



Opel Astra 1.4 ECOTEC CNG Innovation

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

Zwei Jahre nach dem Erscheinen der aktuellen Generation bieten die Rüsselsheimer den Astra auch mit Erdgasantrieb an. Der bivalente Motor kann sowohl mit Erdgas als auch mit Benzin betrieben werden. Per Tastendruck lässt sich zwischen den beiden Betriebsarten wählen. Im Gegensatz zu den kompakten Erdgasfahrzeugen aus dem Volkswagen-Konzern (50 l großer Benzintank) ist der Gasvorrat zwar etwas größer, der Benzintank aber mit lediglich 13,4 l knapp bemessen. Mit 110 PS ist der Motor zwar kein Temperamentsbündel, reicht für den Alltag aber vollkommen aus. Neben den geringen Kraftstoffkosten sprechen auch die guten Emissionswerte für den Erdgasantrieb. Abgesehen davon punktet der Kompaktwagen mit eingängiger Bedienung, agilen und sicheren Fahreigenschaften, den empfehlenswerten Ergonomiesitzen und der serienmäßigen Frontkamera samt Kollisionswarner, City-Notbremssystem und Spurhalteassistent. Kritik erntet der Opel für teils nachlässige Verarbeitungsqualität (z.B. Unterboden), den unzureichenden Einklemmschutz für die elektrischen Fensterheber sowie die geringe Anhängelast der CNG-Variante. In puncto Platzangebot und Federungskomfort bietet der Astra nur Durchschnittliches. Mit 27.025 Euro ist der Erdgas-Astra knapp 3.400 Euro teuer als ein vergleichbarer Benziner. Damit lohnt sich das CNG-Modell nur für Vielfahrer. **Konkurrenten:** Audi A3 g-tron, Seat Leon TGI, VW Golf TGI BlueMotion.

- +** geringe Kraftstoffkosten, agiles Fahrverhalten, empfehlenswerte Ergonomiesitze, gute Bedienbarkeit
- unzureichender Einklemmschutz für Fensterheber, zerklüfteter Unterboden, geringe Anhängelast, kein Start-Stopp-System

ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,4

AUTOKOSTEN 1,9

Zielgruppencheck

| | | |
|--|----------------|-----|
| | Familie | 3,6 |
| | Stadtverkehr | 3,2 |
| | Senioren | 3,0 |
| | Langstrecke | 2,9 |
| | Transport | 3,4 |
| | Fahrspaß | 3,3 |
| | Preis/Leistung | 2,2 |

EcoTest ★★★★★☆

3,1 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

3,0 Verarbeitung

Im Innenraum des Astra wurden überwiegend harte Kunststoffe verwendet, nur die Oberseite des Armaturenbretts sowie der obere Bereich der vorderen Türverkleidung bestehen aus geschäumtem Kunststoff.

⊕ 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.

3,3 Alltagstauglichkeit

Mit den beiden insgesamt 19 kg fassenden Gastanks aus rostfreiem Kohlefaser-Verbundstoff kommt der Astra CNG knapp 445 km weit. Wahlweise kann der Motor auch mit Benzin betrieben werden, allerdings ist der Benzinvorrat mit 13,4 Litern recht knapp bemessen. Damit schafft der Opel nochmals rund weitere 200 km. Per Tastendruck lässt sich zwischen den beiden Betriebsarten umschalten. Die Zuladung dürfte mit gemessenen 560 kg in den aller-

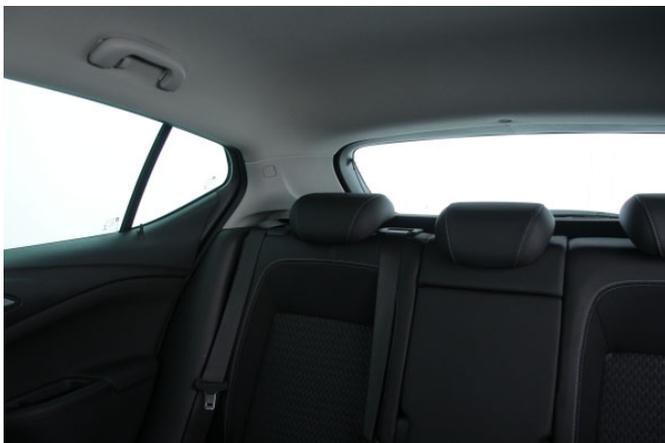
⊖ Die Motorhaube wird lediglich mittels eines Stabes offengehalten. Richtig ärgerlich macht der Blick unter das Fahrzeug. Hier lässt Opel den Wagen nahezu ungeschützt, der gesamte Unterboden ist ziemlich zerklüftet. So sahen Autos vor 20 Jahren aus, heutzutage erwartet man im Sinne von Aerodynamik und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

meisten Fällen ausreichend sein - 75 kg dürfen davon mittels eines geeigneten Dachträgers transportiert werden. Mit 11,2 m fällt der Wendekreis nicht sonderlich klein aus.

