

Diese Meldung kann unter <http://www.presseportal.de/pm/59486/1490586/der-neue-opel-astra-angriff-aus-ruesselsheim-mit-bild> abgerufen werden.



Wir leben Autos.

## Der neue Opel Astra: Angriff aus Rüsselsheim (mit Bild)

09.10.2009 - 12:00 Uhr, Adam Opel AG

Rüsselsheim/Frankfurt (ots) -

- **Athletik:** Dynamisches Design verspricht viel Fahrspaß
- **Agilität:** Mechatronisches Fahrwerk setzt Maßstäbe bei Handling und Komfort
- **Antrieb:** Leistungsfähige und saubere Motoren mit niedrigem Verbrauch
- **Aufwertung:** Innovative Technologien halten Einzug in die Kompaktklasse Mit athletischem Design, innovativen Technologien, hoher Verarbeitungsqualität und effizienten Motoren bringt der neue Opel Astra frischen Schwung in das europäische Kompaktwagen-Segment.

Seit dem Start der ersten Kadett-Generation im Jahr 1936 prägen Opel-Modelle die automobilen Kompaktklasse. Mit durchschnittlich knapp 500.000 Einheiten pro Jahr belegte der Astra in diesem Segment europaweit schon immer einen Podiumsplatz. Dabei beläuft sich der Anteil der Kompaktklasse am Gesamtmarkt auf 27 Prozent. Bei Opel und Vauxhall entfällt gut ein Drittel des Verkaufsvolumens auf den Astra.

Der neue Opel Astra bereichert sein Segment um viele Komfort- und Sicherheitseinrichtungen, die der Insignia in die Mittelklasse eingeführt hat. Auf Wunsch bietet er für die Klasse einzigartige Technologien wie das komplett neue mechatronische Fahrwerk, die jüngste Generation des Adaptiven Fahrlichts, die Frontkamera mit Verkehrsschilderkennung und Spurhalteassistent oder den mit dem AGR-Gütesiegel (Aktion Gesunder Rücken e.V.) ausgezeichneten Ergonomie-Sitz.

"Mit seiner ausdrucksstarken Erscheinung, den dynamischen Fahreigenschaften und vorbildlichem Alltagsnutzen legt der neue Astra die Latte in seiner Klasse noch ein Stückchen höher", sagt Marketingchef Alain Visser.

Übersetzung der neuen Opel-Designsprache in die Kompaktklasse

Mit dem neuen Astra hält die mehrfach ausgezeichnete, frische Opel-Designsprache in der Kompaktklasse Einzug. Von den Kreativen wird sie "skulpturhafte Eleganz mit deutscher Präzision" genannt, mit dem Insignia hat Opel sie erstmals umgesetzt. Für die harmonischen Proportionen des Astra sorgen die weit nach vorn gezogene, flache Windschutzscheibe und die nach hinten abfallende Dachlinie. Die coupéhafte Silhouette und hochwertige Details wie die vollständig von einer Chromleiste eingefasste Fensterfront prägen die markante Erscheinung und bringen zusätzliche optische Spannung.

"Es ist wichtig, dass jedes Opel-Modell seine eigene, starke Persönlichkeit hat. Deswegen haben die im Insignia eingeführten Designelemente wie das Pfeil- und das Sichelthema im Astra eine neue Interpretation erfahren", sagt Designchef Mark Adams.

Charakteristisch für den neuen Astra sind die Doppelpfeil-Motive in den dreidimensional ausgeformten Rückleuchten. Dazu kommt die gegenüber dem Insignia genau umgekehrte, nämlich nach hinten oben gerichtete Flanken-Sichel, die in den Schwung des hinteren Seitenfensters und der C-Säule übergeht und so den Eindruck von Bewegung vermittelt.

Die fließende Form der Karosserie setzt sich im Innenraum in einer geschwungenen, dynamischen Linienführung fort, die durch hohe Verarbeitungsqualität und ausgesuchte Materialien betont wird. Die Sichelform prägt den Verlauf des Armaturenrägers: Ein weiter Bogen spannt sich einladend um Fahrer und Beifahrer und reicht bis in die Türverkleidung. Das wohnliche Ambiente wird in der Nacht noch verstärkt durch die indirekte rote Beleuchtung von Mittelkonsole und vorderen Türverkleidungen.

