

### SZEŚĆ WERSJI NADWOZIOWYCH

#### 3-drzwiowy hatchback

Dł./szer./wys. (mm)	4110/1709/1425
Rozstaw osi (mm)	2606
Pojemność bagażnika (l)	370/1180
Masa własna (kg)	od 1125
Dop. masa całkowita (kg)	od 1570



#### 5-drzwiowy hatchback

Dł./szer./wys. (mm)	4110/1709/1425
Rozstaw osi (mm)	2606
Pojemność bagażnika (l)	370/1180
Masa własna (kg)	od 1145
Dop. masa całkowita (kg)	od 1590

#### 4-drzwiowy sedan

Dł./szer./wys. (mm)	4252/1709/1425
Rozstaw osi (mm)	2606
Pojemność bagażnika (l)	460/1230
Masa własna (kg)	od 1163
Dop. masa całkowita (kg)	od 1640



#### 5-drzwiowe kombi

Dł./szer./wys. (mm)	4288/1709/1465
Rozstaw osi (mm)	2611
Pojemność bagażnika (l)	480/1500
Masa własna (kg)	od 1235
Dop. masa całkowita (kg)	od 1710

#### Coupé

Dł./szer./wys. (mm)	4267/1709/1390
Rozstaw osi (mm)	2606
Pojemność bagażnika (l)	460
Masa własna (kg)	od 1260
Dop. masa całkowita (kg)	od 1605



#### Cabrio

Dł./szer./wys. (mm)	4267/1709/1390
Rozstaw osi (mm)	2606
Pojemność bagażnika (l)	330
Masa własna (kg)	od 1305
Dop. masa całkowita (kg)	od 1725



# Gwiaź

Szukającym funkcjonalnego samochodu rodzinnego można Oplę Astrę II polecić z pełnym przekonaniem. Sprawdzi się w tej roli dobrze, jest też mało awaryjny

**A**stra pierwszej generacji była bez wątpienia pojazdem udanym. Przez siedem lat sprzedano ponad 3,8 mln tych aut, a dzięki temu wprowadzony na rynek w 1991 roku kompakt Oplę stał się najlepiej sprzedawanym samochodem w historii niemieckiej firmy.

A jednak pewne uczucie niedosytu pozostało. Głównym powodem była przede wszystkim dość wysoka usterkowość. Pojazd dręczyły m.in. korozja, awarie paska rozrządu, wycieki z układu chłodzenia, potem kłopoty z układem wtrysku paliwa i wiele innych, drobnych defektów, które wprawdzie Astrę nie dyskwalifikowały, ale rzucały cień na producenta „solidnych niemieckich samochodów”. Bezpośredni rywal,

Volkswagen Golf, wypadł w tej kategorii zdecydowanie lepiej.

W tej sytuacji najważniejszym – co zupełnie zrozumiałe – zadaniem postawionym przed projektantami Astry II było poprawienie niezawodności auta. Drugim, wynikającym z kolejnej wytykanej poprzednicze słabości – zaproponowanie zdecydowanie atrakcyjniejszej stylistyki. Pierwszą Astrę uważano bowiem za dość nijaką pod tym względem.

Druga generacja Astry zyskała wizerunek znacznie bardziej wyrazisty niż pierwsza. Nadwozie (a ściślej mówiąc, wszystkie jego odmiany) zachowało wprawdzie zasadnicze cechy poprzedniego modelu, ale detale odwoływały się wprost do wprowadzonej na rynek 3 lata wcześniej i chwalonej za wygląd Vectry II. Przednią część samochodu z charakterystyczną kratą wlotu powietrza



Projektując Astrę II, starano się zachować wszystkie cechy użytkowe poprzedniego modelu, a jednocześnie sprawić, by nowe auto miało bardziej wyraziste linie karoserii



# dzisty kompakt

pod maskę przeniesiono po prostu z większego modelu.

Niewątpliwy atut Astry to fakt, że już od początku sprzedaży oferowano ją aż w czterech wersjach nadwoziowych. Dostępny był dynamicznie wyglądający 3-drzwiowy hatchback, rodzinna odmiana 5-drzwiowa, elegancki sedan i niezwykle praktyczne kombi (o przestrzeni ładunkowej przewyższającej po złożeniu tylnej kanapy Vectrę kombi!).

