



Opel Astra 1.3 CDTI ecoFlex Edition (DPF)

Fünftürige Schräghecklimousine der unteren Mittelklasse (70 kW / 95 PS)

Jeder Baureihe ihr Sparmodell - das darf beim neuen Astra natürlich auch nicht fehlen. Daher schickt Opel den Astra ecoFlex mit dem kleinen 1,3-l-Turbodiesel ins Rennen. Der Vierzylinder bietet eine erstaunlich gute Laufkultur, aber auch eine ausgeprägte Anfahrschwäche. Die Leistung reicht für die meisten Lebenslagen. In der Praxis dürfte der Verbrauchsunterschied zum 110-PS-1,7-l-CDTI nur marginal ausfallen. Der kleine Diesel jedenfalls gönnt sich im EcoTest 4,9 l/100 km. Das ecoFlex-Fahrwerk federt merklich straffer, bietet aber noch genug Komfort. Sicher ist es nach wie vor. Im Innenraum bieten sich die bekannten Astra-Qualitäten, angefangen von den sehr guten optionalen Ergonomie-Sitzen bis hin zu guter Verarbeitungsqualität und der manchmal etwas durchwachsenen Bedienbarkeit. In der Summe seiner Eigenschaften ist der Astra in jedem Fall ein interessantes Angebot zu einem angemessenen Preis, der bei 21.190 Euro für die getestete Variante beginnt.

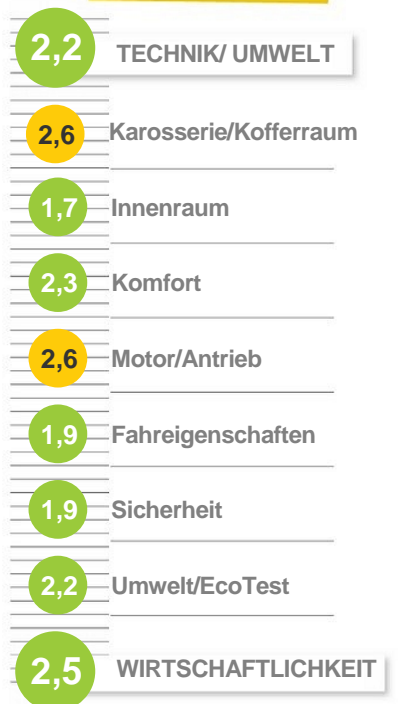
Karosserievarianten: keine **Konkurrenten:** u.a. Audi A3 1.6 TDI, Ford Focus ECONetic, VW Golf 1.6 TDI BMT

+ gutes Platzangebot vorne, körpergerecht Sitze, helles optionales Lichtsystem, kultivierter Motor

- mäßige Rundumsicht, nur Fünfganggetriebe, Anfahrschwäche



ADAC-URTEIL



2,6

KAROSSERIE/KOFFERRAUM

2,5

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, alufarbene Applikationen und Chromränder 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 450 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

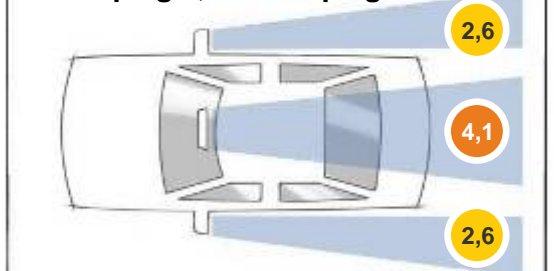
Die Übersichtlichkeit der Karosserie ist zufriedenstellend, der Fahrer kann die Enden einigermaßen abschätzen. Hilfreich dabei sind die akustischen Parksensoren vorne und hinten (optional). Bei der ADAC-Rundumsichtmessung schneidet der neue Astra nur mäßig ab, weil vor allem die sehr breite C-Säule die 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.

⊕ 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 Fahr-situation 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).

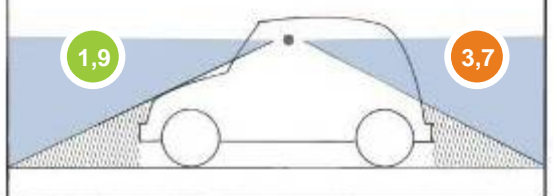
Rundumsicht



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.

