



## Opel Astra 1.7 CDTI ecoFlex Start&Stop Innovation (DPF)

Fünftürige Schräghecklimousine der unteren Mittelklasse (81 kW / 110 PS)

Der Astra J ist mittlerweile ein vertrauter Zeitgenosse auf den Straßen und hat bereits einige Fans. Der getestete 1.7 CDTI ecoFlex mit Start/Stop-System kann optional mit einem reduzierten CO<sub>2</sub>-Ausstoß von 99 g/km geordert werden. Und tatsächlich überzeugt er beim harten ADAC EcoTest mit einem niedrigen Verbrauch und einem dementsprechend gemäßigten CO<sub>2</sub>-Ausstoß von 120 g/km. Optional gibt es den Astra mit innovativen Sicherheitssystemen wie z. B. Verkehrsschilderkennung, Spurhalteassistent und adaptivem Fahrlicht - für seine Klasse bemerkenswert. Das Design hat Charakter. In Schatten stellen kann er den Maßstab der unteren Mittelklasse, den VW Golf aber noch nicht. Der Abstand zwischen den beiden ist jedoch kleiner geworden, als man jemals vermutet hätte. Mit 30.260 € ist unser Testwagen allerdings auch nicht unbedingt günstig.

**Karosserievarianten:** Dreitürer (GTC), Kombi (Sports Tourer).

**Konkurrenten:** u. a.: Ford Focus, Peugeot 308, Toyota Auris, VW Golf.

**+** gutes Platzangebot vorne, körpergerechte Sitze (optionaler Ergonomiesitz), hervorragendes serienmäßiges Lichtsystem, einfache Bedienung, sicheres Fahrverhalten, hoher Sicherheitsstandard, niedrige Betriebskosten

**-** mäßige Rundumsicht, hohe Werkstatt- und Reifenkosten



### ADAC-URTEIL



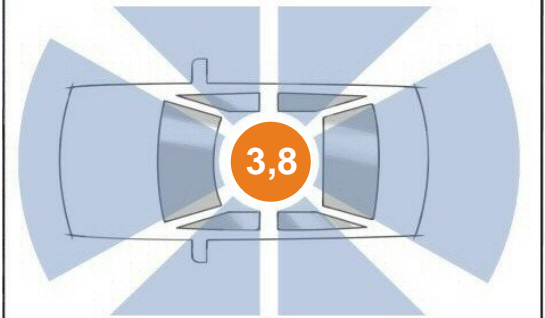
⊕ Bei Verarbeitung und Finish der Karosserie hinterlässt der Astra einen guten Eindruck. Die Karosserieteile sind passgenau verbaut und die Spaltmaße gering. Im Innenraum geht es modern zu, alufarbene Applikationen verströmen einen sportlich-luxuriösen Touch. Verarbeitung und Materialqualität sind gut, das Design ist modern, macht aber gleichmäßige Spaltmaße nicht immer leicht. Der Motorraum ist nach unten komplett verschlossen, weitere aerodynamische Hilfsmittel sind aber am Unterboden nicht verbaut. Die Tankklappe ist in die Zentralverriegelung einbezogen. Die Türausschnitte sind gut abgedichtet und verschmutzen dadurch wenig; Schutzleisten für die Einstiege sucht man aber vergebens. Als maximale Zuladung sind 475 kg (inkl. Fahrer) erlaubt.

⊖ Bei einer Reifenpanne steht lediglich ein Reparatur-Set zur Verfügung, das reicht nur für kleine Beschädigungen. Wagenheber oder Radmutterenschlüssel sind nicht an Bord. 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.

