



Opel Astra (2009-2017) Diesel

Der Zuverlässige?

Mit der vierten Generation des Astra (Astra J) ist Opel ein durchschnittlich zuverlässiges und haltbares Auto gelungen. Dazu passt der alte Werbespruch „Der Zuverlässige“ nicht ganz. Zwar taucht der Astra im TÜV-Report im oberen Bereich auf, in der ADAC Pannenstatistik liegt er jedoch im unteren Mittelfeld. Hier hat Opel leider nicht ganz aus Problemen früherer Modelle gelernt. Größere Sorgen bereiten die Sechsganggetriebe, das Fahrwerk und Ölverlust. Der Astra J ist für einen Kompaktklassewagen relativ groß und bietet im Innenraum vorn ausreichend Platz. Leider wurde auf das Platzangebot im Fond und im Kofferraum (Fünftürer) nicht ganz so viel Wert gelegt. Der Sports Tourer genannte Kombi bietet jedoch einen genügend großen Kofferraum. Dafür überzeugt der Astra mit ausgewogenem Fahrverhalten und komfortabler Federung. Dabei kommt das hohe Gewicht des Astra zum Tragen, was beim Fahren etwas an den „schweren Wagen“ erinnert. Dadurch entsteht jedoch der Nachteil, dass der Spritverbrauch teils relativ hoch ist und die schwachen Motoren mit dem Fahrzeug ihre Mühe haben. Störend ist zudem die Bedienung mit einer Vielzahl verschiedener Knöpfe, an die man sich erst gewöhnen muss. Dafür entschädigt der Astra mit sehr bequemen Sitzen (vor allem die AGR-Sitze) und einer guten Verarbeitung. 2015 kam der Nachfolger auf den Markt, jedoch wurden der Sports Tourer noch bis 2016, die Stufenhecklimousine und der Astra GTC parallel zum neuen Modell noch bis 2018 hergestellt.

Empfehlung: Der kleinste Diesel 1.3 CDTi und 95 PS bringt den schweren Astra nur sehr mühsam in Schwung und läuft relativ laut. Auch die 1.7 CDTi sind nicht gerade leise, haben dafür aber mehr Kraft und gelten als robust. Deutlich moderner und laufruhiger sind die 1.6 CDTi. Mit der 136 PS starken Variante ist das Fahrzeug auch standesgemäß motorisiert. Bei der Sechsgangschaltung muss bei der Probefahrt stets auf Geräusche aus dem Getriebe geachtet werden. Sind hier Singgeräusche vernehmbar droht ein baldiger Getriebeschaden. Eine Automatik gibt es nur in Kombination mit dem starken 2.0 CDTi mit 160 oder 165 PS. Selten am Markt zu finden ist der Zweiliter-Biturbo mit strammen 195 PS.

- ⊕ solide Verarbeitung, ausgewogenes Fahrverhalten, sehr bequeme Sitze (AGR)
- ⊖ relativ kleiner Kofferraum (Fünftürer), hinten geringes Platzangebot, hohes Gewicht, teils laute Motoren, Getriebe Probleme (6-Gang), häufiger Ölverlust

Zuverlässigkeit (Pannenstatistik 2022)

Erstzulassungsjahr	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
ADAC-Bewertung	21,9	26,4	25,3	25,0	20,8	20,2	16,5	12,0	10,2

ADAC-Bewertungsschema

Für jedes Fahrzeugmodell und Zulassungsjahr wird die Pannenkennziffer ermittelt. Diese ergibt sich aus der Anzahl der Pannen pro Jahr pro 1.000 zugelassenen Fahrzeugen.

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
	18,4	17,8	15,8	12,3	10,7	9,0	7,0	4,9	3,4
	28,7	25,2	22,3	18,5	16,3	16,5	13,8	11,9	10,1
	39,0	32,6	28,9	24,6	21,8	24,1	20,5	18,8	16,8
	49,3	40,0	35,4	30,8	27,4	31,6	27,3	25,8	23,5
	>49,3	>40,0	>35,4	>30,8	>27,4	>31,6	>27,3	>25,8	>23,5

Mängel und Rückrufe

Allgemein	In der ADAC Pannenstatistik schneidet der Opel Astra im hinteren Mittelfeld ab. Im TÜV-Report kommt der Astra J auf leicht überdurchschnittlich gute Werte. Probleme bereiten die Federn des Fahrwerks und häufig Ölverlust.
Häufige Bauteilfehler	Abgasrückführung (2009-2012), Kühl-/Heizungsschlauch (2010-2011), Turbo-Lader (2014)
Rückrufe	11/2010: Nur mit Beifahrersitz ohne Sitzhöhenverstellung:: Wegen unzureichender Festigkeit (Härtungsfehler) können die Befestigungsschrauben der Sitzführungsschienen an der Karosse bei höherer Belastung reißen. Das würde dann bei einem Crash zur Verschlechterung der Rückhaltewirkung des Sitz-/Gurtsystems führen, weil der gelöste Sitz keine definierte Befestigung zur Karosse mehr hätte. Die Händler tauschen die sechs Befestigungsschrauben aus. Die Aktion läuft seit Nov. 2010, dauert etwa eine Stunde und ist für die Kunden kostenlos. Betroffene Fzg. in Deutschland: 260 (auch andere Modelle betroffen) 9/2015: Mit Schaltgetriebe und Berganfahrhilfe:: Wegen eines Softwarefehlers zur Steuerung der elektr. Feststellbremse erscheint die Symbolik der Feststellbremse aktiviert, obwohl diese noch nicht aktiv ist. Das könnte, je nach Situation, zum unbeabsichtigten Wegrollen des Fahrzeuges führen. Die Händler führen ein Softwareupdate durch, so dass die Signalisierung und Funktion der elektr. Parkbremse wieder übereinstimmen. Die Aktion startete im Juli 2015, dauert etwa eine halbe Stunde und ist für die Kunden kostenlos. Betroffene Fzg. in Deutschland: 136.830 (auch andere Modelle betroffen) 2/2017: Bei den betroffenen Fahrzeugen wurden Airbag-Module installiert, welche mit einer fehlerhaften Zündchemikalie ausgestattet wurden, was zu einem inkorrekten und/oder unvollständigen Zünden des entsprechenden Airbag-Moduls führen kann. In der Werkstatt wird das Airbag-Modul ausgetauscht. Die Aktion läuft bereits und ist für die Kunden kostenlos. Dauer in der Werkstatt: k. A. Betroffene Fzg. in Deutschland: 2.664 (auch andere Modelle betroffen) 5/2019: Wegen eines Fehlers des Berganfahrassistenten kann das Fahrzeug unbeabsichtigt wegrollen. Abhilfe: Es erfolgt ein Softwareupdate in der Werkstatt. Dauer in der Werkstatt: einige Minuten. Betroffene Fzg. in Deutschland: 15.588 (auch andere Modelle betroffen)

Weitere und neuere Rückrufe finden Sie unter www.adac.de/rueckrufe.

Modellgeschichte

12/2009	Modelleinführung der vierten Generation Astra J mit neun Motorvarianten: 1.4 ecoFlex (64 kW/87 PS), 1.4 ecoFlex (74 kW/100 PS), 1.6 (85 kW/115 PS), 1.4 Turbo (103 kW/140 PS), 1.6 Turbo (132 kW/180 PS), 1.3 CDTi ecoFlex (70 kW/95 PS), 1.7 CDTi (81 kW/110 PS), 1.7 CDTi (92 kW/125 PS) und 2.0 CDTi (118 kW/160 PS); alle Motoren erfüllen Schadstoffklasse Euro 5; Xenon-Scheinwerfer mit variabler Lichtverteilung, Kurven- und Abbieglicht sowie Spurhalteassistent und Verkehrszeichenerkennung optional erhältlich
06/2010	neuer zusätzlicher Motor: 1.4 Turbo (88 kW/120 PS)
10/2010	Einführung der Kombivariante Astra Sports Tourer
06/2011	Einführung der dreitürigen Variante Astra GTC
07/2011	neuer zusätzlicher Dieselmotor: 2.0 CDTi (121 kW/165 PS), auch als spritsparende ecoFlex-Variante erhältlich
10/2011	neuer zusätzlicher Dieselmotor: 1.7 CDTi ecoFlex (96 kW/130 PS)
11/2011	Einführung Autogasvariante 1.4 LPG ecoFlex (103 kW/140 PS); Motoren 1.6 (85 kW/115 PS), 1.4 Turbo (88 kW/120 PS); 1.4 Turbo (103 kW/140 PS), 1.7 CDTi (81 kW/110 PS) auch als spritsparende ecoFlex-Variante erhältlich
03/2012	Einführung der Sportvariante Astra OPC (206 kW/280 PS) auf Basis Astra GTC
06/2012	leichte Modellpflege und Einführung der Stufenheck-Variante; überarbeitete Dieselmotoren: 1.3 CDTi ecoFlex (70 kW/95 PS), 1.7 CDTi (81 kW/110 PS), 1.7 CDTi (96 kW/130 PS) und 2.0 CDTi (121 kW/165 PS); 1.7 CDTi-Motoren auch als erweiterte spritsparende ecoFlex-Varianten erhältlich; Kollisionswarner optional erhältlich
11/2012	neue zusätzliche Motorvarianten: 1.6 DI Turbo (125 kW/170 PS) und 2.0 BiTurbo CDTi ecoFlex (143 kW/195 PS)
11/2013	Motoren 1.4 (64 kW/87 PS), 1.4 (74 kW/100 PS), 1.3 CDTi (70 kW/95 PS), 1.7 CDTi (81 kW/110 PS) und 1.7 CDTi (96 kW/130 PS) eingestellt
03/2014	neue zusätzliche Dieselmotoren: 1.6 CDTi ecoFlex (81 kW/110 PS) und 1.6 CDTi ecoFlex (100 kW/136 PS); beide Motoren erfüllen bereits Schadstoffklasse Euro 6
07/2014	Dieselmotor 2.0 CDTi (121 kW/165 PS) eingestellt
01/2015	alle Motoren erfüllen Schadstoffklasse Euro 6
06/2015	Astra J Schrägheckmodell (5-Türer) eingestellt; Nachfolgemodell Astra K (ab 10/2015)
04/2016	Astra J Sports Tourer eingestellt; Nachfolgemodell Astra K Sports Tourer (ab 03/2016); Baureihen Astra J GTC/OPC und Astra J Stufenhecklimousine werden parallel zum Astra K weitergebaut
04/2018	Baureihe Astra J GTC/OPC eingestellt
08/2018	Baureihe Astra J Stufenhecklimousine eingestellt

Die Karosserievarianten im Vergleich

Karosserietyp	Schrägheck	GTC	Kombi	Stufenheck
Länge/Breite/Höhe [mm]	4419/1814/1510	4466/1840/1489	4698/1814/1535	4658/1814/1500
Breite mit Spiegeln [mm]	2013	2020	2013	2013
Kofferraumvolumen [l]	370	370	500	460
Dachlast [kg]	75	100	100	75

Technische Daten (wichtigste Motorvarianten)

TYP	1.3 CDTI ecoFlex	1.7 CDTI	1.6 CDTI ecoFlex Start&Stop	1.7 CDTI ecoFlex	1.6 CDTI ecoFlex Start&Stop	2.0 CDTI	2.0 BiTurbo CDTI ecoFlex Start&Stop
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [-/ccm]	4/1248	4/1686	4/1598	4/1686	4/1598	4/1956	4/1956
Leistung [kW/PS]	70/95	81/110	81/110	96/130	100/136	121/165	143/195
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	190/1750	260/1700	300/1750	300/2000	320/2000	350/1750	400/1750
Beschleunigung 0-100 km/h [s]	14,5	12,6	12,0	10,9	10,3	9,0	8,4
Höchstgeschwin- digkeit [km/h]	175	181	184	198	200	215	226
Verbrauch Hersteller pro 100 km	4,1 l D (NEFZ)	4,5 l D (NEFZ)	4,1 l D (NEFZ)	4,3 l D (NEFZ)	4,4 l D (NEFZ)	4,9 l D (NEFZ)	5,1 l D (NEFZ)
CO ₂ [g/km]	109 g/km	119 g/km	109 g/km	114 g/km	116 g/km	129 g/km	134 g/km
CO ₂ -Effizienzklasse	A	A	A	A	A	B	B
Anhängelast ge- bremst/ungebr. [kg]	1000/680	1200/730	1350/730	1400/730	1400/730	1500/730	1500/730
Tankinhalt [l]	56,0	56,0	56,0	56,0	56,0	56,0	56,0
Versicherungsklassen KH/VK/TK	20/15/18	20/15/18	20/15/18	20/15/18	20/15/18	19/17/20	16/22/24
Steuer pro Jahr* [Euro]	123	179	180	169	194	228	268
Schadstoffklasse	Euro 5	Euro 5	Euro 6b (NEFZ)	Euro 5	Euro 6b (NEFZ)	Euro 5	Euro 5

Schadstoffklassen und Steuer können sich während des Bauzeitraumes geändert haben und von den genannten Angaben abweichen.

* Die Angabe der Steuer erfolgt getrennt nach Hubraum/Hubraum+CO₂-Ausstoß für Fahrzeuge mit Erstzulassung nach dem 30.06.2009.

¹ Brutto-Batteriekapazität, da Nettowert nicht verfügbar.

Wichtige Werkstattkosten (in Euro, inkl. Einbaukosten)

TYP	1.3 CDTI ecoFlex	1.7 CDTI	1.6 CDTI ecoFlex Start&Stop	1.7 CDTI ecoFlex	1.6 CDTI ecoFlex Start&Stop	2.0 CDTI	2.0 BiTurbo CDTI ecoFlex Start&Stop
Wartung 1	240	280	290	280	290	270	260
bei km/Monate	30000/12	30000/12	30000/12	30000/12	30000/12	30000/12	30000/12
Wartung 2	430	480	490	480	490	470	450
bei km/Monate	60000/24	60000/24	60000/24	60000/24	60000/24	60000/24	60000/24
Wartung 3	470	520	530	520	530	500	1050
bei km/Monate	120000/ 48	120000/ 48	120000/ 48	120000/ 48	120000/ 48	120000/ 48	120000/ 48
Zahnriemen	-	530	-	530	-	500	630
bei km/Monate	-/-	150000/ 72	-/-	150000/ 72	-/-	150000/ 72	120000/ 72
Bremsscheiben und -beläge vorne	390	570	580	570	580	570	570
Bremsscheiben und -beläge hinten	320	430	450	430	450	430	450
Auspuffanlage (nach Kat)	1200	960	880	960	880	1660	790
Kupplung	1090	1320	1010	1310	1010	1230	1110
Generator	640	890	1200	890	1200	640	640
Anlasser	470	430	1070	430	1070	870	870

Kosten (pro Monat, ohne Wertverlust, in Euro)

TYP	1.3 CDTI ecoFlex	1.7 CDTI	1.6 CDTI ecoFlex Start&Stop	1.7 CDTI ecoFlex	1.6 CDTI ecoFlex Start&Stop	2.0 CDTI	2.0 BiTurbo CDTI ecoFlex Start&Stop
Fixkosten (Steuer, Versicherung)	115	117	117	113	115	116	145
Betriebskosten (Kraftstoff)	106	115	106	111	113	123	127
Werkstatt-/ Reifenkosten	91	106	103	107	103	115	125
Gesamtkosten pro Monat	312	338	327	331	331	354	397
Gesamtkosten pro km [Cent]	25,0	27,1	26,1	26,5	26,5	28,3	31,8

Garantien

Der Astra besitzt wurde mit einer zweijährigen allgemeinen Garantie ausgeliefert. Zudem bietet Opel eine zweijährige Lackgarantie und eine zwölfjährige Garantie gegen Durchrostung. Eine zweijährige (ab 03/10 zwölf Monate), europaweite Mobilitätsgarantie gibt es ebenfalls. Diese verlängert sich jeweils mit der durchgeführten Inspektion um ein weiteres Jahr.

Garantie Bemerkung: zusätzlich drei Jahre Garantie auf Opel-Starterbatterie; zusätzlich nach Ablauf der Neuwagengarantie vier Jahre Anschlussgarantie für alle mechanischen und elektrischen Bauteile.

Die genauen Garantien je Fahrzeug finden Sie in der ADAC Autodatenbank unter www.adac.de/autodatenbank.

Crashtest (Euro NCAP)

Testergebnis 2009 ★★★★★

Der neue Opel Astra erreicht ein gutes 5 Sterne-Gesamtergebnis. Er besitzt serienmäßig Front-, Seiten- und Vorhangairbags sowie beidseitig wirkende Gurtstrammer inkl. Kraftbegrenzer auf den Vordersitzen. Auch das wichtige Fahrsicherheitssystem ESP ist Serienstand. Ein adaptives Kurvenlicht gibt es gegen Aufpreis. Leichte Schwächen zeigen sich noch beim Pfahlaufprall und beim Fußgängerschutztest.

Die Anforderungen an das Fahrzeug werden im Euro NCAP-Testverfahren stetig weiterentwickelt. Testergebnisse aus vergangenen Jahren sind nur bedingt mit denen aktueller Tests vergleichbar.