Później dołączyło do rodziny eleganckie coupé. Niby to tylko jeszcze jedna odmiana nadwoziowa, jednak ciekawie poprowadzona linia dachu sprawia, że ten model wygląda o wiele bardziej dynamicznie od „zwykłych” wersji, dorównując pod tym względem pojazdom o wiele droższym. Elegancji 2-drzwiowemu autu przydają również okna bocznych drzwi bez oprawy, które tworzą jednolity element z czarnym słupkiem środkowym. Za to – jak to zwykle w coupé bywa – trudno przypuszczać, by pasażerowie jadący z tyłu mogli czuć się nazbyt komfortowo. Natomiast w pozostałych wer-

sjach nadwoziowych kabina oferuje możliwość podróży w pięć osób, przy czym na tylnej kanapie rzeczywiście mieści się trójka dorosłych. To także w znacznej mierze tłumaczy popularność samochodu, który wytwarzany nadal w Gliwicach (jako Astra II Classic) wciąż znajduje klientów, dla których nie są ważne chwilowe mody, ale walory użytkowe pojazdu.

**Astra to typowy pojazd rodzinny z segmentu kompaktów. Miała być przede wszystkim funkcjonalna i solidna**

Zewnętrzne podobieństwo do poprzedniczki może nieco wprowadzać w błąd. Obeznanych z Astrą I poinformujemy więc, że nowszy model ma nadwozie dłuższe o 6 cm, a rozstaw osi wzrósł aż o 10 cm. Przyniosło to odczuwalne zwiększenie przestronności kabiny pasażerskiej, w której wygodnie podróżuje się i na przednich, i na tylnych siedzeniach (z tyłu zamontowano nawet trzy zagłówki). Bagażniki we wszystkich wersjach nad-

woziowych plasują się na poziomie średnim w klasie kompaktów, choć jak już wspomnieliśmy, wersja kombi ma ponadprzeciętne atuty.

Dodajmy jeszcze, że nadwozie Astry II zostało (po raz pierwszy w historii firmy) wykonane z dwustronnie ocynkowanej blachy. Jest ono przy tym cięższe jedynie o 15 kg, choć jak wspominaliśmy, rozmiary auta wzrosły.

Wnętrze wykonano starannie, choć mało efektownie. W większości egzemplarzy kolorystyka tapicerki jest raczej smutna. Nie można mieć za to zastrzeżeń co do jakości materiałów wykończeniowych – nawet po kilku latach eksploatacji zazwyczaj wyglądają one dość świeżo. To samo dotyczy ciemnoszarych plastików deski rozdzielczej, które nie skrzypią i nie płowięją na słońcu. A że deska zaprojektowana została zupełnie bez połotu? Trudno. Dla wielu znacznie ważniejsze będzie to, że jej czytelność nie budzi zastrzeżeń, a obsługa nie sprawia żadnych trudności. Wszystko znajduje się bowiem na swoim miejscu.

**Zalety:** duży jest wybór nadwozi, obejmuje bowiem wszystkie możliwe ich rodzaje (dodatkowo mamy do dyspozycji także zbudowanego na bazie Astry vany - Zafirę). Także paleta silników pozwala na dość swobodny wybór jednostki o pożądanym charakterze, są wśród nich także oszczędne



dynamiczne turbodiesle. We wszystkich wersjach nadwoziowych kabina zapewnia pasażerom wystarczająco dużo miejsca (wyjątek to tył coupé), rozsądną objętość ma także przestrzeń bagażowa. Astra II psuje się bardzo rzadko, a konieczność wymiany elementów zużywających się w trakcie eksploatacji łatwo przewidzieć.

**Wady:** Wnętrze samochodu, choć wykonane solidnie, nie zachwyca pod względem wzorniczym, w szczególności dotyczy to nudnej, ciemnoszarej deski rozdzielczej. Podstawowe jednostki napędowe nie zapewniają autu dostatecznej dynamiki. Wiele oferowanych na rynku wtórnym aut było wcześniej eksploatowanych w firmowych flotach, ma

więc bardzo duże przebiegi, do których sprzedawcy przyznają się niechętnie. Na złych drogach zawieszenie okazuje się zbyt twarde i nie zapewnia dostatecznego komfortu jazdy. W autach z początku produkcji występowały problemy z zamkiem centralnym, elektrycznie sterowanymi szybami, zaworami recyrkulacji spalin (fot.) oraz czujnikami położenia wału korbowego.





