

Opel Astra 1.4 Twinport Enjoy

Fünftürige Schräghecklimousine der unteren Mittelklasse mit 66 kW Leistung

ADAC Testergebnis

Note 2,4

Der neue Astra hat ein ausdrucksvolles, dynamisches Design, ist größer als der alte und hat modernste Technik; auch als Kombi lieferbar. Der 1,4 l-Motor müht sich mit der schweren Karosserie ab und verbraucht viel, wenn er gefordert wird. Besser passt der 1,6 l-Motor. Der Astra ist jetzt nicht mehr das brave Einfachauto, für die Fahrt von A nach B; ausgestattet mit technisch interessantem Zubehör zählt er zu den innovativsten Angeboten seiner Klasse (ab 15 735 €). Konkurrenten: Fiat Stilo, Ford Focus, Mazda 3, Nissan Almera, Peugeot 307, Renault Mégane, Seat León, Toyota Corolla, VW Golf.

- + vorn viel Platz
- + ausgewogenes Fahrwerk
- + gute Vordersitze
- + sichere Straßenlage
- + wirksame Bremsen
- + günstige Versicherung

- kein Schiebedach erhältlich
- unübersichtliche Schalter
- Rücksitze unbequem
- lange Aufpreisliste



Karosserie/Kofferraum

Note 2,9

Verarbeitung/Handhabung

Note: 2,5

- + Die Karosserie ist überwiegend gut verarbeitet. Auch das Interieur wirkt insgesamt solide, dafür sorgen die sauber verarbeiteten Sitze und die hochwertigen Kunststoffe, die sich angenehm anfühlen. Armaturenbrett und Türverkleidungen sind optisch durch Dekorblenden aufgelockert. Die Türausschnitte haben Gummidichtungen gegen Verschmutzen. Ein vollwertiges Reserverad ist ohne Aufpreis zu haben.
- Der Motorraum ist unten offen, dadurch kann er schneller verschmutzen. Die Nebelscheinwerfer (Aufpreis) sind bruchgefährdet im Stoßfänger untergebracht. Die Oberseite des Armaturenbrettes glänzt in der Sonne. Es ist kein Schiebedach erhältlich.

Übersichtlichkeit

Note: 3,0

- Die Sicht nach vorn ist gut, die Frontpartie vom Fahrer aber kaum zu sehen, was beim Einparken stören kann.
- + Die recht großen Außenspiegel sind beheizt. Gegen Aufpreis gibt es Xenonscheinwerfer inklusive mitlenkenden AFL-Scheinwerfern. Auch eine akustische Einparkhilfe hinten ist erhältlich.
- Die Sicht nach schräg hinten behindern breite Pfosten und Kopfstützen, die sich nicht wegklappen lassen.

Ein/Ausstieg

Note: 3,0

- + Ent- und verriegelt werden die Türen mit einer Fernbedienung. Die beiden Tasten sind jedoch zu leicht zu verwechseln. Vorn ist der Zustieg recht bequem. Nach dem Aussteigen bleiben die Scheinwerfer noch kurze Zeit eingeschaltet und beleuchten den Weg.
- Beim Öffnen der Türen kann man sich an den Bügelgriffen die Finger zwicken. Der Schwenkradius der Hintertüren ist ungewohnt groß. So muss man beim Öffnen weiten Abstand halten, möchte man sich nicht stoßen. Einsteigen ist durch die tiefe und nachgiebige Fläche der Rückbank erschwert.

Kofferraum-Volumen*

Note: 3,0

Mit 335 l ist der Kofferraum durchschnittlich groß. Bei vorgeklappten Rücksitzlehnen erhöht sich die Kapazität auf 675 Liter (gemessen bis zur Fenster-Unterkante).

Kofferraum-Zugänglichkeit

Note: 2,3

Der Kofferraumboden ist zwar niedrig, das Gepäck muss aber

- über eine hohe und breite Bordwand gehoben werden. Zudem ist die Ladeöffnung im unteren Bereich etwas schmal.
- + Die Heckklappe lässt sich sehr leicht öffnen und schließen, die Hände bleiben sauber. Der Kofferraum hat ein zweckmäßiges Format. Der Verschluss sperrt selbsttätig ab, wenn der Fahrer anfährt.
- An den seitlichen Ecken der geöffneten Kofferraumklappe kann man sich leicht den Kopf stoßen. Bei vorgeklappten Rücksitzlehnen stört eine Bodenstufe. Die Beleuchtung ist schwach.



