



Opel Astra 1.7 CDTI Innovation 110 Jahre (DPF)

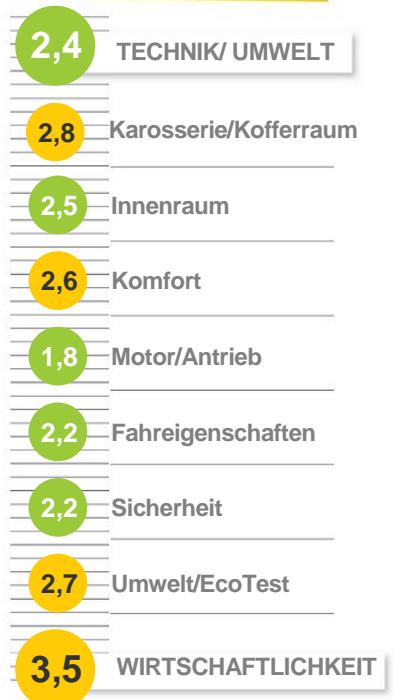
Fünftürige Schräghecklimousine der unteren Mittelklasse (92 kW / 125 PS)

Der Astra hat die Kinderkrankheiten hinter sich gelassen und erfreut seine Eigentümer seit Baujahr 2006 mit hoher Zuverlässigkeit. Jubeln kann man auch bei der Ausstattung, denn alles Wichtige ist serienmäßig an Bord, so wie die Klimaautomatik, das hochwertige CD-Radio und die Bi-Xenonscheinwerfer mit Kurvenlicht. Was die Umweltfreundlichkeit angeht, steht der Astra ebenfalls gut da. Alle Dieselmotoren sind serienmäßig mit einem Partikelfilter ausgestattet, so auch der hier getestete 1.7 CDTI. Vom Start weg zieht der Opel kräftig los, meist ist das Drehzahlniveau niedrig, selten sind hohe Drehzahlen erforderlich. Trotzdem ist der Verbrauch nur durchschnittlich, da kann auch das lang übersetzte, gut zur Motorcharakteristik passend abgestimmte Sechsgang-Getriebe nicht helfen. Ein Automatikgetriebe gibt es nur mit dem 120 PS 1,9 Liter Motor. Beim Insassenschutz nach EuroNCAP erhält der Astra Bestnoten. Fazit: Sicher und zuverlässig, jedoch mit über 24.000 Euro kein Schnäppchen. **Karosserievarianten:** Kombi, Coupé und Cabrio **Konkurrenten:** Audi A3, BMW 1er, Citroen C4, Fiat Bravo, Ford Focus, Mazda 3, Peugeot 308, Renault Mégane, Seat Leon, Toyota Auris, VW Golf

- +** vorn viel Platz, ausgewogenes Fahrwerk, gute Vordersitze, sichere Straßenlage ESP, kräftige Bremsen, gute Ausstattung
- Mittelkonsole unübersichtlich, Rücksitzbank zu tief, sehr schlechter Fußgängerschutz



ADAC-URTEIL



2,8

KAROSSERIE/KOFFERRAUM

2,5

Verarbeitung

⊕ Seit dem Facelift Anfang des Jahres 2007 macht die Karosserie des Opel Astra einen gut verarbeiteten Eindruck mit veredelter Optik, außerdem wurde das Angebot an Ausstattung vergrößert. Im Interieur setzt sich der solide Eindruck fort, dafür sorgen die sauber verarbeiteten Sitze und die hochwertigen, passgenauen Kunststoffe, die sich angenehm anfühlen. Armaturenbrett und Türverkleidungen sind optisch durch silberne Dekorblenden aufgelockert. Ein nettes Detail: in der Tankklappe befindet sich eine Vorrichtung, mit der man die Reifenprofiltiefe prüfen und die Ventilkappen leichter öffnen kann. Auf dem Dach dürfen bis zu 75 kg transportiert werden. Die maximale Zuladung beträgt beachtliche 515 kg.

⊖ Die Stoßleisten seitlich der Karosserie sind zu tief um wirklich zu schützen, zudem sind sie lackiert. Bei einer Reifenpanne steht nur ein Reparaturset zur Verfügung, das oft schwierig zu handhaben ist. Um es zu erreichen, muss der Kofferraum ausgeräumt werden. Gegen Aufpreis ist ein Ersatzrad lieferbar, welches allerdings nicht der Größe der Fahrbereifung entspricht. Nur mit Reserverad ist ein Wagenheber und Radmutternschlüssel an Bord. Die Türausschnitte sind nach außen nur wenig abgedichtet und verschmutzen schnell.

