



Opel Astra 1.4 Turbo ecoFlex Start&Stop Edition

Fünftüriges Schräghecklimousine der unteren Mittelklasse (88 kW / 120 PS)



Opel hat dem Astra eine Erfrischungs-Kur gegönnt. Den Wagen zieren nun neue Frontscheinwerfer und auch der Stoßfänger wurde überarbeitet. Die flache Dachlinie am Heck soll das dynamische Erscheinungsbild der Schräghecklimousine bekräftigen, das Platzangebot im Fond aber nicht einschränken. Das ist Opel gut gelungen, sowohl vorn als auch hinten sind die Platzverhältnisse ordentlich. Die optionalen Ergonomiesitze vorn (Gütesiegel Aktion Gesunder Rücken e. V.) lassen sich gut unterschiedlichen Staturen anpassen und bieten einen guten Komfort. Die Fahrleistungen des aufgeladenen 1.4-l-Ottomotors sind zufriedenstellend und reichen für den Alltagsgebrauch völlig aus. Allerdings könnte der Durchschnittsverbrauch von 5,9 Liter auf 100 Kilometer im ADAC EcoTest geringer ausfallen. Bei der Sicherheitsausstattung bietet der Opel eine Reihe an Assistenzsystemen an: Eine Kollisionswarnung, ein Spurverlassenswarner oder eine Verkehrszeichenerkennung sind optional erhältlich. Ebenfalls gegen Aufpreis gibt es das gute Bi-Xenon-Licht mit adaptiver Lichtverteilung. Der Einstiegspreis von 21.640 Euro geht in Ordnung, kann aber durch viele sinnvolle Optionen stark nach oben getrieben werden. **Karosserievarianten:** Kombi (Sports Tourer), Dreitürer. **Konkurrenten:** u. a.: Alfa Romeo Giulietta, Audi A3, BMW 1er, Citroen C4, Ford Focus, Honda Civic, KIA cee'd, Seat Leon, VW Golf.

+ gutes Platzangebot vorn, hervorragendes Lichtsystem, sicheres Fahrverhalten, hoher Sicherheitsstandard

- mäßige Rundumsicht, großer Wendekreis

ADAC-URTEIL

2,2 AUTOTEST

3,6 AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

2,6 Familie

3,2 Stadtverkehr

2,9 Senioren

2,1 Langstrecke

2,9 Transport

2,8 Fahrspaß

2,9 Preis/Leistung

Stand: Mai 2013
Text: Martin Brand

+ Verarbeitung und Finish der Karosserie hinterlassen einen guten Eindruck. Die Anbauteile sind ordentlich eingepasst und die Spaltmaße sind schmal. Die Türausschnitte zeigen sich gut gegen eindringenden Schmutz von außen abgedichtet, Lackschutzleisten gibt es aber nicht. Auch der Innenraum wirkt solide verarbeitet, Chrom- und Alu-Applikationen werten das Interieur optisch auf. Die Materialqualität geht in Ordnung, teilweise sind die Armaturen geschäumt. Die Tankklappe ist in die Zentralverriegelung einbezogen. Zudem besitzt der Astra einen Fehlbetankungsschutz, so dass ein Befüllen mit falschem Kraftstoff nicht möglich ist.

- Stoßleisten an den Fahrzeugflanken, die vor fremden Autotüren in engen Parklücken schützen würden, gibt es nicht. Doch auch die Stoßfänger zeigen sich ungeschützt. Am Heck ist zwar der untere Teil unlackiert, besitzt aber keinerlei Schutzwirkung. Die Motorhaube wird nur über einen Haltestab offen gehalten.

Bei der Alltagstauglichkeit landet der Astra im guten Klassenmittelfeld. Er bietet vier vollwertige Sitzplätze und einen schmalen Mittelsitz, der sich jedoch eher für Kurzstrecken eignet. Die maximale Zuladung ist mit 485 kg durchschnittlich und auf dem Dach dürfen Lasten bis 75 kg transportiert werden. Die gebremste Anhängelast geht mit 1300 kg (ungebremst 680 kg) in Ordnung.

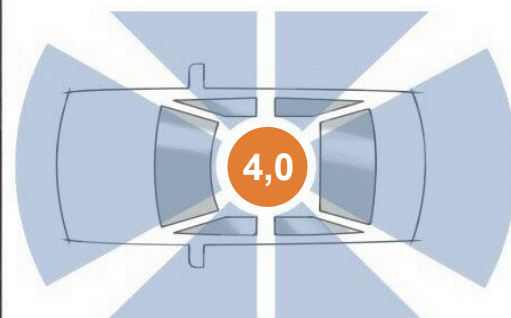
+ Mit einer Tankfüllung (56 l) lassen sich Reichweiten bis rund 950 Kilometer realisieren.

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

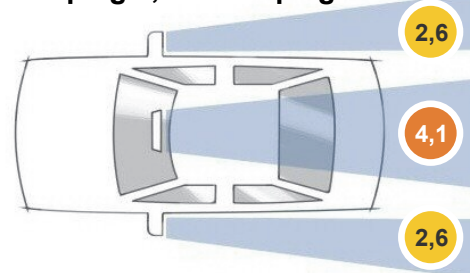
Die Karosserie-Übersichtlichkeit ist zufriedenstellend, lässt sich aber besonders nach hinten nicht so gut abschätzen. Beim Rangieren helfen serienmäßige Parksensoren am Heck. Die Sitzposition des Fahrers ist durchschnittlich, so dass dieser das Verkehrsgeschehen befriedigend überblicken kann. Tief hinter dem Fahrzeug liegende Hindernisse lassen sich aufgrund der hohen Heckscheibenkante schlecht lokalisieren.

+ Hindernisse im vorderen Fahrzeugnahbereich lassen sich gut erkennen. Der Astra hat ab Werk Tagfahrlicht, dadurch wird man auch untertags von anderen Verkehrsteilnehmern besser wahrgenommen. Optional kann für den Astra helles Bi-Xenonlicht, mit Abbiege- und Kurvenlichtfunktion geordert werden. Darüber hinaus wird die Lichtverteilung entsprechend der Fahrsituation (Stadt; Landstraße; Autobahn) angepasst.

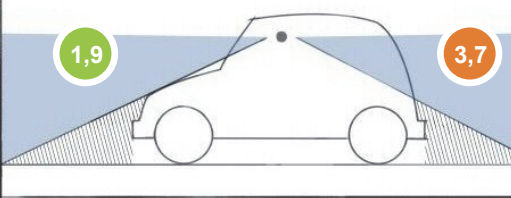
Rundumsicht



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.

Zudem wird auch das Fernlicht sensorgesteuert. Die Außenspiegel sind recht groß. Der Linke besitzt einen asphärischen Bereich, wodurch sich der tote Winkel besser einsehen lässt. Bei störendem Scheinwerferlicht anderer Verkehrsteilnehmer blendet der Innenspiegel automatisch ab. Die Scheibenwischer vorn wischen vom unteren Scheibenrand nach außen zu den A-Säulen, typisch bei Vans - damit kann der Astra einen sehr großen Bereich seiner Scheibe trocken wischen.

⊖ Bei der ADAC Rundumsichtmessung schneidet der Astra nur mäßig ab, vor allem die sehr breiten C-Säulen schränken die Sicht nach schräg hinten stark ein. Die nahezu vollständig versenkbaren Kopfstützen behindern jedoch nicht zusätzlich. Der Innenspiegel liefert nur ein sehr kleines Sichtfeld nach hinten.



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

2,8 Ein-/Ausstieg

Das Ein- und Aussteigen fällt vorn zufriedenstellend aus und auch hinten gelangt man recht bequem ins Fahrzeug. Hier schränken die Radläufe den Zustiegsbereich jedoch etwas ein.

⊕ Mit der serienmäßigen Funkfernbedienung kann die Zentralverriegelung gesteuert werden, zudem lassen sich damit die seitlichen Fenster öffnen und schließen. Leider sind die Tasten eher klein und gleichförmig, auch die Piktogramme darauf können kaum unterschieden werden. Die Türschweller liegen nicht zu hoch und die Tür rasterungen sind kräftig dimensioniert, dadurch werden die Türen auch an Steigungen zuverlässig gehalten. Es gibt für alle Außensitzenden Haltegriffe am Dachhimmel. Nach dem Verlassen des Fahrzeugs können die Scheinwerfer noch für eine gewisse Zeit aktiviert werden um das Fahrzeugumfeld auszuleuchten.

⊖ Große Personen müssen auf ihren Kopf achten, da dieser leicht am Türausschnitt gestoßen werden kann. Der Astra kann auch bei geöffneten Türen verriegelt werden, wodurch die Gefahr des Aussperrens gegeben ist.

2,9 Kofferraum-Volumen*

Das Kofferraum-Volumen fällt im Klassenvergleich durchschnittlich aus. Üblicherweise fasst das Ladeabteil bis zur Hutablage 335 l, ohne Hutablage sind es 425 l. Legt man die Rücksitzlehne um, können bis zur Fensterkante 675 l und dachhoch 1070 l verstaut werden. Dann passen bis zu sieben handelsübliche Getränkekisten hinein.



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

3,0 Kofferraum-Zugänglichkeit

⊕ Die Kofferraumklappe lässt sich leicht anheben und schließen, dafür gibt es links und rechts in der Innenverkleidung praktische Griffmulden. Die Klappe schwingt weit auf und bietet Personen bis etwa 1,85 m genügend Platz darunter. Die Kofferraumöffnung ist recht groß und das Kofferraumformat zweckmäßig. Aufgrund der geringen Kofferraumtiefe lassen sich bei der Rückbank liegende Gegenstände gut erreichen.

– Die äußere Ladekante liegt mit rund 72 cm zu hoch über der Fahrbahn. Doch auch zum Ausladen muss das Gepäck weit angehoben werden, die Ladekante befindet sich 20 cm über dem Kofferraumboden. Bei vorgeklappten Sitzlehnen entsteht eine Stufe und der Boden steigt nach vorn leicht an. Die Kofferraumbeleuchtung ist eher schwach. Große Personen müssen auf den Kopf achten, da dieser an der harten Kofferraumabdeckung (oder dem Schloss) gestoßen werden kann.

2,9 Kofferraum-Variabilität

+ Die klappbare Rücksitzlehne ist asymmetrisch geteilt, die Sitzfläche lässt sich nicht hochklappen. Der Klappmechanismus ist einfach zu bedienen. Zur Ladungssicherung gibt es stabile Ösen.

– Ablagemöglichkeiten für kleine Utensilien sind kaum vorhanden. Es gibt lediglich ein kleines Fach unter dem Kofferraumboden. 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 (nicht im Testwagen).

2,0 INNENRAUM

2,0 Bedienung

+ Die Bedienung des neuen Astra erfordert eine gewisse Eingewöhnung, weil die Ergonomie an vielen Stellen dem Design untergeordnet wurde. Nach entsprechender Eingewöhnung kommt man gut zurecht. Das Lenkrad kann in Höhe und Weite eingestellt werden. Günstig liegen auch die Pedale und der Schalthebel. Die Vordersitze sind höheneinstellbar, der Fahrersitz lässt sich auch in der Neigung justieren. Deren Einstellung klappt gut, die Lehnenfixierung wird aber über einen Hebel gelöst, so dass die Lehne bei Unachtsamkeit nach hinten 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 (inkl. Fernlicht) 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. Die Geschwindigkeitsregelanlage wird am Lenkrad aktiviert. Mit der serienmäßigen Klimaautomatik steht auch eine automatische Umluftkontrolle zur Verfügung. Die Heckscheibenheizung schaltet sich automatisch 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 eine Antippautomatik (herunter und hoch) sowie über einen zuverlässigen Einklemmschutz, die Außenspiegel kann man ebenfalls elektrisch einstellen - der Schalter für die Spiegeleinstellung liegt nicht optimal. Das Angebot an Ablagen ist vorn und hinten gut. In die vorderen Türablagen passen auch 1,5-l-Flaschen. Das Handschuhfach ist nicht sehr groß, aber auch bei ausgeschalteter Zündung beleuchtet.

– Das Audio-/Navigations-Bedienteil ist unübersichtlich und besitzt viele gleich wirkende Tasten.



Verarbeitung und Funktionalität geben wenig Anlass zur Kritik.

1,4 Raumangebot vorne*

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

2,7 Raumangebot hinten*

⊕ Sind die Vordersitze für 1,85 m große Personen eingestellt, können hinten knapp 1,90 m große Passagiere noch gut sitzen. Für drei Erwachsene nebeneinander wird es aber eng. Die Innenbreite ist im Klassenvergleich durchschnittlich. 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

Für den Astra werden keine Sitzvarianten angeboten, daher schneidet er hier nur ausreichend ab.