Mit 335 l Volumen ist der Kofferraum des neuen Astra geringfügig kleiner als der seines Konkurrenten VW Golf (350 l).

Kofferraum-Variabilität

Note: 2,7

- + Die klappbare Rücksitzlehne ist im Verhältnis 40:20:40 geteilt. Durch Vorklappen des schmalen Mittelteils hat man gut Platz für die Ski.
- Für kleine Utensilien fehlen Ablagen. Beim Zurückklappen der Rücksitzlehnen verschwinden seitlich dahinter die oberen Gurtbänder. Für die hinten sitzenden Mitfahrer ist es anschließend schwierig, die Gurte wieder vor zu ziehen.

Innenraum

Note 2,7

Bedienung

Note: 2,5

- + Der neue Astra lässt sich leicht bedienen, man muss sich aber an die neuen Lenksäulenhebel gewöhnen, die keine Rastungen haben. Praktischer Nebeneffekt dieses Systems: Der eingeschaltete Wischer bewegt sich beim Abstellen des Motors automatisch in Ruheposition, ohne dass er vorher abgeschaltet wurde. Das Lenkrad kann in Höhe und Reichweite optimal eingestellt werden. Außenlicht und Wischer schalten sich automatisch ein und ein Bordcomputer informiert u.a. über Benzinverbrauch und Reichweite, auch eine Außentemperaturanzeige ist vorhanden, alles aber gegen Aufpreis. Die großen Rundinstrumente sind klar gezeichnet und sehr gut abzulesen. Vorn und hinten befinden sich Leseleuchten und genügend Ablagen. Ein Batterie-Entladeschutz ist serienmäßig.
- In der Mittelkonsole sind die meisten Schalter unübersichtlich: sie sitzen weit unten und haben winzige Symbole. Besonders störend ist dies bei so wichtigen Schaltern wie für Heizung, beheizbare Heckscheibe und Umluft (Aufpreis); auch verwechselt man ständig die vielen Drehräder. Zum Hupen muss wegen des kleinen Hupknopfes die Hand vom Lenkrad genommen werden. Fahrer und Beifahrer müssen sich zum Schließen der Türen weit aus dem Auto lehnen, weil die Griffe zu weit weg sind. Die Fenster funktionieren nur mit Zündung.



Das Innenraumdesign macht einen wesentlich moderneren und hochwertigeren Eindruck als noch beim Vorgänger.

Raumangebot vorne*

Note: 2,5

- + Der Fahrersitz lässt sich für Personen bis ca. 1,90 m Größe zurückschieben. Die Innenhöhe ist sehr groß.
- Fahrer und Beifahrer sitzen mit ihren Köpfen nah und beengend an der schrägen Frontscheibe.

Raumangebot hinten*

Note: 3,0

Die Rückbank ist für zwei Personen ausgeformt. Die Kniefreiheit reicht für Mitfahrer bis fast 1,85 m Größe (Vordersitze für 1,85 m große Personen eingestellt). Durch das tiefe Sitzen ist die Kopffreiheit enorm.

Komfort

Note 2,4

Federungskomfort

Note: 2,3

- + Das Fahrwerk ist ein gelungener Kompromiss aus nicht zu straffer und nicht zu weicher Abstimmung. Straßenunebenheiten werden gut geschluckt, der Wagen liegt angenehm ruhig auf der Straße. Nur bei kurzen Bodenwellen neigt die Vorderachse gelegentlich zum Stuckern. Gegen Aufpreis gibt es ein härteres IDS-Sportfahrwerk.

Sitzkomfort

Note: 2,2

- + Fahrer- und Beifahrersitz sind straff gepolstert und bieten gute Körperunterstützung. Die hohen Sitzwangen sorgen für festen Halt in Kurven. Der Fahrersitz lässt sich in der Höhe einstellen und hat eine einstellbare Lordosenstütze.
- Die Höheneinstellung für den Beifahrersitz kostet Aufpreis. Auf der Rückbank sitzen Erwachsene unbequem: Die Sitzfläche ist nicht nur tief, sondern auch zu wenig nach hinten geneigt, so dass kaum Oberschenkelauflege vorhanden ist und die Mitfahrer zu einer Klappmesser-Haltung gezwungen werden. Der schmale Sitzplatz in der Mitte ist noch unbequemer und eigentlich nur ein Notsitz.

Innengeräusch

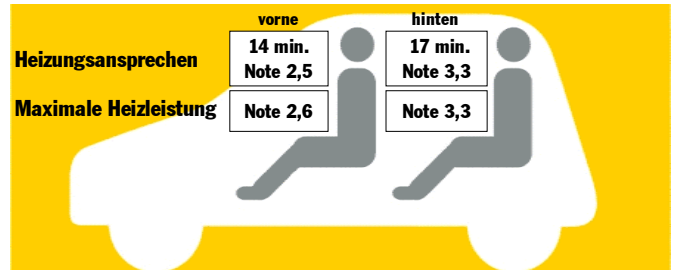
Note: 2,5

- + Bis in die höchsten Geschwindigkeitsbereiche ist der Geräuschpegel niedrig. Allerdings stört ab 4500 Umdrehungen ein gewisses Motordröhnen.

Klimatisierung

Note: 2,6

- (Heizungstest bei -10 °C in der ADAC-Klimakammer)
- + Im vorderen Bereich ist die Heizung kräftig und sorgt bereits nach kurzer Fahrzeit für angenehme Temperaturen. Gegen Aufpreis ist eine Zusatzheizung erhältlich (Quickheat), die auch hinten für angenehme Temperaturen sorgt. Ein Pollenfilter ist serienmäßig.
- Ohne die aufpreispflichtige Klimaanlage fehlt die Umluftschaltung. Fahrer und Beifahrer sind durch das nahe Sitzen an der schrägen Frontscheibe starker Sonneneinstrahlung ausgesetzt.



Heizung - Aufwärmzeit von -10°C auf +22°C.

Motor/Antrieb

Note 2,9

Fahrleistungen*

Note: 3,4

Der kleine 1,4 l-Motor ist die Minimalmotorisierung. Er muss sich durch hohe Drehzahlen kräftig ins Zeug legen, um für halbwegs passable Fahrleistungen zu sorgen.

Laufruhe

Note: 2,5

- + Der Motor läuft weitgehend vibrationsarm und kultiviert.

Schaltung

Note: 3,3

- Die Vorwärtsgänge lassen sich leicht schalten, so lange sie langsam eingelegt werden. Bei schnellem Schalten haken sie.
- Der Rückwärtsgang kracht, wenn man ihn schnell einlegt.

Getriebeabstufung

Note: 2,0

- + Die kurzen Abstufungen des Fünfgang-Getriebes passen gut zum verhältnismäßig schwachen Motor. Sie haben allerdings hohe Drehzahlen zur Folge.

Fahreigenschaften

Note 1,6

Fahrstabilität

Note: 1,3

- + Der neue Astra ist sehr richtungsstabil, der Fahrer hat ein recht sicheres Gefühl. In Grenzsituationen, z. B. wenn man bei hohem Autobahntempo plötzlich ausweichen muss, greift das ESP plus korrigierend ein und hilft die Spur zu halten. Wenn der Untergrund weniger griffig ist, greift schnell und zuverlässig die elektronisch gesteuerte Traktionskontrolle ein. Eine Reifendruckkontrolle ist gegen Aufpreis zu haben.

Kurvenverhalten

Note: 1,4

- + In Kurven untersteuert der Wagen leicht - ein Verhalten, das auch weniger geübten Fahrern entgegen kommt. Das ESP plus wirkt Schleuderbewegungen bereits im Ansatz entgegen, wenn das Tempo zu hoch ist.

Handlichkeit

Note: 2,2

- + Der Astra fährt sich mit seiner leichtgängigen, spontanen Lenkung handlich.
- Der etwas zu große Wendekreis stört beim Rangieren auf engem Raum.

Lenkung

Note: 1,8

- + Die präzise Lenkung spricht selbst bei sehr hohem Tempo noch ausreichend spontan an und ist weitgehend zielgenau. Sie vermittelt dem Fahrer guten Kontakt zur Fahrbahn.