⊖ Die Anhängelast ist mit 750 kg für gebremste Hänger knapp bemessen. Serienmäßig ist ein Reifenreparaturset an Bord, ein Notrad oder sogar ein vollwertiges Reserverad ist für die Erdgasvariante des Astra leider nicht erhältlich. Auch Bordwerkzeug sowie Wagenheber gibt es daher nicht.

2,8 Licht und Sicht

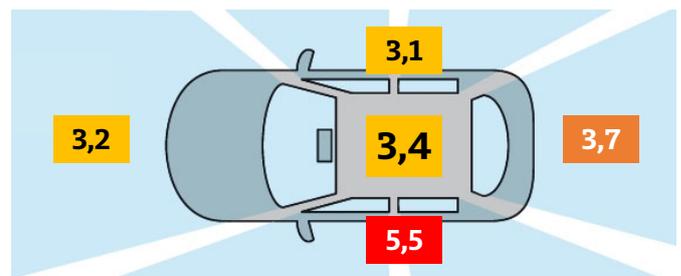
Die Fahrzeugfront lässt sich aufgrund der stark abfallenden Motorhaube nicht einsehen, die recht hohe Fensterunterkante der Heckklappe erschwert die Sicht nach hinten. Dies sorgt auch dafür, dass man niedrige Hindernisse wie etwa vorbeilaufende Kinder hinter dem Auto nicht gut wahrnimmt. Um die Übersichtlichkeit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



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

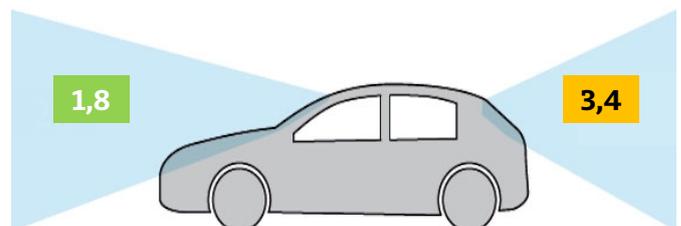
Rundumsicht

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 und hinter dem Fahrzeug erkennt.



⊕ In der Ausstattung Innovation hat der Astra serienmäßig Parksensoren hinten und vorn sowie eine Rückfahrkamera an Bord, die das Rangieren erleichtern. Dank der flachen Fahrzeugfront sind niedrige Hindernisse vorn gut erkennbar. Der Testwagen war mit den optionalen LED-Scheinwerfern ausgerüstet, die nachts für eine gute Ausleuchtung der Fahrbahn sorgen. Neben einer adaptiven Lichtverteilung bietet das Lichtsystem auch ein Abbiege- und LED-Tagfahrlicht sowie einen Fernlichtassistenten, der vorherfahrende oder entgegenkommende Verkehrsteilnehmer gezielt ausblendet. Der Astra verfügt

3,0 Ein-/Ausstieg

Der Ein- und Ausstieg gestaltet sich vorn wie auch hinten zufriedenstellend bequem. Der Schweller ist eher niedrig, allerdings recht breit, weshalb ein großer Schritt zum Ein- und Aussteigen notwendig ist. Großgewachsene müssen vorn darauf achten, sich den Kopf nicht an der schräg verlaufenden A-Säule zu stoßen. Hinzu kommt, dass die Sitze recht tief montiert sind, was sportliche Fahrernaturen zu schätzen wissen, für ein bequemes Ein- und Aussteigen aber hinderlich ist. Hinten erschweren die abfallende

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.

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

Dachlinie sowie der in den Einstiegsbereich ragende Radkasten die Zugänglichkeit.

⊖ Für den Astra ist ein schlüsselloses Zugangs- und Startsystem erhältlich. Das System funktioniert insgesamt gut, besitzt aber einen ungenügenden Diebstahlschutz und lässt sich nicht deaktivieren. Das Fahrzeug kann über einen simplen Funkverlängerer unbefugt geöffnet und gestartet werden. Weiterführende Informationen gibt es unter www.adac.de/keyless.

3,7 Kofferraum-Volumen

Das Gepäckabteil des Erdgas-Astra fällt wegen des fehlenden Fachs unter der Kofferraumabdeckung kleiner aus als bei den Benzin- und Dieselmotoren. Der Kofferraum fasst bei aufgestellten Lehnen für diese Fahrzeugklasse bescheidene 210 l und bis zum Dach beladen 330 l oder alternativ sechs Getränkekisten. Klappt man die Lehnen um, stehen bis zur Fensterunterkante 595 l und bis unter das Dach 1.045 l zur Verfügung.

3,0 Kofferraum-Nutzbarkeit

⊕ Die Kofferraumklappe lässt sich über eine Taste, die unten im Opel-Emblem angebracht ist, problemlos entriegeln und angenehm leicht öffnen. Zum Schließen gibt es eine gut erreichbare Griffmulde in der Innenverkleidung der Heckklappe. Mit einer Stehhöhe von knapp 1,90 m öffnet die Klappe recht weit.

⊖ Die Ladekantenhöhe fällt mit gemessenen 76 Zentimetern recht hoch aus - ungünstig für das Laden von



Lediglich 210 l Kofferraumvolumen bietet die Erdgasvariante des Astra. Die herkömmliche Version des Fünftürers stellt mit 335 l deutlich mehr Platz für das Gepäck zur Verfügung.

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

3,1 Kofferraum-Variabilität

⊕ Serienmäßig ist der Astra mit einer im Verhältnis 60 zu 40 umklappbaren Rücksitzlehne ausgestattet, gegen Aufpreis lassen sich die Lehnen auch dreigeteilt umklappen. Abgesehen von den beiden Taschenhaken gibt es keine praktischen Ablage- oder Verstaumöglichkeiten.

⊖ Beim Wiederaufstellen der Lehnen können die Gurte eingeklemmt und beschädigt werden, da entsprechende Führungen fehlen. Ein Trennnetz zur Ladungssicherung gibt es leider nicht.

2,5 INNENRAUM

2,3 Bedienung

⊕ Ein acht Zoll großer Touchscreen des optionalen IntelliLink-Navigationssystems dominiert das Cockpit 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 werden über die Tasten gesteuert. Die kleinen Symbole darauf sind jedoch nur schwer zu erkennen. Die Folge sind besonders zu Beginn lange Ablenkungszeiten. Zwischen den beiden Rundinstrumenten befindet sich die Tankanzeige, die abhängig vom aktuellen Betriebsmodus entweder den Benzin- oder den Gasvorrat angibt. Die Bedienung der Klimaautomatik ist gelungen, das Bedienfeld könnte lediglich etwas höher angebracht und die Symbole auf den Tasten etwas größer sein. Etwas versteckt sind einige Tasten hinter dem Schalthebel, mit denen sich unter anderem der Spurhalte- und Parkassistent ein- oder ausschalten lassen. Ein

Regensensor ist in der Ausstattung Dynamic enthalten, die Empfindlichkeit lässt sich fein einstellen. Alle wichtigen Schalter sind bei Dunkelheit beleuchtet, die Drehregler an den Lüftungsdüsen allerdings nicht.

⊖ Der Schalter für die Warnblinkanlage ist nicht auffällig genug gestaltet und liegt noch dazu auf der Beifahrerseite. Die beiden Rundinstrumente für Geschwindigkeit und Motordrehzahl sind recht klein geraten, worunter die Ablesbarkeit etwas leidet. Zudem ist der Tacho grob skaliert und nachts stört die Hintergrundbeleuchtung am Rand der beiden Rundinstrumente.



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

2,7 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 sind möglich. Zusätzlich stehen für die Audiowiedergabe ein 3,5 mm-Klinkenstecker und eine Bluetooth-Schnittstelle zur Verfügung.

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 Ausstattungsvariante Innovation hat der Astra den Online- und Service-Assistenten OnStar serienmäßig an Bord.

Das System umfasst verschiedene Funktionen, wie das Abfragen diverser Fahrzeugfunktionen via Smartphone (u. a. Auto ver- und entriegeln, Reifendruck oder Kraftstoffstand abfragen, Fahrzeug lokalisieren), eine automatische Notruf funktion im Falle eines Unfalls oder den praktischen Navigationsservice. Auch können sich die Insassen 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

2,0 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 2,15 Metern Körpergröße nicht ein. Auch in Längsrichtung lassen sich die Sitze weit verstellen. So finden bei ganz zurückgeschobenen Sitzen

2,9 Raumangebot hinten

Auch in der zweiten Reihe bietet der Astra ein vernünftiges Platzangebot. Sind die Vordersitze auf 1,85 Meter große Personen eingestellt, finden hinten Personen von bis zu 1,90 Meter Größe genügend Bein- und Kopffreiheit vor. Sitzen drei Erwachsene auf der Rückbank, 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.

