



Opel Astra Sports Tourer 1.5 Diesel Elegance Automatik

Fünftüriger Kombi der unteren Mittelklasse (90 kW / 122 PS)

Der aktuelle Astra K hängt irgendwie zwischen zwei Welten. Entwickelt noch unter der GM-Herrschaft, kommt das Facelift nun nach dem Verkauf der Rüsselsheimer an den französischen PSA-Konzern auf den Markt. Jetzt wurde die ganze Motorenpalette im Astra ausgetauscht, PSA-Triebwerke sind aber nicht darunter. Alle Motoren, ausschließlich Dreizylinder übrigens, stammen noch aus dem GM-Regal. Man kann es durch die Beschränkung auf drei Zylinder ahnen: Das Facelift steht ganz unter dem Schlagwort Effizienz. So verkleidet Opel den Unterboden, bietet nur noch maximal 145 PS an, hat neue LED-Scheinwerfer mit niedriger Leistungsaufnahme im Angebot und baut eine aktive Kühlerjalousie ein. Zwar ist der getestete Diesel im ADAC Ecotest mit 5,1 Litern auf 100 Kilometer tatsächlich recht sparsam, die Konkurrenzmodelle schaffen diesen Wert aber auch. Daran merkt man schon: Das Rad hat Opel nicht neu erfunden. Aktive Kühlerjalousien gibt es andernorts schon lange und eine Überarbeitung hatte der bisher wie anno dazumal komplett unverkleidete Unterboden eh nötig. Womit der Astra punkten kann, sind immer noch die guten Sitze und das großzügige Platzangebot für Insassen und Gepäck. Was ihm immer noch fehlt, ist eine moderne und umfassende Ausstattung an Assistenzfunktionen. City-Notbremsfunktion, Spurhalteassistent, Verkehrsschilderkennung, Abstandsanzeige sowie viele weitere Systeme gibt es für die niedrigeren drei der sechs Ausstattungsvarianten nicht. Den Abstandsregeltempomat samt auch bei höherer Geschwindigkeit unterstützendem Notbremsassistenten gibt es wiederum nur für den 145 PS starken Benziner in Verbindung mit dem stufenlosen Automatikgetriebe. Gerade angesichts dieser Lücken in der Ausstattung und weil der Astra einfach in keinem Bereich richtig hervorsteht, ist der Basispreis von 32.225 Euro für den Testwagen zu hoch. **Konkurrenten:** u. a. Fiat Tipo Kombi, Renault Mégane Grandtour, Seat Leon ST, VW Golf Variant.

+ großer Kofferraum, empfehlenswerte Ergonomiesitze, gutes Platzangebot

- teils einfache Materialien, ACC nur für eine Motorvariante, unkultivierter Dreizylinder-Diesel

ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,4

AUTOKOSTEN 2,3

Zielgruppencheck

	Familie	2,6
	Stadtverkehr	3,6
	Senioren	3,0
	Langstrecke	2,8
	Transport	2,4
	Fahrspaß	3,2
	Preis/Leistung	2,4

Ecotest ★★★★★☆

2,5 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,8 Verarbeitung

Im Innenraum des Astra wurden überwiegend harte Kunststoffe verwendet, nur vereinzelt verfügen die Oberflächen über eine angenehm weiche Haptik, wie etwa auf der Oberseite des Armaturenbretts und an der oberen Türverkleidung vorn.

2,9 Alltagstauglichkeit

Mit dem 48 Liter fassenden Tank sind auf Basis des Ecotest-Verbrauchs von 5,1 Liter auf 100 Kilometer Reichweiten von bis zu 940 Kilometer möglich. Im Alltag fällt der Sports Tourer durch seine Länge auf: stattliche 4,70 Meter müssen in der Stadt erstmal eingeparkt werden. Der Wendekreis beträgt 11,3 Meter. Serienmäßig ist ein Reifenreparaturset an Bord, gegen Aufpreis gibt es ein Notrad oder - falls der Wagen auf 16-Zöllern steht - ein vollwertiges Reserverad.

2,5 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 Elegance hat der Astra serienmäßig Parksensoren vorn und hinten sowie eine Rückfahrkamera an Bord, die das Rangieren erleichtern. Dank der flachen Fahrzeugfront sind auch niedrige Hindernisse gut erkennbar. Optional gibt es wie im Testwagen Intellilux-LED-Scheinwerfer, 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 Elegance hat serienmäßig eine einfachere Art der LED-Scheinwerfer an Bord, die es seit dem Facelift gibt. Diese bieten keine Sonderfunktionen wie die Intellilux-Scheinwerfer, sollen laut Opel aber durch eine besonders niedrige Leistungsaufnahme von nur 13 Watt bestehen. 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. Der Innenspiegel blendet serienmäßig automatisch ab.

⊕ 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. Der Unterboden ist seit dem Facelift glattflächiger gestaltet, um die Aerodynamik zu verbessern.

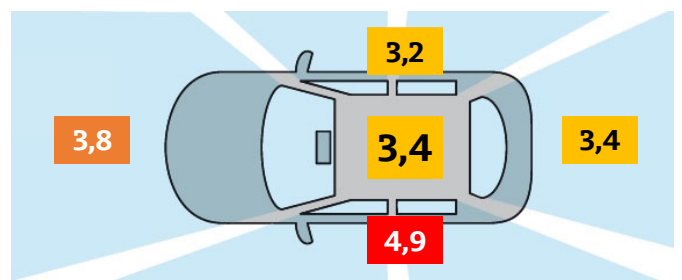
⊕ Hohe Beladung steckt der Testwagen locker weg: 548 kg Zuladung, wovon wahlweise jeweils 75 kg auf dem Dach oder der Anhängerkupplung verteilt werden können, sind in der Kompaktklasse ein ordentlicher Wert.



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

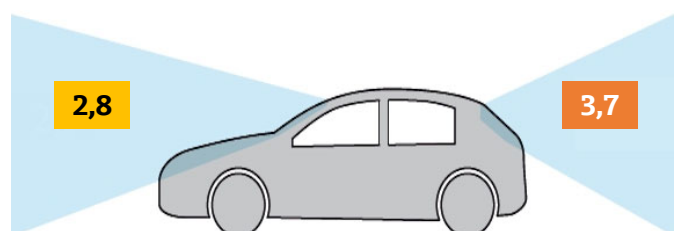
Rundumsicht

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.



⊖ 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 vorbeifährt, um erschreckend laute Warntöne auszulösen.

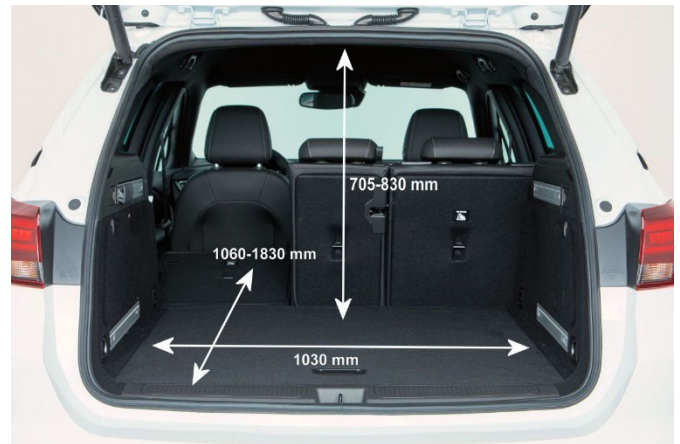
2,5 Ein-/Ausstieg

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.

⊖ 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.

2,3 Kofferraum-Volumen

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



Mit 370 l Volumen bietet der Kofferraum des aktuellen Astra ausreichend Platz fürs Gepäck oder den täglichen Einkauf.

