

Nižší střední třída

V nižší střední třídě má Opel velmi kvalitní zastoupení, totiž svůj model Astra, který je mimochodem již po několik let na evropských trzích jedinou vážnou konkurencí pro VW Golf, nejprodávanější vůz tohoto segmentu. Také Astra má pochopitelně motor vpředu a pohon předních kol - a na českém trhu je k mání v mnoha variantách a modifikacích. To je ostatně typický rys Opelovy obchodní strategie v ČR, která velí nabídnout zákazníkovi co nejširší nabídku bez jakékoliv skulinky, které by eventuálně mohla využít konkurence. Zákazník se tak u Astry může rozhodnout pro tří- nebo pětidveřovou karoserii se splývající zádi, designérsky mimořádně zdařilý čtyřdveřový sedan s neobyčejně objemným zavazadlovým prostorem anebo elegantní a přitom prostorné pětidveřové kombi prodávané pod názvem Caravan. To všechno lze ještě kombinovat s celkem třemi úrovněmi výbavy a dokonce osmi různými motory. Prvním z nich je základní benzinový agregát 1,4i/44 kW, následuje čtyřválec o objemu 1,6 l, který v osmiventilovém provedení dává výkon 55 kW a jako "šestnáctiventil" výkon 74 kW. Velmi dobré dynamické parametry vozu uděluje benzinová osmnáctistovka o výkonu 85 kW. Nejsilnějším motorem pro Astru je v současné době šestnáctiventilový dvoulitr o výkonu 100 kW.

Pro příznivce vznětových agregátů jsou potom připraveny čtyřválece 1,7 TD , 1,7 TDS a 2,0 DI 16V, které disponují výkony 50 kW respektive 60 kW a které ve všech provedeních udivují především vysokým točivým momentem v nízkých otáčkách a nízkou spotřebou. Všechny karosářské varianty Astry mají svůj vlastní styl, pro všechny je však společná vysoká míra aktivní i pasivní bezpečnosti, velmi dobrá ovladatelnost, ekonomický a ekologický provoz a také vynikající poměr mezi užitnou hodnotou a cenou vozu. Nároční motoristé navíc ocení skutečnost, že interiér každé Astry řadí tento model nesporně k "nejergonomičtějším" automobilům ve třídě - a že jsou tedy jeho ovládací prvky umístěny přehledně vždy v místě, kde je řidič očekává. Za volantem Astry má prostě každý řidič okamžitě pocit, že s tímhle vozem jezdí už léta. Pobyt uvnitř zpřijemňuje i bohatá základní výbava, to ovšem neznamená, že by pro Astru nebylo možno doobjednat spoustu dalších atraktivních prvků. Jedním z nich je třeba samočinná převodovka nabízející řidiči tři elektronicky řízené řadicí programy - a k dispozici je i mnoho dalších prvků, které pobyt ve voze činí pohodlnější či bezpečnější - od elektricky ovládaných oken až k protiblokovacímu systému ABS a od sady pro instalaci telefonu až po volant potažený kůží.

Na frankfurtském autosalonu v roce 1997 Opel poprvé vystavil svůj nejnovější hit nižší střední třídy: Astru druhé generace. Nová Astra se na českém trhu objeví během roku 1998, zajímavé ovšem je, že Opel hodlá ve úspěšný původní model vyrábět až do roku 2000. Nová Astra se vyznačuje o něco většími vnějšími rozměry, ale zejména o téměř 10 cm delším rozvorem (nyní 261 cm), který konstruktérům umožnil vytvořit neobyčejně prostorný interiér. Přední okno se navíc přestěhovalo o 12 cm směrem dopředu, a tak se nová Astra může pochlubit takovým vnitřním prostorem, jaký není běžný ani u některých vozů stojících o třídu výše. Karoserie Astry II je kompletně pozinkována a výrobce na ní dává rekordní záruku proti prorezivění v trvání 12 let! Nová Astra, jejíž dynamický design velmi připomíná poněkud zmenšenou Vectru, kombinuje v harmonickém souzvuku oblín a optické hrany, což jí dává nejen elegantní, ale i zcela svébytný vzhled. Součinitel odporu vzduchu přitom činí skvělých 0,29.

Rozpětí výkonů škály motorů určených pro novou Astru sahá od 48 kW až po 100 kW, přičemž průměrná spotřeba se ve srovnání s pohonnými jednotkami předcházející generace ztelně snížila. Nová Astra jde věrně ve šlépějích předcházejícího modelu - a také ona tedy patří k vozům s mimořádně vysokou bezpečnostní úrovní. Už v základní výbavě tu totiž zdraví posádky chrání dva čelní a dva boční airbagy, stejně jako bezpečné pedály nebo tříbodový bezpečnostní pás pro cestujícího vzadu uprostřed. Všechny vozy mají také k dispozici poslední verzi elektronického protiblokovacího systému ABS.

Na autosalonu v Bruselu v lednu roku 1998 představila automobilka novou Astru v provedení kombi. Automobil nesoucí označení Caravan má úctyhodný zavazadlový prostor o objemu 1500 litrů a na kombi neobyčejně příznivou hodnotu součinitele čelního odporu vzduchu 0,31. Nabídka motorů pro model Caravan zahrnuje šest zážehových jednotek (výkonové rozpětí od 48 do 100 kW) a dva diesely o výkonu 50 a 60 kW. Kromě airbagů pro řidiče a spolujezdce nabízí nová Astra Caravan boční airbagy uložené v opěradlech předních sedadel.