

Inhaltsverzeichnis

Einführung

Ein Ratgeber stellt sich vor 6

Die Modellvorstellung

Opel Astra
Modelle, Motoren und Ausstattung 8
Abmessungen 12
Modellpflege 14

Die Ausrüstung

Arbeitsplatz – damit Sie richtig
schrauben können 16
Ersatzteilkauf – damit Sie keinen
Cent verschenken 18
Werkzeug – damit Sie autark sind 20
Spezialwerkzeug und Zubehör – damit
Sie auf dem Laufenden sind 22
Tipps für Hobbyschrauber – damit Sie keine
Schraube überfordert 24
Tipps für den Werkstattbesuch – damit
Sie keine Überraschungen erleben 26
Safety first – damit Sie alles im Griff halten 28
Arbeiten unter dem Auto – damit Sie
einen klaren Kopf behalten 30

Die Wagenpflege

Wartungs- und Reparaturarbeiten – so bleibt
Ihr Astra fit 32
Innenreinigung – so erhalten Sie innere Werte 33
Außenwäsche – so hat Dreck keine Chance 35
Motorwäsche – so wird's gemacht 39
Schmierdienst – so bleibt alles beweglich 40
Lackpflege – so strahlt der Body über Jahre 40
Scheibenwaschanlage – so blicken Sie durch 46
Scheibenwischer – so demontieren Sie die
Wischerarme 50

Die Motoren

Wartungsarbeiten – das packen Sie locker 54
Motoren – das sollten Sie wissen 55
Kompressionsdruck messen – das Ergebnis
ist interpretationsfähig 63

Das Schmiersystem

Wartungsarbeiten – wer gut schmiert 66

Ölfilter – Saubermann mit Verfallsdatum67
Ölkreislauf – ständig im Fluss 67
Motoröl – ein Saft mit vielen Talenten 69
Ölverbrauch – wenig ist besser als nichts69

Das Kühlsystem

Wartungs- und Reparaturarbeiten –
eher selten 74
Kühlkreislauf und Kühlsystem – verhindern
den Hitzestau 75
Kühlmittel und Frostschutz – chemische Säfte 76
Thermostat und Kühlerventilator – regelnde
Größen 79
Luftfilter – Saubermann mit Verfallsdatum 80

Das Motormanagement

Wartungs- und Reparaturarbeiten – das
überfordert Sie nicht 82
Elektronisches Motormanagement und
Benzineinspritzanlage füttern die kW's 83
Elektronische Zündsysteme – damit's an der
Zündkerze funkt 91
Zündspule und Zündkerzen – in direktem
Kontakt 92
Zündmodul und Kabel – eine Einheit 96
Diseleinspritzanlage – was Sie
wissen sollten 98
Vorglühanlage – macht kalte Diesel munter 100

Die Kraftstoffversorgung

Wartungs- und Reparaturarbeiten – im
Fall der Fälle 104
Kraftstoffversorgung – vom Tank bis unter
die Motorhaube 105
Tankbe-/entlüftung, Kraftstofffilter,
Leitungen und Kraftstoffpumpe – damit
der Saft richtig zirkuliert 107
Auspuffsystem und Abgasentgiftung –
mehr als »nur« Rohre und Filter 109

Die Kraftübertragung

Wartungs- und Reparaturarbeiten – nicht
generell ein Fall für die Werkstatt 117
Kraftübertragungsprinzip – so kommen die
»kW's« auf die Straße 118

Kupplung und Kupplungsbauteile – rotieren zwischen Motor und Getriebe118
 Schaltgetriebe – so verkuppeln sich die Zahnräder122
 Elektronisch automatisiertes Vierganggetriebe – ein Komfortgewinn . . .123
 Achsantrieb und Antriebswellen – letzte Instanz vor den Antriebsrädern 128

Das Fahrwerk

Wartungs- und Reparaturarbeiten – da sind Sie mit dabei133
 Vorderachse und Hinterachse – damit die »Fuhre« überhaupt rollt135
 Stoßdämpfer – schonen die Reifen136
 Elektrohydraulisches EHPS-Lenkgetriebe entlastet den Bizeps139
 Spurstangenköpfe, Querlenker, Radlager – bestimmen den Kurs140
 Reifen und Felgen – das sollten Sie Wissen .143

Die Bremsanlage

Wartungs- und Reparaturarbeiten – »ein Fall für Könner«150
 Elektronische Bremskomponenten – nur im Team wirksam151
 Bremsflüssigkeit, Bremskraftverstärker, Scheibenbremsbeläge, Bremsscheiben, Bremssattel, Handbremse – nur im Verbund funktionsfähig152

Die Fahrzeugelektrik

Wartungs- und Reparaturarbeiten – nichts »geht« ohne Theorie166
 Batterie, Anlasser, Generator – die grauen Eminenzen168
 Antriebsriemen checken – das bewahrt Sie vor unverhofftem Frust177
 Außenbeleuchtung und Signaleinrichtungen – die Kommunikationsmittel zur »Außenwelt« 188

Instrumente, Bedienungseinrichtungen – damit Sie schalten und walten können 195
 Stromkabel, Sicherungen, Relais – die »Stromhighways«198
 Sicherungsbelegung – damit Sie die Stromkreise identifizieren können201

Der Innenraum

Wartungs- und Reparaturarbeiten – schnell ein paar Euro in die eigene Tasche gespart 203
 Heizung, Lüftung, Gebläse, Klimaanlage, Schalter, Zündschlüssel – der »Teufel« steckt im Detail205
 Radio, Lautsprecher, Antenne – mit Musik geht's besser211
 Vordersitze, Sicherheitsgurte – »gib 8« auf den Airbag214
 Fensterheber, Seitenscheibe, Türverkleidungen – bringen Luft, Licht und decken ab215
 Zentralverriegelung, Türgriff, Türschloss – alles gesichert217

Die Karosserie

Wartungs- und Reparaturarbeiten – nicht ALLES ein Fall für den Profi221
 Tür, Außenspiegel, Motorhaube, Stoßfänger, Kotflügel, Heckklappe – achten Sie aufs Spaltmaß223

