Vorserienfahrt mit dem Opel Astra: Die Rüsselsheimer Gene sind geblieben

Von Walther Wuttke

Hinter Opel liegen harte Jahre. Erst der Kampf ums Überleben in der globalen Finanzkrise gepaart mit dem unberechenbaren Eigner General Motors und dann die Übernahme durch den französischen Konzern PSA, heute Stellantis, die mit schmerzhaften Einschnitten verbunden war. Doch irgendwie gelang es den Entwicklern in Rüsselsheim, auch nach dem Wechsel die typische Opel-DNA gegen alle Widerstände zu verteidigen und nach Jahren zurück in die schwarzen Zahlen zu fahren.

Wie ihnen dies gelungen ist, zeigt der neue Astra, der im kommenden Jahr zu den Händlern rollen wird. Zwar hat das Kompaktsegment in den vergangenen Jahren konstant an Bedeutung verloren, doch die Verantwortlichen in Rüsselsheim rechnen in den kommenden Jahren mit einem soliden Anteil von 14 Prozent für diese automobile Klasse. Und in diesem Markt soll der neue Astra weiter eine bedeutende Rolle spielen.

Zwar nutzt die nächste Modellgeneration die Stellantis-Plattform EMP 2, die von den kompakten Konzernmodellen genutzt wird, doch die Opel-Entwickler verfolgten von Beginn an die Strategie, die Basis nach ihren Vorstellungen zu modifizieren, so dass am Ende ein Auto ensteht, das die klassischen Gene der Rüsselsheimer Marke verkörpert. „Unser neuer Astra wurde in Rüsselsheim entworfen, entwickelt und wird auch hier vom Band laufen“, beschreibt ein Markensprecher nicht ganz ohne Stolz die Herkunft des kompakten Opel.

Die Hälfte der für die Astra-Plattform eingesetzten Teile wurden komplett neu am Main entwickelt, und dabei liegt die Betonung vor allem auf dem Fahrwerk. Hier ging es vor allem um das Verhalten bei Höchstgeschwindigkeit auf der Autobahn, dem Bremsen aus hohen Geschwindigkeiten, Stabilität und das Kurvenverhalten. „Uns ging es darum, bei allen Geschwindigkeiten eine hohe Stabilität zu erreichen“, erklärt der für die Fahrzeug-Dynamik verantwortliche Entwickler Andreas Holl. Gleichzeitig verbesserten die Ingenieure die Steifigkeit der Karosserie um 14 Prozent gegenüber dem aktuellen Modell. Auch bei der Akustik und Gewicht wurde der Neue nachgeschärft. Die Heckklappe zum Beispiel ist nun aus Kunststoff gefertigt.

Bei einer Validierungsfahrt mit Vorserienmodellen – „wir liegen bei der Entwicklung bei rund 80 Prozent“ – zeigen sich die Unterschiede zum Vorgänger vor allem beim Fahrwerk. Der kommende Astra hat nicht mehr die von seinen Fans geschätzten straffen und knackigen Eigenschaften, sondern vielmehr ein deutlich in Richtung Komfort ausgelegtes Fahrwerk, das sich allerdings dem bisherigen Fahrverhalten deutlich überlegen zeigt. Dank des um 13 Millimeter verlängerten Radstands (2,67 Meter) und den bei Opel definierten Dämpfern zeigt der Astra Eigenschaften, bei denen sich Komfort- und Sporteigenschaften nicht ausschließen.

Auch bei zügigen Fahrten über enge Landstraßen bleibt der kompakte Opel stur auf Kurs, schaukelt nicht auf oder reagiert unruhig. Allerdings müssen die Entwickler bis zum Serienstart die Lenkung noch überarbeiten, die bei den Vorserienmodellen zu wenig Rückmeldung liefert. „Daran arbeiten wir noch, und beim Serienmodell wird der Punkt natürlich erledigt sein“, blickt Holl nach vorne.

Beim Design lassen sich auch unter der Tarnfolie bereits erste Elemente erkennen. Die Front übernimmt die Formensprache des Mokka, und auch der Innenraum wurde vollkommen neu gestaltet. Wie beim Mokka dominieren nun Bildschirme den Raum vor dem Lenkrad. Gleichzeitig lassen sich die wichtigsten Befehle über zwei Schalterleisten

bedienen. Die für alle Versionen gewählten Leichtlaufreifen reduzieren zusammen mit einer aufwändigen Dämmung die akustischen Störungen im Innenraum. Die gewählten Reifen sollen zudem den CO2-Ausstoß verringern. Obwohl der neue Astra in der Länge um gerade vier Millimeter auf 4,37 Meter zulegt und in der Höhe 15 Millimeter auf 1,47 Meter verlor, erreicht das Modell angenehme Komfortwerte, und auch im Fond erwartet die Passagiere angenehme Raumverhältnisse. Hier zahlt sich zudem die um 51 Millimeter gewachsene Breite aus.

Für die Validierungsfahrt standen ein Drei-Zylinder-Turbo mit 1,2 Liter Hubraum und 130 PS bereit, der seine Leistung über ein manuelles und leicht zu schaltendes Sechs-Gang-Getriebe an die Vorderräder übermittelt. Als Topmodell wird ein Plug-in-Hybrid in der Palette stehen, der mit 180 PS und 225 PS angeboten wird. Die Systemleistung teilen sich ein 1,6-Liter-Vierzylinder und ein 81 W (110 PS) starker Elektromotor, die beide wiederum mit einer verzögerungsfrei schaltenden Acht-Gang-Automatik gekoppelt sind. Die elektrische Reichweite steht noch nicht fest, dürfte aber bei rund 50 Kilometer liegen, um die Vorgaben für die staatliche Förderung zu erreichen. Bei der kurzen Runde rund um Rüsselsheim zeigte sich der Hybrid von seiner angenehmen Seite und stellte zu jeder Zeit die geforderte Leistung bereit. Verschiedene Fahreinstellungen wie Sport und Eco stehen zur Wahl. Beim Serienstart wird noch ein 1,5-Liter-Diesel (130 PS) das Antriebsportfolio abrunden.

Wenn der Astra im nächsten Jahr auf den Markt rollt, kommt er mit einem umfangreichen Angebot an elektronischen Unterstützern zu den Kunden. Dazu gehören unter anderem Verkehrszeichenerkennung und Stauassistent. Außerdem besitzt der kompakte Rüsselsheimer die neue Generation des LED-Pixel-Lichts, das 84 LED pro Scheinwerfer kombiniert.

Am Ende hat der neue Astra aber eine Eigenschaft mit seinem Vorgänger gemeinsam: Er ist ein echter Opel geblieben. (ampnet/ww)

Bilder zum Artikel

Getarnter Prototyp des neuen Opel Astra.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel

Getarnter Prototyp des neuen Opel Astra.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel

Getarnter Prototyp des neuen Opel Astra, dahinter das aktuelle Modell.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel

Getarnter Prototyp des neuen Opel Astra.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel

Getarnter Prototyp des neuen Opel Astra und das aktuelle Modell.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel