



Opel Astra (2009 - 2015)

Erfolgsformel

Autotest | Viele Hersteller halten sich krampfhaft an bewiesenen Erfolgsformeln fest. Ein neues Modell bietet alle starke Punkte des vorherigen und wird deswegen nur im Detail verbessert. Doch den großen Erfolg des Astra hat Opel einer ganz anderen Formel zu verdanken: Jeder neue Astra ist völlig anders als sein Vorgänger und muss in jeder Hinsicht Erneuerung bringen. Welche Neuigkeit bringt die völlig neue Opel Astra?

Für den neuen Astra hat sich Opel ein ehrgeiziges Ziel gestellt: allen Luxus und alle Innovationen eines Luxus-Geschäftswagens in die Mittelklasse zu bringen. Um dieses Ziel zu erreichen, hat Opel ein ausgezeichnetes Vorbild im Haus: den Insignia. Dieses Auto hat vor genau einem Jahr den Geschäftswagen-Markt auf den Kopf gestellt. Durch mehr Luxus und eine hochwürdige Ausstrahlung bietet es mehr als manche Konkurrenz.

Es fängt mit der "Entwurfssprache" des Insignia an. Obwohl der Insignia nicht mehr als ein mittelgroßer Geschäftswagen ist, hat dieser Favorit bei Fahrern eines Leasingautos die Ausstrahlung einer Direktionslimousine.

Der Astra ist aber kein "kleiner Insignia" geworden. Der Astra ist als sportlicher und praktischer Mittelklassewagen gedacht und wurde nur durch den Insignia inspiriert. Der Astra hat eine flotte, moderne Ausstrahlung mit schicken Akzenten. Der Grill ist niedrig und breit, damit das Auto wichtig aussieht. Das

Linienspiel wird durch den Chrom-Rahmen der Seitenfenster betont.



Interieur

Setzen Sie sich in den Astra, und es ist sofort klar, was Opel mit "Demokratisierung der Technik" meint. Der

Aufbau des Armaturenbretts lässt überhaupt nicht an ein einfaches, kompaktes Auto denken.

Die Frontscheibe ist nachdrücklich vorn platziert, um ein größeres Raumgefühl zu schaffen. Auch das Armaturenbrett liegt extra weit vorne und gibt damit vorn mehr Bewegungsspielraum.

Gemessen am vorherigen Astra ist die neue Generation 17 Zentimeter länger, und auch der Radstand ist 7 Zentimeter größer. Damit steht der Astra genau zwischen dem Corsa und dem Insignia. Die zusätzlichen Zentimeter schaffen hinten und vorne vollauf Platz. Auch mit einem großen Fahrer bleibt auf dem Rücksitz genug Platz für Erwachsene.



Die Vordersitze wurden vom Insignia übernommen, nur der Bezug ist anders. Für ein Auto in dieser Klasse bietet der Astra daher einen geräumigen Sitz, und das alleine gibt einem schon das Gefühl, eine höhere Klasse zu fahren.

Ergonomie

Das Besondere beim Interieur sind die vielen Ablagefächer. In der Regel wird freier Raum Ablage benutzt, beim Astra sind jedoch die Ablagefächer von Anfang an geplant. Im Mitteltunnel sind ein USB-Anschluss (funktioniert auch mit iPod!), ein AUX-Eingang und eine 12-Volt-Steckdose zu finden, um tragbare Player und/oder Telefone anzuschließen. Sehr bequem sind die Fächer, um zum Beispiel ein Telefon oder ein Navigationssystem sicher aufzubewahren.

Ein durchdachtes Detail sind die Luftgitter, mit welchen nicht nur eingestellt werden kann, wie viel Luft ins Auto geblasen werden soll, sondern auch, ob der Luftstrom konzentriert oder diffus sein soll.

