

Opel Astra 1.8 Sport

Fünftürige Schräghecklimousine der unteren Mittelklasse mit 92 kW Leistung

ADAC Testergebnis

Note 2,4

Der Astra hat ein ausdrucksvolles, dynamisches Design, ist geräumig und besitzt dabei modernste Technik. Zudem ist er zuverlässiger geworden. Der 1,8 l-Motor ist kräftig genug, für gute Fahrleistungen zu sorgen, allerdings neigt er stark zum Dröhnen und ist kein Kostverächter. Ein Automatikgetriebe ist optional erhältlich. Der Astra ist eine hübsche Limousine, die mit einigem Zubehör zu den innovativsten Angeboten seiner Klasse zählt. Der Preis: 19.740 €. Es gibt ihn auch als Kombi und als Coupé, ein Cabrio ist in Vorbereitung. Konkurrenten: Fiat Stilo, Ford Focus, Mazda 3, Nissan Almera, Peugeot 307, Renault Mégane, Seat León, Toyota Corolla, VW Golf.

- + leichte Bedienung
- + vorn viel Platz
- + ausgewogenes Fahrwerk
- + gute Vordersitze
- + wirksame Heizung
- + sichere Straßenlage
- + kräftige Bremsen
- unübersichtliche Schalter
- starkes Motordröhnen
- 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.
- Der Motorraum ist unten offen, dadurch kann er schneller verschmutzen. Die Nebelscheinwerfer (Aufpreis) sind bruchgefährdet im Stoßfänger untergebracht.

Übersichtlichkeit

Note: 3,4

- + Die Sicht nach vorn ist durch die abfallende Front sehr gut, die Karosserieabmessungen lassen sich aber nur erahnen, was beim Einparken stören kann. Gegen Aufpreis gibt es Xenonscheinwerfer inklusive mitlenkenden AFL-Scheinwerfern - beides sorgt für ausgezeichnete Lichtausbeute. Auch eine akustische Einparkhilfe hinten ist erhältlich. Die Außenspiegel sind beheizt.
- Die Sicht nach schräg hinten ist durch den breiten Fensterposten recht schlecht. Die Kopfstützen der Rückbank können nicht weggeklappt oder versenkt werden und stören immer.

Ein-/Ausstieg

Note: 2,8

- Die Bequemlichkeit beim Ein- und Aussteigen ist durchschnittlich. Vorn sind die Türöffnungen zwar groß, die hochgezogenen Wangen der Sportsitze sind aber hinderlich. Hinten steht man sich beim Öffnen der Türen selbst im Weg, weil die stark nach hinten ausladenden Fensterrahmen sehr weit ausschwenken.
- + Mit der Fernbedienung für die Türen lassen sich auch die Fenster öffnen und schließen. 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.

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 Öffnung im unteren Bereich etwas schmal.
- + Die Heckklappe lässt sich sehr leicht öffnen und schließen, die Hände bleiben sauber. Sie sperrt selbsttätig ab, wenn der Fahrer anfährt. Der Kofferraum hat ein zweckmäßiges Format.
- 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 Rücksitzlehne lässt sich leicht klappen, sie ist im Verhältnis 60:40 geteilt - gegen Aufpreis auch im Verhältnis 40:20:40, dann lassen sich bei vorgeklapptem Mittelteil gut Skier unterbringen.
- Serienmäßig gibt es keine Ablagen, Gepäcknetze kosten Aufpreis. Beim Zurückklappen der Rücksitzlehnen verschwinden die seitlichen Gurtbänder und können eingeklemmt werden. Für die hinten

eingestiegenen Mitfahrer ist es dann schwierig, die Gurte wieder vorzuziehen.

Innenraum

Note 2,6

Bedienung

Note: 2,3

- + 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, der Schalthebel liegt gut zur Hand und die Pedalanordnung passt auch. Außenlicht und Wischer schalten sich (gegen Aufpreis) automatisch ein. Die großen Rundinstrumente sind klar gezeichnet und sehr gut abzulesen. Das gegen Aufpreis erhältliche Navigationssystem lässt sich einfach bedienen und funktioniert zuverlässig (sehr gut ist die dynamische Zielführung, die um Staus herumführt). Eine Außentemperaturanzeige ist vorhanden. Vorn und hinten befinden sich Leseleuchten und genügend Ablagen. Ein Batterie-Tief-Entladeschutz ist Serie.
- In der Mittelkonsole sind die vielen Schalter für Radio und Klimatisierung nicht klar abgetrennt. Viele der verwechselbaren Schalter sind sehr weit unten angeordnet, dabei ist besonders die Funktion der Drehräder nicht erkennbar. Erst wenn man eines der drei Räder bewegt hat, sieht man, ob sich Temperatur, Luftverteilung oder Gebläsestufe verändern. 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 Kopffreiheit ist sehr groß, allerdings sitzt man mit dem Kopf recht nah an der schrägen Frontscheibe.