2,8

Sicht

Die Sicht nach vorn ist gut, die Frontpartie vom Fahrer aber kaum zu sehen, was beim Einparken stören kann.

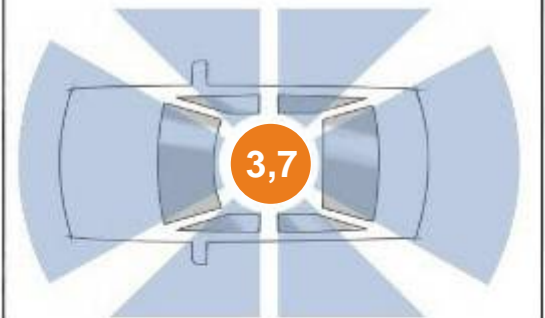
⊕ Die recht großen Außenspiegel sind beheizt, der Innenspiegel blendet selbsttätig ab. Bi-Xenonscheinwerfer inklusive Kurvenlicht sind serienmäßig an Bord. Die akustische Einparkhilfe gibt es wahlweise für hinten und für vorn und hinten. Nachteil der vorderen Einparkhilfe: sie piepst auch wenn man sich vom Objekt entfernt, was nicht nur stört, sondern den Fahrer auch verunsichert. Der linke Außenspiegel ist asphärisch gestaltet, so dass Objekte im toten Winkel besser erkannt werden können. Der Innenspiegel blendet bei störendem Scheinwerferlicht automatisch ab (nicht abschaltbar).

⊖ Die Sicht nach schräg hinten behindern die nicht versenkbaren Kopfstützen und die breiten C-Säulen.

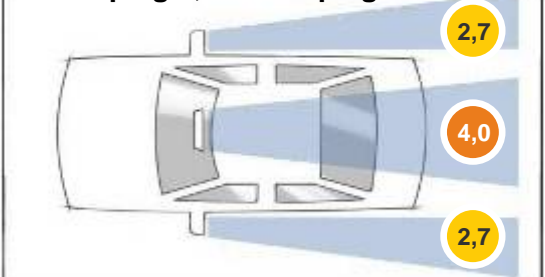


Die Sicht nach schräg hinten wird durch die breiten Dachsäulen und die nicht versenkbaren Kopfstützen im Fond beeinträchtigt.

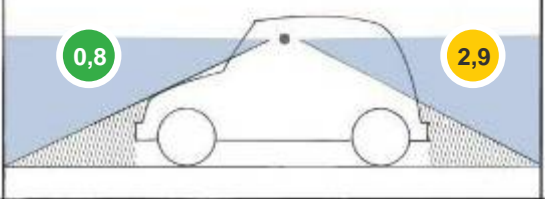
Rundumsicht



Innenspiegel, Außenspiegel



Vorderes und hinteres Nahfeld



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen. Bei den Innen- und Außenspiegeln werden deren Sichtfelder aus dem Blickwinkel des Fahrers bewertet. Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor bzw. hinter dem Fahrzeug erkennt.

3,3

Ein-/Ausstieg

Vorn ist der Zustieg passabel, der Schweller, den es zu überwinden gilt ist jedoch breit. Auch kann man sich oben am niedrigen Türrahmen den Kopf stoßen. Hinten sind die Türen breit, wegen der tiefen Sitzbank muss man sich aber beim Einsteigen weit nach unten fallen lassen.

+ Ent- und verriegelt werden die Türen mit einer Fernbedienung, mit ihr lassen sich auch die Fenster öffnen und schließen. Die beiden Schalter sind jedoch zu leicht zu verwechseln. Nach dem Aussteigen bleiben die Scheinwerfer noch kurze Zeit eingeschaltet und beleuchten den Weg. Haltegriffe am Dach sind für alle außen sitzenden vorhanden, außer am Fahrerplatz dort findet man anstelle des Griffs ein Brillenfach.

- Beim Öffnen der rückwärtigen, hinter den Außengriffen weit ausladenden Türen steht man sich quasi selbst im Weg. Verriegelt man das Fahrzeug bei geöffneter Tür (außer Fahrertür) und lässt dann den Schlüssel im Innenraum liegen, steht man nach dem Schließen der Tür vor verschlossenem Fahrzeug.

2,7

Kofferraum-Volumen*

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

2,3

Kofferraum-Zugänglichkeit

Die Bordwand ist gegenüber dem Kofferraumboden ziemlich hoch, was das Beladen von schwerem Gepäck erschwert. Ungünstig ist zudem, dass die Kofferraumöffnung nach unten hin schmaler wird.