Neues mechatronisches Fahrwerk: Verbundlenker-Hinterachse mit Watt-Gestänge

Die gegenüber dem Vorgänger deutlich verbreiterte Spur (vorn um 56 mm auf 1544 mm, hinten um 70 mm auf 1588 mm) sowie der um 71 Millimeter längeren Radstand (jetzt 2685 mm) lassen den Astra noch satter auf der Straße stehen. Darüber hinaus wirken sich die neuen Maße positiv auf Fahrdynamik und -stabilität aus.

Auch die gegenüber dem Vorgänger erhöhte Karosseriesteifigkeit mit 43 Prozent größerer Torsions- und 10 Prozent höherer Biegefestigkeit bildet eine solide Basis für verbesserte Fahreigenschaften. Zudem profitiert der Komfort. Es dringen weniger Geräusche und Vibrationen in den Fahrgastraum ein.

Die Opel-Ingenieure haben für den Astra ein mechatronisches Fahrwerk entwickelt, das ein vollintegriertes System aus mechanischen Funktionen und elektronischen Regelungen darstellt. Das Auto kultiviert den hohen Fahrspaß-Faktor, der schon den Vorgänger auszeichnete, mit spürbaren Verbesserungen bei Lenkrückmeldung und Fahrkomfort. Die Rüsselsheimer Chassis-Experten bildeten einen Verbund aus der bewährten McPherson-Vorderachse und der weltweit ersten Verbundlenker-Hinterachse mit Watt-Gestänge.

Die innovative Hinterachsaufhängung verfügt über alle Vorteile einer kompakten, leichten und effizienten Verbundlenker-Konstruktion. Das clever positionierte Watt-Gestänge erhöht die Querstabilität in Kurven signifikant. So lassen sich hervorragende Handling-Eigenschaften mit hohem Fahrkomfort in Einklang bringen.

Auf Wunsch ist der neue Astra mit der adaptiven Chassiskontrolle Opel FlexRide lieferbar. In Millisekunden passt FlexRide die Abstimmung des Fahrwerks automatisch den jeweils vorherrschenden Straßenverhältnissen, den Kurvengeschwindigkeiten, Fahrzeugbewegungen und dem individuellen Fahrstil an. Die aus dem Insignia bekannte und im Kompaktwagen-Segment bisher kaum erhältliche Hightech-Option lässt die Wahl zwischen drei Modi - Standard, Sport und Tour.

Antriebspalette senkt CO<sub>2</sub>-Ausstoß und Verbrauch um 12 Prozent

Der neue Astra geht mit einer kompletten Motorenpalette an den Start, die aus neun Triebwerken von 64 kW/87 PS bis 132 kW/180 PS besteht. Dieses Angebot entspricht der Opel-Philosophie, wonach jeder Kunde die zu seinem Bedarf passende effiziente und erschwingliche Antriebsquelle finden sollte.

Die Palette der Astra-Motoren mit Schaltgetriebe ist nicht nur leistungsstark, sondern senkt auch die CO<sub>2</sub>-Emissionen um durchschnittlich gut 12 Prozent im Vergleich zu den Vorgängermodellen. Der Durchschnittsverbrauch der vier Common-Rail-Turbodiesel liegt bei 4,6 Litern, der der fünf Ottomotoren bei 6,0 Litern je 100 Kilometer.

Voraussichtlich knapp die Hälfte aller Käufer wird sich für die vier Diesellaggregate entscheiden, mit denen der Astra in Europa auf den Markt kommt. Sie decken einen Leistungsbereich von 95 bis 160 PS ab, verbrauchen mit Schaltgetriebe alle unter fünf Liter pro 100 Kilometer und emittieren weniger als 129 g/km CO<sub>2</sub>. Die ecoFLEX Variante mit 1.3 CDTI Motor und 70 kW/95 PS kommt zu Beginn des nächsten Frühjahrs und wird 4,2 Liter Diesel auf 100 Kilometern verbrauchen und 109 g/km CO<sub>2</sub> emittieren.