3,1 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, hinten ist die Rasterung mit nur zwei Stufen zu grob.

⊕ 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.

2,6 Kofferraum-Volumen*

Der Kofferraum fasst im Normalfall zufriedenstellende 335 l.

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



2,7 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 mittelpträchtig. Auch nicht optimal fällt die innere Bordwand aus, sie stört ohne den variablen Ladeboden mit ihren 20 cm Höhe. 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.

Mit 335 l Kofferraumvolumen stellt der Astra weniger Platz für das Gepäck zur Verfügung als seine größten Konkurrenten VW Golf (350 l) und Ford Focus (360 l).

⊖ Bei vorgeklappten Sitzlehnen entsteht eine Stufe am Boden. Die Kofferraumbeleuchtung ist eher schwach.

2,6 Kofferraum-Variabilität

⊕ Die klappbare Rücksitzlehne ist asymmetrisch geteilt, die Sitzfläche lässt sich nicht hochklappen. Der Klappmechanismus ist einfach zu bedienen.

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

⊕ 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 höhenstellbar, 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 wegklappen kann. Die Instrumente sind übersichtlich und weisen einen guten Kontrast auf - endlich gibt es wieder eine Kühlmitteltemperaturanzeige. Die Kontrolllampen sind umfangreich, auch aktiviertes Licht oder Tagfahrlicht 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 Klimaautomatik 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 eine Antippautomatik (abwärts und aufwärts) 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.

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



Verarbeitung und Funktionalität geben wenig Anlass zur Kritik.

⊕ 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 Raumempfinden in Ordnung.



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

2,3 KOMFORT

2,4 Federung

Das FlexRide-Fahrwerk mit elektronisch gesteuerten Dämpfer ist für die ecoFlex-Version nicht lieferbar.

⊕ Die Abstimmung der Federn und Dämpfer hat Opel recht straff gewählt, es lässt etwas an Ausgewogenheit vermissen. Lange Bodenwellen werden gut absorbiert, kurze Unebenheiten und auch Einzelhindernisse kommen etwas deutlicher zu den Insassen durch. Die Stuckerneigung ist insgesamt gering. Die Aufbaubewegungen der Karosserie auch bei forcierter Fahrweise sind gut gedämpft, die Seitenneigung fällt gering aus. Beladen macht das Fahrwerk ebenso eine ordentliche Figur und zeigt etwas mehr Feingefühl beim Abfedern kurzer Bodenwellen und Einzelhindernisse.

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. Erst wenn man den Motor ausdreht, wird er deutlich präsenter. Die sonstigen Fahrgeräusche liegen niedrig, auch Windgeräusche sind gut gedämpft und fallen kaum auf.

2,9 Klimatisierung

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

Die Heizung spricht vorne ordentlich an und zeigt eine zufriedenstellende Heizwirkung. Hinten sind die Leistungswerte der Heizung deutlich schlechter, es dauert recht lange, bis angenehme Temperaturen erreicht werden.

⊕ Serienmäßig ist eine Klimaanlage an Bord, die Zwei-Zonen-Klimaautomatik inklusive Aktivkohlefilter kostet Aufpreis (im Testwagen vorhanden). Fahrer und Beifahrer können damit ihre Temperatur separat vorwählen. Die Luftmengenverteilung kann über Tasten für oben, mitte, unten einzeln eingestellt werden. Die Umluftschaltung kann auch einer Automatik mit Luftgütesensor überlassen werden.

2,6 MOTOR/ANTRIEB

3,6 Fahrleistungen*

Der kleine 1,25-l-Dieselmotor hat es nicht leicht mit dem 1,5 t schweren Astra. Er schlägt sich aber wacker und besser als erwartet - wenn man erstmal die erhebliche Anfahrschwäche überwunden hat und auch sonst die Drehzahl möglichst nicht unter 1.500 U/min.

abfallen lässt. Dreht man die Gänge aus, können ordentliche Beschleunigungswerte erzielt werden. Auch die Elastizität ist bis in den vierten Gang nicht schlecht - im lang übersetzten fünften Gang geht dem kleinen Turbodiesel aber die Puste aus.