3,9 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 Becherhaltern befinden sich im Cockpitbereich nur noch ein kleines Fach unterhalb des Lichtschalters sowie ein aufpreispflichtiger, recht fummeliger Handy-

2,5 KOMFORT

2,8 Federung

Fahrwerksvarianten oder gar eine adaptive Dämpferregelung, die im Vorgängermodell noch erhältlich war und auch von vielen Konkurrenzmodellen angeboten wird, sind für den Rüsselsheimer nicht zu haben. Das Fahrwerk hat Opel tendenziell straff abgestimmt. Bei niedrigen Geschwindigkeiten spricht die Federung nicht

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.

knapp zwei Meter große Personen bequem Platz. Dank der ordentlichen 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.



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

halter.

Bei der Variabilität bietet der Astra mit klappbaren Rücksitzlehnen das in dieser Klasse Übliche - nicht mehr, aber auch nicht weniger.

sonderlich feinfühlig an, Unebenheiten werden recht trocken an die Insassen weitergereicht. Auf der Landstraße kommt der Wagen bei größeren Flickern an seine Grenzen, insgesamt passt aber der Komforteindruck. Auch auf der Autobahn federt der Astra mit Ausnahme einer spürbaren Stuckerneigung recht verbindlich, Bodenwellen schluckt das Fahrwerk gelassen.

2,3 Sitze

Die hinteren Plätze sind nicht so gut ausgeformt wie die vorderen, hier sitzt es sich klassenüblich bequem.

⊕ Der Testwagen war mit den optionalen Ergonomiesitzen mit ausziehbarer Beinauflage, elektrisch verstellbarer Sitzflächenneigung und Vierwege-Lordosenstütze

(elektropneumatisch) ausgestattet. Ergebnis ist ein tadelloser Sitzkomfort, hier hat Opel ein gutes Paket geschnürt. Gegen Aufpreis gibt es zudem auch Lederpolster und Sitzbelüftung sowie für den Fahrer elektrische Sitzverstellung samt Memory-Funktion, elektrisch verstellbare Seitenwangen sowie eine Massagefunktion.

3,2 Innengeräusch

Der Astra bietet im Innenraum eine ordentliche Akustik, verfügt aber über Verbesserungspotential. Der gemessene Innengeräuschpegel ist mit 69,2 dB(A) trotz der optionalen Akustikfrontscheibe des Testwagens nicht besonders niedrig. Der Turbobenziner entwickelt ein deutlich ver-

nehmbares Dröhnen, wenn man ihn bei unter 1.500 Umdrehungen beschleunigt - innerstädtisch ein häufiges Szenario. Ringt man dem Motor hohe Drehzahlen ab, wird er über Gebühr laut. Die Windgeräusche halten sich auch bei hohen Geschwindigkeiten im Rahmen.

2,0 Klimatisierung

⊕ Der Astra ist in der Ausstattung Innovation serienmäßig mit einer Klimaautomatik ausgestattet. Zu deren Umfang zählen unter anderem ein Aktivkohlefilter sowie eine automatische Umluftfunktion, die das Beschlagen der Scheiben verhindert. 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 Klimamenu 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, der für einen angenehmen Duft im Fahrzeuginneren sorgen soll.

⊖ Im Fond gibt es nur Luftausströmer für die Füße, während einige Konkurrenten auch zusätzliche Ausströmer in der Mittelkonsole haben.

2,6 MOTOR/ANTRIEB

3,2 Fahrleistungen

Der auf Erdgas getrimmte Turbomotor entwickelt ein maximales Drehmoment von 200 Nm, das im Bereich von 2.000 bis 3.600 Touren zur Verfügung steht, und leistet 110 PS. Damit ist der Astra ausreichend motorisiert. Ein Temperamentsbündel ist der Rüsselsheimer dabei natürlich nicht.