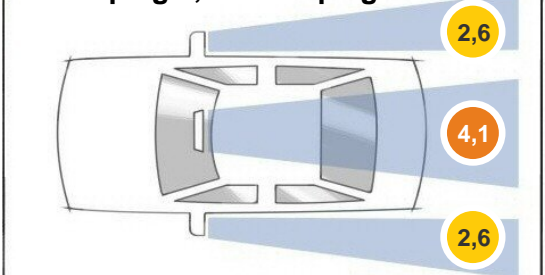
Die Übersichtlichkeit der Karosserie ist zufriedenstellend, der Fahrer kann die Enden einigermaßen abschätzen. Hilfreich dabei sind die akustischen Parksensoren vorne und hinten (optional). Bei der ADAC-Rundumsichtmessung schneidet der Astra nur mäßig ab, weil vor allem die sehr breite C-Säule die Sicht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

⊕ Die Scheibenwischer vorn wischen von unteren Scheibenrand nach außen zu den A-Säulen, typisch bei Vans - damit kann der Astra einen sehr großen Bereich seiner Scheibe trocken wischen. In der Ausstattungsvariante Innovation ist helles Bi-Xenonlicht serienmäßig an Bord, das neben Kurvenlicht und einem separaten Abbiegelicht auch über eine adaptive Lichtverteilung je nach Fahrsituation verfügt - eine sehr gute Lösung. Das Tagfahrlicht funktioniert mit LED-Technik. Ebenso gibt es einen Fernlichtassistenten. Bei störendem Scheinwerferlicht von hinten blendet der Innenspiegel automatisch ab (Serie), das Sichtfeld ist allerdings klein.

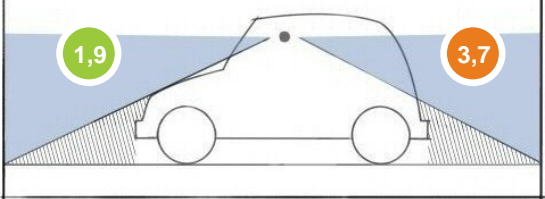
### Rundumsicht



### 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.

## 3,2 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.

⊕ 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, außer dem Fahrer sind Haltegriffe am Dachhimmel vorhanden.

⊖ Auch bei geöffneten Türen kann das Fahrzeug verriegelt werden. Die Gefahr des Aussperrens ist somit groß.

## 2,7 Kofferraum-Volumen \*

Der Kofferraum fasst im Normalfall zufriedenstellende 335 l. Gegen Aufpreis ist ein flexibler, in der Höhe verstellbarer Kofferraumboden bestellbar (Flex Floor), welcher aber schon in tiefster Stellung das Kofferraumvolumen um 30 Liter verkleinert.

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



Mit 335 l Kofferraumvolumen stellt der Astra etwas weniger Platz für das Gepäck zur Verfügung als seine größten Konkurrenten VW Golf (350 l) und Ford Focus (345 l).

## 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 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.

⊖ Die Ladekante liegt mit 72 cm zu hoch über der Fahrbahn. Ohne das optionale Kofferraumbodensystem Flex Floor muss das Gepäck beim Ausladen immerhin 20 cm angehoben werden. Bei vorgeklappten Sitzlehnen steigt der Boden nach vorne leicht an und eine kleine Stufe entsteht, die das Verschieben von Gepäck erschwert. 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. Für die Ladungssicherung sind stabile Ösen vorhanden.

⊖ 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. Bei geklappter Lehne können sie allerdings an der Seitenverkleidung eingehängt und somit aus dem Gefahrenbereich gebracht werden. Eine separate Durchlademöglichkeit muss optional geordert 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. Bei breitem Schuhwerk kann der Platz zwischen Kupplungspedal und A-Säule allerdings knapp werden. Die Vordersitze sind höhenjustierbar, 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 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 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). Der Berganfahrassistent ist zusammen mit der elektrischen Handbremse unter dem Punkt Mittelarmlehne in der Ausstattungsliste versteckt. 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 subjektive Raumempfinden in Ordnung.



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

---

## 2,3 KOMFORT

---

### 2,4 Federung

Der ecoFlex-Astra in der 99 g/km-Version hat serienmäßig ein tiefergelegtes Fahrwerk. Das FlexRide Sicherheitsfahrwerk ist nicht erhältlich.

