

Opel Astra Caravan 1.9 CDTI Elegance

Fünftürige Kombilimousine der unteren Mittelklasse mit 110 kW Leistung

ADAC Testergebnis

Note 2,0

Der neue Astra Caravan hat ein ausdrucksvolles, dynamisches Design, ist größer als der alte und verfügt über modernste Technik. Der 1,9 l-Dieselmotor ist stark, läuft kultiviert und verbraucht dabei wenig - endlich mit Partikelfilter, der aber extra kostet. 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 (21845 €). Konkurrenten: Fiat Stilo, Ford Focus, Mazda 3, Nissan Almera, Peugeot 307, Renault Mégane, Toyota Corolla, VW Golf.



- + **vorn viel Platz**
- + **großer, gut nutzbarer Laderaum**
- + **straffe, doch komfortable Federung**
- + **körpergerechte Vordersitze**
- + **sichere Straßenlage (ESP plus)**
- + **kräftige Bremsen**
- + **sparsamer, kultivierter Diesel**
- + **Partikelfilter erhältlich**

- **unübersichtliche Schalter**
- **Rücksitze unbequem**
- **teure Anschaffung**

Karosserie/Kofferraum

Note 2,5

Verarbeitung/Handhabung

Note: 2,5

- + Die Karosserie ist überwiegend gut verarbeitet. Auch das Interieur wirkt insgesamt solide, dafür sorgen die sauber genähten Sitzpolster und die hochwertigen Kunststoffe, die sich angenehm anfühlen. Armaturenbrett und Türverkleidungen sind optisch durch Dekorblenden aufgelockert. Ein vollwertiges Reserverad gibt es gegen Aufpreis. Auf der Dachreling sind 75 kg Last erlaubt (die Querstreben kosten extra). Gegen Aufpreis ist ein großes Panoramadach erhältlich.
- Die Nebelscheinwerfer (Aufpreis) sind bruchgefährdet im Stoßfänger untergebracht.

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 ist sehr schlecht. Grund: Die rechte Kopfstütze der Rückbank verdeckt komplett die Seitenscheibe zwischen der rechten C- und der D-Säule.

Ein/Ausstieg

Note: 3,0

- + Ent- und verriegelt werden die Türen mit einer Fernbedienung, die beiden Tasten verwechselt man aber ständig. Vorn ist der Zustieg recht bequem. Nach dem Aussteigen bleiben die Scheinwerfer noch kurze Zeit eingeschaltet und beleuchten den Weg.
- Der Schwenkradius der Hintertüren ist ungewohnt groß. So muss man beim Öffnen weiten Abstand halten, möchte man sich nicht mit der Tür stoßen. Einsteigen wird durch die weit unten liegende Sitzfläche der Rückbank erschwert.

Kofferraum-Volumen*

Note: 1,6

- + Für die Fahrzeugklasse ist der Kofferraum sehr groß (450 l). Durch Vorklappen der Rücksitzlehnen lässt er sich bis auf 800 l vergrößern (gemessen bis zur Fenster-Unterkante). Auch sperrige Dinge können gut untergebracht werden.

Kofferraum-Zugänglichkeit

Note: 1,5

- + Der Kofferraum ist sehr gut zugänglich: Die große Heckklappe öffnet weit und der Ladeboden ist angenehm niedrig und vollkom-

- men eben, selbst wenn die Rückbank vorgeklappt ist.
- Beim Schließen der Kofferraumklappe macht man sich die Finger schmutzig.



Mit 450 l Kofferraumvolumen übertrifft der Astra Caravan selbst Fahrzeuge der oberen Mittelklasse, wie z.B. den BMW 5er touring.

Kofferraum-Variabilität

Note: 2,6

- + Die klappbare Rückbank ist im Verhältnis 60:40 geteilt, gegen Aufpreis auch im Verhältnis 40:20:40, dann lassen sich bei vorgeklapptem Mittelteil gut Skier unterbringen. Serienmäßig sind "FlexOrganizer"-Schienen mit vier Befestigungshaken vorhanden. Ein Gepäcknetz am Boden und ein praktisches Hundegitter sind als Extras zu haben; ebenso ein in zwei Positionen einhängbares Trennnetz, eine Kühlbox und eine klappbare Beifahrerlehne.
- Die Rücksitze lassen sich nur vorklappen, wenn die Vordersitze vorher vorgeschoben und die Kopfstützen abgezogen wurden, für die es dann keine Halter gibt. Das Abdeckrollo ragt geöffnet weit in den Kofferraumbereich und stört. Serienmäßig gibt es keine Ablagen für kleine Utensilien.

