



Der Herausforderer

Auf der IAA sorgte der neue fünftürige Opel Astra für Aufsehen. Doch wie macht er sich auf der Straße?

In Deutschland kann jeder fahren, was er will.“ Mit diesem Slogan warb Opel 1969 für das Kompaktklassenmodell Kadett. Genau 30 Jahre später wäre es den Rüsselheimern nur recht, wenn sich hierzulande diejenigen, die genau wissen, was sie wollen, für den neuen Astra entscheiden würden. Das Gerede vom Schicksalsauto steckt sicherlich noch in einigen Köpfen. Ab dem Nikolaus-Wochenende im Dezember wird es für den Hoffnungsträger ernst.

Doch Opel hat sich – offenbar vom Insignia-Erfolg angespornt – der Herausforderung gestellt und beim Herausforderer für den Klassenprimus VW Golf mächtig ins

Zeug gelegt. Ein Indiz: Der 4,42 Meter lange Hesse überflügelt den Niedersachsen um satte 22 Zentimeter. Verglichen mit dem Astra-H-Vorgänger wuchs der nunmehr zehnte Kompaktklassenwagen „made by Opel“ um 17 Zentimeter, in puncto Radstand legte er um sieben Zentimeter zu. Das kommt unter anderem den Passagieren in Reihe eins und zwei zugute. Lediglich Langbeiner mit Schuhgröße 45 plus X müssen ihre Füße ein wenig umständlich hinter den Vordersitzen einfädeln, obwohl die Lautsprecher in den Türen extra abgeschrägt wurden.

Hat man es sich erst einmal im neuen Astra bequem gemacht, fällt auf, mit wie viel Herzblut die Innenarchitekten

ihre Arbeit erledigt haben. Spätestens jetzt ist die Beschreibung „kleiner Insignia“ keine hohle Phrase mehr. Hier weht ein Hauch von Mittelklasse durchs Fahrzeug. Einzig das Cockpit mit zahlreichen Reglern und Knöpfen wirkt überfrachtet. Die Bedienbarkeit ist befriedigend.

Platz für Krimskrams & Co.

Dafür besticht der Newcomer mit zahlreichen Ablagen, beispielsweise zwei herausnehmbaren Zwischenablagen fürs Handschuhfach und ordentlich Platz auch für bauchige 1,5-Liter-Flaschen in den vorderen Türen. Ebenso erweist sich ein optionales Schubfach unter dem Beifahrer-Fauteuil, in dem sich auch ein Laptop verstauen lässt, als äußerst praktisch.

Kommen wir zur Materialanmutung und Verarbeitung. Auch hier schlägt der kompakte Hesse ein neues Kapitel



Aufgeräumt dank Taschen für 1,5-Liter-Flaschen vorn (oben) und optionalem Flex-Fix-Boden

Opel Astra Fünftürer

Modell	1.4 ecoFLEX*	1.4 ecoFLEX	1.6	1.4 Turbo	1.6 Turbo	1.3 CDTi ecoFLEX*	1.7 CDTi	1.7 CDTi	2.0 CDTi
Motor/Hubraum (cm³)	R4/1.398	R4/1.398	R4/1.598	R4/1.364	R4/1.598	R4/1.248	R4/1.686	R4/1.686	R4/1.956
Leistung (kW/PS/min)	64/87/5.600	74/100/6.000	85/115/6.000	103/140/4.900	132/180/5.500	70/95/4.000	81/110/3.800	92/125/4.000	118/160/4.000
Drehmoment (Nm/min)	130/4.000	130/4.000	155/4.000	200/1.850	230/2.200	190/1.750	260/1.800	280/2.300	350/1.750
Getriebe	M5	M5	M5	M6	M6	M5	M6	M6	M6
L x B x H (mm)	4.419 x 1.814 x 1.510								
0-100 km/h (s)	14,7	14,2	11,7	9,7	8,5	14,7	12,6	11,5	9,0
Spitze (km/h)	169	178	188	205	221	170	181	195	215
Normverbr. (l/100 km)	5,5 S	5,5 S	6,3 S	5,9 S	6,8 S	4,2 D	4,7 D	4,7 D	4,9 D
CO ₂ -Ausstoß (g/km)	129	129	147	139	159	109	124	124	129
Preis (netto/Euro)	ab 13.361	ab 14.202	ab 15.462	ab 16.029	ab 18.571	ab 16.294	ab 16.933	ab 19.319	ab 20.088

* voraussichtlich ab Frühjahr 2010 erhältlich

auf, sodass er mit einem gewaltigen Satz schon fast auf dem Niveau des VW Golf landet – gut gemacht.

