



Opel Astra 2.0 CDTI Start&Stop Design Edition (DPF)

Fünftürige Schräghecklimousine der unteren Mittelklasse (118 kW / 160 PS)

Der kräftigste Diesel im Astra-Programm ist der 2,0-l-CDTI. Er lässt den Opel mit seinen 160 PS bei Bedarf flott unterwegs sein, hält sich aber beim Verbrauch zurück. Im ADAC EcoTest genehmigt sich der Selbstzünder 5,1 l Diesel alle 100 km. Zusammen mit den insgesamt sauberen Abgasen kann er vier von fünf EcoTest-Sterne erreichen. Die übrigen Qualitäten des Astra finden sich auch in dieser Variante. Das sichere Fahrwerk bietet mit seinen optionalen adaptiven Dämpfern auch auf langen Strecken einen angenehmen Komfort. Sehr zu empfehlen sind die AGR-Sitze, die viele Einstellmöglichkeiten bieten und die vorderen Insassen bequem sitzen lassen. Die Verarbeitungsqualität ist gut, die mit vielen Knöpfen überzogene Mittelkonsole bedarf einer gewissen Eingewöhnung, um alle Funktionen auf Anhieb zu beherrschen. In der Summe seiner Eigenschaften ist der Astra in jedem Fall ein interessantes Angebot zu einem angemessenen Preis, der bei 24.765 Euro für die getestete Variante beginnt.

Karosserievarianten: Fünftürer und Kombi. **Konkurrenten:** u.a. Citroen C4, Ford Focus, Peugeot 308, Seat Leon, VW Golf.

+ gutes Platzangebot vorne, körpergerechte Sitze, komfortables und sicheres Fahrwerk (FlexRide), hervorragendes optionales Lichtsystem

- mäßige Rundumsicht, hohe Werkstatt- und Reifenkosten



ADAC-URTEIL



Verarbeitung

⊕ Bei Verarbeitung und Finish der Karosserie hinterlässt der 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, Softlack 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 480 kg (inkl. Fahrer) erlaubt. Die Dachlast darf bis 75 kg betragen.

⊖ Der Fahrzeugunterboden ist nur im vorderen Bereich verkleidet, sonst nicht weiter optimiert. Bei einer Reifenpanne steht lediglich ein Reparatur-Set zur Verfügung, das reicht nur für kleine Beschädigungen. Ein Wagenheber und ein Radmutterenschlüssel fehlen ebenfalls. 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.

Sicht

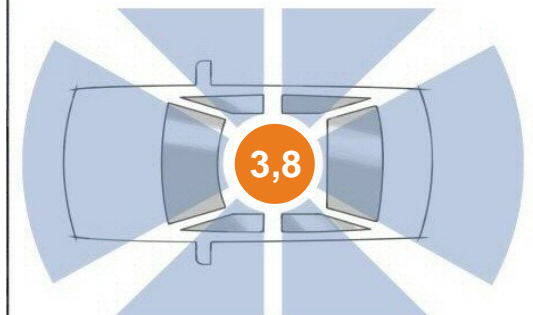
Die Übersichtlichkeit der Karosserie ist zufriedenstellend, der Fahrer kann die Enden einigermaßen abschätzen. Hilfreich dabei sind die akustischen Parksensoren vorne und hinten (optional). Bei der ADAC-Rundumsichtmessung schneidet der Astra nur mäßig ab, weil vor allem die sehr breite C-Säule die Sicht 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 Fahrsituation verfügt - eine sehr gute Lösung, die leider auch seinen Preis hat (1.250 Euro).

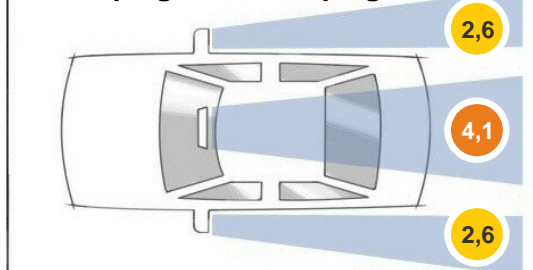


Die besonders breiten Dachsäulen schränken die Sicht nach schräg hinten erheblich ein.

