



## Opel Astra Sports Tourer 1.7 CDTI ecoFlex 105g Start&Stop Innovation

Fünftürige Kombilimousine der unteren Mittelklasse (96 kW / 130 PS)

Der Astra J ist mittlerweile ein vertrauter Zeitgenosse auf den Straßen. Er hat bereits ein Facelift hinter sich und ist dadurch gereift. Der getestete Sports Tourer 1.7 CDTI ecoFlex mit Start-Stopp-System kann optional mit einem reduzierten CO<sub>2</sub>-Ausstoß von 105 g/km geordert werden. Und tatsächlich überzeugt er beim harten ADAC EcoTest mit niedrigem Verbrauch und dementsprechend gemäßigtem CO<sub>2</sub>-Ausstoß von 145 g/km. Optional gibt es den Astra mit innovativen Sicherheitssystemen wie z. B. Verkehrsschilderkennung, Spurverlassenswarner und adaptivem Fahrlicht. Das Design hat Charakter. Absolut lobenswert sind die optionalen Ergonomiestitze. In den 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 28.515 € Grundpreis ist der getestete Astra aber nicht gerade günstig. **Karosserievarianten:** Fünftürige Schräghecklimousine, Dreitürer (GTC). **Konkurrenten:** u.a.: Ford Focus Turnier, Peugeot 308 SW, Toyota Auris Touring Sports, VW Golf Variant.

**+** gutes Platzangebot vorn, präzises und gut abgestuftes Getriebe, großer Kofferraum, körpergerechte Sitze (optionaler Ergonomiestitz), hervorragendes serienmäßiges Lichtsystem, hoher Sicherheitsstandard

**-** hohe Werkstatt- und Reifenkosten, hoher Anschaffungspreis



### ADAC-URTEIL

2,2 AUTOTEST

3,6 AUTOKOSTEN

### Zielgruppencheck

2,1 Familie

3,3 Stadtverkehr

2,8 Senioren

2,0 Langstrecke

2,1 Transport

3,0 Fahrspaß

2,9 Preis/Leistung

Stand: August 2013  
Text: Stefan Giuliani

2,3

## KAROSSERIE/KOFFERRAUM

2,7

### Verarbeitung

Innen wie außen geht die Verarbeitung in Ordnung.

⊕ 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. 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; vorn ist eine kleine Schutzleiste am Schweller angebracht, die vor Kratzern schützt.

⊖ 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 somit sehr kratzempfindlich. Der Kraftstofftank kann versehentlich mit Ottokraftstoff befüllt werden, was teure Reparaturen zur Folge haben kann. Die Motorhaube wird mit einem simplen Haltestab offen gehalten - Gasfedern wären hier die elegantere Möglichkeit.

2,1

### Alltagstauglichkeit

Vor allem die hohe Reichweite erfreut im Kapitel Alltagstauglichkeit. Als maximale Zuladung sind 530 kg (inkl. Fahrer) erlaubt. Anhänger dürfen bis maximal 1.200 Kilogramm mitgeführt werden. Sind sie ungebremst, dann liegt die Grenze bei 750 kg.

⊕ Mit einer Tankfüllung kann der Astra über 1.200 Kilometer weit gefahren werden. Auf der stabilen Dachreling dürfen Lasten bis 100 Kilogramm befestigt werden. Im Innenraum sitzen vier Personen bequem, der hintere Mittelsitz ist allenfalls für kurze Strecken geeignet.

⊖ Bei einer Reifenpanne steht lediglich ein Reparatur-Set zur Verfügung, das reicht nur für kleine Beschädigungen. Wagenheber oder Radmutternschlüssel sind nicht an Bord. Gegen geringen Aufpreis gibt es aber sowohl ein Notrad als auch ein vollwertiges Reserverad.

2,3

### Sicht

Die Übersichtlichkeit der Karosserie ist zufriedenstellend, der Fahrer kann die Enden einigermaßen abschätzen. Hilfreich dabei sind die optischen und akustischen Parksensoren vorn und hinten, wie auch die Rückfahrkamera (alles optional). Bei der ADAC-Rundumsichtmessung schneidet der Astra nur mäßig ab, weil vor allem die sehr breiten D-Säulen die Sicht nach hinten deutlich einschränken, aber auch die B-Säulen fallen nicht zu schlank aus. Immerhin können die hinteren Kopfstützen fast vollständig versenkt werden und schränken damit die Sicht nach hinten kaum ein. Vor dem Fahrzeug können auch niedrige Hindernisse gut erkannt werden, hinten stört dabei die hohe Scheibenlinie. 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.



**Versenkbare Kopfstützen tragen zwar zur bessern Sicht nach schräg hinten bei, allerdings stören wiederum die breiten Dachsäulen.**

⊕ 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.

## 2,9 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. Ebenso dürften die hinteren Türen etwas weiter öffnen.

⊕ Mit der serienmäßigen Fernbedienung können die Zentralverriegelung gesteuert und die Fenster geöffnet und geschlossen werden. Leider sind die Tasten eher klein und gleichförmig und die Piktogramme darauf kaum zu unterscheiden. Für alle Außensitzenden sind Haltegriffe am Dachhimmel vorhanden. Nach den Aussteigen leuchten die Scheinwerfer noch für gewisse Zeit den Weg aus.

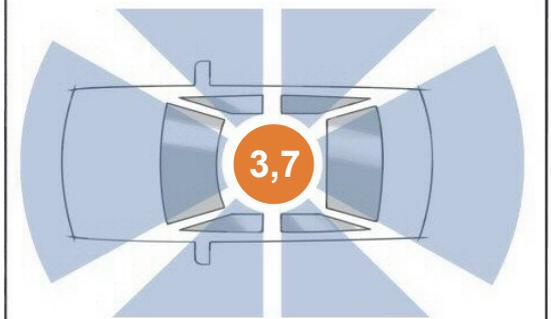
⊖ Auch bei geöffneten Türen kann das Fahrzeug verriegelt werden. Die Gefahr des Aussperrens ist somit groß.

## 1,7 Kofferraum-Volumen\*

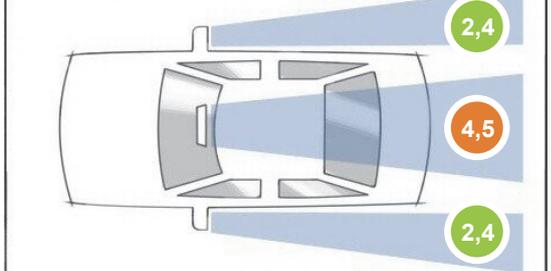
Das Volumen des Gepäckraums fällt sehr großzügig aus.

⊕ Der Kofferraum fasst im Normalfall 410 l. Hinter den Rücksitzlehnen lassen sich somit bis zu elf handelsübliche Getränkeboxen stapeln. Klappt man die Rückbank um, erweitert sich das Gepäckvolumen auf gute 795 l (gemessen bis Fensterunterkante). Stapelt man bis unter das Dach, so kann ein maximales Ladevolumen von über 1.300 Litern erreicht werden.

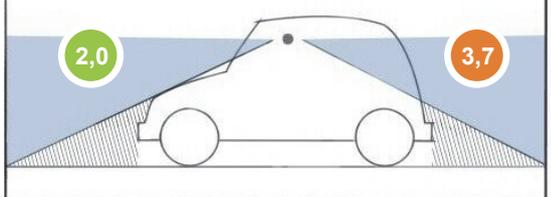
### Rundumsicht



### 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.



Mit 410 l Kofferraumvolumen stellt der Astra Sports Tourer ausreichend Platz für das Gepäck zur Verfügung. Die größten Konkurrenten wie z.B. VW Golf Variant (435 l) und Ford Focus Turnier (465 l), bieten hier nur unwesentlich mehr.

## 2,1 Kofferraum-Zugänglichkeit

Der Kofferraum ist praktisch aufgebaut und gut zugänglich.

- + Die Kofferraumklappe lässt sich leicht anheben und schließen, dafür gibt es links und rechts in der Innenverkleidung praktische Griffmulden. Die Klappe öffnet 1,88 m hoch und gibt eine große und vor allem hohe Ladeöffnung frei. Das Format des Kofferraums ist zweckmäßig, das Ladeabteil gut zugänglich. Die Ladekante liegt mit 62 Zentimetern in angenehmer Höhe. Der Kofferraumboden schließt bündig ab, wodurch beim Ausladen keine Kante überwunden werden muss.
- Bei vorgeklappten Sitzlehnen steigt der Boden nach vorne leicht an und eine kleine Stufe entsteht, die das Verschieben von Gepäck erschwert. Klappt man die Sichtflächen separat hoch, so können die Lehnen eben umgelegt werden. Die Kofferraumbeleuchtung ist eher schwach.

## 2,2 Kofferraum-Variabilität

Die klappbare Rücksitzlehne ist asymmetrisch geteilt. Die Sitzfläche lässt sich zusätzlich hochklappen, wodurch eine ebene Ladefläche entsteht.

- + Der Klappmechanismus ist einfach zu bedienen. Für die Ladungssicherung ist ein flexibles Ladungssicherungssystem vorhanden (Cargo Paket). Für kleine Gegenstände sind mehrere Fächer und Netze vorhanden. Zudem steht unter dem Kofferraumboden ein zusätzliches Fach mit 70 Liter Volumen zur Verfügung. Das optionale Trennnetz verhindert, dass Gepäckstücke beim Bremsen in den Fahrgastraum geschleudert werden.
- 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.

## 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 höheneinstellbar, zudem lässt sich die Sitzfläche in der Neigung justieren (optionale Ergonomiesitze Aktion Gesunder Rücken e.V.). 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. 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.



**Verarbeitung und Funktionalität geben wenig Anlass zur Kritik.**

Es lassen sich gleichzeitig unterschiedliche Strecken berechnen. Die Scheibenwischer und die Scheinwerfer werden serienmäßig 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 (auf- und abwärts) 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 Berganfahrassistent ist zusammen mit der elektrischen Handbremse unter dem Punkt Mittelarmlehne in der Ausstattungsliste versteckt. Das Angebot an Ablagen vorn ist gut. In die vorderen Türablagen passen auch 1,5-l-Flaschen. Hinten fehlen Becherhalter. Auch große Getränkeflaschen können nicht verstaut werden. 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.

---

### 1,3 Raumangebot vorne\*

Auf den vorderen Plätzen herrschen hervorragende Platzverhältnisse.

+ 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 Raumgefühl.

---

### 2,6 Raumangebot hinten\*

Hinten geht es enger, aber noch lange nicht beengt zu. Sind die Vordersitze für 1,85 m große Leute eingestellt, können hinten Personen bis knapp 1,90 m noch gut sitzen. Die Kopffreiheit ist dabei großzügig. Für drei Erwachsene nebeneinander wird es eng, die Innenbreite fällt für diese Fahrzeugklasse durchschnittlich aus. Insgesamt ist das Raumempfinden einwandfrei.



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.

---

## 2,2 KOMFORT

---

### 2,5 Federung

Der ecoFlex-Astra in der 105 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.

- Auf Kopfsteinpflaster wird die Karosserie massiv zum Dröhnen angeregt.

## 1,8 Sitze

Vorn waren die optionalen AGR-Sitze (Aktion Gesunder Rücken) verbaut. Die Rücksitze sind zufriedenstellend ausgeformt, die Lehne ist hoch. Sie bieten bei sehr straffer Polsterung einen ordentlichen Sitzkomfort. Die Sitzposition passt, nur Erwachsene haben etwas wenig Oberschenkelunterstützung.

+ 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.

## 2,0 Innengeräusch

+ Der im Innenraum gemessene Geräuschpegel bei 130 km/h ist niedrig (67,4 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.

## 2,3 Klimatisierung

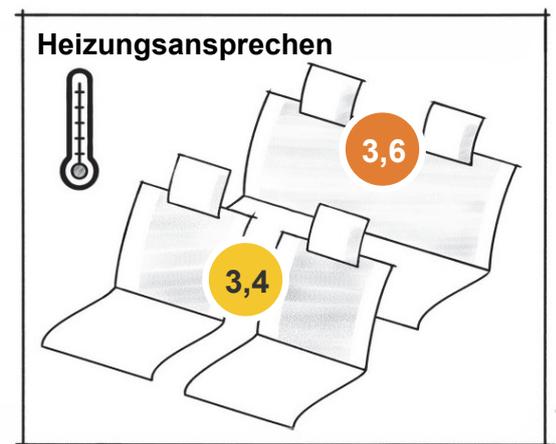
Vorn wie hinten fällt die Heizleistung trotz des optionalen Quickheat Schnellheizsystem nur durchschnittlich aus. Die Luftverteilung wird für Fahrer und Beifahrer gemeinsam vorgenommen.

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

## 2,3 MOTOR/ANTRIEB

## 3,2 Fahrleistungen\*

Der Astra Sports Tourer 1.7 CDTI ecoFlex bietet mit seinem 96 kW/130 PS starken Dieselmotor nur durchschnittliche Fahrleistungen. Den Sprint von 60 auf 100 km/h (simulierter Überholvorgang) absolviert er in 7,1 Sekunden. Während man die Elastizität im vierten Gang als gut bezeichnen kann, fehlt es vor allem im sechsten Gang an Durchzugskraft. Der Astra hat ein deutliches Turboloch. Kurioserweise fehlt es ihm vor allem in dem Drehzahlbereich, der in den Armaturen grün markiert ist deutlich an Kraft.



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

## 2,5 Laufkultur

An der Laufkultur des Vierzylinder-Diesels gibt es nicht viel auszusetzen.

⊕ In jedem Betriebszustand sind leichte Vibrationen vorhanden, die aber für einen Diesel noch gering ausfallen. Sie werden von den Insassen nicht störend empfunden. Brummen tritt nicht auf, Dröhnen nur bei sehr hohen Drehzahlen. Sein Verbrennungsverfahren kann der Selbstzünder nicht ganz leugnen.

## 1,6 Schaltung

⊕ Die sechs Gänge sind recht präzise geführt und lassen sich gut wechseln. 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 ökonomischen Fahrweise. Beim Berganfahren wird das Fahrzeug automatisch gebremst.

## 1,8 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, wirkt sich aber etwas negativ auf die Durchzugskraft aus. Im größten Gang dreht der Motor, bei Autobahnrichtgeschwindigkeit, gerade mal mit 2200 Touren.

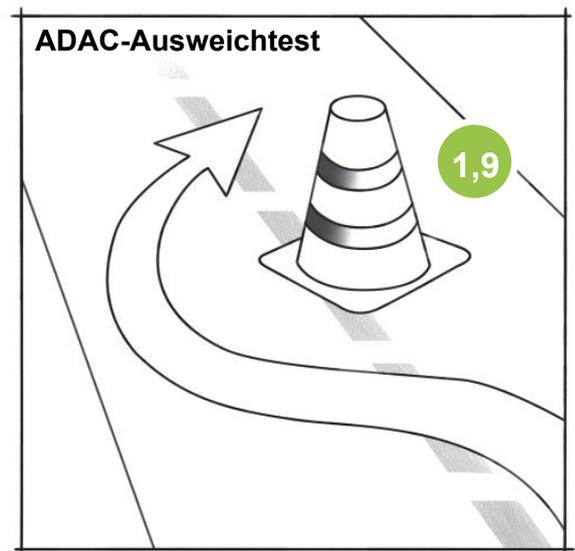
## 2,6 FAHREIGENSCHAFTEN

### 2,1 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 sicher durch den Parcours, zeigt aber vor allem beim Gegenlenken eine deutliche Übersteuer-Tendenz. Zu Kritischen Situationen kommt es aber in keinem Moment. In schnell durchfahrenen Kurven untersteuert der Astra leicht, ein Verhalten, das auch weniger geübten 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.

### 2,6 Lenkung\*

Ein großer Wendekreis wirft Schatten auf eine sonst so gute Lenkung.



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.

⊕ 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 fast zwölf Metern für diese Klasse sehr groß aus.

