

35 JAHRE OPEL ASTRA F



→ Fakten

- *Die Premiere erfolgte im September 1991 auf der IAA in Frankfurt
- *Das Modell-Angebot war mit drei- und fünftürigem Fließheck, viertüriger Stufenheck-Limousine, Caravan, Cabrio und dem Sportler GSi breit aufgestellt
- *Bis heute mit ca. 4,13 Millionen bis 1997 produzierten Fahrzeugen das meistverkaufte Opel-Modell
- *Fuhr Erfolge – u.a. als „FIA Cup for Manufacturers of Touring Cars (2-litre)“ Marken-Weltmeister – auch im Motorsport ein



→ Favoriten

TOP 1

MEHRWERT prägte den Astra F in vielen Details: So gewährte er den Passagieren spürbar mehr Kopf- und Kniefreiheit als der beinahe gleich große Vorgänger Kadett E. Auch in Sachen Sicherheit machten die Rüsselsheimer ihre Hausaufgaben mit Bravour: Die Sicherheitsfeatures umfassten die bei einem Seitenaufprall schützenden Doppelrohr-Verstärkungen in den Türen ebenso wie Sitzrampen, die bei einem Frontalaufprall das Abtauchen unter dem Gurt verhindern. Darüber hinaus hielten Gurtstraffer den Körper sicher im Sitz und serienmäßige Full-Size-Airbags für Fahrer und Beifahrer steigerten ab 1994 die passive Sicherheit weiter.

TOP 2

In Sachen **TECHNIK** zeigte sich der Astra innovativ: So kombinierte das „Multi Info Display“ am Kopf der Mittelkonsole weltweit erstmals die Anzeigen von Bordcomputer, Radio und Kontrollhinweisen in einem Display. Außerdem nahm der Kompakte eine Vorreiterrolle in seinem Segment nicht nur beim „Clean Air System“ ein, mit dem die Insassen vor Pollen, Staub und Schmutzpartikeln geschützt wurden, sondern auch mit seiner elektronischen Traktionskontrolle, mit der der GSi 16V als Erster in seiner Klasse vorfuhr. Er setzte zudem (sportliche) Ausrufezeichen mit seinem 150 PS starken Zweiliter-Motor mit 16 Ventilen und zwei obenliegenden Nockenwellen. Wer es nicht so eilig hatte, konnte zwischen Benzinern mit 1,4-, 1,6-, 1,8- und 2,0-Litern mit 60 bis 115 PS oder 1,7-Liter-Diesel-Aggregaten mit 57 bis 82 PS auswählen.



TOP 3

Durch die Qualitäts-Probleme des Astra F geriet ein Thema in den Hintergrund, das heute sogar noch von größerer Bedeutung ist als in den 1990er-Jahren: **NACHHALTIGKEIT**. Im Zuge der Astra-Entwicklung genoss die effiziente Nutzung von Ressourcen hohe Priorität. So hatte Opel für die Polypropylen-Teile an der Instrumententafel, der Innenverkleidung, den Sitzen und der Mittelkonsole ein ressourcenschonendes Recyclingverfahren entwickelt. Zudem bestanden der Stoßfängerträger oder die Radlaufverkleidungen aus Recyclingmaterial. Die Benzin-Motoren verfügten selbstverständlich über Drei-Wege-Katalysatoren, während die Diesel-Triebwerke mit einem speziell entwickelten Diesel-Oxidationskatalysator aufwarteten. Last but not least diente Opel die technologische Plattform des Astra F in den Jahren 1993 bis 1997 für den ersten Elektroauto-Großversuch mit dem Astra Impuls III.

→ Fazit

Eigentlich war beim „F“ alles so, wie immer bei neuen Kadett/Astra-Modellen: Opel schnürt ein attraktives Paket, angereichert durch eine breit aufgestellte Motoren-Palette, eine ansprechende Optik sowie verschiedene Karosserievarianten. Die Opel-Fans stürmen ihre Händler, unterschreiben Kaufverträge und werden nach der Übernahme ihres Fahrzeugs zu glücklichen Marken-Botschaftern. Doch anders als gewohnt treten gehäuft Probleme mit u.a. Rost, Wasserpumpen, Zahnriemen und billigen Kunststoffen im Interieur auf. Die Kunden sind erst enttäuscht und dann sogar verärgert, als sie den Grund für die diversen Probleme erfahren: Der damalige Opel-Manager José Ignacio López de Arriortúa drückte die Einkaufspreise für Zuliefer-Teile massiv nach unten und erhielt deswegen schlechtere Qualität. Ein paar eingesparte Pfennige pro eingekauftem Teil zerstörten nachhaltig das Image vom „Opel, dem Zuverlässigen“. Noch heute werden Opel-Fahrer deswegen von so manchem Automobilisten schief angeschaut. So ging der an sich gut gemachte Astra F nicht nur als Stückzahl-Rekordhalter in die Markengeschichte ein, sondern auch als Synonym für den „Image-Wandel“ ...



(Alle Bilder: Opel)