Technische Daten

Motor, Schmiersystem, Kühlsystem, Kraftstoffanlage, Kraftübertragung, Karosserie, Fahrwerk, Räder, Lenkung, Bremsanlage, elektrische Anlage, Füllmengen, Gewichte, Fahrleistungen232
 Diebstahlschutz, Sicherheitseinrichtungen, Wartung, Garantie237

Stichwortverzeichnis

Astra von A – Z238

Störungsbeistände

Schnelle Hilfe – was tun bei Störungen

Anlasser187	Heizung206	Schmiersystem73
Batterie und Generator . .176	Kraftstoffeinspritzung90	Thermostat79
Bremsen164	Kühlsystem78	Warnblink- und Blinkanlage194
Bremslight195	Kupplung121	Wischerblatt52
Diesel-Kraftstoffeinspritzung102	Motor und Zündanlage . . .97	Zentralverriegelung220
Elektrische Fensterheber . .219	Scheibenwischer53	Zylinderkopfdichtung65

DER Opel Astra



Diese Klasse in der Kompaktklasse: Modernste Fahrwerk- und Abstrichtechnik, hoher Sicherheitsstandard, dynamisches Design und gutes Ausstattungsniveau – seit 2004 die charakteristischsten Merkmale des Astra-III. Die Opel-Neuaufgabe ist damit bestens gelöst, in den kommenden Jahren die D-Regierung über Abstrich weiterzuschreiben.

Mit der dritten Astra-Generation holt Opel in der Kompaktklasse seit 2004 die Kastanien »aus dem Feuer«. Der Newcomer taucht vom Start weg in den oberen Rängen der Zulassungsstatistik auf: Seit Dienstantritt brachte die deutsche General Motors Tochter bis Februar 2005 weltweit 8.394.000 Millionen Astra an den Mann oder die Frau. In der aktuellen Version ist der Astra bislang als viertürige Limousine plus Heckklappe, sowie als viertüriger Caravan (Kombi) lieferbar. Die »Blitz Kompaktklasse« rollt in den Standorten Bochum, (Deutschland), Antwerpen (Belgien) und, jenseits des Kanals, im englischen Ellesmere Port von den Fertigungsbändern.

Im Angebot: 9 Motoren

Der Astra-H »erfreut« seine Käufer mit einem üppigen Raumangebot, in der Caravan-Version sogar als Klassenprimus. Er »beruhigt« mit hohem Sicherheitspotenzial und »schont« den Geldbeutel mit insgesamt neun wirtschaftlichen Otto- und Dieselmotoren. Das Angebot »eröffnet« der TWINPORT® ECOTEC® 1,4 mit 66 kW (90 PS) – macht 178 km/h Höchstgeschwindigkeit. Aus 1,6 Liter Hubraum realisiert der nächstgrößere TWINPORT® ECOTEC® 77 kW (105 PS) – er rennt maximal 185 km/h. Der 1,8 Liter ECOTEC® kratzt mit 92 kW (125 PS) und 198 km/h bereits an der 200 km/h-Marke.

Für den gemäßigten 2 Liter ECOTEC®-Turbo ist das kein Problem: Mit 217 km/h und 125 kW (170 PS) etabliert er sich als vollwertiges Mitglied im »Club 200«. Noch flotter geht's im Power-Astra mit strammen 147 Turbo-Kilowatt (200 PS) aus 2 Litern Hubraum voran, die Tachonadel verharrt erst bei 230 km/h.

Soweit die Ottofraktion. Die Dieselfreaks wählen zwischen fünf ECOTEC® Common-Rail Direkteinspritzern: dem 1,3 Liter CDTI mit 66 kW (90 PS), zwei 1,7 Liter CDTI mit 59 kW (80 PS) bzw. mit 74 kW (100 PS), dem 1,9 Liter CDTI mit 88 kW (120 PS) und last but not least dem 1,9 Liter CDTI mit 110 kW (150 PS). Das per Abgasturbolader zwangsbeatmete Selbstzunder-Quintett »entgiftet« jeweils ein Oxida-

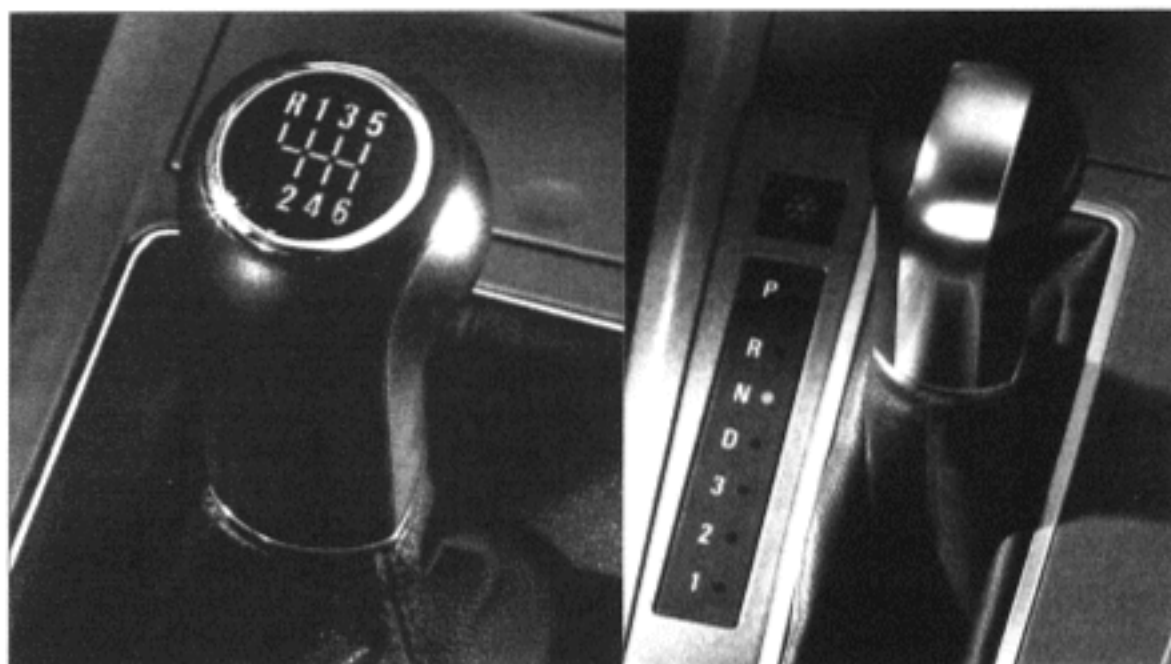
tionskatalysator inklusive elektronisch gesteuerter Abgasrückführung.