2,1 KOMFORT

2,0 Federung

⊕ Der Testwagen war mit dem optionalen FlexRide Sicherheitsfahrwerk ausgestattet. Dieses beinhaltet eine elektronische Stoßdämpferregelung und drei wählbare Fahrwerkseinstellungen: Standard, Sport, Tour. Die Feder-/Dämpferabstimmung zeigt sich ausgewogen. Die komfortabelste Abstimmung bietet der Tour-Modus. Hier werden lange sowie kurze Bodenwellen ordentlich absorbiert und auch Einzelhindernisse dringen nur wenig bis zu den Insassen durch. Eine Stuckerneigung ist kaum wahrnehmbar. Raue Fahrbahnbeläge, Querfugen oder auch Kopfsteinpflaster werden nicht zu stark wahrgenommen. Allerdings schwingt die Karosserie etwas mehr nach als in den anderen Moden. Im Sport-Modus spricht die Federung straffer an, Einzelhindernisse und Querfugen dringen deutlicher in den Innenraum, dafür zeigen sich Seitenneigungen und Vertikalschwingungen gut gedämpft. Der Standard-Modus stellt einen guten Kompromiss dar. Insgesamt kann sowohl ein guter Langsamfahrkomfort als auch eine gute Langstreckentauglichkeit attestiert werden.

1,9 Sitze

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

⊕ Im Testwagen waren vorn die optionalen Ergonomiesitze mit dem Gütesiegel AGR (Aktion Gesunder Rücken e. V.) verbaut. Beide Sitze lassen sich sowohl in der Höhe als auch in der Neigung einstellen und bieten damit Personen unterschiedlicher Statur eine angenehme Sitzposition. Darüber hinaus besitzen beide Vordersitze eine in der Höhe und Intensität einstellbare Lordosenstütze. Sitzflächen und -lehnen sind gut konturiert, der Seitenhalt in Kurven ist gut. Zudem sind die Lehnen hoch und bieten eine gute Rückenunterstützung. Der Fahrer kann seinen linken Fuß fest abstützen. Die Atmungsaktivität der Sitzpolster geht in Ordnung.

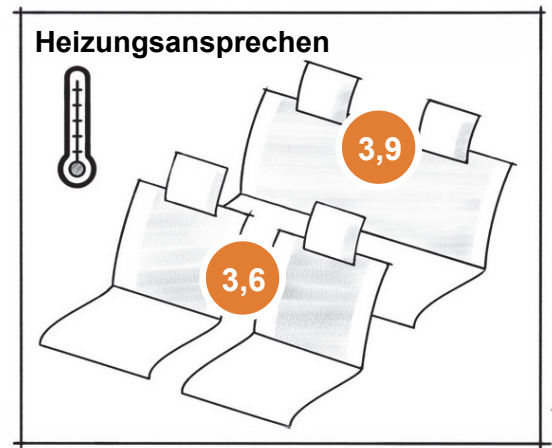
2,0 Innengeräusch

⊕ Der gemessene Geräuschpegel beträgt bei 130 km/h niedrige 67,3 dB(A). Das Aggregat besitzt ein raues Arbeitsprinzip und ist dadurch dauerhaft im Innenraum gegenwärtig - zu unangenehm wird es aber nicht. Fahr- und Windgeräusche halten sich meist im Hintergrund, letztere sind bei höheren Geschwindigkeiten allerdings ausgeprägter.

2,7 Klimatisierung

Die Luftverteilung der Klimaanlage erfolgt für Fahrer und Beifahrer gemeinsam, die Austrittsbereiche können aber einzeln gewählt werden. Die Heizung spricht beim ADAC Heizungstest auf allen Plätzen nur durchschnittlich an.

⊕ Der Astra ist mit einer Zwei-Zonen-Klimaautomatik mit einer automatischen Umluftsteuerung und einem Aktivkohlefilter ausgestattet. Die Temperatur kann für Fahrer und Beifahrer separat eingestellt werden.



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

2,4 MOTOR/ANTRIEB

3,0 Fahrleistungen*

Der Astra 1.4 Turbo ecoFlex weist eine Maximalleistung von 120 PS auf und besitzt ein maximales Drehmoment von 200 Nm (bei 1850 U/min). Damit kann er bei den Fahrleistungen ein durchschnittliches Ergebnis einfahren. Im vierten und fünften Gang sind die Elastizitätswerte des Motors durchschnittlich. Der simulierte Überholvorgang (Beschleunigung von 60 auf 100 km/h) wird nach zufriedenstellenden 6,7 Sekunden beendet.

⊖ Im sechsten Gang sind die Elastizitätswerte des Aggregats nicht mehr gut.

2,2

Laufkultur

⊕ Die Laufkultur des kleinen Vierzylinders geht in Ordnung, wenn das Aggregat insgesamt ein raues Arbeitsprinzip aufweist. Vibrationen werden im Innenraum kaum wahrgenommen. Störfrequenzen sind über einen weiten Drehzahlbereich nicht vorhanden. Mit steigenden Drehzahlen ist jedoch ein Dröhnen zu vernehmen.

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 präzise 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 ist damit weitgehend ausgeschlossen. Eine Schaltempfehlung unterstützt den Fahrer bei einer ökonomischen Fahrweise. Die Kupplung lässt sich ordentlich dosieren und Anfahren an Steigungen wird durch die Berganfahrhilfe erleichtert.

2,3

Getriebeabstufung

⊕ Das Sechsgang-Getriebe ist insgesamt ordentlich abgestuft, es entstehen keine zu großen Drehzahlsprünge beim Schalten. Die Gesamtübersetzung ist zugunsten des Verbrauchs recht lang, im größten Gang dreht der Motor bei Autobahnrichtgeschwindigkeit mit 2800 Touren. Allerdings fehlen dem Aggregat bei höheren Geschwindigkeiten Zugkraftreserven, so dass schon an kleinen Steigungen runter geschaltet werden muss, wenn man die Geschwindigkeit halten möchte.

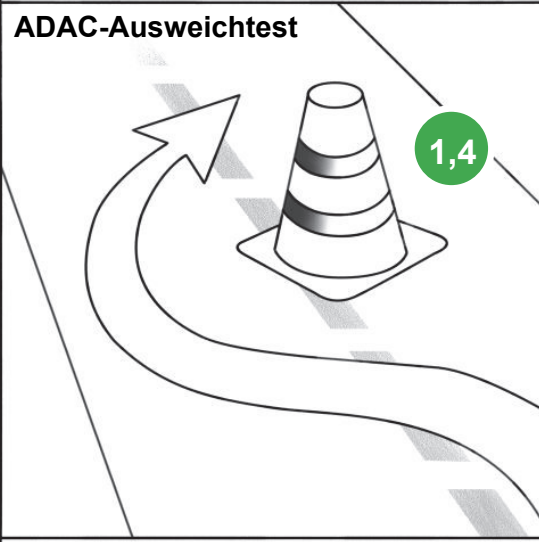
2,2

FAHREIGENSCHAFTEN

1,7

Fahrstabilität

⊕ Der Astra reagiert spontan auf Lenkimpulse und verhält sich bei jedem Tempo richtungsstabil, wenn er auch bei Bodenwellen in Kurven leicht versetzt wird. Längsrillen und Fahrbahnverwerfungen beeindrucken ihn wenig, eine Seitenwindempfindlichkeit ist nicht gegeben. Beim ADAC Ausweichtest zeigt sich der Astra sehr agil, er lässt sich weitgehend neutral durch den Parcours manövrieren. Bei hohen Geschwindigkeiten tendiert er zu leichtem Untersteuern - das überfordert auch ungeübte Fahrer nicht. 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 Fahrverhalten unkritisch. Wenn die Fahrbahn weniger griffig ist, greift die elektronische Stabilitätskontrolle effektiv ein und bremst durchdrehende Räder ab.



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.

2,7 Lenkung*

⊕ Der Astra reagiert bereits bei kleinen Lenkwinkeln spontan. Die Lenkung erweist sich als präzise und 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.

2,3 Bremse

Die Bremse spricht spontan an und erweist sich als standfest. Bei einer Notbremsung von Tempo 100 bis zum Stillstand benötigt der Astra durchschnittlich 37,2 m (Mittel aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Reifen: Bridgestone Turanza ER300; Größe: 215/50 R17 91W).

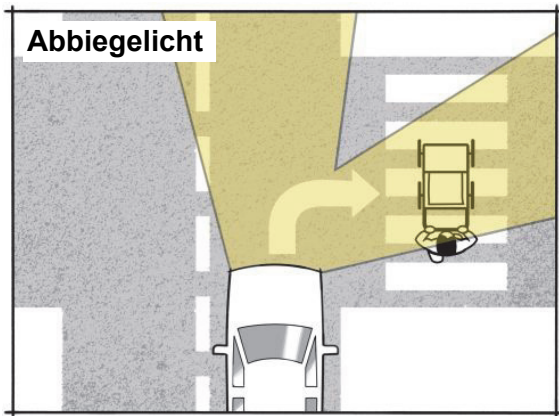
2,1 SICHERHEIT

1,9 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Der Astra ist serienmäßig mit ABS, dem elektronischen Stabilitätsprogramm ESP und einem Bremsassistenten ausgestattet. Letzterer hilft dem Fahrer bei Gefahrenbremsungen das volle Potenzial der Bremse zu nutzen. Bei Notbremsungen wird der rückwärtige Verkehr durch schnell blinkende Bremslichter gewarnt. Unbeabsichtigtes Anfahren beim Anlassen des Motors ist nicht möglich, da sich dieser nur bei betätigter Kupplung starten lässt. Gegen Aufpreis gibt es ein direkt arbeitendes Reifendruckkontrollsystem. Ebenso aufpreispflichtig ist das sehr gute Lichtsystem AFL+. Es beinhaltet Bi-Xenonlicht mit Kurven- und Abbiegelichtfunktion sowie einen Fernlichtassistenten. Das AFL+ sorgt für eine variable Lichtverteilung (Stadt; Landstraße; Autobahn). Optional kann die Frontkamera erworben werden. Dann ist der Astra mit einem Kollisionswarner, einer Verkehrszeichen-Erkennung (Tempolimit, Überholverbot) und einem Spurverlassenswarner ausgestattet. Ein Toter-Winkel-Warner ist ebenfalls optional erhältlich.

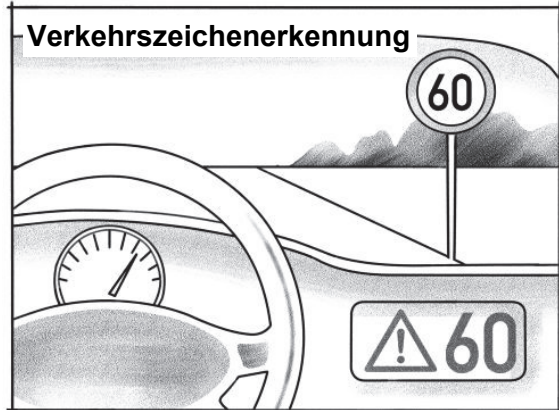
⊖ Ist der Warnblinker aktiviert, ist die Funktion des Blinkers unterbunden, was die Fahrtrichtungsanzeige beim Abschleppen unnötig erschwert.

Abbiegelicht



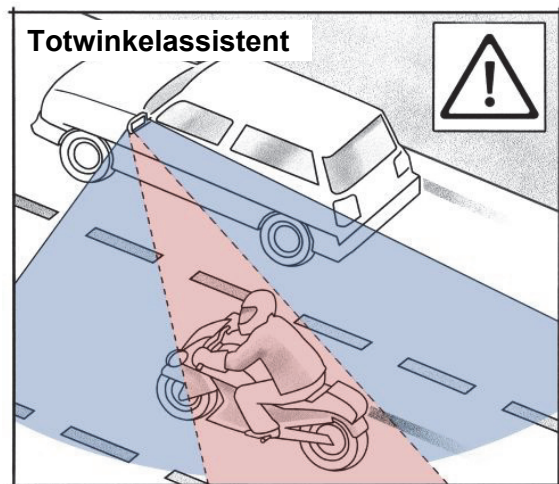
Zusätzliche Lampen (oder angepasste Nebelscheinwerfer) leuchten im Stadtverkehr beim Abbiegen die betreffende Seite besser aus. So wird das Risiko, an Kreuzungen und Einmündungen Fußgänger zu übersehen, erheblich vermindert.

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.

Totwinkelassistent



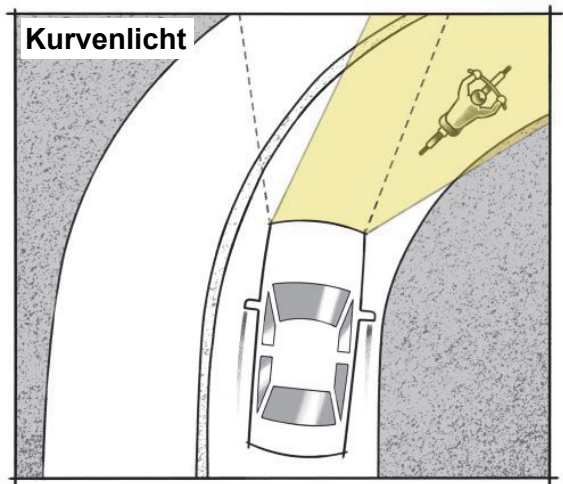
Mit Hilfe von Radarsensoren wird das seitliche Umfeld überwacht. Beabsichtigt der Fahrer, die Fahrspur zu wechseln, während sich Fahrzeuge im toten Winkel befinden, erfolgt eine optische Warnung.

1,9

Passive Sicherheit - Insassen

+ Beim Crashtest nach EuroNCAP-Norm erreicht der Astra mit einem Erfüllungsgrad von 95 % ein sehr gutes Ergebnis beim Insassenschutz. 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 im Falle eines Unfalls hohe Zugkraft aufbringen.

- Auf der Rückbank bieten die Kopfstützen nur Personen bis zu einer Größe von knapp 1,60 m guten Schutz - das reicht nicht. Immerhin ist der Abstand zwischen Kopf- und Kopfstütze nicht zu groß. Im Fond werden die Passagiere nicht ermahnt sich anzuschnallen.



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

1,9

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 84 Prozent der möglichen Punkte bei der 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. 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.

3,3

Fußgängerschutz

Am Fußgängerschutz sollte Opel noch arbeiten, beim Crashtest nach EuroNCAP-Norm kann er nur ein zufriedenstellendes Ergebnis mit 46 Prozent der möglichen Punkte erreichen. Der vordere Stoßfänger birgt zwar nur eine geringe Verletzungsgefahr für Fußgänger, die vordere und hintere Kante der Motorhaube müssten aber entschärft werden.

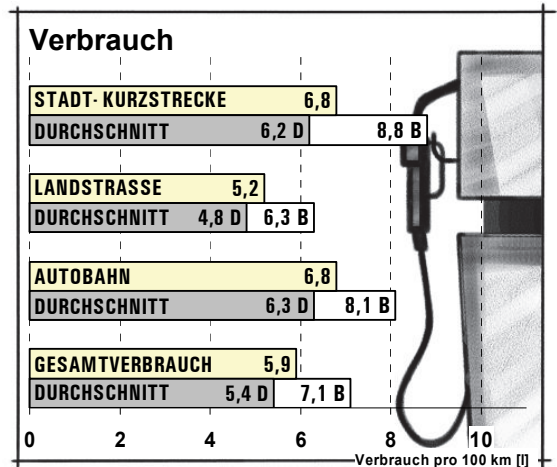
2,3 UMWELT/ECOTEST

3,1 Verbrauch/CO2*

Beim ADAC EcoTest wurde ein CO₂-Ausstoß von 161 g/km ermittelt - das entspricht 29 Punkten. Aus der Messung resultiert ein Durchschnittsverbrauch von 5,9 Liter auf 100 Kilometer. Dieser setzt sich aus 6,8 l/100 km innerorts, 5,2 l/100 km außerorts und 6,8 l/100 km im Autobahnzyklus zusammen.

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 75 Punkte und damit vier von fünf möglichen Sternen im ADAC EcoTest.



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

3,6 AUTOKOSTEN

4,1 Betriebskosten*

⊖ Die Betriebskosten ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff, was in diesem Falle zu einer ausreichenden Bewertung führt.

4,5 Werkstatt- / Reifenkosten*

Alle 30.000 km oder alle 12 Monate ist ein kleiner - alle 60.000 km oder zwei Jahre ein großen Service fällig. Der 1.4-Liter Ottomotor besitzt eine Steuerkette, die einen oftmals teuren Zahnriemenwechsel überflüssig macht.

⊕ Opel gewährt eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.

⊖ Während das 30.000 km Service-Intervall für den Vielfahrer in Ordnung ist, wirkt sich der jährliche Abstand zwischen den einzelnen Inspektionen vor allem für den Normal- und Wenigfahrer durch häufigere Werkstattaufenthalte und somit höher anfallenden Kosten negativ aus. Durch die üppige Bereifung ist mit hohen Kosten für den Reifenersatz zu rechnen.

3,8 Wertstabilität*

Dem Astra wird für den vierjährigen Berechnungszeitraum nur ein ausreichender Restwertverlauf prognostiziert.

3,3 Kosten für Anschaffung*

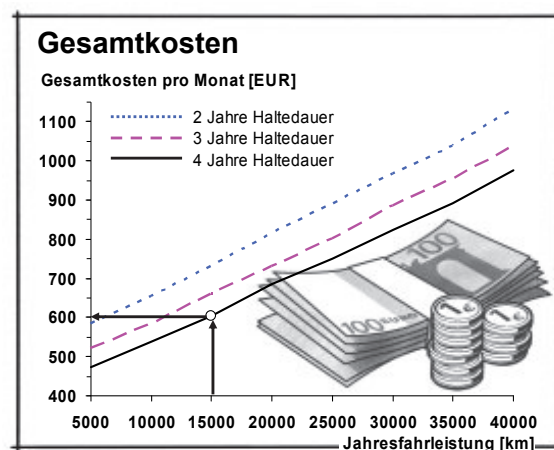
Bei den Anschaffungskosten landet der Astra 1.4 Turbo ecoFlex Edition mit einem Grundpreis von 21.640 Euro im Klassenmittelfeld. Die serienmäßige Ausstattung ist durchschnittlich, so dass nach dem ADAC Ausstattungskorb weitere 1.300 Euro aufgewendet werden müssen, damit alle klassenüblichen Ausstattungsdetails an Bord sind.

3,9 Fixkosten*

Während die jährliche KFZ-Steuer mit 66 Euro günstig ausfällt, sind die Versicherungseinstufungen ungünstig. Besonders die Haftpflicht und die Vollkaskoversicherung schlagen stark zu Buche (KH:18; TK: 17; VK: 22).

3,2 Monatliche Gesamtkosten*

Mit den monatlichen Gesamtkosten in Höhe von 601 Euro liegt der Astra im Mittelfeld. Die einzelnen Kostenkapitel sind durchschnittlich, so dass auch hier kein besseres Ergebnis zu erwarten war.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 604 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

DIE MOTORVARIANTEN (BENZINER)

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.4	1.4	1.6	1.4 Turbo	1.4 Turbo	1.6 SIDI Turbo ecoFlex Start&Stop
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1398	4/1398	4/1598	4/1364	4/1364	4/1598
Leistung [kW (PS)]	64 (87)	74 (100)	85 (115)	88 (120)	103 (140)	125 (170)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	130/4000	130/4000	155/4000	200/1850	200/1850	260/1650
0-100 km/h[s]	15,1	13,9	11,7	11,0	9,8	8,7
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	168	178	188	192	202	220
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller [l]	5,5 S	5,5 S	6,6 S	5,9 S	5,9 S	5,9 S
CO2 [g/km]	129	129	154	138	138	139
Versicherungsklassen KH/VK/TK	20/22/17	20/22/17	18/22/17	18/22/17	18/22/19	14/22/22
Steuer pro Jahr [Euro]	66	66	120	84	84	90
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	571	580	620	606	617	645
Preis [Euro]	16.770	17.770	19.270	19.970	20.470	23.385

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 Otto	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	1364 ccm
Leistung	88 kW (120 PS)
bei	4200 U/min
Maximales Drehmoment	200 Nm
bei	1850 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	215/50R17
Reifengröße (Testwagen)	215/50R17W
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,9/11,85 m
Höchstgeschwindigkeit	192 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	11,0 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2. + 3. Gang)	6,7 s
Bremsweg aus 100 km/h	37,2 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	5,5 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	5,9 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	6,8/5,2/6,8 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe	129 g/km
CO ₂ -Ausstoß Test(*WTW)	161 g/km
Innengeräusch 130km/h	67,3 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4419/1814/1510 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	2020 mm
Leergewicht/Zuladung	1460 kg/485 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	335 l/675 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	680 kg/1300 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	56 l
Reichweite	945 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre
ADAC-Testwerte fett	

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	135 Euro
Monatliche Werkstattkosten	68 Euro
Monatliche Fixkosten	111 Euro
Monatlicher Wertverlust	290 Euro
Monatliche Gesamtkosten	604 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18/22/17
Grundpreis	21.640 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 2013 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 01.03.2013 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.05.2012 gültigen Steuergesetzgebung.

*WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO₂-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO₂-Emissionen auch die CO₂-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich.

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

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbiegelycht (AFL + Paket)	1.250 Euro°
Abstandsregelung, elektronisch	800 Euro
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht (AFL + Paket)	1.250 Euro°
Parkenassistent	nicht erhältlich
Regen- und Lichtsensor (Sicht-Paket)	200 Euro°
Reifendruckkontrolle	210 Euro
Spurassistent (Frontkamera-Paket)	700 Euro°
Totwinkelassistent	850 Euro
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Verkehrsschilderkennung (Frontkamera-Paket)	700 Euro°
Xenonlicht (AFL + Paket)	1.250 Euro°

INNEN

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

AUSSEN

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

° im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

2,2

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

AUTOKOSTEN

3,6

Betriebskosten*	4,1
Werkstatt- / Reifenkosten*	4,5
Wertstabilität*	3,8
Kosten für Anschaffung*	3,3
Fixkosten*	3,9
Monatliche Gesamtkosten*	3,2

¹ ohne Wirtschaftlichkeit * Werte klassenbezogen