



## Opel Astra Sports Tourer 1.4 DI Turbo ecoFlex Start&Stop Dyn.

Fünftüriger Kombi der unteren Mittelklasse (92 kW / 125 PS)

Neben dem 150 PS starken 1,4 Liter-Benziner bietet Opel im Astra auch eine leistungsreduzierte Variante dieses Motors an, dann mit 125 PS - dieser Motor muss sich im Astra Sports Tourer im ADAC Autotest beweisen. Das maximale Drehmoment von 230 Nm in der ecoFlex-Variante bleibt im Vergleich zur stärkeren Version ungetastet, die Mehrleistung macht sich erst bei hohen Drehzahlen bemerkbar. Der etwas schwächere und deutlich günstigere Motor reicht im Alltag völlig aus - das gesparte Geld lässt sich beispielsweise in die empfehlenswerten Ergonomiestühle und ein paar weitere Annehmlichkeiten investieren. Möchte man allerdings den seit Kurzem verfügbaren Abstandhalteautomaten (ACC) samt Notbremsassistenten bestellen, muss es ein Motor mit mindestens 150 PS sein - mit Automatikgetriebe. Schade, dass Opel dieses Sicherheitsfeature den großen und teuren Motorisierungen vorbehält. Der EcoTest-Verbrauch des 125 PS starken Version mit Sechsgang-Schaltgetriebe liegt bei 6,5 l/100 km, nicht allzu wenig. Unrühmlich wird es dann aber erst bei den Schadstoffen, der Direkteinspritzer hat die Partikelemissionen nicht im Griff. Karosserie und Innenraum sind gut verarbeitet, an den Materialien wurde aber deutlich gespart. Der Sparwille regierte unter anderem auch beim Verzicht auf eine Unterbodenverkleidung. Insgesamt aber ist der Opel ein solider und vor allem in Verbindung mit den Ergonomiestühlen komfortabler Kompakt-Kombi mit viel Platz für Passagiere und Gepäck. **Konkurrenten:** u. a. Fiat Tipo Kombi, Renault Mégane Grandtour, VW Golf Variant.








- + großer Kofferraum, empfehlenswerte Ergonomiestühle, gutes Platzangebot
- hohe Partikelemissionen, teils einfache Materialien, ACC nur für ausgewählte Ausstattungen

### ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,9

AUTOKOSTEN 1,8

### Zielgruppencheck

	Familie	<span style="background-color: #FFD700; padding: 2px 5px;">2,6</span>
	Stadtverkehr	<span style="background-color: #FFD700; padding: 2px 5px;">3,5</span>
	Senioren	<span style="background-color: #FFD700; padding: 2px 5px;">3,0</span>
	Langstrecke	<span style="background-color: #FFD700; padding: 2px 5px;">2,9</span>
	Transport	<span style="background-color: #90EE90; padding: 2px 5px;">2,4</span>
	Fahrspaß	<span style="background-color: #FFD700; padding: 2px 5px;">3,4</span>
	Preis/Leistung	<span style="background-color: #90EE90; padding: 2px 5px;">2,3</span>

EcoTest ★★☆☆☆

2,5

## KAROSSERIE / KOFFERRAUM

### 2,6 Verarbeitung

Im Innenraum des Astra wurden überwiegend harte Kunststoffe verwendet, nur vereinzelt verfügen die Oberflächen über eine angenehm weiche Haptik.

⊕ Die Verarbeitung des Rüsselsheimers ist gut, nur im Detail erkennt man etwas unsaubere Fugen und Passungen im Innenraum oder nicht perfekt umgelegte Blechkanten an den Türen und Klappen.

### 3,0 Alltagstauglichkeit

Mit dem 48 Liter fassenden Benzintank sind auf Basis der Ecotest-Verbrauchswerte Reichweiten von bis zu 735 km möglich. Im Alltag fällt der Sports Tourer durch seine Länge auf: stattliche 4,70 m müssen in der Stadt erstmal eingeparkt werden. Serienmäßig ist ein Reifenreparaturset an Bord, gegen Aufpreis gibt es ein Notrad oder - falls der Wagen auf 16-Zöllern steht - ein vollwertiges Reserverad.

### 2,7 Licht und Sicht

Die Fahrzeugfront lässt sich aufgrund der stark abfallenden Motorhaube nicht einsehen, die recht hohe Fensterunterkante der Heckklappe erschwert die Sicht nach hinten. Dies sorgt auch dafür, dass man niedrige Hindernisse wie etwa vorbeilaufende Kinder hinter dem Auto nicht gut wahrnimmt. Um die Übersichtlichkeit ist es also nur mittelmäßig bestellt, wie auch der ADAC Rundumsichttest belegt.

⊕ In der Ausstattung Dynamic hat der Astra serienmäßig hintere Parksensoren an Bord, die das Rangieren erleichtern. Parksensoren an der Fahrzeugfront und eine Heckkamera sind optional erhältlich. Dank der flachen



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

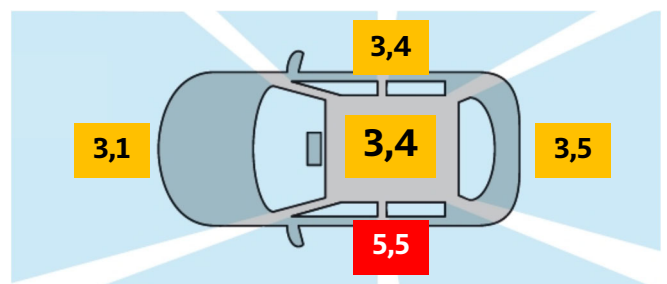
⊖ Richtig ärgerlich macht der Blick unter das Fahrzeug. Hier lässt Opel den Wagen nahezu ungeschützt, der gesamte Unterboden ist ziemlich zerklüftet. So sahen Autos vor 20 Jahren aus, heutzutage erwartet man im Sinne von Aerodynamik und Korrosionsschutz einen glattflächigen, zumindest teilweise verkleideten Unterboden.

