



Nadwozie testowanej wersji ozdobiono chromowanymi elementami



Za możliwość dzielenia oparcia tylnej kanapy na trzy części trzeba zapłacić 900 złotych. Silnik jest dynamiczny, ale potrafi dużo spalić



Nieprzeciętny styl

Nowa Astra może się podobać lub nie. Jednak nietypowa stylistyka nadwozia powoduje, że nie można koło niej przejść obojętnie. Dodatkowym atutem może być także 125-konny silnik benzynowy.

Nadwozie/jakość. Pod awangardowo zaprojektowaną karoserią Astry skrywa się przestronne wnętrze. Miłą atmosferę podczas podróży zapewniają materiały wysokiej jakości. Wszystkie elementy wnętrza są poprawnie spasowane. Nie każdemu kierowcy spodoba się sposób uruchamiania kierunkowskazów. Pomimo włączonego migacza dźwignia nadal pozostaje w środkowym położeniu. Problemy może sprawiać także obsługa klimatyzacji i kompute-

ra. Obie funkcje sterowane są tymi samymi przyciskami, co nazbyt pochłania uwagę kierowcy. Mankament to również słaba widoczność przez wąską tylną szybę. Bagażnik ma przyzwoite rozmiary, ale niezbyt szeroki otwór przeszkadza w wygodnym załadunku.

Układ napędowy/osiągi. Silnik żwawo rozpędza auto już od obrotów biegu jałowego, a dobra elastyczność pozwala na bezpieczne wyprzedzanie. Przy tym jednostka napędowa cały czas pozostaje cicha. Na akceptowalnym poziomie jest średnie spalanie, ale dynamicznie jeżdżący kierowcy muszą się liczyć ze zużyciem przekraczającym 16 l na 100 km. Skrzynia biegów działa precyzyjnie.

Układ jezdny/komfort. Zawieszenie spełnia wymogi bezpiecznej i komfortowej jazdy. Wyboje są prawidłowo tłumione, a szybka jazda na zakrętach to czysta przyjemność. W opianowaniu Astry pomaga precyzyjny układ kierowniczy i instalowane za dopłatą ESP (3250 zł). Dzięki dobrym hamulcom droga zatrzymania od „setki” do zera wynosi mniej niż 38 metrów.

Koszty/bezpieczeństwo. W dziedzinie bezpieczeństwa Astra spełnia najwyższe standardy, czego dowodem jest maksymalna nota w teście Euro-NCAP. Cena auta wysoka, a wyposażenie seryjne nie wykracza poza standardy w klasie samochodów kompaktowych.

Dane producenta

Napęd: silnik benz. R4/16. Poj. skokowa 1796 ccm. Moc maks. 92 kW (125 KM) przy 5600 obr./min. Maks. mom. obr. 170 Nm przy 3800 obr./min. Skrzynia biegów: man. 5. Napęd na przednie koła. Prędkość maksymalna 198 km/h.

Nadwozie: dług./szer./wys. 4249/1753/1460 mm. Rozstaw osi 2614 mm. Bagażnik: 350/1330 l. Poj. zbiornika paliwa 52 l. Masa przyczepy ham. 1300 kg.

Podwozie: zawieszenie przednie: kolumny resorujące; tylne: oś zespolona. Hamulce przód/tył: tarczowe wentylowane/tarczowe. Ogumienie 195/65 R15.



Trzyramienna kierownica pokryta skórą to standard w wersji Elegance. Za sterowanie radioodtwarzaczem na kierownicy trzeba dopłacić 200 złotych

WYNIKI TESTU Astra 1.8 16V

0-100 km/h (s)	11,3
80-120 km/h na 5. biegu (s)	15,8
Droga hamowania 100-0 km/h* (m)	37,8/37,5
Srednica zawracania (m)	11,1
Poziom hałas 50/100/130 km/h (dB)	99/68/72
Zużycie paliwa minimalne (l/100 km)	6,1
Zużycie paliwa maksymalne (l/100 km)	16,3
Zużycie paliwa średnie (l/100 km)	9,8
Masa własna/ładowność (kg)	1227/478

*zimne/rozgrzane

Wyposażenie

Seryjne: ABS, 4 airbagi, klimatyzacja, el. sterowane przednie szyby i lusterka, radioodtwarzacz CD, alufelgi

Opcje: kurtyny powietrzne, ESP, lampy ksenonowe, el. sterowane tylne szyby, czujnik parkowania, tempomat

Serwis

Okresy międzyprzeglądów	30 tys. km
Gwarancja mechaniczna	2 lata/b.o.
Gwarancja perforacyjna	12 lat

Cena (zł)

77 750

b.o. = bez ograniczeń

Plusy i minusy

+ 5 gwiazdek w Euro-NCAP, dopracowane zawieszenie, skuteczny układ hamulcowy, przestronne wnętrze

- Wysoka cena zakupu, ograniczona widoczność do tyłu, wysokie maksymalne zużycie paliwa

Ocena końcowa

5-



Z przodu znalazł się pojemny, podświetlany schowek z miejscem na kubki i wgłębieniami na drobiazgi. Przycisk przy lewarku przekładni służy do włączania wstecznego biegu