2,0 Laufkultur

⊕ Der Vierzylindermotor läuft vibrationsarm und recht kultiviert. Das ist erstaunlich bei einem so kleinen Motor, manch anderer Opel-Diesel könnte hier noch in die Lehre gehen (vor allem die 2,0-l-Diesel). Auch Brummen oder Dröhnen verkneift er sich weitgehend.

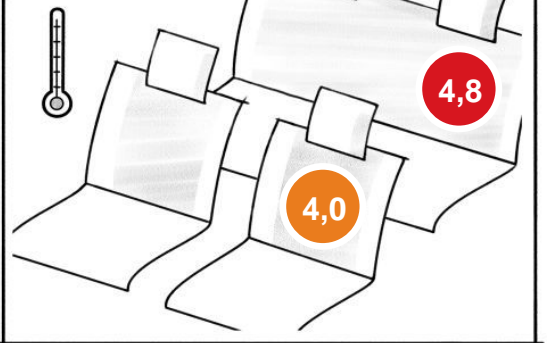
1,7 Schaltung

⊕ Die fünf Gänge sind präzise geführt und lassen sich gut wechseln. Vergessen sind die knochigen Schaltungen der Vergangenheit, die bisweilen den ersten Gang nur bei Fahrzeugstillstand einlegen haben lassen. 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. Insgesamt gehört diese Schaltung zu Opels Besten und zeigt auch der Konkurrenz, wie es gut geht.

Heizungsansprechen



Maximale Heizleistung



Aufwärmzeit von -10°C auf +22°C

3,3

Getriebeabstufung

Die Abstufungen des Getriebes passen recht ordentlich zum Motor, es entstehen keine deutlich zu großen Drehzahlsprünge beim Schalten. Jedoch müssen die Gänge etwas weiter ausgedreht werden, damit der Motor genug Drehzahlen im nächsthöheren Gang hat. Hier wäre ein enger gestuftes Sechsganggetriebe sinnvoller, denn der Motor hat ein eher schmales nutzbares Drehzahlband. Der fünfte Gang ist aber lang genug übersetzt, um ein angenehm niedriges Drehzahlniveau auf der Landstraße und auf der Autobahn zu haben.

1,9

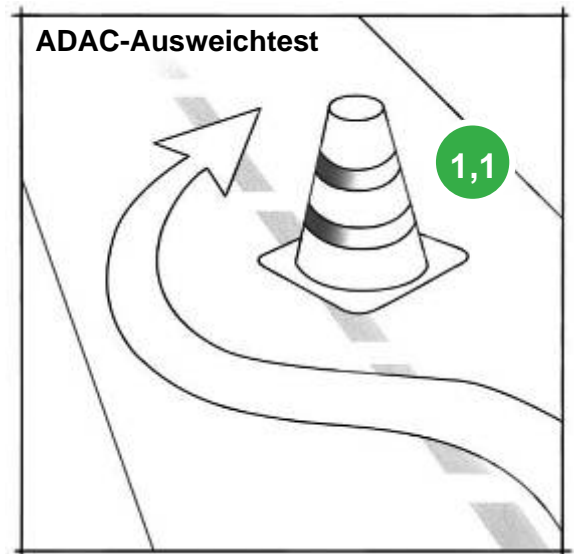
FAHREIGENSCHAFTEN

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.

ADAC-Ausweichtest



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.

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.

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.

2,4

Bremse

⊕ Bei einer Notbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der neue Astra durchschnittlich 37,5 m (Mittel aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Reifen 205/60 R16). Dabei bleibt auch bei hoher Beanspruchung die Bremsanlage standfest. Das Ansprechverhalten der Bremse ist gut, sie lässt sich einwandfrei 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.