Innenraum

Note 2,6

Bedienung

Note: 2,4

- + Der Astra lässt sich leicht bedienen, man muss sich aber an die Lenksäulenhebel gewöhnen, die keine Rastungen haben. Aber praktischer Nebeneffekt dieses ungewohnten Systems: Der eingeschaltete Wischer bewegt sich beim Abstellen des Motors automatisch in Ruheposition und schaltet dann aus. Das Lenkrad kann in Höhe und Reichweite optimal eingestellt werden. Außenlicht und Wischer aktivieren sich automatisch 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-Tief-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; 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 voll geöffneter Türen weit aus dem Auto lehnen, weil die Griffe dann zu weit weg sind. Die Fenster funktionieren nur mit Zündung. Halter für große Wasserflaschen fehlen.



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

Raumangebot vorne*

Note: 2,4

- + Der Fahrersitz lässt sich für Personen bis ca. 1,90 m Größe zurückschieben. Die Kopffreiheit ist auch für noch größere Insassen groß genug.

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 2,3

Federungskomfort

Note: 1,9

- + Testwagen mit IDSPlus-Fahrwerk (elektronische Dämpferregelung). Federung und Dämpfung sind sehr ausgewogen abgestimmt, tendieren in Richtung straff - trotzdem kommt der Komfort nicht zu kurz. Die Straßenunebenheiten werden meist gut geschluckt und der Wagen liegt angenehm ruhig auf der Straße, selbst wenn das Tempo sehr hoch ist. Nur bei kurzen Bodenwellen neigt die Vorderachse gelegentlich zum Trampeln.

Sitzkomfort

Note: 2,2

- + Die Vordersitze sind straff gepolstert und bieten sehr gute Körperunterstützung; der Fahrer verfügt zudem über eine einstellbare Lordosenstütze. Die ausgeprägten Sitzwangen sorgen für festen Halt in Kurven. Der Fahrersitz ist höhen- und neigungseinstellbar (sehr große Fahrer würden sich ihn allerdings gern noch tiefer stellen). Gegen Aufpreis hat auch der Beifahrersitz diese Einstellmöglichkeiten.
- Hinten ist es weniger bequem, denn die Mitfahrer kauern mit nach oben ragenden Knien auf der zu niedrigen Sitzfläche. Der schmale Sitzplatz in der Mitte ist noch unbequemer und eigentlich nur ein Notsitz.

Innengeräusch

Note: 2,5

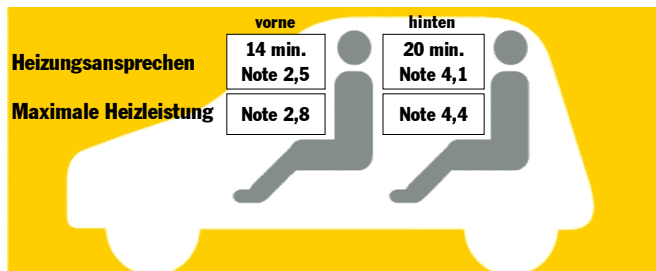
- + Bis in die höchsten Geschwindigkeitsbereiche ist der Geräuschpegel recht niedrig, hält sich der Dieselmotor akustisch angenehm zurück.

Klimatisierung

Note: 2,9

(Heizungstest bei -10 °C in der ADAC-Klimakammer)

- + Im vorderen Bereich ist die Heizung kräftig genug und sorgt bereits nach kurzer Fahrzeit für angenehme Temperaturen. Ein Pollenfilter ist serienmäßig. Gegen Aufpreis ist die Zusatzheizung "Quickheat" erhältlich, die im Rücksitzabteil für angenehme Temperaturen sorgt.
- Ohne die aufpreispflichtige Klimaanlage fehlt die Umluftschaltung. Fahrer und Beifahrer sind durch das nahe Sitzen an der schrägen Frontscheibe starker Sonnenbestrahlung ausgesetzt. Hinten ist die Heizung schwach.



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

Motor/Antrieb

Note 1,4

Fahrleistungen*

Note: 1,2

- + Der kräftige 1,9 l-Dieselmotor ist sehr durchzugsstark. Bereits bei relativ niedrigen Drehzahlen ist er in der Lage, für erstaunliche Beschleunigungswerte zu sorgen.

Laufruhe

Note: 2,0

- + Der Motor läuft bei jeder Drehzahl vibrationsarm und kultiviert.

Schaltung

Note: 1,3

- + Die präzise geführten Vorwärtsgänge lassen sich leicht schalten.

Getriebeabstufung

Note: 1,0

- + Die Abstufungen des Sechsgang-Getriebes passen sehr gut zur Leistungscharakteristik des Motors. Selbst bei hohem Tempo ist das Drehzahlniveau nicht hoch.

