
Praxistest Opel Astra 1,5 Diesel: Mehr Marathon-Mann als Sprinter

Von Michael Kirchberger, cen

Der Astra gehört zu den dauerhaftesten Baureihen bei Opel. Und zu den erfolgreichsten. Mit ihren Maßen ist die mittlerweile zwölfte Modellgeneration nahezu identisch mit ihrem Vorgänger, die Änderungen bewegen sich im einstelligen Millimeterbereich, nur der Radstand hat um 1,4 Zentimeter zugelegt. Neben dem Vorzeigemodell, dem Plug-in-Hybrid, gibt es weiter einen Diesel im Programm. Das ist erfreulich, denn wer vorzugsweise Langstrecke fährt oder den Weg zur Tanke nicht zu oft antreten will, ist mit dem 1,5-Liter-Selbstzünder bestens bedient. 33.530 Euro kostet der so motorisierte Astra in der umfangreichen Elegance-Ausstattung.

Mit der neuen Formensprache hat sich Opels Bestseller weit nach vorn geschoben. Seine Frontpartie ähnelt dem knackigen Mokka, die Bügelfalte auf der Motohaube, einst vom GM-Designer Adam Smith eingeführt, gibt ihm optischen Schwung. Die Silhouette spielt mit der dritten Dimension, hinter dem Golf braucht er sich nicht zu verstecken. Das gilt noch mehr für den Innenraum. Denn der bietet zumindest auf den vorderen Plätzen überdurchschnittlich viel Platz, vor allem die Kopffreiheit werden auch Hünen zu schätzen wissen. Uns erfreut aber auch das schlanke Armaturenbrett mit seinen erfreulicherweise noch vorhandenen Schaltern und Reglern. Was bei VW gerade im Dunkeln zu vagem Umhertasten auf den Touchscreens und Slidern gerät, gelingt im Astra auf den ersten Griff.

Gut, ganz ohne Digitalisierung kommt auch der Opel nicht mehr aus. Aber die Bedienung bleibt beherrschbar, dies sollte ja wohl das oberste Gebot der Designer sein. Von den Rundinstrumenten klassischer Couleur hat sich die Kompaktklasse mit dem Modellwechsel verabschiedet, auf dem Monitor hinter dem Lenkrad wird alles digital oder quasi-analog angezeigt. Auf dem mittleren Monitor, der sanft dem Fahrer zugeneigt ist, lassen sich die wesentlichen Funktionen mit Direktwahltasten zusätzlich zu den Schaltern am Lenkrad steuern. Die passende Sitzposition ist ebenso schnell wie angenehm zu finden, die konturierten Sessel tragen das AGR-Symbol und halten auch bei langen Fahrten frisch.

Im Fond geht es enger zu, drei Personen kommen nur knapp unter, aber auch zwei Mitfahrer müssen nach dem Einsteigen erstmal Füße und Knie sortieren. Immerhin ist auch hinten die Kopffreiheit in Ordnung. Reichlich Platz gibt es im Kofferraum. 422 bis 1559 Liter lassen sich verstauen, ein solides Einlegebrett mit eleganter Verkleidung macht den Frachtraum eben. Bekommt er eine Anhängerkupplung (775 Euro), darf dieser Astra 1550 Kilogramm ins Schlepp nehmen. Das reicht für einen Mittelklasse-Caravan oder auch ein respektables Motorboot.

Der Diesel stemmt satte 300 Newtonmeter Drehmomentspitze bei 1750 Umdrehungen in der Minute. Und das bei nur 1,5 Litern Hubraum. Die Fahrleistungen sind jedoch nicht sonderlich beeindruckend, das serienmäßige Automatikgetriebe knabbert an den Kräften und so dauert es vergleichsweise lange 10,6 Sekunden, bis der Kompaktwagen aus dem Stand die 100-km/h-Marke erreicht hat. Immerhin gilt es, stattliche 1,42 Tonnen in Fahrt zu bringen. In Sachen Höchstgeschwindigkeit gibt er sich dagegen keine Blöße, 209 km/h sind möglich. Die Maschine arbeitet laufruhig und unaufgeregt, das spiegelt nicht zuletzt der Verbrauch wieder. 4,8 Liter Treibstoff auf 100 Kilometer ergab unsere Berechnung, 0,1 Liter weniger als der Normwert angibt. Bei einem Tankvolumen von 52 Liter sind so mehr als 1000 Kilometer Reichweite möglich. Der Diesel-Astra ist also kein Sprinter sondern eher der Marathon-Mann, dem die Puste so schnell nicht ausgeht.

Die Fahreigenschaften sind standesgemäß, der Opel lässt sich kaum aus der Spur bringen und umrundet die Kurven mit stoischer Gelassenheit. Die Lenkung gibt dabei zuverlässige Rückmeldungen von der Fahrbahn und die Bremsen erweisen sich als überaus standfest. Nur der Federungskomfort gehört nicht zur Schokoladenseite des

Astra, Bodenwellen nimmt er noch zufriedenstellend, Asphaltflicken oder gar Kanaldeckel quitiert er mit unwilligem Ruckeln.

Am Ende überzeugt der Opel mit der Summe seiner Eigenschaften. Bestens ausgestattet, mit guten Fahreigenschaften und einem äußerst sparsamen Verbrauch macht er uns die Abkehr vom Verbrennungsmotor einmal mehr schwieriger. Für alle anderen mag der rein elektrisch angetriebene Astra, der im Lauf dieses Jahres erscheinen soll, die glückselig machende Alternative sein. (Michael Kirchberger/cen)

Daten Opel Astra 1,5 Diesel Elegance

Länge x Breite x Höhe (m): 4,37 x 1,86 x 1,86
Radstand (m): 2,68
Antrieb: R4-Diesel, 1498 ccm, FWD, 8-Gang-Aut.
Leistung: 96 kW (130 PS) bei 3750 U/min
Max. Drehmoment: 300 Nm bei 1750 U/min
Höchstgeschwindigkeit: 209 km/h
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 10,6 Sek.
WLTP-Durchschnittsverbrauch: 4,3 Liter
Testverbrauch: 4,8 Liter
Tankinhalt: 52 Liter
CO₂-Emissionen: 129 g/km (Euro 6)
Leergewicht / Zuladung: min. 1424 kg / max. 498 kg
Anhängelast: 1550 kg
Kofferraumvolumen: 422–1559 Liter
Wendekreis: 10,5 m
Preis: 33.450 Euro
Testwagenpreis: 34.800 Euro

Bilder zum Artikel



Opel Astra.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Opel



Opel Astra.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Opel



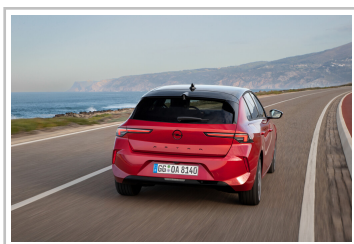
Opel Astra.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Opel



Opel Astra.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Opel



Opel Astra.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Opel



Opel Astra.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Opel



Opel Astra.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Opel



Opel Astra.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Opel



Opel Astra.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Opel



Opel Astra.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Opel



Opel Astra.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Opel



Opel Astra.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Opel