⊕ 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.

---

## 1,8 Sitze

Die Rücksitze sind zufriedenstellend ausgeformt, die Lehne ist hoch. Sie bieten bei sehr straffer Polsterung 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; auch die Sitzflächenneigung lässt sich 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. Die Atmungsaktivität ist gut.

⊖ Die längsverstellbare Mittelarmlehne nervt etwas durch ihre schlechte Rastung. Beim schalten befördert man sie gerne unabsichtlich in die hinterste Position.

---

## 2,2 Innengeräusch

⊕ Der gemessene Geräuschpegel bei 130 km/h ist noch niedrig (68 dB (A)). Die Motorgeräusche sind gut gedämmt, es kommt kein unangenehmer Lärm der Maschine bei den Passagieren an. Der Motor läuft rau, aber nicht laut. Windgeräusche treten erst bei sehr hoher Fahrgeschwindigkeit auf. Sonstige Fahrgeräusche gibt es kaum.

## 2,9 Klimatisierung

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

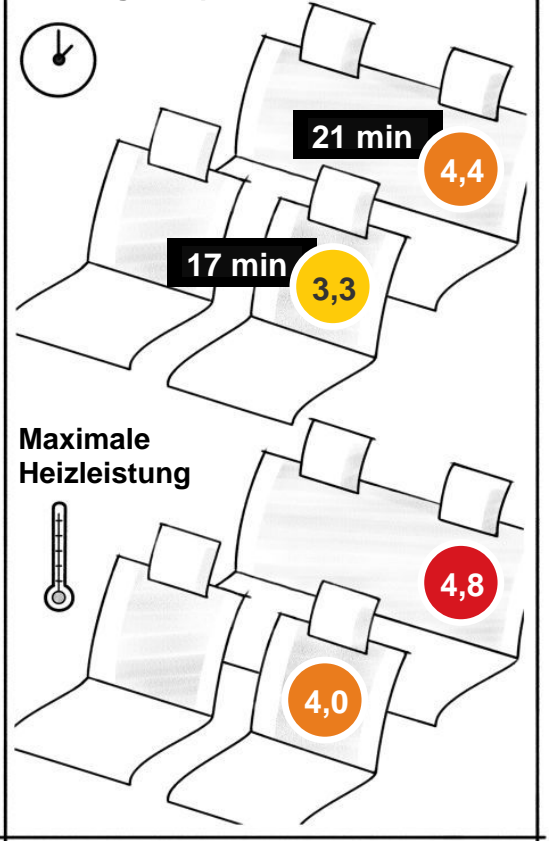
- + Die Zweizonen-Klimaautomatik ist mit einer automatischen Umluftsteuerung und einem Aktivkohlefilter ausgestattet.
- Während die Heizung auf den vorderen Plätzen noch akzeptabel anspricht, ist die maximale Heizleistung dürftig. Und das trotz des optionalen Quickheat Schnellheizsystems. Für die Fondpassagiere ist die Wirkung der Heizung durchwegs schlecht. Die Wohlfühltemperatur von 22 °C wird im Prüfablauf vorn erst nach 17 Minuten, hinten nach 21 Minuten erreicht.

## 2,3 MOTOR/ANTRIEB

### 3,1 Fahrleistungen\*

Der Astra 1.7 CDTI ecoFlex bietet mit seinem 81 kW/110 PS starken Dieselmotor nur durchschnittliche Fahrleistungen. Den Sprint von 60 auf 100 km/h (simulierter Überholvorgang) absolviert er in 7,8 Sekunden. Während man die Elastizität im vierten Gang als gut bezeichnen kann, fehlt es vor allem im sechsten Gang an Durchzugskraft. Aufgrund einer deutlichen Anfahrtschwäche würgt man den Astra beim Anfahren gerne ab.