Sicherheit

Note 2,0

Bremsen

Note: 1,9

- + Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h steht der Wagen bereits nach 39 m (halbe Zuladung, Serienreifen). Die Bremse spricht spontan an und lässt sich fein dosieren. Der Bremsassistent hilft dem Fahrer bei einer Notbremsung.

Gestaltung

Note: 2,8

Ergebnisse aus dem EuroNCAP-Crashtest liegen noch nicht vor.

- + An den sehr stabilen, griffgerechten Türgriffen lässt sich sehr hohe Zugkraft aufbringen. So kann man nach einem Unfall verklemmte Türen öffnen. Die Konturen im Innenraum sind überwiegend glattflächig. Der Knieabstand zum Armaturenbrett ist ausreichend groß.
- Es sind weder Rückstrahler noch Rückleuchten vorhanden, die in geöffneten Türen warnen. Der Warnblinkschalter ist farblich zu wenig abgesetzt, um ihn im Notfall schnell finden zu können.

Rückhaltesysteme

Note: 1,7

- + Außer Front- sind vorn Seiten-Airbags und ein nach hinten durchgehendes Kopf-Airbagsystem Serie. Die vorderen Gurte haben Kraftbegrenzer und pyrotechnische Straffer. Die Kopfstützen sind vorn und hinten für Personen bis ca. 1,85 m Größe ausreichend hoch. Sie sind breit und haben sehr geringe Abstände zu den Köpfen (vorne aktiv), können so optimal wirken.
- Die Öffnungsklappe des rechten Front-Airbag liegt genau dort, wo sich der Beifahrer bei Gefahr abstützen würde.

Kinder

Note: 2,1

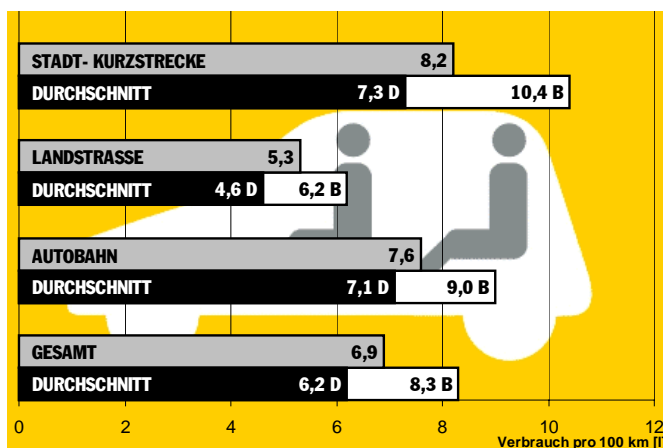
- + Auf der Rückbank lassen sich bis zu drei Kinder-Rückhaltesysteme befestigen. Auf den beiden äußeren Plätzen kann es aber wegen nicht optimaler Gurt-Anlenkpunkte bei einigen Kindersitzen Probleme geben. Besser ist dann das gegen Aufpreis erhältliche Isofix-System.
- Auf dem Beifahrersitz sind keine handelsüblichen Kindersitze erlaubt, weil sich der Frontairbag nicht abschalten lässt.

Verbrauch/Umwelt

Note 2,6

Verbrauch*

Note: 2,9



Kraftstoffverbrauch in l/100 km - Klassendurchschnitt für Fahrzeuge mit Dieselmotor (D) und Fahrzeuge mit Ottomotor (B).

Die Verbräuche des neuen Opel Astra mit dem 1,4 l Twinport-Benzinmotor sind durchschnittlich: Innerorts 8,2 l, außerorts 5,3 l und auf der Autobahn 7,6 l Super auf 100 km. Daraus errechnen sich im Durchschnitt 6,9 Liter.

Abgas

Note: 2,3

- + Die Schadstoffanteile im Abgas sind niedrig.

Wirtschaftlichkeit*

Note 1,9

Betriebskosten*

Note: 3,1

Die Betriebskosten (hauptsächlich aus dem Verbrauch) sind durchschnittlich.

Werkstatt und Reifenkosten*

Note: 5,0

Der neue Astra besitzt eine fahrleistungsabhängige Service-Intervall-anzeige. Gemäß Hersteller ist im Schnitt alle 30.000 km oder 2 Jahre ein "ECOService-Flex" fällig.