+ Die Heckklappe lässt sich sehr leicht öffnen und schließen, die Hände bleiben sauber. Der Verschluss 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 Astra geringfügig kleiner als der seines Konkurrenten VW Golf (350 l).

2,7

Kofferraum-Variabilität

+ 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 lange Gegenstände wie z.B. Ski unterbringen, während zwei Personen komfortabel sitzen können.

- Serienmäßig gibt es keine Ablagen, Gepäcknetze kosten Aufpreis. Wenn die Rücksitzlehne vorgeklappt ist, steigt der Boden nach vorne hin stark an. Beim Zurückklappen der Rücksitzlehnen verschwinden seitlich dahinter die oberen Gurtbänder. Für die hinten sitzenden Mitfahrer ist es anschließend kaum mehr möglich, die Gurte wieder zu erreichen.

2,5

INNENRAUM

2,0

Bedienung

⊕ Der Astra lässt sich leicht bedienen, daran hat sich auch nach dem Facelift nichts geändert. Die Lenksäulenhebel sind nach wie vor gewöhnungsbedürftig, da sie 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. Die großen Rundinstrumente sind klar gezeichnet und sehr gut abzulesen. Der Bordcomputer informiert u. a. über Benzinverbrauch und Reichweite, auch eine Außentemperaturanzeige ist vorhanden. Vorn und hinten befinden sich Leseleuchten. Die Fensterheber sind elektrisch zu betätigen, allesamt mit Antippfunktion. Navigationssysteme mit monochromem oder farbigem Display gibt es gegen Aufpreis. Der Tempomat lässt sich einfach bedienen, es fehlt allerdings eine Anzeige für die eingestellte Geschwindigkeit. Bei nicht richtig verschlossenen Türen oder Heckklappe wird der Fahrer über eine Warnlampe gewarnt, nicht aber bei geöffneter Motorhaube. Der aufpreispflichtige Berganfahrassistent sichert das Fahrzeug beim Anfahren am Berg gegen zurückrollen.



Der Astra überzeugt durch gute Funktionalität und Verarbeitungsqualität.

⊖ Der Schalthebel ist zu kurz und zu weit weg vom Lenkrad angeordnet. Beim Einlegen der Gänge stört zusätzlich die Mittelarmlehne, wenn diese herunter geklappt ist. 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. Zum Einstellen der Lordosenstütze muss man sich den Arm nach hinten verrenken. Die Mittelarmlehne stört dabei enorm. Fahrer und Beifahrer müssen sich zum Schließen der Türen weit aus dem Auto lehnen, weil die Griffe zu weit entfernt liegen. Die Fensterheber funktionieren nur mit Zündung. Es gibt zu wenig sinnvolle Ablagen, auch keine Halter für große Wasserflaschen.

2,5

Raumangebot vorne*

⊕ 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.

3,4

Raumangebot hinten*

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

2,6 KOMFORT

2,2 Federung

⊕ Die Abstimmung der Federung und Dämpfung ist ein gelungener Kompromiss aus nicht zu straff und nicht zu weich. Meist werden die Straßenunebenheiten gut geschluckt, liegt der Wagen angenehm ruhig auf der Straße. Nur bei hohem Tempo federt die Karosserie manchmal etwas weit aus. Gegen Aufpreis gibt es das aufwändige adaptive IDSPPlus-Fahrwerk mit elektronischer Dämpferkontrolle. Mit ihm kann der Fahrer zwischen straffer und sehr straffer (unkomfortabler) Dämpfercharakteristik wählen. Im sehr straffen Modus sprechen auch Lenkung und Gaspedal schneller an. Eine weitere Option ist das härter abgestimmte IDS Sportfahrwerk.

2,3 Sitze

⊕ Fahrer- und Beifahrersitz sind straff gepolstert, bieten hohen Komfort und doch feste Unterstützung für den Körper (nur Langbeinige wünschen sich mehr Sitztiefe). Die erhöhten Sitzwangen sorgen für ordentlichen Halt in Kurven. Beide Sitze lassen sich in der Höhe einstellen und haben eine einstellbare Einwege-Lordosenstütze. Auch die Rückbank ist gut gepolstert, hat eine angenehme, ausreichend hohe Lehne.

⊖ Auf der Rückbank sitzen ausgewachsene Personen weniger bequem: Die Sitzfläche ist nicht nur zu weit unten, sondern auch zu wenig nach hinten geneigt. So ist kaum Oberschenkelauflage vorhanden, wodurch die Mitfahrer mit steil nach oben ragenden Knien sitzen. Der schmale Sitzplatz in der Mitte ist nur dünnen, gelenkigen Personen auf kurzen Strecken zuzumuten.

2,6 Innengeräusch

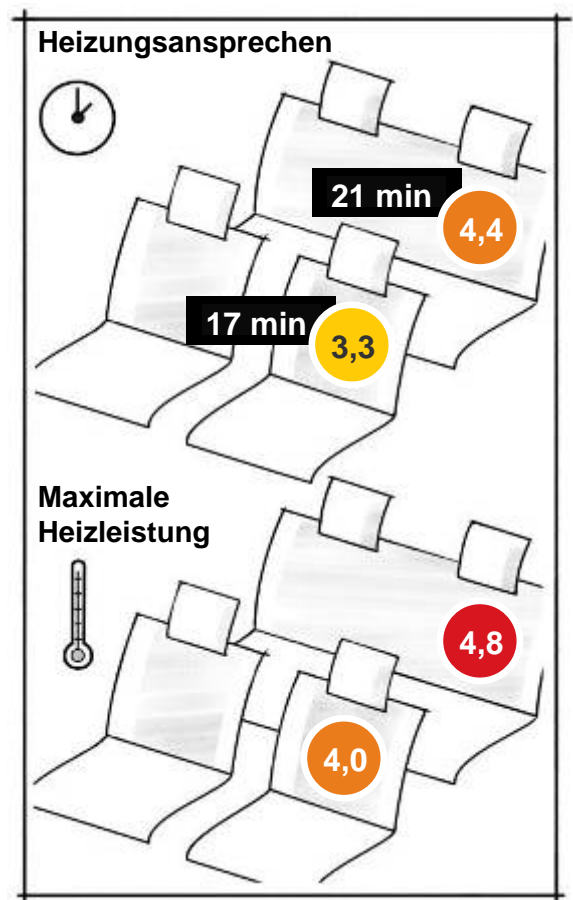
Nur nach dem Kaltstart und in der Warmlaufphase ist das Nageln des Motors deutlicher zu hören, mit zunehmender Erwärmung hört man weniger vom Dieselmotor. Bei höherem Tempo dominieren die Windgeräusche, die dann nicht unerheblich sind.

3,4

Klimatisierung

(Heizungstest bei -10 °C in der ADAC-Klimakammer) Die Heizung ist besonders auf den hinteren Plätzen schwach, nur auf den vorderen Plätzen kann sie nach akzeptabler Zeit für genügend Warmluft sorgen. Die Luftmenge oben/unten lässt sich nur grob regeln. Es gibt keine getrennte Temperaturregelung für rechts und links.

⊕ Die Klimaautomatik ist serienmäßig, auch ein Pollenfilter ist vorhanden.



Aufwärmzeit von -10°C auf +22°C

1,8 MOTOR/ANTRIEB

2,0 Fahrleistungen*

+ Der kräftige 1,7 l-Dieselmotor ist durchzugsstark. Bereits bei relativ niedrigen Drehzahlen ist er in der Lage, für bemerkenswerte Beschleunigungswerte zu sorgen. So sind hohe Autobahnschnitte bei relativ niedrigem Drehzahlniveau des Motors möglich.

2,0 Laufkultur

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

2,0 Schaltung

+ Die präzise geführten Vorwärtsgänge lassen sich leicht schalten. Die Schaltwege sind angenehm kurz. Auch der Rückwärtsgang lässt sich einfach und ohne Haken einlegen.

1,0 Getriebeabstufung

+ Die Abstufungen des Sechsgang-Getriebes passen sehr gut zur Leistungscharakteristik des Motors. Die Anschlüsse passen, immer steht die passende Übersetzung zur Verfügung. Trotzdem ist selbst bei hohem Tempo das Drehzahlniveau des Motors moderat.

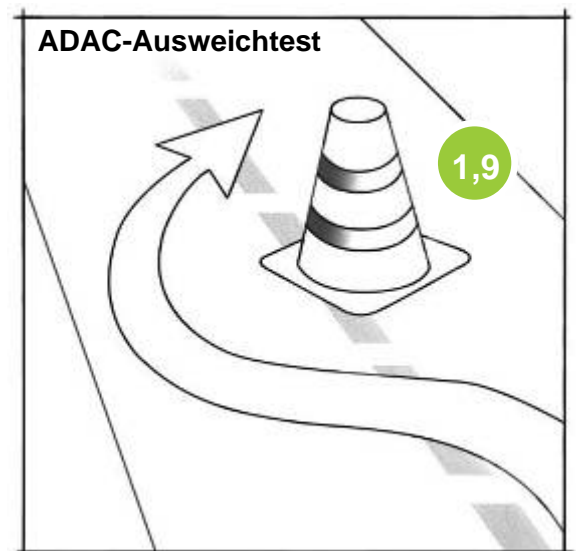
2,2 FAHREIGENSCHAFTEN

1,9 Fahrstabilität

+ Der Astra fährt richtungsstabil, Seitenwind und Spurrillen beeindrucken wenig, der Fahrer hat ein sicheres Gefühl. Auf weniger griffigem Untergrund sorgt die elektronisch gesteuerte Traktionskontrolle für besseren Vortrieb. Beim ADAC-Ausweichtest verhält sich der Astra gutmütig und sicher, fährt weitgehend neutral durch den Parcours, ohne Anstalten zum Ausbrechen mit dem Heck zu machen. Der Schleuderschutz ESP plus arbeitet zuverlässig und situationsangepasst.

1,7 Kurvenverhalten

+ In Kurven untersteuert der Wagen leicht - ein Verhalten, das weniger geübten Fahrern entgegen kommt. Das ESP plus greift auch hier stabilisierend ein und unterstützt den Fahrer.



Beim ADAC-Ausweichtest erfolgt die Einfahrt in die Pylonengasse mit einer Geschwindigkeit von 90 km/h bei mindestens 2000 Motorumdrehungen im entsprechenden Gang. Geprüft wird die Fahrzeugreaktion, d.h. die Beherrschbarkeit beim anschließenden Ausweichen.

2,1 Lenkung*

Der Wendekreis geht mit knapp 11,5 m in Ordnung.

⊕ Die Lenkung spricht selbst bei sehr hohem Tempo spontan und doch gleichmäßig an, ohne nervös zu wirken. Sie ist recht zielgenau und vermittelt dem Fahrer guten Kontakt zur Fahrbahn. Die leichtgängige, nicht zu indirekte Auslegung sorgt für Handlichkeit.

2,8 Bremse

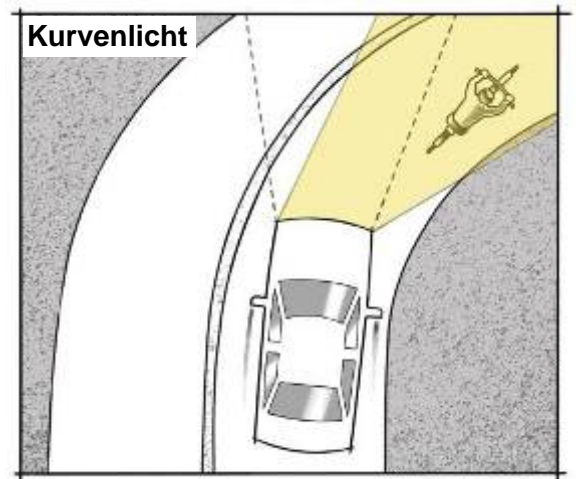
Bei Vollbremsungen aus 100 km/h steht der Astra nach akzeptablen 38,5 m (Durchschnittswert aus 10 Messungen, halbe Zuladung, Serienreifen).

⊕ Die Bremse spricht spontan an und lässt sich fein dosieren.

2,2 SICHERHEIT

2,3 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Der Astra besitzt neben ESP Plus auch einen elektronischen Bremsassistent. ESP Plus bremst bis zu drei Räder gleichzeitig ab und kann so noch effektiver die Stabilität des Fahrzeuges sicherstellen oder wiederherstellen, als herkömmliche ESP-Systeme. Zusätzlich sind serienmäßig Bi-Xenonscheinwerfer mit Kurvenlicht an Bord, welche auch über ein adaptives Autobahnlicht verfügen. Gegen Aufpreis ist ein kombiniertes direkt und indirekt messendes Reifendruckkontrollsystem an Bord, welches entweder über Sensoren die Reifenfülldrücke permanent überwacht und dem Fahrer die Möglichkeit gibt, die einzelnen Drücke im Fahrzeug abzurufen, oder bei nicht verbauten Sensoren (z.B. bei Winterräder) über permanenten Raddrehzahlvergleich ein eventuellen Druckverlust erkennt und an den Fahrer meldet.



Die Scheinwerfer schwenken (abhängig von Lenkradstellung und Geschwindigkeit) gemäß dem Straßenverlauf in Fahrtrichtung und folgen so der Fahrbahn in Kurvenrichtung.

