



DER OPEL ANTARA DER ZWEITEN GENERATION WURDE UMFANGREICH ÜBERARBEITET. DIE WICHTIGSTEN NEUERUNGEN SIND STÄRKERE MOTOREN, MODIFIZIERTES FAHRWEK UND INNENRAUM.

Positiv

- Reichhaltige Grundausstattung (Komfort und Sicherheit)
- Platzangebot vorne und hinten inkl. Kopf- und Beinfreiheit
- Der kräftige und durchzugsstarke Turbodiesel
- Bequeme Vordersitze
- Niedriger Geräuschpegel bei Autobahngeschwindigkeit
- Preis/Leistungsverhältnis stimmt

Negativ

- Verbrauch für modernen SUV zu hoch
- Ladevolumen in beiden Sitzkonfigurationen untere Grenze
- Lenkung zu indirekt und vermittelt zu wenig Strassengefühl
- Fahrwerk straff in Kombination mit der 19-Zoll-Bereifung
- Hohe Wartungskosten und Service-Ersatzteilpreise
- Start-Stopp-System fehlt

Präsentation:

Der Opel Antara wirkt optisch wuchtig und bullig, aber nicht unelegant. Die Frontpartie ist nach Chevrolet-Manier eher typisch amerikanisch gehalten. Im Vergleich zum Vorgänger ist das Interieur im überarbeiteten Antara eine Steigerung. Auffallend sind die gut konturierten Vordersitze.

Innenraum:

Die Platzverhältnisse sind bei diesen Abmessungen, wie zu erwarten gut, bemessen. Auch in der zweiten Reihe sitzt man recht entspannt. Weniger überzeugt hat der Antara beim Ladevolumen, wo er in beiden Sitzkonfigurationen an der unteren Grenze liegt. Vor allem in der Tiefe verschenkt er viel Volumen. Bei abgeklappten Rückenlehnen entsteht eine ebene Ladefläche, aber die Ladekante ist recht hoch. Die verwendeten Materialien wirken weder billig noch hochwertig doch mit der Lederausstattung entsteht ein wohnliches Ambiente. Die Primärinstrumente sind gut ablesbar, die Opel-typische Mittelkonsole entspricht optisch und funktionell nicht mehr ganz der neusten Design-Generation.

Komfort:

Im Komfort gibt es auch beim überarbeiteten Antara Licht und Schatten. Die straffe Grundabstimmung in Kombination mit der 19 Zoll-Niederquerschnitt-Bereifung zieht spürbare Komforteinbußen im unteren Geschwindigkeitsbereich nach sich. Mit zunehmender Fahrt und speziell bei Zuladung wird die Federung angenehmer und geschmeidiger. Angenehm sind hingegen die 8-fach verstellbaren Ledersitze mit guter Konturierung und anständigem Seitenhalt (langstreckentauglich). Ein Komfortplus ist auch der niedrige Geräuschpegel bei Autobahnfahrt. Einzig im Stand gibt sich der Motor etwas gar kernig. Die serienmäßige Komfortausstattung ist sehr umfangreich, und auch die Zubehörcpreise sind vernünftig.



1



2



3



4

- 1 *Gediegenes Interieur*
- 2 *Ebene Ladefläche, Volumen nicht überragend*
- 3 *Im Vergleich zum Vorgänger deutlich bessere Sitze*
- 4 *Kräftiges, aber auch durstiges Triebwerk*

Fahrleistungen:

Mit dem 2.2-Liter 184 PS Turbodiesel hat Opel motorseitig zugelegt, aber subjektiv gibt er sich im Ansprecherhalten eher etwas verhalten. Trotz stattlichem Gewicht von zwei Tonnen Leergewicht verhilft das durchzugsstarke Triebwerk dem Antara zu flotten, aber nicht überragenden Fahrleistungen, zudem ist der Verbrauch trotz elektronisch gesteuertem Allradssystem für einen modernen SUV recht hoch.

Fahreigenschaften:

In dieser Disziplin hat der facegeliftete Antara zugelegt und wirkt etwas agiler. Bei flotter Fahrweise (z.B. über Pässe) merkt man das hohe Gewicht. Die Lenkung ist zu indirekt und vermittelt zuwenig Strassengefühl (die Lenkung passt nicht ganz zum straffen Fahrwerk). Dass die Fahreigenschaften aber insgesamt gut sind, liegt nicht zuletzt an der optimalen Traktion, mit der er sich auch zügig durch Kurven bewegen lässt.