- + Lange Service-Intervalle verringern die Werkstattaufenthalte.
- Erhöhte Kosten für Reifenersatz und Verschleissreparaturen.

Wertstabilität*

Note: 3,1

Die Wertstabilität des neuen Astra ist voraussichtlich durchschnittlich.

Kosten für Neuanschaffung*

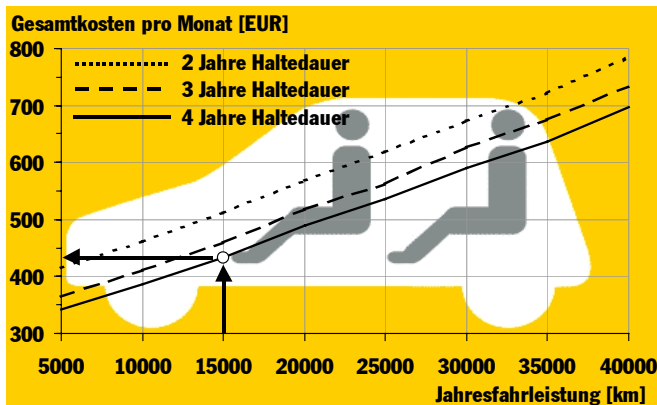
Note: 2,3

- + Der Anschaffungspreis beim Neukauf ist günstig: 15 735 Euro.

Fixkosten*

Note: 1,1

- + Die Haftpflicht- und die Teilkaskoversicherung ist preiswert, die Vollkaskoversicherung sogar sehr. Bis Ende 2005 braucht keine Kfz-Steuer bezahlt zu werden.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Autokosten (Beispiel: 433 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

Die Motorvarianten

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	1.4 Twinp.	1.6 Twinp.	1.8	2.0 Turbo	2.0 Turbo	1.7 CDTI	1.7 CDTI
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1364	4/1598	4/1796	4/1998	4/1998	4/1686	4/1686
Leistung [kW(PS)]	66(90)	77(105)	92(125)	125(170)	147(200)	59(80)	74(100)
Max.Drehmoment [Nm]bei U/min	125/4000	150/3900	170/3800	250/1950	262/4200	170/1800	240/2300
0-100 km/h[s]	13,7	12,3	10,8	8,9	7,9	15,0	12,3
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	178	185	198	217	232	168	181
Verbrauch pro 100 km [l]	6,9S	6,9S	8,3S	9,7S	10,0S	5,3D	5,4D
Versicherungsklassen KH/VK/TK	14/13/15	14/13/15	15/15/19	15/20/23	n.b.	17/17/20	17/18/20
Steuerbefreiung [Euro](Monate)	306(18)	306(18)	306(18)	306(18)	306(18)	613(18)	613(18)
Monatliche Gesamt-Kosten[Euro]	419	435	475	576	k.A.	418	425
Grundpreis[Euro]	15200	16460	17010	20900	23000	16935	17460

Aufbau:

ST = Stufenheck
SR = Schrägheck
CP = Coupe
CA = Cabriolet
RO = Roadster

KB = Kombi

KT = Kleintransporter

TR = Transporter

GR = Großraumlimousine

BU = Bus

GO = Geländewagen offen

GS = Geländew. geschlossen

PK = Pick-Up

Versicherung:

KH = KFZ-Haftpfl.

VK = Vollkasko

TK = Teilkasko

Kraftstoff:

N = Normalbenzin

S = Superbenzin

SP = SuperPlus

D = Diesel

Daten und Messwerte

4-Zylinder Otto.....	Schadstoffklasse Euro4
Hubraum.....	1364 ccm
Leistung.....	66 kW(90PS)
bei	5600 U/min
Maximales Drehmoment	125 Nm
bei	4000 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	5-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße(Serie).....	205/55R16
Reifengröße(Testwagen).....	205/55R16V
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,4 m/11,25 m
Höchstgeschwindigkeit.....	178 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h.....	13,7 s
Elastizität 60-100 km/h(4.Gang).....	14,4 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2.+3.Gang).....	8,8 s
Bremsweg aus 100 km/h.....	39 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super).....	6,9 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB.....	8,2/5,3/7,6 l
CO ₂ -Ausstoß	160 g/km
Innengeräusch 50/100/130 km/h.....	55/66/70 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4249 mm/1753 mm/1460 mm
Leergewicht/Zuladung	1220 kg/505 kg
Kofferraumvolumen	335 l
Anhängelast ungebremst/gebremst.....	615 kg /1000 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt.....	52 l
Reichweite.....	750 km
Allgemeine Garantie	2 Jahre
Rostgarantie.....	12 Jahre
ADAC-Testwerte <i>kursiv</i>	

Kosten

Monatliche Betriebskosten	108 Euro
Monatliche Werkstattkosten	56 Euro
Monatliche Fixkosten.....	84 Euro
Monatlicher Wertverlust.....	185 Euro
Monatliche Gesamtkosten.....	433 Euro
(vierjährige Haltung, 15000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK.....	14/13/15
Grundpreis.....	15735 Euro

Ausstattung

Technik

Antriebsschlupf-Regelung	Serie
Automatikgetriebe (easytronic).....	650 Euro
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht	(im Paket) 1150 Euro
Xenonlicht.....	760 Euro°

Innen

Airbag, Seite vorne.....	Serie
Airbag, Seite, Kopf, durchgehend.....	Serie
Fahrsitz, höhen-/neigungsverstellbar	Serie/nicht erhältlich
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie/365 Euro
Innenspiegel, automatisch abblendend	(im Paket) 150 Euro°
Isofix-Kindersicherungssystem (Vorrüstung hinten)	Serie
Kindersitz, integriert.....	nicht erhältlich
Klimaanlage.....	1110 Euro°
Kopfstützen hinten.....	Serie
Lenkrad, höhen-/längseinstellbar	Serie
Navigationssystem	1670 Euro
Pollenfilter.....	Serie
Rücksitzlehne, umklappbar	Serie
Sitzbezüge, Leder	1545 Euro
Skisack/Durchladelupe	Serie
Zentralverriegelung	Serie

Aussen

Außenspiegel, elektrisch einstell-/beheizbar	Serie
Lackierung Metallic.....	405 Euro°
Scheinwerfer-Reinigungsanlage (Paket)	425 Euro°
Schiebe-Hubdach.....	nicht erhältlich

°im Testwagen vorhanden

Testzeugnis

Technik/Umwelt(Testergebnis)2,4

Karosserie/Kofferraum	2,9
Verarbeitung/Handhabung.....	2,5
Übersichtlichkeit.....	3,0
Ein-/Ausstieg.....	3,0
Kofferraum-Volumen*	3,0
Kofferraum-Zugänglichkeit.....	2,3
Kofferraum-Variabilität	2,7
Innenraum	2,7
Bedienung.....	2,5
Raumangebot-vorn*	2,5
Raumangebot-hinten*	3,0
Innenraum-Variabilität.....	4,0
Komfort	2,4
Federung.....	2,3
Sitze.....	2,2
Innengeräusch	2,5
Klimatisierung	2,6
Motor/Antrieb	2,9
Fahrleistungen*	3,4
Laufruhe.....	2,5
Schaltung.....	3,3
Getriebeabstufung	2,0
Fahreigenschaften	1,6
Fahrstabilität	1,3
Kurvenverhalten.....	1,4
Handlichkeit	2,2
Lenkung	1,8
Sicherheit	2,0
Bremsen.....	1,9
Gestaltung.....	2,8
Rückhaltesysteme.....	1,7
Kinder	2,1
Umwelt	2,6
Verbrauch*	2,9
Schadstoffe	2,3
Wirtschaftlichkeit*	1,9
Betriebskosten*	3,1
Werkstatt-/Reifenkosten*	5,0
Wertstabilität*	3,1
Kosten für Neuanschaffung*	2,3
Fixkosten*	1,1

Der ADAC-Autotest beinhaltet über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt. Die Einzelbewertungen gehen mit unterschiedlicher Wichtigung in die Gesamtnote ein, mit * gekennzeichnete Kriterien und Noten beziehen sich auf die Fahrzeugklasse.

Notenskala:

Sehr gut.....	0,6 - 1,5
Gut	1,6 - 2,5
Befriedigend	2,6 - 3,5
Ausreichend	3,6 - 4,5
Mangelhaft.....	4,6 - 5,5