



## Opel Astra 1.4 Turbo Sport

Fünftürige Schräghecklimousine der unteren Mittelklasse (103 kW / 140 PS)

Opel ist mit dem neuen Astra ein großer Wurf gelungen. Zwar reicht es in der Summe der Eigenschaften nicht, den Platzhirsch Golf zu deklassieren, jedoch bietet der Astra eine optisch dynamischere und qualitativ gute Alternative. Das Auto ist sauber verarbeitet und solide gebaut, besitzt ein ausgezeichnetes und sehr sicheres FlexRide-Fahrwerk (Option) und bietet zahlreiche besondere Extras wie Schilderererkennung, Spurassistent oder ein aufwendiges und sehr gutes Xenon-Scheinwerfersystem mit Fernlichtassistent (leider nicht alles kombinierbar). Der neue Turbo-Motor mit 1,4 Liter Hubraum arbeitet recht kräftig, wird aber vom ewig lange übersetzten Getriebe in den oberen Gängen an seine Grenzen gebracht. Beim Verbrauch kann er keine neuen Akzente setzen. Insgesamt ein tolles neues Auto ab 15.900 Euro, in der getesteten Version ab 22.425 Euro. **Karosserievarianten:** zur Zeit nur Fünftürer **Konkurrenten:** u.a. Ford Focus, Peugeot 308, Toyota Auris, VW Golf

- +** gutes Platzangebot vorne, körpergerecht Sitze, sehr gutes Fahrwerk (FlexRide), helles optionales Lichtsystem
- mäßige Rundumsicht, zu lange Übersetzung im 5. und 6. Gang



### ADAC-URTEIL



2,7

## KAROSSERIE/KOFFERRAUM

2,6

### Verarbeitung

⊕ Bei Verarbeitung und Finish der Karosserie hinterlässt der neue Astra einen guten Eindruck. Die Karosserieteile sind passgenau verbaut und die Spaltmaße gering, auch die Lackierung gibt keinen Anlass zur Kritik. Im Innenraum geht es modern zu, schwarz lackierte und alufarbene Applikationen verströmen einen sportlich-luxuriösen Touch. Verarbeitung und Materialqualität sind gut, das Design ist modern, macht aber gleichmäßige Spaltmaße nicht immer leicht. Die Tankklappe ist in die Zentralverriegelung einbezogen. Die Türausschnitte sind gut abgedichtet und verschmutzen dadurch wenig; auf den vorderen Schwellern bieten kleine Alu-Auflagen einen gewissen Schutz gegen Kratzer. Als maximale Zuladung sind 470 kg (inkl. Fahrer) erlaubt.

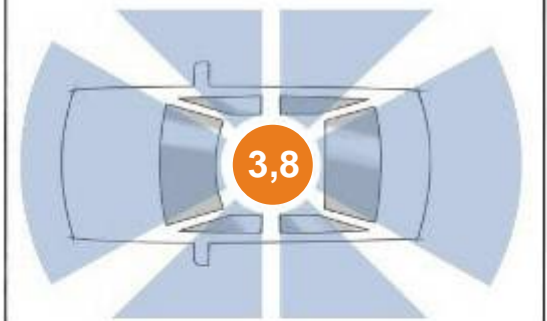
⊖ Der Motorraum ist nach unten weitgehend offen, dadurch verschmutzt der Motor schneller und es entstehen mehr Luftverwirbelungen, die sich negativ auf den Verbrauch auswirken. Bei einer Reifenpanne steht lediglich ein Reparatur-Set zur Verfügung, das reicht nur für kleine Beschädigungen. Ein Notrad findet sich für 60 Euro in der Aufpreisliste. Stoßleisten an den Seiten gibt es nicht, somit lassen sich Dellen durch unvorsichtig geöffnete "Nachbartüren" kaum vermeiden. Auch Front- und Heckschürze sind vollständig lackiert und sehr kratzempfindlich.

2,4

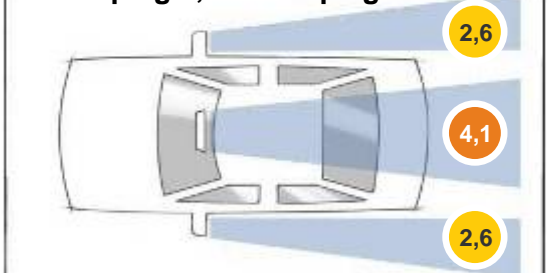
### Sicht

Die Übersichtlichkeit der Karosserie ist zufriedenstellend, der Fahrer kann die Enden einigermaßen abschätzen. Hilfreich dabei sind die akustischen Parksensoren vorne und hinten (optional). Bei der ADAC-Rundumsichtmessung schneidet der neue Astra nur mäßig ab, weil vor allem die sehr breite C-Säule die Sicht nach hinten deutlich einschränkt. Immerhin können die Kopfstützen fast vollständig versenkt werden und schränken damit die Sicht nach hinten kaum ein. Die Außenspiegel verfügen über eine vernünftige Größe und bieten eine gute Sicht nach hinten; der linke Außenspiegel besitzt einen asphärischen Bereich, um den Toten Winkel besser einsehen zu können.

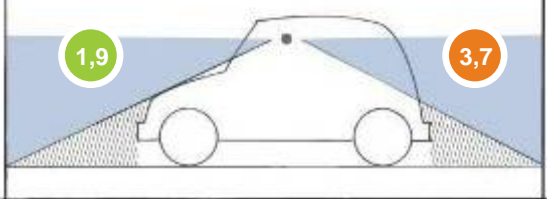
#### Rundumsicht



#### 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.



Die besonders breiten Dachsäulen schränken die Sicht nach schräg hinten erheblich ein.

+ Die Scheibenwischer vorne wischen von unten zu den A-Säulen, typisch bei Vans - damit kann der Astra einen sehr großen Bereich seiner Scheibe trocken wischen. Optional gibt es helles Bi-Xenonlicht (AFL-Paket), das neben Kurvenlicht und einem separaten Abbiegelicht auch über eine adaptive Lichtverteilung je nach Fahrsituation verfügt - eine sehr gute Lösung, die leider auch seinen Preis hat (1.250 Euro). Tagfahrlicht ist immer an Bord, bei der Xenon-Option in LED-Ausführung. Das AFL-Paket enthält auch einen Fernlichtassistenten. Bei störendem Scheinwerferlicht von hinten blendet der Innenspiegel automatisch ab (Aufpreis).

## 3,0 Ein-/Ausstieg

Die Schweller sind zwar nicht zu hoch, aber der Abstand zwischen Schwelleraußenkante und Sitzaußenkante könnte geringer sein und auch der Abstand zwischen Sitz und Dachkante ist nicht besonders hoch - so fällt das Ein- und Aussteigen vorne zufriedenstellend aus. Hinten sieht es ähnlich aus, hier stört der Karosseriebereich um den hinteren Radlauf herum etwas. Die Türbremsen funktionieren zufriedenstellend, ganz offen werden vor allem die Vordertüren zu schwach gehalten.

+ Mit der serienmäßigen Fernbedienung können die Zentralverriegelung gesteuert und die Fenster geöffnet und geschlossen werden. Leider sind die Tasten eher klein und gleichförmig und die Piktogramme darauf kaum zu unterscheiden. Für alle Außensitzenden sind Haltegriffe am Dachhimmel vorhanden.

## 3,1 Kofferraum-Volumen\*

Der Kofferraum fasst im Normalfall zufriedenstellende 305 l. Zusätzlich stehen etwa 15 l unter dem Kofferraumboden zur Verfügung.

+ Klappt man die Rückbank um, erweitert sich das Gepäckvolumen auf gute 645 l (gemessen bis Fensterunterkante).



**Mit nur 305 l Kofferraumvolumen stellt der Astra deutlich weniger Platz für das Gepäck zur Verfügung als seine größten Konkurrenten VW Golf (350 l) und Ford Focus (360 l).**

## 2,4 Kofferraum-Zugänglichkeit

+ Die Kofferraumklappe lässt sich leicht anheben und schließen, dafür gibt es links und rechts in der Innenverkleidung praktische Griffmulden. Die Klappe öffnet 1,86 m hoch und gibt eine große Ladeöffnung frei. Das Gepäck muss über die gut 71 cm hohe Ladekante gehoben werden, das ist nur mittelpfänglich. Günstig dagegen die innere Bordwand, sie kann durch den variablen Ladeboden zwischen 0 und knapp 17 cm in drei Stufen eingestellt werden. Das Format des Kofferraums ist zweckmäßig, das Ladeabteil gut zugänglich; nur auf die harte Kofferraumabdeckung sollte man achten, wenn man sich mit dem Kopf nach vorne beugt.

- Bei vorgeklappten Sitzlehnen steigt der Boden nach vorne etwas an. Die Kofferraumbeleuchtung ist eher schwach.

## 2,5 Kofferraum-Variabilität

+ Die klappbare Rücksitzlehne ist asymmetrisch geteilt, die Sitzfläche lässt sich nicht hochklappen. Der Klappmechanismus ist einfach zu bedienen. In der Mitte der Lehne gibt es eine Durchladeluke für lange Gegenstände.

– Netze oder Spannriemen für kleine Gepäckstücke gibt es nicht, man kann sie nur unter dem doppelten Gepäckraumboden unterbringen. Bei unvorsichtigem Zurückklappen der Rücksitzlehnen können die Gurtbänder eingeklemmt und beschädigt werden.

---

## 1,7 INNENRAUM

### 1,7 Bedienung

+ Die Bedienung des neuen Astra erfordert eine gewisse Eingewöhnung, weil die Ergonomie an vielen Stellen dem Design untergeordnet wurde. Kennt man sein Auto dann, kommt man damit gut zurecht. Das Lenkrad kann serienmäßig in Höhe und Reichweite eingestellt werden und passt somit Personen ganz unterschiedlicher Größe. Günstig liegen auch die Pedale und der Schalthebel. Die Vordersitze sind höheneinstellbar, der Fahrersitz lässt sich auch in der Neigung justieren. Deren Einstellung klappt gut, die Lehnenfixierung wird aber über einen Hebel gelöst, so dass die Lehne bei Unachtsamkeit nach hinten weggklappen kann. Die Instrumente sind übersichtlich und weisen einen guten Kontrast auf - endlich gibt es wieder eine Kühlmitteltemperaturanzeige. Die Kontrolllampen sind umfangreich, auch aktiviertes Licht wird angezeigt (praktisch bei Fahrlichtautomatik). Der Bordcomputer zeigt neben dem Momentan- und Durchschnittsverbrauch auch die restliche Reichweite an. Die Scheibenwischer und die Scheinwerfer werden auf Wunsch von einem Sensor gesteuert. Nebelscheinwerfer und -schlussleuchte aktiviert man durch zwei Tasten innerhalb des Drehlichtschalters - das manuelle Ein- und Ausschalten der Lichtautomatik erfolgt wie beim Insignia über den gefederten Drehring ohne Einrasten, dies ist irritierend. Mit der serienmäßigen Klimautomatik steht auch eine automatische Umluftkontrolle zur Verfügung. Die Heckscheibenheizung schaltet sich automatisch nach zehn Minuten wieder ab, um nicht unnötig Energie zu verbrauchen. Die Bedieneinheit der Klimatisierung ist recht günstig angeordnet, braucht aber eine gewisse Gewöhnung, die Drehregler für die Temperatur könnten eine festere Rasterung vertragen. Das optionale Navigationssystem lässt sich prinzipiell recht einfach bedienen und sitzt in günstiger Höhe, die angezeigten Anweisungen kann man gut ablesen. Die Fensterheber verfügen über Antippautomatik (herunter und hoch) sowie über einen zuverlässigen Einklemmschutz, die Außenspiegel kann man ebenfalls elektrisch einstellen – der Schalter für die Spiegeleinstellung wirkt etwas nachträglich platziert, wo noch frei war. Der Blinker verfügt über eine Antipp-Funktion (1x Tippen, 3x Blinken). Ein Berganfahrassistent ist Serie. Das Angebot an Ablagen vorne und hinten ist gut. In die vorderen Türablagen passen auch 1,5-l-Flaschen. Das Handschuhfach ist nicht sehr groß, aber auch bei ausgeschalteter Zündung beleuchtet.



**Verarbeitung und Funktionalität geben wenig Anlass zur Kritik.**

– Schaltet man die Traktionskontrolle aus, wird das nicht dauerhaft in den Instrumenten angezeigt.

---

### 1,1 Raumangebot vorne\*

+ Auf den Vordersitzen finden auch Personen mit über zwei Meter Größe noch gut Platz. Die Innenbreite ist für diese Klasse großzügig bemessen. Insgesamt ergibt sich ein angenehmes subjektives Raumgefühl.

---

## 2,7 Raumangebot hinten\*

Auf der Rückbank stehen zwei vollwertige Sitzplätze und ein schmaler Notsitz zur Verfügung. Sind die Vordersitze für 1,85 m große Leute eingestellt, können hinten auch über 1,90 m große Personen noch gut sitzen. Für drei Erwachsene nebeneinander wird es eng, die Innenbreite fällt für diese Fahrzeugklasse durchschnittlich aus. Insgesamt geht das subjektive Raumempfinden in Ordnung.



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,90 m bequem Platz.

---

## 1,8 KOMFORT

---

### 1,8 Federung

Der Testwagen war mit aufpreispflichtigem FlexRide-Fahrwerk ausgestattet. Damit werden u.a. die Dämpfer elektronisch geregelt, entweder im Standard-, im Tour- (Komfort) oder im Sport-Modus.

⊕ Die Abstimmung der Federn und Dämpfer ist Opel wirklich gut gelungen. Im Standard-Modus werden die meisten Bodenwellen gut absorbiert, lange wie kurze Unebenheiten und auch Einzelhindernisse belästigen die Insassen nicht. Im Tour-Modus schwingt die Karosserie etwas mehr nach, zeigt sich aber nur wenig weicher im Ansprechen auf Unebenheiten. Anders der Sport-Modus, hier merkt man recht deutlich, dass es straffer zur Sache geht und der Fahrer einen direkteren Fahrbahnkontakt hat. Dann kann auch eine minimale Stuckerneigung auftreten, die der Astra in den anderen Modi nicht kennt. Insgesamt sind die Aufbaubewegungen der Karosserie auch bei forcierter Fahrweise gut gedämpft, die Seitenneigung fällt gering aus. Auch Beladen macht das Fahrwerk eine gute Figur und zeigt, dass die Opelaner bei der Abstimmung gute Arbeit geleistet haben.

---

## 1,9 Sitze

Die Rücksitze sind zufriedenstellend ausgeformt, die Lehne ist hoch. Sie bieten einen ordentlichen Sitzkomfort. Die Sitzposition geht in Ordnung, nur Erwachsene haben etwas wenig Oberschenkelunterstützung.

⊕ Der Testwagen war vorne mit den optionalen Ergonomiesitzen ausgestattet. Beide Vordersitze bieten eine Höheneinstellung, beim Fahrersitz kann man zusätzlich die Sitzflächenneigung einstellen. Dadurch können die Sitze insgesamt sehr gut ganz unterschiedlichen Personenstaturen angepasst werden. Die Lehnen der Sitze sind sehr gut geformt und bieten dem Rücken festen Halt; sie verfügen zusätzlich über in Höhe und Intensität justierbare Lendenwirbelstützen. Auch die Sitzflächen weisen eine gute Kontur und eine ausgewogene Polsterung auf. Damit bieten die Vordersitze einen guten bis sehr guten Seitenhalt in schnell durchfahrenen Kurven.

## 2,3 Innengeräusch

⊕ Der gemessene Geräuschpegel bei 130 km/h ist noch niedrig, der Motor hält sich im Teillastbereich angenehm zurück. Dreht man den Motor aber aus, wird er über 4.500 U/min. dröhnig, mit weiter steigender Drehzahl erhöht sich auch die Lautstärke. Die sonstigen Fahrgeräusche liegen niedrig, auch Windgeräusche sind gut gedämpft und fallen kaum auf.

## 1,7 Klimatisierung

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

⊕ Die Sport-Ausstattung bringt serienmäßig eine Zwei-Zonen-Klimaautomatik inklusive Aktivkohlefilter mit, Fahrer und Beifahrer können damit ihre Temperatur separat vorwählen. Die Luftmengenverteilung kann über Tasten für oben, mitte, unten einzeln eingestellt werden. Die Heizung spricht vorne gut an und zeigt eine sehr gute Heizwirkung. Ansprechen und Wirkung der Heizung sind hinten ein klein wenig schlechter. Die Umluftschaltung kann auch einer Automatik mit Luftgütesensor überlassen werden.

## 2,1 MOTOR/ANTRIEB

### 2,2 Fahrleistungen\*

⊕ Dreht man die Gänge aus, können gute Fahrleistungen erzielt werden; Überholvorgänge auf der Landstraße sind im Handumdrehen erledigt. Bis zum 4. Gang erreicht der 1,4-l-Turbomotor auch gute Elastizitätswerte. In diesem Gang kann auch schon die Höchstgeschwindigkeit erzielt werden.

⊖ Im 5. Und besonders im 6. Gang schafft der Motor aufgrund der ewig langen Übersetzung Geschwindigkeitszuwächse nur noch im Zeitlupentempo.

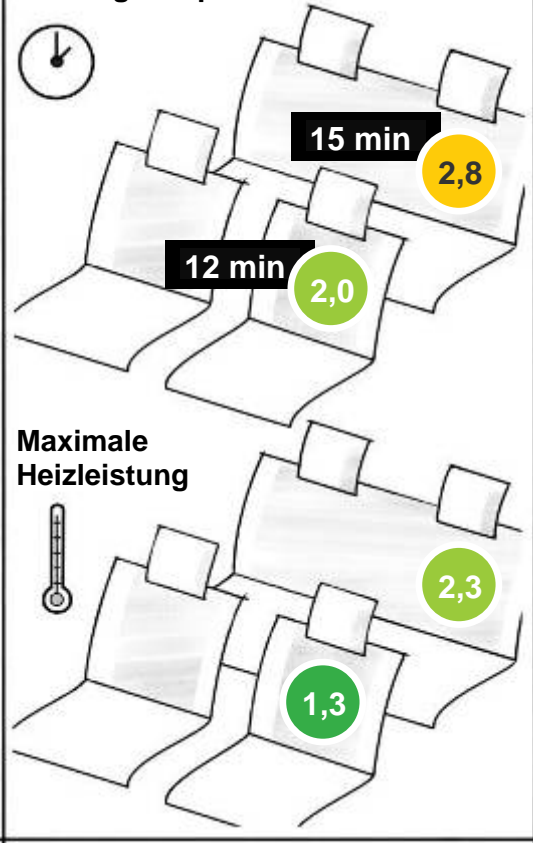
### 2,0 Laufkultur

⊕ Der neue Vierzylindermotor läuft vibrationsarm und recht kultiviert. Nur zwischen 2.000 und 2.500 U/min. sind leichte Vibrationen spürbar. Seine gute Laufkultur vergisst der Benziner ab 4.500 U/min. zunehmend und neigt zum Dröhnen.

### 2,0 Schaltung

⊕ Die sechs Gänge sind recht präzise geführt und lassen sich gut wechseln. Nur ganz selten zickt der erste Gang oder Rückwärtsgang etwas. Auch schnelles Schalten ist problemlos möglich. Die Schaltwege sind angenehm kurz. Das Einlegen des Rückwärtsganges klappt weitgehend problemlos und ohne Geräusche, der Gang ist klar von den Vorwärtsgängen abgesetzt, ein versehentliches Einlegen damit weitgehend ausgeschlossen.

