

Stara, ale jara! Zadbany egzemplarz bez trudu poradzi sobie z pokonaniem dalekiej trasy na upragnione wakacje



Praktyczny i tani, ale...

Astra w wersji kombi to bardzo funkcjonalny i stosunkowo trwały środek lokomocji za niewielkie pieniądze. Niestety, kompaktowy Opel ma też kilka słabych punktów. Największą bolączką jest wszechobecna korozja

Używana Astra kombi z początku lat 90. to atrakcyjna propozycja dla poszukujących funkcjonalnego samochodu za kilka tysięcy złotych. Auto należy do grona pojazdów wypadających nieco powyżej średniej awaryjności na tle klasowych rywali. Systematyczne przeglądy i regularne zabiegi konserwujące dają gwarancję mało kłopotliwej eksploatacji. Poza tym poważne awarie zdarzają się rzadko. Trzeba raczej obawiać się drobnych niedoróbek, wyeksploatowania, a przede wszystkim korozji.

Niestety, zaprezentowana w 1991 r. Astra przejęła typową dolegliwość, z której niechłubnie słynął poprzednik. Chodzi oczywiście o korozję. Znaleźć ją można nie tylko w miejscach

widocznych, lecz także tam, gdzie jej na pierwszy rzut oka po prostu nie widać. Rdza pojawia się w przestrzeniach zamkniętych, na silniczku wycieraczek, podłużnicach, mocowaniach zbiornika paliwa oraz klapie tylnej.

Korozja – wróg kompaktowego Opla

Brązowy nalot można znaleźć też na śrubach, sondzie lambda oraz przewodach od wspomagania kierownicy, o ile auto jest w nie wyposażone. Oczywiście, kłopot korozyjny nie dotyczy wszystkich egzemplarzy. Potwierdza to, że istnieją spore różnice jakościowe pomiędzy Astrami. Niemal przez cały okres produkcji zdarzały się tzw. auta poniedział-

kowe, często odwiedzające warsztat, i egzemplarze, które bez większych kłopotów przejechały tysiące kilometrów. Dotyczy to zarówno samochodów produkowanych u naszych zachodnich sąsiadów, jak i w Polsce (początkowo na Żeraniu później w Gliwicach).

WŁAŚCICIEL ASTRY

– Gdybym miał jeszcze raz wybierać samochód, postawiłbym na Astrę 1.6. To pojazd naprawdę niedrogi w eksploatacji. Silnik spala średnio 8 l/100 km, a części zamienne są stosunkowo tanie. Oprócz elementów eksploatacyjnych przez dwa lata użytkowania wymieniałem jedynie cylinderek hamulcowy.



Łukasz Rysz
użytkownik Opla Astry I,
1.6/75 KM z 1993 r.

Inne dolegliwości Astry wymieniane przez właścicieli dotyczą usterek przełącznika kierunkowskazów, wyrobionych zawiasów drzwi, szybko przepalających się żarówek oświetlenia zegarów, kontrolki i przełączników bądź niesprawnego ogrzewania tylnej szyby.

Same walory użytkowe wnętrza wypadają już wyraźnie lepiej. Astra zbiera pochwały za spora ilość miejsca w kabinie, poprawnie wyprofilowane i odporne na zużycie siedzenia oraz dużą przestrzeń bagażową bez przeszkadzających osłon kół. Jeśli uwzględ-

nimy przy tym niezłe własności pociągowe samochodu, okazuje się, że Astra świetnie sprawdzi się podczas wakacyjnego wyjazdu w czteroosobowym składzie. Komfort podróży zasługuje na pochwałę. Układ jezdny całkiem niezłe kompensuje poprzeczne i wzdłużne nierówności drogi. Ale przestarzałe rozwiązanie zawieszenia (tylne pamięta jeszcze czasy Kadetta) sprawia, że podczas pokonywania zakrętów karoseria mocno się wychyla. Również samo zachowanie auta na łukach pozostawia sporo do życzenia. Natomiast trwałość układu jezdnego wypadła już całkiem niezłe. Konieczność wymiany zużytych łączników, sworzni czy elementów metalowo-gumowych pojawia ►

▽ OPEL ASTRA I

- ▷ Lata: **1991-02** ▷ Silnik: **1.6**
- ▷ Moc: **75 KM** ▷ Cena: **od 5 tys. zł**



Usterki, problemy oraz niedomagania



Jeśli trafimy na egzemplarz wyposażony we wspomaganie, warto skontrolować stan przewodów. Często są mocno skorodowane



Kłopoty kompaktowego Opla z zabezpieczeniem antykorozyjnym występują również w podwoziu na połączeniu blach



Sonda lambda czasami jest powodem zmarnotrawienia użytkowników wersji 1.6. Korozja poważnie utrudnia jej wymianę