Den simulierten Zwischenspurts von 60 auf 100 km/h erledigt der Kompaktwagen in glatten sieben Sekunden. Bei

den Elastizitätsmessungen für denselben Geschwindigkeitsbereich schneidet der Astra dank des frühen Drehmomentaufbaus und der nicht übertrieben langen Getriebeübersetzung der Gänge vier und fünf ordentlich ab. Nur im sechsten Gang vergehen für diese Übung schier endlose 24,3 s. Opel gibt den Standardsprint aus dem Stand auf 100 km/h mit 10,9 s an, die Höchstgeschwindigkeit beträgt 200 km/h.

2,7 Laufkultur/Leistungsentfaltung

Der Motor legt gute Manieren an den Tag. Leichte Vibrationen sind nur im Lenkrad zu spüren. Störendes Brummen oder Dröhnen verkneift sich der Opel weitgehend. Weniger überzeugend ist die Leistungsentfaltung. Der

Drehzahlbereich, in dem der Motor kräftig durchzieht ist recht schmal: Unterhalb von 2.000 Touren wirkt er noch recht verhalten, über 4.000 Umdrehungen lässt der Tatendrang bereits wieder spürbar nach.

2,0 Schaltung/Getriebe

Der Astra 1.4 Ecotec CNG ist ausschließlich mit dem manuellen Sechsgang-Getriebe zu haben. Wer lieber schalten lässt, schaut hier in die Röhre.

⊕ 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.

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.

Das Sechsgang-Getriebe ist passend gestuft, die Drehzahlsprünge fallen dementsprechend auch in den unteren Gängen nicht zu groß aus. Bei Autobahnrichtgeschwindigkeit (130 km/h) rotiert die Kurbelwelle mit 2.900 Touren, das Drehzahlniveau ist damit nicht allzu hoch.

⊖ Ein Start-Stopp-System, mit dem man bei Standphasen zusätzlich Kraftstoff sparen könnte, ist für die Erdgasvariante leider nicht vorgesehen.

2,6 FAHREIGENSCHAFTEN

2,2 Fahrstabilität

Richtungsänderungen setzt der Rüsselsheimer spontan um und vermittelt dem Fahrer dabei ein sicheres Fahrgefühl. Im ADAC Ausweichtest schneidet der Astra dementsprechend gut ab: Er lenkt zackig ein, legt anschließend ein neutrales Eigenlenkverhalten an den Tag und lässt sich mit überschaubarem Lenkwinkelbedarf durch die Gassen dirigieren. Dabei bleibt der Opel stets leicht beherrschbar, das elektronische Stabilitätsprogramm (ESP) regelt effektiv, ohne den Astra zu sehr einzubremsen. Die möglichen Kurvengeschwindigkeiten liegen auch dank der 17-Zoll-Räder

recht hoch. Im Grenzbereich beginnt der Wagen über die Vorderräder zu schieben und baut dadurch Geschwindigkeit ab. Auf Lastwechsel durch abruptes Gaswegnehmen in der Kurve reagiert der Kompaktklässler mit einem deutlich eindrehenden Heck, ehe das ESP helfend eingreift und den Wagen wieder auf die Spur bringt. Die serienmäßige Traktionskontrolle inklusive elektronischer Differenzialsperre (TC Plus) sorgt selbst bei schlechten Gripverhältnissen für guten Vortrieb.

2,4 Lenkung

⊕ Die elektromechanische Servolenkung ist den Opel-Entwicklern gut gelungen. Sie punktet mit guter Präzision und ordentlicher Rückmeldung, könnte aber bei größeren Lenkwinkeln mit höheren Lenkkräften aufwarten. Aus der Mittellage spricht die Lenkung direkt an, Lenkbefehle

werden ohne große Verzögerung umgesetzt, wodurch sich der Opel leichtfüßig anfühlt.

Mit rund drei Umdrehungen von Anschlag zu Anschlag fällt die Lenkarbeit nicht zu groß aus.

3,2 Bremse

⊕ Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h steht der Astra nach 36,9 Metern - ein durchschnittlicher Wert. Die

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

2,3 SICHERHEIT

1,8 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Bei der Bewertung der aktiven Sicherheit schneidet der Astra gut ab. Der Grund dafür ist die beim Innovation serienmäßige 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, die Warnblinkanlage wird allerdings nicht aktiviert. Das gesetzlich vorgeschriebene Reifendruckkontrollsystem 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 der Astra 86 Prozent der maximalen Punkte, ein gutes Ergebnis. Der Opel 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 Insassen 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.

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

| | | |
|---|--|------------------------|
|  | ESP | Serie |
|  | Abstandswarnung | Serie |
|  | Kollisionswarnung | Serie |
|  | City-Notbremsassistent | Serie |
|  | vorausschauendes Notbremsassistent | Option |
|  | Vorausschauender Kreuzungsassistent | nicht erhältlich |
|  | Vorausschauendes Fußgänger-Notbremsassistent | nicht erhältlich |
|  | Querverkehrserkennung beim Rückwärtsfahren | nicht erhältlich |
|  | Geschwindigkeitsbegrenzer | Serie |
|  | Tempomat | Serie |
|  | Abstandsregeltempomat | nicht erhältlich |
|  | Autobahn-/Stauassistent | nicht erhältlich |
|  | Verkehrszeichenerkennung | Serie |
|  | Spurassistent | Serie |
|  | Totwinkelassistent | Option |
|  | 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 | nicht erhältlich/Serie |
|  | Reifendruck-Kontrollsystem | nicht erhältlich |

Hinten reichen die Kopfstützen für Personen bis etwa 1,75 m Größe.

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.

2,8 Kindersicherheit

Hat man auf einem 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. Auf dem Mittelsitz lassen sich Kindersitze mit dem Gurt fixieren, die ungünstigen Anlenkpunkte erlauben allerdings keinen festen Halt. Hohe Kindersitze lassen sich auf dem Beifahrersitz nur bedingt montieren, da die Kopfstütze nicht ausgebaut werden kann.

⊕ Im ADAC Crashtest erhält der Astra für die 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.

2,4 Fußgängerschutz

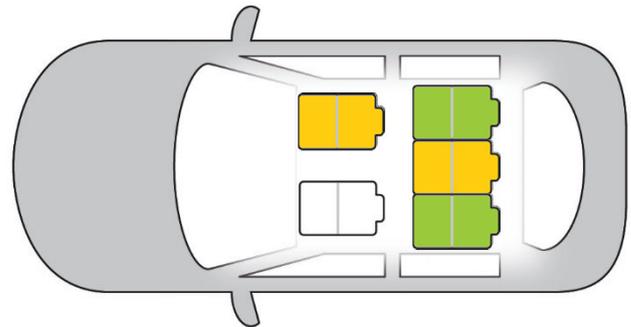
⊕ Der Astra kann beim Fußgängerschutz überzeugen und schneidet mit 83 Prozent der Punkte beim ADAC Crashtest gut ab. Lediglich die A-Säulen bergen noch ein erhöhtes Gefahrenpotenzial für Kopfverletzungen.

⊖ Der OnStar-Service inklusive der automatischen Notruffunktion ist lediglich im ersten Jahr kostenfrei, anschließend muss der Kunde dafür eine Gebühr entrichten (99,50 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.

⊖ Bei der manuellen Betätigung der elektrischen Fensterheber treten hohe Schließkräfte auf, die bei unsachgemäßer Bedienung v.a. für Kinder ein hohes Verletzungspotenzial bergen.

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)

⊖ Der City-Notbremsassistent besitzt leider keine Fußgängererkennung.

1,7 UMWELT/ECOTEST

1,8 Verbrauch/CO₂

⊕ Der Astra 1.4 Ecotec CNG sammelt mit einer CO₂-Bilanz von 124 g/km 42 Punkte in diesem Kapitel. Der gemessene Durchschnittsverbrauch beträgt 4,2 kg

CNG/100 km. Innerorts verbraucht der Rüsselsheimer 4,6, außerorts 3,7 und auf der Autobahn 4,7 kg/100 km.

1,5 Schadstoffe

⊕ Bei den Schadstoffen überzeugt der Erdgas-Astra ebenfalls. Nur beim Kaltstart ist die Partikelanzahl etwas erhöht. Dafür gibt es 45 von 50 möglichen Punkten.

Zusammen mit den Zählern aus dem CO₂-Kapitel kommt der Opel somit auf gute 87 Punkte im EcoTest und erreicht damit die vier Sterne.