Die Ausstattungsvarianten

Die dritte Astra-Generation belegt auf Handlingkursen, in Pylonengassen, bei Bremsentests, gleichwie im Crashtest vordere Ränge – auch die europäische Automobilpresse attestiert dem Opel Topform im »Golf-Segment«: selbstverständlich mit guter Verarbeitungsqualität zu durchaus fairen Einstandspreisen. Bislang entscheiden Astra-Käufer zwischen der viertürigen Limousine mit Heckklappe bzw. dem Caravan mit vier Türen und praktisch großer Heckklappe.

Die Ausstattungsvarianten beider Modellvarianten sind mit »Astra«, »Enjoy«, »Elegance«, »Sport« sowie »Cosmo« an einer Hand aufgezählt. Dazu kommen neun moderne Motoren, fünf Benziner, vier Diesel, die der Fiskus allesamt nach EURO 4 einstuft. Durchschnittlich »verlangende« Automobilisten finden in der jeweiligen Grundausstattung ihres Autos bereits alle wichtigen Accessoires berücksichtigt, und die »Feinschmecker« würzen ihren Wagen in der Rubrik »Sonderausstattungen« mehr oder weniger mundgerecht.

**Alternativen zum manuellen Schalt-
hebel – automatisiertes 5-Gang-Schalt-
getriebe (Easytronic®), elektronisch
angesteuerte Vierstufenautomatik**



Gut geführt: Sechsgangschalthebel im Astra.

Gut abgestimmt: Die Schaltmodi der Viergangautomatik.

Serienmäßig schalten Astra-Käufer fünf Gänge per Hand. Sofern Ihr Wagen den 1,3 Liter CDTI, den 1,9 Liter CDTI oder einen 2 Liter Turbo unter der Motorhaube hat sind's sechs Gänge ab Werk – und im 1,7 Liter CDTI ist das zusätzliche Zahnradpaar auch gegen Aufpreis buchbar. Nicht so Easytronic®, das automatisierte Fünfgang-Getriebe kommt in allen Ausstattungsvarianten zum Zuge.

In Kombination mit dem Einsachter-ECOTEC® steigert eine elektronisch gemanagte Vierstufenautomatik den Fahrkomfort. Um nach Fahrerlust und -laune die Drehzahlreserven bzw. den Kraftfluss zu aktivieren, nutzt der Automat ein »Sport-« oder »Winterprogramm«. Zum entspannten Cruisen hält eine Wandlerüberbrückungskupplung die gerade aktivierte Fahrstufe möglichst lange auf Zug – sommer- wie wintertags.

Umfangreich und wirksam – das Astra-Sicherheitspaket

Doch nicht nur die Sinne kommen im Astra auf ihre Kosten. Immer dann, wenn's brenzlich wird, minimiert eine umfassende Sicherheitsausstattung das Verletzungsrisiko der Insassen – unabhängig vom jeweiligen Ausstattungs- und Motorenstandard sind ab Werk Goodies wie ESP^{Plus}, TC^{Plus}, CBC, ABS, Airbags und BAS mit an Bord. Astra Limousine und Caravan belegen demzufolge auch Spitzenplätze in zahlreichen Crashtests, so zum Beispiel im Euro NCAP-Crashtest, der wohl umfangreichsten »Aufprallprüfung«. Und wenn's um die Raumausnutzung geht, rangiert das Opel-Duo mit den jeweils Klassenbesten gleichfalls auf Augenhöhe.

Obligatorisch in beiden Varianten sind fünf Sitzplätze, von denen die hinteren drei bei Bedarf umlegbar sind. Entsprechend vorzeigbar sind dann auch die Gepäckraumvolumina. In der Limousine verschwinden bis unters Dach maximal 1.300 Liter, der Caravan schluckt deren 1.540. Als Zweisitzer parkiert der Astra Caravan auf seiner »packfreudigen« Ladefläche auch sperriges Freizeitgepäck wie etwa Bords, Mountainbikes oder Ski.

»Spurtreu« und millionenfach bewährt – die Astra-Fahrwerke

Mit 4.249 Millimeter Länge misst die Limousine ganze 266 Millimeter weniger als der Kombi. Exakt gleichformatig sind die beiden in der Breite, mit »eingeklappeten« Außenspiegeln messen sie 1.794 Millimeter, »auf-

geklappt« wachsen sie auf 2.033 Millimeter. Die Limousine steht mit 1.460 Millimeter Höhe um 40 Millimeter tiefer in den Federn als der Caravan. Mit IDS-Sportfahrwerk sind's dann noch einmal 15 Millimeter weniger.

Doch die »Gene« ihrer aktiven Fahrsicherheit sind weitgehend gleich: Das IDS-Fahrwerk (interaktives dynamisches System) der neuen Astra bietet ein Höchstmaß an Agilität und Fahrsicherheit. Die Vorderräder führt eine McPherson-Achse mit hydrogeformtem Fahrschemel. An der Hinterhand kommt jeweils eine Torsionslenkerachse mit doppelwandigem Profil in U-Form zum Einbau. Die Spurweiten beider Astra sind identisch: 1.488 Millimeter an der Vorder- wie Hinterachse. Wenn's freilich um den Radstand geht, hat der Caravan mit 2.703 Millimeter gegenüber der Limousine mit 2.614 Millimeter die Nase vorn. Irgendwo muss die »Ladefläche« ja eine technische Basis finden ...

Ab Erstzulassung wirksam – zwölf Jahre Garantie gegen Durchrostung

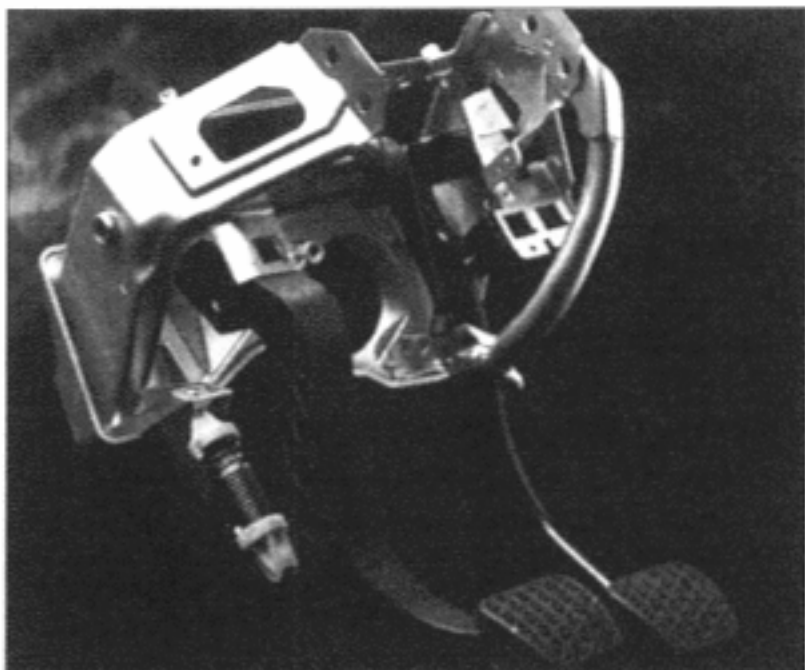
Bis auf die obligatorischen Modulgleichteile beider Astra-Varianten berücksichtigten Opel-Techniker schon im Bildschirmstadium die unterschiedlichen Aufgabenstellungen ihrer »Zöglinge«. Ohne die immense Datenleistung eines Großrechners wär', in der gebotenen Zeit, das Anliegen wohl gründlich aus dem Ruder gelaufen. Das »Elektronikhirn« freilich machte die Karosserien schon im Prototypenstadium nicht nur »so leicht wie möglich«, sondern hinsichtlich Torsionsverhalten auch »so stabil wie nötig«. Beide Astra rangieren hier an vorderster Front mit den Besten ihrer Klasse. Kein Wunder, ein Großteil der Karosserie besteht aus hochfesten Stählen. Die Karosseriebleche sind zudem so rostresistent, dass Opel ab dem Tag der ersten Zulassung eine zwölfjährige Garantie gegen Durchrostung gewährt.

Optimaler Passagierschutz

Für den bestmöglichen Passagierschutz sorgen vielfältig aufeinander abgestimmte Systeme. Limousine und Caravan »fesseln« die Insassen auf allen Plätzen mit Dreipunktgurten inklusive Gurtkraftbegrenzer und pyrotechnischer Gurtstraffer vorne. Fünf verstellbare Kopfstützen sind gleichfalls obligatorisch, auf den Vorderplätzen sogar als aktive Sicherheitspolster konzipiert. Und damit der Nachwuchs auch nicht zu kurz

kommt, gibt's Isofix-Adapter, jeweils auf den äußeren Fondsitzen. Für den Fall, dass alle Gurte überfordert wären, blasen sich im Ernstfall noch bis zu acht Airbags »rund um die Crashcrew« auf.

Bei einem schweren Frontalcrash »verpufft« ein Großteil der Aufprallenergie in separaten »Lastpfaden«. Kupplungs- und Bremspedal fallen bei einem Frontalcrash soft- und kraftlos auf das Bodenblech (PRS) und geben somit den Schienbeinen des Fahrers eine faire Chance. Die Überschussenergie seitlicher Unfallgegnere leiten dagegen verstärkte A- und B-Säulen, biegesteife Schweller sowie Energie absorbierende Elemente in den Türen, am Unterboden und am Lenkrad gezielt in die Karosseriestruktur ein. Den Kraftstofftank lässt das Ganze ohnehin weitgehend unbeeindruckt, sein Platz ist unterhalb der Fondsitze, im weitgehend geschützten Bereich des Bodenblechs.



Fallen bei einem Frontalcrash aufs Bodenblech: Kupplungs- und Bremspedal im Astra-H.

Auf einen Blick – das Astra-Ausstattungsangebot

Opel bedient mit dem Astra-Angebot die unterschiedlichsten Aufgabenstellungen einzelner Käuferschichten. Der Kompaktklässler rollt entweder als viertürige Limousine mit Heckklappe oder als Kombi (Caravan), gleichfalls mit vier Türen, von den Produktionsbändern. Hier die Ausstattungsmöglichkeiten:

- ☛ Astra – die »Einstiegs-Variante«
- ☛ Enjoy – die »Brot- und Butter-Variante«
- ☛ Elegance – die »Schicke-Variante«
- ☛ Sport – die »Dynamische-Variante«
- ☛ Cosmo – die »Mehrwert-Variante«

Astra – die »Einstiegs-Variante«

Ganz im Sinne einer fairen Preisgestaltung orientieren sich Astra/Astra-Caravan konsequent am Wesentlichen. Doch das Wesentliche ist bei beiden durchaus vorzeigbar, und wenn es um beruhigende Sicherheitsfeatures geht, macht Opel keine Ausstattungsunterschiede. Goodies wie IDS-Fahrwerk inklusive ESP^{Plus}, TC^{Plus}, CBC, ABS und BAS sind ebenso mit von der Partie wie Frontairbags, vordere Brust-Becken-Seitenairbags, vordere und hintere Kopfairbags auf den Außenplätzen, aktive Kopfstützen vorne, Seitenaufprallschutz, »versenkbare« Pedalerie (PRS), Dreipunkt-Automatikgurte, Gurtstraffer und -stopper für Fahrer und Beifahrer, höhen- und längseinstellbare Sicherheitslenksäule, Isofix-Kindersitzbefestigungen und Kindersicherungen in den Fondtüren.

Zudem »erfreuen« sie unter anderem mit elektrisch einstell- und beheizbaren Außenspiegeln (asphärisch auf der Fahrerseite), Ablagetaschen in allen Türen, einer Chromzierleiste an der Heckklappe, Cupholdern, einem Drehzahlmesser, elektrisch betätigten Fensterhebern (vorne mit Tippfunktion, Klemmschutz), automatischer Lichtabschaltung, Geschwindigkeitsregler, Pollenfilter, Servolenkung, Scheibenwischerintervallschaltung, höheneinstellbarem Fahrersitz, einer im Verhältnis 60/40 umlegbaren Rücksitzlehne, einem Triple Info Display (Uhrzeit, Datum, Außentemperatur), Wärmeschutzverglasung oder einer Zentralverriegelung mit Funkfernbedienung.

