
Praxistest Opel Astra Sports Tourer: Immer rein damit

Von Guido Borck, cen

Geht es beim Opel Astra um die Karosserievariante, fällt die Entscheidung meist praxisorientiert aus. So liegt der Kombi mit der Bezeichnung Sports Tourer in der Gunst der Kunden ganz weit vorne. Rund zwei Drittel aller Astra-Käufer geben ihm den Vorzug. Mit einem Einstiegspreis von 26.610 Euro kostet er 1100 Euro mehr als der klassische Fünftürer.

Der 4,64 Meter lange Kombi hat neben einem um 5,7 Zentimetern verlängerten Radstand natürlich reichlich Platz fürs Gepäck. Der quaderförmige Kofferraum schluckt ordentliche 597 Liter. Nach dem Umklappen der serienmäßig dreigeteilten Rücksitzlehnen sind es bis zu 1634 Liter, die es locker mit einer sperrigen Waschmaschine aufnehmen. Auch das Hineinwuchten von noch schwereren Gegenständen gelingt recht einfach, da die Ladekante mit gerade einmal nur 66 Zentimetern angenehm niedrig und rückenfreundlich ausfällt. Optisch kaschiert der Sports Tourer jedoch seine Transporter-Gene und hinterlässt mit seiner dynamischen Formensprache einen richtig schicken Eindruck.

Auch der Auftritt im Innern wirkt gelungen. Den Fahrer erwarten zwei große Zehn-Zoll-Displays, die scheinbar zu einer Einheit verschmolzen sind und sich nach eigenem Gusto personalisieren lassen. Lobenswert: Am mittig platzierten Touchscreen können viele Funktionen noch über herkömmliche Schalter bedient werden. Daher lassen sich die Klimaanlage oder etwa die Sitzheizung mit einem einfachen Tastendruck aktivieren, ohne dass wie bei manch anderem Mitbewerber, ständig auf dem Infotainmentbildschirm herumgedaddelt werden muss. Dadurch erweist sich die Bedienung im Astra als intuitiv und einfach. So soll es auch sein.

Großes Head-up-Display

Okay, das Multimediasystem könnte beim Start etwas flotter reagieren, jedoch glänzt es mit einer schnellen Navi-Routenberechnung und einer gut funktionierenden Online-Sprachsteuerung. Auch das beim Testwagen serienmäßige Head-up-Display (Ultimate-Ausstattung) gefällt. Es ist riesengroß und spiegelt alle relevanten Infos direkt auf die Windschutzscheibe. Bei manch anderem kompakten Mitbewerber dient hierzu nur ein mickriges Plastik-Scheibchen. Lob erntet der Rüsselsheimer darüber hinaus für seine Aktiv-Sitze vorne. Das von der Aktion Gesunder Rücken mit dem AGR-Siegel ausgezeichnete Mobiliar passt sich mitsamt einer ausziehbaren Oberschenkelaufklappung auf nahezu jede Körpergröße perfekt an. Auf Wunsch lassen sich die angenehm gepolsterten Vordersitze belüften und beheizen. Darüber hinaus gibt es auch eine Massagiefunktion, die den Fahrer und Beifahrer auf ihrer Reise wohltuend durchknetet. Allerdings muss die wohltuende Knetkur erst im Untermenü des Touchscreens gefunden werden, um sie aktivieren zu können.

Dafür gibt es an den verwendeten Materialqualität nichts zu bekritteln, die mit vielen aufgeschäumten Oberflächen rund ums Cockpit stimmig wirkt. Ordentlich ist auch die Verarbeitung beim Opel, und mit seinen vielen Ablagemöglichkeiten beweist der Astra einen hohen Alltagsnutzen. Für den täglichen Kleinkram stehen insgesamt 30 Liter Stauraum bereit. Zudem gibt es in der Mittelkonsole drei verschließbare Fächer, die vor fremden Blicken schützen. Licht und Schatten herrscht dagegen beim Platzangebot: Vorne vermittelt der Sports Tourer ein angenehmes Raumgefühl mit guter Bewegungsfreiheit, hinten fällt die Kniefreiheit für große Mitreisende jedoch recht knapp aus.

Bei Nachtfahrten zeigt sich das Intellilux-Pixel-Licht als hoher Sicherheitsgewinn. Gemeint sind die sehr guten Matrix-LED-Scheinwerfer beim Astra, die mit 168 LED-Elementen die

Umgebung besser ausleuchten. Das mit einer Abbiegefunktion ausgerüstete LED-Licht glänzt in der Stadt mit einem gleichmäßig hellen Abblendlicht. Außerorts ist der Opel dagegen meist mit Fernlicht unterwegs, ohne andere Verkehrsteilnehmer zu blenden. Verkehrs- oder Ortschaftschilder werden vom adaptiven Licht darüber hinaus gezielt angestrahlt, damit man sie leichter erkennen kann. Leider sind die vorbildlichen Matrix-LED-Scheinwerfer jedoch nur in der gehobenen Ausstattung serienmäßig an Bord.

