

---

## Fahrvorstellung Opel Astra: Gut geliftet

Von Jens Meiners

Opel ist im Umbruch, in Zukunft werden die Modelle nicht mehr mit General Motors, sondern mit dem französischen PSA-Konzern entwickelt. Das Volumenmodell Astra basiert noch auf der Delta-Plattform von GM, dennoch hat Opel den Kompaktwagen jetzt noch einmal umfassend überarbeitet. Denn Volkswagen bringt im Spätherbst einen neuen Golf. Da wollen die Rüsselsheimer nicht zurückstehen.

Von außen ist die Überarbeitung relativ zurückhaltend ausgefallen: Nur wenige Details wie der Kühlergrill oder die bulliger wirkende Frontschürze unterscheiden den Astra von den bisher gebauten Versionen. Nach wie vor steht der kompakte Opel sportlich-elegant und kompakt auf der Straße, wobei die fünftürige Version viel straffer wirkt als die Kombi-Variante, die andererseits bei nur 1000 Euro Aufpreis mit einem enormen Gepäckraum von 540 bis zu 1630 Litern winkt.

Opel hat das Motorenprogramm erheblich gestrafft. Die Vierzylinder sind entfallen, es gibt nur noch Drei-Zylinder-Motoren: Einen 1,5-Liter-Diesel mit 105 oder 122 PS, einen 1,2-Liter-Turbo-Ottomotor mit 110, 130 oder 145 PS, und einen 1,4-Liter-Ottomotor mit 145 PS. Zwei Ottomotoren mit der gleichen Leistung sind ein Kuriosum; die hubraumstärkere Variante ist an eine stufenlose Automatik zwangsgekoppelt. Liebhaber des automatischen Schaltens können außerdem beim stärkeren Diesel eine neunstufige Automatik hinzuwählen. Alle anderen Versionen kommen mit Sechs-Gang-Handschaltung.

Wir sind die beiden Automatik-Modelle besonders ausgiebig gefahren. Der 1,5-Liter-Diesel harmoniert gut mit der Neun-Gang-Automatik, er könnte jedoch etwas spontaner ansprechen; von überschäumendem Temperament kann keine Rede sein. Dafür wird viel geschaltet, mit ungewöhnlich kleinen Drehzahlsprüngen. Die neun Übersetzungen wollen ausgenutzt sein. Das Motorengeräusch ist zurückhaltend.

Angenehm fanden wir den 1,4-Liter-Ottomotor: Das dreizylindertypische Knurren und Pochen ist hier verhalten sportlich abgedämpft, und der Motor spricht relativ agil an – trotz der stufenlosen Automatik, die konzeptbedingt träger agiert als ein Wandlerautomat oder gar ein Doppelkupplungsgetriebe, wie es etwa Volkswagen anbietet.

So angenehm sich beide Varianten fahren: Etwas mehr Leistung wäre nicht schlecht. Vor dem Facelift reichte das Leistungsspektrum bis 200 PS, und beim Vorgängermodell waren es sogar 280 PS. Man muss schon weit in die Opel-Historie zurückgehen, um eine Vorgängerbaureihe zu finden, die schwächer motorisiert war. Seit Opel 1988 den Kadett GSI 16V lancierte, gab es in dieser Klasse immer mehr Leistung als heute. Hoffentlich geht es in Zukunft in diesem Punkt wieder zurück in die Vergangenheit.

Immerhin fährt sich der neue Astra so gutmütig wie komfortabel. Das Fahrverhalten gibt keine Rätsel auf, im Grenzbereich schiebt er leicht über die Vorderräder. Die Lenkung arbeitet ausreichend präzise, und die Bremse verkauft sich etwas unter Wert: Druckpunkt und Bremsgefühl sind ein wenig diffus.

Da lässt man es lieber gleich etwas gemütlicher angehen und schaut sich im Interieur um. Dabei fällt auf, dass in Opel-typischer Weise reichlich elektronische Helferlein und Assistenzsysteme geboten werden. Die Rückfahrkamera ist besser geworden, und die Instrumente sind teilweise digitalisiert. Nur wer ganz genau hinsieht, bemerkt das leichte Zucken des digitalen Zeigers, wenn er über die Skala streicht.

---

Insgesamt würden wir uns etwas hochwertigere Materialien wünschen. Im unteren Bereich wird viel Hartplastik verwendet, und die wulstige Plastikumrandung des Innenspiegels passt eigentlich auch nicht mehr in ein modernes Auto dieser Klasse. Ein hübsches Element sind die augenzwinkernden „Easter Eggs“ – etwa der in Kunststoff geprägte Haifisch im Cupholder.

Wo es darauf ankommt, hat Opel richtig vorgelegt: Bei der rekordverdächtigen Aerodynamik – der cW-Wert liegt bei nur 0,26 – und beim Verbrauch: Die verbrauchsgünstigsten Diesel stoßen lediglich 94 Gramm CO<sub>2</sub> pro 100 Kilometer aus, die besten Ottomotoren liegen bei 99 Gramm. Hinzu kommt: Die Benziner erfüllen bereits die extrem strenge Emissionsnorm 6d. Keine schlechte Leistung bei einem Einstandspreis von nur 19 990 Euro. (ampnet/jm)

#### Daten Opel Astra 1.2 DI

Länge x Breite x Höhe (m): 4,37 x 1,87 x 1,49  
Radstand (m): 2,66  
Motor: R3-Benziner, 1199 ccm, Turbo, Direkteinspritzung  
Leistung: 81 kW / 110 PS bei 4500 U/min  
Max. Drehmoment: 195 Nm bei 2000-3500 U/min  
Systemleistung: 100 kW / 136 PS  
Höchstgeschwindigkeit: 200 km/h  
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 10,4 Sek.  
WLTP-Durchschnittsverbrauch: 4,3 Liter  
Effizienzklasse: A  
CO<sub>2</sub>-Emissionen: 99 g/km (Euro 6d)  
Leergewicht / Zuladung: min. 1280 kg / max. 525 kg  
Kofferraumvolumen: 370–1210 Liter  
Max. Anhängelast: 1220 kg  
Wendekreis: 11,1 m  
Bereifung: 195/65 R 15  
Luftwiderstandsbeiwert: 0,26  
Basispreis: 19 990 Euro

---

## Bilder zum Artikel



Opel Astra.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel

---



Opel Astra.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel

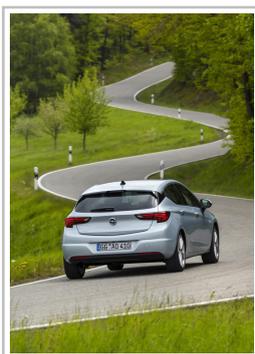
---



Opel Astra Sports Tourer.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel

---



Opel Astra.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel

---



Opel Astra.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel

---



Opel Astra.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel



Opel Astra Sports Tourer.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel



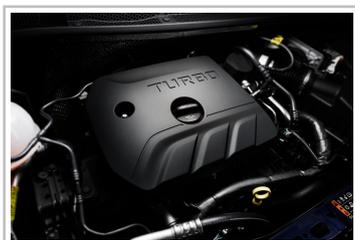
Opel Astra Sports Tourer.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel



Opel Astra Sports Tourer.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel



Dreizylinder im Opel Astra.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel