



Opel Astra 1.4 LPG ecoFlex Innovation

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

Seit Jahren überzeugt der Astra durch gute Verarbeitung, sicheres Fahrverhalten und einem hohen Sicherheitsstandard. Vor allem die innovativen Sicherheitssysteme, die optional angeboten werden, begeistern - so sind z.B. eine Verkehrsschilderkennung, ein Spurhalteassistent und ein adaptives Lichtsystem erhältlich. Der 1,4 Liter-Turbomotor leistet 103 kW/140 PS, was dem Opel zu ausreichenden Fahrleistungen verhilft. Nur die Durchzugskraft in den oberen Gängen fällt etwas mager aus. Der laufruhige Motor kann neben LPG-Flüssiggas auch mit Super-Kraftstoff betrieben werden, sollte mal keine passende Gas-Tankstelle in greifbarer Nähe sein. Nachteilig wirkt sich die LPG-Anlage auf den Kofferraum aus. Durch den in der Reserveradwanne eingebauten Gastank liegt der Kofferraumboden wesentlich höher und verringert das Ladevolumen. Zudem entsteht bei umgeklappter Rücksitzbank eine unpraktische Stufe. Der Einstiegspreis von 26.350 Euro wird durch nützliche Optionen schnell auf über 30.000 Euro getrieben. Wer viel und lange fährt, sollte aber nicht auf die sehr guten optionalen Ergonomiestitze mit Gütesiegel AGR (Aktion Gesunder Rücken e.V.) verzichten. **Karosserievarianten:** Kombi (Sports Tourer). **Konkurrenten:** Ford Focus 1.6 Ti-VCT LPG, Lada Priora 2172 1.6 16V LPG, Seat Leon 1.6 LPG, VW Golf 1.6 BiFuel.

+ gutes Platzangebot vorn, körpergerechter Fahrersitz (optionaler Ergonomiestitz), hervorragendes serienmäßiges Lichtsystem, sicheres Fahrverhalten, hoher Sicherheitsstandard

- kleiner Kofferraum durch Gastank, mäßige Rundumsicht



ADAC-URTEIL

2,2 AUTOTEST

3,4 AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

2,6 Familie

3,1 Stadtverkehr

2,7 Senioren

2,4 Langstrecke

3,2 Transport

2,3 Fahrspaß

2,8 Preis/Leistung

Stand: Juli 2012
Text: Stefan Giuliani

3,0

KAROSSERIE/KOFFERRAUM

2,4

Verarbeitung

- +** 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. Die Tankklappe ist in die Zentralverriegelung einbezogen. Die Türausschnitte sind gut abgedichtet und verschmutzen dadurch wenig; Schutzleisten sind nur an den vorderen Schwellern vorhanden.
- 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.

3,1

Alltagstauglichkeit

Mit einem gefüllten Gastank kann eine Reichweite von knapp 500 Kilometern erzielt werden. Der zusätzliche Benzintank erhöht die Reichweite, allerdings zu wesentlich höheren Betriebskosten. Es dürfen maximal 490 Kilogramm zugeladen werden. Auf dem Dach sind 75 kg Last erlaubt.

- +** Vier Erwachsene finden im Astra bequem Platz. Der hintere Mittelsitz sollte nur für kurze Fahrten verwendet werden.
- Bei einer Reifenpanne steht lediglich ein Reparatur-Set zur Verfügung, das reicht nur für kleine Beschädigungen. Wagenheber oder Radmutternschlüssel sind nicht an Bord.

2,5

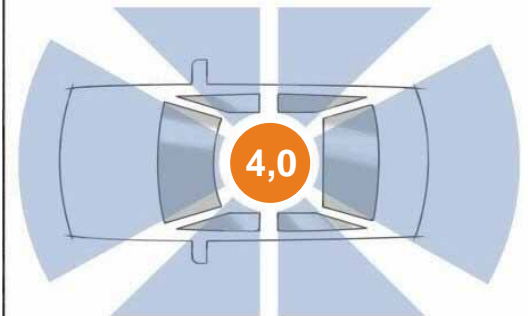
Sicht

Die Übersichtlichkeit der Karosserie ist zufriedenstellend, der Fahrer kann die Enden einigermaßen abschätzen. Hilfreich dabei sind die 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.