### Heizungsansprechen



Aufwärmzeit von -10°C auf +22°C

## 2,2 Laufkultur

- + Verblüffend ist die Laufkultur des Vierzylinder-Diesels. Die Vibrationen im Innenraum sind minimal, er dröhnt nicht und brummt kaum. Für einen Selbstzünder seiner Klasse legt er die Messlatte sehr hoch.

## 1,7 Schaltung

- + Die sechs Gänge sind recht präzise geführt und lassen sich gut wechseln. Alleine beim Wechsel vom vierten in den fünften Gang mag der Schalthebel sauber vom Fahrer geführt werden. 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. Eine Schaltempfehlung unterstützt den Fahrer bei einer economischen Fahrweise.

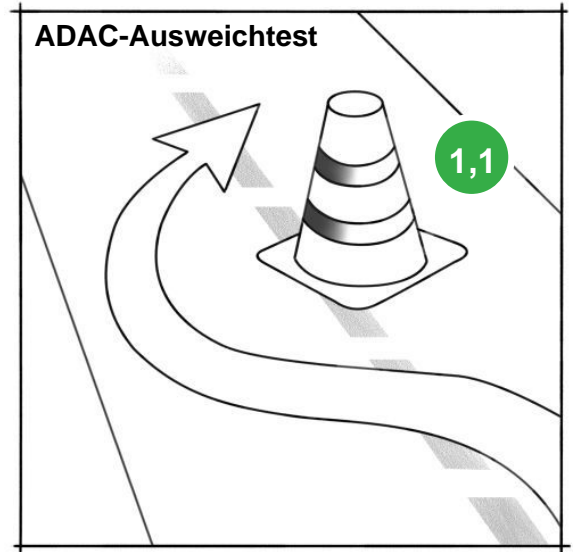
## 2,3 Getriebeabstufung

- + 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 aber nicht unnötig müde. Im größten Gang dreht der Motor, bei Autobahnrichtgeschwindigkeit, gerade mal mit 2200 Touren. Wäre der erste und der Rückwärtsgang etwas kürzer übersetzt, könnte man die Anfahrtschwäche des Motors kompensieren.

## 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 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 den 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 Motordrehungen 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 11,9 m für diese Klasse sehr groß aus.

### 3,0 Bremse

Bei einer Notbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der neue Astra durchschnittlich 40 m (Mittel aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Reifen Continental EcoContact der Größe 215/60 R16 95 V). 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.

2,0

## SICHERHEIT

2,0

### 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. Serienmäßig sind Xenonlicht mit Kurvenlicht, Abbiegelicht und Fernlichtassistent verbaut - das AFL-Paket umfasst sogar eine adaptive Lichtverteilung. Auf Wunsch kann auch ein Spurhalteassistent und eine Verkehrszeichen-Erkennung (Tempolimit, Überholverbot) geordert werden - leider aber nicht in Kombination mit dem Fernlichtassistenten.

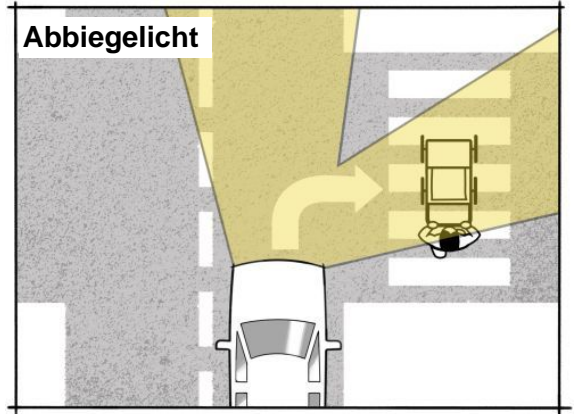
1,8

### 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. 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 im Falle eines Unfalls hohe Zugkraft anbringen.