## 3,1 Bremse

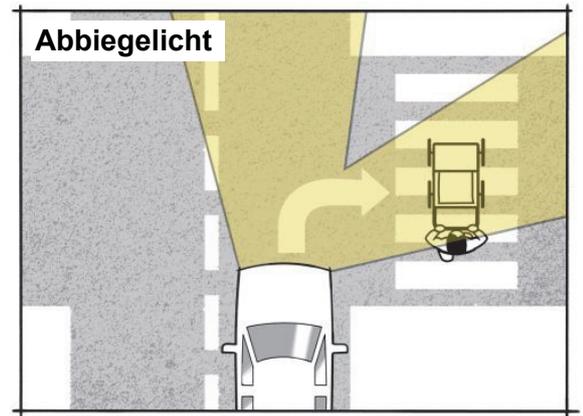
Bei einer Notbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der neue Astra durchschnittlich 39,6 m (Mittel aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Reifen Continental EcoContact der Größe 225/50 R17 94 V). Dabei bleibt auch bei hoher Beanspruchung die Bremsanlage standfest. Das Ansprechverhalten 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. Beim Anbremsen in leichten Kurven läuft die Hinterachse leicht aus der Spur.

## 2,0 SICHERHEIT

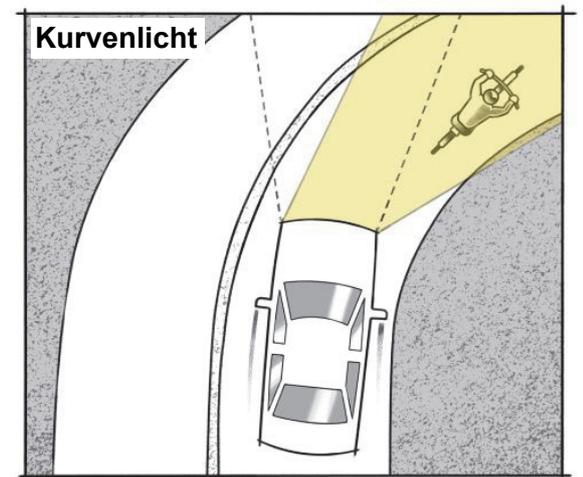
### 1,6 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Die Sicherheitsausstattung ist umfangreich und vollständig.

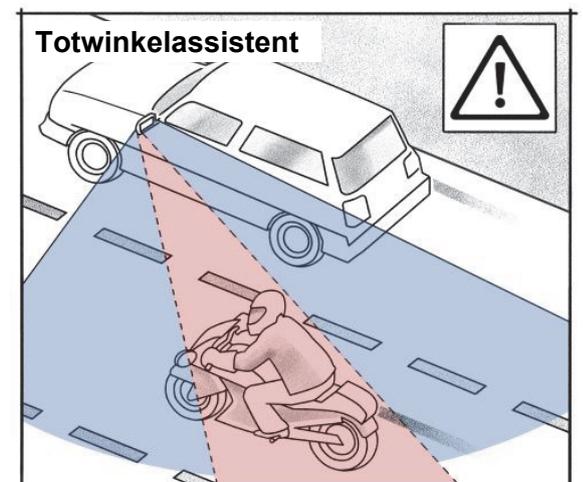
⊕ Der Astra ist serienmäßig dem elektronischen Stabilitätsprogramm ESP und einem Bremsassistenten ausgestattet. Notbremsungen werden dem nachfolgenden Verkehr durch schnell blinkende Bremslichter angezeigt. Unbeabsichtigtes Anfahren beim Anlassen des Motors ist nicht möglich, weil eine Startsicherung 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 Totwinkelassistent, ein Spurverlassenswarner und eine Verkehrszeichen-Erkennung (Tempolimit, Überholverbot) geordert werden - leider aber nicht in Kombination mit dem Fernlichtassistenten. Die akustische Warnung des Spurverlassenswarner fällt aber etwas zurückhaltend aus - eine haptische Warnung wäre hier besser. Ebenso gegen Aufpreis kann ein Notbremssystem inklusive Kollisionswarnung bestellt werden. Serienmäßig ist ein Speedlimiter an Bord, mit dem die maximale Fahrgeschwindigkeit begrenzt werden kann.



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.



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



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.

⊖ Ist die Warnblinkanlage eingeschaltet, so können die Blinker nicht mehr zur Fahrtrichtungsanzeige verwendet werden, was vor allem beim Abschleppen hinderlich sein kann.

## 2,0 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Bei ADAC Crashtest nach EuroNCAP-Norm erreicht der Astra ein sehr gutes Fünf-Sterne-Ergebnis (95 %) für umfassende Insassensicherheit. Der Test wurde mit einer Schrägheck-Limousine vor Facelift durchgeführt, die Ergebnisse sollten aber vergleichbar sein. 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 ausreichend nah an den Köpfen positioniert und reduzieren somit das Risiko von Halswirbelverletzungen. Die Insassen auf den Vordersitzen werden optisch und akustisch ermahnt, sich anzuschnallen. An den stabilen Außentürgriffen lässt sich im Falle eines Unfalls hohe Zugkraft anbringen. Warndreieck und Verbandskasten sind jetzt jederzeit gut erreichbar in der Heckklappe untergebracht.

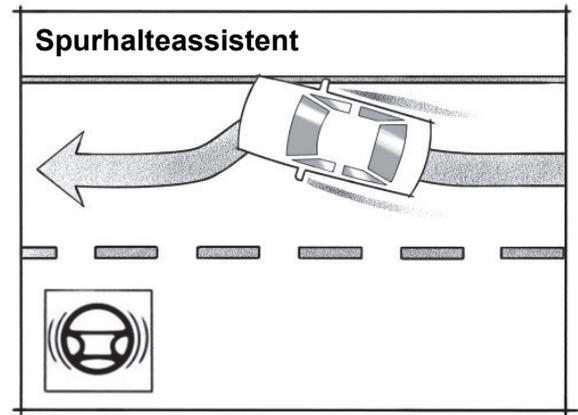
⊖ Auf der Rückbank bieten die Kopfstützen nur Personen bis zu einer Größe von gut 1,60 m ausreichenden Schutz - das ist zu wenig. Immerhin ist der Abstand zwischen Kopf- und Kopfstütze nicht zu groß. Im Fond werden die Passagiere nicht ermahnt sich anzuschnallen.

## 1,7 Kindersicherheit

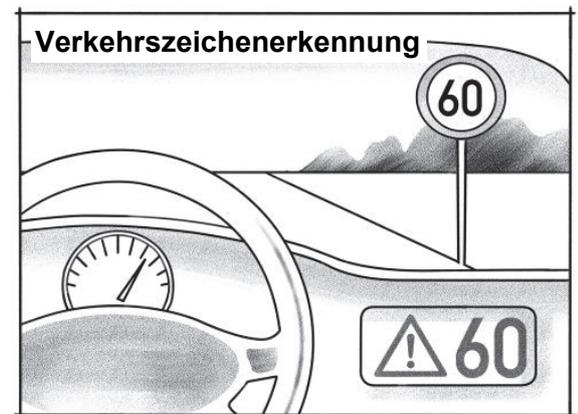
Es können nur auf den beiden äußeren hinteren Sitzplätzen Kindersitze lagestabil befestigt werden. Drei Kindersitze nebeneinander haben keinen Platz.

⊕ Beim ADAC Crashtest nach EuroNCAP-Norm kann der neue Astra vier von fünf möglichen Sternen (84 %) für gute Kindersicherheit erreichen. Der Test wurde mit einer Schrägheck-Limousine vor Facelift durchgeführt, die Ergebnisse sollten aber vergleichbar sein. 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. Auch die Montage hoher Kindersitze ist problemlos möglich.

⊖ Die Gurtschlösser der Rücksitzbank sind nicht gegen Vertauschen gesichert.



