Vorstellung Opel Astra: Nun auch elektrifiziert

Von Walther Wuttke

Das halbe Dutzend ist voll: In den kommenden Monaten geht die sechste Generation des Opel Astra an den Start, und zum ersten Mal kommt das in Rüsselsheim entwickelte und gebaute Kompaktmodell auch mit einem elektrifizierten Antrieb zu den Kunden. Mit dem Astra setzt Opel die Neuausrichtung seiner Designsprache konsequent fort.

Das neue Markengesicht nennen die Kreativen „Opel Vizor“ (Visier), dass sie zum ersten Mal mit dem Mokka gezeigt haben. Dank des Designs wirkt der Astra jetzt optisch breiter und dynamischer als sein Vorgänger, obwohl die jüngste Generation des Kompaktmodells bei den Abmessungen nur geringfügig zugelegt hat. Die Frontpartie dominieren die schlanken Intelli-Lux-LED-Scheinwerfer und die Frontkamera. Die Lichttechnik wurde aus dem Opel-Flaggschiff Insignia genommen und nutzt 168 LED-Elemente, um Licht in die Dunkelheit zu bringen. Innerhalb weniger Millisekunden passen sich die Scheinwerfer den jeweiligen Verkehrssituationen an und vermeiden so eine Blendung der entgegenkommenden Fahrzeuge.

Auch bei den anderen Assistenzsystemen griffen die Entwickler in das Teileregal und spendierten dem Astra Elemente, die bisher höheren Segmenten vorbehalten waren. Dazu gehört der automatische Tempoassistent, der sich der Geschwindigkeit des vorausfahrenden Fahrzeugs anpasst und bis zum Stillstand abbremst. Die Variante mit Acht-Gang-Automatikgetriebe fährt nach dem Stopp auch automatisch wieder an.

Serienmäßig kommt der Astra mit einem Sechs-Gang-Getriebe zu den Kunden. Ebenfalls mit an Bord sind (gegen Aufpreis) ein großes Head-up-Display sowie eine erweiterte Verkehrszeichenerkennung. Insgesamt fünf Kameras werden von fünf Radarsensoren unterstützt. Kameras und Sensoren ermöglichen dem neuen Intellidrive-2.0-System teilautonomes Fahren. Das System passt bei Bedarf das Tempo in Kurven an und ermöglicht halbautomatische Spurwechsel.

Zum ersten Mal kommt der Astra mit einem Plug-in-Hybrid-Antrieb auf den Markt. Dabei stehen zwei Leistungsstufen – 110 PS oder 225 PS Systemleistung – zur Wahl. Über Verbrauchswerte und elektrische Reichweite schweigen sich die Verantwortlichen noch aus.
Mit einer Länge von 4,37 Metern und einer Breite von 1,86 Metern ist der Astra im Bereich der Kompaktmodelle geblieben. Von dem auf 2,67 Meter gewachsenen Radstand profitieren vor allem die Mitfahrer auf den Rücksitzen. Das Gepäckabteil fasst 422 Liter.

Bei einer ersten Validierungsfahrt zeigte sich der Astra als außerordentlich fahrstabil und komfortabel. Auch bei schnellen Kurvenfahrten ist der kompakte Opel leicht beherrschbar, und das Fahrwerk – vorne McPherson-Federbeine und hinten Verbundlenkerachse – ist neben seinen dynamischen Eigenschaften auch mit guten Komfortwerten ausgestattet.

Im Innenraum setzt sich die „Opel Vizor“-Designsprache weiter fort. Die voll digitale Informationszentrale mit einem großzügig dimensionierten Bildschirm verzichtet auf analoge Anzeigen und lässt sich intuitiv bedienen. Allerdings lassen sich „banale“ Einstellungen wie zum Beispiel die Klimatisierung über eine Schalter-Klaviatur unterhalb des Bildschirms analog regeln. Für die Menschen auf den vorderen Plätzen entwickelten die Opel-Spezialisten Sitze mit gutem Seitenhalt, die die strengen Richtlinien der Aktion Gesunder Rücken (AGR) erfüllen.

Der neue Astra kann von Herbst an bestellt werden, und die ersten Exemplare werden Anfang kommenden Jahres bei den Händlern stehen. (ampnet/ww)

Bilder zum Artikel

Opel Astra.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel

Opel Astra.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel

Opel Astra.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel

Opel Astra.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel

Opel Astra.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel

Opel Astra.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel

Opel Astra.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel

Opel Astra.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel

Opel Astra.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel