



## Opel Astra Sports Tourer 1.5 Diesel Business Elegance Automatik

Fünftüriger Kombi der unteren Mittelklasse (96 kW / 130 PS)

**K**ompakte Kombis haben bei Opel Tradition, denn seit knapp 60 Jahren gibt es die Kombinationskraftwagen-Karosserie von Kadett und Astra, insgesamt 25 Millionen Stück wurden seitdem gebaut. Früher Caravan genannt, hört der verlängerte Astra seit 2010 auf den mehr nach Lifestyle als Handwerk klingenden Namen Sports Tourer. Schon Dr. Faust wusste aber, dass der Name nur Schall und Rauch ist. Was für die Käufer in dieser Klasse zählt, sind andere Aspekte: Vernünftiger Kofferraum bei nicht ausufernden Karosseriemaßen, ein guter Mittelweg zwischen Sportlichkeit und Sparsamkeit und gern auch ein modisches Äußeres. All das noch zu moderaten Preisen, und schon ist die Durchschnittsfamilie interessiert. Der 2022er Astra kommt schonmal richtig chic daher, das neue Opel-Design kommt gut an. Die Außenmaße sind wie in der Klasse üblich über die Jahre ordentlich gewachsen, mittlerweile ist der Astra Sports Tourer über 4,60 m lang. Mit knapp 670 l Stauraum bei dachhoch beladenem Kofferraum reicht es dann aber tatsächlich für den normalen Familienurlaub, zudem ist auch im Innenraum ordentlich Platz. Die hinreichend präzise Lenkung lässt zusammen mit dem tendenziell sportlichen Fahrwerk eine beschwingte Kurvenfahrt zu, wenn auch etwas mehr Federungskomfort dem Astra gut stünde. Motorseitig stehen einige Antriebe zur Wahl, vom Plug-in-Hybrid über Benziner und Diesel. Hier im Test ist der 130 PS starke Diesel in Kombination mit einem Achtgang-Automatikgetriebe. Besonders lauffruhig oder spurtstark ist der Motor nicht, aber ein Ecotest-Verbrauch von 5,2 l auf 100 km ist okay. Die Automatik ist geschmeidig und begleitet den Alltag unauffällig-gelassen. Bei der Schadstoffmessung in unserem Labor fällt die tadellose Abgasreinigung auf, weshalb der Astra 1.5 Diesel vier Sterne im Ecotest erreicht - wie übrigens auch der Benziner mit 130 PS und der Plug-in-Hybrid mit 180 PS. Insgesamt ist der neue Astra Sports Tourer einen Blick wert, denn er leistet sich kaum Schwächen und ist mit Preisen zwischen 29.000 und 40.000 € mit der Konkurrenz auf Augenhöhe. **Konkurrenten:** u.a.: KIA Ceed SE, Ford Focus Turnier, Peugeot 308 SW, Seat Leon ST, VW Golf Variant.

- +** großzügiges Raumangebot vorn, vier Sterne im ADAC Ecotest, großer Kofferraum
- kein echtes Kurvenlicht erhältlich, mäßige Bewertung des Fußgängerschutzes bei den Crashtests, für Business Elegance sind viele Ausstattungen nicht verfügbar

### ADAC-Urteil

AUTOTEST **2,2**

AUTOKOSTEN **2,7**

### Zielgruppencheck

	Familie	<b>2,4</b>
	Stadtverkehr	<b>3,5</b>
	Senioren	<b>3,3</b>
	Langstrecke	<b>2,8</b>
	Transport	<b>2,3</b>
	Fahrspaß	<b>2,8</b>
	Preis/Leistung	<b>2,5</b>

Ecotest **★★★★☆**

## 2,5 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

### 2,4 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. Die A-Säule ist zudem mit Stoff überzogen. Der Astra bietet eine im Klassenvergleich mittlerweile übliche Materialauswahl - viele Hersteller sparen hier ein.

### 3,0 Alltagstauglichkeit

Mit einem Wendekreis von 11,3 m und einer Fahrzeugbreite von 2,07 m (inkl. Außenspiegeln) bietet der Astra Sports Tourer durchschnittliche City-Eigenschaften, zumal er sich mit 4,64 m für einen Kombi der Kompaktklasse ziemlich lang macht. Die zulässige Zuladung fällt im Falle des Testwagens mit 526 kg ebenso praxistauglich aus wie die Dachlast in Höhe von 80 kg. Beim Sports Tourer ist die Dachreling nicht immer serienmäßig, für den Astra Business Elegance aber schon. Als Zugfahrzeug tut sich der Opel nicht hervor: Die Anhängelast mit gebremstem Hänger beträgt 1.500 kg, ungebremste Hänger dürfen bis zu 740 kg wiegen. Die maximal zulässige Stützlast beträgt 75 kg.

⊕ Mit einer Tankfüllung von 52 l kommt man auf Basis des ADAC Ecotest-Verbrauchs von 5,2 l Diesel auf 100 km rund 1.000 km weit – ein guter Wert.

### 2,6 Licht und Sicht

Die Fahrzeugfront lässt sich aufgrund der stark abfallenden Motorhaube nicht einsehen. Das Heck ist zwar recht weit entfernt, aber immerhin ist die Unterkante der Heckscheibe einsehbar. Der hohe Heckabschluss sorgt aber 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: Vor allem der Blick nach rechts hinten ist durch die breiten Dachsäulen eingeschränkt. Die voluminöse Abdeckung des Innenspiegel-Fußes, die die Kamera für die Fahrassistenten und den Licht-/Regensensor beinhaltet, stört den Blick nach außen ebenfalls. Gerade Ampeln werden so gern mal verdeckt.

⊕ Der Astra Business Elegance hat serienmäßig Parksensoren vorn und hinten sowie eine Rückfahrkamera mit Weitwinkelfunktion an Bord, die das Rangieren erleichtern. Das 360-Grad-Kamerasystem ist für diese Ausstattungsvariante

⊕ Der neue Astra ist karosserieeitig sauber verarbeitet, hier fällt er durchaus positiv auf. Schön ist etwa, wie akkurat bündig die Rückleuchten in die Bleche eingepasst sind. Auch am Unterboden ist der Opel sorgfältig verkleidet und senkt durch die glattflächige Gestaltung den Fahrwiderstand.

⊖ Die Motorhaube wird nur durch einen schnöden Haltestab offengehalten - Gasdruckfedern wären hier die wertigere und bei weitem praktischere Lösung.

⊖ Für den Fall einer Reifenpanne steht lediglich ein Reifenreparaturset zur Verfügung. Möchte man ein Notrad haben, muss man zunächst die Option "Vorrüstung für Notlaufräder" kostenpflichtig mitbestellen, um sich dann über das Opel-Zubehörprogramm ein Notrad bestellen zu können. In Verbindung mit dem höherwertigen Soundsystem ist die aber nicht möglich, da der Tieftöner dann den benötigten Platz einnimmt. Für die getestete Variante Business Elegance ist das Soundsystem allerdings ohnehin nicht bestellbar. Der Technikbruder Peugeot 308 hat mit der gleichen Motorisierung einen 18 l großen AdBlue-Tank, der Opel hingegen muss mit 13 l auskommen. Den Rüsselsheimer wird man also öfter mit der für die Schadstoffreinigung essentiellen Flüssigkeit betanken müssen.

aber nicht erhältlich. Genausowenig gibt es für den Business Elegance die Intellilux-LED-Scheinwerfer. Neben einer adaptiven Lichtverteilung böte das Lichtsystem auch ein



Die sehr breiten Dachsäulen und die nicht vollständig versenkbaren Kopfstützen schränken die Sicht nach hinten erheblich ein.

Abbieglicht sowie einen Fernlichtassistenten, der vorherfahrende oder entgegenkommende Verkehrsteilnehmer gezielt ausblendet. Der Scheinwerferkegel ist nicht perfekt homogen, aber gerade in der Fahrzeugklasse sind diese Scheinwerfer eines der besseren Systeme. Leider bieten sie kein wirkliches Kurvenlicht, sondern nur bis 70 km/h automatisch zugeschaltete LEDs, die eher ein Abbieglicht darstellen und schon geschwindigkeitsbedingt auf der

## 2,7 Ein-/Ausstieg

Der Ein- und Ausstieg gestaltet sich vorn wie auch hinten zufriedenstellend bequem. Der Schweller ist eher niedrig, allerdings recht breit, weshalb ein weiterer 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 bis auf den Fußraumbereich recht breit und die Dachlinie gerade, nur der etwas in den Einstiegsbereich ragende Radkasten verlangt Aufmerksamkeit beim Einsteigen.

## 1,6 Kofferraum-Volumen

⊕ Der neue Astra Sport Tourer bietet für einen Kompaktkombi ein durchschnittlich großes Gepäckabteil. Bis zur Kofferraumabdeckung finden darin 505 l Platz und bis unter das Dach können bei aufgestellter Rückbank 670 l verstaut werden. Das entspricht 12 handelsüblichen Getränkekisten. Klappt man die Rücksitzlehne um, erweitert sich das Volumen bis zur Scheibenkante gemessen auf 905 l und bis unter das Dach auf 1.395 l. Unterhalb des Kofferraumbodens können noch gut 10 l verstaut werden - ein Teil wird aber vom Reifenreparaturset beansprucht.

## 2,1 Kofferraum-Nutzbarkeit

⊕ Der Kofferraum lässt sich insgesamt gut nutzen. Die Kofferraumklappe lässt sich leichtgängig öffnen und gibt eine große Öffnung frei. Die Heckklappe öffnet serienmäßig elektrisch, gegen Aufpreis auch sensorgesteuert – dann reicht ein Fußschwenk unter die Heckschürze. Zudem befindet sich die Ladekante lediglich auf 61 cm Höhe und damit neun Zentimeter weiter unten als beim Fünftürer.

⊖ Sehr große Personen müssen aufpassen, sich den Kopf nicht schmerzhaft am abstehenden Schloss zu stoßen. Leider gibt es für die ausgebaute Laderaumabdeckung keine Verstaumöglichkeit unter dem Ladeboden. Mit nur einer Lampe ist der große Kofferraum nachts schwach beleuchtet.

Landstraße meist keinen Vorteil bieten. Der getestete Business Elegance hat eine einfachere Art der LED-Scheinwerfer an Bord. Diese bieten keine Sonderfunktionen wie die Intellilux-Scheinwerfer, aber schon einen statischen Fernlicht-Assistenten. Der Innenspiegel blendet serienmäßig automatisch ab, für die Außenspiegel ist die Funktion nicht verfügbar. Rückleuchten in LED-Technik sind serienmäßig.

⊖ Der Astra ist stets mit einem schlüssellosen Zugangs- und Startsystem ausgestattet. Dieses verfügt zwar über einen Bewegungssensor und ist damit besser geschützt als ein System ohne Sicherheitsvorkehrung. Dennoch kann das Fahrzeug über einen Funkverlängerer unbefugt geöffnet und gestartet werden. Weiterführende Informationen gibt es unter [www.adac.de/keyless](http://www.adac.de/keyless).



Der Kofferraum mit 505 Liter Volumen ist ausreichend dimensioniert für das Reisegepäck oder den täglichen Einkauf.



Die Ladekante liegt mit etwa 61 cm auf einer angenehmen Höhe.

## 1,8 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehnen lassen sich dreigeteilt umklappen. Das gelingt leicht, man muss nur am jeweiligen Hebel seitlich im Kofferraum oder direkt an der Sitzlehne ziehen. Die Rücksitzlehnen fallen dann federvorgespannt nach vorn um. Beim Zurückklappen der Lehnen sollte man darauf achten, die seitlichen

Gurte nicht einzuklemmen und zu beschädigen. An praktischen Verstaumöglichkeiten mangelt es nicht. Neben der Verstaumöglichkeit unterm Ladeboden findet man an den Seiten je ein Ablagefach sowie links einen Taschenhaken.

## 2,5 INNENRAUM

### 2,6 Bedienung

Zwei zehn Zoll große Displays dominieren das Cockpit. Eines stellt das Kombiinstrument dar, das andere ist die Touchscreen-Schnittstelle für das Infotainmentsystem. Die Darstellung der relevanten Daten im Kombiinstrument lässt sich nur in engen Grenzen individualisieren, zudem wirkt das Layout im Kombiinstrument etwas uninspiriert. Vielleicht lässt es sich auch als bewusst simplifizierte Gestaltung bezeichnen, aber uns Testern kam es zu trist vor. Schön ist aber, dass Opel nicht wie andere Hersteller komplett auf Tasten verzichtet, sondern zum Beispiel für die Klimaregelung eine Reihe gut erreichbarer Wipptasten unter dem Zentralsdisplay platziert hat. Für nahezu alle anderen Funktionen muss man sich per Touch durch das Infotainment-Menü hangeln, was recht gut funktioniert. Andere Hersteller finden hier aber eine auf den ersten Blick logischere Menüstruktur. Wie bei fast jedem modernen Auto gilt auch für den neuen Astra: Man muss sich einfach etwas daran gewöhnen. Das Head-up-Display gibt es nicht für den Astra Business Elegance. Aus vorherigen Tests wissen wir: Es nutzt zwar löblicherweise die Frontscheibe als Projektionsfläche, die Darstellung ist aber deutlich verzerrt.

⊕ Die Einstellungen für die Scheinwerfer, Sitze und Lenkrad sind schnell vorgenommen, die Erreichbarkeit der Hebel und Tasten stellt nicht vor Probleme.



Die Verarbeitungsqualität wie auch die Materialanmutung im Innenraum liegen im Mittelfeld dieser Fahrzeugklasse. Die Bedienung ist nach kurzer Eingewöhnungszeit weitgehend funktionell, an der Menüstruktur des Infotainmentsystems könnte man allerdings noch etwas feilen.

### 2,2 Multimedia/Konnektivität

Ein Radio mit analogen AM-/FM-Empfang und DAB ist in allen Astras serienmäßig, genauso wie eine Bluetooth-Freisprecheinrichtung, Bluetooth-Audiostreaming sowie Apple CarPlay und Android Auto - beides funktioniert auch kabellos. Damit ist man schon gut aufgestellt und braucht nicht unbedingt das beim Business Elegance serienmäßige Navigationssystem, das auf TOMTOM basiert und Echtzeit-Verkehrsanzeige sowie Online-Kartenaktualisierungen bietet. Leider ist für die getestete

Ausstattungsvariante das optionale Soundsystem nicht verfügbar - der Klang der Serienlautsprecher lässt etwas zu wünschen übrig. Ohne Aufpreis gibt es zudem eine induktive Ladeschale. Die serienmäßigen Opel ConnectServices bieten den Fernabruf von Fahrzeugstatus und -informationen.

⊖ Einen CD-Player bietet Opel - wie inzwischen leider üblich - nicht an.

### 1,8 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 2,1 Metern Körpergröße nicht ein. Auch in Längsrichtung lassen sich die Sitze weit verstellen. So finden bei ganz zurückgeschobenen Sitzen gut zwei Meter große

Personen bequem Platz. Dank der vernünftigen Innenbreite kommen sich Fahrer und Beifahrer nicht ungewollt zu nahe. Das Raumgefühl wirkt großzügig. Das ansonsten für den Astra erhältliche Glasschiebedach gibt es für den Business Elegance nicht - es würde noch etwas mehr Licht ins Fahrzeug lassen.

### 3,0 Raumangebot hinten

⊕ Im Fond geht es nicht ganz so geräumig zu wie vorn - dennoch sitzt man zumindest zu zweit ohne Platzprobleme. Ist der Vordersitz auf eine 1,85 m große Person eingestellt, reichen die Beinfreiheit für 1,85 m große Insassen - von der Kopffreiheit her könnte man noch zehn Zentimeter größer sein. Das ordentliche Raumgefühl wird durch die recht hohe Seitenlinie eingeschränkt.

### 2,8 Innenraum-Variabilität

In puncto Ablagemöglichkeiten tut sich der Astra nicht überdurchschnittlich hervor. Zwar finden in den vorderen Türfächern auch größere Flaschen Platz, doch sowohl das mit Filz ausgekleidete Handschuhfach als auch das Fach unter der Mittelarmlehne sind nicht sonderlich groß. Zwei Becher oder kleine Flaschen bekommt man in der Mittelkonsole unter, dort werden sie von flexiblen Haltern sicher geklemmt. Anders bei den Astra-Versionen mit Handschaltgetriebe, dort sind die Becherhalter simpler ausgeführt. Eine nette Idee ist auch das



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,85 m ausreichend Platz.

Ablagefach zentral unten im Armaturenbrett, das ein bisschen was von einem Geheimfach hat: Man erkennt es nicht auf den ersten Blick. Hinten findet man neben den Lehnentaschen und kleinen Türfächern keine Ablagen - sitzt man zu zweit, kann man aber zumindest die Becherhalter in der Mittelarmlehne nutzen.

## 2,6 KOMFORT

### 2,8 Federung

Der Sports Tourer kommt wie auch der normale Fünftürer mit einer MacPherson-Vorderachse und einer Verbundlenker-Konstruktion an der Hinterachse. Man könnte das durchaus traditionsbewusst nennen, da schon der Vorfahre namens Kadett D aus dem Jahre 1979 so vorfuhr. Mit einer Mehrlenkerhinterachse könnte man aber schon bessere technische Voraussetzungen in Sachen Komfort schaffen. Wichtig ist am Ende aber natürlich darüber hinaus immer, wie die Federn und Dämpfer abgestimmt sind. Durchgehend überzeugen kann der Astra L dabei nicht. Auf Bodenwellen ist er zunächst oft

komfortabel bis leicht schaukelnd unterwegs, spricht dann auf kurze Anregungen wie Kanaldeckel oder Asphaltflicken aber etwas unwirsch an. Der Sports Tourer mit seinem etwas längeren Radstand und dem höheren Gewicht auf der Hinterachse wirkt auf Landstraßen-Bodenwellen und der Autobahn etwas ruhiger als der Fünftürer. Insgesamt ein Fahrwerk, mit dem man im Alltag klar kommt - aber kein Kaufargument. Ein aktueller Golf mit Mehrlenkerachse hinten und optionalen Adaptivdämpfern bietet einen spürbar besseren Federungskomfort.

### 2,4 Sitze

⊕ Der Astra Business Elegance kommt immer mit AGR-zertifizierten Komfortsitzen. Der Fahrersitz ist dabei in Höhe, Weite und Neigung einstellbar, zudem ist die Sitzfläche verlängerbar und die Lendenwirbelstütze kann vierfach eingestellt werden. Optional wird auch vorn rechts der selbe Sitz verbaut. Serienmäßig ist beim Beifahrersitz die Sitzflächenneigung und Lordosenstütze nicht einstellbar und auch die Sitzfläche nicht verlängerbar. Man sitzt richtig gut in der ersten Astra-Reihe, die mannigfaltigen Einstellmöglichkeiten sorgen dafür, dass wohl jeder seine

gewünschte Position findet. Auf der wenigstens einigermaßen konturierten Rückbank sitzt man klassenüblich, durchaus aber auch auf längeren Fahrten bequem genug.

⊖ Die sehr dünn gepolsterte Armauflage vorn in den Türen fällt auf der Langstrecke als wenig komfortabel auf. Für den Business Elegance gibt es keine elektrisch verstellbaren Sitze, dementsprechend auch keine Memory-Funktion. Auch die Massagefunktion gibt es nur für andere Ausstattungen.

### 3,3 Innengeräusch

Bei konstanten 130 km/h messen wir im Innenraum des Astra Sports Tourer 1.5 Diesel einen Schallpegel von 69,3 dB(A), das ist auch in der Kompaktklasse ein nur mittelmäßiger Wert. Der Diesel ist als solcher klar zu erkennen, das harte

Verbrennungsgeräusch ist also ein steter Begleiter - nervt aber nicht über Gebühr. Bei gleichmäßiger Autobahnfahrt tritt der Antrieb aber in den Hintergrund, dort dominiert das nicht allzu leise Rauschen des Fahrtwinds.

### 2,2 Klimatisierung

Im Astra 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. Lenkrad und Vordersitze sind beim Business Elegance stets beheizbar. Sitzheizung hinten und belüftete Vordersitze findet man zwar auch in der Astra-Aufpreisliste, aber nicht für den Business Elegance. Auch eine beheizte Frontscheibe kann man ordern,

diese nutzt feine Drähte in der Frontscheibe. Nachts können diese störende Reflexe erzeugen - man sollte hier eine Probefahrt bei Dunkelheit einplanen.

⊖ An den Lüftungsdüsen im Armaturenbrett kann man Ausströmrichtung und -intensität nicht getrennt voneinander regeln - hier hat Opel an der Funktionalität gespart.

## 2,1 MOTOR/ANTRIEB

### 2,2 Fahrleistungen

Der 1,5-l-Turbodiesel entwickelt ein maximales Drehmoment von 300 Nm und leistet 130 PS. Der Vierzylinder hat mit dem unter 1,5 t schweren Kompakten wenig Mühe und sorgt für vollkommen ausreichende Fahrleistungen. Für den Zwischenspur von 60 auf 100 km/h vergehen 6,8 s, von 80 auf 120 km/h benötigt der Opel glatte neun Sekunden. Die Rüsselsheimer

geben den Standardsprint aus dem Stand auf 100 km/h mit 11,0 s an, die Höchstgeschwindigkeit liegt laut Hersteller bei 208 km/h. Alles in allem ist der kompakte Kombi mit dem kräftigen Selbstzünder vollkommen ausreichend motorisiert und wirkt dank des stattlichen Drehmoments souveräner als es die reinen Fahrwerte ahnen lassen.

### 2,8 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Der Selbstzünder verrichtet seine Arbeit für einen Diesel recht kultiviert, kann aber die dieseltypisch harten Verbrennungsgeräusche nicht verhehlen. Es ist zwar nie wirklich störend, wie der Motor zu Werke geht, aber es gibt schlichtweg zurückhaltendere Dieselantriebe, auch in der Kompaktklasse. An der Leistungsentfaltung gibt es wenig zu

kritisieren: Natürlich dauert es prinzipbedingt einen Moment, ehe der volle Ladedruck und damit auch das volle Drehmoment aufgebaut ist, doch bereits ab 1.500 1/min schiebt das Triebwerk energisch an. Die Leistungsentfaltung erfolgt dabei recht harmonisch.

### 1,7 Schaltung/Getriebe

Der Diesel-Astra ist mit Achtstufen-Automatik oder mit einem manuellen Sechsgang-Getriebe erhältlich. Aktuell ist der Handschalter aber nicht konfigurierbar, nur Lagerbestände werden angeboten. Auch unser Testwagen ist dementsprechend mit der Automatik ausgestattet.

⊕ Die Schaltvorgänge der Wandler-Automatik werden in der Regel zwar nicht besonders zackig, aber sehr geschmeidig durchgeführt. Lediglich bei langsamer Fahrt und beim Anfahren kann es zu einem leichten Rucken kommen. Ansonsten klappt beispielsweise das Rangieren gut, da die Kriechfunktion gefühlvoll einsetzt und nachdrücklich arbeitet.

Die Abstufung der acht Gänge passt gut zum Motor, die Drehzahlsprünge fallen trotz der großen Getriebespreizung gering aus. Bei 130 km/h liegen lediglich 2.100 1/min an, das Drehzahlniveau ist angenehm niedrig. Das Schaltschema am kleinen Automatikwählhebel ist nicht klar verständlich und bedarf einer kurzen Eingewöhnungsphase – ist dann jedoch einfach zu beherrschen. Die Gangwechsel können zudem über Schaltwippen am Lenkrad angewiesen werden. In Verbindung mit dem Automatikgetriebe stehen drei Fahrmodi (Eco, Normal und Sport) zur Verfügung, die unter anderem Anpassungen an der Getriebesteuerung vornehmen.

