

DANE I FAKTY



LISTA USTEREK

Nadwozie/podwozie – rdza przedwcześnie atakuje elementy układu wydechowego (1). **Elektryka/elektronika** – awarie sondy lambda (dotyczy głównie samochodów zasilanych gazem) (2); niedomagania złączy elektrycznych w układach sterowania centralnym zamkiem i elektrycznie sterowanych szyb (3). **Silnik/przeniesienie napędu** – wycieki oleju z wewnętrznych przegubów półosi napędowych (4); kłopoty z zaworem recyrkulacji spalin (5).



HISTORIA MODELU

Marzec 1998: prezentacja Astry drugiej generacji; silniki: 1.2/65, 1.4/90, 1.6/75 (8V) i 100, 1.8/115, 1.7 TD/68 i 2.0 DI/82 KM; **lipiec 1999:** diesel 2.0 DTI o mocy 100 KM (16-zaworowa głowica i wtrysk bezpośredni); **grudzień:** diesel 1.7 DTI 16V o mocy 75 KM; **czerwiec 2000:** modernizacja silników 1.2/75 oraz 1.6 (8V)/84 KM; **lipiec:** prezentacja wersji coupé; **marzec 2001:** wersja cabrio i nowy silnik 2.2 16V/147 KM; **lipiec 2003:** nowy turbodiesel 2.2 DTI o mocy 125 KM.



CENY CZĘŚCI W ZŁ

	ASO	ZAMIENNIKI
filtr oleju	22	16
filtr powietrza	44	26
klocki hamulcowe (kpl., przód)	259	124
świeca zapłonowa	21	16
napęd rozrządu (kpl.)	488	312
sprzęgło (kpl.)	1432	645
reflektor/błotnik	472/425	389/292



DANE TECHNICZNE

► **Silnik:** benz., R4/16V, DOHC, poj. 1389 cm³, wtrysk wielop. St. sprężania 10,5. Moc maksymalna 66 kW (90 KM) przy 6000 obr./min. Maksymalny moment obr. 125 Nm przy 4000 obr./min. ► **Prędkość maksymalna:** 163 km/h. ► **Przyspieszenie 0-100 km/h:** 15,5 s. ► **Spalanie** wg EU (miasto/trasa/średnie): 11,1/6,5/8,2 l/100 km. ► **Podwozie:** napęd przedni, skrzynia 5b man. Zawieszenie: z przodu niezależne, z tyłu belka skrętna. Hamulce: przednie tarczowe, tylne bębnowe (ABS w opcji). Opony 175/70 R14. ► **Nadwozie:** dł./szer./wys. 4288/1709/1465 mm. Masa wł. 1235 kg, ładowność 475 kg. Średnica zawracania 10,8 m. Poj. zbiornika paliwa 52 l. Pojemność bagażnika 480/1500 l.

ZDANIEM FACHOWCA

– Nie mam poważnych zastrzeżeń do Astry II generacji. Nasi klienci są zadowoleni z tego modelu. Jednak przy zakupie zalecam czujność. Na rynek trafia wiele aut pofirmowych. Kuszą ceną, wyposażeniem... i niskim przebiegiem, który często jest zafalszowany przez nieuczciwych sprzedawców. W rzeczywistości sięga on 200 bądź 300 tys. km.

Robert Skup
konsultant do spraw sprzedaży
OPEL Auto-Praga



NASZ WERDYKT

Astra II kombi to samochód dość topornie zaprojektowany, ale daje poczucie pewności eksploatacyjnej głównie dzięki małej awaryjności. Poważne usterki zdarzają się stosunkowo rzadko, a drobne problemy można usunąć bez narażenia się na wygórowane wydatki. Warto przy tym dodać, że nawet zawieszenie zbiera świetne recenzje u mechaników. Niezłe wypadają walory użytkowe modelu. Astra ma przestronną kabinę, oczywiście jak na klasę kompaktową, i dość spory bagażnik. Rozczarowuje jedynie silnik zarówno pod względem dynamiki, jak i spalania.