**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.



**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.

### 3,3 Fußgängerschutz

Am Fußgängerschutz sollte Opel noch arbeiten, beim ADAC Crashtest nach EuroNCAP-Norm kann er nur ein zufriedenstellendes Ergebnis (zwei von vier Sternen) erreichen. Der Test wurde mit einer Schrägheck-Limousine vor Facelift durchgeführt, die Ergebnisse sollten aber vergleichbar sein. 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

#### 2,5 Verbrauch/CO<sub>2</sub>\*

⊕ Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch des Astra mit dem 1,7 l-Diesel liegt bei lobenswerten 4,5 l/100 km. Damit verbunden ist ein CO<sub>2</sub>-Ausstoß von 145 g pro Kilometer. Das reicht im EcoTest für 35 Punkte. Innerorts benötigt der Astra 4,8 l, außerorts 4,0 l und auf der Autobahn 5,4 l Diesel pro 100 km.

#### 2,2 Schadstoffe

⊕ Die Schadstoffanteile im Abgas gehen in Ordnung, der Partikelaußstoß ist gering. Der Astra erhält dafür 38 von 50 möglichen Punkten im EcoTest. Zusammen mit den CO<sub>2</sub>-Punkten reicht es insgesamt zu 73 Punkten und damit vier von fünf möglichen Sternen im ADAC EcoTest.

### 3,6 AUTOKOSTEN

#### 2,1 Betriebskosten\*

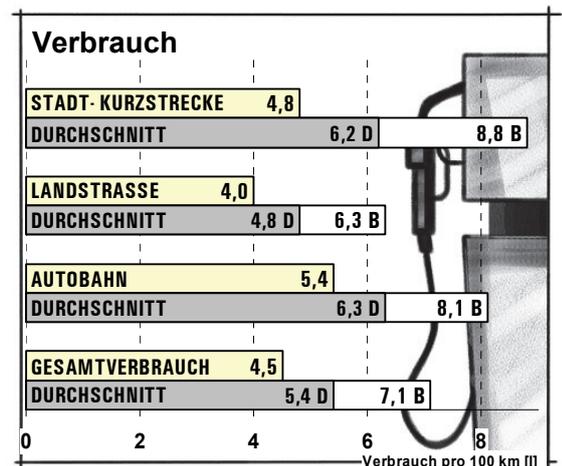
⊕ Die Betriebskosten werden hauptsächlich aus den Kraftstoffkosten ermittelt. Ein geringer Verbrauch von günstigem Dieselmotorkraftstoff führt erwartungsgemäß zu niedrigen Betriebskosten.

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

Alle 30.000 km oder alle 12 Monate ist ein Service fällig. Der 1,7 Liter Dieselmotor besitzt einen Zahnriemen, der spätestens nach 150.000 km oder nach 6 Jahren gewechselt werden muss.

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

⊖ Der jährliche Service zieht auch für den Normal- oder Wenigfahrer häufigere Werkstattaufenthalte mit sich. Erhöhte Kosten für den Reifenersatz verhindern zusätzlich eine bessere Benotung.



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

## 3,2 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.

## 4,5 Kosten für Anschaffung\*

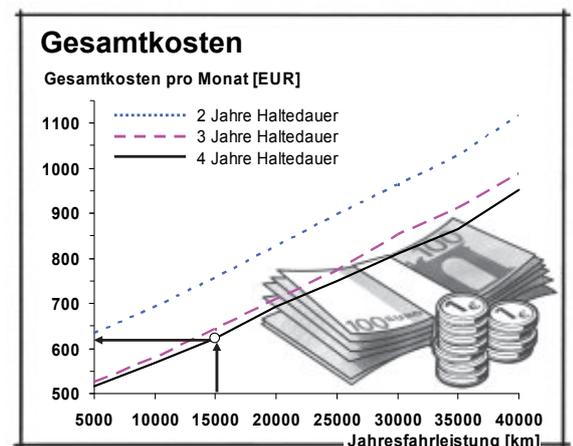
– Der Astra Sports Tourer 1.7 CDTI ecoFlex 105g Innovation steht zum Zeitpunkt der Testveröffentlichung mit einem Grundpreis von 28.515 € in der Liste. In der unteren Mittelklasse kann man hier von keinem Schnäppchen mehr sprechen. Die Grundausstattung geht in Ordnung.

## 3,3 Fixkosten\*

Die Fixkosten liegen im Mittelfeld. Die Kfz-Haftpflicht und die Vollkaskoversicherung sind sehr teuer. Die Teilkaskoversicherung zeigt sich hingegen erschwinglich. Für die Kfz-Steuer sind jährlich 161 Euro fällig.

## 3,6 Monatliche Gesamtkosten\*

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.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 622 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

## WEITERE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.4	1.6	1.4 Turbo	1.4 Turbo	1.6 SIDI Turbo ecoFlex Start&Stop	1.3 CDTI (DPF)	1.7 CDTI (DPF)	2.0 CDTI (DPF)
Aufbau/Türen	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1398	4/1598	4/1364	4/1364	4/1598	4/1248	4/1686	4/1956
Leistung [kW (PS)]	74 (100)	85 (115)	88 (120)	103 (140)	125 (170)	70 (95)	81 (110)	121 (165)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	130/4000	155/4000	200/1850	200/1850	260/1650	190/1750	260/1700	350/1750
0-100 km/h[s]	14,5	12,3	11,2	10,4	8,8	14,6	12,5	9,5
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	175	185	190	200	220	174	184	212
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller [l]	5,9 S	6,7 S	6,1 S	6,1 S	6,1 SP	4,3 D	4,5 D	4,9 D
CO2 [g/km]	139	156	144	144	144	113	120	129
Versicherungsklassen KH/VK/TK	14/20/16	14/20/16	14/20/16	15/22/16	15/20/22	17/19/17	17/19/17	14/19/22
Steuer pro Jahr [Euro]	86	124	96	96	100	129	181	228
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	574	619	597	618	646	557	572	603
Preis [Euro]	18.870	20.370	21.070	21.570	24.485	21.360	22.120	25.690

### 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-Haftpf.  
 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	96 kW (130 PS)
bei	4000 U/min
Maximales Drehmoment	300 Nm
bei	2000 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	225/50R17
Reifengröße (Testwagen)	<b>225/50R17V</b>
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	<b>12/11,95 m</b>
Höchstgeschwindigkeit	198 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	11,4 s
Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	<b>7,1 s</b>
Bremsweg aus 100 km/h	<b>39,6 m</b>
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	4,0 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	<b>4,5 l</b>
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	<b>4,8/4,0/5,4 l</b>
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Herstellerangabe	105 g/km
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Test(*WTW)	<b>145 g/km</b>
Innengeräusch 130km/h	<b>67,4 dB(A)</b>
Länge/Breite/Höhe	4698/1814/1535 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	<b>2015 mm</b>
Leergewicht/Zuladung	<b>1590 kg/530 kg</b>
Kofferraumvolumen normal/geklappt	<b>410 l/795 l</b>
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/1200 kg
Dachlast	100 kg
Tankinhalt	56 l
Reichweite	<b>1240 km</b>
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte **fett**

## KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	<b>97 Euro</b>
Monatliche Werkstattkosten	<b>73 Euro</b>
Monatliche Fixkosten	<b>105 Euro</b>
Monatlicher Wertverlust	<b>347 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	<b>622 Euro</b>
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	17/19/17
Grundpreis	28.515 Euro

## NOTENSKALA

<span style="color: green;">●</span> Sehr gut	0,6 – 1,5	<span style="color: orange;">●</span> Ausreichend	3,6 – 4,5
<span style="color: lightgreen;">●</span> Gut	1,6 – 2,5	<span style="color: red;">●</span> Mangelhaft	4,6 – 5,5
<span style="color: yellow;">●</span> 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 CO<sub>2</sub>-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO<sub>2</sub>-Emissionen auch die CO<sub>2</sub>-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](http://www.adac.de/autotest)

## AUSSTATTUNG

### TECHNIK

Abbieglicht	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)	700 Euro°
Tempomat	Serie
Totwinkelassistent (Assistenz-Paket)	850 Euro
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Verkehrsschilderkennung (Paket Frontkamera)	700 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. Stabilitätsprogramm)	695 Euro
Außenspiegel, elektrisch einstellbar (+ beheizt)	Serie
Lackierung Metallic	530 Euro°
Schiebe-Hubdach	915 Euro
Tagfahrlicht	Serie

° im Testwagen vorhanden

## TESTURTEIL

AUTOTEST<sup>1</sup>

2,2

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

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