Sicherheit:

Die Sicherheitsausrüstung ist auf dem heutigen Stand der Technik. Bei den Bremsmessungen mit Zuladung (Testgewicht 2250 kg) überzeugte der Antara mit sehr guten 37.2 Meter Bremsweg.

Spezielles:

2006 kostete der Antara Cosmo Aut.mit dem 150 PS Motor CHF 48'300.–, 2011 mit dem 184 PS Motor CHF 46'950.–. Das Preis/Leistungsverhältnis ist sicher lobenswert, aber die Wartungskosten und teilweise die Preise der Serviceteile sind sehr happig. Der überarbeitete Antara hat sich in einigen Disziplinen eindeutig verbessert, aber es besteht immer noch Potential nach oben.

FAHRZEUGDATEN

Motor:

Hubraum	2231 ccm
Zylinder	4
Ventile pro Zylinder	4
Aufladung	ja
Max. Leistung	135 kW/Umin
Max. Drehmoment	400/2000 Nm/Umin

Kraftübertragung:

Getriebe:	a6
Antrieb:	4x4

Karosserie:

Karosserieform:	SUV
Leergewicht lt. Hersteller	1966 kg
Max. Anhängelast	1700 kg
Kofferraumvol. klein	402 Liter
Kofferraumvol. gross	1391 Liter

Garantie:

Allg. Werksgarantie	2 Jahre
Mobilitätsgarantie	2 Jahre
Rostschutzgarantie:	12 Jahre (mit Auflagen)

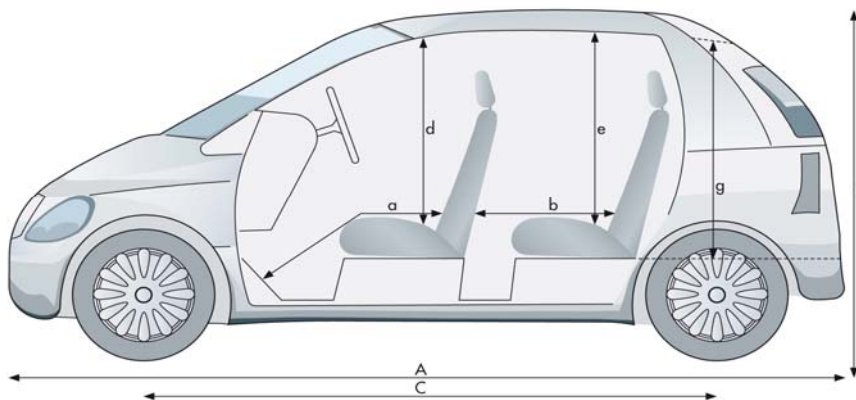
Preise:

Basisspreis:	46'950.– CHF
Preis Testfahrzeug:	52'950.– CHF

Auszug Zubehör:

- DVD 100 Navi
- Cosmo-Comfort Paket
- Metallic-Lackierung
- Fahrersitz 8-fach elektrisch verstellbar
-

Reifen Testfahrzeug	235/50R19 Hankok Optimo
Reifen Mindestgrösse	215/70R16



a von /bis 88 cm/110 cm

b von /bis 64 cm/89 cm

d 110 cm

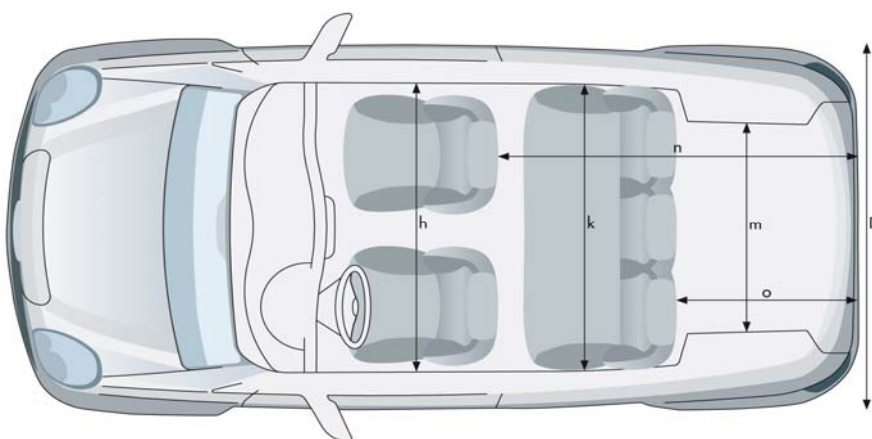
e 103 cm

g 85 cm

A 460 cm

B 172 cm

C 271 cm



h 147 cm

k 150 cm

m 96.5 cm

n 176 cm

o 90 cm

D 185 cm

TESTWERTE

Motorleistung:

Leistungsmessung TCS	137 kW
Abweichung zu Hersteller	+2.0 kW

Tachoabweichung:

Bei 60 km/h	62 km/h Anzeige
Bei 80 km/h	83 km/h Anzeige
Bei 100 km/h	103 km/h Anzeige
Bei 120 km/h	124 km/h Anzeige

Gewichte:

Leergewicht Testfzg.	1975 kg
Abweichung zu Hersteller	+9 kg
Zuladung Testfzg.	530 kg

Beschleunigung 0 - 100 km/h

Herstellerangabe	10.1 s
Messung TCS	9.7 s

Elastizität (Fahrstufe «D»)

60 - 100 km/h	5.5 s
80 - 120 km/h	7.4 s

Kilometerzähler Abweichung

Anzeige Fahrzeug	20'000 m
Messwert	20130 m
1000 m effektiv sind	994 m Tacho

Bremsweg

(Mittelwert aus 10 Vollbremsungen mit 100 km/h)

Bremsweg	37.2 m
Mittlere Verzögerung	10.4 m/s ²

Wendekreis

(Zwischen Mauern)

Wendekreis links	12.6 m
Wendekreis rechts	12.6 m

Innengeräusche

bei 60 km/h	59 dB(A)
bei 80 km/h	62 dB(A)
bei 100 km/h	66 dB(A)
bei 120 km/h	69 dB(A)

Kosten

Stundenansatz laut BFS	CHF 145.-
Gratis Service	0 Jahre
	0 km

Service laut Hersteller

30000 km
12 Monate

Gesamtkosten für die Wartung

(bei 15'000 km/Jahr)	
bis 180'000 km	CHF 10'444.-

Betriebskosten

Bei 10'000 km/Jahr	1.21 CHF/km
Bei 15'000 km/Jahr	0.93 CHF/km
Bei 30'000 km/Jahr	0.65 CHF/km

Umweltaspekte

Normverbrauch (l/100km)	
	städtisch ausserstädtisch gesamt
Werk	10.3 6.4 7.8
TCS	10.5 6.5 8

Testverbrauch

8.7 l/100 km

CO₂-Ausstoss

Werksangabe	205 g/km
TCS-Messung	210 g/km
CH-Durchschnitt	167 g/km
Energieetikette	A

Übersicht

Einparken	vorne	1.70 m
	hinten	8.40 m
Sicht	vorne	4.00 m
	hinten	13.90 m

TCS BEWERTUNG

Fahrzeugausstattung	★★★★★
Sicherheitsausstattung	★★★★★
Servicekosten	★☆☆☆☆
Innengeräusche	★★★★☆
Übersicht	★★★☆☆

Bremsweg	★★★★★
Normverbrauch Werk	★★☆☆☆
Normverbrauch Test	★★★☆☆
Testverbrauch	★★☆☆☆

VERGLEICHSTABELLE

	OPEL	FORD	NISSAN	RENAULT
	Antara 2.2 CDTi Cosmo Aut.	Kuga 2.0 TDCi Titanium Aut.	Qashqai +2 2.0 dCi Acenta Aut.	Koleos 2.0 dCi Dynamique Aut
Preis (CHF)	46'950.–	47'800.–	45'900.–	44'600.–
Hubraum (cm ³)	2231	1997	1997	1995
Leistung (kW/PS)	135/184	120/163	110/150	110/150
Drehmoment (Nm/Umin)	400/2000	340/2000	320/2000	320/2000
Gesamtverbrauch 1999/100/EG (l/100km)	8.0 D(2)	6.8(1) C(2)	7.1(1) D(2)	7.4(1) D(2)
Innenlärm bei 120 km/h (dBA)	69	---	69(5)	68(6)
Betriebskosten(CHF/km) (3)	-.93	-.92	-.90	-.90
Bewertung Servicekosten (4)	★☆☆☆☆	★★☆☆☆	★★☆☆☆	★★☆☆☆
Test Touring (Nummer/Jahr)	13/2011	0	15/2007(5)	15/2008(6)

(1) Wert laut Importeur

(2) Energieeffizienz laut Importeur

(3) Bei 15'000 km/Jahr

(4) Gesamtkosten auf 180'000 km bei jährlich 15'000 km

(5) Nissan Qashqai 2.0 dCi tekna