1,5 Passive Sicherheit - Insassen

- +** Der Opel Astra erhält beim Insassenschutz insgesamt gute 34 Punkte und somit 5 Sterne beim EuroNCAP-Crash (Frontalcrash: 14, Seitencrash/Pfahlaufprall: 18 und Gurtwarner für Fahrer/Beifahrer: 2). Der Wagen ist mit einstufigen Frontairbags mit Fangbändern sowie einstufigen Gurtstraffern und Gurtkraftbegrenzern ausgestattet. Diese Kombination kann zusammen mit der stabilen Fahrgastzelle das Verletzungsrisiko der Insassen gering halten, allerdings waren die Brustbelastungen des Fahrers leicht erhöht. Brems- und Kupplungspedal sind so gestaltet, dass sie bei starken Kollisionen wegklappen, um das Verletzungsrisiko der Füße zu minimieren. Auch sonst bleibt die Fahrgastzelle nahezu unbeschädigt, wodurch der Überlebensraum kaum angegriffen wird. Es werden 14 von max. 16 Punkten erreicht. Beim Seitencrash leisten der im Sitz montierte Becken-, Bauch – und Brustairbag sowie der Vorhang-Airbag ganze Arbeit und minimieren das Verletzungsrisiko so erfolgreich, dass die volle Punktzahl erreicht wird. Es wird die höchstmögliche Punktzahl 18 erreicht. Die Kopfstützen sind 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. An den stabilen, griffgerechten Türgriffen lässt sich hohe Zugkraft aufbringen. So kann man nach einem Unfall verklemmte Türen leichter öffnen.
- Zum Höherstellen der Kopfsstützen muss umständlich ein seitlicher Knopf gedrückt werden. Für die hinteren Plätze fehlen Gurterinnerungen. Das Warndreieck hat keinen Halter.

2,2 Kindersicherheit

- +** In der Kindersicherheit (EuroNCAP) erreicht der Astra vier Sterne von fünf möglichen. Die Tests wurden mit den vom Fahrzeughersteller empfohlenen Kindersitzen für ein 1 1/2 und 3 jähriges Kind durchgeführt: „Opel (Römer) Baby Safe O+“ und „Opel (Römer) Duo plus“. Beide Kinder sind gut geschützt. Die Warnhinweise zu rückwärtsgerichteten Kindersitzen und Beifahrerairbag am Fahrzeug sind unzureichend. Es wurden gute 39 von max. 49 Punkten erzielt. 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. Alle Türfenster haben Einklemmschutz.
- Auf dem Beifahrersitz sind keine handelsüblichen Kindersitze erlaubt, weil sich der Frontairbag nicht abschalten lässt. Opel bietet Sitze mit eingebautem Transponder an, die durch Deaktivierung der Airbags auf der Beifahrerseite dort verwendet werden können.

4,8 Fußgängerschutz

- Beim simulierten Fußgängerunfall (EuroNCAP) schneidet der Wagen mit nur einem von vier Sternen schwach ab. Nur zwei kleine Bereiche auf der Motorhaube gewährleisten brauchbaren Schutz beim Fußgängeranprall. Alle anderen Frontbereiche sind für ein völlig neues Automodell aber erschreckend aggressiv gestaltet. Lediglich 3 von max. 36 Punkten werden erreicht.

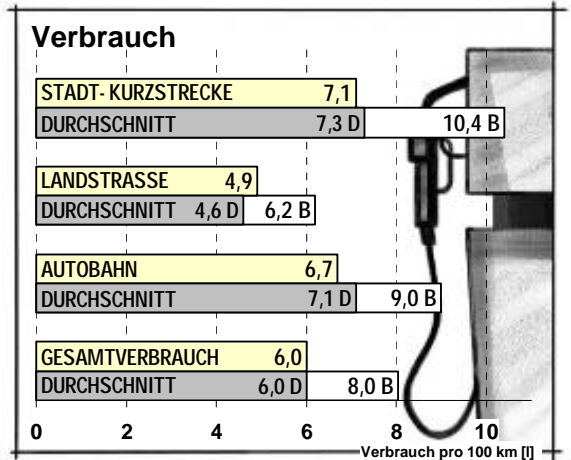
2,7 UMWELT/ECOTEST

3,5 Verbrauch/CO₂*

Der Verbrauch ist mit 6,0 l Diesel auf 100 km durchschnittlich. Innerorts sind es 7,1l, außerorts 4,9 l und auf der Autobahn 6,7 l Diesel auf 100 km. Dadurch erreicht das Fahrzeug beim ADAC-EcoTest 25 von 50 möglichen Punkten im Kapitel CO₂. Der gemessene CO₂-Ausstoß beträgt 156 g/km.