1,9 Kofferraum-Nutzbarkeit

⊕ Die Heckklappe öffnet weit nach oben, sodass auch Personen bis knapp 1,90 Meter 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. Die Öffnungshöhe kann man per Drehschalter in der Fahrtür einstellen. Der Ladeboden ist auf einer Höhe mit der Ladekante (nur 60 Zentimeter über dem Boden) und der Kofferraum von

praktischem, rechteckigem Format. Legt man die Rücksitzlehne um, entsteht eine ebene Ladefläche.

⊖ Sehr 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.

2,2 Kofferraum-Variabilität

⊕ Nicht serienmäßig ist die dreigeteilte Rücksitzlehne des Testwagens, die lässt sich auch per Tasten vom Kofferraum aus umklappen lässt. Ohne dieses aufpreispflichtige Extra ist der Astra mit einer asymmetrisch geteilten Rücksitzlehne ausgestattet. Man muss aber darauf achten, die Gurte der äußeren Plätze in ihren Führungen bleiben, da sie sonst beim Wiederaufstellen der Lehnen eingeklemmt und beschädigt werden können. Das aufpreispflichtige FlexOrganizer-System

des Testwagens erhöht die Variabilität im Kofferraum durch ein Schienensystem mit verschiebbaren Haken und einem darin einhängbaren Trennnetz. Ebenfalls gegen Aufpreis ist ein Kofferraumtrennnetz an 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.

2,6 INNENRAUM

2,2 Bedienung

⊕ Ein serienmäßig sieben Zoll, gegen Aufpreis acht Zoll großer Touchscreen des Infotainmentsystems dominiert die Cockpitansicht und bündelt die meisten Fahrzeugfunktionen. Die Menüstruktur ist recht logisch aufgebaut und erschließt sich dem Fahrer nach einer überschaubaren Eingewöhnungsphase. Leider verbaut Opel beim kleineren Standarddisplay wie im Testwagen keine Schnellwahltasten für Standardfunktionen. Auch einen praktischen Drehknopf, der beispielsweise das Durchforsten der Radiosender erleichtert, bekommt man nur gegen Aufpreis mit dem acht Zoll großen Touchscreen. 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 Lenkradtasten gesteuert. Die kleinen Symbole darauf sind jedoch nur schwer zu erkennen. Die Folge sind besonders zu Beginn lange Ablenkungszeiten. Die Bedienung der Klimaautomatik 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 lassen. Ein Regensensor ist in der Ausstattung Elegance enthalten, die Empfindlichkeit lässt sich

3,0 Multimedia/Konnektivität

Ein Radio mit sieben Zoll großem Touchscreen ist in allen Astras abgesehen vom Astra Ultimate serienmäßig. Dieser kommt immer mit dem für die anderen Versionen aufpreispflichtigen acht Zoll großen Bildschirm. Der Testwagen hat den kleineren Bildschirm verbaut. Auch Apple Carplay, Android Auto, Bluetooth-Freisprecheinrichtung und -Audiostreaming, ein USB-Anschluss und ein AUX-Eingang für 3,5mm Klinkenstecker finden sich in jedem Astra. Gegen Aufpreis sind entweder ein festplattenbasiertes oder ein auf SD-Karten zurückgreifendes Navigationssystem verfügbar, auch USB-Anschlüsse zum Laden im Fond oder DAB-Empfang kosten Aufpreis.

2,2 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 Metern 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 Armaturenträgers recht großzügig, der dunkle Dachhimmel des Testwagens schränkt es allerdings etwas ein.

⊖ Der Schalter für die Warnblinkanlage ist nicht auffällig genug gestaltet.



