



Fotos: Rocco Swantusch

Der Astra Sport Tourer prägt das Straßenbild und ist einer von zwei wesentlichen Verkaufssäulen bei Opel.

Entspanntes Touren

Der Opel Astra ST sorgt mit seinem 130-PS-Diesel für souveräne Langstreckenfahrten, sofern der Gasfuß ebenso entspannt agiert.

Opel ist Astra. Die Rüsselsheimer haben sich ein beeindruckendes Portfolio aufgebaut, aber die Brot-und-Butter-Modelle heißen noch immer Corsa und Astra. Vom Stadtfliitzer wurden von Januar bis Oktober rund 15.700 Stück an Gewerbetreibende übergeben, der Blitz aus der Kompaktklasse stand bei rund 23.400 Nutzern auf dem Hof. Zum Vergleich: Mokka, Grandland und Crossland folgten mit 5.500, 5.300 und 3.700 Einheiten, wengleich alle drei gerade erneuert wurden oder werden.

Den Wachstumskönig Astra (plus 152 Prozent in dem Zeitraum) gibt es für jeden Anwendungsfall und vor allem als Kombi. Der Sports Tourer rollt mal als Benziner (110 PS oder 130 PS sowie mit einem Mildhybrid-System und dann 136 PS), mal als Teilzeitstromer (180 PS und 225 PS) oder als Vollstromer (156 PS) in die Flotte. Und dann gibt es den Vielfahrer-Selbstzünder. Diesen (1.5 Diesel mit 130 PS und achsstufiger Automatik) haben wir zu einer kurzen Ausfahrt gebeten.

Licht und Sitze

Den Verbrauchsvorteil des Vierzylinder-Selbstzünders gegenüber dem Dreizylinder-Otto-Astra, der sich auf rund einen Liter pro 100 Fahrkilometer beläuft (sofern man sich am WLTP-Wert orientiert), bezahlt man mit einem moderaten Aufpreis (je als mittlere GS-Version: 32.420 Euro vs. 30.865 Euro). Hier entscheidet die jährliche Kilometer-Uhr, in welchem mittlerweile echten Rüsselsheimer man Platz nimmt.

Opel Astra ST Diesel

Preis Testwagen 34.961 Euro

R4/1.498 cm³ | 96 kW/130 PS

300 Nm/1.750 | 11,0 s

208 km/h | 5,1 D | 134 g

4.642 x 1.860 x 1.443 mm

Kofferraum 597-1.634 l

KH 15 | **TK** 21 | **VK** 21

Service: 30.000 km/12 Monate

Garantie: 2 Jahre

Alle Preise netto zzgl. Umsatzsteuer



Kombikäufer wollen laden: Rund 600 bis 1.634 Liter passen in den Astra ST.



1



2



3



4



5

1 Im Cockpit fühlt sich jeder, der die Stellantis-Welt kennt, wohl, was kein Kritikpunkt ist. **2** Die Rückfahrkamera macht super Bilder, die Linse wird beim Rückscheibe-Reinigen mit gesäubert. **3** Wichtige Funktionen gibt es per Knopfdruck. Das schätzen viele immer noch. **4** Opel und AGR gehören einfach zusammen. Die Top-Sitze entspannen den Fahrer beim Touren. **5** Das Licht ist der zweite große Pluspunkt. Die LED-Technik ist gut, das optionale Matrixlicht ist besser.

Das machen wir auch und landen bei einem von zwei Kernelementen der deutschen Stellantis-Tochter: den tollen, AGR-geprüften Sitzen. Neben dem noblen Chauffeursplatz zählt das Intelli-Lux-Lichtsystem zu jenen Pluspunkten, die zu Recht in keiner Astra-Aufzählung fehlen sollten. Das Klasse Matrixlicht ist Teil des Tech-Pakets GS. Diese 2.353 Euro sollte man investieren, um sich neben der perfekten Ausleuchtung auch Alltagshelfer wie ein Head-up-Display, eine beheizte Windschutzscheibe und induktives Handy-Laden an Bord zu holen.

Klasse Übersicht

Diese Kernwerte sind von daher wichtig, da das Cockpit im ersten Moment eher das Gefühl des Heimkommens in die Stellantis-Welt hervorruft. Schalter, Display, Lenkstock. Alles scheint vertraut. Toll sind gerade aber die Einstiegsgriffe auf allen vier Plätzen sowie die Spotlights für die Fondpassagiere, die sich allerdings eine USB-Buchse teilen müssen. Die Übersichtlichkeit im Astra ist prima.

Die Fragen nach dem Weg beantwortet indes nicht zwingend ein festes Navi, vielmehr zücken wir das Smartphone und verbinden es kabellos mit der Software. Das wird für viele Nutzer keine Umstellung sein, denn Android Auto und Apple Car Play sind oft die besseren Lotsen. Praktische Schnellwahlknöpfe wie die Heizung für das Lenkrad und den Sitz sowie fürs Defrost dokumentieren die Nähe zur E-Verwandtschaft. Der wichtigste Knopfdruck deaktiviert jene Fahrerhelfer, welche wie die Schilderererkennung nicht immer ins Schwarze tref-

fen. Immerhin meldet der temporäre Limits, wenn auch ohne Angaben der Uhrzeiten.

Gleiter statt Sprinter

Souveräner ist der Fahreindruck, wenn dieser auch – nach sehr vielen Stromer-Testkandidaten in den vergangenen Monaten – vor allem ein bekanntes Bild für den Alltagsfahrer beschreibt, denn die E-Durchdringung, und damit auch das Fahrgefühl des Sofort-Drehmoments, schreitet erst langsam voran – auch in den deutschen Flotten. Also greifen wir auf die herkömmliche Kombi-Formel zurück, wonach „Länge läuft“, denn das charakterisiert auch den 1,5-Liter-Diesel recht gut als entspannten Cruiser. Wer behutsam mit dem Gadget spielt, erlebt einen souveränen Gleiter, der aus einer großen Drehzahlbreite seine Kraft holt. Das gibt zwar wenig Spielraum für einen Sprint (elf Sekunden würde der Normsprint dauern), aber in der Kombi-Diesel-Welt regiert die Langstrecke und damit eher ein vorausschauender Fahrstil. Den bekommt der Opel Sports Tourer ideal hin. *rs*

RESTWERTPROGNOSE

Opel Astra 1.5 d Sports Tourer GS mit

Ausstattung, 36 Monate:
15.000 km/Jahr: 46,2 %
25.000 km/Jahr: 41,9 %
40.000 km/Jahr: 35,9 %