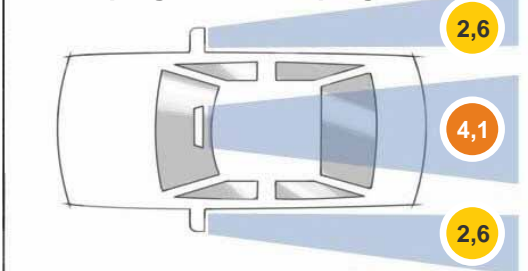


Die besonders breiten Dachsäulen schränken die Sicht nach schräg hinten erheblich ein.

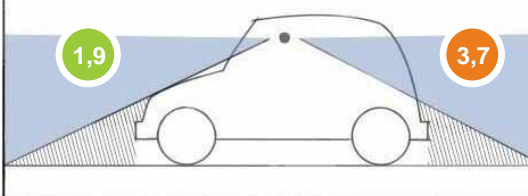
Rundumsicht



Innenspiegel, Außenspiegel



Vorderes und hinteres Nahfeld



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterposten 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 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.

2,8

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. Die Türfeststeller können die Türen auch an Steigungen sicher offen halten. Für alle Außensitzenden, außer dem Fahrer sind Haltegriffe am Dachhimmel vorhanden. Nach dem Verlassen des Fahrzeugs können die Scheinwerfer noch für gewisse Zeit aktiviert werden - sie leuchten den Heimweg aus.

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

4,4

Kofferraum-Volumen*

⊖ Da der Gastank in der Reserverad-Mulde eingebaut ist, liegt der Kofferraumboden höher als bei den reinen Benzin- und Diesel-Astras. Dies wirkt sich negativ auf das Kofferraum-Volumen aus. Der Gepäckraum fasst nur 205 Liter. Klappt man die Rücksitzbank um, so stehen bis zu Scheibenunterkante 545 Liter zur Verfügung. Immerhin ist dann auch ein Beladen bis zum Dach möglich.



Mit nur 205 l Kofferraumvolumen stellt der Astra deutlich weniger Platz für das Gepäck zur Verfügung als seine größten Konkurrenten wie z.B. VW Golf BiFuel (260 l).

2,6

Kofferraum-Zugänglichkeit

⊕ Die Kofferraumklappe lässt sich leicht anheben und schließen, dafür gibt es links und rechts in der Innenverkleidung praktische Griffmulden. Die Klappe öffnet 1,84 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. Vorteil des erhöhten Laderaum-Bodens: Beim Ausladen muss nur das Gepäck nur 1,5 cm hoch über die Ladekante gehoben werden.

⊖ Die Ladekante liegt mit 72 cm zu hoch über der Fahrbahn. Bei vorgeklappten Sitzlehnen steigt der Boden nach vorne leicht an. Durch den hohen Kofferraumboden entsteht eine Stufe, wodurch Gegenstände nicht nach hinten gezogen werden können. Die Kofferraumbeleuchtung ist eher schwach.

2,9 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 neben dem Gastank unter dem 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 (im Testwagen nicht vorhanden).

1,9 INNENRAUM

2,1 Bedienung

- + Die Bedienung des neuen Astra erfordert eine gewisse Eingewöhnung, weil die Ergonomie an vielen Stellen dem Design untergeordnet wurde. Kennt man sein Auto dann, kommt man damit gut zurecht. Das Lenkrad kann serienmäßig in Höhe und Reichweite eingestellt werden und passt somit Personen ganz unterschiedlicher Größe. Günstig liegen auch die Pedale und der Schalthebel. 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). 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.
- Im Bordcomputer fehlen beim LPG-Fahrzeug Angaben über den Verbrauch. Die Tankanzeige stellt je nach aktiviertem Fahrmodus entweder die restliche Gas- oder Benzin-Menge dar. Welcher Kraftstoff angezeigt wird, dürfte klarer signalisiert werden.



Verarbeitung und Funktionalität geben wenig Anlass zur Kritik.

1,4 Raumangebot vorne*

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

2,2 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.

4,0 Innenraum-Variabilität

⊖ Beim Astra sind keine Sitzvarianten erhältlich.

2,4 KOMFORT

2,4 Federung

Das FlexRide Sicherheitsfahrwerk mit elektronisch gesteuerten Dämpfern ist für die ecoFlex-Version 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. Auch bei langsamer Fahrt in der Stadt bewegt sich die Karosserie ruhig über Unebenheiten. Die Vibrationen auf Kopfsteinpflaster halten sich in tolerierbaren Grenzen.