Raumangebot hinten*

Note: 3,2

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 die tiefen Sitze ist die Kopffreiheit enorm groß.

Komfort

Note 2,2

Federungskomfort

Note: 2,1

- + Auch das straffere Sportfahrwerk ist nicht unkomfortabel, obwohl die Karosserie tiefergelegt, Federn und Dämpfer härter sind. Meist werden die Straßenunebenheiten gut geschluckt, halten sich die relativen Aufbaubewegungen in niedrigen Bereichen. Angenehm ist auch, dass sich die Karosserie in Kurven und bei schnellen Richtungswechseln nur sehr wenig neigt. Gegen Aufpreis gibt es das aufwändige adaptive IDS Plus-Fahrwerk mit elektronischer Dämpferkontrolle. Mit ihm kann der Fahrer zwischen straffer und sehr straffer (unkomfortabler) Dämpfercharakteristik wählen. Im sehr straffen Modus sprechen die Lenkung und das Gaspedal schneller an.

Sitzkomfort

Note: 2,3

- + Fahrer- und Beifahrer sitzen auf den straffen, doch gut gefederten Sportsitzen bequem, haben festen Halt, selbst wenn das Kurventempo höher ist. Beide Sitze lassen sich in der Höhe einstellen, wobei sich dann leider auch die Neigung verändert. Auch eine

einstellbare Lordosenstütze ist vorhanden. Hinten sitzt man ebenfalls recht bequem, findet allerdings kaum Seitenhalt. Auch kommt man sich durch das tiefe Sitzen recht verloren vor. Der Sitzplatz in der Mitte ist nicht nur schwer zu erreichen, sondern auch schmal und nicht ausgeformt.

Innengeräusch

Note: 3,3

Die Werte des Geräuschpegel-Messgeräts zeigen bis Tempo 130 durchschnittliche Ergebnisse.

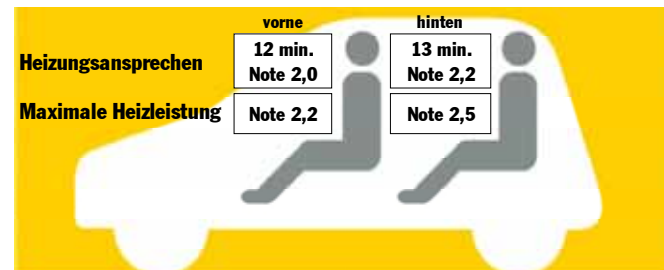
- Der Motor verursacht über 4000 U/min unangenehmes und lautes Dröhnen.

Klimatisierung

Note: 2,0

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

- + Die kräftige Heizung sorgt besonders im vorderen Bereich bereits nach kurzer Fahrzeit für angenehme Temperaturen. Klimaanlage und Pollenfilter sind serienmäßig.



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

Motor/Antrieb

Note 2,4

Fahrleistungen*

Note: 2,3

- + Der Motor ist kräftig und sorgt für gute Fahrleistungen, auch wenn nicht ständig geschaltet wird.

Laufruhe

Note: 3,0

Das leichte Vibrieren des Motors geht im ständigen Dröhnen unter.

Schaltung

Note: 2,7

- + Die fünf Vorwärtsgänge lassen sich leicht wechseln.
- Anders der Rückwärtsgang, der oft vernehmlich kracht, wenn man ihn einlegt.

Getriebeabstufung

Note: 2,0

- + Die Abstufung des Fünfgang-Getriebes passt gut zur Leistungscharakteristik des Motors - die Anschlüsse zum nächsten Gang passen und doch sind genügend Drehzahreserven bei hohem Tempo vorhanden.

Fahreigenschaften

Note 1,6

Fahrstabilität

Note: 1,2

- + Der Astra ist selbst bei hohem Autobahntempo sehr richtungsstabil, der Fahrer hat ein sicheres Gefühl. In Grenzsituationen, z. B. wenn man bei hohem Autobahntempo plötzlich ausweichen muss, greift das ESP plus korrigierend ein, um ein Schleudern bereits im Keim zu ersticken. Auf weniger griffigem Untergrund greift die elektronisch gesteuerte Traktionskontrolle schnell und zuverlässig ein. Eine Reifendruckkontrolle ist gegen Aufpreis zu haben.

Kurvenverhalten

Note: 1,5

- + In Kurven untersteuert der Wagen leicht - ein Verhalten, das auch weniger geübten Fahrern entgegen kommt. Auch hier hilft das ESP plus, wenn das Tempo zu hoch ist, und bremst die Räder gezielt ab.

Handlichkeit

Note: 2,2

- + Der Astra fährt sich mit seiner leichtgängigen, nicht zu indirekten Lenkung recht handlich. Der Wendekreis ist nicht sehr klein.

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: 1,7

- + Bei zehn Vollbremsungen aus 100 km/h steht der Wagen nach durchschnittlich 38,5 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, das volle Potenzial der Anlage zu mobilisieren.

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.
- Beim simulierten Fußgängerunfall (EuroNCAP) schneidet der Wagen mit einem von vier Sternen schwach ab. Weder Rückstrahler noch Rückleuchten warnen vor geöffneten Türen. Der Warnblinkschalter ist farblich zu wenig abgesetzt, um ihn im Notfall schnell finden zu können.

Rückhaltesysteme

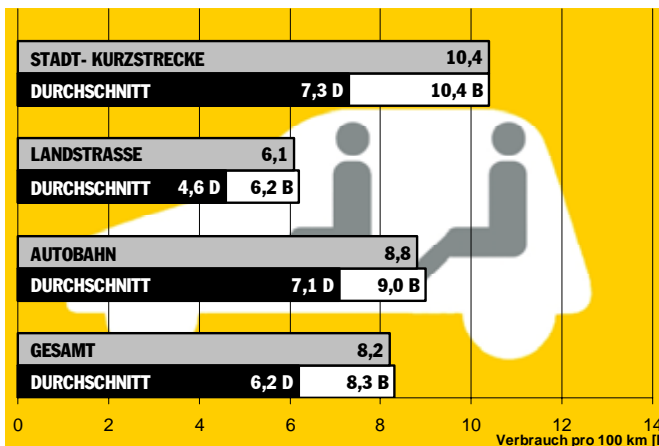
Note: 1,5

- + Beim EuroNCAP-Frontcrash erzielt der Wagen hohe, beim Seitencrash die maximal möglichen Punktzahlen. Das bedeutet, er bekommt alle fünf möglichen Sterne. 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

- + In der Kindersicherheit (EuroNCAP) erreichte der Astra vier Sterne von fünf möglichen. 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.



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

Verbrauch/Umwelt

Note 3,3

Verbrauch*

Note: 4,3

- Die Verbräuche sind hoch: innerorts 10,4 l, außerorts 6,1 l und auf der Autobahn 8,8 l Super auf 100 km. Im Durchschnitt errechnen sich 8,2 l auf 100 km.

Abgas

Note: 2,3

- + Die Schadstoffanteile im Abgas sind gering.

Wirtschaftlichkeit*

Note 3,8

Betriebskosten*

Note: 4,5

- Die Betriebskosten (hauptsächlich aus dem Verbrauch) sind hoch.

Werkstatt und Reifenkosten*

Note: 5,2

Der Astra besitzt zwar eine fahrabhängige Serviceanzeige, muss jedoch spätestens nach 30.000 km oder alle 12 Monate zum Service in die Werkstatt. Das jährliche Intervall bedeutet - vor allem für den Normal- oder Wenigfahrer - relativ kurze Inspektionsabstände und somit mehr Werkstattaufenthalte.

- + Opel spendiert dem Astra nach eigenen Angaben langlebige Verschleißteile und gewährt zudem eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.

Wertstabilität*

Note: 3,6

Die Wertstabilität ist bei der Sportversion durchschnittlich.

Kosten für Neuanschaffung*

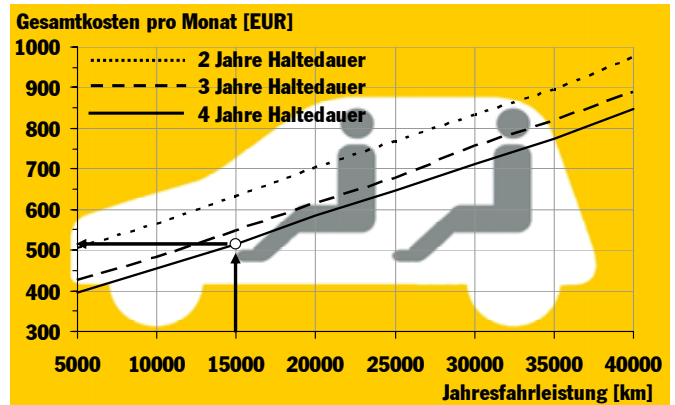
Note: 3,3

Die Anschaffungskosten beim Neukauf sind durchschnittlich.

Fixkosten*

Note: 2,0

Die Versicherungen sind preisgünstig.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Autokosten (Beispiel: 514 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

Weitere Motorvarianten

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	1.4 Twinp.	1.6 Twinp.	2.0 Turbo	2.0 Turbo	1.3 CDTI	1.7 CDTI	1.9 CDTI	1.9 CDTI
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1364	4/1598	4/1998	4/1998	4/1248	4/1686	4/1910	4/1910
Leistung [kW(PS)]	66(90)	77(105)	125(170)	147(200)	66(90)	74(100)	88(120)	110(150)
Max.Drehmoment [Nm]bei U/min	125/4000	150/3900	250/1950	262/4200	200/1750	240/2300	280/1750	320/2000
0-100 km/h[s]	13,7	12,3	8,9	8,2	13,7	12,3	10,5	8,9
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	178	185	217	230	172	180	191	208
Verbrauch pro 100 km [l]	6,9S	6,9S	9,7S	10,0S	5,2D	5,4D	6,0D	6,0D
Versicherungsklassen KH/VK/TK	15/16/15	15/16/15	15/20/23	18/25/23	16/16/20	16/16/20	16/16/20	18/23/21
Steuerbefreiung [Euro](Monate)	-	-	-	-	-	-	-	-
Monatliche Gesamt-Kosten[Euro]	432	447	583	654	427	437	490	532
Grundpreis[Euro]	15300	16560	21340	23605	17395	17945	21575	22575

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-Haftpflicht

VK = Vollkasko

TK = Teilkasko

Kraftstoff:

N = Normalbenzin

S = Superbenzin

SP = SuperPlus

D = Diesel

Daten und Messwerte

4-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro4
Hubraum	1796 ccm
Leistung	92 kW (125 PS)
bei	5600 U/min
Maximales Drehmoment	170 Nm
bei	3800 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	5-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	205/55R16
Reifengröße (Testwagen)	205/55R16V
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,35 m/11,45 m
Höchstgeschwindigkeit	198 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h.....	10,8 s
Elastizität 60-100 km/h (4.Gang).....	10,7 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2.+3. Gang)	6,9 s
Bremsweg aus 100 km/h.....	38,5 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	8,2 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB.....	10,4/6,1/8,8 l
CO ₂ -Ausstoß	187 g/km
Innengeräusch 50/100/130 km/h.....	55/66/71 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4249 mm/1753 mm/1460 mm
Leergewicht/Zuladung.....	1275 kg/505 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	335 l/675 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	630 kg/1300 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	52 l
Reichweite	630 km
Allgemeine Garantie	2 Jahre
Rostgarantie.....	12 Jahre
ADAC-Testwerte <i>kursiv</i>	

Kosten

Monatliche Betriebskosten	143 Euro
Monatliche Werkstattkosten	47 Euro
Monatliche Fixkosten	93 Euro
Monatlicher Wertverlust	231 Euro
Monatliche Gesamtkosten.....	514 Euro
(vierjährige Haltung, 15000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	14/15/19
Grundpreis	19740 Euro

Ausstattung

Technik

Automatikgetriebe	1.360 Euro
Bremsassistent	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht (mit Xenon).....	1.150 Euro°
Parkhilfe, elektronisch (hinten).....	290 Euro°
Reifendruckkontrolle	200 Euro°
Reserverad, vollwertig	50 Euro
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	265 Euro°
Xenonlicht (mit Kurvenlicht)	1.150 Euro°

Innen

Airbag, Seite vorne/hinten.....	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Audioanlage	Serie
Dreipunktgurt hinten, mitte	Serie
Fahrersitz, höhen-/neigungseinstellbar	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten.....	Serie/365 Euro°
Isofix-Kindersicherungssystem	Serie
Klimaanlage/-automatik	Serie/1505 Euro°
Kopfstützen hinten	Serie
Lenkrad, höhen-/längseinstellbar	Serie
Navigationssystem	1.670 Euro°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie
Skisack/Durchladelupe (3geteilte Rücklehne).....	180 Euro

Außen

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

Testzeugnis

Technik/Umwelt(Testergebnis)2,4

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

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 Wichtung 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