



Grünes Gewissen

Historischer Moment: unterwegs mit dem sparsamsten Astra aller Zeiten, dem 1.3 CDTI ecoFLEX.

Keine Frage: Wenn ein Autobauer rund eine Milliarde Euro in die Entwicklung neuer und sauberer Triebwerke steckt, muss sich das irgendwann für ihn rechnen. Sprich, das Resultat dieses Investments muss genügend Akzeptanz bei seinen Kunden finden.

Dabei sieht die breitgefächerte Strategie von Opel vor, neben E-Mobilen, Gasfahrzeugen & Co. unter anderem die momentan vorhandenen Antriebe sukzessive auf Sparsamkeit zu trimmen.

Mit Erfolg. Das bei Flottenkunden besonders beliebt und demnach akzeptierte Schlagwort heißt: ecoFLEX (siehe unten stehendes Interview). Neuestes Mitglied dieses Spritsparclans: der Opel Astra 1.3 CDTI ecoFLEX, den wir über die Teststrecke im Süd-Westen von München pilotierten.

Das Fazit: Bereits bei 1.700 Umdrehungen bietet der Euro-5-konforme

und partikelgefilterte Common-Rail-Turbodiesel (95 PS) richtig Power, gelassen stellt er 190 Nm bereit.

Auf der ersten Ausfahrt mit dem Fünftürer fungiert die in Serie verbaute Schaltpunktanzeige als grünes Gewissen, schnell schaltet man bis zum fünften Gang hoch. Daneben sorgen noch drei weitere Effizienzmaßnahmen dafür, den angegebenen Normverbrauch von 4,1 Litern im Schnitt beziehungsweise 109 g/km CO₂ erreichen zu wollen. Erstens das reibungsarme Fünfganggetriebe, zweitens der teilverkleidete Unterboden sowie drittens der sogenannte AEROSHUTTER im Kühlergrill.

Stellt Letzterer noch bei niedriger Geschwindigkeit auf Durchzug, macht er automatisch und analog zum steigenden Tempo die Schotten dicht. Der Fahrtwind wird sachte um den Fünftürer eskortiert – ohne davon im Cockpit etwas mitzubekommen.

tiert – ohne davon im Cockpit etwas mitzubekommen.

In Sachen Preisgestaltung will Opel genau abgewägt haben, was für die Kunden sinnvoll und bezahlbar ist. Herausgekommen ist für den Astra 1.3 CDTI ecoFLEX ein Einstiegspreis von 16.294 Euro, der unter den 18.361 Euro für den VW Golf BlueMotion (105 PS) liegt. Allerdings lockt der dreitürige Wolfsburger mit einem Normverbrauch von 3,8 Litern (CO₂: 99 g/km) – auf dem Papier 0,3 Liter weniger – sowie Start-Stopp-Technik samt Rekuperation. Ein Rechenexempel für findige Controller.

Goodies wie CD-Radio und Klimaanlage kosten bei beiden Basiskonkurrenten extra. Serienmäßig beim Astra an Bord: u.a. Airbagsystem, ABS, ESP und Tagfahrlicht.

Das Resümee: Bereits nach den ersten Kilometern ist der Hesse völlig akzeptiert. PN

Opel Astra ecoFLEX

Modell	1.3 CDTI
Motor/Hubraum (cm ³)	R4/1.248
Leistung (kW/PS/min)	70/95/4.000
Drehmoment (Nm/min)	190/1.750
L x B x H (mm)	4.419 x 1.819 x 1.510
0–100 km/h (s)	14,5
Spitze (km/h)	175
Normverbr. (l/100 km)	4,1 D
CO ₂ -Ausstoß (g/km)	109
Preis (netto/Euro)	ab 16.294

NACHGEFRAGT BEI JÜRGEN F. HÖLZ, DIREKTOR VERKAUF AN GROSSKUNDEN BEI DER ADAM OPEL GMBH



Af: Herr Hölz, mit dem Astra 1.3 CDTI ecoFLEX haben Sie jetzt den sparsamsten Astra aller Zeiten in Ihrem Portfolio. Seine Vorzüge verglichen mit dem Wettbewerb?

Hölz: Mit einem Gesamtverbrauch von gerade einmal 4,1 Litern auf 100 Kilometer und 109 Gramm CO₂ je Kilometer setzt der Astra 1.3 CDTI

ecoFLEX neue Effizienzmaßstäbe. Die in vielen Fuhrparks mittlerweile so wichtige 120-Gramm-Marke unterbietet der Sparmeister deutlich. Zugleich zeichnet den ecoFLEX-Motor eine hohe Durchzugskraft aus. Last but not least ist für Unternehmen ein repräsentativer Auftritt wichtig: Hier punktet der Astra im Vergleich zu anderen Model-

len mit seinem frischen, dynamisch-elegantem Design.

Af: Wie kommen die mittlerweile 33 ecoFLEX-Modelle grundsätzlich bei Ihren Großkunden an?