⊕ Hohe Beladung steckt der Astra locker weg: 550 kg Zuladung, wovon wahlweise jeweils 75 kg auf dem Dach oder der Anhängerkupplung verteilt werden können, sind in der Kompaktklasse ein ordentlicher Wert.

Fahrzeugfront sind auch niedrige Hindernisse gut erkennbar. Der Testwagen war mit den optionalen LED-Scheinwerfern ausgerüstet, die nachts für eine gute Ausleuchtung der Fahrbahn sorgen.

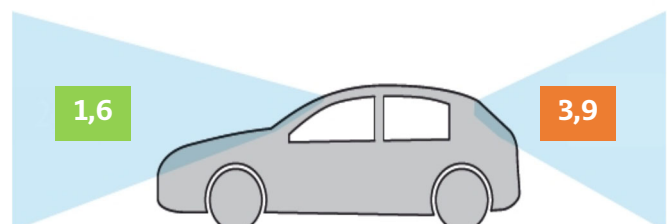
#### Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen.



#### Vorderes und hinteres Nahfeld

Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor bzw. hinter dem Fahrzeug erkennt.



Neben einer adaptiven Lichtverteilung bietet das Lichtsystem auch ein Abbiege- und LED-Tagfahrlicht sowie einen Fernlicht-assistenten, der vorherfahrende oder entgegenkommende Verkehrsteilnehmer gezielt ausblendet. Der Astra verfügt über sogenannte Schmetterlingswischer, die sich gegenläufig zu den A-Säulen bewegen. Das Resultat ist ein großflächiger Wischbereich, leider bleibt direkt an den A-Säulen ein breiter Bereich ungewischt.

## 2,5 Ein-/Ausstieg

Der Ein- und Ausstieg gestaltet sich vorn wie auch hinten zufriedenstellend bequem. Der Schweller ist eher niedrig, allerdings recht breit, weshalb ein weiter Schritt zum Ein- und Aussteigen notwendig ist. Großgewachsene müssen vorn darauf achten, sich den Kopf nicht an der schräg verlaufenden A-Säule zu stoßen. Hinten sind die Türen recht breit und die Dachlinie gerade, nur der etwas in den Einstiegsbereich ragende Radkasten verlangt Aufmerksamkeit beim Einsteigen.

## 2,3 Kofferraum-Volumen

⊕ Der Kofferraum des Astra liegt im Klassenvergleich im vorderen Mittelfeld. Bis zur Kofferraumabdeckung beladen finden 370 l Platz. Baut man die Abdeckung aus und belädt bis zum Dach, passen 685 l oder bis zu 13 handelsübliche Getränkekisten rein. Sind die Rücksitzlehnen umgeklappt, liegt das Volumen bis zur Fensterkante bei 745 l und bei dachhoher Beladung bei 1.410 l.

## 2,0 Kofferraum-Nutzbarkeit

⊕ Die Heckklappe öffnet weit nach oben, sodass auch Personen bis knapp 1,90 m Größe nicht Gefahr laufen, sich den Kopf daran zu stoßen. Gegen Aufpreis öffnet und schließt sie elektrisch, dies kann auch per Fußbewegung unter die Heckstoßstange ausgelöst werden - man muss nur den Fahrzeugschlüssel bei sich tragen.

Der Ladeboden ist auf einer Höhe mit der Ladekante (nur 63 cm über dem Boden) und der Kofferraum von praktischem, rechteckigem Format. Legt man die Rücksitzlehne um, entsteht eine ebene Ladefläche.

## 2,1 Kofferraum-Variabilität

Ablagen oder Haken sind im Kofferraum nicht zu finden, hier schafft das optionale Flex-Organizer-System Abhilfe, dieses ist allerdings im Testwagen nicht enthalten. Ebenfalls gegen Aufpreis ist ein Kofferraumtrennnetz an

⊖ Die Sensoren der Einparkhilfe sind sensibel und der Warnton des Systems sehr laut. An der Ampel reicht es schon, wenn Fußgänger vor dem Auto die Straße überqueren oder ein anderer Wagen auf der Nachbarspur vorbei fährt, um erschreckend laute Warntöne auszulösen.

⊖ Der Testwagen war zusätzlich zur Funkfernbedienung mit einem schlüssellosen Zugangs- und Startsystem ausgestattet. Das System funktioniert insgesamt gut, besitzt aber wie viele andere Systeme einen ungenügenden Diebstahlschutz. Das Fahrzeug kann über einen simplen Funkverlängerer unbefugt geöffnet und gestartet werden. Weiterführende Informationen gibt es unter [www.adac.de/keyless](http://www.adac.de/keyless).



Mit 370 l Volumen bietet der Kofferraum des aktuellen Astra deutlich weniger Platz als der des Vorgängers (410 l)

⊖ Große Personen müssen aufpassen, sich den Kopf nicht schmerzhaft am abstehenden Schloss oder an den spitzen Kanten der Klappe zu stoßen. Der Kofferraum ist mit nur einer Lampe schwach beleuchtet.