Der Kofferraum ist mit einem in der Höhe verstellbaren Boden ("FlexFloor") ausgestattet. Mit dem "doppelten Boden" in der niedrigsten Stellung bietet der Astra maximalen Gepäckraum, doch das Ein- und Ausladen wird dann wegen der hohen Hebeschwelle schwieriger. Deswegen kann für das Laden schwererer Teile der Boden hochgebracht werden, dann fällt die Hebeschwelle (auf Kosten von Laderaum) weg. Unter dem Boden entsteht dann ein Fach, in welchem empfindliches Gepäck getrennt von schwerem Gepäck geladen werden kann.

Ausrüstung

Obwohl der Innenraum gut und durchdacht genutzt wird, ist das nicht der einzige Punkt, in welchem sich der Astra von der Konkurrenz unterscheidet. Was den Astra besonders macht, ist die fortschrittliche Technik. Sämtliche erneuerte Elektronik des Insignia ist auch im Astra verfügbar. Während der Insignia bereits Vorsehungen bietet, die im geschäftlichen Segment einzigartig sind, macht das der Astra nochmal auf besondere Art!

Die wichtigste Neuigkeit ist das "Opel Eye". Das ist eine Kamera in der Windschutzscheibe, die Verkehrszeichen abliest. In einem Display zwischen Tachometer und Drehzahlmesser erscheinen als Gedächtnisstütze die geltende Höchstgeschwindigkeit oder zum Beispiel eine Meldung zum Überholverbot.

Das Navigationssystem "DVD 8000" verfügt über einen eingebauten Reiseführer, womit auf dem Farbdisplay sogar Bilder und Details über Sehenswürdigkeiten abrufbar sind.



FlexFix

Eine ganz andere Erneuerung ist "FlexFix"

Die Schwierigkeit bei der Entwicklung des FlexFix war, dass die Hinterradfederung im Wege war. Die Lösung wurde in einer wesentlich kompakteren Hinterradfederung gefunden, die sich während der Entwicklung sogar als besser erwiesen hatte als ein traditionelles Exemplar! Dank dem so genannten "Watt-Link" bleiben die Räder in einer Kurve gerade auf dem Asphalt stehen. Das erhöht sowohl den Komfort (kein Geräusch von quietschenden Reifen) als auch die Griffbarkeit.



Straßenlage

Eine andere Entwicklung ist "FlexRide", und auch das hat man vom Insignia mitgenommen. Ein Computer erkennt den Fahrstil des Fahrers. Wenn der Fahrer zu schnell fährt, macht der Computer die Lenkung direkter, und die Reaktion auf das Gaspedal wird bedachtsamer. Bei einem ruhigen Fahrstil wird die Straßenlage entsprechend angepasst, um mehr Komfort zu bieten. Der Unterschied zwischen beiden ist in der Praxis aber sehr gering.

Weil es ein Auto ist, das das große Publikum ansprechen soll, hat sich Opel nicht für einen sportlichen oder komfortablen Charakter entschieden. Statt dessen hat Opel versucht, die bestmögliche Kombination aus beidem zu bieten, und durch den "FlexRide" ist das gelungen.



Im Vergleich mit dem vorherigen Astra ist die Straßenlage spürbar besser geworden. Auf beschädigter Straßendecke ist das Auto leiser und komfortabler, bei hoher Geschwindigkeit ist der neue Astra schärfer und geeigneter. Im Vergleich mit der direkten Konkurrenz ist der Unterschied aber nicht so groß, wie Opel uns glauben lassen möchte.

Diesel

Zu der Zeit, als dieser Artikel geschrieben wurde, wurde der Astra mit vier Benzinmotoren und vier Dieselmotoren angeboten. Auch hier wird nicht nachdrücklich auf Sportlichkeit oder einen niedriger Verbrauch Wert gelegt, statt dessen möchte Opel die beste Kombination aus beidem bieten.

Zunächst wurde mit dem 2.0 Liter Dieselmotor gefahren. So wie viele Bestandteile wurde auch dieser vom Insignia übernommen. Obwohl der Astra viel kleiner ist als der Insignia, ist der "2.0 CDTi" im Astra nur sparsamer und kaum schneller. Das optionale Automatikgetriebe funktioniert gut, schaltet aber sicher nicht unmerklich.

1.4 Turbo

Die meisten Testkilometer wurden mit dem ganz neu entwickelten 1.4 Liter Turbomotor gefahren. Der Vorteil eines Turbos besteht darin, dass der relativ kleine Motor viel leistet und doch sehr sparsam ist. Die Opel-Kraftquelle ist gut für 140 PS / 200 Nm und sollte trotzdem im Stande sein, 17 Kilometer mit nur einem Liter Benzin zurückzulegen. Trotz aller Bemühungen um einen niedrigen Verbrauch fehlen ein Start-/Stopp-System oder ein Schaltindikator.

Mit einem ruhigen Fahrstil ist der Astra 1.4 Turbo sehr leise. Außerdem ist schon bei niedriger Drehzahl viel Zugkraft verfügbar, damit das Auto sich für sparsames Fahren eignet. In der Praxis ist das Auto aber nicht so sparsam wie Opel verspricht. Mit einem ausgesprochen ruhigen Fahrstil kam der durchschnittliche Verbrauch (in der Stadt und auf Landstraßen) auf 1 Liter pro 16,4 Kilometer.



bleibt Opel bei seiner Erfolgsformel: Erneuerung. ■

Auf der Autobahn fällt der Astra 1.4 Turbo durch das hohe Maße an Komfort auf. Weil die Drehzahl angenehm niedrig bleibt, leistet das Auto gefühlsmäßig sehr leicht. Bei 100 km/h bleibt die Nadel des Drehzahlmessers etwas unter den 2.000 rpm, bei 120 km/h sind es etwa 2.500 rpm. Auch bei viel höheren Reisegeschwindigkeiten (170 km/h) werden ganz leicht beibehalten. Damit ist Opels Plan gelungen: Der Astra bringt tatsächlich den Komfort eines Luxusautos in die Mittelklasse.

Fazit

Während viele neue Autos mehr eine Evolution als eine Revolution sind, weiß der Opel Astra sich in vielen Bereichen zu erneuern. Das beschränkt sich nicht nur auf die Formgebung, sondern auch auf die Ergonomie. Dazu gehören große, äußerst komfortable Sitze, sehr viel Laderaum im Interieur und ein kluger, integrierter Fahrradträger.

Die Ausrüstung ist durchaus erneuert. Das "Opel Eye" liest Verkehrszeichen und macht es dem Fahrer in unbekannter Umgebung einfacher. "FlexRide" sorgt dafür, dass das Auto sich schnell an einen sportlichen oder entspannten Fahrstil anpasst.

Wie von einem modernen Auto erwartet werden darf, sind die Motoren stark und doch sparsam. Die Dieselmotoren sind leise, aber etwas charakterarm. Namentlich der 1.4 Liter Turbomotor ist empfehlenswert. Er ist lebendig und flott wenn gewünscht, eignet sich aber genau so einfach für einen ruhigen und sparsamen Fahrstil. Eigentlich



Technische Daten

Opel Astra (2009 - 2015) 1.4 Turbo Sport

Maße und Gewichte



Länge x Höhe x Breite	442 x 181 x 151 cm
Radstand	269 cm
Leergewicht	n.b.
Anhänger	n.b.
Bremsgewicht Anhänger	n.b.
Tankinhalt	56 l
Gepäckraum	370/1235 l
Reifen	225/45R18

Motor und Leistung



Motorinhalt	1364 cc
Zylinder / Ventile	4/
Max. Leistung	140 PS @ 4900 U/min
Drehmoment	200 Nm @ 1850 U/min
Antrieb	vordere Räder
Beschleunigung 0 - 100 km/h	9,7 Sek.
Höchst- geschwindigkeit	205 Km/h
Durchschnittlicher Verbrauch	5,9 l / 100 km
Vebrauch Stadt	7,8 l / 100 km
Verbrauch außerhalb der Stadt	4,8 l / 100 km
CO2 Ausstoß	139 gr. / km

Preis

Preis	€ 22.425
Grundpreis	€ 15.900