## 2,3 FAHREIGENSCHAFTEN

### 2,3 Fahrstabilität

⊕ Zwar gibt es in der Klasse agilere Autos, aber beispielsweise beim ADAC Ausweichtest zeigt sich die in Sachen Fahrsicherheit gelungene Auslegung des Kompakten. Hier fährt der Sports Tourer merklich untersteuernd und von ESP-Eingriffen begleitet sicher durch den Pylonen-Parcours. Spurrinnen beeinflussen die Fahrtrichtung nur leicht, auf eine Gaswegnahme in Kurven reagiert der Astra nicht zickig. Auch auf der Landstraße zeigt sich eine nicht überbordende Agilität, aber er ermöglicht durchaus höhere Kurvengeschwindigkeiten, als man ihm zunächst zutraut. Mit etwas Eingewöhnung und einem runden Fahrstil erlaubt er dann auch eine zügige Landpartie.

### 2,3 Lenkung

⊕ Die Abstimmung der elektromechanischen Servolenkung ist den Ingenieuren gelungen. Sie ist eher leichtgängig, was je nach Fahrernaturrell besser oder schlechter passt. Auf jeden Fall wirkt der Opel dadurch beim Anlenken etwas kurvenwilliger, als er eigentlich ist. Die Rückmeldung ist ordentlich, zudem trifft man die angepeilte Linie auf kurvigen Landstraßen meist auf Anhieb. Von Anschlag zu Anschlag kurbelt man im neuen Astra knapp drei Lenkradumdrehungen.

### 2,3 Bremse

⊕ Bei der Bremsprüfung schneidet der Astra gut ab. 34,4 m benötigt der Rüsselsheimer aus dem Stellantis-Konzern (Mittelwert aus zehn Einzelmessungen), um aus 100 km/h zum Stehen zu kommen. Ansprechverhalten und Dosierbarkeit der Bremse sind tadellos.

## 2,0 SICHERHEIT

### 1,3 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Der neue Astra Sports Tourer verfügt über ein umfangreiches Arsenal an Fahrerassistenzsystemen und bringt serienmäßig unter anderem ein Notbremssystem samt Abstands- und Kollisionswarner mit. Auch eine radarbasierte Geschwindigkeitsregelung (regelt ab dem Stand bis 180 km/h) samt Limiterfunktion, die zusätzlich den Straßenverlauf sowie die von der Verkehrszeichenerkennung erfassten Geschwindigkeitsbegrenzungen einbezieht, bringt der Opel stets mit. Ebenfalls serienmäßig an Bord sind ein Spurhalteassistent und ein Müdigkeitswarner.

## DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	Serie
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremssystem	Serie
	Vorausschauendes Notbremssystem	Serie
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	Serie
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremssystem	Serie
	Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren	Option
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	nicht erhältlich
	Abstandsregeltempomat	Serie
	Autobahn-/Stauassistent	Option
	Verkehrszeichenerkennung	Serie
	Spurassistent	Serie
	Totwinkelassistent	Option
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	nicht erhältlich
	Notfallassistent	nicht erhältlich
	Ausstiegswarnung	nicht erhältlich
	Müdigkeitswarner	Serie
	Head-up-Display	nicht erhältlich
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie (indirekt messend)

Optional gibt es noch einen Totwinkelwarner, der mithilfe der im Heck integrierten Radarsensoren auch eine Querverkehrserkennung realisiert. Auch einen erweiterten Spurhalteassistenten bekommt man im Intellidrive 1.0-Paket, welcher den Astra automatisch in der Mitte der Spur halten

kann. In Verbindung mit dem Abstandtempomaten ergibt sich so ein Modus namens Drive Assist, der als teilautonomer Autobahnassistent arbeitet. Im Falle einer Vollbremsung wird die Warnblinkanlage aktiviert, um den nachfolgenden Verkehr zu warnen.

## 2,3 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ In den ADAC-Crashtests nach EuroNCAP-Norm vom Mai 2022 erhält die fünftürige Schrägheckversion des Rüsselsheimers 80 Prozent der maximalen Punkte und erzielt insgesamt vier von fünf Sternen. Der Astra ist serienmäßig mit Front- und Seitenairbags für Fahrer und Beifahrer sowie durchgängigen Kopfairbags ausgestattet. Einen Zentralairbag, Knieairbags oder Seitenairbags für die Fondinsassen bieten die Rüsselsheimer nicht an. Die vorderen sowie die äußeren Gurte auf der Rücksitzbank verfügen über Kraftbegrenzer, Gurtstraffer sowie Gurtwarner. Die vorderen Kopfstützen bieten Personen bis zu einer Größe von rund 1,95 m guten Schutz, so wird das Risiko eines Schleudertraumas bei einem

Unfall auch für große Insassen reduziert. Hinten reichen die Kopfstützen für Personen bis etwa 1,75 m Größe. Löblich: Ein Kofferraumtrennnetz ist für den Kombi serienmäßig, so kann man einen vollen Kofferraum von den Insassen abtrennen. Man kann das Netz hinter der ersten oder zweiten Sitzreihe einhängen. Es gibt insgesamt sechs Verzurrosen zur Gepäcksicherung.

