



Opel Antara

Vehiculum Opelanis novum

Autotest | Der Opel Antara lebt in der Stadt, wurde aber auch schon in freier Wildbahn gesichtet. Er kann 4 Meter 58 lang werden und erreicht Geschwindigkeiten über 200 Stundenkilometern. Im Zentrum seines Kreislaufs schlägt ein Benzin- oder Dieselherz mit 227 Pferdestärken. Erstmals in freier Wildbahn gesichtet wurde der Antara in Griechenland. Hier folgt der Expeditionsbericht.

Der Antara gehört zur Familie der "Opel". Die kürzlich entdeckte Art ist leicht am scharfen Linienspiel zu erkennen, dessen markanteste Kennzeichen die Falte in der Motorhaube und der Chromstreifen über dem Kühlergrill sind. Zwar ist der Antara schon auf den ersten Blick als Mitglied der Opel-Familie erkennbar, das neu entdeckte Geschöpf hat jedoch eine besonders robuste Ausstrahlung durch die stabilen Stoßfänger (Freiwinkel 23 Grad), die große Bodenfreiheit (20 cm) und die Lufteinlässe an den Radkästen.

Innenleben

Im Fünfsitzer-Innenraum findet sich erneut das moderne Linienspiel. Das gesichtete Exemplar verfügt über Klimaanlage (mit Pollenfilter), Bordcomputer, Licht- und Regensensor, Tempomat, Sitzheizung, Einparkhilfe (vorn und hinten), Bluetooth-Telefonanschluss und Stereoanlage. Letztere kann auch MP3-CDs verdauen und ist über das Lenkrad zu bedienen.



Einmalig in seiner Art ist das "Flex Fix"-System, mit dem auf einfache Weise Fahrräder transportiert werden können. In der Heckstoßstange ist ein Fahrradträger integriert der einfach und ohne Werkzeug ein- und auszuklappen ist. Eine ebenso intelligente Erfindung der Evolution ist der "Flex Organizer", der den Gepäckraum in praktische Fächer einteilt und dem Antara so einen Vorteil gegenüber

anderen Artgenossen verschafft.

Ein weiterer Vorteil gegenüber anderen Exemplaren der Gattung der SUV ist, dass im Antara der Fahrer nicht auf einen hohen Bock klimmen muss, als ob er in einen Lkw steigen würde. Durch diese niedrigere Sitzposition fühlt sich der Antara nicht wie ein übergroßes SUV an, dass sich nur mit Mühe durch den Stadtverkehr lotsen lässt. Das "King of the Road"-Gefühl stellt sich daher nicht ein, aber das Auto wird viel leichter handhabbar.



Kein wildes Tier

Gesichtet wurden zwei verschiedene Exemplare des Antara: Das Herz des hier fotografierten Exemplars ist ein 3,2-Liter-Sechszylinder Benziner mit 227 Pferdestärken. Wie beeindruckend das auch klingen mag, dieses Topmodell beweist wieder einmal, dass

Hunde die bellen nicht beißen. Der Antara 3.2 ist flott, aber verglichen mit seinen Artgenossen sind die Leistungen eher schwach. Das liegt daran, dass die Fünfgang-Automatik zu früh schaltet und die Motorleistung dadurch nicht ausgenutzt werden kann. Gleichzeitig zeigt der V6 enormen Durst: Noch bevor die ersten 100 km gefahren sind ist schon ein Drittel des 65-Liter-Tanks geleert!

Das größte Problem des V6 ist aber das Gewicht. Das Auto fühlt sich schwer an und in der Kurve ist deutlich zu merken, dass eine Menge Gewicht auf den Vorderrädern lastet. Trotz aller Sicherheitssysteme bricht der Antara V6 schon bei recht geringen Geschwindigkeiten in scharfen Kurven hoffnungslos über die Vorderräder aus. Auch die rundum montierten belüfteten Scheibenbremsen haben große Mühe, das Mammut aus hohen Geschwindigkeiten zum Stehen zu bringen.