Fahreigenschaften

Note 1,6

Fahrstabilität

Note: 1,3

- + Die Richtungsstabilität ist gut, der Fahrer hat ein sicheres Gefühl. In Grenzsituationen, z. B. wenn man bei hohem Autobahntempo plötzlich ausweichen muss, greift das ESPplus 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 ESPplus wirkt Schleuderbewegungen bereits im Ansatz entgegen, wenn das Tempo zu hoch ist.

Handlichkeit

Note: 2,4

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

Lenkung

Note: 1,8

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

Sicherheit

Note 2,0

Bremsen

Note: 2,2

- + Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h steht der Wagen bereits nach 40 m (Mittel aus 10 Messungen, halbe Zuladung, Serienreifen). Die Bremse spricht spontan an und lässt sich fein dosieren. Der Bremsassistent hilft dem Fahrer bei einer Notbremsung.

Gestaltung

Note: 3,3

- + 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.

- Beim simulierten Fußgängerunfall (EuroNCAP) schneidet der Astra schlecht ab, erhält gerade einen von vier möglichen Sternen. Es sind weder Rückstrahler noch Rückleuchten vorhanden, die in geöffneten Türen warnen.

Rückhaltesysteme

Note: 1,4

- + Beim EuroNCAP-Front- und Seitencrash erreicht der Wagen die höchsten Punktzahlen und somit alle fünf möglichen Sterne. Außer Front- sind vorn Seiten-Airbags und ein nach hinten durchgehendes Kopf-Airbagsystem Serie. Die Kopfstützen sind breit und haben optimal geringe Abstände zum Kopf. Vorn wirken sie "aktiv" und sind für Personen bis ca. 1,90 m Größe ausreichend hoch. Auch hinten sind sie sehr hoch.
- Der Austrittsbereich des rechten Front-Airbags liegt dort, wo sich der Beifahrer bei Gefahr abstützen würde.

Kinder

Note: 1,7

- + Die Rückbank ist zur Befestigung mit den vorhandenen Gurten gut geeignet. Auf den Außenplätzen können auch Isofix-Sitze befestigt werden. Allerdings sind am Fahrzeug die Bügel dafür wenig günstig angebracht, was das Einrasten und Festziehen der Kindersitze schwierig macht. Auf dem Beifahrersitz sind nur Opel-Kindersitze mit Transponder erlaubt.
- Handelsüblichen Kindersitze sind auf dem Beifahrersitz nicht erlaubt, weil sich der Frontairbag nicht abschalten lässt.

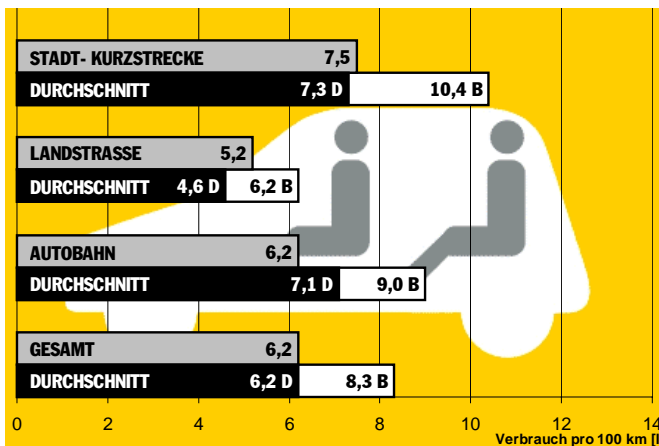
Verbrauch/Umwelt

Note 1,9

Verbrauch*

Note: 2,2

- + Der Verbrauch ist niedrig: Innerorts 7,5 l, außerorts 5,2 l und auf der Autobahn 6,2 l Diesel auf 100 km. Daraus errechnen sich im Durchschnitt 6,2 Liter.



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

Abgas

Note: 1,6

- + Die Schadstoffanteile im Abgas sind gering. Gegen Aufpreis gibt es einen Spezialfilter der verhindert, dass gesundheitsgefährdende Rußpartikel in die Umwelt gelangen.

Wirtschaftlichkeit*

Note 3,4

Betriebskosten*

Note: 2,1

- + Die Betriebskosten (hauptsächlich aus dem Verbrauch) sind niedrig.

Werkstatt und Reifenkosten*

Note: 5,5

- Der Zahnriemen muss alle 120.000 km, spätestens aber nach 10 Jahren gewechselt werden.
- + Der Astra besitzt eine fahrabhängige Inspektionsanzeige. Lt. Hersteller ist im Schnitt nur alle 50.000 km oder 2 Jahre ein Service fällig. Der Diesel-Partikelfilter ist wartungsfrei. Opel gewährt eine 2-jährige Händlergarantie ohne Kilometerbegrenzung.
- Verschleiß- und Standardreparaturen sowie Reifenersatz sind teuer.

Wertstabilität*

Note: 2,2

- + Vor allem mit dem Partikelfilter ist der Astra Diesel wertbeständig, lässt sich auch nach Jahren zu einem guten Preis wieder verkaufen.