Weiterer Trumpf im Ärmel des dynamisch gezeichneten Astra: der klasse AGR-Ergonomie-Sitz, der bei dem einen oder anderen Fuhrparkleiter schon im Opel Insignia für einen Aha-Effekt sorgte. Für den Aufpreis von 420 Euro kommen Fahrer in den Genuss einer ausziehbaren Oberschenkelaufgabe sowie verschiedener Justierungen in Länge, Höhe, Neigung und im Lendenwirbelbereich. Insgesamt 18 Einstellmöglichkeiten bietet Opel hier. Vielfahrer, was willst du mehr.

Zumal der in den Ausstattungen Selection, Edition, Sport und Cosmo erhältliche Astra in Sachen Handling und Agilität deutlich mehr bietet als bisher. Wer dann noch 782

Euro für das FlexRide-Fahrwerk auf den Tisch legt, für den ist dank der drei Modi Standard, Sport und Tour immer Fahrspaß garantiert. Je nach Wahl von Untergrund & Co. reagieren beispielsweise die vier Stoßdämpfer in Millisekunden auf die jeweilige Gangart. Ferner kommt erstmals eine Verbundlenkerachse mit Wattgestänge zum Einsatz, was sich auf der kurvigen Teststrecke in Dudenhofen als toller wie stabilisierender technischer Kniff erwies.

Neun Euro-5-Motoren

Motorenmäßig will Opel die Startzeit mit fünf Benzinern und vier Selbstzündern bestreiten, die zwischen 87 und 180 PS mobilisieren und alle Euro-5-konform sind. Dabei dürfte Flottenmanager – nicht nur aus Kosten- und CO₂-Gründen – insbesondere der

Wie unseren Lesern der neue Astra am exklusiven Test-Tag gefallen hat, lesen Sie ausführlich in der nächsten Ausgabe!

partikelgefilterte 1.3 CDTI ecoFLEX mit 95 PS (DPF Serie) ansprechen. Für die 100-Kilometer-Distanz steht ein Verbrauch von 4,2 Litern im Datenblatt, was einen CO₂-Ausstoß von 109 Gramm je Kilometer bedeutet.

Allerdings sucht man Sparmaßnahmen wie kraftstoffreduzierende Start-Stopp-Technik und Rekuperation vergeblich im Hochglanz-Verkaufsprospekt. Und auch hinsichtlich der Serienausstattung hätte Opel ruhig ein bisschen großzügiger sein können. Zwar sind bei der Basis unter anderem sechs Airbags, ABS, ESP, vier aktive Kopfstützen, Tagfahrlicht, elektrisch ein-

stell- und beheizbare Außenspiegel und E-Fensterheber an Bord, aber fürs CD-Radio werden mindestens 613 Euro fällig, für den Bordcomputer 134 Euro und für eine manuelle Klimaanlage 958 Euro.

Ebenfalls 76 Euro extra stunden für den FlexFloor-Gepäckraumboden auf der Rechnung. Dieses dreifach höhenverstellbare „Ladungs-Tool“ macht den Astra zum variablen Stau-Allrounder, insgesamt wartet er mit 370 bis 1.235 Litern auf. Ein bisschen weniger als bislang, aber im Grundmaß mehr als beim VW Golf.

Keinesfalls vergessen werden darf der 496 Euro teure, integrierte Flex-Fix-Fahrradträger, der sich mit wenigen Handgriffen aktivieren lässt.

Unterm Strich kommt der neue Opel Astra dem Platzhirschen VW Golf gefährlich nahe – ausstattungsberbereinigt auch preislich. Doch Selbstbewusstsein hat noch niemandem geschadet. Der neue Kompakte weiß, was er will. PN 

Hochwertige Anmutung und schickes Design: Der neue Astra kann sich sehen lassen.



Business-Paket

Für Großkunden mit gültigem Lieferabkommen und deren Bezugsberechtigte bietet Opel für den Astra von Beginn an ein Business-Paket an. Für die höherwertigen Ausstattungsvarianten Edition, Sport und Cosmo erhältlich, beinhaltet es den von der Aktion Gesunder Rücken e. V. ausgezeichneten Acht-Wege-Ergonomiesitz mit Vier-Wege-Lordosenstütze, Parkpilot sowie eine Mobiltelefon-Vorbereitung mit Bluetooth-Schnittstelle. Bei der Edition-Version kommen noch Lenkradfernbedienung, Tempomat und Licht-Paket (beleuchteter Makeup-Spiegel in den Sonnenblenden und Leselampen im Fond) hinzu. Alle drei Features sind in den Ausstattungsvarianten Sport und Cosmo bereits Serie. Der Preis für das Business-Paket beträgt bei den Versionen Sport und Cosmo 688 Euro. Für die Edition-Variante kostet es 747 Euro.