Bord, das die Insassen bei einem Unfall vor umherfliegender Ladung schützt. Es kann hinter den Rücksitzen oder - bei umgeklappter Rücksitzlehne - hinter den Vordersitzen befestigt werden.

⊕ Nicht serienmäßig ist die dreigeteilte Rücksitzlehne des Testwagens, diese lässt sich auch per Tasten vom Kofferraum aus umlegen. Ohne dieses aufpreispflichtige Extra ist der Astra mit einer asymmetrisch geteilten

Rücksitzlehne ausgestattet. Man muss aber aufpassen, die Gurte der äußeren Plätze in ihren Führungen zu belassen, da sie sonst beim Wiederaufstellen der Lehnen eingeklemmt und beschädigt werden können.

## 2,4 INNENRAUM

### 2,2 Bedienung

⊕ Ein acht Zoll großer Touchscreen des optionalen Intellilink-Navigationssystems dominiert die Cockpitansicht des Testwagens und bündelt die meisten Fahrzeugfunktionen. Die Menüstruktur ist recht logisch aufgebaut und erschließt sich dem Fahrer nach einer überschaubaren Eingewöhnungsphase. Unterhalb des Displays befinden sich praktische Direktwahltasten, aber nur für das Grundmenü sowie das Radio und anderweitige Audioquellen (USB, Bluetooth, usw.). Allerdings lässt es sich mithilfe eines Drehreglers einfach durch lange Menülisen navigieren und dank der Back-Taste springt man schnell eine Menüebene zurück. Der Bordcomputer lässt sich leider nicht so leicht bedienen. Das liegt vorrangig am unübersichtlichen Menü und dem überfrachteten Lenkrad mit den vielen kleinen Tasten. Auch der Geschwindigkeitsregler und -begrenzer wird über die Tasten gesteuert. Die kleinen Symbole darauf sind jedoch nur schwer zu erkennen. Die Folge sind besonders zu Beginn lange Ablenkungszeiten.

Die Bedienung der manuellen Klimaanlage ist gelungen, das Bedienfeld könnte lediglich etwas höher angebracht sein. Etwas versteckt sind einige Tasten hinter dem Schalthebel, mit denen sich unter anderem der Spurhalte- und Parkassistent ein- oder ausschalten lässt. Ein Regensensor ist in der Ausstattung Dynamic enthalten, die Empfindlichkeit lässt sich fein einstellen.

### 2,6 Multimedia/Konnektivität

Ein Radio mit sieben Zoll großem Touchscreen ist serienmäßig ab der Linie Edition. Auch Apple Carplay, Android Auto, eine Freisprecheinrichtung und die Wiedergabe von Videos oder Musik per USB-Anschluss ist möglich. Zusätzlich stehen für die Audiowiedergabe ein 3,5 mm-Klinkenstecker und eine Bluetooth-Schnittstelle zur Verfügung. Praktisch für Ausflüge ist die 12 V-Steckdose im Kofferraum, die beispielsweise für eine Kühlbox genutzt werden kann.

Gegen Aufpreis ist ein festplattenbasiertes Navigationssystem verfügbar, auch USB-Anschlüsse zum Laden im Fond oder DAB-Empfang sowie ein CD-Player kosten Aufpreis. In der getesteten Ausstattung Dynamic hat der Astra den Online- und Service-Assistenten OnStar serienmäßig



Der Innenraum des Astra ist ordentlich verarbeitet, die Bedienung gibt keine Rätsel auf.

Alle wichtigen Schalter sind bei Dunkelheit beleuchtet, die Drehregler an den Lüftungsdüsen allerdings nicht. Die elektrischen Fensterheber verfügen über eine Automatikfunktion sowie einen Einklemmschutz. Die beiden Rundinstrumente für Geschwindigkeit und Motordrehzahl sind recht klein geraten, worunter die Ablesbarkeit etwas leidet. Zudem ist der Tacho grob skaliert.

⊖ Der Schalter für die Warnblinkanlage ist nicht auffällig genug gestaltet und liegt noch dazu auf der Beifahrerseite.

an Bord. Der Testwagen ist mit diesem System ausgestattet, das verschiedene Funktionen, wie das Abfragen diverser Fahrzeugfunktionen via Smartphone (u. a. Auto ver- und entriegeln, Reifendruck oder Kraftstoffstand abfragen, Fahrzeug lokalisieren), eine automatische Notruffunktion im Falle eines Unfalls oder den praktischen Navigationsservice umfasst. Auch können sich die Passagiere in ein vom Auto generiertes WiFi-Netz einloggen und mit dem Smartphone oder Tablet im Internet surfen. Nach dem ersten Nutzungsjahr fällt eine jährliche Servicegebühr von 99,50 Euro pro Jahr an. Per Knopfdruck stellt das System eine Verbindung mit einem Service-Berater her, der die Adresse des gewünschten Ziels direkt an das Navigationssystem schickt.

Gegen Aufpreis ist in der Mittelkonsole eine Halterung erhältlich, auf die per Adapter ein Smartphone gesteckt und

geladen werden kann. Alternativ lässt sich auch ein Duftzerstäuber anschließen.

## 2,1 Raumangebot vorn

⊕ Wer gern weit unten sitzt, freut sich über die Astra-Vordersitze, die sich sehr tief einstellen lassen. Auch deshalb fällt die Kopffreiheit geradezu opulent aus und schränkt selbst Personen mit 2,2 m Körpergröße nicht ein. Auch in Längsrichtung lassen sich die Sitze weit verstellen. So finden bei ganz zurückgeschobenen Sitzen knapp zwei Meter große Personen bequem Platz. Dank der

vernünftigen Innenbreite kommen sich Fahrer und Beifahrer nicht ungewollt zu nahe, das Raumgefühl wirkt vor allem aufgrund der weit vorgezogenen Frontscheibe und des flachen Armaturenrägers recht großzügig, der dunkle Dachhimmel des Testwagens schränkt es allerdings wieder etwas ein.

