



Atrape chłodnicy ozdobiono chromowaną listwą. Pod spodem są blachy ochronne

Antara



Powrót do 4x4

Opel rozszerza gamę samochodów o terenowy model Antara. Pojazd trafi do salonów sprzedaży jeszcze w tym roku

Kiedy w 2003 r. wycofano ze sprzedaży Opla Fronterę, firma z Rüsselsheim przestała się liczyć w klasie pojazdów typu SUV. Jednak ten krótki okres nieobecności przechodzi do historii. W tym roku w ofercie pojawia się Antara z napędem na wszystkie koła.

Samochód prezentuje się elegancko. Pomimo wysoko umieszczonego nadwozia wsiedzenie nie sprawia kłopotu. Za to widoczność doskonała dzięki wysokiej pozycji siedzącej oraz dużym lusterkom zewnętrznym. Miejsca we wnętrzu jest sporo w obu rzędach siedzeń. Wada samochodu to niezbyt wygodne fotele ze słabym bocznym trzymaniem. Bagażnik mieści tylko 370 l, ale dzięki składanej asymetrycznie kanapie można go powiększyć do 1420 l. Po położeniu siedzenia uzyskuje się płaską powierzchnię ładunkową.

Terenówka na niezbyt trudny teren

Prześwit o wartości 200 mm jest wystarczający, by pokonać niewielkie bezdroża. Trzeba jednak pamiętać, że nie ma tu reduktora ani blokady mechanizmu różnicowego i dlatego w ciężkim terenie auto sobie nie poradzi. Zalety napędu na obie osie docenimy na utwar-

zonej nawierzchni, gdy trzeba pokonać oblodzone wzniesienie. W takich warunkach auto powoli, ale cały czas jedzie.

Zawieszenie Antary w wystarczającym stopniu tłumi nierówności nawierzchni. Szybkie pokonywanie zakrętów nie powoduje nadmiernych przechyłów karoserii.

Nowość Opla dostępna będzie początkowo z benzynowym silnikiem 3.2 oraz 150-

konnym dieslem. W późniejszym terminie paletę jednostek napędowych uzupełnią słabsze wersje benzynowa o mocy 140 KM oraz 127-konny diesel. Mielśmy okazję testować mocniejsze wersje silnikowe. Benzyniak zapewnia bardzo dobrą dynamikę już od niskiego poziomu obrotów. Nawet podczas jazdy z dużymi szybkościami pasażerom nie przeszkadza hałas jednostki napędowej.

Współpracujący z silnikiem „automat” miękko i szybko zmienia biegi. Odmiana wysokoprężna zadowoli osoby, które nie potrzebują dynamiki rodem z aut sportowych. Moc 150 KM wystarczy do sprawnego poruszania się w mieście oraz na trasie. Jednak podczas jazdy poza miastem nie obejdzie się bez redukcji podczas wyprzedzania. To wina momentu obrotowego, którego wartość 320

Nm jest wprawdzie dobra, ale uzyskuje się ją dopiero przy 2000 obr./min. Nowoczesne jednostki wysokoprężne potrafią szybciej osiągać maksymalną wartość momentu.

Diesel dynamiczny, ale nie sportowy

Zaletą diesla okazuje się cicha praca przy wszystkich zakresach prędkości obrotowej. Klekotanie charakterystyczne dla jednostek wysokoprężnych występuje tylko przez chwilę po rozruchu zimnego silnika.

Manualna przekładnia okazuje się precyzyjna, a drogi prowadzenia nie są przesadnie długie. Dźwignia umieszczona wysoko na konsoli środkowej jest wygodna w obsłudze.

Opla Antarę będzie można zamawiać od grudnia tego roku, kiedy zostaną ustalone ceny oraz wersje wyposażeniowe. Auto ma być o około 10 proc. droższe od bliźniaczego Chevroleta Captivity.

Tomasz Kamiński Fot. Opel



Wskaźniki czytelne, a kokpit rozplanowano przejrzysto. Kierownicę reguluje się w 2 płaszczyznach



Dane producenta	2.4	3.2	2.0 CDTI	2.0 CDTI
Silnik	benz. R4/16	benz. V6/24	t.diesel R4/16	t.diesel R4/16
Pojemność skokowa (ccm)	2405	3195	1991	1991
Moc maks. (kW/KM/obr./min)	103/140/5200	167/227/6600	93/127/4000	110/150/4000
Maks. mom. obr. (Nm/obr./min)	220/2400	297/3200	295/1800	320/2000
Przyspieszenie 0-100 km/h (s)	11,9	8,8	13,8	10,3/12,1
Prędkość maksymalna (km/h)	175	203	166	180/178
Średnie zużycie paliwa (l/100 km)	9,6	11,6	7,6	7,5/8,6
Skrzynia biegów	man. 5	aut. 5	man. 5	man. 5/aut. 5
Wymiary (mm); rozstaw osi	4575/1850/1704; 2707			
Ładowność (kg)	420-660			



Dodatkowy bagaż można zabrać na dach dzięki relingom