1,8 Schadstoffe

⊕ Die Anteile an Schadstoffen im Abgas sind niedrig. Der Dieselmotor verfügt serienmäßig über einen geschlossenen Rußpartikelfilter. Es werden 42 Punkte erreicht. Insgesamt erhält der Opel Astra 1,7 CDTI 67 Punkte und erreicht dadurch drei von fünf Sternen beim ADAC-EcoTest.



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

3,5 WIRTSCHAFTLICHKEIT

2,2 Betriebskosten*

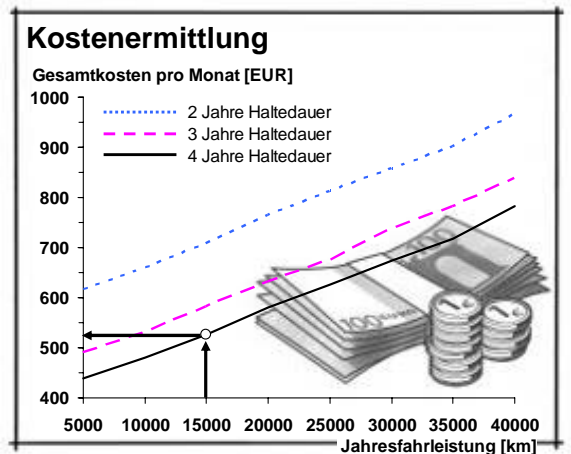
⊕ Der Astra weist akzeptable Verbrauchswerte aus. Dies beschert ihm in Verbindung mit den nicht so teuren Kraftstoffpreisen eine gute Note in den Betriebskosten.

3,3 Werkstatt- / Reifenkosten*

Der Astra mit dem 1.7 CDTI-Motor muss alle 30.000 km oder alle 12 Monate zum Service in die Werkstatt, der Zahnriemen muss nach 90.000 km oder 10 Jahren ersetzt werden.

⊕ Opel verbaut nach eigenen Angaben langlebige Verschleißteile. Der Rußpartikelfilter ist gemäß Hersteller völlig wartungsfrei und auf Lebensdauer ausgelegt. Zudem gewährt Opel eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.

⊖ Der jährliche Service bedeutet auch für den Normal- und Wenigfahrer häufigere Werkstattaufenthalte.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 524 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

4,3 Wertstabilität*

Im Klassenvergleich lässt der Astra nur einen durchschnittlichen bis mäßigen Restwert erwarten.

4,1 Kosten für Anschaffung*

➔ Auch die Anschaffungskosten beim Neukauf liegen relativ hoch, dafür ist das Fahrzeug gut ausgestattet.

2,8 Fixkosten*

Den niedrigeren Betriebskosten stehen beim Diesel höhere fixe Ausgaben für die Steuer gegenüber. Auch bei den Typklasseneinstufungen in der Versicherung leistet sich der Astra keinen Ausrutscher und bleibt deshalb noch auf akzeptablem Niveau.

3,7 Monatliche Gesamtkosten*

Die absoluten monatlichen Kosten liegen auf durchschnittlichem Niveau.

DIE MOTORVARIANTEN (DIESEL)

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.3 CDTI	1.9 CDTI	1.7 CDTI	1.9 CDTI	1.7 CDTI	1.9 CDTI
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1248	4/1910	4/1686	4/1910	4/1686	4/1910
Leistung [kW(PS)]	66(90)	74(100)	81(110)	88(120)	92(125)	110(150)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	200/1750	260/1750	260/2300	280/2000	280/2300	320/2000
0-100 km/h[s]	13,7	12,3	11,7	11,5	10,5	8,9
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	172	180	185	188	195	208
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	5,2 D	6,2 D	5,8 D	7,5 D	6,1 D	6,1 D
Versicherungsklassen KH/VK/TK	16/15/18	16/16/18	16/16/18	16/16/18	16/16/18	15/18/20
Steuer pro Jahr [Euro]	158	258	208	328	214	258
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	452	498	477	566	514	552
Preis [Euro]	19390	20180	20480	24320	22960	23745

Aufbau

ST = Stufenheck
SR = Schrägheck
CP = Coupe
C = Cabriolet
RO = Roadster
KB = Kombi

KT = Kleintransporter
TR = Transporter
GR = Großraumlimousine
BU = Bus
GE = Geländewagen
PK = Pick-Up

