklejsze, a pod maską pracują mocne, a jednocześnie zoptymalizowane pod względem masy i emisji CO₂, całkowicie aluminiowe silniki. Dzięki temu nowa Astra jest aż do 200 kilogramów lżejsza od poprzedniczki.

Spójna, lekka konstrukcja: nowa architektura pojazdu

Wzorem dla jedenastej generacji kompaktowego Opla była wizjonerska Monza Concept zaprezentowana na IAA w 2013 roku. Każdy komponent tego studyjnego pojazdu odzwierciedlał zasadę efektywności. Także w nowej Astrze konsekwentnie zrealizowano to zamierzenie: w zależności od wersji i wyposażenia jest ona nawet o 200 kilogramów (co najmniej o 120 kilogramów) lżejsza od modelu poprzedniej generacji. Zasadniczą rolę w obniżeniu masy odgrywa nowa, gruntownie odchudzona architektura pojazdu. Sam



szkielet nadwozia i elementy strukturalne są lżejsze o ponad 20 procent (280 zamiast 357 kg). Kolejne 50 kilogramów zaoszczędzono, dokonując modyfikacji elementów podwozia. Efekt ten uzyskano dzięki zastosowaniu wysokowytrzymałej i ultrawysokowytrzymałej stali, bardziej kompaktowym ramom pomocniczym, a także zmianom konstrukcyjnym w przednim i tylnym zawieszeniu. Ponadto inżynierowie zrezygnowali z pełnego zestawu paneli poprawiających aerodynamikę spodu pojazdu. Zamiast tego zoptymalizowano kształt poszczególnych elementów podwozia i zespołu napędowego, osiągając podwójną korzyść: obniżenie masy oraz kosztów produkcji, co przełożyło się na bardziej atrakcyjne dla klienta ceny modelu.

Kolejne zabiegi optymalizujące wymiary i masę samochodu zaowocowały krótszymi zwisami z przodu i z tyłu, a także krótszym układem wydechowym, którego masa zmniejszyła się o 25 procent, czyli o 4,5 kilograma. Mniejsze koła i opony ważą nawet o 11,5 kilograma mniej niż w poprzednim modelu. To samo dotyczy hamulców: układ, który musi poradzić sobie ze spowolnieniem mniejszej masy, ma bardziej kompaktową konstrukcję i jest lżejszy o 10 kilogramów, a przy tym jeszcze skuteczniejszy.

Kuracja odchudzająca: istotna rola silników

Poprawa efektywności to również zasługa silników nowej generacji. Wyróżniają się one kompaktową i ultraefektywną konstrukcją. Na przykład nowy, debiutujący w Astrze silnik 1.4 ECOTEC Direct Injection Turbo waży znacznie mniej niż stosowane dotychczas porównywalne jednostki. Sam aluminiowy blok jest o 10 kilogramów lżejszy od żeliwnego bloku jego poprzednika. O tyle samo lżejsze są również ultranowoczesne kompaktowe skrzynie biegów najnowszej generacji.

Niższa masa podzespołów przekłada się na zauważalnie lepszą zwrotność pojazdu. Jazda nową Astrą sprawia jeszcze więcej frajdy przy jeszcze niższej emisji CO₂. Astra z nowym silnikiem 1.0 Turbo i przekładnią Easytronic 3.0 jest jednym z najbardziej ekonomicznych i ekologicznych modeli benzynowych w swoim segmencie. Trzycylindrowa jednostka o mocy 77 kW/105 KM zużywa w cyklu mieszanym zaledwie 4,2 litra paliwa na 100 kilometrów przy emisji CO₂ na wzorowo niskim poziomie 96 g/km.



Kurację odchudzającą przeszło również wnętrze samochodu. Dotyczy to między innymi foteli: po 5 latach wytężonej pracy odpowiedzialny za nie zespół zaprezentował siedzenia do modelu kompaktowego, które są bardziej funkcjonalne i komfortowe od wcześniejszych konstrukcji, a przy tym zajmują mniej miejsca i są od nich lżejsze. Udało się to osiągnąć zarówno dzięki najnowocześniejszym metodom obliczeniowym, jak i poprzez zastosowanie lżejszej pianki poliuretanowej oraz stelaża z ultrawysokowytrzymałej stali ukrytego pod trwałą tapicerką. Przednie fotele i tylna kanapa w nowej Astrze są w sumie o około 10 kilogramów lżejsze od tych elementów wnętrza w poprzednim modelu.

Inteligentna konstrukcja: lżejsze i bardziej kompaktowe, a jednocześnie przestronniejsze nadwozie

Nowa generacja Astry nie tylko prezentuje się bardziej elegancko i sportowo, ale jest także bardziej kompaktowa. Pięciodrzwiowy hatchback mierzący 4,37 metra długości jest o prawie 5 centymetrów krótszy od poprzednika. Zmniejszyła się też wysokość samochodu (o 2,5 centymetra, do 1,48 metra) oraz jego szerokość (o 0,5 centymetra, do 1,81 metra). Mniejsze wymiary oznaczają również mniejszą masę. Jednocześnie wnętrze stało się przestronniejsze. Dzięki nowo zaprojektowanym lżejszym i bardziej kompaktowym fotelom pasażerowie tylnej kanapy mają o 35 milimetrów więcej miejsca na nogi. Pięciodrzwiowa wersja modelu pod tym względem znacznie wyprzedza konkurencję. Odległość między pierwszym a drugim rzędem foteli została zwiększona o 1,5 centymetra, co znacznie poprawiło komfort podróżowania i poczucie przestrzeni. To samo dotyczy swobody ruchu górnych części ciała osób podróżujących z przodu i z tyłu. Zwłaszcza pod względem ilości miejsca nad głową nowa Astra wyznacza standardy w swojej klasie, oferując kierowcy o 2,2 centymetra więcej niż dotychczas. W nowej Astrze udało się więc rozwiązać kwadraturę koła: samochód jest lżejszy i bardziej kompaktowy, a przy tym przestronniejszy i bardziej komfortowy niż jego poprzednia generacja.

Kontakt:

Wojciech Osóś

tel.: +48 22 209 16 09

Strona 4



wojciech.osos@gm.com

Magdalena Derewicz

tel.: +48 22 209 16 58

magdalena.derewicz@gm.com

Tekst oraz zdjęcia można pobrać ze strony: media.opel.com.