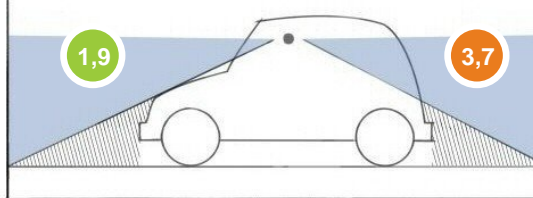
Rundumsicht



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.

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.

2,6

Kofferraum-Volumen*

Der Kofferraum fasst im Normalfall zufriedenstellende 335 l. Zusätzlich stehen etwa 10 l unter dem Kofferraumboden zur Verfügung.

⊕ Klappt man die Rückbank um, erweitert sich das Gepäckvolumen auf gute 675 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 (345 l).

2,5

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 mittelprächtig. Wirklich störend ist die hohe innere Bordwand von 20 cm, über die das Gepäck beim Ausladen gewuchtet werden muss. Optional gibt's einen variablen Kofferraumboden - der ist durchaus zu empfehlen. 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 ergibt sich am Boden eine Stufe, die das einfache Verschieben von Gepäck unterbindet. Die Kofferraumbeleuchtung ist eher schwach.

2,8

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 Gepäckraumboden unterbringen. Bei unvorsichtigem Zurückklappen der Rücksitzlehnen können die Gurtbänder eingeklemmt und beschädigt werden.

⊕ Die Bedienung des 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 höhen- und neigungseinstellbar. 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 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 -schlusseuchte 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. 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.

⊖ Schaltet man die Traktionskontrolle aus, wird das nicht dauerhaft in den Instrumenten angezeigt. Zu Beginn der aktuellen Astra-Produktion war eine automatische Umluftkontrolle bei der optionalen Klimaautomatik dabei, nach dem ersten Modelljahr hat Opel die Funktion gestrichen - bei gleichem bzw. sogar noch höherem Aufpreis.



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 subjektive Raumempfinden in Ordnung.



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

2,0 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 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 ein 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.

1,8 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 Ergonomiestitzen ausgestattet. Beide Vordersitze bieten eine Höhen- und eine Neigungseinstellung. 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.

2,0 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 3.000 U/min. etwas dröhnig, mit weiter steigender Drehzahl erhöht sich auch die Lautstärke. Die sonstigen Fahrgeräusche liegen niedrig, auch Windgeräusche sind gut gedämpft und fallen kaum auf.

2,5 Klimatisierung

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

⊕ Die optionale Zwei-Zonen-Klimaautomatik inklusive Aktivkohlefilter ermöglicht es Fahrer und Beifahrer, ihre Temperatur separat vorzuwählen. Die Luftmengenverteilung kann über Tasten für oben, mitte, unten einzeln eingestellt werden. Die Heizung spricht vorne noch gut an und zeigt eine zufriedenstellende Heizwirkung. Ansprechen und Wirkung der Heizung sind hinten ein klein wenig schlechter. Die Umluftschtaltung kann auch einer Automatik mit Luftgütesensor überlassen werden.

⊖ Ansprechen und Wirkung der Heizung sind hinten deutlich schlechter. Die Umluftschtaltung erfolgt jetzt nur noch manuell, Opel hat die automatische Regelung bei der Klimaautomatik still und leise gestrichen. Nicht ganz verständlich, denn bei der Wolfsburger Konkurrenz ist die Umluftautomatik bei der automatischen Klimaregelung dabei und zusätzlich der Aufpreis gegenüber der normalen Klimaanlage niedriger als beim Astra.

1,8 MOTOR/ANTRIEB

1,5 Fahrleistungen*

⊕ Der Astra 2.0 CDTI gefällt mit seiner gleichmäßigen und nachdrücklichen Kraftentfaltung. Schaltfaules Fahren ist ohne weiteres möglich, dank üppigem Drehmoment kommt er auch mit der langen Übersetzung des Getriebes gut zurecht. Wenn man die Gänge ausdreht, sind beispielsweise schnelle Überholmanöver problemlos zu bewältigen.

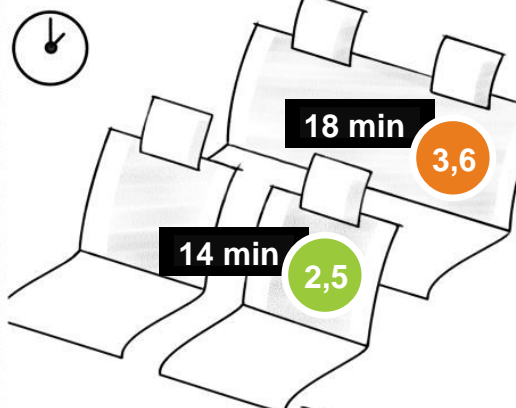
2,3 Laufkultur

⊕ Die Vibrationen im Innenraum sind gering, jedoch nervt der Motor bisweilen mit seinem Brummen bei niedrigen Drehzahlen. Dreht man den Motor aus, neigt er etwas zum Dröhnen. Auch wenn die Laufkultur des Opel Vierzylinder-Diesel nicht schlecht ist, gibt es hier inzwischen kultiviertere vergleichbare Dieselmotoren.

2,1 Schaltung

⊕ Die sechs Gänge sind recht präzise geführt und lassen sich gut wechseln. Nur nach dem Kaltstart ist die Schaltbox etwas schwergängiger und bisweilen hakelig. Beim Gangwechsel will der Schalthebel vom Fahrer sauber geführt werden. Auch schnelles Schalten ist ohne weiteres möglich. Die Schaltwege sind angenehm kurz. Das Einlegen des Rückwärtsganges klappt weitgehend problemlos und ohne Geräusche, der Gang ist klar von den Vorwärtsgängen abgesetzt und durch einen Knopf am Schaltknauf gesichert, ein versehentliches Einlegen damit weitgehend ausgeschlossen.

Heizungsansprechen



Maximale Heizleistung



Aufwärmzeit von -10°C auf +22°C

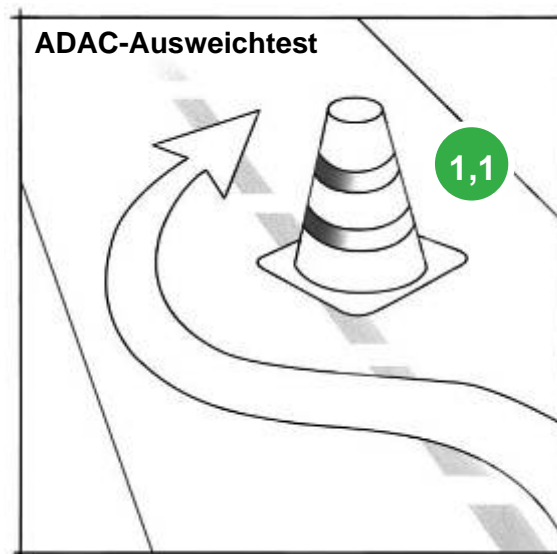
1,3 Getriebeabstufung

⊕ Die Abstufungen des Sechsgang-Getriebes passen recht gut zur Leistungscharakteristik des Motors, zwischen den Gängen entstehen keine zu großen Drehzahlsprünge. Die lange Gesamtübersetzung hilft Kraftstoff zu sparen, macht den Astra dennoch nicht müde. Allerdings drückt das niedrige Drehzahlniveau auch auf das Temperament des Motors.

2,1 FAHREIGENSCHAFTEN

1,4 Fahrstabilität

⊕ Der 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 viel Spaß.



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 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 Lastwechselreaktion, die aber unkritisch bleibt, weil das ESP effektiv eingreift. Auch beladen bleibt das Kurvenverhalten unkritisch.

2,5 Lenkung*

⊕ Selbst bei hohem Tempo reagiert der Astra sehr gut auf Kurskorrekturen am Lenkrad. Die Lenkung spricht spontan an und ist recht präzise, aber nicht überempfindlich. Im Tour-Modus fällt die Lenkunterstützung zu hoch aus, gerade auf der Autobahn zentriert das Lenkrad dann zu wenig und die Lenkung wirkt gefühllos. Im Standard-Modus vermittelt sie 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.

3,0 Bremse

Bei einer Notbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der Astra durchschnittlich 39,5 m (Mittel aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Reifen 225/50 R17).

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.

2,0 SICHERHEIT

2,1 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

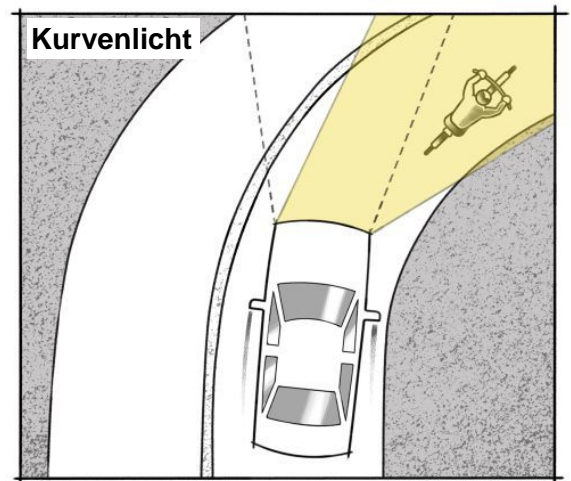
+ Der Astra ist serienmäßig mit ABS, dem elektronischen Stabilitätsprogramm ESP und einem Bremsassistenten ausgestattet. Notbremsungen werden dem nachfolgenden Verkehr durch schnell blinkende Bremslichter angezeigt. Unbeabsichtigtes Anfahren beim Anlassen des Motors ist nicht möglich, weil eine Startsicherung 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 sind weder Rückstrahler noch Rückleuchten vorhanden, die bei geöffneten Türen warnen.

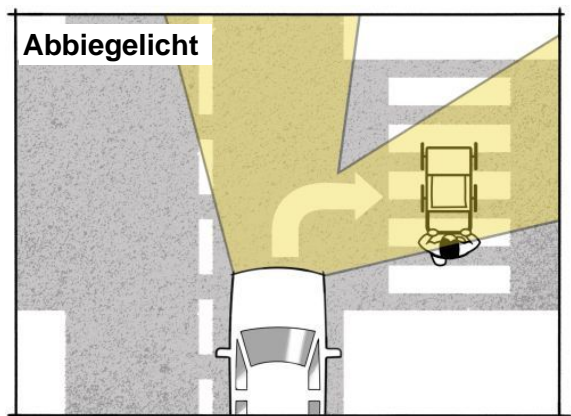
2,0 Passive Sicherheit - Insassen

+ Bei Crashtest nach EuroNCAP-Norm erreicht der 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. An den stabilen Außentürgriffen lässt sich hohe Zugkraft anbringen, so kann man nach einem Unfall verklemmte Türen leichter öffnen.

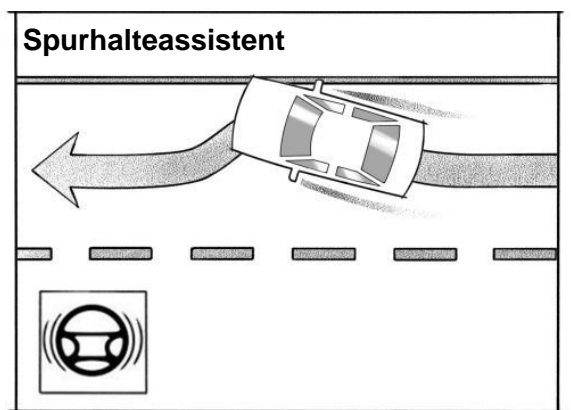
- Auf der Rückbank bieten die Kopfstützen nur Personen bis zu einer Größe von 1,60 m guten Schutz - das reicht nicht. Immerhin ist der Abstand zwischen Kopf- und Kopfstütze nicht zu groß. Für die Rückbank fehlt die Meldung des Anschnallstatus an den Fahrer.



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



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.



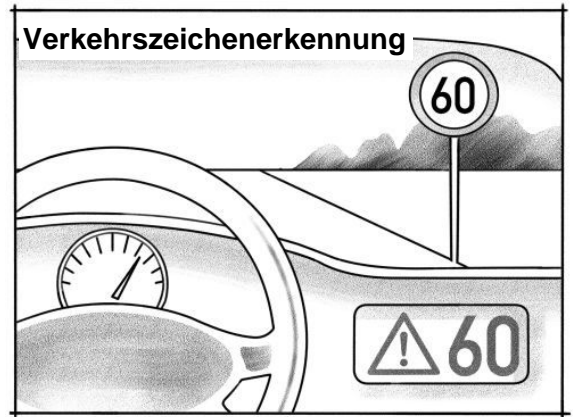
Spurhalteassistent
Infrarotsensoren oder Kameras erkennen die Fahrbahn-Markierungen. Verlässt der Fahrer seine Spur ohne zu Blinken (etwa wegen Unachtsamkeit oder Sekundenschlaf), erfolgt eine optische, akustische oder haptische Warnung.