Lebendiger Dreizylinder

Unter der Haube des getesteten Sport Tourer arbeitet ein Dreizylinder-Benziner, der aus nur 1,2-Litern Hubraum kräftige 130 PS entwickelt. Dank Turboaufladung bietet der Dreier ein Drehmoment von 230 Newtonmetern, das schon bei frühen 1750 Umdrehungen bereitsteht. Dementsprechend flott legt der Astra los und hängt lebendig am Gas. Das ebenfalls im Testwagen eingebaute Automatikgetriebe braucht zwar beim Anfahren manchmal etwas Zeit um sich zu sortieren, wechselt aber anschließend weich und komfortabel durch die acht Wandler-Fahrstufen. Bei Bedarf spurtet der Kombi in 9,9 Sekunden auf Tempo Hundert und erreicht eine Höchstgeschwindigkeit von 210 km/h.

Den angegebenen Normverbrauch von nur 5,7 Liter schafften wir in der Praxis jedoch nicht. Der Turbo-Benziner genehmigte sich im Schnitt 7,2 Liter. Das könnte weniger sein. Alternativ gibt es den Astra aber auch als Diesel, oder Plug-in-Hybrid mit einer Leistung von 180 beziehungsweise 225 PS. Zum Sommer wird der Rüsselsheimer außerdem noch mit 115 kW (156 PS) auch rein batterieelektrisch stromern.

Aber zurück zu unserem Astra, der mit einer ausgewogenen Fahrwerksabstimmung glänzt. Dank straffer Auslegung sowie einer präzisen Lenkung nimmt der Sports Tourer Kurven handlich und bietet auf schlechten Straßen noch einen guten Abrollkomfort. Darüber hinaus erweist sich der Opel als ein leises Auto. Hierzu trägt vor allem die beim Astra Ultimate serienmäßige Akustikverglasung bei, die mit einer laminierten Windschutzscheibe sowie ebenfalls laminierten vorderen Seitenscheiben für eine angenehme Ruhe im Innern sorgt. (Guido Borck/cen)

Daten Opel Astra Sports Tourer 1.2 Turbo

Länge x Breite x Höhe (m): 4,64 x 1,86 x 1,48

Radstand (m): 2,73

Antireb: R3-Turbobenziner, 1199 ccm, Direkteinspritzung, Vorderachse, 8-Gang-Aut.

Leistung: 96 kW / 130 PS bei 5500 U/min

Max. Drehmoment: 230 Nm bei 1750 U/min

Höchstgeschwindigkeit: 210 km/h

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 9,9 Sek.

WLTP-Durchschnittsverbrauch: 5,7 Liter

Effizienzklasse: A

CO₂-Emissionen: 128 g/km (Euro 6e)

Testverbrauch: 7,2 Liter

Leergewicht / Zuladung: min. 1421 kg / max. 479 kg

Kofferraumvolumen: 597–1634 Liter

Max. Anhängelast: 1400 kg

Wendekreis: 10,7 m

Bereifung: 225/45 R 17

Basispreis (100 PS): 26.610 Euro

Testwagenpreis: 37.930 Euro

Bilder zum Artikel



Opel Astra Sports Tourer.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Opel



Opel Astra Sports Tourer.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Opel



Opel Astra Sports Tourer.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Opel



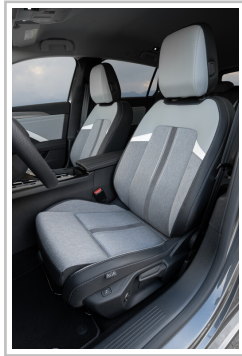
Opel Astra Sports Tourer.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Opel



Opel Astra Sports Tourer.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Opel



Opel Astra Sports Tourer.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Opel



Opel Astra Sports Tourer.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Opel



Opel Astra Sports Tourer.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Opel



Opel Astra Sports Tourer.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Opel



Opel Astra Sports Tourer.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Opel



Opel Astra Sports Tourer.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Opel



Opel Astra Sports Tourer.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Opel



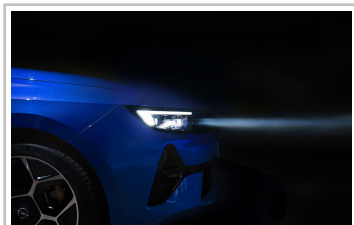
Opel Astra Sports Tourer.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Opel



Opel Astra Sports Tourer.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Opel



Opel Astra Sports Tourer.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Opel