## 2,8 Raumangebot hinten

⊕ Auch in der zweiten Reihe bietet der neue Astra Sports Tourer ein vernünftiges Platzangebot. Sind die Vordersitze auf 1,85 m große Personen eingestellt, finden hinten Personen von bis zu 1,90 m Größe genügend Beinfreiheit, die Kopffreiheit reicht für gut zwei Meter große Personen

aus. Sitzen drei Erwachsene auf der Rücksitzbank, wird es aufgrund der nur durchschnittlichen Innenbreite jedoch recht eng. Das Raumgefühl im Fond wird durch die recht hohe Fensterlinie etwas geschmälert, ist aber noch angenehm.

## 3,5 Innenraum-Variabilität

In puncto Ablagemöglichkeiten macht der Astra keine besonders rühmliche Figur: Zwar finden in den vorderen Türfächern auch 1,5-Liter-Flaschen Platz, doch sowohl das unbeleuchtete Handschuhfach als auch das Fach unter der

Mittelarmlehne sind nicht sonderlich groß. Mit Ausnahme von zwei Cupholdern befindet sich im Cockpitbereich nur noch ein kleines Fach unterhalb des Lichtschalters sowie ein aufpreispflichtiger, recht fummeliger Handyhalter.

## 2,5 KOMFORT

### 2,6 Federung

Im Vergleich zur Schrägheckversion fällt die komfortablere Fahrwerksabstimmung auf. Diese weiß insgesamt besser zu gefallen, ist mit der auch beim Sports Tourer verbauten, simplen Verbundlenker-Hinterachse aber auch keine Referenz in Sachen Komfort. Die noch beim Vorgänger erhältlichen adaptiven Dämpfer würden hier sicher Besserung bringen.

Auf Querfugen, wie sie an Brücken zu finden sind, kommt die Hinterachse an ihre Grenzen: Hier spricht sie bockig

an. Einzelhindernisse wie Gullideckel werden etwas besser verarbeitet - in der Stadt bewegt sich der Astra nicht unkomfortabel, könnte aber geschmeidiger abrollen. Ähnliches gilt für Kopfsteinpflaster: Dieses wird gut weggedämpft, es ist aber noch Luft nach oben. Auch auf der Landstraße kommt der Wagen bei gröberen Flickern an seine Grenzen, insgesamt passt aber der Komforteindruck. Auf der Autobahn gefällt der Astra am besten, hier zeigt er sich als recht souveränes Langstreckenfahrzeug.

### 2,1 Sitze

Der Testwagen hatte in Sachen Sitze alles drin, was die Aufpreisliste hergibt: Auch in Sitzneigung verstellbare Ergonomiestitze mit verlängerbarer Beinauflage vorn - der Fahrersitz dabei komplett elektrisch verstellbar, Massage und einstellbare Seitenwangen für den Fahrer, Sitzheizung auf allen äußeren Sitzplätzen und eine Sitzbelüftung für die

vorderen Passagiere sind dann an Bord. Ergebnis ist ein tadelloser Sitzkomfort, hier hat Opel ein gutes Paket geschnürt. Natürlich sind die hinteren Plätze nicht so gut ausgeformt wie die vorderen, hier sitzt es sich klassenüblich bequem.

### 3,0 Innengeräusch

⊕ Der Astra bietet im Innenraum eine ordentliche Akustik, verfügt aber über Verbesserungspotential. Windgeräusche sind gut gedämpft, auch bei höherem Tempo. Der Turbobenziner regt die Karosserie zu starkem Wummern an, wenn man ihn bei unter 1.500 1/min beschleunigt - innerstädtisch ein häufiges Szenario.

Ebenfalls innerhalb geschlossener Ortschaften fällt eine weitere akustische Eigenschaft ins Gewicht: Bei kurzen Anregungen oder auch auf Kopfsteinpflaster poltern die Achsen mitunter. Der gemessene Innengeräuschpegel ist mit 68,8 dB(A) auch objektiv nicht besonders niedrig.

### 2,9 Klimatisierung

Der Astra ist in der Ausstattung Dynamic serienmäßig mit einer manuellen Einzonen-Klimaanlage ausgestattet, diese hatte auch der Testwagen verbaut. Sie bietet eine freie Wahl der Luftverteilung und einen manuellen Umluftmodus.

Zum Umfang der aufpreispflichtigen Zweizonen-Klimaautomatik zählen unter anderem ein Aktivkohlefilter sowie eine automatische Umluftfunktion, um das Beschlagen der Scheiben zu verhindern. Die Luftmenge lässt sich für beide vorderen Plätze gemeinsam in Richtung oben, Mitte

und unten individuell verteilen, die Intensität der Autofunktion ist in Verbindung mit dem Navigationssystem im Klimamenü in drei Stufen einstellbar. Die Temperatur kann allerdings lediglich in Ein-Grad-Schritten vorgewählt werden.

In Verbindung mit der Klimaautomatik kann eine Sitzheizungsautomatik aktiviert werden, die in Abhängigkeit von mehreren Faktoren die Heizleistung regelt. Optional ist für den Astra ein Duftzerstäuber mit auswechselbaren Duftkartuschen erhältlich (im Testwagen), der für einen angenehmen Duft im Fahrzeuginnen sorgen soll.