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 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

2,6

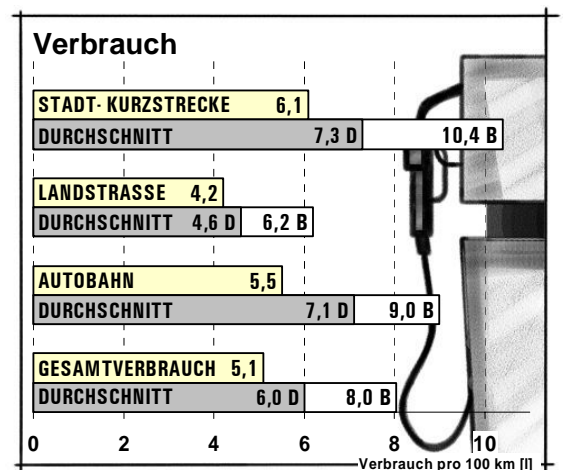
Verbrauch/CO2*

Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch des Opel Astra 2.0 CDTI liegt bei 5,1 l Diesel alle 100 km. Damit verbunden ist ein CO₂-Ausstoß von 134 g pro Kilometer. Im EcoTest reicht dies für 34 Punkte. Innerorts konsumiert der Astra 6,1 l/100 km und wird dabei von seiner Start-Stopp-Automatik unterstützt, die im Alltag völlig problemlos funktioniert. Außerorts verbraucht er 4,2 l und auf der Autobahn 5,5 l pro 100 km.

1,7

Schadstoffe

⊕ Die Schadstoffanteile im Abgas liegen recht niedrig. Lediglich die Stickstoffoxid-Werte könnten niedriger sein, vor allem im anspruchsvollen Autobahnzyklus. Daher werden 43 von 50 möglichen Punkten erreicht. Zusammen mit den CO₂-Punkten kann der Astra 2.0 CDTI im EcoTest 77 Punkte erzielen und damit vier von fünf Sternen.



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

3,0

WIRTSCHAFTLICHKEIT

1,8

Betriebskosten*

+ Die Kosten für den Betrieb ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der Verbrauch des Astra 2.0 CDTI recht niedrig ausfällt, kann er hier eine gute Bewertung erzielen.

5,4

Werkstatt- / Reifenkosten*

Der Opel Astra muss alle 30.000 km oder alle 12 Monate zum Service in die Werkstatt. Der 2-Liter-Dieselmotor besitzt einen Zahnriemen, der spätestens nach 150.000 km oder nach 10 Jahren gewechselt werden muss.

+ Opel spendiert dem Astra nach eigenen Angaben langlebige Verschleißteile und gewährt zudem eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung. Der Rußpartikelfilter ist völlig wartungsfrei und muss nicht gewechselt werden.

- Der jährliche Service bedeutet für den Normal- und Wenigfahrer häufigere Werkstattaufenthalte und somit mehr Ausgaben. Auch die erhöhten Kosten für den Reifenersatz sorgen für die schlechte Benotung.

2,6

Wertstabilität*

Dem Astra in dieser Ausführung wird eine gute bis zufriedenstellende Wertstabilität prognostiziert. Innerhalb des vierjährigen Berechnungszeitraums ist nicht mit einem komplett neuen Modell zu rechnen - das wirkt sich positiv aus.

3,6

Kosten für Anschaffung*

Mit einem Anschaffungspreis von knapp 25.000 Euro liegt der Astra nur im Mittelfeld seiner Klasse. Die Sicherheitsausstattung umfasst alles Nötige und auch bei der Komfortausstattung gibt's keine gravierenden Lücken. Was natürlich nicht heißt, dass man nicht problemlos weitere 10.000 Euro in Extras investieren könnte.

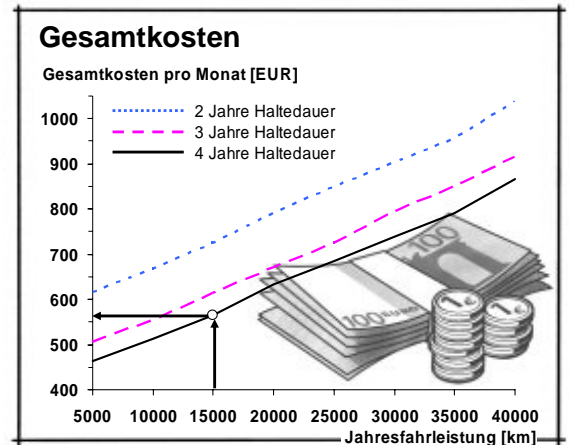
3,0

Fixkosten*

Die jährliche Steuerlast liegt bei 190 Euro. Während die Kosten für Haftpflichtversicherung und Teilkasko im Rahmen liegen, kommt die Vollkaskoversicherung verhältnismäßig teuer.