### Heizungsansprechen



Aufwärmzeit von -10°C auf +22°C

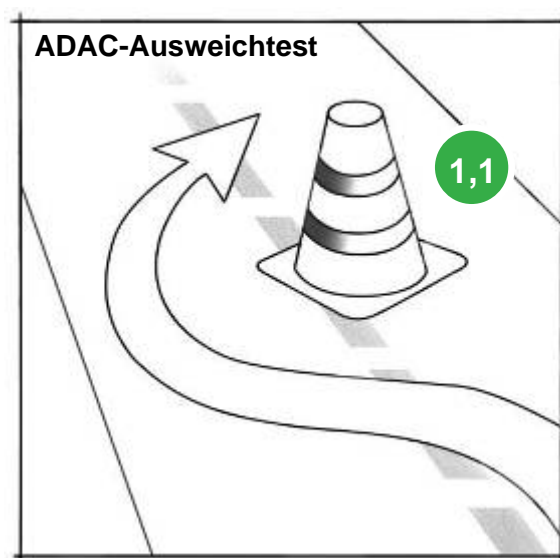
## 2,3 Getriebeabstufung

⊕ Die Abstufungen des Sechsgang-Getriebes passen recht gut zur Leistungscharakteristik des Motors, zwischen den Gängen entstehen keine zu großen Drehzahlsprünge. Allerdings hat der Motor im 5. und speziell im 6. Gang mit der langen Übersetzung zu kämpfen. Dadurch ist häufiges Zurückschalten unvermeidbar, wenn man auf der Landstraße oder Autobahn beschleunigen möchte. Andererseits kann man mit niedrigen Drehzahlen ruhig dahinfahren und dabei spritsparen.

## 1,7 FAHREIGENSCHAFTEN

### 1,4 Fahrstabilität

⊕ Der neue Astra verhält sich bei jedem Tempo richtungsstabil und lässt sich leicht beherrschen. Seitenwind beeindruckt ihn wenig. Auch bei Längsrillen und Fahrbahnverwerfungen hält er gut seine Spur. Wenn die Fahrbahn weniger griffig ist, greift die elektronische Stabilitätskontrolle schnell und effektiv ein und bremst durchdrehende Räder ab. Beim ADAC-Ausweichtest zeigt sich der Astra sehr agil, er fährt weitgehend neutral durch die Gassen und neigt nur bei sehr hohen Geschwindigkeiten zu leichtem Untersteuern. Bis in höchste Geschwindigkeitsbereiche bleibt das Fahrzeug gut beherrschbar und macht so manchem Sportwagen Konkurrenz.



### 1,4 Kurvenverhalten

⊕ In schnell durchfahrenen Kurven untersteuert der neue Astra leicht, ein Verhalten, das auch weniger geübte Fahrer vor keine großen Herausforderungen stellt. Nimmt man in der Kurve im Grenzbereich das Fuß vom Gas, zeigt sich eine spürbare Lastwechselreaktion, die aber unkritisch bleibt, weil das ESP effektiv eingreift. Auch beladen bleibt das Kurvenverhalten unkritisch.

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.

### 2,4 Lenkung\*

⊕ Selbst bei hohem Tempo reagiert der neue Astra sehr gut auf Kurskorrekturen am Lenkrad. Die Lenkung spricht spontan an und ist präzise, aber nicht überempfindlich. Sie vermittelt dem Fahrer einen guten Kontakt zur Fahrbahn. Ihre relativ direkte Auslegung unterstützt die Handlichkeit des Kompaktklasse-Fahrzeugs. Der Kraftaufwand beim Rangieren ist gering.

⊖ Der Wendekreis fällt mit 11,75 m für diese Klasse recht groß aus.

## 1,8 Bremse

⊕ Bei einer Notbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der neue Astra durchschnittlich 36 m (Mittel aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Reifen 225/45 R18). Dabei bleibt auch bei hoher Beanspruchung die Bremsanlage standfest. Das Ansprechverhalten der Bremse ist gut, sie lässt sich sehr gut dosieren. Der Bremsassistent hilft auch weniger geübten Fahrern, in einer Notsituation das volle Potential der Bremsanlage zu nutzen.

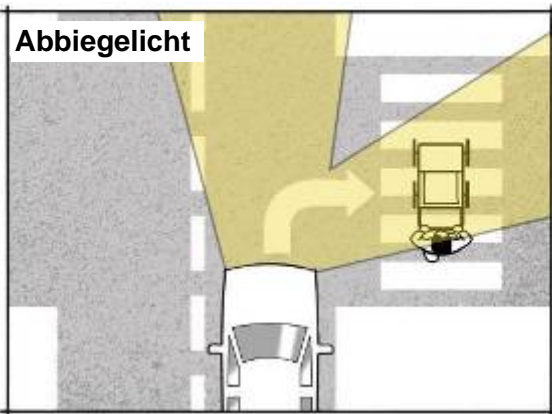
## 1,9 SICHERHEIT

### 2,1 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

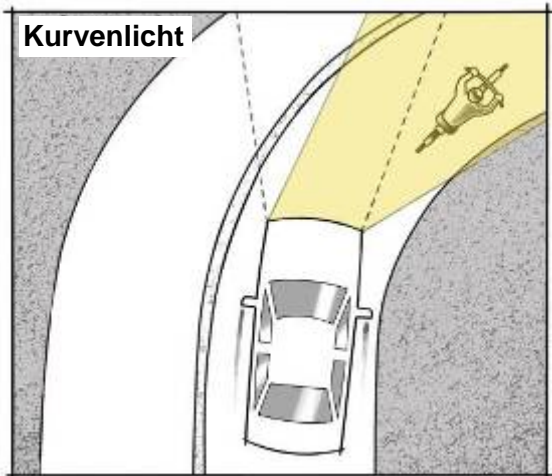
⊕ Der Astra ist serienmäßig mit ABS, dem elektronischen Stabilitätsprogramm ESP und einem Bremsassistenten ausgestattet. Notbremsungen werden dem nachfolgenden Verkehr durch schnell blinkende Bremslichter angezeigt. Unbeabsichtigtes Anfahren beim Anlassen des Motors ist nicht möglich, weil eine Startsicherung vorhanden ist (Starten nur mit gedrückter Kupplung möglich). Gegen Aufpreis gibt's ein direkt arbeitendes Reifendruckkontrollsystem sowie Xenonlicht mit Kurvenlicht, Abbiegelicht und Fernlichtassistent - das AFL-Paket umfasst sogar eine adaptive Lichtverteilung. Auf Wunsch kann auch ein Spurhalteassistent und eine Verkehrszeichen-Erkennung (Tempolimit, Überholverbot) geordert werden – aber nicht in Kombination mit dem Fernlichtassistenten.

