



Foto: GM Company

Aus eins mach' zwei | Der neue Astra startet als Fünftürer, ab Anfang nächsten Jahres rollt für nur 840 Euro Mehrpreis auch der Kombi Sports Tourer auf die Straßen

Wichtige Versionen | Opel Astra

1.6 CDTI Start/Stop **ab 18.118 Euro**
 R4/1.598 cm³ | 81 kW/110 PS | 300 Nm/1.750 – 2.000 U/min | 6-Gang | 11,0 s | 195 km/h | 3,5 – 3,4 D | 93 – 90 g/km

1.6 CDTI Start/Stop **ab 19.496 Euro**
 R4/1.598 cm³ | 100 kW/136 PS | 320 Nm/2.000 – 2.250 U/min | 6-Gang | 9,6 s | 205 km/h | 3,9 – 3,7 D | 103 – 99 g/km

1.4 Ecotec Start/Stop **ab 16.471 Euro**
 R4/1.399 cm³ | 92 kW/125 PS | 230 Nm/2.000 – 3.500 U/min | 6-Gang | 9,5 s | 205 km/h | 5,1 – 4,9 S | 117 – 114 g/km

1.4 Ecotec Start/Stop **ab 17.521 Euro**
 R4/1.399 cm³ | 110 kW/150 PS | 230 Nm/2.000 – 4.000 U/min | 6-Gang | 8,5 s | 215 km/h | 5,1 – 4,9 S | 117 – 114 g/km

4.370 x 1.809 x 1.485 mm | 370 – 1.210 Liter

Wartung: 12 Monate/30.000 km

Effizienzklasse: A+ | A – A+ | B | B

Schadstoffklasse: Euro 6

Haftpflicht/Teilkasko/Vollkasko: 17-18/19-20/20

Garantie: 2 Jahre ohne km-Begrenzung

Preise netto zzgl. Umsatzsteuer

Neuer Anlauf

Fahrbericht | Mit dem neuen Astra möchte Opel frühere Defizite beheben. Eine erste Ausfahrt zeigt: Das klappt sehr gut.

— Der neue Astra K ist ein Quantensprung, meint Opel. Das weckt hohe Erwartungen an den Kompakten. Optisch setzt der neue Astra besonders am Heck Akzente: Während die Front trotz prägnanterer Chromspange Parallelen zum Vorgänger erkennen lässt, wirkt das Heck mit seiner durchbrochenen C-Säule und dem schwebenden Dach nun deutlich eigenständiger – und leichter. Ein Design mit Kalkül, denn der neue Astra soll seinen Gewichtsverlust schon auf den ersten Blick erkennen lassen: Im Vergleich zum übergewichtigen Vorgänger hat er laut Opel 120 bis 200 Kilogramm abgespeckt.

Außen kleiner, innen größer | Aber auch innen hat Opel aufgeräumt. Obwohl 49 Millimeter kürzer und 25 Millimeter niedriger als sein in puncto Raumausnutzung nicht ganz überzeugender Vorgänger, soll er mehr Platz bieten als dieser; zum Beispiel 35 Millimeter mehr Beinfreiheit im Fond oder 22 Millimeter mehr Kopffreiheit für den Fahrer. Tatsächlich zeigte sich der Astra während der Testfahrt innen deutlich luftiger als der Astra J.

Ebenfalls deutlich besser wurde die Bedienung. Opel hat sich nun auch im Astra davon verabschiedet, jede Funktion über eine eigene Taste zu steuern. Anstelle vieler Knöpfe findet der Fahrer in den Versionen Edition, Dynamic und Innovation nun einen

Sieben-Zoll-Monitor vor. Unabhängig davon erweist sich das Cockpit des neuen Astra als gut verarbeitet und übersichtlich gestaltet. Nur an der einen oder anderen Stelle fallen günstige Kunststoffe negativ ins Auge.

Innovationsträger | Neben all diesen Verbesserungen bestückt Opel den Astra K mit vielen Ausstattungs- und Technikinnovationen. So besteht die Motorenpalette ausschließlich aus Aggregaten der neuesten Entwicklungsgeneration: Zur Wahl stehen fünf Drei- oder Vierzylinder-Benziner mit 100 bis 200 PS sowie drei Vierzylinder-Diesel mit 95 bis 136 PS. Letzterer besitzt eine hohe Laufruhe, ist leise und kommt mit kraftvollem Antritt – und er harmoniert sehr gut



Foto: GM Company

Neue Klarheit | Die unübersichtliche Knopfwüste des Vorgängers ist verschwunden

mit dem komfortablen, gleichzeitig aber sehr fahrsicheren Fahrwerk.

Opel unterstreicht den Innovationsanspruch seines Bestsellers aber auch mit weiteren Ausstattungsfeatures. So ist der Astra der erste Opel, der vom Start weg mit dem Online- und Serviceassistenten (Serie ab Dynamic, sonst 412 Euro) verfügbar ist. Außerdem gibt es ein Assistenzpaket (Park- und Totwinkelassistent, elektrisch anklappbare Außenspiegel und Rückfahrkamera, ab 521 Euro) oder LED-Matrixlicht mit individueller Lichtverteilung in der Stadt, auf der Autobahn und der Landstraße sowie intelligenter Fernlichtautomatik (ab 966 Euro).

Besonders interessant für Flottenkunden: Auch für den Astra gibt es eine Business-Variante. Zu Preisen, die in etwa auf dem Niveau des Einstiegsmodells Selection liegen, bietet sie wichtige Ausstattungsmerkmale, die sonst erst in der nächsthöheren Variante Edition Serie sind. Dazu zählen zum Beispiel die Einparkhilfe hinten, elektrische Fensterheber vorne und hinten, Tempomat mit Geschwindigkeitsbegrenzer, der Bordcomputer oder das Multifunktionslenkrad. Anders als im Selection ist zudem ein Radio an Bord. Und wer den Astra Business weiter aufrüsten möchte, kann das ebenfalls tun: Neben verschiedenen Paketen unter anderem mit Assitzensystemen stehen zum Beispiel das LED-Matrixlicht (1.134 Euro), Onstar (412 Euro), Leichtmetallräder (ab 630 Euro), ein höherwertiges Radio mit Bluetooth-Schnittstelle (168 Euro) oder ein Navigationssystem (ab 664 Euro) zur Wahl.

| Christian Frederik Merten