



DER NEUE ASTRA KOMMT

Sieht der Golf jetzt alt

Wolfsburg zittert. Nein, natürlich nicht um den Meistertitel, den hat der VfL sicher im Sack. Wolfsburg zittert beim Blick nach Rüsselsheim. Denn dort reift der neue Opel Astra heran. Und der wird in der Golf-Liga nicht um den Klassenerhalt, sondern um die Meisterschaft kämpfen. Mit allen Mitteln. Das wissen sie, speziell die Herrschaften, die im Wolfsburger VW-

Hauptquartier das Sagen haben. Deshalb zittern sie – ein wenig zumindest.

Auch wenn die Lage noch immer unübersichtlich ist: Opel wird nicht untergehen, der Astra wird kommen. Und wenn er im September auf der IAA für rund 16300 Euro vorgestellt wird, dann dürfte der Golf VI ein Problem haben. Und die VW-Chefs werden sich etwas wärmer anziehen müssen. Nicht nur,



Lichtspiele: schlichtes Design beim Golf (links), Winkeldesign beim Astra



ER NEUE ASTRA KOMMT

Sieht der Golf jetzt alt aus?

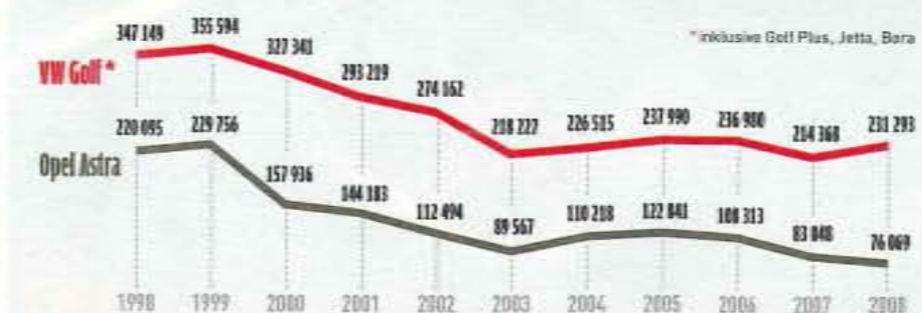
Der Insignia war nur der Anfang – mit dem Astra holt Opel nun zur Design-Offensive aus. Der direkte Vergleich mit dem VW Golf zeigt: Sein runderneuerter Erzrivale ist größer, schöner und reizvoller geworden. Eine harte Nuss für den Bestseller

Wolfsburg zittert. Nein, natürlich nicht um den Meistertitel, den der VfL sicher im Sack hat. Wolfsburg zittert beim Blick auf den VfL Wolfsburg. Denn der VfL Wolfsburg zittert beim Blick auf den VfL Wolfsburg. Denn der VfL Wolfsburg zittert beim Blick auf den VfL Wolfsburg.



Lichtspiele: schlichtes Design beim Golf (links), Winkeldesign beim Astra

Im Verkauf liegt der VW seit Jahren vorn



Der Abstand zwischen Golf und Astra wird immer größer. Letztes Jahr kamen auf jeden Opel drei VW

weil der neue Astra fast eine Nummer größer ausfällt als sein Rivale (22 Zentimeter länger, sieben breiter). Er macht auch optisch mehr her. Ja, er schickt sich sogar an, dem Golf in seiner Paradeisziplin den Rang abzulaufen. Das Stichwort heißt Hochwertigkeit, in der VW-Werbung zu „Wertigkeit“ verunddeutsch, auf jeden Fall aber die stärkste Säule des Golf-Erfolgs.

Zu hoch gegriffen? Wir haben uns den Astra schon mal vor die Linse geholt und den Golf gleich dazu. Erster Eindruck: Neben dem aufrechten, kreuzbraven VW mimt der Opel den flotten Hirsch. Hier die (sauber geschneiderte) Kittelschürze, dort das Designerkleid. Der Astra sieht eleganter aus mit sportlichem Unterton, steht breitbeinig auf der Straße.