Rutynowe przeglądy auto zalicza bez większych kłopotów. Trzeba tylko pamiętać o regularnym serwisie



Odporna na poważne awarie

Astra kombi z silnikiem 1.4 16V to auto pozbawione szczególnych atutów użytkowych. Nie jest ani szybkie, ani przesadnie pakowne, ale nie sprawia też poważnych kłopotów podczas eksploatacji

Astra I generacji to niedrogi w zakupie, ale dość usterkowy samochód. Powszechnie znane są wycieki z układu chłodzenia, kłopoty z korozją, problemy z układem wtryskowym... – lista jest naprawdę długa. Jednak to dziecko wymagające troski wyraźnie wydorosło pod koniec lat 90. Zaprezentowano wtedy drugą odsłonę

kompaktowego Opla. Można śmiało powiedzieć, że producent dokonał przełomu w dziedzinie poprawy jakości. Niestety, na tym konstruktorzy i projektanci zakończyli swoją pracę. Dlaczego? Wystarczy popatrzeć na nadwozie. Zostało na kreślone mało wyszukany

liniami i nie wyróżnia się niczym szczególnym.

Astra ma duże kłopoty z własną osobowością

Podobne wrażenie ma się po zajęciu miejsca we wnętrzu. Co prawda zostało wykonane z uwzględnieniem wszelkich norm ergonomii i praktyczno-

Słabe strony

W wypadku Astry II trzeba się obawiać przede wszystkim awarii układu elektrycznego współpracującego z jednostką napędową (np. niedomagań sondy lambda). Niekiedy występują wycieki oleju, ale nie jest to typowa przypadłość.

Usterki mechaniczne zawieszenia, silnika i jego osprzętu zdarzają się stosunkowo rzadko. A jeśli nawet wystąpią, usunięcie ich nie będzie wiązać się z dużym wydatkiem. Ceny części w autoryzowanych stacjach są dość atrakcyjne. Zawsze też można korzystać z szerokiej oferty markowych zamienników.



Manszety ochraniające półosi wykonano z trwałej gumy



Astra II kombi
Lata: **od 1998**
Silnik: **1.4 16V**
Moc: **90 KM**
Cena: **od 16 tys. zł**

Kabina i bagażnik



Deska rozdzielcza wygląda dość topornie, ale jest ergonomiczna i funkcjonalna. Przed pasażerem duży schówek



Bagażnik przeciętny w klasie. Jego zalety to regularny kształt, dobrej jakości wykończenie i niski próg załadunku



ści, ale nie da się tu dostrzec choćby śladu finezji. Za to nie można narzekać na brak schowków i skrytek w kabinie. Poza tym nieźle prezentują się fotele, nawet gdy na liczniku widnieje przebieg przekraczający 100 tys. km. Materiały wykończeniowe, choć dalekie od ideału, są stosunkowo trwałe. Przetarcia pojawiają się po długim okresie użytkowania. Również skrzypienia i denerwujące klekotanie należą do rzadkości.

Całkiem przyzwoicie wnętrza prezentuje się pod względem walorów użytkowych. Miejsca jest tu stosunkowo dużo (również na nogi osób siedzących z tyłu). Także bagażnik (o pojemności 480/1500 l) usatysfakcjonuje wielu kierowców. Jest co prawda nieco mniejszy niż w Focusie czy Méganie, ale innych rywali pozostawia w tyle. Jego główną zaletą, zresztą mocno docenianą przez użytkowników, jest fo-

remny kształt. Astrą można przewozić duże i długie przedmioty, które co ważne, wkłada się przez nisko poprowadzony próg załadunku.

Trochę za mały jak na kompaktowe kombi

Gorzej będzie z samą jazdą. Silnik 1.4 o mocy 90 KM jest po prostu za słaby, tym bardziej w kombi, które z założenia nie jeździ „na pusto”. Szczególnie w dolnym zakresie obrotów motor okazuje „niemoc” podczas przyspieszania. Później radzi sobie całkiem nieźle, ale utrzymywanie jednostki na wysokich obrotach wyraźnie wzmaga apetyt na paliwo. Wówczas 16-zaworowy motor będzie spalał ok. 10-11 l/100 km. Natomiast przy spokojnej eksploatacji zadowolony niespełna 7 l/100 l. Warto rozzejrzeć się za wersją 1.6 8V, najlepiej po modernizacji (moc 84 KM). To naprawdę udana

CENY UŻYWANYCH WERSJI KOMBI (wg Eurotaksu, w tys. zł)

Rocznik	2002	2001	2000	1999	1998
Astra II 1.2	21,2	18,7	-	-	-
Astra II 1.4 GL/Club	24,0	21,4	19,7	18,1	16,2
Astra II 1.4 Comfort	25,6	22,9	21,0	-	-
Astra II 1.6/84 GL/Start	22,0	19,6	18,0	-	-
Astra II 1.6/100 Comfort	26,8	24,3	22,2	20,2	18,0
Astra II 1.7 DTI	25,9	23,5	21,4	19,9	-
Astra II 2.0 DI	-	-	21,5	20,0	18,3
Astra II 2.0 DTI	25,8	23,3	21,5	20,3	-

konstrukcja, do tego świetnie współpracująca z gazem. Oszczędni mogą szukać diesli – jest ich kilka w ofercie. Trzeba jednak nastawić się na zdecydowanie większy wydatek.

Eksploatacja Astry nie powinna być zbyt kosztowna. Poważne awarie występują bardzo rzadko. Co prawda drobne wpadki zdarzały się w pierwszych dwóch latach produkcji (np. wadliwe złącza przewodów od centralnego zamka bądź awarie rolki napinającej), ale szybko z tym sobie poradzo-

no. Natomiast spotykane są usterki zaworu recyrkulacji spalin. Objawia się to nierówną pracą silnika na wolnych obrotach – z reguły wystarcza czyszczenie. Egzemplarze wyposażone w instalację gazową cierpią na niedomagania sondy lambda. Jej wymiana w ASO to koszt 600-700 zł. Inne awarie występują stosunkowo rzadko, a to w połączeniu z ocynkowanym nadwoziem pozwala sądzić, że kilkuletnia Astra będzie jeździć bezproblemowo.

Marcin Matus



OPEL 18 750 Zł

Astra 2.0 DI/82 KM, 1998 r., przebieg 163 tys. km, sprowadzony, wersja sport: kubelkowe fotele, pełna „elektryka”, radio, szyberdach.



OPEL 17 900 Zł

Astra 1.4/90 KM, 2000 r., przebieg 156 tys. km, ABS, alufelgi, centralny zamek, radio, komputer pokładowy, welurowa tapicerka.



OPEL 18 900 Zł

Astra 1.4/90 KM, 1998 r., przebieg 124 tys. km, 1 właściciel, kupiony w salonie, serwisowany, ABS, radio, wspomaganie, centralny zamek.



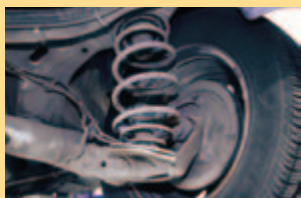
FORD 20 000 Zł

Focus 1.6/100 KM, 1999 r., przebieg 126 tys. km, garażowany, klimatyzacja, wspomaganie, „elektryka” szyb, opony zimowe, radio.



RENAULT 16 500 Zł

Mégane 1.6/110 KM, 1999 r., przebieg 199 tys. km, kupiony w salonie, bezwypadkowy, pełna „elektryka”, wspomaganie, CD.



Elementy belki skrętnej nie ulegają szybkiemu zużyciu



Wahacze dobrze znoszą kiepską jakość polskich dróg



Zdarzają się wycieki z wewnętrznych przegubów



Rdza pojawia się na elementach układu wydechowego

Samochody z całej Europy

Największa baza ogłoszeń
www.auto-swiat.pl