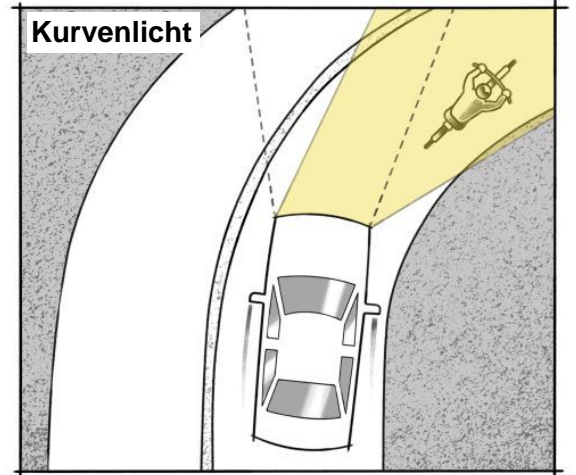
⊖ Auf der Rückbank bieten die Kopfstützen nur Personen bis zu einer Größe von 1,60 m guten Schutz - das reicht nicht. Immerhin ist der Abstand zwischen Kopf- und Kopfstütze nicht zu groß. Für den Verbandskasten fehlt ein definierter Halter, der auch bei beladenem Kofferraum erreicht werden kann.

Abbiegelicht



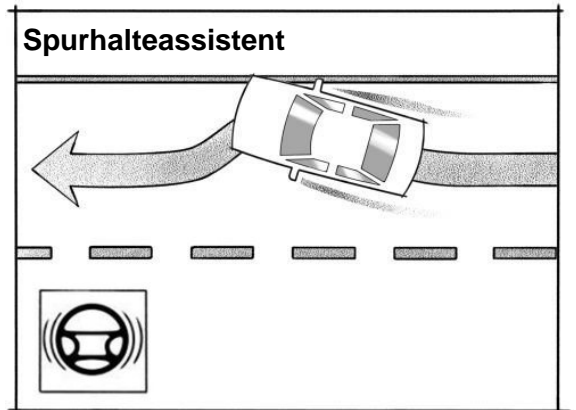
Zusätzliche Lampen (oder angepasste Nebelscheinwerfer) leuchten im Stadtverkehr beim Abbiegen die betreffende Seite besser aus. So wird das Risiko, an Kreuzungen und Einmündungen Fußgänger zu übersehen, erheblich vermindert.

Kurvenlicht



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

Spurhalteassistent



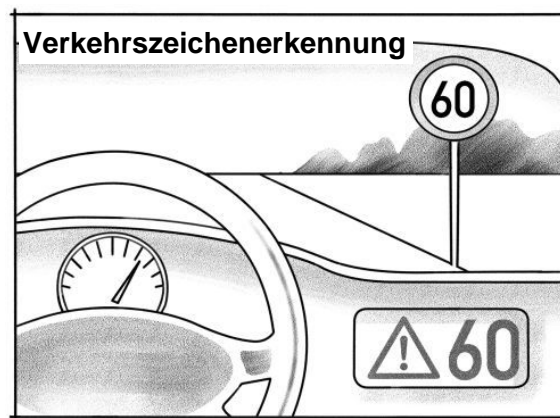
Infrarotsensoren oder Kameras erkennen die Fahrbahn-Markierungen. Verlässt der Fahrer seine Spur ohne zu Blinken (etwa wegen Unachtsamkeit oder Sekundenschlaf), erfolgt eine optische, akustische oder haptische Warnung.



## 1,6 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 Gurtanklenkpunkte 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 serienmäßig 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. Die vordere Stoßstange birgt zwar nur geringe Verletzungsgefahr für Fußgänger, die vordere und hintere Kante der Motorhaube müssten aber entschärft werden.