Astra Enjoy – die »Brot- und Butter-Variante«

Zusätzlich zur »Einstiegs-Variante« werten die »Brot- und Butter-Variante« unter anderem eine dreigeteilt (40/20/40) umlegbare Rücksitzlehne, Pompadourtaschen an den Vordersitzlehnen, ein Licht- und Sitzkomfortpaket, in Wagenfarbe gefärbte Außenspiegelgehäuse, Dachzierleisten und Stoßfänger sowie 205/55 R 16 Pneus auf. Im Caravan-Enjoy spendierten die »Einrichter« dem Laderaum zusätzliche FlexOrganizer[®]-Schienen, eine Laderaumabdeckung sowie eine 12-Volt-Steckdose im Fond.

Astra Elegance – die »Schicke-Variante«

Die »Schicke-Variante« fährt zusätzlich mit einem Sichtpaket (automatisch abblendender Rückspiegel, beleuchtete Mittelkonsole, Regensensor, automati-

sches Abblendlicht, beleuchtete Make-up-Spiegel, vorne und hinten jeweils 2 Leselampen, Batterieentladeschutz), Lederlenkrad, Veloursitzpolstern, Leichtmetallrädern, AluminiumEinstiegsleisten, Edelstahlfensterzierleisten, beleuchteten Türgriffschalen und Doppeltonhörnern durch die Lande.

Astra Sport – die »Dynamische-Variante«

Die »Dynamische-Variante« unterscheidet zwei Sportsitze, das IDS-Sportfahrwerk (15 Millimeter tiefer gelegte Karosserie, härtere Federn, Sportstoßdämpfer), ein Sportledervolant mit drei matt verchromten Dekorblenden, schwarze Seitenschutzleisten und die Aluminium-Pedalerie. In Kombination mit Caravan gibt's zusätzlich noch ein Brillenfach in der Dachverkleidung.

Astra Cosmo – die »Mehrwert-Variante«

Basierend auf den vier vorgenannten Ausstattungen toppt die »Mehrwert-Variante« in der Limousine das Wohlfühlgefühl mit einem Material- und Ausstattungsmix aus allen Ausstattungspaketen: Es gibt keine Cosmo-spezifischen Besonderheiten, außer der Tatsache, dass der gesamte »Ausstattungsbauchladen« im Cosmo individuell vermengt wird: bis auf eine Ausnahme auch im Caravan. Lediglich das Design-Paket (SolarProtect®-Wärmeschutzverglasung im Fond, silberfarbige Dachreling, schwarz gehaltene B- und C-Säulen) sucht seinesgleichen.

Astra Sonderausstattungen – da bleibt kaum ein Wunsch unerfüllt

Darüber hinaus führt der fein gestufte »Astra-Sonderwunschzettel« nicht nur Musik- und Informationsfreaks, mobile Telefonisten, Straßenkartenmuffel oder Rad/Reifengourmets zum Ziel, sondern auch jene Käufer, die auf hochwertiges Original-Zubehör setzen. Ambitionierten Do it yourselfern bleibt da auf den ersten Blick nur noch wenig Schraubarbeit übrig. Dennoch lohnt ein Preisvergleich im Zubehörhandel: beispielsweise bei Anhängerkupplungen oder Dachtransportsystemen. Damit bei allem Sparwillen allerdings die erforderliche Sicherheitsbasis nicht auf der Strecke bleibt, kaufen Sie nur Kupplungen mit ABE-Prüfbericht und ordern den Grundträger besser direkt bei Ihrem Opel-Händler.

Die Astra-Ottomotoren – ab 90 PS »ökonomisch mobil« und mit 200 PS »blitzartig« in Fahrt

Die Benzinerfraktion des Opel Astra besteht derzeit aus fünf Vierzylinder-Triebwerken: dem 1,4 Liter TWINPORT® ECOTEC® mit 66 kW/90 PS, dem 1,6 Liter TWINPORT® ECOTEC® mit 77 kW/105 PS, dem 1,8 Liter ECOTEC® mit 92 kW/125 PS, sowie den beiden 2,0 Liter ECOTEC® Turbo mit 125 kW/170 PS, respektive 147 kW/200 PS. Alle Motoren beatmen ihre Zylinder mit Sechzehnventil-Zylinderköpfen und zwei obenliegenden Nockenwellen. Weitere »Otto-Kennzeichen« sind das elektronische Gaspedal und die elektronisch gesteuerte Drosselklappe. Alle »Ottos« erfüllen die Schadstoffnorm gemäß Euro 4.

Die Astra-Dieselmotoren – ab 80 PS gut dabei und mit 150 PS voll bei der Musik

Das Astra-Dieselmotorenquintett basiert – wie die Ottomotoren – auf dem ECOTEC-Stammbaum. Es setzt ausnahmslos auf Common-Rail-Technik, Abgasturbo-lader, zwei Nockenwellen, und Vierventil-Brennräume. Der kompakte 1,3 CDTI bringt's auf 66 kW/90 PS bei 4.000 min⁻¹. 59 kW/80 PS bzw. 74 kW/100 PS bei 4.400 min⁻¹ realisieren die beiden 1,7 Liter CDTI. Der »kleine« Einsneuner CDTI realisiert 88 kW/120 PS bei 4.000 min⁻¹. Im derzeit leistungsfreudigsten Selbstzünder seiner Hubraumklasse, dem 1,9 CDTI, sind's gar 110 kW/150 PS. Sämtliche Diesel unterbieten mit Euro 4 die ab 2005 verbindliche Abgasnorm für neue Pkw.