2,1 Sitze

Der Testwagen ist am Fahrerplatz mit dem Ergonomiesitz mit Gütesiegel AGR (Aktion Gesunder Rücken e. V.) ausgestattet. Am Beifahrerplatz ist der Sportsitz eingebaut. 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 Fahrersitz lässt sich in der Höhe justieren, auch die Sitzflächenneigung ist einstellbar. Dadurch kann er insgesamt sehr gut ganz unterschiedlichen Personenstaturen angepasst werden. Die Lehnen der Sitze sind sehr gut geformt und bieten dem Rücken festen Halt. Der Fahrersitz verfügt zusätzlich über eine in Höhe und Intensität justierbare Lendenwirbelstütze. 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.

– Der Beifahrersitz lässt sich weder in Höhe noch Neigung justieren. Die längsverstellbare Mittelarmlehne nervt etwas durch ihre schlechte Rastung. Beim schalten befördert man sie gerne unabsichtlich in die hinterste Position.

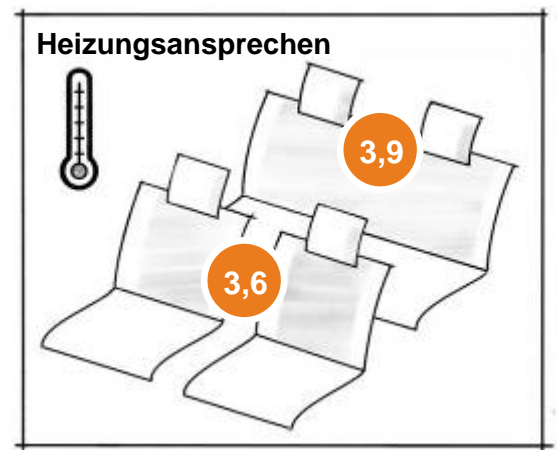
2,2 Innengeräusch

+ Der gemessene Geräuschpegel bei 130 km/h ist noch niedrig (68 dB (A)). Der Motor läuft rau und ist jederzeit gut hörbar. Windgeräusche treten erst bei sehr hoher Fahrgeschwindigkeit auf. Sonstige Fahrgeräusche gibt es kaum.

2,7 Klimatisierung

(Heizungstest bei -10 °C in der ADAC-Klimakammer)
Die Heizung spricht auf allen Plätzen nur durchschnittlich gut an. Die Luftverteilung wird für Fahrer und Beifahrer gemeinsam vorgenommen.

+ Die Zweizonen-Klimaautomatik ist mit einer automatischen Umluftsteuerung und einem Aktivkohlefilter ausgestattet.



Heizungstest bei -10°C in der ADAC-Klimakammer.

2,2 MOTOR/ANTRIEB

2,8 Fahrleistungen*

Der Astra 1.4 LPG ecoFlex bietet mit seinen 103 kW/140 PS nur durchschnittliche Fahrleistungen. Ihm fehlt es etwas an Durchzugskraft. Vor allem im sechsten Gang lässt die Elastizität zu Wünschen übrig.

+ Fordert man die volle Leistung ab, so zeigt sich der kleine Ottomotor agil. Den Sprint von 60 auf 100 km/h (simulierter Überholvorgang) absolviert er in 6,0 Sekunden.

2,0 Laufkultur

+ Die Laufkultur des kleinen Vierzylinders ist einwandfrei. Vibrationen werden im Innenraum kaum wahrgenommen. Erst jenseits der 5.000 Touren beginnt er etwas zu dröhnen.

1,8 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 durch eine Zug-Sicherung gesperrt, ein versehentliches Einlegen damit weitgehend ausgeschlossen. Eine Schaltempfehlung unterstützt den Fahrer bei einer economischen Fahrweise. Am Berg wird das Auto automatisch festgehalten (Hill-Holder), wodurch sich das Anfahren einfacher gestaltet.

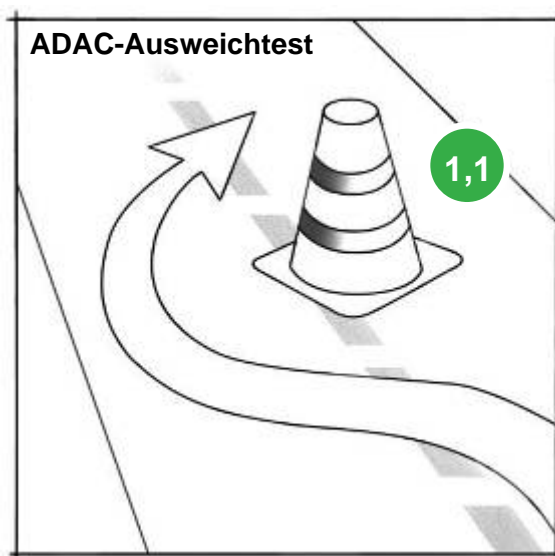
2,0 Getriebeabstufung

⊕ Die Abstufungen des Sechsgang-Getriebes passen recht gut zur Leistungscharakteristik des Motors, zwischen den Gängen entstehen keine zu großen Drehzahlsprünge. Im größten Gang dreht der Motor, bei Autobahnrichtgeschwindigkeit, gerade mal mit 2800 Touren. Eine längere Gesamtübersetzung könnte zwar auf längeren Fahrten den Kraftstoffverbrauch senken. Der sechste Gang wäre dann aber nur noch als Overdrive nutzbar. Für Beschleunigungen hätte der Motor zu wenig Kraft.

1,7 FAHREIGENSCHAFTEN

1,6 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. In schnell durchfahrenen Kurven bleibt der Astra lange neutral und untersteuert dann 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 ESP effektiv eingreift. Auch beladen bleibt das Fahrverhalten unkritisch.



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

2,3 Lenkung*

⊕ Der Astra reagiert bereits auch kleine Lenkwinkel. 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 11,5 m für diese Klasse groß aus.

1,5 Bremse

Bei einer Notbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der neue Astra durchschnittlich 35 m (Mittel aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Reifen Bridgestone Turanza ER300 der Größe 215/50 R17 91V). 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.

2,2 SICHERHEIT

2,3 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.

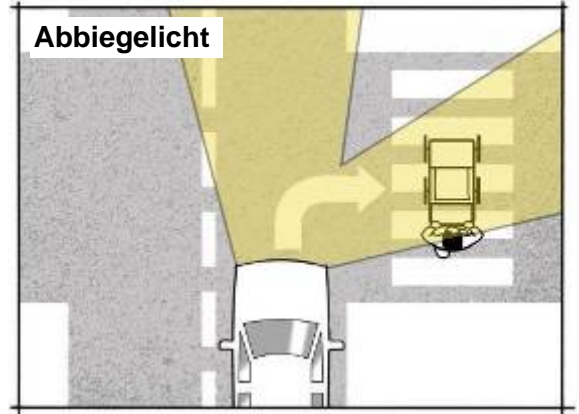
⊖ Ist der Warnblinker aktiviert, so ist die Funktion des Blinkers unterbunden, was die Fahrtrichtungsanzeige beim Abschleppen unnötig erschwert.

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. 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 aufbringen.

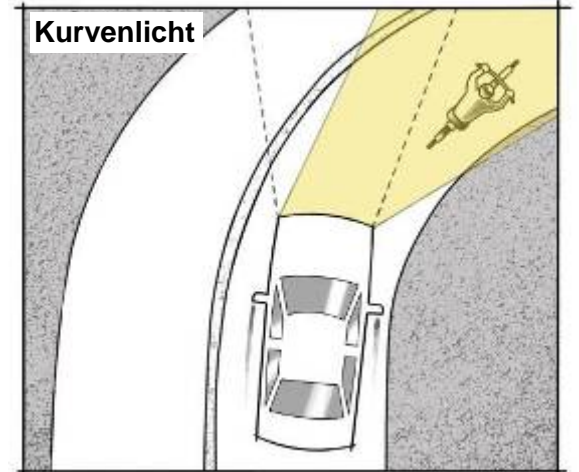
⊖ Auf der Rückbank bieten die Kopfstützen nur Personen bis zu einer Größe von 1,60 m guten Schutz - das reicht nicht. Immerhin ist der Abstand zwischen Kopf- und Kopfstütze nicht zu groß. Für den Verbandskasten fehlt ein definierter Halter, der auch bei beladenem Kofferraum erreicht werden kann.

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.

Verkehrszeichenerkennung



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.

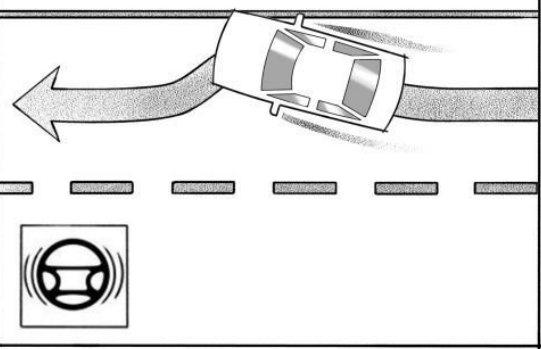
1,8 Kindersicherheit

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 serienmäßig mit dem Schlüssel deaktivieren, dann sind dort auch rückwärtsgerichtete Babyschalen erlaubt. Die Fensterheber verfügen über einen zuverlässig funktionierenden Einklemmschutz. Auf den hinteren Plätzen sind laut Hersteller Kindersitze für alle Altersklassen erlaubt.