Kilometerfresser

Glücklicherweise wurde auch ein Exemplar gesichtet, in dessen Adern Diesel fließt. Dieser 2-Liter Turbodiesel (mit Partikelfilter) hat bei niedrigen Drehzahlen wenig Kraft, aber ab 2.000 Umdrehungen ist er mindestens so stark wie der große Benziner. Mit diesem Motor stimmt auch die Gewichtsverteilung, was sich direkt im Fahrverhalten niederschlägt. Die Lenkung ist angenehm direkt, was den Antara wendig macht und für den nötigen Fahrspaß sorgt. Auf der

Autobahn ist der 2.0 CDTI ruhig und komfortabel, womit der Antara der Gattung der "Kilometerfresser" zuzuordnen ist.

Typisch für die hier beobachtete Art ist, dass der entfernte Verwandte des Frontera in allen Ausführungen über Allradantrieb verfügt. Genauer gesagt über eine Elektronik, die je nach den Fahrbedingungen zwischen Vorderachs- und Allradantrieb umschaltet. Der Nachteil des Systems besteht darin, dass es in schwerem Gelände gelegentlich zu spät einschaltet. Der Vorteil ist, dass der Antara unter allen Fahrbedingungen sparsamer fährt, so dass die Wahl des Schöpfers hier von Weisheit zeugt. Der Antara gehört übrigens nicht zur Rasse der Geländewagen, sondern zu den Freizeitfahrzeugen, deren Lebensraum sich auch auf Waldwege und Schneelandschaften erstreckt.



Verwandtschaft

Der Antara zeigt viel Ähnlichkeit mit der Familie der "Chevrolet Captiva", was nicht überrascht, da beide aus derselben GM-Fabrik in Korea stammen. Empirische Forschung hat allerdings ergeben, dass die Windschutzscheibe das einzige ist, was beide gemeinsam haben.

Die Basis beider Kreaturen ist gleich, aber jeder von ihnen hat seine eigene Identität. Genmanipulationen unter anderem an der Motorsteuerung sorgen für unterschiedliche Charaktere bis in die kleinsten Details. Der Antara ist etwas straffer gefedert, was

dem Opel ein europäischeres Fahrgefühl verleiht. Sich weit in die Kurve zu neigen oder beim Bremsen in die Federn zu sacken gehört daher nicht zum Verhalten des Antara. Trotz der vielen Ähnlichkeiten handelt es sich beim Opel Antara also um eine ganz neue Art.

Fazit

Die Expedition ins griechische Hinterland hat interessante neue Erkenntnisse ergeben. Der jüngste Opel vereint die Gene eines Kombis und eines Geländewagens in einem neuen Fahrzeug namens "Antara".

Vom Kombi hat der Antara den Komfort und die moderne Technik. Im Allradantrieb, dem großen Innenraum und dem abenteuerlustigen Charakter findet sich die DNA des Geländewagens wieder. Diese Kombination reizt viele Käufer, sie hebt den Antara jedoch nicht aus der Masse der SUV-Artgenossen hervor.

Die neueste Kreatur, die in deutsch-koreanischer Zusammenarbeit entstand, lebt von Benzin oder Diesel. Die 3.2 V6-Benzinvariante leidet allerdings an Fettleibigkeit, weshalb sie Probleme mit den Fahreigenschaften hat. Der 2.0 CDTI-Diesel fährt deutlich besser und ist außerdem noch günstiger zu haben. Eine eigene Expedition braucht man nicht zu starten: Den Antara findet man bei jedem Opel-Händler. ■



Technische Daten

Opel Antara 2.0 CDTI Cosmo

Maße und Gewichte



Länge x Höhe x Breite	458 x 185 x 174 cm
Radstand	271 cm
Leergewicht	1.745 kg
Anhänger	750 kg
Bremsgewicht Anhänger	2.000 kg
Tankinhalt	65 l
Gepäckraum	370/1420 l
Reifen	235/55R18

Motor und Leistung



Motorinhalt	1991 cc
Zylinder / Ventile	4/4
Max. Leistung	150 PS @ 4000 U/min
Drehmoment	320 Nm @ 2000 U/min
Antrieb	Allradantrieb
Beschleunigung 0 - 100 km/h	10,3 Sek.
Höchst- geschwindigkeit	180 Km/h
Durchschnittlicher Verbrauch	7,5 l / 100 km
Vebrauch Stadt	8,9 l / 100 km
Verbrauch außerhalb der Stadt	6,8 l / 100 km
CO2 Ausstoß	198 gr. / km

Preis

Preis	€ 33.265
Grundpreis	€ 26.850