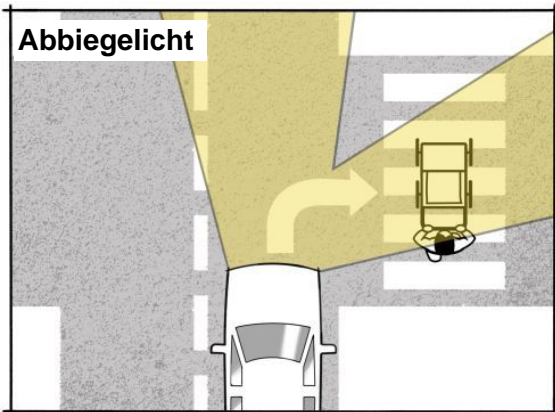
⊖ Es fehlen Rückstrahler oder Rückleuchten in geöffneten Türen.

1,8

Passive Sicherheit - Insassen

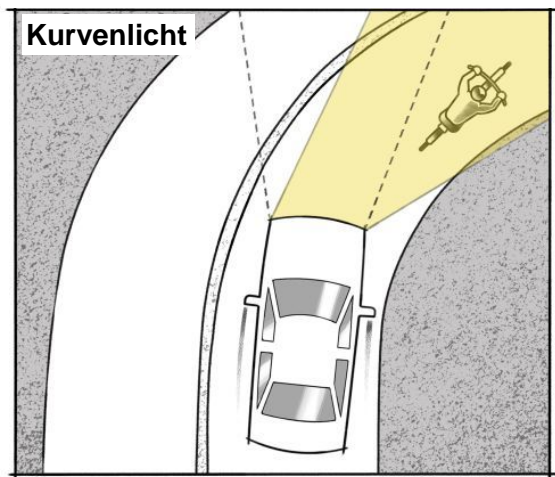
⊕ Bei Crashtest nach EuroNCAP-Norm erreicht der neue Astra ein sehr gutes Fünf-Sterne-Ergebnis für umfassende Insassensicherheit. Serienmäßig sind Front-, vorne Seiten- und von vorne nach hinten durchgehende Kopfairbags vorhanden. Die Kopfstützen reichen vorne für Personen bis zu einer Größe von 1,90 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.

Abbiegelicht



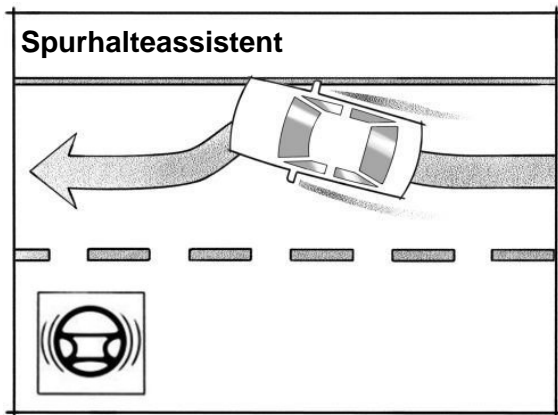
Zusätzliche Lampen (oder angepasste Nebelscheinwerfer) leuchten im Stadtverkehr beim Abbiegen die betreffende Seite besser aus. So wird das Risiko, an Kreuzungen und Einmündungen Fußgänger zu übersehen, erheblich vermindert.

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 Fahrbahn-Markierungen. Verlässt der Fahrer seine Spur ohne zu Blinken (etwa wegen Unachtsamkeit oder Sekundenschlaf), erfolgt eine optische, akustische oder haptische Warnung.

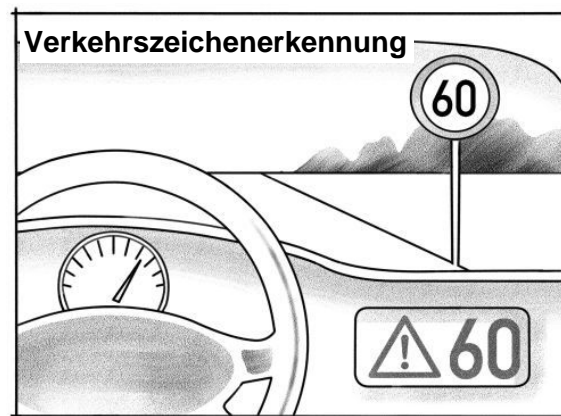
An den stabilen Außentürgriffen lässt sich hohe Zugkraft anbringen, so kann man nach einem Unfall verklemmte Türen leichter öffnen.