⊖ Die mittlere Fondkopfstütze lässt sich nicht so weit herausziehen wie die äußeren, zudem ist die Arretierung in der höheren der beiden möglichen Stellungen sehr schwach ausgeführt.

## 2,2 Kindersicherheit

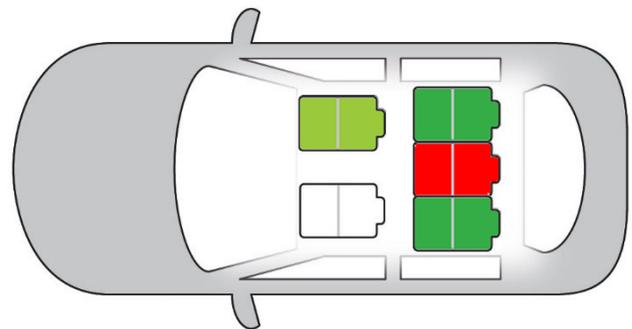
Hat man auf einem der hinteren äußeren Sitze einen raumgreifenden Kindersitz wie zum Beispiel einen samt Basis und Fußstütze eingebaut, ist der Verstellbereich des Sitzes davor eingeschränkt. Wie immer gilt: Eine Probemontage vor dem Kauf ist angeraten.

⊕ Der Astra bekommt für die Kindersicherheit bei den Crashtests 82 Prozent der erreichbaren Punkte. Laut Bedienungsanleitung eignen sich alle drei hinteren Plätze und der Beifahrersitz zur Gurt-Montage universeller Kindersitze aller Altersgruppen. Der Beifahrerfrontairbag kann 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 mittleren Fondsitz kann man einen Kindersitz per Gurt kaum 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)

## 3,4 Fußgängerschutz

Der Astra kann beim Fußgängerschutz wenig überzeugen und schneidet mit 67 Prozent der Punkte beim Crashtest nicht gut ab. Der serienmäßige City-Notbremsassistent kann auch

Fußgänger und Radfahrer erkennen, überzeugte aber nicht in allen Testsituationen.

## 2,0 UMWELT/ECOTEST

### 3,0 Verbrauch/CO<sub>2</sub>

Der Astra Sports Tourer 1.5 Diesel Automatik kommt im ADAC Ecotest auf eine CO<sub>2</sub>-Bilanz von 160 g/km, wofür der Opel 30 von 60 Punkten erhält. Der Durchschnittsverbrauch beträgt 5,2 l/100 km, damit zählt der Kombi zu den sparsamsten Kompakten mit konventionellem Antrieb. Dieser gliedert sich in 5,4 l innerorts, 4,4 l außerorts und 6,1 l/100 km auf der Autobahn.

### 1,0 Schadstoffe

⊕ Die Schadstoffemissionen hat der Astra auch dank SCR- und NO<sub>x</sub>-Speicherkatalysator sowie Diesel-Partikel-Filter (DPF) sehr gut im Griff. Keine Schadstoffart ist auffällig, die Stickoxidemissionen sind auf sehr niedrigem Niveau. So erreicht der Opel 50 von 50 Punkten im Emissionskapitel und insgesamt 80 Punkte – dafür gibt es vier Sterne im ADAC Ecotest. Der kompakte Kombi konnte die Messergebnisse auf

### Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	5,4	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B

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

Autobahn	6,1	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B

Gesamtverbrauch	5,2	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

der Messfahrt im Straßenverkehr mit einem portablen Emissionsmessgerät (PEMS) bestätigen.