Wycieki oleju zdarzają się raczej okazjonalnie. Jeśli jednak wystąpią, należy spodziewać się ich z przekładni lub układu klimatyzacji



Kłopot z rdzawym nalotem powraca jak bumerang! Belkę pomocniczą silnika trzeba jak najszybciej zakonserwować



Zawieszenie tylnej osi przeniesione z poprzednika (modelu Kadett) całkiem nieźle radzi sobie z kiepską jakością polskich dróg

Ceny używanych (wg Eurotaksu, w tys. zł)

	1994	1993	1992	1991
Astra kombi 1.4/60 GL	5,9	5,1	4,4	3,8
Astra kombi 1.4/60 GLS	6,1	5,3	4,6	4,0
Astra kombi 1.4/60 CD	6,4	5,6	4,9	4,3
Astra kombi 1.4/82 GL	6,4	5,6	4,9	4,3
Astra kombi 1.4/82 GLS	6,6	5,8	5,1	4,5
Astra kombi 1.4/82 CD	6,9	6,1	5,4	4,8
Astra kombi 1.6/75 Club	6,3	5,5	4,8	4,2
Astra kombi 1.6/75 Club aut.	6,6	5,8	5,1	4,5
Astra kombi 1.6/101 GL	7,0	6,2	5,5	4,9
Astra kombi 1.6/101 CD	7,2	6,4	5,7	5,1
Astra kombi 1.7/57 GL D	7,0	6,2	5,5	4,9
Astra kombi 1.7/57 GLS/CD D	7,4	6,5	5,8	5,2
Astra kombi 1.7/82 GLS TD	7,5	6,6	5,9	5,3
Astra kombi 1.7/82 CD TD	7,6	6,7	6,0	5,4



Zatarte?

Unikalny dozownik



Otwarte!

DANE I FAKTY

Opel Astra I 1.6



Wersja kombi świetnie sprawdza się jako mały transporter

HISTORIA MODELU

- 1991** prezentacja modelu Astra (następcy Kadett) w wersji hatchback i kombi. Silniki: 1.4/60, 1.6/75, 1.8/90, 2.0/150 i 1.7 D/57 KM.
- 1992** wprowadzenie do sprzedaży nadwozia sedan.
- 1993** ofertę rynkową zasilą kabriolet. Nowe silniki: 1.6/101 oraz 1.8/125 KM wyposażone w 16-zaworowe głowice.
- 1995** face lifting nadwozia i modernizacja silników 1.8 oraz 2.0.
- 1998** zmiana modelu – wprowadzenie do sprzedaży Astry II.
- 2002** zakończenie produkcji Astry I (produkowanej od 98 r. w Gliwicach).

TO SIĘ PSUJE

Nadwozie – korozja progów, bagażnika, nadkoli tylnych oraz elementów podwozia; kłopoty z trwałością układu wydechowego.

Silnik i osprzęt – wycieki płynu chłodzącego z porowatych przewodów; usterki termostatu oraz pompy wody.

Układ elektryczny – awarie przełącznika kierunkowskazy; uszkodzenia napinacze paska wielorowkowego; psuje się alternator. Niekiedy szwankuje układ zapłonowy (zużywa się kopułka i palec rozdzielacza).

Zawieszenie – wyrobione łożyska kół; wybite łączniki stabilizatora.

CENY CZĘŚCI ZAMIENNYCH W ZŁ	ORYGINALNE	ZAMIENNIKI
tarcze/klocki ham. (przód, kpl.)	246/159	od 148/od 75
filtry: powietrza/oleju	36/10	18/9
łącznik stabilizatora (przód)	65	35
rozrząd (kpl. do wymiany)	238	126
sprzęgło (kpl.)	1039	489
reflektor/błotnik (przód)	350/436	215/205

DANE TECHNICZNE

Silnik: benz., R4/8V, OHC, poj. skokowa 1598 cm³, wtrysk wielopunktowy. Średnica cylindra/skok tłoka 79,0/81,5 mm, stopień sprężania 9,6.

Moc maksymalna 55 kW (75 KM) przy 5200 obr./min.

Maksymalny moment obrotowy 128 Nm przy 2800 obr./min.

Prędkość maksymalna: 163 km/h.

Przyspieszenie: 0-100 km/h 15,0 s.

Spalanie wg ECE: (90/120/miasto) 4,9/6,5/8,4 l/100 km.

Podwozie: napęd na przednią oś, skrzynia 5-biegowa man. lub 4-biegowa aut. Zawieszenie z przodu niezależne kolumny resorujące, z tyłu belka skrętna. Hamulce z przodu tarczowe, z tyłu bębnowe. Opony 175/70 R 13.