Die zusätzlichen Zentimeter kann er gut kaschieren, auf Antrieb fällt aber der um elf Zentimeter längere Radstand auf. An den Flanken breite Schultern, sanfte Wölbungen zwischen klar definierten Kanten, unten die geschwungene Linie wie beim Opel Insignia, nur mit umgekehrtem Verlauf. Dazu ein ausgesprochen knackiger Hintern, der sich im oberen Bereich stark verjüngt. Lecker.

Vorn nehmen wir dankbar zur Kenntnis, dass uns die Opel-Stillisten keinen Gesichts-Picasso präsentieren. Da unterscheidet sich der neue Astra wohlthuend von der aktuellen Mode. Der Grill ist kleiner als beim Insignia und hübscher, alle Konturen und Linien verlaufen harmonisch, ohne dass Langeweile aufkommt. Das Wabenmuster in den Lufteinlässen soll an den guten alten Commodore erinnern, verrät der anwesende Desi-

OPEL ASTRA



Astra-Cockpit: Lenkrad, Instrumente und Schalter ähneln dem Insignia, elegantes, schwungvolles Design. Hier noch ein Prototyp



Detailverliebt: Designer Uwe Müller (rechts im Bild). Innen wirkt der Astra nun deutlich stilsicherer. Der verlängerte Radstand kommt dem Beinraum im Fond zugute

gnier Uwe Müller, für den Astra verantwortlich und seit 18 Jahren bei Opel. Verschmitzt zeigt er auf eine weitere Stelle, die den Bogen zu den Klassikern spannt: „Diese Linie, der Übergang Seitenfenster zu Heckscheibe, kommt sie Ihnen bekannt vor?“ Nicht auf Anhieb, ehrlich gesagt, aber Müller hilft nach: „Kadett B...“ Stimmt, das sogenannte Kiemen-Coupé lässt grüßen. Nett.

Die Liebe zum Detail sei es halt, die gutes Design ausmache, betont Müller. So komme der Eindruck von Hochwertigkeit, den der Astra zweifellos weckt, auch nicht von ungefähr: „Die Gestaltung der Flächen ist wichtig, schmalere Fugen natürlich, aber auch solche Dinge wie der Chromrand an den Fenstern, eine Ausnahme in dieser Klasse.“ Klar, dass auch die Leuchteinheiten, das aktuelle Lieblingspielzeug aller Desi- ▶



VW GOLF

Golf-Cockpit: für seine Qualität zu Recht gerühmt, im Design geradliniger und nüchterner als der neue Astra



OPEL ASTRA

Länge: **4,42 m**

Breite: **1,86 m**

Höhe: **1,47 m**

Radstand: **2,69 m**



In Zentimetern gemessen ist der Astra eine knappe Nummer größer als der Golf. Aber das sieht man ihm nicht auf Anhieb an. Im



OPEL ASTRA

Durchgestylte Astra-Details, wohin der Blick fällt. Die seitlichen Blinker sitzen nicht im Spiegel, sondern im Kotflügel

VW GOLF

Länge: **4,20 m**

Breite: **1,79 m**

Höhe: **1,48 m**

Radstand: **2,58 m**



Aufrecht, kompakt, nüchtern – das Golf-VI-Design hält sich streng an die lange Tradition des VW

Der Viano mit Privat-Leasing plus

inkl. **49 €**

monatlich fixer Prämie für Haftpflicht- und Vollkaskoversicherung.*

OPEL ASTRA	Benziner	Benziner	Benziner	Benziner
Motoren	1.4l	1.6l	1.4T	1.6T
Hubraum	1364 cm³	1598 cm³	1364 cm³	1598 cm³
kW (PS)	74 (100)	85 (115)	103 (140)	132 (180)
max. Drehmoment	130 Nm	155 Nm	175 Nm	230 Nm