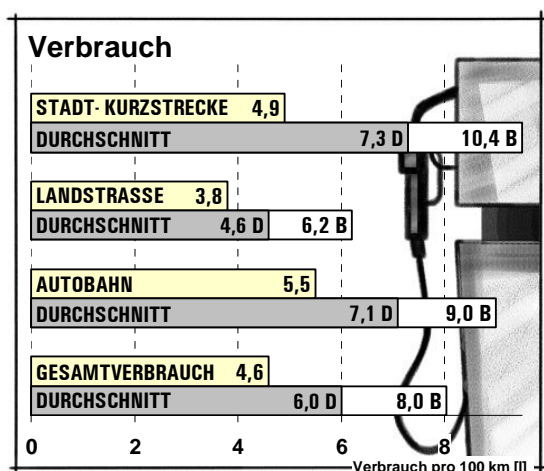
## 2,4 UMWELT/ECOTEST

### 2,2 Verbrauch/CO<sub>2</sub>\*

⊕ Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch des Astra mit dem 1,7 l-Dieselmotor liegt bei lobenswerten 4,6 l/100 km. Damit verbunden ist ein CO<sub>2</sub>-Ausstoß von 120 g pro Kilometer. Das reicht im EcoTest für 38 Punkte. Innerorts benötigt der Astra 4,9 l, außerorts 3,8 l und auf der Autobahn 5,5 l Diesel pro 100 km.

### 2,5 Schadstoffe

⊕ Die Schadstoffanteile im Abgas gehen in Ordnung, der Partikelausstoß ist gering. Unerklärlich hoch zeigen sich aber die Stickoxidemissionen. Der Astra erhält deswegen nur 35 von 50 möglichen Punkten im EcoTest. Zusammen mit den CO<sub>2</sub>-Punkten erreicht der Astra insgesamt 73 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)

## 3,2 WIRTSCHAFTLICHKEIT

### 1,4 Betriebskosten\*

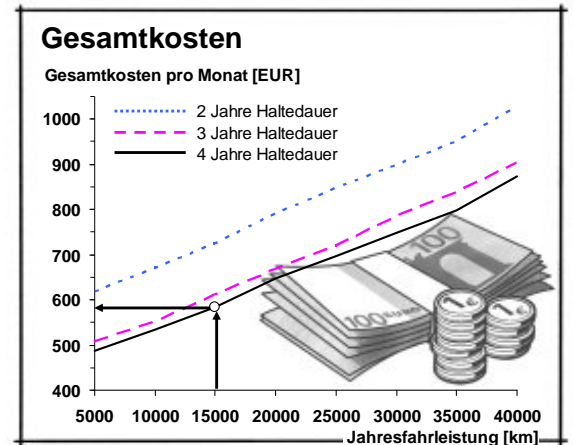
⊕ Die Betriebskosten werden hauptsächlich aus den Kraftstoffkosten ermittelt. Ein geringer Verbrauch von günstigem Dieseldieselfuel führt erwartungsgemäß zu niedrigen Betriebskosten.

### 5,0 Werkstatt- / Reifenkosten\*

Für eine Beurteilung liegen uns noch keine Daten des Herstellers vor - die Berechnung der Werkstattkosten beruht deshalb auf Erfahrungswerten.

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

⊖ Die Kosten für den Reifenersatz liegen über dem Durchschnitt der Fahrzeugklasse.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 584 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

### 3,0 Wertstabilität\*

Der Astra ist nach wie vor ein relativ gefragtes Auto auf dem Gebrauchtwagenmarkt, wenn auch die nächsten Jahre ein Modellwechsel zu erwarten ist. Dem Astra J wird deshalb im vierjährigen Kalkulationszeitraum ein durchschnittlicher Restwertverlauf prognostiziert.

### 3,9 Kosten für Anschaffung\*

Der Astra 1.7 CDTI ecoFlex Innovation steht zum Zeitpunkt der Testveröffentlichung mit einem Grundpreis von 26.055 € in der Liste. Die Ausstattung ist dann bereits reichhaltig. In der getesteten Ausstattung betrug der Kaufpreis aber mehr als 30.000 €, wodurch man nicht mehr von einem günstigen Fahrzeug sprechen kann.