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

⊖ Den Online- und Service-Assistenten OnStar von Opel gibt es seit dem Facelift nicht mehr. Dieser umfasste verschiedene Funktionen, wie etwa das Abfragen diverser Fahrzeugfunktionen via Smartphone (u. a. Auto ver- und entriegeln, Reifendruck oder Kraftstoffstand abfragen, Fahrzeug lokalisieren) oder den praktischen Navigations- und Concierge-Service. Ein äquivalentes System bietet der neue Opel-Mutterkonzern PSA nicht an. Jegliche Online-Funktion (wie Echtzeit-Verkehrsdaten) muss über die eigene Smartphone-Internetverbindung ablaufen. Außerdem gibt es den CD-Player im Astra nicht mehr, der vorher zumindest gegen Aufpreis erhältlich war.

3,0 Raumangebot hinten

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

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. Neben zwei Getränkehaltern befindet sich im Cockpitbereich nur noch ein kleines Fach unterhalb des Lichtschalters sowie ein aufpreispflichtiger, recht fummeliger Handyhalter.

2,5 KOMFORT

2,8 Federung

Neben dem Standardfahrwerk gibt es für nur 250 Euro Aufpreis auch ein Dynamikfahrwerk, das inklusive direkterer Lenkung daher kommt. Der Testwagen hat das Standardfahrwerk verbaut. Auch nach der zum Facelift erfolgten Überarbeitung der Dämpfer ist der Astra Sports Tourer mit seiner simplen Verbundlenker-Hinterachse keine Referenz in Sachen Komfort. Die noch beim Astra J erhältlichen adaptiven Dämpfer würden hier sicher Besserung bringen. Auf Querfugen, wie sie an

2,0 Sitze

⊕ Der Astra Elegance hat serienmäßig einen von der Aktion Gesunder Rücken zertifizierten Aktiv-Sitz für den Fahrer. Dieser auch in Sitzneigung verstellbarer Sitz mit verlängerbarer Beinauflage vorn bietet einen sehr guten Sitzkomfort, nicht nur wegen der Vierwege-Lordosenstütze. Gegen Aufpreis sind auch die Lehnenwangen verstellbar und ist eine Massage-Funktion an Bord, dann ist außerdem der ganze Sitz elektrisch

3,0 Innengeräusch

Der Astra bietet im Innenraum eine ordentliche Akustik, verfügt aber über Verbesserungspotenzial. Windgeräusche sind gut gedämpft, auch bei höherem Tempo. Der Dreizylinder regt die Karosserie zu starkem Wummern an, gerade bei niedrigen

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.



Auf den hinteren Sitzplätzen finden Personen bis 1,90 m Körpergröße ausreichend Platz vor.

Brücken zu finden sind, kommt die Hinterachse an ihre Grenzen und spricht 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 größeren Flickern an seine Grenzen, insgesamt passt aber der Komforteindruck.

einstellbar. Die Einstellungen können über eine Memory-Funktion wiederhergestellt werden. Der Beifahrersitz ist im Elegance stets in Höhe und Sitzneigung einstellbar - Lordosenstütze oder vollelektrische Verstellung gibt es hier aber nicht. Natürlich sind die hinteren Plätze nicht so gut ausgeformt wie die vorderen, hier sitzt es sich klassenüblich bequem.

Drehzahlen. Der gemessene Innengeräuschpegel bei 130 km/h ist mit 68,3 dB(A) nicht besonders niedrig.

2,4 Klimatisierung

In einem Astra Elegance hat man stets eine Zweizonen-Klimaautomatik zur Verfügung. Sie bietet eine für beide Seiten gemeinsame, aber freie Wahl der Luftverteilung, eine regelbare Klimatisierungsintensität und einen manuellen Umluftmodus. Die Temperatur kann allerdings lediglich in Ein-Grad-Schritten vorgewählt werden. Sitzheizung vorn und hinten,

Lenkradheizung und sogar belüftete Vordersitze findet man in der Aufpreisliste. Auch eine Standheizung und eine beheizte Frontscheibe kann man für den kompakten Opel ordern. Optional ist für den Astra ein Duftzerstäuber mit auswechselbaren Duftkartuschen erhältlich, der für einen angenehmen Duft im Fahrzeuginneren sorgen soll.

2,3 MOTOR/ANTRIEB

2,6 Fahrleistungen

Der 122 PS starke 1,4-Liter-Dreizylinder-Diesel stemmt schon ab 1.500 und bis 2.750 Umdrehungen 285 Nm auf die Kurbelwelle - nimmt man den Handschalter, sind es sogar 300 Nm. Zwar ist der Motor im heutigen Vergleich ein eher schwächerer Antrieb in der Kompaktklasse, klar wird aber schon nach der ersten Beschleunigung: Das reicht. Man fährt locker im

Verkehr mit und kann auch auf der Landstraße zügig überholen, wie die Spurtmessung von 60 auf 100 km/h zeigt. Auch im niedrigen Geschwindigkeitsbereich von 15-30 km/h zieht der Astra schon kräftig an, was nach dem Abbiegen das Einfädeln in den Verkehr erleichtert.

3,2 Laufkultur/Leistungsentfaltung

Opel bewirbt die neuen Dreizylinder-Motoren im Astra zwar mit einer Ausgleichswelle, aber dennoch: Die Vibrationen, die der Diesel in den Innenraum schickt, sind markig. Mit vielen Konkurrenzdiebseln in der gleichen Leistungs- und Fahrzeugklasse kann sich der Opel nicht messen. Was aber gefällt, sind

der stämmige Antritt und der gute Durchzug bis zum Bereich zwischen 3.500 und 4.000 Touren. Danach wird es zäher. Da die Automatik des Testwagens den Motor aber eh selten in diesen Bereich drehen lässt, spielt das kaum eine Rolle.

1,5 Schaltung/Getriebe

⊕ Opel geht beim optionalen Automatikgetriebe des Astra 1.5 Diesel in die Vollen: Zwischen neun Gängen kann die Getriebesteuerung wählen. Im Alltag bedeutet dies, dass man bei normaler Beschleunigung meist im Bereich zwischen 1.500 und 2.000 Touren bleibt, da genug Drehmoment vorhanden ist, die Schaltsprünge so klein sind und alle Nase lang ein neuer

Gang eingelegt wird. Dieses Verhalten klingt auf dem Papier unkomfortabel, ist es aber mitnichten. Die Schaltvorgänge sind sehr geschmeidig, auch das Kriechverhalten und das Anfahren gefallen. Auf der Autobahn spielt der Opel dann den Vorteils des langen neunten Ganges aus: Bei 130 km/h liegen nur 2.000 Umdrehungen an.

2,7 FAHREIGENSCHAFTEN

2,7 Fahrstabilität

Der Testwagen zeigt exemplarisch auf, wie entscheidend die Reifenwahl für das Fahrverhalten eines Autos sein kann. Der Astra ist grundsätzlich ein fahraktives Auto, das eine ziemlich präzise geführte Vorderachse mit einem auffallend "losem" Heck kombiniert - auf zackige Lenkbefehle wie beim ADAC Ausweichtest reagierte der Opel Astra in bisherigen Autotests mit starkem Übersteuern, einem ausbrechenden Heck also. Diesmal steht der Testwagen auf ausgewiesenen Eco-Reifen mit niedrigem Rollwiderstand, die aber auch weniger Haftung aufbauen können. Deshalb quittiert der Astra das Anlenken

diesmal mit mehr Untersteuern und damit ungenauem Lenkverhalten, dafür bricht das Heck nicht gar so stark aus. Dennoch aber stellt der Astra im Grenzbereich ungeübte Fahrer vor schwierige Aufgaben.

⊕ 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 gut.

2,3 Lenkung

⊕ Die elektromechanische Servolenkung ist den Opel-Entwicklern gut gelungen, das galt schon vor dem Facelift. Sie punktet mit angenehmen Lenkkraften, 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.