2,7 Monatliche Gesamtkosten*

Betrachtet man die absoluten monatlichen Gesamtkosten für den Opel Astra 2.0 CDTI, dann kann er sich im Mittelfeld seiner Klasse einreihen. Während die Betriebskosten moderat ausfallen, macht sich vor allem der absolute Wertverlust in Euro und Cent bemerkbar. Auch die Fixkosten liegen nicht gerade niedrig.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 566 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

DIE MOTORVARIANTEN (DIESEL)

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.3 CDTI ecoFlex	1.3 CDTI ecoFlex Start&Stop	1.7 CDTI	1.7 CDTI	2.0 CDTI	2.0 CDTI Start&Stop
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1248	4/1248	4/1686	4/1686	4/1956	4/1956
Leistung [kW(PS)]	70(95)	70(95)	81(110)	92(125)	118(160)	118(160)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	190/1750	190/1750	260/1700	280/2000	350/1750	350/1750
0-100 km/h[s]	14,5	14,5	12,6	11,5	9,0	9,0
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	175	175	181	195	215	215
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	4,9 D	4,5 D	5,5 D	5,5 D	5,4 D	5,1 D
CO2 [g/km]	109	104	119	119	129	119
Versicherungsklassen KH/VK/TK	16/14/18	16/14/18	16/15/18	16/15/18	15/17/20	15/17/20
Steuer pro Jahr [Euro]	123	123	161	161	208	190
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	500	496	525	543	569	566
Preis [Euro]	19.480	19.780	20.240	23.550	24.465	24.765

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	1956 ccm
Leistung	118 kW (160 PS)
bei	4000 U/min
Maximales Drehmoment	350 Nm
bei	1750 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	225/50R17
Reifengröße (Testwagen)	225/50R17V
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,75 m
Höchstgeschwindigkeit	215 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,0 s
Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	5,1 s
Bremsweg aus 100 km/h	39,5 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	5,1 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	6,1/ 4,2/ 5,5 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe/Test	119g/km / 134g/km
Innengeräusch 130km/h	68dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4419/1814/1510 mm
Leergewicht/Zuladung	1570 kg/480 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	335 l/675 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	730 kg/1500 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	56 l
Reichweite	1095 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Messwerte fett

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	111 Euro
Monatliche Werkstattkosten	69 Euro
Monatliche Fixkosten	79 Euro
Monatlicher Wertverlust	307 Euro
Monatliche Gesamtkosten	566 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	15/17/20
Grundpreis	24.765 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.



AUSSTATTUNG

TECHNIK

Verkehrsschilderkennung (Frontkamera-Paket)	525 Euro
Abbiegelicht (AFL + Paket)	1250 Euro ^o
Regen- und Lichtsensor (Sicht-Paket)	200 Euro ^o
Totwinkelassistent	nicht erhältlich
Parkenassistent	nicht erhältlich
Abstandsregelung, elektronisch	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	1350 Euro
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht (AFL + Paket)	1250 Euro ^o
Reifendruckkontrolle	210 Euro
Spurassistent (Frontkamera-Paket)	525 Euro
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	160 Euro ^o
Xenonlicht (AFL + Paket)	1250 Euro ^o

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie
Frontscheibe beheizbar	nicht erhältlich
Innenspiegel, automatisch abblendend (Sicht-Paket)	200 Euro ^o
Klimaautomatik	350 Euro ^o
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem	ab 900 ^o
Rücksitzlehne und -bank umklappbar (geteilt)	Serie
Sitzbezüge, Leder	nicht erhältlich

AUSSEN

Anhängerkupplung (abnehmbar)	695 Euro
Außenspiegel, elektrisch einstellbar (+ beheizt)	Serie
Lackierung Metallic	530 Euro ^o
Schiebe-Hubdach	915 Euro

^o im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT¹

2,1

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

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte Klassenbezogen