1,9 AUTOKOSTEN

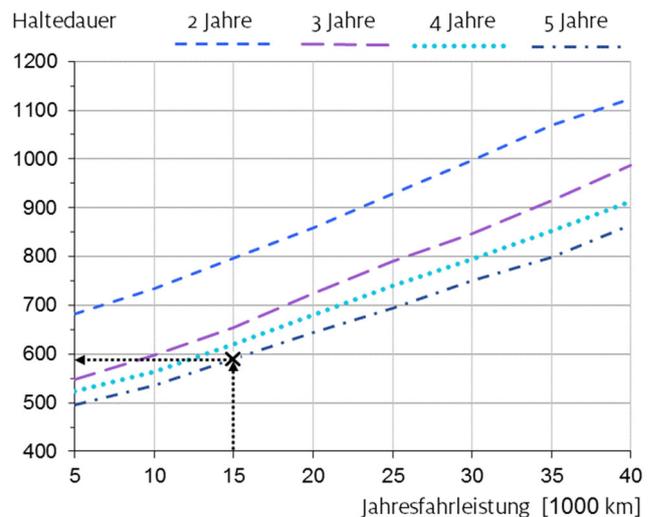
1,9 Monatliche Gesamtkosten

⊕ Für den Astra 1.4 Ecotec CNG Innovation verlangt Opel 27.025 Euro. Damit ist er knapp 3.400 Euro teurer als ein vergleichbarer Benziner mit 125 PS. Die Serienausstattung ist mit Zweizonen-Klimaautomatik, Rückfahrkamera und dem Frontkamerasystem inklusive City-Notbremssystem, Spurhalteassistent und Verkehrszeichenerkennung recht umfangreich.

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. Die Kaskoeinstufungen sind durchschnittlich hoch, die jährlichen Aufwendungen für die Kfz-Steuer betragen 64 Euro. Die Kraftstoffkosten für Erdgas sind deutlich günstiger als für Diesel oder gar Benzin. Für Vielfahrer kann sich der Astra CNG daher trotz des Mehrpreises durchaus rechnen.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 589 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



WEITERE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

| Typ | 1.4 | 1.0 ECOTEC DI Turbo Start& Stop | 1.4 DI Turbo | 1.4 DI Turbo | 1.6 DI Turbo Start& Stop | Astra 1.6 Diesel | Astra 1.6 Diesel | Astra 1.6 Diesel Start& Stop |
|--|----------|---|-----------------|-----------------|-----------------------------------|---------------------|---------------------|---------------------------------------|
| Aufbau/Türen | SR/5 | SR/5 | SR/5 | SR/5 | SR/5 | SR/5 | SR/5 | SR/5 |
| Zylinder/Hubraum [ccm] | 4/1399 | 3/998 | 4/1399 | 4/1399 | 4/1598 | 4/1598 | 4/1598 | 4/1598 |
| Leistung [kW (PS)] | 74 (100) | 77 (105) | 92 (125) | 110 (150) | 147 (200) | 70 (95) | 81 (110) | 100 (136) |
| Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min | 130/4400 | 170/1800 | 245/2000 | 245/2000 | 300/1700 | 280/1500 | 300/1750 | 320/2000 |
| 0-100 km/h [s] | 13,4 | 11,2 | 9,2 | 8,3 | 7,0 | 12,7 | 11,0 | 9,6 |
| Höchstgeschwindigkeit [km/h] | 185 | 195 | 205 | 215 | 235 | 185 | 195 | 205 |
| Verbrauch pro 100 km lt. Herstel- ler | 5,5 S | 4,4 S | 5,5 S | 5,5 S | 6,1 S | 3,7 D | 3,7 D | 3,9 D |
| CO2 [g/km] lt. Hersteller | 128 | 102 | 128 | 128 | 142 | 97 | 97 | 103 |
| Versicherungsklassen KH/VK/TK | 17/20/21 | 17/20/21 | 17/20/21 | 16/21/21 | 19/22/21 | 19/21/20 | 19/21/20 | 19/21/20 |
| Steuer pro Jahr [Euro] | 94 | 34 | 94 | 94 | 126 | 156 | 156 | 168 |
| Monatliche Gesamtkosten [Euro] | 510 | 493 | 561 | 577 | 647 | 512 | 524 | 583 |
| Preis [Euro] | 17.550 | 18.650 | 19.400 | 20.650 | 26.320 | 20.550 | 21.650 | 23.200 |

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-Gasmotor (Reihe), Euro 6b | |
| Hubraum | 1.399 ccm |
| Leistung | 81 kW/110 PS bei 5.600 1/min |
| Maximales Drehmoment | 200 Nm bei 2.000 1/min |
| Kraftübertragung | Frontantrieb |
| Getriebe | 6-Gang-Schaltgetriebe |
| Höchstgeschwindigkeit | 200 km/h |
| Beschleunigung 0-100 km/h | 10,9 s |
| Verbrauch | 4,1 kg / 100 km |
| CO ₂ -Ausstoß | 113 g/km |
| Stirnfläche/c _w -Wert | 2,25 m ² /0,29 |
| Klimaanlage Kältemittel | R1234yf |
| Reifengröße (Serie) | 205/55 R16 |
| Länge/Breite/Höhe | 4.370/1.809/1.485 mm |
| Leergewicht/Zuladung | 1.364/526 kg |
| Kofferraumvolumen normal/geklappt | 370/1.210 l |
| Anhängelast ungebremst/gebremst | 660/750 kg |
| Stützlast/Dachlast | 75/75 kg |
| Tankinhalt | 18,8 kg |
| Garantie Allgemein/Rost | 2 Jahre/12 Jahre |
| Produktion | Polen, Gliwice |