## 2,4 MOTOR/ANTRIEB

### 2,7 Fahrleistungen

Der 125 PS starke 1,4 l-Turbobenziner stellt eine gedrosselte Variante des 150 PS starken Motors dar und stellt mit 230 Nm sogar genauso viel Drehmoment zur Verfügung. Diese liegen von 2.000 bis 3.500 1/min an, beim stärkeren Motor bis 4.000 1/min.

Bei den im Alltag vorwiegend anliegenden, niedrigen Drehzahlen kommt man also auch mit dem kleineren Motor aus, was die objektiven Elastizitätsmessungen und der Fahreindruck belegen - der Astra fährt souverän im Verkehr mit.

### 2,6 Laufkultur/Leistungsentfaltung

Vibrationen leistet sich der Benziner vor allem bei höheren Drehzahlen, hier sind sie in Lenkrad und Schalthebel deutlich zu spüren. Brummfrequenzen bei niedrigen Drehzahlen sind merklich, ein Dröhnen bei hohen Drehzahlen verneift sich der Opel dagegen weitgehend. Der Motor

spricht recht spontan auf Gasbefehle an und zieht gleichmäßig durch das Drehzahlband - hohe Drehzahlen scheut er aber.

### 2,0 Schaltung/Getriebe

⊕ Das manuelle Sechsgang-Getriebe lässt sich leicht und präzise schalten. Probleme beim Anfahren oder unschöne Schaltrücke sind dank der gut dosierbaren Kupplung kein Thema. Die serienmäßige Berganfahrhilfe hält das Fahrzeug für wenige Sekunden an Steigungen fest und erleichtert damit das Anfahren. Die Start-Stopp-Automatik erledigt ihre Arbeit zuverlässig, schnell und unauffällig. Der Rückwärtsgang befindet sich vorn links und ist gegen

versehentliches Einlegen mit einem Sicherheitsring geschützt. Aufgrund der guten Synchronisierung lässt er sich auch dann ohne Krachen im Getriebe einlegen, wenn man noch langsam vorwärts rollt. Die serienmäßige Gangempfehlung mahnt zwar rechtzeitig zum Hoch- oder Runterschalten, allerdings liegt die Anzeige nicht sonderlich gut im Blickfeld.

## 2,4 FAHREIGENSCHAFTEN

### 2,9 Fahrstabilität

Der Astra Sports Tourer hält bei Fahrbahnverwerfungen und Rinnen in der Fahrbahn gut seine Spur. Die Traktion des Fronttrieblers ist dank der sensibel regelnden Traktionskontrolle und der simulierten Vorderachssperre gut. In Kurven reißt die Haftung erst bei recht hohen Geschwindigkeiten ab, der Astra schiebt dann über die Vorderachse.

⊖ Geht man in Kurven schlagartig vom Gas oder bremst gar, drängt das Heck stark Richtung Kurvenaußenseite. Das ESP hilft zwar, den Wagen wieder zu stabilisieren, dieses

Verhalten ist jedoch auch für geübte Fahrer anspruchsvoll. Dementsprechend verhält sich der Testwagen auch im ADAC Ausweichetest: Bei einem ruckartigen Lenkmanöver, um einem Hindernis auszuweichen, folgt zwar die Vorderachse spontan dem Lenkimpuls. Das Heck aber kann nur wenig Seitenführungskraft aufbauen und drängt nach außen. Dieses Verhalten zeigt sich auch beim Zurücklenken in die ursprüngliche Spur, das Auto ist nur von geübten Fahrern einigermaßen zielgenau durch den Parcours zu manövrieren.

### 2,3 Lenkung

⊕ Die elektromechanische Servolenkung ist den Opel-Entwicklern gut gelungen. Sie punktet mit angenehmen Lenkkräften, guter Präzision und ordentlicher Rückmeldung. Aus der Mittellage spricht die Lenkung

direkt an, Lenkbefehle werden ohne große Verzögerung umgesetzt, wodurch sich der Opel leichtfüßig anfühlt. Die Zielgenauigkeit in Kurven leidet gerade bei zügiger Fahrt bisweilen unter dem nach außen drängenden Heck.

### 2,0 Bremse

⊕ Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h steht der Astra Sports Tourer bereits nach 33,6 m - ein guter Wert. Die

Dosierbarkeit der Bremse ist in Ordnung, das Pedal könnte aber einen breiteren Druckpunkt bieten.

## 2,7 SICHERHEIT

### 3,1 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Bei der Bewertung der aktiven Sicherheit gelingt dem neuen Astra ein durchschnittliches Ergebnis. Der Grund dafür ist die beim Dynamic aufpreispflichtige Monokamera. Mit diesem Kamerasystem bietet Opel eine Verkehrszeichenerkennung, eine Abstandsanzeige (angezeigt in Sekunden), einen Kollisionswarner sowie einen Spurhalte- und City-Notbremsassistenten.
























Ordert man die LED-Scheinwerfer, bekommt man auch Rückleuchten in LED-Technik, die bei einer Bremsung schneller ansprechen und den nachfolgenden Verkehr dadurch eher warnen. Bei einer Gefahrenbremsung blinken die Bremslichter zudem schnell auf (Flashing Breaklights). Das gesetzlich vorgeschriebene Reifendrucksystem ist beim Astra als direkt messendes System ausgeführt.