## 2,7 AUTOKOSTEN

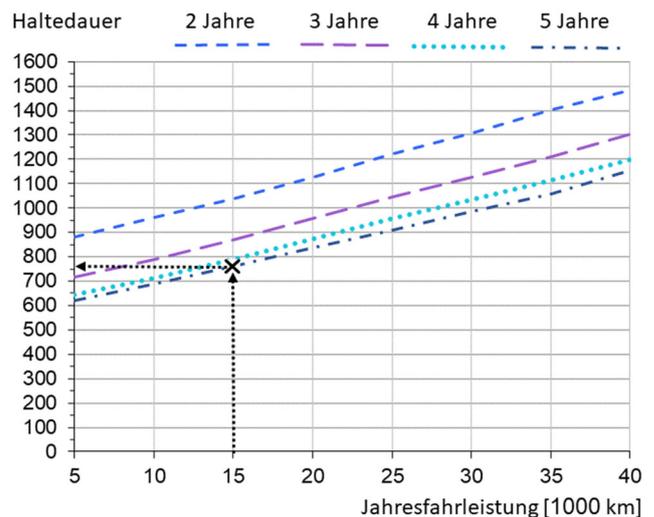
### 2,7 Monatliche Gesamtkosten

Der Opel Astra Sports Tourer 1.5 Diesel Automatik mit 130 PS in der getesteten Ausstattungsvariante Business Elegance kostet mindestens 34.100 Euro - ein Schnäppchen ist das trotz der immerhin recht umfangreichen Ausstattung nicht. Auch sollte man sich die Ausstattungsvarianten genau ansehen, denn einige Extras wie etwa die adaptiven LED-Scheinwerfer gibt es für den Business Elegance nicht.

⊕ Der recht niedrige Verbrauch und die noch moderaten Versicherungseinstufungen (KH 15, TK 21, VK 21) senken die Betriebskosten. Opel gewährt eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung. Über verschiedene Pakete lässt sich die Garantie bis zu einer Gesamtleistung von 200.000 km oder fünf Jahren verlängern. Auch Pauschalpakete für Inspektionen und Verschleißteile bietet Opel an.

### Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 759 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



**DIE MOTORVARIANTEN**

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	1.2 Turbo	1.2 Turbo	1.6 Turbo Hybrid Automatik	1.5 Diesel
Aufbau/Türen	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/1199	3/1199	4/1598	4/1498
Leistung [kW (PS)]	81 (110)	96 (130)	133 (180)	96 (130)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	205/1750	230/1750	360/1750	300/1750
0-100 km/h [s]	10,8	10,0	7,7	10,8
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	199	210	225	209
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (WLTP)	5,6   S	5,6   S	1,1   S	4,4   D
CO2 [g/km] lt. Hersteller (WLTP)	127	127	25	116
Versicherungsklassen KH/VK/TK	16/20/19	16/20/19	14/21/22	15/21/21
Steuer pro Jahr [Euro]	90	90	32	184
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	699	659	715	693
Preis [Euro]	29.000	27.000	39.750	30.100

## 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-Dieselmotor (Reihe), Turbo, Euro 6d-ISC-FCM (WLTP), SCR-Kat mit DPf	
Hubraum	1.498 ccm
Leistung	96 kW/130 PS bei 3.750 1/min
Maximales Drehmoment	300 Nm bei 1.750 1/min
Kraftübertragung	Vorderradantrieb
Getriebe	8-Gang-Automatikgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	208 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	11,0 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	4,6 l
CO <sub>2</sub> -Ausstoß (WLTP)	120 g/km
Stirnfläche/c <sub>w</sub> -Wert	k.A.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	225/45 R17
Länge/Breite/Höhe	4.642/1.860/1.443 mm
Leergewicht/Zuladung	1.483/497 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	597/1.634 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	740/1.500 kg
Stützlast/Dachlast	75/80 kg
Tankinhalt	52 l
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktion	Deutschland, Rüsselsheim

## ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	6,7 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	2.100 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	34,4 m
Reifengröße Testwagen	225/45 R17 94V
Reifenmarke Testwagen	Michelin Primacy 4
Wendekreis links/rechts	11,1/11,2 m
EcoTest-Verbrauch	5,2 l/100km
Stadt/Land/BAB	5,4/4,4/6,1 l/100km
CO <sub>2</sub> -Ausstoß EcoTest	137 g/km (WTW* 160 g/km)
Reichweite	1.000 km
Innengeräusch 130 km/h	69,3 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.065 mm
Leergewicht/Zuladung	1.454/526 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	505/905/1.395 l

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

<b>Betriebskosten</b>	<b>145 Euro</b>	<b>Werkstattkosten</b>	<b>80 Euro</b>
<b>Fixkosten</b>	<b>111 Euro</b>	<b>Wertverlust</b>	<b>423 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	759 Euro		
Steuer pro Jahr	193 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	15/21/21		
Basispreis Astra Sports Tourer 1.5 Diesel Business Elegance	34.100 Euro		

## INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 17.03.2022
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	35.960 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	7.750 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.02.2019 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](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. \* 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	-/-
Regen-/Lichtsensoren	Serie/
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	-/-/Serie
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	-
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie/-
Head-up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie

### SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselsassistent	550° Euro (Paket)

### INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	Serie
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie/-
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/-
Lenkradheizung	Serie
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

### AUSSEN

Anhängerkupplung	775 Euro
Metalllackierung	Serie
Schiebedach/Panoramaglasdach	-

## TESTURTEIL

### AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,2

### AUTOKOSTEN

2,7

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

Stand: Dezember 2022  
Test und Text: Christoph Pauly M. Sc.