VW GOLF	Benziner	Benziner	Benziner	Benziner	Benziner
Motoren	1.4	1.6	1.4 TSI	1.4 TSI	2.0 TFSI
Hubraum	1390 cm³	1595 cm³	1390 cm³	1390 cm³	1984 cm³
kW (PS) bei U/min	59 (80)/5000	75 (102)/5600	90 (122)/5000	118 (160)/5800	155 (210)/5300
Nm bei U/min	132/3800	148/3800	200/1500	240/1500	280/1700
Höchstgeschwindigkeit	172 km/h	188 km/h	200 km/h	220 km/h	240 km/h
0-100 km/h	13,9 s	11,3 s	9,5 s	8,0 s	6,9 s
Verbrauch*	8,5/5,1/6,4 l	9,7/5,6/7,1 l	8,2/5,1/6,2 l	8,1/5,2/6,3 l	10,0/5,8/7,3 l
Abgas CO ₂	149 g/km	166 g/km	144 g/km	145 g/km	170 g/km
Preis 3-Türer	ab 16 650 Euro	ab 18 075 Euro	ab 20 900 Euro	ab 22 450 Euro	ab 26 650 Euro

* innerorts/außerorts/gesamt auf 100 km; Angaben laut Hersteller, ausstattungsbedingt sind leichte Abweichungen möglich

OPEL ASTRA

Länge: **4,42 m**

Breite: **1,86 m**

Höhe: **1,47 m**

Radstand: **2,69 m**



In Zentimetern gemessen ist der Astra eine knappe Nummer größer als der Golf. Aber das sieht man ihm nicht auf Anhieb an. Im



OPEL ASTRA

Durchgestylte Astra-Details, wohin der Blick fällt. Die seitlichen Blinker sitzen nicht im Spiegel, sondern im Kotflügel

VW GOLF

Länge: **4,20 m**

Breite: **1,79 m**

Höhe: **1,48 m**

Radstand: **2,58 m**



Aufrecht, kompakt, nüchtern - das Golf-VI-Design hält sich streng an die lange Tradition des VW

Profil deutlich auszumachen: die sehr flach angeordnete Frontscheibe

gnier, das Ihre dazu beitragen müssen. Vorn lugen die Scheinwerfer unter einem winkelförmig gestalteten LCD-Tagfahrlicht hervor (Müller: „wie Adleraugen“), auf Wunsch mit adaptivem Abblendlicht. Die Rückleuchten gleichen formal den Scheinwerfern und strahlen mit je zwei Lichtwinkeln - „damit der Opel auch bei Dunkelheit als Opel zu erkennen ist“, so Müller.

Alles wohl durchdacht also. Aber warum dann diese Fuge der Motorhaube, die so unschön quer über die Schnauze des Astra läuft? „Stilistisch nicht optimal, zugegeben“, gesteht Müller, „aber die verkürzte Motorhaube bringt Vorteile bei den Crash-Reparatur-Tests für die Versicherungseinstufung.“ Folge: deutlich geringere Kosten.

XNIPCODE*: 6GER

*Ihr persönliches AUTO BILD-Archiv: Schicken Sie den Code per SMS an die Nummer 53635 (Normaltarif). Eine ausführliche Erklärung finden Sie unter autobild.de/ga/xnip

Und wie hält sich der Astra nun im Qualitätsvergleich mit dem Fugenwunder Golf? Mal sehen, muss die ehrliche Antwort lauten, denn unser Fotoauto ist noch ein Schaustück aus dem Designstudio - kein Blech, sondern alles nur Kunststoff. Da steht die Serienwahrheit also noch aus.

Auch in der Qualität will Opel ganz nach oben

Immerhin: Reinsetzen und den Blick schweifen lassen geht schon. Und das lohnt sich. Das Lenkrad stammt eins zu eins aus dem Insignia, ebenso die vier Rundinstrumente. Und auch die Anmutung des Cockpits, das seitlich in die Türen überschwingt, lässt Insignia-Gefühle aufkommen. Ganz schön elegant, das Ganze, zumal für ein Auto dieser Klasse. Weitere Highlights: bequeme Sitze (angeblich mit dem größten Verstellbereich in der Klasse), viele

Ablagen, Türfächer, in denen sich 1,5-Liter-Flaschen verstauen lassen. Allerdings sind die Oberflächen noch nicht endgültig, da wird noch feingeschliffen.

