



Nimm dir die Zeit

Liebe auf den zweiten Blick | Der Rüsselsheimer Sport-Kombi versteckt einige seiner Stärken unbewusst. Aber das Suchen lohnt sich allemal.

— Opel ersetzte im Zuge der Motorenstrategie den 1,7-Liter-Diesel und den schwächeren 2,0-Liter-Diesel durch den 1,6-Liter-CDTI. Im Kombi des Astra haben wir den Selbstzünder getestet und festgestellt: Der Hesse hat Flotten-Potenzial.

Opel Astra Sports Tourer Active 1.6 CDTI
Das „Energy“-Modell fährt mit Start-Stopp-Technik zum Test vor.

► **Besonderheiten** | Fangen wir heute mal mit den Besonderheiten an: Was haben der neue Citroën C4 Cactus und der Opel Astra Sports Tourer gemeinsam? Nicht viel. Am deutlichsten wird der Unterschied zwischen den Kompakten allerdings nicht beim Platzangebot, sondern bei der intuitiven Bedienung der Helferlein an Bord. Während sich

beim Franzosen nahezu alles mit einem Fingerdruck steuern lässt, braucht es beim Rüsselsheimer viel Phantasie und Ausdauer, die richtigen Schalter zu drehen, Hebel zu bewegen oder Knöpfe zu drücken – um beispielsweise den Heckscheibenwischer, den Tempomaten oder das Gebläse in Schwung zu bringen. Aber: Nehmen Sie sich die Zeit. Denn die Welt des Astra ist mannigfaltig. In dieser Aufzählung darf vor allem die gute farbige Rückfahrkamera nicht fehlen.

► **Interieur** | Über das Bedienkonzept und den etwas überfrachteten Lenkstock sowie die kleinteilige Mittelkonsole haben wir gerade gesprochen. Ansonsten ist Ergonomie Trumpf. Wer einmal im AGR-(Aktion Gesunder Rücken)genormten Fahrersitz Platz genommen hat, vermisst woanders dieses

wohlige Gefühl. Nichts drückt, nichts schmerzt. Das lederbezogene Dreispeichen-Lenkrad überträgt das Wohlgefühl auf die Arme. Abstand, Anmutung, Material. Alles passt. Auch das Kombi-Gardemaß, welches sich in Litern bemisst und für das Kofferraumvolumen steht, erreicht der Astra leicht – maximal 1.550 Liter fasst der Rüsselsheimer.

► **Fahrverhalten** | Mit „Sports Tourer“ kennzeichnet Opel nicht nur seine Kombis, sondern stellt den Fahrer auch vor eine Wahl: Sport- oder Tour-Modus. Lang überlegen muss man eigentlich nicht, denn die Unterschiede sind marginal. Ausgenommen: die Hintergrundbeleuchtung, die im Sport-Modus unter anderem das Rundinstrument mit einem roten Schimmer unterlegt. Sowohl Fahrdynamik und Komfort wie auch Verbrauch sind unabhängig davon, welches Knöpfchen der Fahrer gedrückt hat, auf gleich guten Niveau. Der 1,6-Liter-Motor harmonisiert mit dem Sechsganghandschalter. Bis auf die typische Anfahrschwäche eines etwas untermotorisierten Diesels legt der Hesse vor allem im hohen Drehzahlbereich an Spritzigkeit zu. Kommt er ins Rollen, dann muss er auch die namhafte Konkurrenz deutscher Hersteller nicht scheuen. Das Start-Stopp-System springt aber bisweilen so früh ein, dass schon beim Ausrollen die Unterstützung für die Servolenkung fehlt.

► **Verbrauch** | Nach fast 1.200 Kilometern folgt die finale Tankrechnung, und diese fällt moderat aus. Bei hohem Autobahnanteil wurden im Schnitt 6,3 Liter Diesel pro 100 Kilometer durch die Brennkammern geschickt. Der kleine Diesel (110 PS) mit „Energy“-Paket startet bei 20.252 Euro und ist günstiger als der Rivale aus Wolfsburg. Der VW Golf Variant mit 110 PS starkem TDI-Motor samt Bluemotion-Spartechnik als Comfortline kostet laut Liste 21.850 Euro, bietet aber mehr Kofferraumvolumen (maximal 1.620 Euro).
| Rocco Swantusch

Details | Stärken & Schwächen

+	-
<ul style="list-style-type: none"> ► moderater Verbrauch für die überwiegende Autobahn-Teststrecke ► großes Display, tolles Navi und farbige Rückfahrkamera ► viele nützliche Helfer an Bord, die zuverlässig arbeiten 	<ul style="list-style-type: none"> ► Diese Helfer lassen sich mitunter nicht intuitiv aktivieren, sondern eher durch Probieren ► Anfahrschwäche, da nur der kleine Diesel ► kaum Unterschied zwischen Sport- und Tour-Modus



Clever | Die Rücksitze können per Hebel (roter Kreis) vom Heck aus umgeklappt werden

Kompakt | Aufgrund des großen Entertainment-Systems ist die Mittelkonsole recht eng gehalten