- Auf dem Beifahrerplatz dürfen laut Hersteller nicht alle Kindersitze befestigt werden. Die Gurtschlösser der Rücksitzbank sind nicht verwechslungssicher. Für das Isofix-System ist die Verwendung von Einsteckhilfen notwendig.

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.

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.

2,0 UMWELT/ECOTEST

2,5 Verbrauch/CO2*

+ Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch des Astra, mit dem LPG-Gas betriebenen 1,4 l-Turbo, liegt bei 8 l/100 km. Damit verbunden ist ein CO₂-Ausstoß von 142 g pro Kilometer. Das reicht im EcoTest für 35 Punkte. Innerorts benötigt der Astra 10,6 l, außerorts 6,9 l und auf der Autobahn 8,4 l Autogas pro 100 km.

1,4 Schadstoffe

+ Die Schadstoffanteile im Abgas sind gering. Der Astra erhält deswegen 46 von 50 möglichen Punkten im EcoTest. Zusammen mit den CO₂-Punkten erreicht der Astra insgesamt 81 Punkte und damit vier von fünf möglichen Sternen im ADAC EcoTest.

3,4 AUTOKOSTEN

2,6 Betriebskosten*

Die Betriebskosten werden hauptsächlich aus den Kraftstoffkosten ermittelt. Ein mit LPG betriebener Otto-Motor verbraucht deutlich mehr Kraftstoff als ein vergleichbarer Benziner. Dadurch liegen die Betriebskosten, trotz dem günstigen LPG-Preis, nur im Mittelfeld.

5,0 Werkstatt- / Reifenkosten*

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

3,9 Wertstabilität*

Richtig durchgesetzt haben sich LPG-Fahrzeuge auf dem deutschen Markt noch nicht. Das Tankstellen-Netz ist noch dünn. Außerdem rückt beim Astra ein Modellwechsel näher. Deshalb wird ihm im vierjährigen Kalkulationszeitraum ein nur durchschnittlicher Restwertverlauf prognostiziert.

3,7 Kosten für Anschaffung*

Der Astra 1.4 LPG ecoFlex Innovation steht zum Zeitpunkt der Testveröffentlichung mit einem Grundpreis von 26.350 € 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.

2,3 Fixkosten*

- + Für die KFZ-Steuer werden jährlich nur 66 Euro fällig.
- Die KFZ-Haftpflichtversicherung ist relativ teuer.

3,2 Monatliche Gesamtkosten*

Mit den monatlichen Gesamtkosten liegt der Astra im Mittelfeld, daran können auch die niedrigen Fixkosten nichts ändern. Sowohl die Kosten für den Betrieb als auch der tatsächlich Wertverlust sind durchschnittlich.

DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder G	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	1364 ccm
Leistung	103 kW (140 PS)
bei	4900 U/min
Maximales Drehmoment	200 Nm
bei	1850 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	215/50R17
Reifengröße (Testwagen)	215/50R17V
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,5/11,4 m
Höchstgeschwindigkeit	200 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	10,8 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2. + 3. Gang)	6,0 s
Bremsweg aus 100 km/h	35,3 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	7,9 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Flüssiggas)	8,0 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	10,6/ 6,9/ 8,4 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe/Test	129g/km / 142g/km
Innengeräusch 130km/h	68,0dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4419/1814/1510 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	2015 mm
Leergewicht/Zuladung	1515 kg/490 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	205 l/545 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	730 kg/1200 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	39,2 l
Reichweite	490 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte **fett**

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	102 Euro
Monatliche Werkstattkosten	71 Euro
Monatliche Fixkosten	76 Euro
Monatlicher Wertverlust	338 Euro
Monatliche Gesamtkosten	587 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18/18/19
Grundpreis	26.350 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 2012 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Umwelt und Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.05.2012 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.05.2012 gültigen Steuergesetzgebung.

Weitere Autotests finden Sie unter www.adac.de/autotest

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbiegelycht	Serie
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
elektronische Dämpferkontrolle (FlexRide)	980 Euro
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) (nicht für LPG)	nicht erhältlich
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	Serie
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem	750 Euro ^o
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	695 Euro
Außenspiegel, elektrisch einstellbar	Serie
Lackierung Metallic	530 Euro ^o
Schiebe-Hubdach	915 Euro
Tagfahrlicht	Serie

^o im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

2,2

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

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte klassenbezogen