– 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 Gurtanlenkpunkte 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.

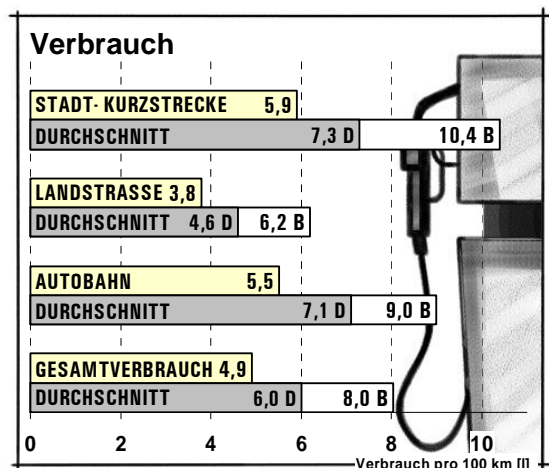
3,3 Fußgängerschutz

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

2,2 UMWELT/ECOTEST

2,4 Verbrauch/CO2*

+ Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch des Astra mit dem 1,3-l-Turbodiesel liegt bei 4,9 l Diesel alle 100 km. Damit verbunden ist ein CO₂-Ausstoß von 128 g pro Kilometer. Das reicht im EcoTest für 36 Punkte. Innerorts benötigt der Astra 5,9 l, außerorts 3,8 l und auf der Autobahn 5,5 l Diesel pro 100 km. Anhand der Werte kann man gut erkennen, dass der Motor auch bei sehr zurückhaltender Fahrweise nicht herausragend sparsam wird, häufige Leistungsabforderung aber auch nicht hohem Kraftstoffkonsum bestraft.



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

2,0 Schadstoffe

+ Die Schadstoffanteile im Abgas sind gering, nur der NO_x-Wert im anspruchsvollen Autobahn-Zyklus zeigt sich deutlich erhöht. Das ist auch mit ein Grund, warum es insgesamt nur für 40 von 50 möglichen Punkten im EcoTest reicht. Zusammen mit den CO₂-Punkten erreicht der Astra insgesamt 76 Punkte und damit vier von fünf möglichen Sternen im ADAC EcoTest.

2,5

WIRTSCHAFTLICHKEIT

1,1

Betriebskosten*

⊕ Die Kosten für den Betrieb ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der Astra Diesel in der ecoFlex-Variante im Umfeld seiner Konkurrenten recht genügsam mit dem Sprit umgeht, kann er hier eine sehr gute Bewertung erzielen.

4,5

Werkstatt- / Reifenkosten*

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

⊕ Opel gewährt eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.

1,5

Wertstabilität*

⊕ Dem neuen Astra in der Sparvariante wird eine günstige Restwertentwicklung prognostiziert. Positiv wirken sich aus, dass beim Spritkonsum gespart wird und innerhalb des vierjährigen Berechnungszeitraums nicht mit einem komplett neuen Modell zu rechnen ist.

3,5

Kosten für Anschaffung*

Mit einem Anschaffungs-Grundpreis von 21.190 Euro liegt der Astra nicht sehr günstig, angesichts der guten Ausstattung ist er aber auch nicht als teuer zu bewerten. Die Komfort-Grundausrüstung enthält alles Nötige und auch bei der Sicherheit gibt's keine Lücken.