3,0 Bremse

⊕ Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h steht der getestete Astra Sports Tourer nach 36,5 Metern. Hier seien wieder die Eco-Reifen erwähnt, denn der letzte Astra Sports Tourer im ADAC Test stand nach bereits 33,6 Metern und rollte auf "normalen" Reifen. Die Dosierbarkeit der Bremse ist in Ordnung.























2,5 SICHERHEIT

2,6 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Bei der Bewertung der aktiven Sicherheit erreicht der neue Astra auch nach dem Facelift ein nur durchschnittliches Ergebnis. Serienmäßig ist beim Astra Elegance eine Frontkamera verbaut. Mit diesem Kamerasystem bietet Opel eine Abstandsanzeige (angezeigt in Sekunden), einen Kollisionswarner sowie einen Spurhalte- und City-Notbremsassistenten. Fußgänger-Erkennung für den Kollisionswarner kostet Aufpreis, dann erkennt der Astra auch Verkehrsschilder. 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 Brake Lights). Das gesetzlich vorgeschriebene Reifendrucksystem ist beim Astra löblicherweise als direkt messendes System ausgeführt.

⊖ Seit Ende 2016 bietet Opel gegen Aufpreis auch eine radarbasierte adaptive Geschwindigkeitsregelanlage an, die bis 180 km/h funktioniert - immer noch schließt Opel aber die meisten Astra-Varianten davon aus. Lediglich für den 1.4 Liter großen Benziner mit stufenlosem Automatikgetriebe ist das System erhältlich, außerdem muss man das große Navigationssystem dazu ordern und die elektrische Parkbremse an Bord haben. Es beinhaltet auch ein automatisches Notbremsystem, das bei höheren Geschwindigkeiten funktioniert. Eine unverständliche Preispolitik, die wohl dafür sorgen wird, dass nur wenige Astra mit dem sicherheitsrelevanten Feature ausgestattet sein

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

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

werden. Ebenfalls ärgerlich: Für die niedrigeren drei der sechs Ausstattungsvarianten gibt es nicht einmal die City-Notbremsfunktion. Der aufpreispflichtige Totwinkelwarner

arbeitet nur mit den hinteren Parksensoren und nicht mit einem Radar. Auch deshalb funktioniert er lediglich in einem Geschwindigkeitsbereich von 10 bis 140 km/h.

2,3 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Im EuroNCAP Crashtest vom Dezember 2015 erhält die fünftürige Schrägheckversion des Rüsselsheimers 86 Prozent der maximalen Punkte, ein gutes Ergebnis. Für den Astra Sports Tourer ist das Ergebnis übertragbar. 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. Ab Herbst zieht eine automatische Notruf Funktion in das Astra-Facelift ein, die die entsprechende Funktion im Rahmen des bisherigen Opel OnStar-System ersetzt.

⊖ Warndreieck und Verbandkasten sind nicht so untergebracht, dass sie jederzeit und bei jedem Beladungszustand des Kofferraums schnell griffbereit sind.

2,7 Kindersicherheit

Hat man auf einem der hinteren äußeren Sitze einen Kindersitz samt Basis mit Fußstütze eingebaut, 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.

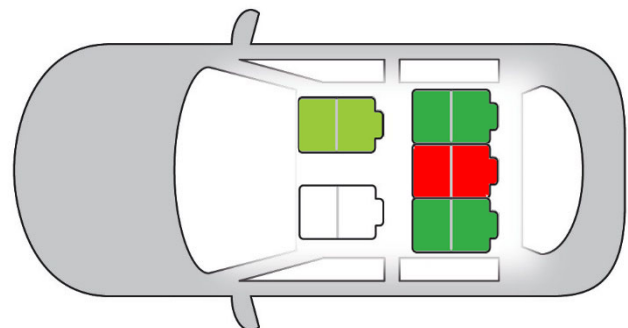
⊕ Im EuroNCAP Crashtest erhält die Schrägheckversion für ihre Kindersicherheit 84 Prozent der erreichbaren Punkte. Laut Bedienungsanleitung eignen sich alle drei hinteren Plätze und der Beifahrersitz zur Montage universeller Kindersitze aller Altersgruppen. Die Beifahrerfront- und Seitenairbags können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

⊖ Auf dem hinteren mittleren Sitz kann man einen Kindersitz per Gurt kaum sicher befestigen. 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)

2,2 Fußgängerschutz

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

Gefahrenpotenzial für Kopfverletzungen. Optional erkennt der City-Notbremsautomat auch Fußgänger.

2,1 UMWELT/ECOTEST

3,0 Verbrauch/CO2

Der Astra Sports Tourer 1.5 Diesel Elegance Automatik erreicht mit einer CO2-Bilanz von 161 g/km 30 von 60 Punkten in der CO2-Bewertung. Der entsprechende Durchschnittsverbrauch liegt bei 5,1 Litern Diesel auf 100 Kilometer. Der Verbrauch innerorts liegt bei 5,6 Litern, außerorts bei 4,4 Litern und auf der Autobahn bei 5,8 Litern alle 100 Kilometer.

1,1 Schadstoffe

⊕ Die mit einer Harnstoffeinspritzung arbeitende Abgasreinigung des Astra funktioniert sehr gut. Einzig beim Kaltstart fallen leicht erhöhte Partikelemissionen auf. Es reicht aber immer noch für 49 von 50 Punkten in der Schadstoffbewertung. Die insgesamt erzielten 79 Punkte reichen locker für vier Sterne im Ecotest.

2,3 AUTOKOSTEN

2,3 Monatliche Gesamtkosten

Der Opel Astra Sports Tourer 1.5 Diesel Elegance Automatik mit 122 PS kostet mindestens 32.225 Euro - ein Schnäppchen ist das nicht. Serienmäßig sind dann meist Dinge, die heutzutage in einem Auto der unteren Mittelklasse in dieser Preisklasse selbstverständlich sind, wie etwa Klimaautomatik, LED-Scheinwerfer, Einparkhilfe und Tempomat. Da man woanders für dieses und auch für weniger Geld einen Abstandhaltetem-pomaten und einen auch außerorts wirksamen Notbremsas-sistenten bekommt, ist der getestete Astra mit 34.550 Euro schlichtweg zu teuer.

⊕ Der recht niedrige Verbrauch und die günstigen Versicherungseinstufungen senken die Betriebskosten. Opel gewährt eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.

Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	5,6	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B

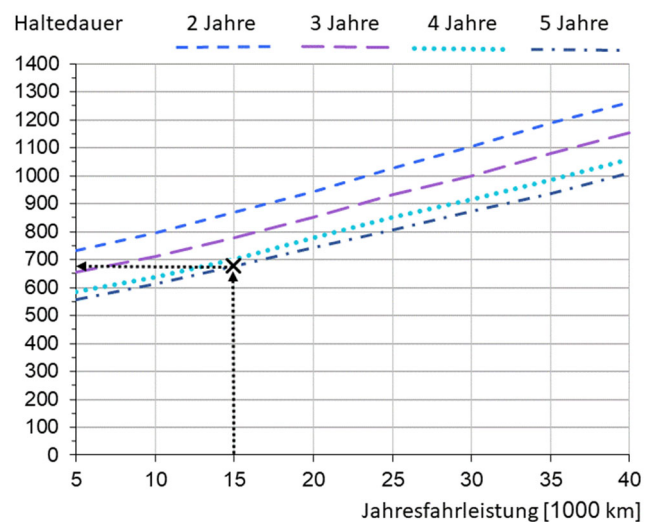
Landstraße	4,4	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B