Versicherung

KH = KFZ-Haftpfl.
VK = Vollkasko
TK = Teilkasko

Kraftstoff

N = Normalbenzin
S = Superbenzin
SP = SuperPlus
D = Diesel
FG = Flüssiggas
G = Erdgas

DATEN UND MESSWERTE



4-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro4
Hubraum	1686 ccm
Leistung	92 kW (125 PS)
bei	4000 U/min
Maximales Drehmoment	280 Nm
bei	2300 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	205/55R16H
Reifengröße (Testwagen)	205/55R16H
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,35 m
Höchstgeschwindigkeit	195 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	10,5 s
Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	6,2 s
Bremsweg aus 100 km/h	38,7 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	6,0 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	7,1/ 5,0/ 6,7 l
CO2-Ausstoß Herstellerangabe/Test	143g/km/ 156g/km
Innengeräusch 130km/h	69dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4249/1753/1460 mm
Leergewicht/Zuladung	1360 kg/515 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	335 l/675 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	680 kg/1400 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	52 l
Reichweite	865 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte fett

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	100 Euro
Monatliche Werkstattkosten	51 Euro
Monatliche Fixkosten	75 Euro
Monatlicher Wertverlust	298 Euro
Monatliche Gesamtkosten	524 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	16/16/18
Grundpreis	24.100 Euro

NOTENSKALA

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

Der ADAC-Autotest beinhaltet über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC-Autotest ist nach dem neuen, aktualisierten ADAC-Autotest-Verfahren 2009 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.01.2009 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.07.2009 gültigen Steuergesetzgebung.



Opel Astra 1.7 CDTI Innovation 110 Jahre (DPF)

AUSSTATTUNG

TECHNIK

elektronische Dämpferkontrolle	675 Euro
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Bremsassistent	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch(inkl. ASR)	Serie
Parkhilfe, elektronisch(nur hinten)	380 Euro°
Reifendruckkontrolle	210 Euro°
Reserverad, vollwertig	70 Euro
Runflat-Reifen	nicht erhältlich
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht(inkl. Kurvenlicht)	Serie

INNEN

Airbag, Seite hinten	nicht erhältlich
Airbag, Seite vorne	Serie
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Audioanlage(mit MP3)	Serie
Fahrersitz, höheneinstellbar	Serie
Fensterheber, elektrisch hinten	375 Euro°
Fensterheber, elektrisch vorne	Serie
Isofix-Kindersicherungssystem	Serie
Klimaautomatik	Serie
Lenkrad, höhen-/längseinstellbar	Serie
Navigationssystem(ab)	900 Euro°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar(geteilt)	Serie
Skisack/Durchladelupe	nicht erhältlich

AUSSEN

Anhängerkupplung(abnehmbar)	695 Euro°
Außenspiegel, elektrisch anklappbar	150 Euro°
Außenspiegel, elektrisch einstellbar(+ beheizt)	Serie
Lackierung Metallic	480 Euro°
Panorama-Glasdach(Schiebedach)	975 Euro

TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT¹

2,4

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,8	Fahreigenschaften	2,2
Verarbeitung	2,5	Fahrstabilität	1,9
Sicht	2,8	Kurvenverhalten	1,7
Ein-/Ausstieg	3,3	Lenkung*	2,1
Kofferraum-Volumen*	2,7	Bremse	2,8
Kofferraum-Zugänglichkeit	2,3	Sicherheit	2,2
Kofferraum-Variabilität	2,7	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme ^{2,3}	2,3
Innenraum	2,5	Passive Sicherheit - Insassen	1,5
Bedienung	2,0	Kindersicherheit	2,2
Raumangebot vorne*	2,5	Fußgängerschutz	4,8
Raumangebot hinten*	3,4	Umwelt/EcoTest	2,7
Innenraum-Variabilität	4,0	Verbrauch/CO2*	3,5
Komfort	2,6	Schadstoffe	1,8
Federung	2,2		
Sitze	2,3	WIRTSCHAFTLICHKEIT	3,5
Innengeräusch	2,6	Betriebskosten*	2,2
Klimatisierung	3,4	Werkstatt- / Reifenkosten*	3,3
Motor/Antrieb	1,8	Wertstabilität*	4,3
Fahrleistungen*	2,0	Kosten für Anschaffung*	4,1
Laufkultur	2,0	Fixkosten*	2,8
Schaltung	2,0	Monatliche Gesamtkosten*	3,7
Getriebeabstufung	1,0		

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte Klassenbezogen

ADAC autotest