### WERSJE SILNIKOWE



**1.4:** w tej wersji auto ma dynamikę wystarczającą do spokojnej jazdy, ale spalanie wcale nie jest małe



**1.6:** silniki o tej pojemności występowały w odmianach 8- (na zdjęciu) oraz 16-zaworowej (polecana)



**1.8:** motory o mocy 116 i 125 (po modernizacji) KM zadowolą nawet bardzo wymagających kierowców



**1.7 DTI:** najmniejszy turbodiesel bardzo zyskał po wprowadzeniu bezpośredniego wtrysku paliwa

### BAGAŻNIKI



Bagażnik obu hatchbacków **1** ma pojemność 370 l z możliwością powiększenia do 1180 l. To raczej przeciętna wartość w tej klasie. Podobnie jest z pojemnością przestrzeni bagażowej sedana **2**, która liczy 460 l. W wersji kombi **3** objętość przestrzeni ładunkowej wynosi 480 l, z możliwością powiększenia do 1500 l, co bardzo podnosi walory użytkowe samochodu. Bagażnik odmiany coupé ma pojemność 460 l (to dużo!), natomiast w kabrioletcie wynosi ona 330 l.



### WERSJA SPECJALNA

Pierwsza Astra OPC zaprezentowana została w 1999 roku (tylko hatchback 3d, fot. obok). Wyposażona była w silnik 16-zaworowy o pojemności 2 l i mocy 160 KM (osiąga w tabeli poniżej). Motor ten wycofano z oferty w 2000 roku. Druga wersja OPC debiutowała późną jesienią 2002 roku. Zastosowano w niej turbodoładowaną, 2-litrową jednostkę benzynową, o mocy 200 KM. Wyposażone w nią auta rozwijają 240 km/h, a czas przyspieszania do 100 km/h wynosi 7,5 s.



Zawieszenie Astry II jest sprężyste, wyraźnie twardsze niż w pierwszym modelu. Jazda po krętej drodze nie sprawia więc kłopotów, a nawet więcej – to prawdziwa przyjemność. Tam, gdzie wiele aut wyraźnie odchyła się od pionu, auto pochyla się tylko nieznacznie i ze swobodą, stabilnie zmienia kierunek jazdy. Dość sztywne ze strojenie zawieszenie nie wpływa negatywnie na komfort jazdy po dobrych drogach. nierówności wybierane są wystarczająco skutecznie. Jednak na zniszczonych nawierzchniach komfort jazdy znacznie spada, w szczególności dotyczy to jeszcze twardszych wersji usportowionych oraz coupé.

Tak jak duża jest gama nadwozi, tak też paleta silników Astry II pozwala na swobodny wybór jednostki odpowiedniej do upodobań i możliwości portfela. Nie polecamy silników 1.2, bowiem choć bardzo oszczędne, są irytująco powolne. Bardziej dynamiczne silniki 1.4 wymagają częstego sięgania do dźwigni zmiany biegów, spalając przy tym tyle, ile większe jednostki. Wydaje się, że najlepszy kompromis między względami dynamiki auta a ekonomiki jego eksploatacji zapewniają

16-zaworowe silniki o pojemności 1,6 litra. W codziennej jeździe powinny zadowolić one większość kierowców.

Wbrew pozorom dość ciekawą propozycją są także auta z 8-zaworowymi silnikami 1.6 montowanymi przez cały okres produkcji. Model ten nie cieszył się w Polsce popularnością, ale w wielu krajach to właśnie on wybierany był przez wielu nabywców, a w szczególności przez firmy i instytucje utrzymujące parki samochodowe, 8-zaworowa jednostka należy bowiem do bardzo elastycznych (maksymalny moment obrotowy osiąga już przy 2600 lub 2800 obr./min), dzięki czemu nie zmusza do częstej zmiany biegów. Jest też wyraźnie cichsza niż silnik 16-zaworowy, trwała i ma długie przebiegi międzynaprawcze.

Jeśli chodzi o tzw. górną półkę, to najciekawsze będą jednostki napędowe wykorzystywane również w modelu coupé. Najlepsza z nich to 16-zaworowy silnik o pojemności 1,8 litra, który rozwija moc 115 KM lub 125 KM. Ciekawszym jest całkowicie aluminiowy silnik o mocy 147 KM. Dla koneserów przeznaczono zaś montowany tylko w coupé silnik z turbodoładowaniem o mocy 190 KM, a w końcowym okresie produkcji auta – 210 KM.

Oczywiście do dyspozycji są także jednostki wysokoprężne o bardzo różnym charakterze. Silnik 1.7 TD nie był początkowo udany, znacznie zyskał po wprowadzeniu techniki bezpośredniego wtrysku (DTI). Można polecić go spokojnym kierowcom ceniącym niskie



Wersje coupé i cabrio Astry II generacji wytwarzano nie w niemieckich fabrykach Opla, ale w Turynie, w fabryce należącej do znanej firmy nadwoziowej Bertone. W Polsce można je spotkać dość rzadko.

Oznaczenie modelu	1.2 16V	1.2 16V	1.4 16V	1.4 16V	1.6	1.6
<b>Roczniki</b>	98-00	00-04	98-00	00-04*	98-00	00-04
Kod silnika	X12XE	Z12XE	X14XE	Z14XE	X16SZR	Z16SE
Silnik - typ, zawory	benz. R4/16	benz. R4/16	benz. R4/16	benz. R4/16	benz. R4/8	benz. R4/8
Zasilanie	ww	ww	ww	ww	wj	wj
Pojemność skokowa	1199	1199	1389	1389	1598	1598
Stop. sprzężania	10,1	10,1	10,5	10,5	9,6	9,6
Moc maks. (KW/KM/obr./min)	48/65/5600	55/75/5600	66/90/6000	66/90/6000	55/75/5200	62/85/5400
Maks. mom. obr. (Nm/obr./min)	110/4000	110/4000	125/4000	125/4000	128/2800	138/2600
Skrzynia biegów	M5	M5	M5/A4	M5/A4	M5/A4	M5/A4
Prędkość maksymalna (km/h)	165	170	180/168	180/168	170/163	180/170
Przyspieszenie 0-100 km/h (s)	16,0	15,0	12,5/15,0	13,0/14,5	14,5/16,5	13,0/14,5
Typ nadwozia	3, 5, sd, kb	3, 5, sd, kb	3, 5, sd, kb	3, 5, sd, kb	3, 5, sd, kb	3, 5, sd, kb
Zuż. paliwa (l/100 km) wg normy	EU	EU	EU	EU	EU	EU
ze skrzynią manualną	8,0/5,0/6,0	8,0/5,2/6,2	9,6/5,7/7,1	9,7/5,8/7,2	9,7/5,8/7,2	9,6/5,6/7,1
ze skrzynią automatyczną	-	-	10,9/6,2/7,9	11,0/6,8/8,0	10,9/6,2/7,9	11,2/8,1/6,3

Typy nadwozia: 3 - 3-drzwiowe, 5 - 5-drzwiowe, sd - sedan, kb - kombi, cc - coupé i kabriolet. Podano dane dla wersji hatchback, osiagi kombi nieco gorzej



wydatki na paliwo (szczególnie w montowanej w ostatnich miesiącach produkcji wersji z zasilaniem Common Rail). Dobre własności dynamiczne przy rozsądnym spalaniu mają turbodiesle o pojemności 2,0 litra. Najbardziej wymagających zadowolili silnik 2.2 DTI, który ma świetną elastyczność i bardzo dobre przyspieszenie.

### Jeśli chodzi o trwałość i niezawodność, to drugi model Astry należy do ścisłej czołówki w swym segmencie

Konstruktorom Astry II udało się zrealizować zadanie postawione przez kierownictwo firmy. Auto jest lepiej wykonane i bardziej niezawodne od poprzedniego modelu. Potwierdził to przed kilku laty nasz długodystansowy test redakcyjny, dobre są również opinie użytkowników auta i mechaników. Niezawodność częściowo wynika zapewne z wyeliminowania błędów stwierdzonych w Astrze I, ale wydaje się, że musi być też rezultatem świadomej rezygnacji z przesadnego cięcia kosztów, które jakże często powoduje, że samochód ma wiele niby drobnych, ale denierujących przypadłości. W wypadku Astry II udało się tego uniknąć.