Aber dass es einem im Golf nach der Sitzprobe im Astra vorkommt wie in einer Bürgerstube, ordentlich, praktisch, solide, ist auch klar. Ebenso freilich die Tatsache, dass die konservative Gestaltung des Golf durchaus ihre Vorzüge hat: Die Übersichtlichkeit nach vorn ist besser (im Astra stören die weit vorgezogenen Fensterholme), der Ein- und Ausstieg fällt leichter, und das Raumgefühl ist dank der steiler



OPEL ASTRA	Benziner	Benziner	Benziner	Benziner
Motoren	1.4i	1.6i	1.4T	1.6T
Hubraum	1364 cm³	1598 cm³	1364 cm³	1598 cm³
kW (PS)	74 (100)	85 (115)	103 (140)	132 (180)
max. Drehmoment	130 Nm	155 Nm	175 Nm	230 Nm

VW GOLF	Benziner	Benziner	Benziner	Benziner	Benziner
Motoren	1.4	1.6	1.4 TSI	1.4 TSI	2.0 TFSI
Hubraum	1390 cm³	1595 cm³	1390 cm³	1390 cm³	1984 cm³
kW (PS) bei U/min	59 (80)/5000	75 (102)/5600	90 (122)/5000	118 (160)/5800	155 (210)/5300
Nm bei U/min	132/3800	148/3800	200/1500	240/1500	280/1700
Höchstgeschwindigkeit	172 km/h	188 km/h	200 km/h	220 km/h	240 km/h
0-100 km/h	13,9 s	11,3 s	9,5 s	8,0 s	6,9 s
Verbrauch*	8,5/5,1/6,4 l	9,7/5,6/7,1 l	8,2/5,1/6,2 l	8,1/5,2/6,3 l	10,0/5,8/7,3 l
Abgas CO ₂	149 g/km	166 g/km	144 g/km	145 g/km	170 g/km
Preis 3-Türer	ab 16.650 Euro	ab 18.075 Euro	ab 20.900 Euro	ab 22.450 Euro	ab 26.650 Euro

*Innervert/außervert/gesamt auf 100 km; Angaben laut Hersteller, ausstattungsbedingt sind leichte Abweichungen möglich

Diesel	Diesel	Diesel	Diesel
1.3 CDTI	1.7 CDTI	1.7 CDTI	2.0 CDTI
1248 cm³	1686 cm³	1686 cm³	1956 cm³
70 (95)	81 (110)	92 (125)	118 (160)
210 Nm	260 Nm	280 Nm	350 Nm

Diesel	Diesel	Diesel	Diesel
1.6 TDI CR	2.0 TDI CR	2.0 TDI CR	2.0 TDI CR
1598 cm³	1968 cm³	1968 cm³	1968 cm³
77 (105)/4400	81 (110)/4100	103 (140)/4200	125 (170)/4200
250/1500	250/1750	320/1750	350/1750
189 km/h	193 km/h	209 km/h	222 km/h
11,3 s	10,7 s	9,3 s	8,1 s
5,7/3,9/4,5 l	6,4/4,0/4,9 l	6,4/4,0/4,9 l	7,0/4,3/5,3 l
119 g/km	128 g/km	129 g/km	139 g/km
ab 20.600 Euro	ab 20.825 Euro	ab 24.350 Euro	ab 27.475 Euro



Großraum mit
finanziellem
Spielraum.

Der Viano. Weil Familien-Experten für alles eine Lösung haben.