Die Abmessungen

Steilheck, Schrägheck, Stufenheck – für Astra-Käufer keine wirklich ernsthafte Frage: Opel liefert den Kompaktklässler ausschließlich mit »weichem« Schrägheck und als Caravan mit Kombi-typischem Steilheck – natürlich mit praktischer Heckklappe in beiden Varianten. Auch in der Breite gibt's mit 1.753 Millimeter keine Differenzen. Mit »ausgeklappten« Außenspiegeln messen beide Modelle 2.033 Millimeter. Der Astra-Laster ist dafür länger: 4.515 Millimeter gegenüber 4.249 Millimeter, macht 266 Millimeter mehr Raumgefühl für die Hinterbänker und das Gepäck. 89 Millimeter mehr Radstand sind gleichfalls daran beteiligt, 42 Millimeter mehr Innenraumhöhe übrigens auch. Außen sind's noch 40 Millimeter um die der Caravan die Limousine

So können Sie kombinieren – der Astra und die Motoren

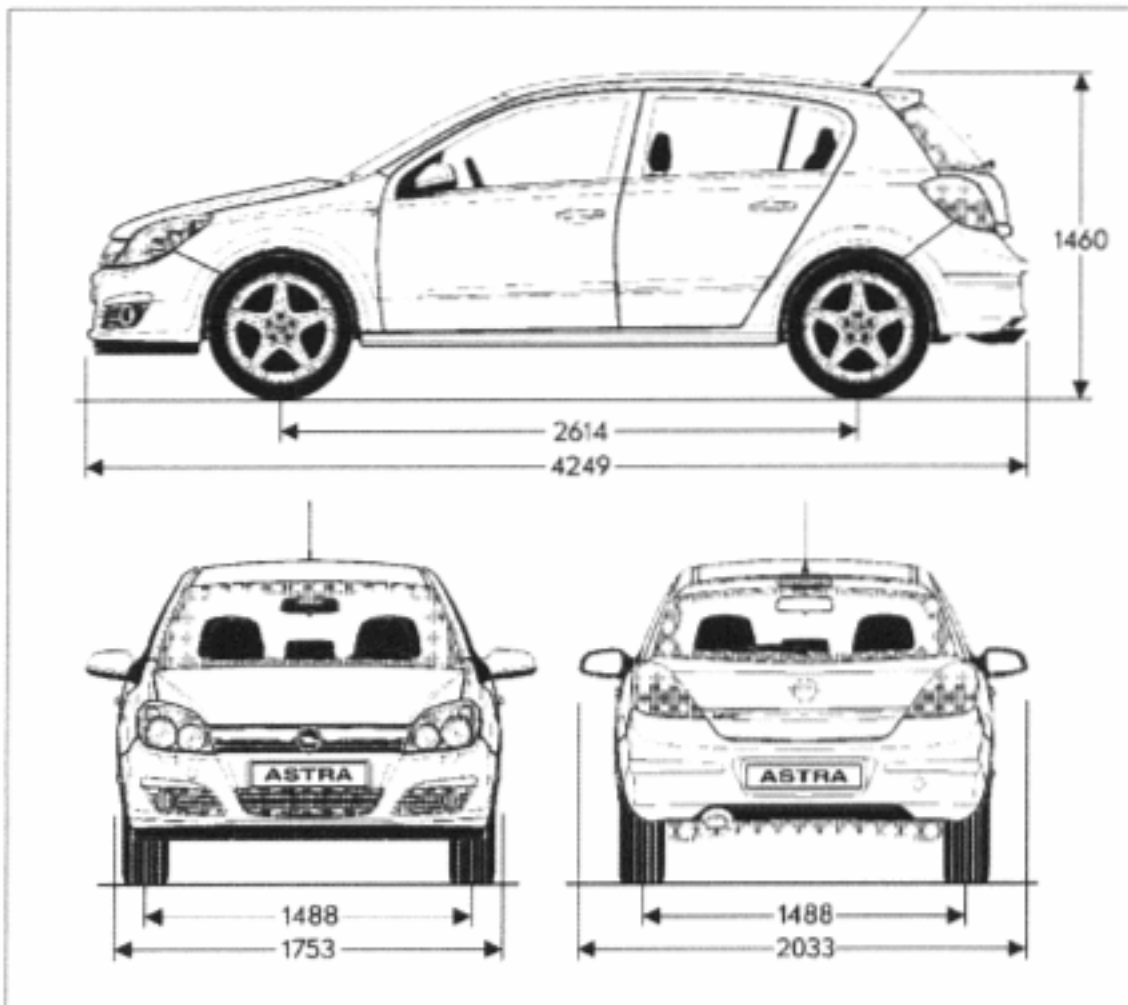
	1,4 Twinport ECOTEC	1,6 Twinport ECOTEC	1,8 ECOTEC ECOTEC	2,0 Turbo ECOTEC	2,0 Turbo ECOTEC	1,3 CDTI ECOTEC	1,7 CDTI ECOTEC	1,9 CDTI ECOTEC	1,9 CDTI ECOTEC
Astra									
5-türig	●	● ²	● ¹	–	–	●	●	–	–
Caravan	●	● ²	● ¹	–	–	●	●	–	–
Astra-Enjoy									
5-türig	●	● ²	● ¹	●	–	●	●	●	●
Caravan	●	● ²	● ¹	●	–	●	●	●	●
Astra -Elegance									
5-türig	●	● ²	● ¹	● ¹	–	●	●	●	●
Caravan	●	● ²	● ¹	● ¹	–	●	●	●	●
Astra -Sport									
5-türig	●	● ²	● ¹	● ¹	●	●	●	●	●
Caravan	●	● ²	● ¹	● ¹	●	●	●	●	●
Astra -Cosmo									
5-türig	●	● ²	● ¹	● ¹	●	●	●	●	●
Caravan	●	● ²	● ¹	● ¹	●	●	●	●	●

– nicht lieferbar; ● lieferbar; ¹ mit Automatik lieferbar; ² mit Easytronic lieferbar.

mit 1.460 Millimeter überragt. Ist ein IDS-Sportfahrwerk installiert, sinkt das äußere Niveau um 15 Millimeter. Dem Astra – erst recht dem Caravan – wird ein kommoder Innenraum attestiert: Fünf erwachsene Mitteleuropäer fühlen sich zwischen seinen Rädern gut untergebracht. Selbst auf der Rückbank kommen sich bis zu drei »Otto- bzw. Lieschen-Normalverbraucher«

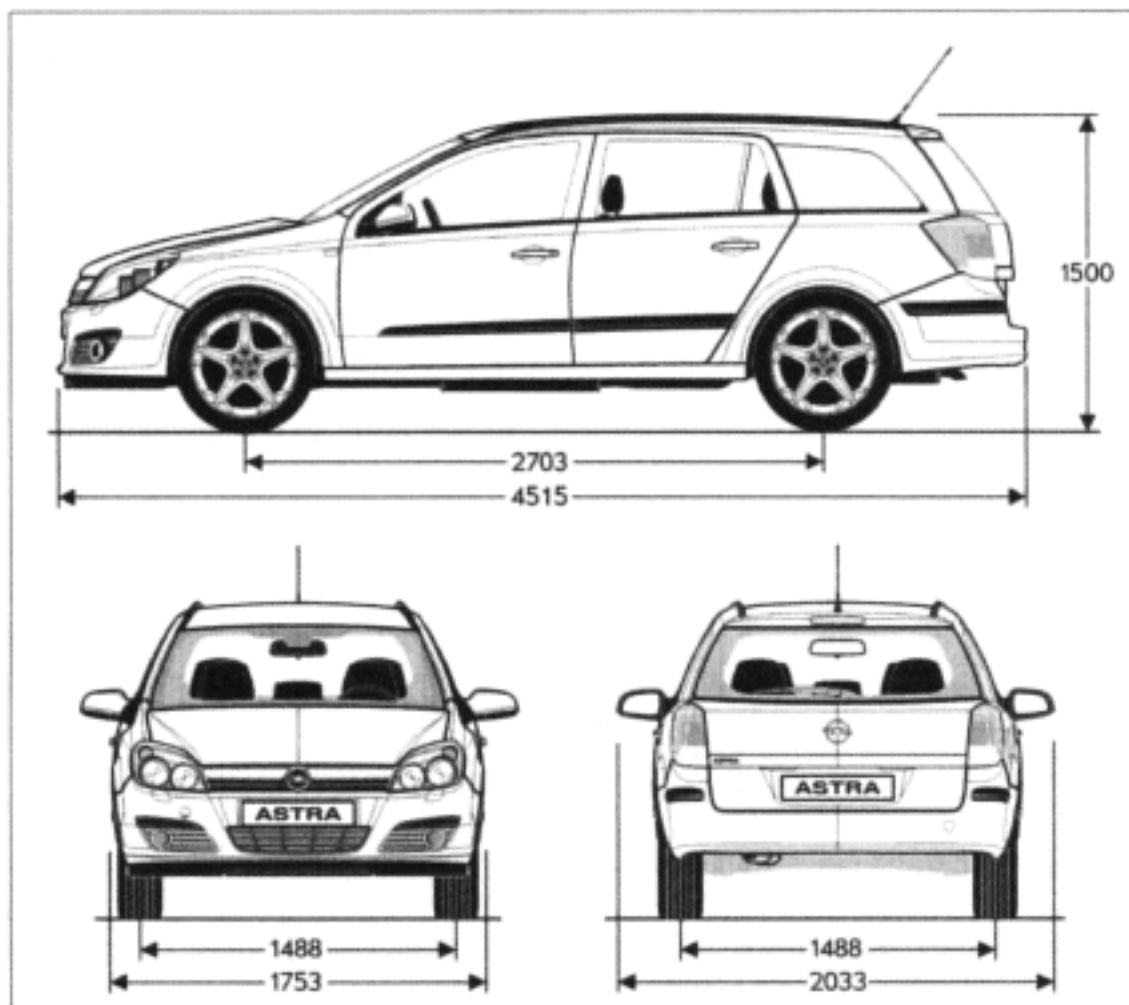
nicht unbedingt in die Quere. Und das sogar mit Reiseutensilien, denn Astra-Passagiere können durchaus auch mit ausgewachsenen Koffern und Krimskrams auf die Reise gehen. In der Limousine verstauen sie nach VDA-Norm bis Oberkante Gepäckraumabdeckung maximal 380 Liter, bei vorgeklappter Rück Sitzlehne passen 1.300 Liter bis unters Dach. Der Caravan schluckt 505 bzw. 1.540 Liter.

Beide Modelle offerieren demnach »Transportkapazitäten«, die noch vor Jahren in der Mittelklasse rekordverdächtig gewesen wären.



Abmessungen Limousine 4-türig:

- Länge – 4.249 mm
- Breite – 2.033 mm
- Höhe – 1.460 mm*
- Radstand – 2.614 mm
- Spurweite v./h. – 1.488 mm.
- *bei Leergewicht mit Normalbereifung; mit IDS-Sportfahrwerk: -15 Millimeter.



Abmessungen Kombi (Caravan)

4-türig:

Länge – 4.515 mm

Breite – 2.033 mm

Höhe – 1.500*

Radstand – 2.703 mm

Spurweite v./h. – 1.488 mm.

*bei Leergewicht mit Normalbereifung; mit IDS-Sportfahrwerk : -15 Millimeter.

Modellpflege

- 1991 August**
Produktionsstart Astra I; erstes Modell: ein magmaroter Caravan 1,4.
Karosserievarianten: 5-türige Schräghecklimousine; 5-türiger Kombi (Caravan).
Motorvarianten: 1,4 I-Motor, 44 kW/60 PS; 1,4 I-Motor, 60 kW/82 PS; 1,6 I-16V-Motor, 74 kW/101 PS; 1,8 I-16V-Motor, 85 kW/116 PS; 2,0 I-16V-Motor, 110 kW/150 PS; 1,7 I-Turbodiesel-Motor, 50 kW/68 PS; 1,7 I-Turbodiesel-Motor, 60 kW/ 82 PS.
- 1992 März/April**
4-türige Stufenhecklimousine als Ergänzung zum Schrägheck und Caravan.
- 1993/97**
diverse Modellpflegemaßnahmen.
- 1997/98**
Produktionsauslauf Astra I.
- 1998 (Modelljahr 1999)**
März
Verkaufsstart Astra II (Astra-G); 5-türige Schräghecklimousine; 5-türiger Kombi (Caravan).

Motorvarianten: X12XE, 48 kW/65 PS; X14XE, 66 kW/90 PS; X16SZR, 55 kW/75 PS; X16XEL, 74 kW/100 PS; X18XE1, 85 kW/115 PS; X20XE1, 100 kW/136 PS; X17DTL, 50 kW/68 PS; X20DTL, 60 kW/82 PS.