Nadwozie: dł./szer./wys. 4278/1688/1475 mm. Masa własna od 1020 kg, dopuszczalna masa całkowita 1535 kg. Dopuszczalna masa przyczepy hamowanej 1000 kg. Średnica zawracania 10,5 m. Pojemność zbiornika paliwa 50 l. Pojemność bagażnika 500/1630 l.

ZDANIEM FACHOWCA

– Astra I w wersji kombi to auto, które mogę z czystym sumieniem polecić osobom poszukującym taniego, wygodnego i praktycznego środka lokomocji. Trzeba tylko znaleźć egzemplarz wolny od korozji. Pod względem mechanicznym auto nie można wiele zarzucić. Silnik 1.6 to trwała i sprawdzona konstrukcja. Rzadko występują również kłopoty z zawieszeniem. Poza tym nie ma problemu z dostępnością części (oryginalnych i zamienników), które oferowane są w naprawde przystępnych cenach.



Wojciech Mosak
mistrz w warsztacie
firmy BroS Truck, W-wa

Opel Astra

► się dość rzadko i nie zrujnuje kieszeni użytkownika. Również końcówki układu kierowniczego nie należą do elementów wymagających częstej wymiany. Za to warto skontrolować luz na maglownicy. Jeśli występuje, należy liczyć się z dużym wydatkiem.

75-konny silnik to bardzo mocny punkt auta

Dobrym wyborem będzie 75-konny silnik 1.6. To sprawdzona i godna polecenia jednostka napędowa. Zadbana potrafi przejechać 200-300 tys. km bez kłopotu. Naprawy najszybciej wymagać będzie układ zapłonowy (rozdzielacze i kopułka). Nie są to elementy drogie w zakupie i naprawie. Gorzej z aparaturą wtryskową, ale usterki zdarzają się stosunkowo rzadko. Inne problemy spotyka się sporadycznie. Silnik dobrze spisuje się podczas codziennej eksploatacji. Zużywa średnio 8,3 l/100 km i odznacza się ponadprzeciętną kulturą pracy. Jego bolączką jest przeciętna dynamik – „setkę” osiąga w około 15 s.

Inne elementy nie psują się częściej niż u konkurentów, ale po uwzględnieniu przebiegu (większość aut już przejechała ponad 200 tys. km) do wymiany mogą nadawać się przeguby półosi, sprzęgło oraz łożyska kół. Na szczęście nawet wymiana tych elementów nie będzie zbyt kosztowna, gdyż markowe zamienniki oferowane są naprawde w atrakcyjnych cenach.

Walory użytkowe nadwozia



Jakość plastiku oraz sama stylistyka nie należą do mocnych stron kokpitu. Skrzypienia i trzaski to prawie norma

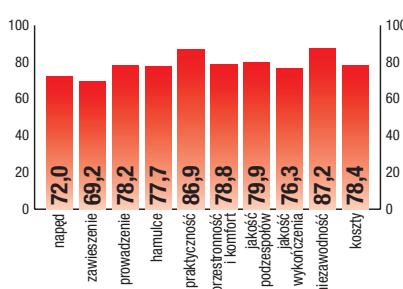


Wygodą foteli i kanapy jest zadowolająca. Precyzyjnie ustawienia fotela na wysokość umożliwiają płynna regulacja za pomocą korbki



Wersja kombi to świetny transportowiec! Po złożeniu kanapy bagażnik ma gigantyczną pojemność 1630 l. Przestrzeń została foremnie ukształtowana, łatwy jest też dostęp do niej

Auto Świat NARODOWY AUTO TEST 2005



Trochę powyżej średniej

■ W opinii osób, które wzięły udział w Narodowym Auto Teście 2005, Astra pierwszej generacji to samochód dość dobrze wykonany. Nasi respondenci wysoko ocenili funkcjonalność oraz niezawodność kompaktowego modelu Opla. Nieźle oceniono układ hamulcowy, walory użytkowe kabiny oraz ogólną jakość wykonania podzespołów. Także koszty utrzymania wypadają wyraźnie lepiej od wielu klasowych konkurentów ujętych w naszej statystyce. Za to tylko przeciętnie oceniono poziom wykonania wnętrza oraz jakość użytych materiałów. Użytkownicy modelu mniej entuzjastycznie wypowiedzieli się również o właściwościach jezdnych oraz układu napędowego.

Zamieść ogłoszenie! www.uzywane.auto-swiat.pl

Chcesz zamieścić ogłoszenie drobne dotyczące sprzedaży samochodu? Wejdź na podaną wyżej stronę. Ogłoszenia zamieszczamy w dodatku „Auto Świat Market”. Najbliższe wydanie 24 kwietnia 2006 r.