Owszem, nie ustrzeżono się pewnych błędów. Egzemplarze z początku produkcji miały kłopoty z zamkiem centralnym i elektrycznie sterowanymi szybami, ale wadliwe złącza prze-

wodów szybko poprawiono. Nieco groźniejsze dla opinii o Astrze II skutki miał nadmierny optymizm okazany, kiedy w 2000 roku wprowadzono nową gamę silników. Okres między wymianami paska rozrządu wydłużono wtedy do 120 tys. km. Okazało się, że to za dużo. Paski pękały, w wielu wypadkach narażając użytkowników na duże wydatki. Dość szybko Opel zmuszony był ogłosić powrót do wymiany paska co 60 tys. km, przebieg 120 tys. km pozostawiono tylko w wypadku silników bezkolizyjnych, jak choćby wspomniane 8-zaworowe jednostki 1.6.

Generalnie Astra II jest bardzo trwała i serwis odwiedza głównie w celu odbycia przeglądów okresowych. Nawet zawieszenie – zapewne dlatego, że jest dość twarde – wytrzymuje na polskich drogach długo. Dopiero przy przebiegach przekraczających 100 tys. km może pojawić się konieczność wymiany niektórych elementów metalowo-gumowych.

Sporą zaletą samochodu, także jeśli chodzi o koszty serwisowania, jest jego duża popularność. Nie ma żadnego problemu ze zdobyciem części zamiennych, zarówno oryginalnych, jak i licznych zamienników. Oprócz autoryzowanych stacji obsługi naprawy samochodów Opla wykonuje wiele warsztatów, co oczywiście ma bardzo korzystny (naturalnie z punktu widzenia kierowców) wpływ na ceny usług.

Adam Jamiołkowski

### Ceny części zamiennych w ASO (zł)

	1.2 16V	1.8 16V	1.7 DTI
klocki hamulcowe (przód, kpl.)	258	348	258
tarcze hamulcowe (przód)	530	670	530
sprężynę kpl.	1700	1810	1960
rozrząd (kpl. do wymiany)	1000	550	780
reflektor/błotnik (przód)	498/450	498/450	498/450

## WNĘTRZE

**Deska rozdzielcza** wykonana bez polotu, za to z dużą dbałością o zasady ergonomii. Zwraca uwagę dobra jakość materiałów i montażu



**W droższych wersjach** samochodu szaryze kokpitu próbowano rozproszyć drewnopodobnymi wstawkami. Efekt raczej umiarkowany



**Naprawę** ładniejsze były za to deski w wersjach usportowionych oraz w modelu coupé. Urody dodawały im białe tarcze zegarów



**Fotele** przednie są wygodne, ale trzymanie boczne mogłoby być lepsze. Obicia tapicerskie mają dużą trwałość



**Na tylniej kanapie** zmieszczą się w razie konieczności nawet trzy dorosłe osoby. Jest zagłówek dla pasażera w środku



**Odmiany** usportowione oraz coupé miały znacznie lepiej wyprofilowane fotele z regulacją wysokości siedziska



### Ceny używanych (wg Eurotaksu, w tys. zł)

	2004	2003	2002	2001	2000	1999	1998
<b>Wersja</b>							
Astra II 1.2 12V 3d	-	-	-	-	24,2	22,3	20,2
Astra II 1.2 12V 5d	-	-	-	-	24,7	22,8	20,7
Astra II 1.2 Start 5d	32,9	30,3	27,7	24,9	-	-	-
Astra II 1.2 Start 5d	32,8	30,2	27,7	24,8	-	-	-
Astra II 1.4 GL/Club 5d	37,6	34,7	31,7	28,5	25,9	23,5	20,5
Astra II 1.4 GL/Club 5d	37,5	34,6	31,6	28,4	25,8	23,4	20,4
Astra II 1.4 GL/Club kb	39,5	36,4	33,3	29,9	27,2	24,7	21,5
Astra II 1.6 Comfort/Cool 5d	42,3	39,0	35,7	32,0	29,1	26,4	23,0
Astra II 1.6 Comfort/Cool kb	44,9	41,4	37,9	34,0	30,9	28,1	24,5
Astra II 1.8 Elegance 5d	-	-	-	-	31,0	28,2	24,6
Astra II 1.8 Elegance 5d	46,5	42,9	39,2	35,2	32,0	-	-
Astra II 1.8 Coupé	-	51,5	46,2	40,8	36,6	-	-
Astra II 2.2 Elegance 5d	-	-	40,0	35,9	32,6	-	-
Astra II 1.7 TD 5d	-	-	-	-	-	24,6	22,4
Astra II 1.7 DTI 5d	44,8	39,1	32,6	29,7	27,1	25,0	-
Astra II 2.0 DTI Elegance 5d	50,3	43,9	36,7	33,4	30,4	28,1	-
Astra II 2.0 DTI Elegance kb	52,8	46,1	38,5	35,0	31,9	29,4	-