Autobahn	5,8	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B

Gesamtverbrauch	5,1	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 674 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	1.2 DI Turbo	1.2 DI Turbo	1.2 DI Turbo	1.5 Diesel	1.5 Diesel
Aufbau/Türen	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/1199	3/1199	3/1199	3/1496	3/1496
Leistung [kW (PS)]	81 (110)	96 (130)	107 (145)	77 (105)	90 (122)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	195/2000	225/2000	225/2000	260/1500	300/1750
0-100 km/h [s]	10,6	10,1	9,6	10,8	10,4
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	200	215	220	200	210
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	5,3 S	5,3 S	5,3 S	4,5 D	4,5 D
CO2 [g/km] lt. Hersteller	121	121	121	118	119
Versicherungsklassen KH/VK/TK	19/20/21	19/20/21	19/20/21	19/20/21	19/20/21
Steuer pro Jahr [Euro]	76	76	76	188	190
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	543	559	573	568	588
Preis [Euro]	20.990	22195	23445	24.385	25990

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

3-Zylinder Dieselmotor (Reihe), Turbo, Euro 6d-ISC (WLTP), SCR-Kat mit DPF	
Hubraum	1.496 ccm
Leistung	90 kW/122 PS bei 3.500 1/min
Maximales Drehmoment	285 Nm bei 1.500 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	9-Gang-Automatikgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	205 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	10,8 s
Verbrauch pro 100 km (NEFZ/WLTP)	4,7/5,3 l
CO ₂ -Ausstoß (NEFZ/WLTP)	123/140 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	n.b./0,26
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	205/55 R16
Länge/Breite/Höhe	4.702/1.809/1.510 mm
Leergewicht/Zuladung	1.395/525 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	540/1.630 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	660/1.350 kg
Stützlast/Dachlast	75/75 kg
Tankinhalt	48 l
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktion	England, Ellesmere Port

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	7,1 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	2.000 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	36,5 m
Reifengröße Testwagen	225/45 R17 91Y
Reifenmarke Testwagen	Continental EcoContact 6
Wendekreis links/rechts	11,3 m
Ecotest-Verbrauch	5,1 l/100km
Stadt/Land/BAB	5,6/4,4/5,8 l/100km
CO ₂ -Ausstoß Ecotest	135 g/km (WTW* 161 g/km)
Reichweite	940 km
Innengeräusch 130 km/h	68,3 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.050 mm
Leergewicht/Zuladung	1.432/548 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	370/745/1.410 l

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

Betriebskosten	114 Euro	Werkstattkosten	76 Euro
Fixkosten	120 Euro	Wertverlust	364 Euro
Monatliche Gesamtkosten	674 Euro		
Steuer pro Jahr	232 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	19/20/21		
Basispreis Astra Sports Tourer 1.5 Diesel Elegance Automatik	32.225 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 19.08.2019
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	34.550 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	3.031 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.2.2019 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2019 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. * Steuer nach WLTP-Zyklus für Fahrzeug in Serienausstattung. Die individuelle Steuer kann hiervon abweichen.

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	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	1.450 Euro (Paket)
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	1.450 Euro (Paket)
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/-
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parkenassistent	620 Euro (Paket)
Rückfahrkamera/360° Kamera	Serie/-
Head-Up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	400 Euro°
Schlüsselloses Zugangssystem	350 Euro°

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie/-
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	400 Euro°/Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselsassistent	620 Euro

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/230 Euro
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	ab 500 Euro
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie/-
Sitzheizung vorn/hinten	455 Euro° (Paket)/1.750 Euro (Paket)
Lenkradheizung	455 Euro° (Paket)
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung (abnehmbar)	695 Euro
Metalllackierung	560 Euro
Schiebedach/Panoramaglasdach	915 Euro

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,4

AUTOKOSTEN

2,3

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

Stand: Dezember 2019
Test und Text: Christoph Pauly M. Sc.