ADAC Messwerte

| | |
|---|--------------------------------|
| Überholvorgang 60-100 km/h (2.+3. Gang) | 7,0 s |
| Elastizität 60-100 km/h (4./5./6. Gang) | 10,2/15,4/24,3 s |
| Drehzahl bei 130 km/h | 2.900 1/min |
| Bremsweg aus 100 km/h | 36,9 m |
| Reifengröße Testwagen | 215/50 R17 91V |
| Reifenmarke Testwagen | Continental Conti SportContact |
| Wendekreis links/rechts | 11,1 / 11,2 m |
| EcoTest-Verbrauch | 4,2 kg/100km |
| Stadt/Land/BAB | 4,6/3,7/4,7 kg/100km |
| CO ₂ -Ausstoß EcoTest | 116 g/km (WTW* 124 g/km) |
| Reichweite | 445 km |
| Innengeräusch 130 km/h | 69,2 dB(A) |
| Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel) | 2.055 mm |
| Leergewicht/Zuladung | 1.330/560 kg |
| Kofferraum normal/geklappt/dachhoch | 210/595/1.045 l |

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

| | | | |
|--|-----------------|------------------------|-----------------|
| Betriebskosten | 77 Euro | Werkstattkosten | 70 Euro |
| Fixkosten | 100 Euro | Wertverlust | 342 Euro |
| Monatliche Gesamtkosten | 589 Euro | | |
| Steuer pro Jahr | 64 Euro | | |
| Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK | 17/20/21 | | |
| Basispreis Astra 1.4 ECOTEC CNG Innovation | 27.025 Euro | | |

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

| | |
|--|----------------|
| Pressefahrzeug | EZ: 19.10.2017 |
| Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung | 31.450 Euro |
| Km-Stand bei Testbeginn | 7.824 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. 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 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.

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 (im Paket) | -/1.450 Euro°/- |
| Abbiege-/Kurvenlicht (im Paket) | 1.450 Euro°/- |
| Regen-/Lichtsensor | Serie |
| Fernlichtassistent (im Paket) | 1.450 Euro° |
| Tempomat/Limiter/ACC | Serie/Serie/- |
| Einparkhilfe vorn/hinten | Serie |
| Parklenkassistent (im Paket) | 620 Euro |
| Rückfahrkamera/360° Kamera | Serie/- |
| Head-Up-Display | - |
| Verkehrszeichenerkennung | Serie |
| Schlüsselloses Zugangssystem | 350 Euro |

SICHERHEIT

| | |
|----------------------------------|----------------|
| Seitenairbag vorn/hinten | Serie/- |
| Kopfairbag vorn/hinten | Serie |
| Knieairbag Fahrer/Beifahrer | - |
| Kollisionswarnung/Notbremssystem | Serie/800 Euro |
| Fußgänger-/City-Notbremsfunktion | -/Serie |
| Spurassistent | Serie |
| Spurwechselassistent (im Paket) | 620 Euro |

INNEN

| | |
|--|--------------------------------|
| Radio/CD/USB/DAB | Serie/150 Euro/Serie/190 Euro° |
| Bluetooth-Freisprecheinrichtung | Serie |
| Navigationssystem | 990 Euro° |
| Elektrische Fensterheber vorn/hinten | Serie |
| Klimaanlage manuell/automatisch | -/Serie |
| Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel | Serie/- |
| Sitzheizung vorn/hinten (im Paket) | Serie/610 Euro° |
| Lenkradheizung | 455 Euro° |
| Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz | Serie |
| Rücksitzlehne umklappbar | Serie |

AUSSEN

| | |
|------------------------------|-------------|
| Anhängerkupplung | 695 Euro |
| Metalliclackierung | ab 560 Euro |
| Schiebedach/Panoramaglasdach | 915 Euro/- |

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,4

AUTOKOSTEN

1,9

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

Stand: April 2018

Test und Text: Dipl.-Ing. (FH) Alexander Lidl