### 1,8 Passive Sicherheit - Insassen

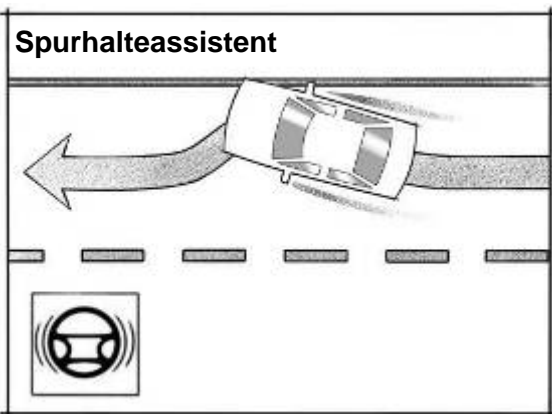
⊕ Bei Crashtest nach EuroNCAP-Norm erreicht der neue Astra ein sehr gutes Fünf-Sterne-Ergebnis für umfassende Insassensicherheit. Serienmäßig sind Front-, vorne Seiten- und von vorne nach hinten durchgehende Kopfairbags vorhanden. Die Kopfstützen reichen vorne für Personen bis zu einer Größe von 1,90 m, sie sind aktiv ausgelegt und sorgen so bei einem Heckaufprall für einen möglichst geringen Abstand zu den Köpfen der Insassen, um das Risiko eines Schleudertraumes möglichst gering zu halten. Die Insassen auf den Vordersitzen werden optisch und akustisch ermahnt, sich anzuschnallen. Auf den Rücksitzen wird der Fahrer über den Anschnall-Status informiert; schnallt sich jemand während der Fahrt ab, ertönt ein Warnton und erscheint eine optische Anzeige im Infodisplay. An den stabilen Außentürgriffen lässt sich hohe Zugkraft anbringen, so kann man nach einem Unfall verklemmte Türen leichter öffnen.



**Abbiegelicht**  
Zusätzliche Lampen (oder angepasste Nebelscheinwerfer) leuchten im Stadtverkehr beim Abbiegen die betreffende Seite besser aus. So wird das Risiko, an Kreuzungen und Einmündungen Fußgänger zu übersehen, erheblich vermindert.



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



**Spurhalteassistent**  
Infrarotsensoren oder Kameras erkennen die Fahrspurmarkierungen. Verlässt der Fahrer seine Spur ohne zu Blinken (etwa wegen Unachtsamkeit oder Sekundenschlaf), erfolgt eine optische, akustische oder haptische Warnung.

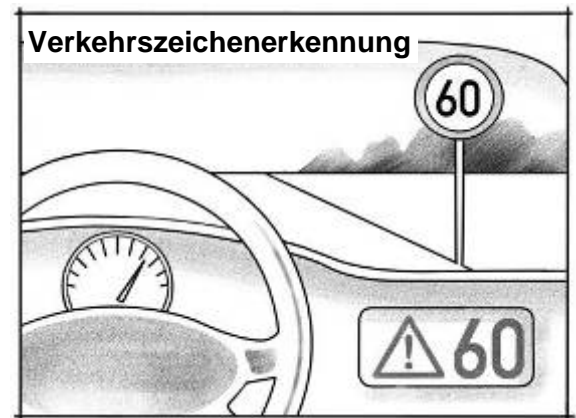


– Auf der Rückbank bieten die Kopfstützen nur Personen bis zu einer Größe von 1,60 m guten Schutz - das reicht nicht. Immerhin ist der Abstand zwischen Kopf- und Kopfstütze nicht zu groß.

## 1,4 Kindersicherheit

Es können nur auf den beiden äußeren hinteren Sitzplätzen Kindersitze lagestabil befestigt werden. Drei Kindersitze nebeneinander haben keinen Platz.

+ Beim Crashtest nach EuroNCAP-Norm kann der neue Astra vier von fünf möglichen Sternen für gute Kindersicherheit erreichen. Die beiden äußeren hinteren Sitzplätze verfügen über Isofix-Halterungen und Ankerhaken. Kindersitze lassen sich aber auch mit den Gurten gut befestigen, weil die Gurtlängen großzügig dimensioniert sind, die Gurtankpunkte weit genug auseinander liegen und die Gurtschlösser flach gehalten sind. Letztere sind zudem fixiert und erleichtern damit das Anschnallen mit nur einer Hand. Der Beifahrerairbag lässt sich mit dem Schlüssel deaktivieren, dann sind dort auch rückwärtsgerichtete Babyschalen erlaubt. Die Fensterheber verfügen über einen zuverlässig funktionierenden Einklemmschutz.



Eine Videokamera an der Fahrzeugfront erkennt Verkehrszeichen, die auf Tempo-Limits oder Überholverbote hinweisen und stellt diese für einige Sekunden in einer Anzeige im Armaturenbrett dar.

## 3,3 Fußgängerschutz

Am Fußgängerschutz sollte Opel noch arbeiten, beim Crashtest nach EuroNCAP-Norm kann er nur ein zufriedenstellendes Ergebnis (zwei von vier Sternen) erreichen.

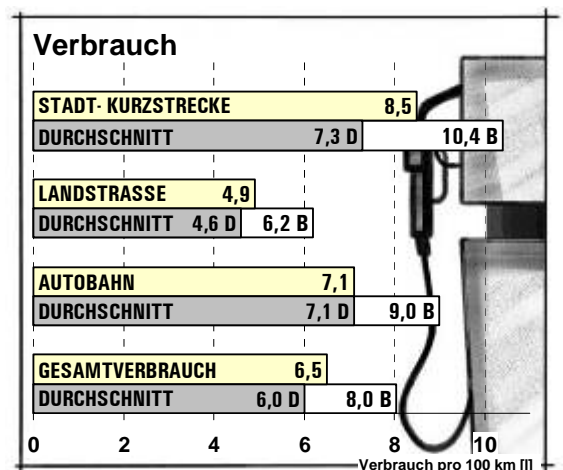
## 2,3 UMWELT/ECOTEST

### 3,1 Verbrauch/CO2\*

Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch des Astra mit dem 1,4-l-Turbobenziner liegt bei 6,5 l Super alle 100 km. Damit verbunden ist ein CO<sub>2</sub>-Ausstoß von 146 g pro Kilometer. Das reicht im EcoTest nur für 29 Punkte. Innerorts benötigt der Astra 8,5 l, außerorts 4,9 l und auf der Autobahn 7,1 l Super pro 100 km. Typisch Turbo-Motor: wer häufig die volle Leistung fordert, muss mit deutlich höheren Verbrauchswerten kalkulieren.

### 1,4 Schadstoffe

+ Die Schadstoffanteile im Abgas sind sehr gering, nur der CO-Wert im anspruchsvollen Autobahn-Zyklus zeigt sich leicht erhöht. Insgesamt reicht es für 46 von 50 möglichen Punkten im EcoTest. Zusammen mit den CO<sub>2</sub>-Punkten erreicht der Astra insgesamt 75 Punkte und damit vier von fünf möglichen Sternen im ADAC EcoTest.



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

## 3,5 WIRTSCHAFTLICHKEIT

### 3,3 Betriebskosten\*

Die Kosten für den Betrieb ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der Verbrauch nicht gerade niedrig liegt, kann der Astra mit dem 1,4-l-Turbobenziner nur eine zufriedenstellende Bewertung erreichen.

### 4,7 Werkstatt- / Reifenkosten\*

Für eine Beurteilung liegen uns noch keine (endgültigen) Daten des Herstellers vor - die Berechnung der Werkstattkosten basiert auf Erfahrungswerten.

- + Opel gewährt eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.
- Sehr hohe Kosten für den Reifenersatz verhindern eine bessere Benotung.

### 4,0 Wertstabilität\*

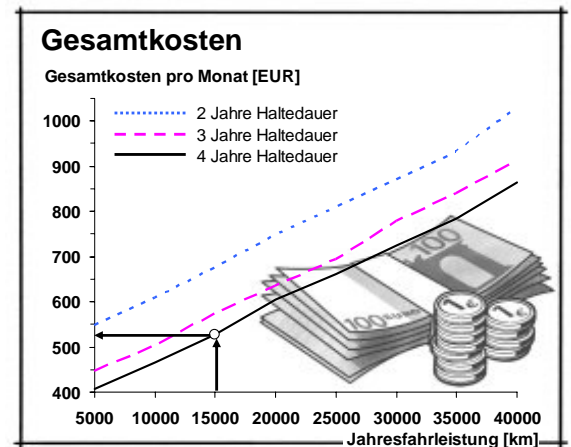
- Obwohl der Astra ganz neu auf den Markt gekommen ist, wird ihm in der getesteten Version nur ein mäßiger Restwertverlauf prognostiziert. Grund ist sicher auch der Motor, dem noch spezielle Sprit-Spar-Maßnahmen fehlen: er hat keine Direkteinspritzung, keine Bremsenergieerückgewinnung, kein Start-Stopp-System - Details, die beispielsweise bei BMW im vergleichbaren 1er serienmäßig sind.

### 3,8 Kosten für Anschaffung\*

Der Grundpreis bei recht ordentlicher Ausstattung in der Sport-Version liegt bei knapp 22.500 Euro. Auch wenn alles Nötige im Bereich Sicherheit dabei ist, ist der Preis insgesamt für die diese Klasse betrachtet recht hoch. Zumal beispielsweise Fensterheber hinten aberwitzige 375 Euro extra kosten. Nicht zuletzt deswegen ist der Anschaffungspreis alles andere als günstig.

