
Vorstellung Opel Astra: Zurück in die Heimat

Von Walther Wuttke

Endlich wieder zu Hause. Der Opel Astra kehrt dahin zurück, wo vor 85 Jahren mit dem ersten Kadett die Geschichte der kompakten Opel-Modelle begann. Mit der neuen Generation beginnt zugleich, wenigstens aus Sicht der Opel-Verantwortlichen, eine neue Ära. Das mag etwas vollmundig klingen, doch seitdem das Rüsselsheimer Unternehmen sich vom US-amerikanischen Konzern General Motors gelöst hat und nun im Stellantis-Firmenverbund aufgegangen ist, hat die Marke ihre Identität als deutsche Marke wiederentdeckt und kommuniziert dies sehr deutlich.

Bei der Weltpremiere des Astra betonten alle Redner immer wieder, wie „german“ die neue Generation des Kompaktmodells ausgefallen ist. Design und Technik stammen aus Deutschland und produziert wird ebenfalls am deutschen Stammsitz des Unternehmens. Die Basis allerdings ist die Stellantis-Plattform EMP 2, die von allen Marken des Konzerns genutzt wird.

Das neue Selbstbewusstsein und den neuen Markenauftritt trägt der Astra unübersehbar an der Front. Der sogenannte Opel-Vizor weist das Modell als Mitglied der Opel-Familie aus. Die Trennung von den amerikanischen Einflüssen macht sich vor allem am Design fest. „Bei General Motors mussten wir Designs entwickeln, die auch in den USA und China funktionierten. Es war nicht immer leicht, die verschiedenen Ansichten zu vereinen“, blickt Malcolm Ward, bei Opel für das Karosseriedesign zuständig, zurück. Jetzt also „deutsches Design“, und das bedeutet, so Ward, „Klarheit, gute Proportionen und Präzision“. Aber gleichzeitig auch Emotion. Ward: „Wir sind die emotionalen Deutschen.“

Keine Frage, Opel hat endlich den Weg zu einer eigenständigen Designsprache gefunden. Der neue Astra wirkt deutlich dynamischer als seine Vorgänger, und mit der optionalen Zweifarblackierung auch wertiger. Die Abmessungen blieben gegenüber dem Vorgänger fast unverändert. Allerdings verbesserten die Entwickler die Steifigkeit der Karosserie um 14 Prozent, was sich zusammen mit dem neuen Fahrwerk positiv auf die Fahrstabilität auswirkt.

Im Innenraum informieren zwei sauber integrierte Bildschirme über die aktuellen Fahrdaten und die zahlreichen digitalen Helfer. Gleichzeitig lassen sich einige Einstellungen über eine Schalterleiste bedienen, und auch im Lenkrad wurde nicht mit Schaltern gespart. Über eine Sprachsteuerung werden zudem viele Assistenten gestartet. Klavierlackoptik und hochwertige Materialien werten den Innenraum auf und bringen eine Premium-Atmosphäre in den kompakten Opel. Bei den Sitzen arbeitete Opel wieder mit der Aktion Gesunder Rücken zusammen und entwickelte ein Möbel, das unter anderem eine elektropneumatische Lendenwirbelstütze bietet.

Bei den Assistenzsystemen rollt der Opel Astra ebenfalls in eine neue Ära. Die Kunden können aus einem Bündel von elektronischen Helfern wählen. Dazu gehören unter anderem das Intelli-Drive 2.0 System, das alle Kameras kombiniert, um das Tempo vorausschauend anzupassen, Geschwindigkeitsempfehlungen zu geben und halbautomatische Spurwechsel auszuführen. Ein Head-up-Display ist ebenso lieferbar wie eine erweiterte Verkehrsschilder-Erkennung und ein Rückfahrassistent, der bei eingelegtem Rückwärtsgang Fußgänger oder andere Autos erkennt. Mit an Bord ist ebenfalls das „Intelli-Lux LED-Pixel Licht“ mit 84 LED-Einheiten pro Scheinwerfer, mit dem die Blendung des Gegenverkehrs vermieden wird.

Die Abteilung Antrieb teilen sich konventionelle Benziner- und Dieselmotoren sowie zwei Plug-in-Hybrid-Aggregate. Als Basismotorisierung kommt ein 1,2-Liter-Dreizylinder mit

wahlweise 110 PS und 130 PS und einem manuellen Sechs-Gang-Getriebe zum Einsatz. Der 1,5-Liter-Diesel geht mit ebenfalls 130 PS an den Start. Die Top-Motorisierung übernehmen zwei Plug-in-Hybrid-Einheiten mit einer Systemleistung von 180 PS oder 225 PS und einem maximalen Drehmoment von 360 Newtonmetern. Die elektrische Reichweite bei beiden Versionen wird bei rund 60 Kilometern liegen. Beide Antriebe beschleunigen in weniger als acht Sekunden von Null auf 100 km/h und erreichen eine Höchstgeschwindigkeit von 225 km/h oder 235 km/h.

Die beiden elektrifizierten Antriebe sind zugleich ein Ausblick auf die Zukunft. In zwei Jahren wird der vollelektrische Astra zu den Händlern rollen, 2025 folgt der elektrische Manta, und von 2028 an wird Opel zur vollelektrischen Marke. Der neue Astra ist also der letzte Vertreter seiner Art mit Verbrennungsmotor.

Bei den Preisen verzichtet Opel auf einen Aufschlag und lässt die Preisliste bei 22.464 Euro starten. (aum/Walther Wuttke)

Bilder zum Artikel



Opel Astra.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Opel



Opel Astra.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Opel



Opel Astra.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Opel



VW Taigo.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Volkswagen



Opel Astra.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Opel



Opel Astra.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Opel



Opel Astra.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Opel
