



## Jetzt einen Opel vors Boot

**Der kompakte Opel Antara** löste als Crossover im SUV-Segment den Frontera ab. Mit Dieselmotor und Automatikgetriebe empfiehlt er sich als praktisches Zugfahrzeug.



Auf dem griffigen Slip an der Donau war der Allradantrieb des Antara kaum gefordert

**A**usgerechnet in Korea wird der Opel Antara gefertigt, und er kommt nicht allein nach Deutschland: Opels Noch-Schwester Chevrolet hat, mit der gleichen Grundkarosserie, den auch als Siebensitzer angebotenen Captiva im Programm. Bei 4,58 m Länge und 1,85 m Breite entsteht das Raumgefühl nicht zuletzt durch 1,70 m Höhe. Die Vordersitze sind großzügig bemessen und vielfach verstellbar. Auf der (im Verhältnis 40 zu 60) geteilten umklappbaren Rückbank findet in der Mitte selbst der fünfte Passagier noch genügend Platz und zum Dreipunktgurt eine Kopfstütze vor.

**Der Gepäckraum** fasst 420 l und ist durch die bis zu 1,11 m breite Hecköffnung über der 78 cm hohen Ladekante gut nutzbar. Rund 500 kg beträgt die Zuladung. Maximal ergeben sich 1.420 l Laderaum auf einer ebenen Fläche von 1,70 m Länge bei mindestens 97 cm Breite zwischen den Radkästen. Bei umgeklapptem Rück- und Beifahrersitz lassen sich sogar 2,63 m lange Gegenstände transportieren. Das reicht für viel Equipment.

Aus zwei automobilen Welten stammen die vier Motorvarianten: Beide Benziner, der 2,4-Liter-Vierzylinder mit 140 PS (103 kW) und der 227 PS (167 kW) starke 3,2-Liter-V6-Motor sind weltweit verwendete GM-Triebwerke aus Asien. Der Zweiliter-CDTI-Ecotec-Diesel ist ein „echter Opel“, der wahlweise 127 PS (93 kW) oder 150 PS (110 kW) leistet. Die stärkere Selbstzündervariante kann auch mit (beim Sechszylinder serienmäßigen) Fünfstufen-Wandlervariante geordert werden.

**Im Solobetrieb** liegt die Höchstgeschwindigkeit der Benziner zwischen 175 und 203 km/h, die Beschleunigung aus dem Stand auf Tempo 100 dauert zwischen 11,9 und 8,8 Sekunden. Im Durchschnitt werden 9,6 oder 11,6 l Super verbraucht, die CO<sub>2</sub>-Emission beträgt 229 oder 278 g/km. Die Diesel-Antara sind bis zu 180 km/h schnell, beschleunigen mit 10,8 oder 12,0 Sekunden ähnlich flott von 0 auf 100 km/h und unterbieten mit 7,5 oder 8,6 l Durchschnittsverbrauch (manuell oder automatisch geschaltet) ihre Benzin-Brüder deutlich. Der CO<sub>2</sub>-Ausstoß liegt mit 200 oder 233 g/km (Handschalter/Automatik) im üblichen Bereich.

Das Einstiegsmodell heißt einfach Antara und verfügt über sechs Airbags, das elektronische Stabilitätsprogramm ESP mit Kurvenbremskontrolle, Bergabfahrassistent und Dreipunktgurte auf allen Plätzen. Deutlich mehr als Basiskomfort bringen vier elektrische Fensterheber, manuelle Klimaanlage, Laderaumabdeckung, CD-Radio mit MP3-Player sowie Audiofernbedienung am Lenkrad. Bei der Variante Edition Plus kommen Lederlenkrad, Mittelarmlehne vorn, Sitzheizung, automatisches Abblendlicht, das Anhänger-Stabilitätsprogramm, Klimaautomatik und Leichtmetallräder mit Reifen der Größe 235/60 R17 hinzu.

**Die Top-Version Cosmo** wartet zusätzlich mit Geschwindigkeitsregler, Parkpilot, Bordcomputer, Regensensor, Mittelarmlehne mit Ablagefach hinten, verchromten Türaußengriffen, einer Polsterkombination in Stoff/Ledernachbildung und 18-Zoll-Leichtmetallrädern auf. So

ergeben sich in Kombination mit Fünfgang-Schaltgetriebe oder -automatik zehn allradgetriebene Modellvarianten mit Grundpreisen von 27.970 bis 36.740 Euro. Seit Dezember 2008 sind mit den beiden Einstiegs-Triebwerken auch reine Fronttriebler verfügbar, die jeweils

2.000 Euro weniger als die Allrad-PKW kosten.

Wesentliche Sonderausstattungen sind Metallic- oder Mineraleffekt-Lackierung (570 Euro), elektrisches Schiebe-Ausstelltdach, Standheizung (1.785 Euro) und DVD 100 Navi (einschließlich Radio, CD-

Wechsler und Mobiltelefon-Vorbereitung 1.805 Euro). Das in den Heckstoßfänger integrierte Flex-Fix-Fahrradträgersystem (650 Euro) kann nicht in Verbindung mit der Anhänger-Zugvorrichtung geordert werden. Neben Basisdachträger, Kindersitzen oder Telefonhalterung gibt es auch (für 225 Euro oder 440 Euro) eine Verlängerung der Garantie auf drei oder vier Jahre bei 120.000 km Gesamtleistung.

Unser Testwagen war der Antara 2.0 CDTI in der besten Ausstattung Cosmo. Mit der Fünfstufenautomatik ist er (ab 36.740 Euro) das zweit teuerste Modell in der Antara-Palette. Seine 150 Pferdestärken (110 kW) Leistung übertrifft zwar der V6-Benziner, mit 320 Nm maximalem Drehmoment hat der Zweiliter-Vierzylinder-Turbodiesel aber die größere Durchzugskraft.

**Im Anhängetrieb** kletterte der Durchschnittsverbrauch nie über die Neunliter-Marke. Mehr für den Betrieb auf der Straße als im Gelände ausgelegt, hat der Antara kein Untersetzungsgetriebe. Deshalb ist die Automatik für den Einsatz als Zugfahrzeug die bessere Wahl. Eine abnehmbare Anhängerkupplung mit 80 kg Stützlast liefert Opel für 549 Euro, und für weitere 187 Euro gibt es sogar eine Spiegelverlängerung als Zubehör.

Für das Rangieren vor die Kupplung des Trailers empfiehlt sich ein Einweiser, denn eine Rückfahrkamera ist nicht im Zubehörangebot. Zum Safetec-Sicherheitssystem gehören zwar ABS, hydraulischer Bremsassistent und Bergabfahrassistent, aber keine Berganfahrhilfe. In das elektronische Stabilitätsprogramm ist die Kurvenbremskontrolle und (außer bei der Basisversion) ein Anhängerstabilisierungsprogramm integriert.

Das Aluminium-Sportboot Linder Arkip 460, von Suzuki Marine als Testobjekt zur Verfügung gestellt, wog leer 286 kg, dazu kamen noch die 107 kg Trockengewicht des Suzuki-Außenborders DF40. Diese Kombination war auf dem Einachstrailer mit Auflaufbremse hinter unserem Testwagen fast nicht zu spüren. Die Hecklast zeigte nie eine Tendenz zum Pendeln und hätte den – leer schon rund zwei Tonnen schweren – Antara kaum aus der Ruhe

## DER INSIGNIA ALS ZUGFAHRZEUG



**Der Bessere** ist der Feind des Guten – und der Insignia Sports Tourer die neueste Zugfahrzeug-Alternative im Opel-Modellprogramm. Der Anfang April als Nachfolger der legendären Caravan-Baureihe gestartete Kombi empfiehlt sich besonders mit dem 190 PS (140 kW) starken 2.0-BITurbo-Motor CDTI Ecotec mit 400 Nm maximalem Drehmoment in der Kombination mit Sechs-Stufen-Automatik und 4x4 Allradantrieb.

Bei 4,91 m Länge und 1,86 m Breite bietet der ab 38.975 Euro angebotene 1,52 m hohe Sportkombi einen (von 540 l) auf 1.530 l erweiterbaren Laderaum, der am Boden 1,91 x 1,03 m misst. Die gebremste Anhängelast beträgt mit Automatikgetriebe bei 10 % Prüfsteigung zwei Tonnen, bei 12 % noch 1.800 kg.

Nach dem Zug an einem Griff unter dem Heckstoßfänger schwenkt die Anhängierzugvorrichtung (825 Euro) bequem aus. Leicht zugänglich ist die Steckdose im erweiterten Kugelhals. Ein kurzer Tritt genügt, um den entriegelten Zughaken ohne schmutzige Finger wieder unter dem Heck verschwinden zu lassen. Ein Anhängerstabilitätsprogramm zum ESP ist auch dabei. Als Extras sind die elektrische Heckklappe, Zwei-Zonen-Klimatisierungsautomatik und Premium-Vordersitze mit AGR-Gütesiegel zu haben. Elektronische Dämpferregelung, Reifendruckkontrollsystem und Frontkamera einschließlich Verkehrsschilder-Erkennung und Spurassistent sind bei dem neuen Rüsselsheimer ebenfalls verfügbar.



Glänzendes Gespann: Opel Antara, Aluboot Linder Arkip 460 mit Suzuki-Außenborder DF 40

## ANTARA 2.0 DCTI

Länge: 4,58 m

Leergewicht:

1.805 bis 1.967 kg

Zuladung: 467 kg bis 538 kg

Anhängelast (gebremst,  
bei 12 % Steigung): 2 t

mit manuellem Getriebe/  
Automatik: 1.700 kg

Motorisierung: Vierzylinder-  
Diesel mit 150 PS (110 kW)

**Preis: ab 27.970 Euro**



Unempfindlich  
und zweckmäßig  
sind Cockpit, Sitze  
und Laderaum  
des Antara Cosmo  
gestaltet

gebracht. Die Linder Arkip 460 bietet bei 4,60 m Bootslänge und 58 cm Freibordhöhe zwar 525 kg Tragfähigkeit, jedoch nur wenig Angriffsfläche für Seitenwind. An 1,85 m Bootsbreite geht der Blick durch die Serien-Außenspiegel ungestört vorbei. Der Verkehr hinter dem Gespann lässt sich auch durch den Innenspiegel gut beobachten.

**An der Donau** nutzen wir etwa zehn Kilometer östlich von Regensburg wieder die

mit grobem Granit gepflasterte und recht schmale Einsetzstelle des Wassersportclubs Donaustauf. Dort kam der Antara dank zielgenauer Zahnstangen-Servolenkung und trotz 12,80 m Wendekreis mit den beengten Platzverhältnissen gut zurecht. Wegen des relativ steilen Slips mussten bis zum Aufschwimmen des Boots die maximal möglichen 45 cm Wassertiefe unseres Zugfahrzeugs nicht in Anspruch genommen werden.

Die Wandlerautomatik ersparte beim Anfahren das ohne Untersetzung sonst oft nötige Schleifenlassen der Kupplung. Selbst die maximale Anhängelast von 1.700 kg wäre mit dem allradgetriebenen Antara problemlos aus dem Wasser zu ziehen gewesen. <<<

: **Adam Opel GmbH**  
: Friedrich-Lutzmann-Ring, 65423 Rüsselsheim  
: Tel. (06142) 770, opel.de