

Pressepräsentation Opel Astra: Quantensprung?

Von Peter Schwerdtmann

Quantensprung - das ist ein großes Wort für ein kompaktes Auto. Aber so viel darf man heute schon feststellen: Mit dem neuen Astra wird Opel einen großen Schritt nach vorn kommen, auch wenn er in Länge, Breite und Höhe weniger zu bieten hat als sein Vorgänger. Doch bringt die neue Architektur mehr Raum für Passagiere und Gepäck und der Leichtbau weniger Gewicht. Das, die neuen Antriebe und Infotainment plus Vernetzung schaffen einen erstaunlich großen Vorsprung vor dem bisherigen Astra.

Weniger Gewicht - das bedeutet einen Zugewinn an Agilität, weil nicht mehr so viel Masse bewegt werden muss. Allein die Rohkarosse wiegt 77 Kilogramm weniger, und das neue Fahrwerk bringt noch einmal 50 Kilogramm, weil mit dem neuen Kampfgewicht auch kleine, leichtere Bauteile verwendet werden können. Zusammen mit viel Feinarbeit summiert sich das auf bis zu 200 Kilogramm, mindestens aber zu minus 120 Kilogramm. So kann der neue Astra auf 19-Zoll-Räder verzichten. 18-Zoll sind das Maximum.

„Auch 18 Zoll sehen gut aus, wenn die Proportionen stimmen“, versucht Kurt Beyer, der Chef-Designer, von vornherein zu beruhigen. Und er hat recht. Das zeigt er, wenn er vor dem Astra steht und die Muskeln anspannt wie Popeye nach der Dosis Spinat, um zu zeigen, dass es nicht um optische Masse, sondern um ein muskulöses, durchtrainiertes Äußeres geht. Der neue Astra wirkt weniger ausgeplustert, aber breit, standfest, dynamisch und drahtig. Dass die neue Form auch noch windschlüpfig ist, gehört heute schon fast dazu: Luftwiderstandsbeiwert 0,285, ein guter Wert für einen Kompakten.

Auch im Innenraum wird der Sprung nach vorn sichtbar. Die Armaturentafel schwingt sich von Türverkleidung zu Türverkleidung, nach oben begrenzt von einer Wrap-around-Kante. Weiche Materialien, ein die Breite betonendes Zierteil, die Instrumente im Blickfeld des Fahrers, der Bildschirm für Infotainment auf derselben Augenhöhe, der kurze Schaltknüppel auf der Mittelkonsole - alles soll unmissverständlich darauf hinweisen, dass der Astra nicht nur dynamischer aussieht, sondern sich gewiss auch so

fährt.

Diese Erwartung wird aber erst zur Gewissheit werden, wenn wir nach der IAA – Weltpremiere auf der Messe am 15. September – alle Motoren kennengelernt haben. Der Astra wird sich bei der komplett neuen Motoren-Generation bedienen, zunächst mit einem Benzinmotor (1.0 Ecotec-Dreizylinder-Turbo mit 77 kW / 105 PS) und dem bereits bekannten 1.6 CDTI mit 81 kW / 110 PS bzw. 100 kW / 136 PS. Später wird ein 1.4-Ecotec-Vierzylinder-Turbo mit 110 kW / 150 PS folgen.

Wir hatten das Privileg, den 1,0-Liter-Dreizylinder mit 998 ccm und 105 PS in einem Astra-Prototyp zu fahren. Selbst in dieser Einstiegsversion schwingt der Astra sich zu einem bemerkenswert flotten Fahrverhalten auf, was auf der einen Seite am recht hohen Drehmoment von 170 Newtonmetern und auf der anderen Seite an dem breiten Drehzahlband (1800 bis 4250 Umdrehungen pro Minute) liegt, in dem das Moment abgerufen werden kann. Für den Rest des bemerkenswerten Unterschieds zu Vorgänger sind das neue Fahrwerk mit geringerer Untersteuerneigung und eben das geringere Gewicht zuständig: Leergewicht keine 1300 Kilogramm.

Zwei Technologiepakete verdienen es, aus dem breiten Angebot an Neuheiten hervorgehoben zu werden. Eines ist das Infotainment-System, das auch einen Internet-Hotspot bereitstellen kann und das Opel-Onstar-System für 490 Euro Aufpreis. Dahinter steht ein Assistenzangebot, das nicht nur den automatischen Notruf und andere automatisierte Hilfestellungen wie die Ortung des gestohlenen Autos bereitstellt, sondern auch einen Menschen am anderen Ende der Mobilfunkverbindung anbietet, der unterstützen kann und Zugriff auf viele Datenbanken hat. Wer das alles nicht jeden Tag nutzen will, kann sich über eine „Privacy“-Taste auch unsichtbar machen.

Das andere Technologiepaket verschafft einem ebenfalls einen besseren Durchblick. Für 1150 Extra-Euro bietet Opel ein Lichtpaket an, das bisher nur in gehobenen Klassen zu einem deutlich gehobeneren Preis angeboten wird: LED-Matrix-Licht; genauer: „Intellilux LED Matrix Licht“. Der Unterschied bei der Ausleuchtung zwischen LED- und Xenon-Scheinwerfern ist etwa so groß wie der bei Halogen- und Xenon-Licht. Obendrauf kommt nun noch die Matrix-Technologie, bei der entgegenkommende und vorausfahrende Fahrzeuge ausgeblendet werden. Sie sehen nur das Abblendlicht, während das eigene Fahrzeug außerhalb von Ortschaften ständig mit Fernlicht fahren kann. Den Sicherheitsvorteil durch ein früheres Erkennen von Hindernissen bewertet Opel mit 1,3 bis 1,8 Sekunden, was bei 80 km/h eine Strecke von 30 bis 40 Metern bedeutet – ein Zugewinn, der lebensrettend sein kann, aber mit Sicherheit beruhigt.

Quantensprung? Opel hat mit dem neuen Astra eine Neukonstruktion mit komplett neuer Architektur, neuen Antrieben und zeitgemäßer Konnektivität auf die Räder gestellt, der einen anderen Charakter mitbringt. Dieser Astra ist schlanker, jünger und temperamentvoller. So, wie der Astra heute in Rüsselsheim vor uns stand und wie wir von unserer Bekanntschaft mit dem Prototypen wissen, wird deutlich: Opel hat einen Riesenschritt getan. Ob das reicht, den Vorsprung des Erzrivalen Golf in Deutschland zu verringern, wird für uns Beobachter eine interessante Frage für die Zukunft sein. Opel hat jedenfalls viel vor. Die Rüsselsheimer wollen zurück auf das Podium im C-Segment. Der Kadett/Astra war dem Wolfsburger in Deutschland schließlich einst dicht auf den Fersen. (ampnet/Sm)

Daten Opel Astra 1.0 Ecotec Direct Injection Turbo Edition

Länge x Breite x Höhe (in m): 4,37 x 1,81 (mit Spiegeln 2,04) x 1,49

Radstand (m): 2,66

Motor: R3-Benziner, 998 ccm, Turbo, Direkteinspritzung

Leistung: 77 kW / 105 PS bei 5500 U/min

Max. Drehmoment: 170 Nm von 1800 - 4250 U/min

Höchstgeschwindigkeit: 200 km/h

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 11,2Sek.

ECE-Durchschnittsverbrauch: 4,4 - 4,3 Liter

CO₂-Emissionen: 102 - 99 g/km (Euro 6)

Effizienzklasse: A

Luftwiderstandsbeiwert: 0,285

Leergewicht / Zuladung: min. 1263 kg / max. 517 kg

Kofferraumvolumen: 370 - 1210 Liter

Max. Anhängelast: 1220 kg

Wendekreis: 11,1 m

Räder / Reifen: 6,5 J x 16 / 205/55 R 16

Preis: 19 010 Euro

Bilder zum Artikel



Opel Astra.



Opel Astra.



Opel Astra.



Opel Astra.



Opel Astra.



Opel Astra.



Opel Astra.



Opel Astra.



Opel Astra.



Opel Astra.



Opel Astra.



Opel Astra.



Opel Astra.



Intellilink im Opel Astra.



Opel Astra.



Opel Astra mit Voll-LED-Matrix-Licht.



Opel Astra.