September

Stufenheck; Easy Entry Sitze bei 3-türiger Limousine; neue Radkappen für Astra »ECO« 1,2 I 16V mit 165/70 R 14" Bereifung; Sondermodelle »Edition 100«; »Edition 100 Classic«; Einführung GPS »OnStar«, Radiotelefon »CCRT 700«, Navigationsradio »NCDR 3000«, Lederausstattung.

1999 (Modelljahr 2000)

Juli

Debüt »Eco 4«.

September

Debüt Astra Coupé; Direkteinspritzer Diesel, 1,7 DTI 16-V-Motor (55 kW/75 PS); Direkteinspritzer Diesel, 2,0 DTI 16-V-Motor (74 kW/100 PS) mit Ladeluftkühlung; Debüt »Astra OPC«, 2,0 16V-Motor (118 kW/160 PS), limitierte Auflage (3000 Exemplare); Vordersitze mit aktiven Kopfstützen; anstelle von Schaltgestänge jetzt Seilzugschaltung; Euro 3/D4 für 1,2 16V, 1,8 16V

und 2,0 16V; TMC-fähiges Navigationsradio »NDCR 1100« mit CD-Spieler; Display mit Kartendarstellung; Sondermodelle »Edition 2000«, »Edition 2000 Classic«, »Edition Bayern München«.

2000 (Modelljahr 2001)

September

Euro 3/D4 für alle Motoren (1,2 l 16V/2,2 l 16V Euro 4); Leistungssteigerung bei 1,2 l 16V (55 kW/75 PS), 1,6 l (62 kW/85 PS), 1,8 l 16V (92 kW/125 PS); verlängerte Serviceintervalle (30.000 km) für Diesel und Otto; Smart Airbag System mit optionaler Sitzbelegungserkennung (außer bei Sportsitzen); Sonnenlicht absorbierende Frontscheibe (in Verbindung mit AC); Standheizung mit Zeitschaltuhr; Telefonmontagesatz mit Sprachsteuerung; TMC-fähiges Navigationsradio »NDCR 1500« mit GSM-Telefon; Sport Paket (Fahrwerk, Sitze, Lenkrad); Trail Paket für Caravan (Anhängerkupplung, Niveauregulierung, Geschwindigkeitsregelanlage); Sondermodell »Selection«.

2001

März

Debüt Astra Cabrio; 2,2 l 16V (108 kW/147 PS).

Juni

Meistverkaufte Motorvariante in Deutschland der 1,6 l 16V mit 35%; Meistverkaufte Karosserievariante in Deutschland der Caravan mit 43%; Motorensplit am Gesamtverkauf in Deutschland: Otto 73%, Diesel 27%.

2002

April

Weltpremiere Astra Caravan OPC mit 2,0 Turbo ECOTEC (141 kW/192 PS).

August

Verkaufsstart des 2,2 DTI ECOTEC (92 kW/125 PS).

September

Verkaufsbeginn Astra Caravan OPC .

2003

Januar

Serienanlauf 1,6 TWINPORT ECOTEC (77 kW/105 PS).

Februar

Markteinführung 1,7 CDTI ECOTEC (59 kW/80 PS).

März

Verkaufsstart Astra Caravan 1.6 CNG (71 kW/97 PS).

April

Debüt Astra Caravan ECO 4.

Juni

Meistverkaufte Motorvariante in Deutschland Z 16 SE/1,6 l 8V (62 kW/85 PS); meistverkaufte Ausstattungsvariante in Deutschland der Caravan Njoy.

September

Weltpremiere des fünftürigen Astra-H auf der IAA in Frankfurt.

2004

Januar

Produktionsbeginn Astra-H in Antwerpen/Belgien.

März

Verkaufsstart in Deutschland.

Mai

Weltpremiere Astra Caravan auf dem Automobilsalon in Madrid. Angebotene Ausstattungsvarianten: Astra, Edition, Elegance, Sport, Cosmo.

Angebote Motorvarianten: 1,4 TWINPORT ECOTEC (66 kW/90 PS), 1,6 TWINPORT ECOTEC (77 kW/105 PS), 1,8 ECOTEC (92 kW/125 PS), 2,0 Turbo ECOTEC (125 kW/170 PS und 147 kW/200 PS), 1,7 CDTI ECOTEC (59 kW/80 PS / 74 kW/100 PS), 1,9 CDTI ECOTEC (88 kW/120 PS, 110 kW/150 PS).

Juni

Der fünftürige Astra absolviert den Euro NCAP-Crashtest mit fünf Sternen. Meistverkaufte Motorvariante 1.7 CDTI ECOTEC (33 %); meistverkaufte Ausstattungsvariante : Enjoy (über 50 %).

Juli

Motorenpalette wird um drei Triebwerke erweitert: 2,0 LiterTurbo (Z 20 LER) mit 147 kW/200 PS, zwei 1,9 CDTI-Common-Rail-Diesel (Z 19 DTH) mit 88 kW/120 PS, 110 kW/150 PS.

August

Produktionsstart Astra-H Caravan in Bochum.

Oktober

Verkaufsbeginn Astra-H Caravan in Deutschland.

2005

Februar

Neuer 1,3 CDTI ECOTEC Dieselmotor (Z 13 DTH) mit 66 kW/90 PS.

Geänderte Ausstattungsvarianten: Astra, Edition (entspricht Enjoy mit kleinerem Ausstattungsumfang), Elegance, Sport, Cosmo.

Motorvarianten: 1,4 TWINPORT ECOTEC (Z 14 XEP) mit (66 kW/90 PS), 1,6 TWINPORT ECOTEC (Z 16 XEP) mit 77 kW/105 PS, 1,8 ECOTEC (Z 18 XE) mit 92 kW/125 PS, 2,0 Turbo ECOTEC (Z 20 LEL, Z 20 LER) mit 125 kW/170 PS, 147 kW/200 PS, 1,3 CDTI-ECOTEC (Z 13 DTH) mit 66 kW/90 PS, 1,7 CDTI ECOTEC (Z 17 DTH) mit 74 kW/100 PS, 1,9 CDTI ECOTEC (Z 19 DTH) mit 88 kW/120 PS / 110 kW/150 PS).