### 1.6 16V 1.6 16V 1.8 16V 1.8 16V 2.0 16V 2.0 OPC 2.0 T 2.2 16V 1.7 TD 1.7 DTI 1.7 CDTI 2.0 DI 2.0 DTI 2.2 DTI

98-00	00-04*	98-00	00-04	98-00	99-00	00-03	00-04	98-99	99-04	03-04*	99-01	99-04	02-04
X16XEL	Z16XE	X18XE1	Z18XE	X20XE	X20XE	Z20LET	Z22SE	X17DTL	Y17DT	Y17DTR	Y20DTL	Y20DTH	Y22DTR
benz. R4/16	benz. R4/16	benz. R4/16	benz. R4/16	benz. R4/16	benz. R4/16	1.benz. R4/16	benz. R4/16	1.diesel R4/8	1.diesel R4/16	1.diesel R4/16	1.diesel R4/16	1.diesel R4/16	1.diesel R4/16
ww	ww	ww	ww	ww	ww	ww	ww	wp	wb	wb-CR	wb	wb	wb
1598	1598	1796	1796	1998	1998	1998	2198	1700	1686	1686	1995	1995	2171
10,5	10,5	10,5	10,5	10,5	10,8	8,8	10,0	22,0	18,5	18,5	18,5	18,5	18,5
74/101/6200	74/100/6000	85/116/5400	92/125/5600	100/136/5600	118/160/6500	140/190/5400	108/147/5800	50/68/4500	55/75/4400	59/80/4400	60/82/4300	74/101/4300	92/125/4000
150/3200	150/3600	170/3400	170/3800	188/3200	188/4300	250/1950	203/4000	132/2400	165/1800	170/1800	185/1800	205/1650	280/1500
M5/A4	M5/A4	M5/A4	M5/A4	M5/A4	M5	M5	M5/A4	M5	M5	M5	M5/A4	M5	M5
188/178	188/178	200/195	205/198	208/200	220	245	214/208	163	170	178	175/170	188	203
11,5/13,5	11,5/13,0	10,0/11,0	9,5/11,0	9,0/10,5	8,2	7,5	8,8/10,0	17,0	14,5	13,5	14,5/15,5	12,5	9,9
3.5. sd, kb	3.5. sd, kb, cc	3.5. sd, kb, cc	3.5. sd, kb, cc	3.5. sd, kb	3	cc	3.5. sd, ch, cc	3.5. sd, kb	3.5. sd, kb	3.5. sd, kb	3.5. sd, kb	3.5. sd, kb	3.5. sd, kb, cc
EU	EU	EU	EU	EU	EU	EU	EU	EU	EU	EU	EU	EU	EU
10,0/5,9/7,4	9,5/5,5/7,0	10,8/5,9/7,7	11,0/6,0/7,8	11,7/6,3/8,3	13,2/6,8/9,4	12,5/6,8/8,9	12,0/6,3/8,4	7,7/4,9/5,9	6,1/4,0/4,8	6,1/4,0/4,8	7,7/4,6/5,9	7,6/4,6/5,7	8,7/4,9/6,3
11,5/6,3/8,2	10,6/6,0/7,7	11,6/6,2/8,2	12,0/6,6/8,6	13,3/7,0/9,3	-	-	11,7/6,6/8,5	-	-	-	8,9/5,4/6,7	-	-

forma EU: spalanie w mieście/poza miastem/średnie; wj - wtrysk jednopunktowy, ww - wtrysk wielopunktowy, wp - wtrysk pośredni, wb - wtrysk bezpośredni; \*silniki montowane nadal w produkowanej w Gliwicach Astrze II Classic