Kosten für Neuanschaffung*

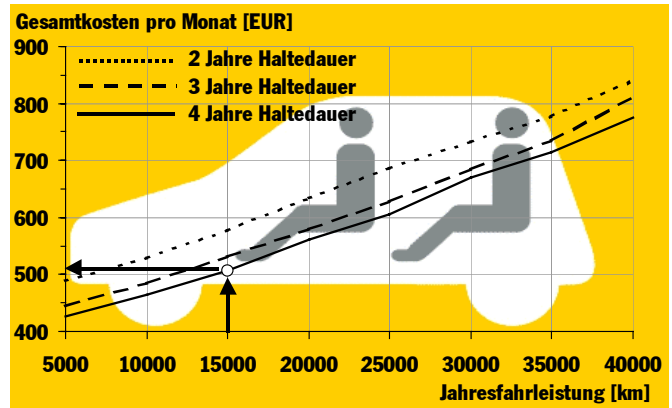
Note: 4,0

- Der Anschaffungspreis beim Neukauf ist hoch.

Fixkosten*

Note: 4,9

- + Bis Ende 2005 muss keine Kfz-Steuer bezahlt werden.
- Haftpflicht-, Teil- und Vollkaskoversicherung sind teuer.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Autokosten (Beispiel: 506 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

Die Motorvarianten

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	1.7 CDTI	1.7 CDTI	1.9 CDTI	1.9 CDTI
Aufbau/Türen	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1686	4/1686	4/1910	4/1910
Leistung [kW(PS)]	59(80)	74(100)	88(120)	110(150)
Max.Drehmoment [Nm]bei U/min	170/1800	240/2300	280/2000	320/2000
0-100 km/h[s]	15,4	12,5	10,8	9,2
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	168	180	190	207
Verbrauch pro 100 km [l]	5,4D	5,5D	6,2D	6,2D
Versicherungsklassen KH/VK/TK	16/18/18	16/19/18	16/19/18	17/22/21
Steuerbefreiung [Euro](Monate)	613(13)	613(13)	613(13)	613(13)
Monatliche Gesamt-Kosten[Euro]	426	433	484	506
Grundpreis[Euro]	17730	18255	20455	20955

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 Diesel	Schadstoffklasse Euro4
Hubraum	1910 ccm
Leistung	110 kW(150PS)
bei	4000 U/min
Maximales Drehmoment	320 Nm
bei	2000 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße(Serie)	205/55R16
Reifengröße(Testwagen)	205/55R16V
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,45 m/11,9 m
Höchstgeschwindigkeit	207 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,2 s
Elastizität 60-100 km/h(4.Gang)	7,1 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2.+3.Gang)	5,5 s
Bremsweg aus 100 km/h	40 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	6,2 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	7,5/5,2/6,2 l
CO ₂ -Ausstoß	170 g/km
Innengeräusch 50/100/130 km/h	57/66/70 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4515 mm/1753 mm/1500 mm
Leergewicht/Zuladung	1490 kg/500 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	450/800 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	720 kg/1400 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	52 l
Reichweite	835 km
Allgemeine Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre
ADAC-Testwerte	<i>kursiv</i>

Kosten

Monatliche Betriebskosten	90 Euro
Monatliche Werkstattkosten	62 Euro
Monatliche Fixkosten	128 Euro
Monatlicher Wertverlust	226 Euro
Monatliche Gesamtkosten	506 Euro
(vierjährige Haltung, 15000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	17/22/21
Grundpreis	21845 Euro

Ausstattung

Technik

Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Bremsassistent	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht (Paket)	1150 Euro
Parkhilfe, elektronisch (hinten)	290 Euro°
Reifendruckkontrolle	200 Euro°
Reserverad, vollwertig	50 Euro
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	265 Euro°
Xenonlicht (mit Nebelscheinw.)	760 Euro°

Innen

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Audioanlage	ab 450 Euro°
Dreipunktgurt hinten, mitte	Serie
Fahrsitz, höhen-/neigungseinstellbar	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie/(im Paket)365 Euro°
Isofix-Kindersicherungssystem	Serie
Klimaanlage/-automatik	1110 Euro/1505 Euro°
Kopfstützen hinten	Serie
Lenkrad, höhen-/längseinstellbar	Serie
Navigationssystem	1670 Euro
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie
Skisack/Durchladelupe (Luxe Serie)	180 Euro

Aussen

Außenspiegel, elektrisch einstell-/beheizbar	Serie
Lackierung Metallic	425 Euro°
Schiebe-Hubdach (Panoramadach)	950 Euro

°im Testwagen vorhanden

Testzeugnis

Technik/Umwelt(Testergebnis)2,0

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

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 Wichtigkeit 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