### 3,7 Fixkosten\*

Auch die Fixkosten liegen im Mittelfeld. Bereits die Kfz-Haftpflicht ist sehr teuer, die Kaskoklassen wären noch zu tolerieren. Für die Kfz-Steuer sind jährlich 161 Euro fällig.

Mit den monatlichen Gesamtkosten liegt der Astra im Mittelfeld, daran können auch die niedrigen Betriebskosten nichts ändern. Fixkosten und Wertverlust sind durchschnittlich hoch, Werkstatt- und Reifenkosten schon eher im höheren Bereich angesiedelt.

### DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.3 CDTI ecoFlex	1.7 CDTI	1.7 CDTI	1.7 CDTI ecoFlex	2.0 CDTI
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1248	4/1686	4/1686	4/1686	4/1956
Leistung [kW(PS)]	70(95)	81(110)	92(125)	96(130)	121(165)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	190/1750	260/1700	280/2000	300/2000	350/1750
0-100 km/h[s]	14,5	12,6	11,5	10,9	9,0
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	175	181	195	198	215
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	4,9 D	5,2 D	5,5 D	5,4 D	5,8 D
CO2 [g/km]	109	119	119	114	129
Versicherungsklassen KH/VK/TK	18/18/18	18/18/18	18/18/18	18/18/18	16/18/20
Steuer pro Jahr [Euro]	123	179	179	169	228
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	538	557	578	586	610
Preis [Euro]	20.260	21.020	23.290	22.715	24.590

#### 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	1686 ccm
Leistung	81 kW(110 PS)
bei	4000 U/min
Maximales Drehmoment	280 Nm
bei	1750 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	225/50R17
Reifengröße (Testwagen)	<b>215/60R16V</b>
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	<b>11,9/11,85 m</b>
Höchstgeschwindigkeit	188 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	12,5 s
Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	<b>7,8 s</b>
Bremsweg aus 100 km/h	<b>39,5 m</b>
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	<b>4,6 l</b>
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	<b>4,9/ 3,8/ 5,5 l</b>
CO2-Ausstoß Herstellerangabe/Test	99g/km/ <b>119g/km</b>
Innengeräusch 130km/h	<b>68dB(A)</b>
Länge/Breite/Höhe	4419/1814/1510 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl.Außenspiegel)	<b>2015 mm</b>
Leergewicht/Zuladung	<b>1555 kg/475 kg</b>
Kofferraumvolumen normal/geklappt	<b>335 l/675 l</b>
Anhängelast ungebremst/gebremst	730 kg/1200 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	56 l
Reichweite	<b>1215 km</b>
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Messwerte fett

## KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	<b>105 Euro</b>
Monatliche Werkstattkosten	<b>66 Euro</b>
Monatliche Fixkosten	<b>84 Euro</b>
Monatlicher Wertverlust	<b>329 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	<b>584 Euro</b>
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18/18/18
Grundpreis	26.055 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

Abbiegelycht	Serie
Automatikgetriebe (nicht bei 1.7 CDTI)	nicht erhältlich
elektronische Dämpferkontrolle (FlexRide)	nicht erhältlich
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht	Serie
Parkhilfe, elektronisch	ab 380°
Regen- und Lichtsensor	Serie
Reifendruckkontrolle	210 Euro
Spurassistent (Paket Frontkamera)	525 Euro
Tempomat	Serie
Totwinkelassistent	nicht erhältlich
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Verkehrsschilderkennung (Paket Frontkamera)	525 Euro
Xenonlicht	Serie

### INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	Serie
Klimaautomatik (2-Zonen)	Serie
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem	ab 750°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie

### AUSSEN

Anhängerkupplung (inkl. Stabiprogramm)	695 Euro
Außenspiegel, elektrisch einstell- und beheizbar	Serie
Lackierung Metallic	530 Euro°
Schiebe-Hubdach	915 Euro
Tagfahrlicht	Serie

° im Testwagen vorhanden

## TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT<sup>1</sup>

2,2

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

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