### 1,2 Fixkosten\*

+ Erfreulich niedrig sind die festen Unterhaltskosten. Die Steuer fällt mit 66 Euro im Jahr gering aus und auch die Versicherungen meinen es gut, die Einstufungen bei Haftpflicht-, Teilkasko- und Vollkaskoversicherung sind sehr günstig.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 528 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

Bei den absoluten monatlichen Kosten liegt der Astra in der getesteten Variante im Mittelfeld seiner Klasse. Der monatliche Wertverlust wirkt sich sehr negativ aus, günstig dagegen sind die Fixkosten. Bei den Betriebskosten liegt der Astra im Mittelfeld.

## DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.4 ecoFlex	1.4 ecoFlex	1.6	1.6 Turbo	1.3 CDTI ecoFlex	1.7 CDTI	1.7 CDTI	2.0 CDTI
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1398	4/1398	4/1598	4/1598	4/1248	4/1686	4/1686	4/1956
Leistung [kW(PS)]	64(87)	74(100)	85(115)	132(180)	70(95)	81(110)	92(125)	118(160)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	130/4000	130/4000	155/4000	230/2200	190/1750	260/1800	280/2300	350/1750
0-100 km/h[s]	14,7	14,2	11,7	8,5	14,7	12,6	11,5	9,0
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	169	178	188	221	170	181	195	215
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	6,1 S	6,1 S	6,8 S	7,3 S	4,6 D	5,2 D	5,2 D	5,4 D
CO2 [g/km]	129	129	147	159	109	124	124	129
Versicherungsklassen KH/VK/TK	15V/13V/16V	15/13/16	15/13/16	14/16/22	16/14/18	16/15/18	16/15/18	15/17/20
Steuer pro Jahr [Euro]	46	46	86	110	123	169	169	208
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	435	443	473	550	432	455	491	520
Preis [Euro]	15.900	16.900	18.400	22.100	19.390	20.150	22.990	23.905

### Aufbau

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

KT = Kleintransporter  
TR = Transporter  
GR = Großraumlimousine  
BU = Bus  
GE = Geländewagen

### Versicherung

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

### Kraftstoff

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

## DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	1364 ccm
Leistung	103 kW (140 PS)
bei	4900 U/min
Maximales Drehmoment	200 Nm
bei	1850 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	215/50R17
Reifengröße (Testwagen)	<b>225/45R18V</b>
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	<b>11,75 m</b>
Höchstgeschwindigkeit	205 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,7 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2. + 2. Gang)	<b>6,2 s</b>
Bremsweg aus 100 km/h	36,1 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	<b>6,5 l</b>
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	<b>8,5/ 4,9/ 7,1 l</b>
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Herstellerangabe/Test	139g/km/ <b>146g/km</b>
Innengeräusch 130km/h	<b>69dB(A)</b>
Länge/Breite/Höhe	4419/1814/1510 mm
Leergewicht/Zuladung	<b>1470 kg/470 kg</b>
Kofferraumvolumen normal/geklappt	<b>305 l/645 l</b>
Anhängelast ungebremst/gebremst	n.b.
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	56 l
Reichweite	<b>860 km</b>
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte fett

## KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	<b>127 Euro</b>
Monatliche Werkstattkosten	<b>63 Euro</b>
Monatliche Fixkosten	<b>63 Euro</b>
Monatlicher Wertverlust	<b>275 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	<b>528 Euro</b>
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	15/15/19
Grundpreis	22.425 Euro

## NOTENSKALA

<span style="color: green;">●</span> Sehr gut	0,6 – 1,5	<span style="color: orange;">●</span> Ausreichend	3,6 – 4,5
<span style="color: lightgreen;">●</span> Gut	1,6 – 2,5	<span style="color: red;">●</span> Mangelhaft	4,6 – 5,5
<span style="color: yellow;">●</span> 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.



## AUSSTATTUNG

### TECHNIK

Abbieglicht (AFL-Paket)	1250 Euro°
Automatikgetriebe	1650 Euro
Dämpferkontrolle, elektronisch (FlexRide)	930 Euro°
Digitaler Radioempfang (DAB)	240 Euro
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht (AFL-Paket)	1250 Euro°
Parkhilfe, elektronisch	ab 380°
Regen- und Lichtsensor (Sicht-Paket)	200 Euro°
Reifendruckkontrolle	210 Euro°
Spurassistent (Paket Frontkamera)	525 Euro
Tempomat	Serie
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Verkehrsschilderkennung (Paket Frontkamera)	525 Euro
Xenonlicht (AFL-Paket)	1250 Euro°

### INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie/375 Euro°
Innenspiegel, automatisch abblendend (Sicht-Paket)	200 Euro°
Klimaautomatik	Serie
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem	ab 750°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie

### AUSSEN

Anhängerkupplung	695 Euro
Außenspiegel, elektrisch anklappbar	170 Euro°
Außenspiegel, elektrisch einstell-/beheizbar	Serie
Schiebe-Hubdach	915 Euro
Tagfahrlicht	Serie

° im Testwagen vorhanden

## TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT<sup>1</sup>

2,0

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

<sup>1</sup>ohne Wirtschaftlichkeit \*Werte Klassenbezogen