Die Bandbreite der Ottomotoren reicht vom 1,4-Liter-Sauger mit 64 kW/87 PS bis hin zum 1.6 Turbo mit 132 kW/180 PS. Der Einstiegsbenziner verbraucht nur 5,5 Liter und steht mit lediglich 129 Gramm CO<sub>2</sub> pro Kilometer zu Buche - dem Bestwert für Benzinmotoren in der Kompaktklasse. Mit konsequentem Downsizing - der 1,4-Liter-Turbo ersetzt den 1,8 Liter-Sauger - konnten die Opel-Ingenieure den Verbrauch des 140-PS-Benziners auf 5,9 Liter je 100 Kilometer senken - eine Verminderung von Benzindurst und CO<sub>2</sub>-Ausstoß um fast 18 Prozent.

Innovative Technologien halten in Kompaktklasse Einzug

"Den Opel-Anspruch, technologische Innovationen erschwinglich zu machen, haben wir bereits im Insignia erfolgreich umgesetzt. Mit dem Astra führen wir die gleichen Technologien nun sogar noch eine Klasse tiefer ein", erklärt Opel-Chef Hans Demant.

Zu den Komfort- und Sicherheitsausstattungen, die Opel mit dem neuen Astra erstmals in der Kompaktklasse anbietet, gehören:

- Die jüngste Generation des Bi-Xenon-Sicherheitslichtsystems AFL+, das die Lichtintensität und die Leuchtweite durch neun verschiedene Lichteinstellungen automatisch an die jeweiligen Fahr- und Straßensituationen anpasst.
- Die Opel-Frontkamera, die Verkehrsschilder erkennt und vor versehentlichem Fahrspurwechsel warnt.
- Die für jede Ausstattungsvariante erhältlichen Ergonomie-Sitze mit dem größten Verstellbereich in der Klasse, sechs Einstelllebenen, Sitzflächenverlängerung, elektropneumatischer Vierwege-Lordosenstütze sowie zweifach justierbaren, aktiven Kopfstützen und - als einziger in der Klasse - mit dem AGR Gütesiegel (Aktion Gesunder Rücken e.V.).
- Der vollständig im hinteren Stoßfänger versenkbare Opel-Radträger Flex-Fix. Das optionale System wird nach der Entriegelung an der Kofferraumkante wie eine Schublade herausgezogen und aufgeklappt, um zwei Fahrräder aufzunehmen.
- Das Flex-Floor-System im Kofferraum, dessen Zwischenboden sich

je nach Bedarf und ganz bequem in drei Höhen arretieren lässt.  
Diese kreative Idee der Opel-Ingenieure ermöglicht ein besonders  
ergonomisches Beladen und Verstauen unterschiedlicher  
Gepäckstücke. Text und Bilder können Sie unter <http://media.opel.de> herunterladen.

Alle Informationen sind zusammengefasst auf unserer speziellen Astra-Website (  
[http://astra.opel.info/index.php?id=astra\\_home&L=1](http://astra.opel.info/index.php?id=astra_home&L=1)

Weitere Informationen unmittelbar vom Astra-Entwicklungsteam finden Sie unter  
<http://www.astra-blog.com>

Pressekontakt:

Patrick Munsch  
Tel.: 0 6142 7 72826  
[patrick.munsch@de.opel.com](mailto:patrick.munsch@de.opel.com)

Manfred Daun  
Tel.: 0 6142 7 55345  
[manfred.daun@gm.com](mailto:manfred.daun@gm.com)

Sven Markurt  
Tel.: 0 6142 7 66171  
[sven.markurt@de.opel.com](mailto:sven.markurt@de.opel.com)

Originaltext:

Adam Opel AG

Pressemappe:

<http://www.presseportal.de/pm/59486/adam-opel-ag>

Pressemappe als RSS:

[http://presseportal.de/rss/pm\\_59486.rss2](http://presseportal.de/rss/pm_59486.rss2)