



Der neue Opel Astra Caravan im Praxistest

Für wenig Mittel viel Klasse

Vor einigen Jahren schien es kurz so, als würde der renommierte Autohersteller Opel aus der Kurve fliegen. Doch nach der Umsetzung eines strikten Sanierungskonzepts gibt das Unternehmen wieder richtig Gas. Diesen Trend soll auch der neue Astra untermauern, der Ende letzten Jahres auf den Markt kam. HANDICAP hat das neue Modell Probe gefahren und auf seine Tauglichkeit für behinderte Menschen getestet.

Eins wird bereits beim ersten Betrachten sofort klar: Der neue Opel Astra Caravan ist ein Auto mit sportlichem Anspruch. Die geschwungene Dachform, die schnittig nach hinten gezogenen Scheinwerfer und die ausgewogenen Proportionen lassen das Auto schon im Stand flott und dynamisch aussehen. Man kann davon ausgehen, dass Opel diesen Akzent ganz bewusst gesetzt hat, weil das Unternehmen mit dem Meriva und dem Zafira bereits zwei Vans im Mittelklassebereich am Start hat, die durch ihre höhere Bauweise andere Qualitäten betonen. Außerdem

unterstreichen die Rüsselsheimer den sportlichen Anspruch des Astra durch ihre neue Motorenreihe, bei der der Schwerpunkt auf mehr Leistung bei weniger Verbrauch liegt. Elf Antriebsaggregate von 90 bis 240 PS werden zukünftig für den Astra angeboten.

Unser Testwagen war mit einem 1,8 Liter Ecotec-Motor ausgestattet, der eine Leistung von 103 kW bzw. 140 PS hat. Dieser Motor liegt genau im Mittelfeld der sieben angebotenen Benzinmotoren, die durch vier Die-

selmotorvarianten ergänzt werden. Einige davon werden erst ab dem Frühsommer lieferbar sein. Der 1,8 Liter-Motor ist als einziger mit einem 4-Stufen-Automatikgetriebe lieferbar, das auch über ein Winter- und ein Sport-

Konzentriert:
Testfahrer Thomas Maier

programm verfügt. Neben den Schaltgetrieben gibt es den Astra je nach Motorvariante aber auch mit automatisiertem 5- oder 6-Gang-Getriebe, bei denen die Gänge jeweils auch manuell geschaltet werden können, sowie mit einem 6-Stufen-Automatikgetriebe für eine noch feinere Gangabstufung.

Zahlreiche Anpassungsoptionen

Während unseres Tests herrschte allerbestes Wetter: strahlender Sonnenschein, dadurch trockene und schneefreie Straßen. Unter solchen Bedingungen kann ein Auto zeigen, was es in Bezug auf Beschleunigung, Kurven- und Bremsverhalten wirklich kann. Zunächst ist aber Kennen lernen angesagt, denn unser Testfahrer Thomas Maier von der REHA Group hat den neuen Opel Astra noch nie zuvor gefahren. Da Thomas Maier durch eine Querschnittlähmung auf die Benutzung eines Rollstuhls angewiesen ist, muss der Astra gleich beim Einsteigen den ersten Härtestest überstehen. Und das tut er mit Bravour. Obwohl es den Astra Caravan nur als 5-Türer gibt, lässt sich die Fahrertür weit öffnen und gibt ausreichend Platz frei, um mit dem Rollstuhl nah ans Auto zu fahren. Auch die Lücke zwischen Rollstuhl und Fahrersitz ist im normalen Rahmen, sodass unser Testpilot mühelos umsetzen kann. Allerdings kippt dabei der Rollstuhl etwas zur Seite ab und stößt gegen den unteren Türholm. „Kein Problem“, sagt Thomas Maier, „wir haben da eine unsichtbare Schutzfolie



Sportlich: Auf der Landstraße fühlt der Opel Astra sich richtig wohl

draufgeklebt, die Kratzer im Lack verhindert.“

Das Verladen des Rollstuhls geschieht dann fast von alleine. Auf Knopfdruck öffnet sich die hintere linke Tür und der Greifarm der Ladehilfe von Edag fährt so neben die Fahrertür, dass der Rollstuhl nur kurz arretiert werden muss und dann wie von Geisterhand im Fond des Wagens verschwindet. Außer der Ladehilfe ist der Astra mit einer Handbedienung für Bremse und Gas sowie einem Lenkraddrehknopf von Veigel, mit einem Schwenksitz von Autoadapt auf der Beifahrerseite sowie mit einem Kran im Kofferraum, zum Beispiel zum Verladen eines E-Rollis ausgestattet. Der Minicommander der REHA Group, mit dem man viele Sekundärfunktionen wie Licht, Blinker und Hupe bequem am Handbediengerät schalten kann, wird in Kürze nachgerüstet. „Alle diese Hilfsmittel auf einmal wird kein behinderter Autofahrer benötigen, aber wir wollen in unserem Vorführgewagen möglichst viele Optionen zeigen“, erklärt Reinhard Gerritschen, Geschäftsführer der Unterschleißheimer Filiale der REHA Group.

Souverän auf allen Strecken

Thomas Maier ist ein Autofreak, der sein eigenes Fahrzeug durch einige hochwertige Komponenten veredelt hat und jeden Tag etwa 100 Kilometer alleine schon für den Weg zur Arbeit und zurück fährt. Unserem Astra

gewährt er von Anfang an keine Schonfrist, schließlich ist dies eine Test- und keine Spazierfahrt. Im wenig befahrenen Industriegebiet, in dem die REHA Group ihren Sitz hat, lässt sich die Beschleunigung gut testen – und der Astra lässt sich nicht lumpen. Ein „Tritt ins Kreuz“ ist das zwar nicht, aber wir sind doch erstaunt, wie sehr uns der Testwagen in die Sitze drückt. Nach Werksangaben beschleunigt die 1,8 Liter-Maschine mit 4-Gang-Automatik in 11,2 Sekunden von 0 auf 100 km/h und erreicht eine Höchstgeschwindigkeit von 190 km/h. Wer es gerne spritziger mag, kann mit der 240 PS-Maschine in beachtlichen 6,4 Sekunden von 0 auf 100 sprinten.

Doch rasch sind wir mitten im dichten Verkehr: stop-and-go, Stau vor einer Schranke und die Suche nach einem geeigneten Parkplatz. Auch hier gibt sich der Astra souverän. Durch die serienmäßige Servolenkung

Die Mobilitätshilfen von Opel

Durch seine breite Produktpalette und das große Raumangebot in vielen Fahrzeugen eignen sich Autos von Opel gut für den behindertengerechten Umbau. Für alle Umbauten arbeiten die Rüsselsheimer mit der REHA Group zusammen, die mit sechs Filialen und einem Kooperationspartner in Deutschland einen bundesweiten Service anbietet. Darüber hinaus hat Opel die Broschüre „Der Weg zur Mobilität“ herausgegeben, in der unter anderem viele wichtige Tipps zur Kostenübernahme, zum Führerschein und zu einem optimalen Umbau gegeben werden. Seinen Händlern empfiehlt Opel einen Preisnachlass von 15 Prozent auf den Listenpreis und auf werksseitige Umbauoptionen für behinderte Menschen beim Kauf eines Neuwagens. Voraussetzung dafür ist, dass im Behindertenausweis ein Grad der Behinderung (GdB) von mindestens 50% anerkannt ist. Auch Eltern behinderter Kinder, die einen GdB von 50% haben, können den Rabatt in Anspruch nehmen.



Schick: Die Bedienelemente von Veigel passen perfekt in das elegante Cockpit

lässt sich der Wagen butterweich steuern, und das Automatikgetriebe schaltet absolut sauber und ohne spürbare Übergänge. Die Bremsen sprechen sehr direkt an und lassen sich gut dosieren – ein Faktor, der auch für das Handbediengerät von Veigel spricht. Der Motor arbeitet ruhig und gibt nur wenig Geräusche in den Innenraum ab. Lediglich bei höheren Geschwindigkeiten ist gut zu hören, dass unser Opel Astra noch auf Winterreifen fährt. Allerdings gestaltet sich die Bedienung der Bordelektronik etwas schwierig. Zwar lassen sich



Geräumig: Der Kofferraum bietet viel Platz für Hilfsmittel

die Radiosender und auch die Lautstärke mühelos vom Multifunktionslenkrad aus bedienen, der Bordcomputer benötigt hingegen etwas mehr Aufmerksamkeit und lässt sich nicht intuitiv betätigen.

Nachdem die erste Neugier gestillt ist, ergibt sich im gleißenden Sonnenlicht vor Schloss Schleißheim die Gelegenheit zu einer genaueren Inspektion des Fahrzeugs. Der sportliche Eindruck, den der Astra von außen macht, setzt sich im Innenraum fort. Das Cockpit ist übersichtlich und ansprechend gestaltet, die neuerdings chromberingten Klima- und Radioregler sorgen für ein ansprechendes Aussehen. Auch die verwendeten Kunststoffe machen einen hochwertigen Eindruck und „langen sich gut an“, wie Thomas Maier feststellt. Das Platzangebot auf den vorderen Sitzen ist nicht übermäßig groß, aber ausreichend. Wer allerdings einen Schwenksitz benötigt, sollte vorsichtig sein, weil dieser aus technischen Gründen im Astra ziemlich hoch aufbaut und deshalb einiges an Kopffreiheit wegnimmt. Das Platzangebot im Fond ist wegen der Ladehilfe naturgemäß eingeschränkt. Ein erwachsener Mitfahrer findet dort trotzdem noch bequem Platz. Auch der Kofferraum büßt wegen der Ladehilfe etwas an Fläche ein. Aber selbst die Ladehilfe und der eingebaute Lifter lassen noch genügend Stauraum für einen Wochenendeinkauf oder das Gepäck für einen Ausflug zu zweit. Die Sicht nach hinten lässt etwas zu wünschen übrig, weil die C-Säulen sehr breit sind und dadurch die Heckscheibe relativ klein ist. Deshalb sind beim Astra die als Extraausstattung erhältlichen Parksensoren sehr zu empfehlen.



Zur Person:

Thomas Maier ist seit einem Jahr Produktberater bei der REHA Group. Der 36-Jährige ist seit 1992 durch einen Motorradunfall querschnittgelähmt, verfügt über viel technisches Verständnis und eine langjährige Erfahrung beim behindertengerechten Umbau von Fahrzeugen. Der von uns getestete Opel Astra steht Interessenten in Unterschleißheim bis auf weiteres zu einer Probefahrt zur Verfügung.

Auskünfte:

Reha Group Automotive GmbH & Co. KG

Thomas Maier
Morsestraße 4
85716 Unterschleißheim

Tel.: 089/31908212

Fax: 089/31908222

E-Mail: maier@reha.com

Internet: www.reha.com



Opel ist wieder auf einem guten Weg

Trotz des bisher insgesamt guten Eindrucks können wir den neuen Astra noch nicht aus unserem Test entlassen, schließlich fehlen noch schnelle und Kurvenfahrten. Also geht es raus aufs Land, wo eine leichte Hügellandschaft mit langgezogenen und engeren Kurven unserem Testwagen wie gelegen zu kommen scheint. Unebenheiten federt er gekonnt ab und das Fahrwerk



Unsichtbar: Eine Schutzfolie schützt den Lack vor Kratzern

bietet einen angenehmen Fahrkomfort. Hier werden unser Testfahrer und der Astra richtige Freunde. „Das ist ein tolles Auto, das sich gut fahren lässt“, sagt Thomas Maier begeistert. Allerdings macht sich bei höheren

Geschwindigkeiten durch einen deutlich steigenden Geräuschpegel bemerkbar, dass das Automatikgetriebe nur vier Gänge hat. Repräsentative Verbrauchswerte lassen sich von uns indes nicht ermitteln. Die werksseitigen Angaben von 10,5 Litern im innerstädtischen und 6,2 Litern im außerstädtischen Bereich liegen unter denen seines Vorgängers und entsprechen dem, was man heutzutage in dieser Klasse erwarten darf.

Als wir schließlich wieder auf den Hof der REHA Group rollen, sind wir um eine positive Überraschung reicher. Für ein Fahrzeug der unteren Mittelklasse bietet der Opel Astra eine überzeugende Qualität. Mit der von uns getesteten Motor- und Getriebeausstattung liegt der Wagen in der günstigsten Ausstattungsvariante mit etwa 21.000 Euro auch preislich gut. Für behinderte Menschen lassen sich zahlreiche Anpassungen vornehmen, die für mehr Mobilität sorgen und dennoch genug Spielraum für weitere Mitfahrer lassen. Dabei ist der neue Astra durch sein ansprechendes und sportliches Design sowie seine überzeugenden Fahreigenschaften alles andere als ein Langweiler.



Text und Fotos: Volker Neumann