Der Viano mit sicherem Privat-Leasing garantiert Ihnen attraktive Leasingraten - eine integrierte Haftpflicht- und Vollkaskoversicherung* mit fixer Prämie, die selbst bei Schadenfall unverändert bleibt. Zusätzlich profitieren Sie bei Fahrzeugübernahme von Kaufoption zum garantierten Kaufpreis sowie einer Gebrauchtwagen-Garantie mit einer Laufzeit bis zu 12 Monaten. Mehr Informationen unter www.mercedes-benz.de/viano

*Versicherer: HDI Direkt Versicherung AG

Der Viano mit Privat-Leasing plus inkl. **49 €** monatlich fixer Prämie für Haftpflicht- und Vollkaskoversicherung.*

Opel Astra frischer als VW Golf - das gab's schon



1984 Golf II gegen Kadett E

Der Golf II präsentierte sich als aufgequollene Variante des Golf I, der neue Kadett E glänzte formal mit modernem italienischem Flair



1991 Golf III gegen Astra F

Kein wirklich guter Jahrgang, weder für das Golf-Design noch für den Kadett-Nachfolger Astra F. Immerhin zeigte der Opel etwas mehr Pfiff



1998 Golf IV gegen Astra G

VW ging in die Qualitätsoffensive - das sah man dem Golf IV auch an. Beim Astra konnte höchstens der sportlich angehauchte Dreitürer überzeugen. Dennoch: Diesmal sah der VW eindeutig besser aus.



Schau mir in die Augen: sachlich rund die VW-Lampen (links), verspielt mit Lichtwinkel der Opel

angeordneten Fenster luftiger. Hinten bietet der Astra allerdings spürbar mehr Beinfreiheit, da macht es sich schon bemerkbar, das größere Format. Ebenso im Kofferraum: Mit 380 Litern fasst er 30 mehr als der Golf.

Bei den Optionen darf der Astra-Kunde damit rechnen, sein Gefährt bei Bedarf in eine Fünf-Sterne-Unterkunft verwandeln zu können. Auch das vom Insignia bekannte „FlexRide“-Fahrwerk (elektronische Stoßdämpferregelung) wird in der Aufpreisliste nicht fehlen. Bei der Auswahl an Motoren (vier Benziner, vier Diesel) kommt ebenfalls keiner zu kurz. Neu im Astra-Programm wird der 1,4-Liter-Turbo-Benziner sein, der den 1,8-Liter-Sauger ablöst und 140 PS lockermacht. Bei 180 PS

(1,6-Liter-Turbo) ist vorerst Ende der Fahnenstange.

Damit liegt Opel im Vergleich mit dem Golf-Angebot gut im Rennen, auch wenn die aufgeladenen VW-Benziner mehr Drehmoment zu bieten haben (siehe Vergleichstabelle). Und natürlich wird es beim Fünftürer nicht bleiben: Im Sommer 2010 kommt der längere Kombi namens Sports Tourer, Anfang 2011 folgt der Dreitürer, der wieder GTC heißen und mehr Coupé als Limousine sein wird - optisch scharf genug, wie Insider prophezeien, um auch dem Golf-Ableger Scirocco die Hölle heiß zu machen. Ob es auch wieder ein Astra Cabrio geben soll, wird unterdessen bei Opel noch diskutiert.

Doch wie die Entscheidung auch immer ausgehen mag:

So schnell wird es sich in Wolfsburg nicht ausgezittert haben. Und das aus gutem Grund, wie uns dieser erste Vergleich mit dem Rüsselsheimer Stürmer zeigt.

Fazit

Ein Astra, gleich welcher, ließ mich bisher kalt. Unter null, wenn ich ehrlich bin. Aber beim Anblick des Neuen wird es mir warm unter dem Kragen. Ja, wirklich - das Auto stimmt, und zwar von vorn bis hinten. Mehr noch als der Insignia. Nicht überstilt, aber auch nicht langweilig, stattdessen frisch und gut proportioniert. Daneben wirkt der Golf bereits leicht angestaubt. So viel steht fest: Für Opel ist der Astra das perfekte Auto für einen neuen Anfang.



Der Golf ist ein Golf ist ein Golf... Wer nicht auf ihn steht, dem bietet Opel mit dem neuen Astra (rechts) das perfekte Kontrastprogramm, meint Wolfgang König