⊖ Seit Ende 2016 bietet Opel gegen Aufpreis auch eine radarbasierte adaptive Geschwindigkeitsregelanlage an, die bis 180 km/h funktioniert. Diese beinhaltet auch ein automatisches Notbremsystem. Erhältlich ist der Radar samt der Sicherheitssysteme aber nur für Benzin- und Dieselmotoren ab 150 PS und in Verbindung mit einem Automatikgetriebe, außerdem muss man die elektrische Parkbremse und das Lichtpaket oder die Diebstahlwarnanlage bestellt haben. Eine unverständliche Preispolitik, die wohl dafür sorgen wird, dass nur wenige Astra mit dem sicherheitsrelevanten Feature ausgestattet sein werden. Der aufpreispflichtige Toter-Winkel-Warner funktioniert lediglich in einem Geschwindigkeitsbereich von 10 bis 140 km/h.

### 2,5 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Im ADAC Crashtest vom Dezember 2015 erhält die fünftürige Schrägheckversion des Rüsselsheimers 86 Prozent der maximalen Punkte, ein gutes Ergebnis. Der Astra ist serienmäßig mit Front- und Seitenairbags für Fahrer und Beifahrer sowie durchgängigen Kopfairbags ausgestattet. Die vorderen sowie die äußeren Gurte auf der Rücksitzbank verfügen über Kraftbegrenzer sowie Gurtstraffer. Personen auf den vorderen Sitzen werden optisch und akustisch ermahnt, sich anzuschnallen; für die hinteren Passagiere wird der Anschnallstatus im Kombiinstrument angezeigt. Die vorderen Kopfstützen bieten Personen bis zu einer Größe von rund 1,95 m guten Schutz, der Abstand zwischen Kopf und Stütze ist gering - so wird das Risiko eines Schleudertraumas bei einem Unfall reduziert. Hinten reichen die Kopfstützen für Personen bis etwa 1,75 m Größe.

## DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	Elektronisches Stabilitätsprogramm	Serie
	Abstandswarnung	optional
	Kollisionswarnung	optional
	City-Notbremsssystem	optional
	vorausschauendes Notbremsssystem	nicht erhältlich
	vorausschauender Kreuzungsassistent	nicht erhältlich
	vorausschauendes Fußgänger-Notbremsssystem	nicht erhältlich
	Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren	nicht erhältlich
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	Serie
	Abstandsregeltempomat	nicht erhältlich
	Autobahn-/Stauassistent	nicht erhältlich
	Verkehrszeichenerkennung	optional
	Spurassistent	optional
	Totwinkelassistent	optional
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	nicht erhältlich
	Notfallassistent	nicht erhältlich
	Ausstiegswarnung	nicht erhältlich
	Müdigkeitswarner	nicht erhältlich
	Head Up Display	nicht erhältlich
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	-/Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie



Zum Umfang des OnStar-Systems zählt auch eine automatische Notruffunktion. Löst ein Airbag aus, werden wichtige Fahrzeugdaten (u.a. Fahrzeugposition, Schwere des Unfalls) an das OnStar-Service-Center übermittelt. Zudem wird eine Telefonverbindung zum Fahrer aufgebaut, bei Bedarf alarmiert der OnStar-Mitarbeiter anschließend den Rettungsdienst.

## 2,3 Kindersicherheit

Hat man auf einen der hinteren äußeren Sitze einen Kindersitz samt Base mit Fußstütze installiert, ist der Verstellbereich des Sitzes davor eingeschränkt - hier sollte man unbedingt ausprobieren, ob man noch vorn sitzen kann, wenn man hinten solch ein System verwenden will.

⊕ Im ADAC Crashtest erhält die Schrägheckversion für ihre Kindersicherheit 84 Prozent der erreichbaren Punkte. Laut Bedienungsanleitung eignen sich alle drei hinteren Plätze und der Beifahrersitz zur Montage universeller Kindersitze aller Altersgruppen. Die Beifahrerfront- und Seitenairbags können serienmäßig per Schlüsselschalter deaktiviert werden.

Kindersitze können auf den äußeren Fondplätzen mit dem serienmäßigen Isofix-System samt Ankerhaken lagestabil befestigt werden, diese Sitze haben auch eine i-Size-Freigabe. Alle Fensterheber besitzen einen zuverlässig funktionierenden und früh einsetzenden Einklemmschutz.

## 2,4 Fußgängerschutz

⊕ Der Astra kann beim Fußgängerschutz überzeugen und schneidet mit 83 Prozent der Punkte beim ADAC Crashtest

⊖ Der OnStar-Service inklusive der automatischen Notruffunktion ist lediglich im ersten Jahr kostenfrei, anschließend muss der Kunde dafür eine Gebühr entrichten (99 Euro/Jahr). Der Verbandkasten befindet sich in einem Seitenfach des Kofferraums, das allerdings nicht gesondert gekennzeichnet und daher im Ernstfall schwer zu finden ist. Unter dem Kofferraumboden ist der Halter für das Warndreieck, wo es unter Umständen nicht ohne weiteres erreichbar ist.

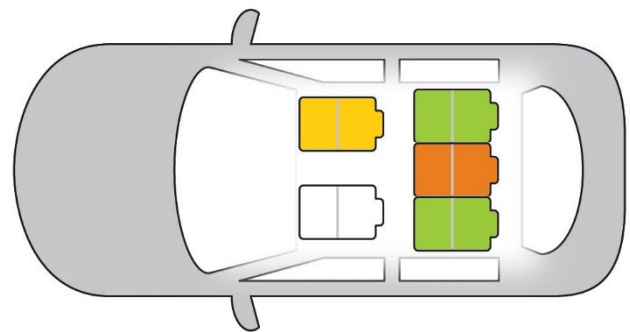
⊖ Auf dem hinteren mittleren Sitz kann man einen Kindersitz per Gurt nur schwerlich sicher befestigen.

### Kindersitze

Die Grafik zeigt, welcher Sitzplatz sich wie gut für Kindersitze eignet.

#### Notenskala

■ sehr gut (0,6–1,5) ■ gut (1,6–2,5) ■ befriedigend (2,6–3,5)  
■ ausreichend (3,6–4,5) ■ mangelhaft (4,6–5,5)



gut ab. Lediglich die A-Säulen bergen noch ein erhöhtes Gefahrenpotential für Kopfverletzungen.

## 4,4 UMWELT/ECOTEST

### 3,6 Verbrauch/CO<sub>2</sub>

Der Astra Sports Tourer 1.4 DI Turbo ecoFlex Start&Stop Dynamic mit 125 PS erreicht in diesem Kapitel mit einer CO<sub>2</sub>-Bilanz von 177 g/km 24 Punkte. Der entsprechende Durchschnittsverbrauch liegt bei nicht allzu niedrigen 6,5 l/100 km.

### 5,1 Schadstoffe

⊖ Bei den Schadstoffen patzt der Direkteinspritzer: Wegen der hohen Partikelemissionen erreicht der Opel hier nur 9 der maximalen 50 Punkte. Insgesamt reicht es so mit den im EcoTest erreichten 33 Punkten lediglich für zwei Sterne.

### Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	7,0	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B

Landstraße	5,6	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B

Autobahn	7,6	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B

Gesamtverbrauch	6,5	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

# 1,8 AUTOKOSTEN

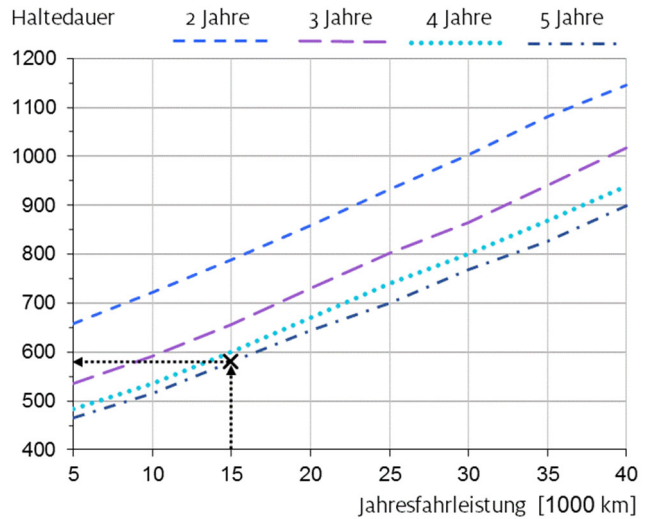
## 1,8 Monatliche Gesamtkosten

Der Opel Astra Sports Tourer 1.4 DI Turbo ecoFlex Start&Stop Dynamic mit 125 PS kostet mindestens 23.790 Euro. Serienmäßig sind dann meist Dinge, die heutzutage in einem Auto der unteren Mittelklasse selbstverständlich sind, wie etwa eine manuelle Klimaanlage, Einparkhilfe hinten und ein Tempomat. Zumindest sind die meisten Sonderausstattungen nicht übermäßig teuer und 17 Zoll-Felgen beim Dynamic serienmäßig.

⊕ Alle 30.000 km oder 12 Monate ist ein kleiner - alle 60.000 km oder zwei Jahre ein großer Service fällig. Der 1.4-Liter Ottomotor besitzt eine Steuerkette, die einen oftmals teuren Zahnriemenwechsel überflüssig macht. Opel gewährt eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.

### Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 579 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



## DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	1.4	1.0 DI Turbo ecoFlex Start&Stop	1.4 DI Turbo	1.6 DI Turbo ecoFlex Start&Stop	1.6 CDTI	1.6 CDTI	1.6 CDTI ecoFlex Start&Stop	1.6 CDTI BiTurbo ecoFlex Start&Stop
Aufbau/Türen	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1399	3/998	4/1399	4/1598	4/1598	4/1598	4/1598	4/1598
Leistung [kW (PS)]	74 (100)	77 (105)	110 (150)	147 (200)	70 (95)	81 (110)	100 (136)	118 (160)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	130/4400	170/1800	245/2000	300/1700	280/1500	300/1750	320/2000	350/1500
0-100 km/h [s]	13,9	11,7	8,7	7,7	12,9	11,4	10,1	8,9
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	185	195	215	235	185	195	205	220
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	5,7   S	4,5   S	5,6   S	6,2   S	3,8   D	3,8   D	3,9   D	4,1   D
CO2 [g/km] lt. Hersteller	131	103	130	142	99	99	104	109
Versicherungsklassen KH/VK/TK	19/20/18	19/20/18	16/20/18	16/20/18	19/21/19	19/21/19	19/21/19	17/21/19
Steuer pro Jahr [Euro]	100	36	98	126	160	160	170	180
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	543	523	572	635	528	542	574	587
Preis [Euro]	18.260	19.360	21.750	26.530	21.260	22.360	24.300	25.350

#### Aufbau

ST = Stufenheck  
 SR = Schrägheck  
 CP = Coupe  
 C = Cabriolet  
 RO = Roadster

KT = Kleintransporter  
 HKB = Hochdachkombi  
 TR = Transporter  
 BU = Bus  
 SUV = Sport Utility Vehicle

KB = Kombi  
 GR = Van  
 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  
 E = Strom

## HERSTELLERANGABEN

4-Zylinder, Turbobenziner, Direkteinspritzung	
Hubraum	1.399 ccm
Leistung	92 kW/125 PS (bei 4.000 1/min)
Maximales Drehmoment	230 Nm (bei 2.000 1/min)
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	205 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,9 s
Durchschnittsverbrauch	5,1 l/100 km
CO <sub>2</sub> -Ausstoß	117 g/km
Stirnfläche/cw-Wert	2,29 m <sup>2</sup> /0,28
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie)	225/45 R17
Länge/Breite/Höhe	4.702/1.809/1.510 mm
Leergewicht/Zuladung	1.378/507 kg
Anhängelast ungebremst/gebremst	640/1.403 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	540/1.630 l
Stützlast/Dachlast	75/75 kg
Tankinhalt Kraftstoff	48 l
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktion	Polen, Gliwice

## ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (2. und 3.Gang)	6,3 s
Elastizität 60-100 km/h (4./5./6.Gang)	9,1/12,2/16,9 s
Drehzahl bei 130 km/h (größter Gang)	2.700 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	33,6 m
Reifengröße Testwagen	225/45 R17 91V
Reifenmarke Testwagen	Michelin Primacy 3
Wendekreis links/rechts	11,3/11,3 m
EcoTest-Verbrauch	6,5 l/100 km
Stadt/Land/BAB	7,0/5,6/7,6 l/100 km
CO <sub>2</sub> -Ausstoß EcoTest	150 g/km (WTW* 177 g/km)
Reichweite	735 km
Innengeräusch 130 km/h	68,8 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.055 mm
Leergewicht/Zuladung	1335/550 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	370/745/1.410 l

## KOSTEN (pro Monat, fünfjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)

Betriebskosten	<b>105 Euro</b>	Werkstattkosten	<b>71 Euro</b>
Fixkosten	<b>104 Euro</b>	Wertverlust	<b>299 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	<b>579 Euro</b>		
Steuer pro Jahr	72 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	19/20/18		
Basispreis Astra ST 1.4 DI T. ecoFlex Dynamic	23.790 Euro		

## INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 06.04.2016
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	30.345 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	7.570 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 1.9.2016 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.09.2016 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter [www.adac.de/autokosten](http://www.adac.de/autokosten). Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr. \*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.

## Notenskala

- sehr gut (0,6 – 1,5)
- gut (1,6 – 2,5)
- befriedigend (2,6 – 3,5)
- ausreichend (3,6 – 4,5)
- mangelhaft (4,6 – 5,5)

## AUSSTATTUNG

### TECHNIK (\* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	-
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/1.250 Euro°/-
Abbiege-/Kurvenlicht (im Paket)	1.250 Euro°/-
Regen- /Lichtsensor	Serie
Fernlichtassistent (im Paket)	1.250 Euro°
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/-
Einparkhilfe vorn/hinten	140 Euro°/Serie
Parklenkassistent	850 Euro°
Rückfahrkamera/ 360° Kamera (im Paket)	850 Euro°/-
Head-Up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung (im Paket)	500 Euro°
Schlüsselloses Zugangssystem	750 Euro°

### SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem (im Paket)	500 Euro°/-
Fußgänger-/ City-Notbremsfunktion (im Paket)	-/500 Euro°
Spurassistent (im Paket)	500 Euro°
Spurwechselassistent	-

### INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/150 Euro/Serie/150 Euro
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	840 Euro°
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie/Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	Serie/350 Euro
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie/-
Sitzheizung vorn/hinten (im Paket)	455 Euro°/710 Euro°
Lenkradheizung	455 Euro°
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz (Paket)	Serie/390 Euro°
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

### AUSSEN

Anhängerkupplung	695 Euro°
Metalllackierung	560 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	915 Euro°/-

## TESTURTEIL

### AUTOTEST (ohne Autokosten)

**2,9**

### AUTOKOSTEN

**1,8**

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
<b>Karosserie/Kofferraum</b>	<b>2,5</b>	<b>Motor/Antrieb</b>	<b>2,4</b>
Verarbeitung	2,6	Fahrleistungen	2,7
Alltagstauglichkeit	3,0	Laufkultur/Leistungsentfaltung	2,6
Licht und Sicht	2,7	Schaltung/Getriebe	2,0
Ein-/Ausstieg	2,5	<b>Fahreigenschaften</b>	<b>2,4</b>
Kofferraum-Volumen	2,3	Fahrstabilität	2,9
Kofferraum-Nutzbarkeit	2,0	Lenkung	2,3
Kofferraum-Variabilität	2,1	Bremse	2,0
<b>Innenraum</b>	<b>2,4</b>	<b>Sicherheit</b>	<b>2,7</b>
Bedienung	2,2	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	3,1
Multimedia/Konnektivität	2,6	Passive Sicherheit - Insassen	2,5
Raumangebot vorn	2,1	Kindersicherheit	2,3
Raumangebot hinten	2,8	Fußgängerschutz	2,4
Innenraum-Variabilität	3,5	<b>Umwelt/EcoTest</b>	<b>4,4</b>
<b>Komfort</b>	<b>2,5</b>	Verbrauch/CO <sub>2</sub>	3,6
Federung	2,6	Schadstoffe	5,1
Sitze	2,1		
Innengeräusch	3,0		
Klimatisierung	2,9		

Stand: November 2016

Test und Text: Christoph Pauly M. Sc.