

# Eiliger Werksverkehr

**Modellpflege** | Rechtzeitig zum Erscheinen des neuen VW Golf hat Opel den Astra aufgefrischt. Highlight: der neue 2.0 BiTurbo CDTI.

Foto: GM Company



— Mehr Sportlichkeit, Dynamik und ein hochwertiger Auftritt – so lauteten die Ziele der Opel-Designer bei der Neugestaltung der Front von Fünftürer und Sports Tourer.

**Kosmetik** | Mit relativ geringem Aufwand ist dies auch gelungen. Der modifizierte Look des „unteren“ Kühlergrills und die neue flügelartige Chromquerstrebe, die sich horizontal durch den oberen Kühlergrill zieht, stehen dem Rüsselsheimer ebenso wie Chromrahmen und schwarze Einlagen in den Scheinwerfern.

Hinten verhelfen dem Fünftürer eine größere Aussparung für das Nummernschild und eine neue, horizontale Chromleiste am Stoßfänger unterhalb des Kennzeichens, über die auch der Sports Tourer verfügt, zu mehr optischer Breite.

Abgerundet wird die optische Pflege von neuen Stoffen, Farben und Lackierungen der Dekorelemente im Interieur.

**Neue Assistenzsysteme** | Freuen dürfen sich Flottenkunden über eine ganze Reihe neuer optional erhältlicher Sicherheitsextras. Dazu zählen die Frontkamera (588 Euro) mit Verkehrsschildassistent, Spurassistent, Abstandsanzeige und Frontkollisionswarner.

Weitere neue Assistenzsysteme sind Rückfahrkamera, Parkassistent mit Parklückenerkennung und audiovisueller Einparkhilfe sowie der ultraschallgestützte Toter Winkel-Warner und – gegen Jahresende verfügbar – der radargestützte adaptive Geschwindigkeitsregler mit automatischer Gefahrenbremsung.

**Biturbo-Diesel** | Highlight des „neuen“ Astra dürfte freilich der seit Jahresbeginn bereits im Insignia erhältliche Zweiliter-Biturbo-Diesel mit satten 195 PS und einem bulligen Drehmoment von 400 Nm sein.

Neben den exzellenten Fahrleistungen und dem nicht zuletzt dank serienmäßiger Start-Stopp-Automatik erfreulich niedrigen Verbrauch – beim Sports Tourer 5,1 Liter (CO<sub>2</sub>: 134 g/km) – beeindruckt vor allem die Art und Weise, wie der kultivierte Vierzylinder in der Praxis zur Sache geht. Ohne Anfahr-

ckenerkennung und audiovisueller Einparkhilfe sowie der ultraschallgestützte Toter Winkel-Warner und – gegen Jahresende verfügbar – der radargestützte adaptive Geschwindigkeitsregler mit automatischer Gefahrenbremsung.



**Biturbo-Diesel** | Eigenständiger Heckstoßfänger und je ein ovales Auspuffrohr links und rechts



**Sportlich** | Unten abgeflachtes Lenkrad sowie rote Sitzswangen und Kontrastnähte beim Top-Diesel

schwäche geht es bereits knapp über Leerlaufdrehzahl souverän zur Sache. Danach erfolgt die Leistungsentfaltung bei aller Vehemenz im positiven Sinn unspektakulär und gleichmäßig.

Schade ist nur, dass Opel dieses reizvolle, für Vielfahrer im Flottenbereich geradezu prädestinierte Triebwerk erst gegen Ende des Jahres – zu Preisen ab voraussichtlich 25.650 Euro (Limousine) – anbietet. Und dann – zumindest vorerst – auch nur mit Sechsgangschaltgetriebe. Eine Automatik würde der zukünftigen Speerspitze des umfangreichen Astra-Dieselangebotes sicherlich die Krone aufsetzen.

**Eigenständige Optik** | Optisch unterscheidet sich die BiTurbo-Hochleistungs-Dieselvariante von seinen „zahmen“ Brüdern durch ein geschärftes äußeres Erscheinungsbild rundum. So ist unter anderem die Querspange mit dem Blitz statt in Chrom immer in Wagenfarbe gehalten. Dazu wartet der untere Bereich des Kühlers mit einem sportlicheren Design auf. Biturbo-typisch sind zudem die komplett in Chrom eingefassten Seitenfenster und die zwei Auspuffrohre unter dem ebenfalls modellspezifischen Heckstoßfänger.

Viel Sportlichkeit demonstriert auch der Innenraum. Besonders auffällig: Die markanten, das Profil eines Reifens nachzeichnenden Streifen auf den Sitzbezügen. Für Kontraste sorgen zudem rote Sitzswangen und rote Doppelnähte, die sich auch in den Türverkleidungen und im Bereich des Schaltknahls wiederfinden. Weitere sportive Komponente: ein unten abgeflachtes Lederlenkrad.

Fahrwerkstechnisch verpassten die Opel-Ingenieure dem Astra modifizierte Fahrwerksbuchsen und eine dezente Tieferlegung mit angepassten Federn. Ideallösung ist freilich das exzellente, unter Sport- wie Komfortgesichtspunkten gleichermaßen voll und ganz überzeugende FlexRide-Fahrwerk, das Opel gegen Aufpreis anbietet. Damit steht dann einem „eiligen Werksverkehr“ endgültig nichts mehr im Weg. | mmd

## Hintergrund | Modifizierter FlexFix-Fahrradträger

Das im hinteren Stoßfänger versteckte, mit wenigen Handgriffen einsatzbereite System ist für den Fünftürer (538 Euro) und den Sports Tourer (664 Euro) erhältlich. Beim Fünftürer können damit bis zu zwei Fahrräder mitgenommen werden.

Bei der weiterentwickelten, ausschließlich für den Sports Tourer verfügbaren zweiten Generation sind es mit dem als Zubehör erhältlichen Erweiterungssatz (191 Euro) fortan sogar bis zu vier Räder. Als weitere Neuerung kann der Träger beim Kombi jetzt im beladenen Zustand so abgekippt werden, dass sich die Heckklappe öffnen lässt.