Hölz: Die Themen Wirtschaftlichkeit und auch Umweltfreundlichkeit sind im Flottenbereich wichtiger denn je. Mit unserer Palette an



Caravan-Erbe

Ab November möchte der neue Opel Astra Sports Tourer durchstarten. Sein Debüt gibt er in Paris.

Sobald Anfang Oktober auf dem Pariser Autosalon die Hülle fällt und den Blick auf das Ladeabteil freigibt, dürften Fuhrparkleiter beim neuen Opel Astra Sports Tourer genau hinschauen. Denn neben dem Abschied vom Namenszusatz „Caravan“ und der sichtlich athletisch-eleganten Optik versprechen die Rüsselsheimer ab November einen hohen Praxisnutzen.

Jürgen F. Hölz (siehe unten stehendes Interview) spricht gar von einem üppigen Platzangebot. „Die Laderaumlänge ist gegenüber dem Astra Caravan um 28 Millimeter auf 1.835 Millimeter gewachsen, das Transportvolumen reicht von 500 bis zum neuen Best-

wert von 1.550 Liter“, betont der Direktor Verkauf an Großkunden bei der Adam Opel GmbH.

Ferner haben sich die Designer dafür entschieden, dem Gepäckabteil flache und ebene Seitenwände zu spendieren, um einem das Beladen besonders leicht zu machen.

Ein weiterer Clou der Hessen: das praktische Rücksitzsystem FlexFold. „Dabei lässt sich die im Verhältnis 60:40 geteilte Rücksitzlehne von der Heckklappe aus elektrisch per Knopfdruck einzeln umklappen – eines der Details aus dem Premiumkombi-Bereich“, führt Opel-Flottenchef Hölz weiter aus. Und: Laut Hersteller weist der Astra Sports Tou-



Die Designsprache des neuen Astra Sports Tourer spricht schon der große Bruder, der Mittelklasse-Spross Insignia Sports Tourer.

rer dieses Komfortmerkmal als erster Kompaktkombi auf.

Motorensseitig trifft man großteils auf alte Bekannte, die Triebwerks-Range umfasst insgesamt acht Benziner und Diesel mit einer Leistung von 95 PS bis 180 PS. Neu im Team ist ein 120 PS starker Turbobenziner, der mit Sechsganghandschalter vorfährt.

Opel gibt etwa für den 2.0 CDTI mit 160 PS und manuellem Sechsganggetriebe 5,1 Liter auf 100 Kilometern an,

was einem CO₂-Ausstoß von 134 g/km entspricht. Auf Wunsch sortiert hier auch ein Sechsgangautomat die Gänge.

Effizient: Alle Handschalter verfügen über eine Schalterpunktanzeige, Start-Stopp kommt in Kürze für die gesamte Astra-Modellpalette. Den Start macht der 1.3 CDTI ecoFLEX (95 PS).

Auf der Straße möchte der Sports Tourer dem Fünftürer in nichts nachstehen. Bis zum Debüt bleibt es spannend. PN

ecoFLEX-Fahrzeugen bieten wir die jeweils sparsamsten Motoren jeder Modellreihe und jeder Antriebsart, ohne dass unsere Kunden deshalb auf Leistung und Komfort verzichten müssten. Dies macht diese Autos so beliebt. Modellbezogen entscheiden sich mittlerweile bis zu 80 Prozent der Großkunden für die ecoFLEX-Varianten. Beispiel Insignia: Der Löwenanteil entfällt hier auf die beiden Zweiliter-Turbodiesel mit 130 PS und 160 PS – beide als

extra-effiziente ecoFLEX-Version verfügbar.

Af: Was dürfen Flottenchefs Ihrer Meinung nach von dem ab November verfügbaren Astra Sports Tourer erwarten?

Hölz: Einen sportlich-eleganten Kombi, der mit seiner großen Ladekapazität, wirtschaftlichen Motoren und zahlreichen technischen Leckerbissen den Fuhrparkanforderungen voll gewachsen ist. Der Astra Sports Tourer

übernimmt die mit dem Insignia eingeführte Opel-Designsprache und eröffnet unter der athletisch-eleganten Kombihülle ein üppiges Platzangebot. Darüber hinaus bietet die neue Astra-Kombi-Generation für Fahrer und Passagiere 50 Prozent mehr Ablagemöglichkeiten im Innenraum.

Für eine sichere und angenehme Dienstfahrt sorgen weitere innovative Technologien, die sonst eher in höheren Fahrzeugklassen zu finden sind: das FlexRide-Sicher-

heitsfahrwerk genauso wie das AFL+-Sicherheitslichtsystem, die Frontkamera mit Verkehrschild- und Spurassistent ebenso wie die von der Aktion Gesunder Rücken e.V. ausgezeichneten Ergonomiesitze.

Nicht zu vergessen: das breite Angebot leistungsstarker und zugleich wirtschaftlicher Motoren. Und: Kurz nach dem Marktstart im November hält eine Start-Stopp-Automatik Einzug, die den Kraftstoffverbrauch noch weiter zu senken hilft.