1,7

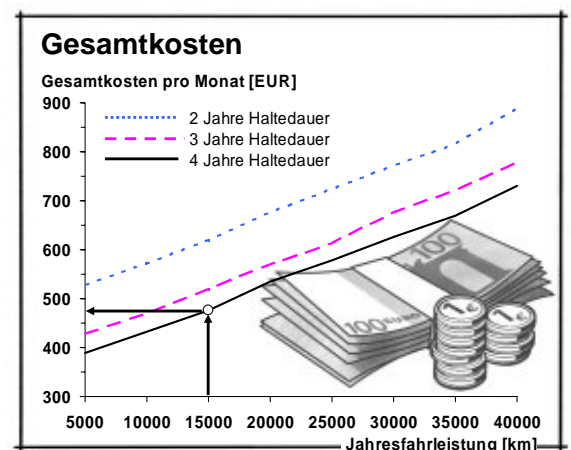
Fixkosten*

⊕ Ungewöhnlich für ein Diesel-Auto sind die moderaten festen jährlichen Kosten, beispielsweise liegt die KFZ-Steuer nur bei 123 Euro im Jahr. Mittelpärchtig fällt die Einstufung bei Haftpflicht und Teilkasko aus, sehr günstig liegt die Vollkaskoversicherung.

2,6

Monatliche Gesamtkosten*

Betrachtet man die absoluten monatlichen Gesamtkosten, kann sich der Astra 1.3 CDTI ecoFlex im vorderen Mittelfeld seiner Klasse einreihen. Positiv sind die günstigen Betriebskosten und die moderaten Fixkosten, der Wertverlust in Euro und Cent fällt nicht so optimal aus und drückt damit die Bewertung etwas.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 476 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

DIE MOTORVARIANTEN (DIESEL)

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.3 CDTI ecoFlex	1.7 CDTI	1.7 CDTI	2.0 CDTI
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1248	4/1686	4/1686	4/1956
Leistung [kW(PS)]	70(95)	81(110)	92(125)	118(160)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	190/1750	260/1700	280/2000	350/1750
0-100 km/h[s]	14,5	12,6	11,5	9,0
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	174	181	195	215
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	4,9 D	5,5 D	5,5 D	5,6 D
CO2 [g/km]	109	119	119	126
Versicherungsklassen KH/VK/TK	16/14/18	16/15/18	16/15/18	15/17/20
Steuer pro Jahr [Euro]	123	161	161	202
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	450	472	519	547
Preis [Euro]	19.390	20.150	23.290	24.205

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 Euro5
Hubraum	1248 ccm
Leistung	70 kW (95 PS)
bei	4000 U/min
Maximales Drehmoment	190 Nm
bei	1750 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	5-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	225/50R17
Reifengröße (Testwagen)	205/60R16H
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,75 m
Höchstgeschwindigkeit	174 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	14,5 s
Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	9,0 s
Bremsweg aus 100 km/h	37,7 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	4,9 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	5,9/ 3,8/ 5,5 l
CO2-Ausstoß Herstellerangabe/Test	109g/km / 128g/km
Innengeräusch 130km/h	69dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4419/1814/1510 mm
Leergewicht/Zuladung	1450 kg/450 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	335 l/675 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	680 kg/1300 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	56 l
Reichweite	1140 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Messwerte fett

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	95 Euro
Monatliche Werkstattkosten	61 Euro
Monatliche Fixkosten	67 Euro
Monatlicher Wertverlust	253 Euro
Monatliche Gesamtkosten	476 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	16/14/18
Grundpreis	21.190 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 1.3 CDTI ecoFlex Edition (DPF)

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbiegelight (AFL-Paket)	1250 Euro°
Digitaler Radioempfang (DAB)	250 Euro
Verkehrsschilderkennung (Paket Frontkamera)	525 Euro
elektronische Dämpferkontrolle (FlexRide)	nicht erhältlich
Regen- und Lichtsensor (Sicht-Paket)	200 Euro°
Totwinkelassistent	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht (AFL-Paket)	1250 Euro°
Parkhilfe, elektronisch	ab 380°
Reifendruckkontrolle	210 Euro°
Spurassistent (Paket Frontkamera)	525 Euro
Tempomat	125 Euro°
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	160 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 (2-Zonen)	350 Euro°
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem	ab 900°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung (abnehmbar)	695 Euro
Außenspiegel, elektr. einstell.,beheiz-/anklappbar	Serie/170 Euro°
Lackierung Metallic	490 Euro°
Schiebe-Hubdach	915 Euro

° im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT¹

2,2

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

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte Klassenbezogen

ADAC autotest