



Opel Astra 1.2 DI Turbo Elegance

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

Opel ordnet beim Astra seit dem Facelift zum Herbst 2019 alles der Effizienz und dem CO₂-Ausstoß unter. Die überarbeitete Aerodynamik drückt den cw-Wert, vor allem aber kappte Opel die Motorenpalette nach oben: Mehr als 145 PS gibt es nicht im Astra, alle Motoren verfügen über drei Zylinder. Der Testwagen liegt mit seinen 130 PS aus 1,2 Litern Hubraum in der Mitte des Angebots und macht seine Sache gut. Zwar glänzt der Turbomotor nicht mit dem spontansten Ansprechverhalten, ackert sich davon abgesehen aber mit einem gerüttelt Maß an Elan durch das Drehzahlband. Rütteln ist wegen der drei Zylinder natürlich ein Stichwort bezüglich der Laufkultur, auch durch die verbaute Ausgleichswelle lässt sich mit dem Aggregat aber im Alltag ordentlich leben.

Vor allem, da sich der Durst des Benziners in angenehmen Grenzen hält. Mit einem Ecotest-Verbrauch von 5,4 Litern Super auf 100 Kilometer liegt der Astra genau auf dem Ecotest-Niveau des 150 kg leichteren, 30 PS schwächeren und deutlich kleineren Opel Corsa 1.2. Da hat Opel in Sachen Verbrauch ganze Arbeit geleistet - vor allem, weil auch die Schadstoffmessung dem Astra keine Schwäche attestiert. Lohn sind 83 Punkte und vier Sterne im Ecotest, der aktuelle Bestwert unter allen getesteten Benzinern.

Leider setzt der Astra ansonsten keine Highlights, da er zwar manierlich lenkt, federt und bremst, aber nicht besser als die Konkurrenz im Segment. Zudem gibt es Lücken in der Ausstattung, wie etwa beim Abstandsregeltempomaten und dem Notbremsystem für höhere Geschwindigkeiten: Beides bekommt man nur mit dem stärksten Motor samt Automatik. Da der kompakte Opel sich auch über den Preis nicht als besonderes Angebot definieren kann, ist er insgesamt nur eine der vielen durchschnittlichen Alternativen in der umkämpften Golf-Klasse. **Konkurrenten:** u. a. Fiat Tipo, Renault Mégane, Kia Ceed, Seat Leon, VW Golf.

- +** empfehlenswerte Ergonomiesitze, gutes Platzangebot, tadellose Abgasreinigung, niedriger Verbrauch
- ACC und auch außerorts wirksamer Notbremsassistent nur für Top-Motorisierung

ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,3

AUTOKOSTEN 2,0

Zielgruppencheck

	Familie	3,3
	Stadtverkehr	3,3
	Senioren	3,0
	Langstrecke	2,9
	Transport	3,3
	Fahrspaß	3,1
	Preis/Leistung	2,1

Ecotest ★★★★★☆

2,9 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.

3,0 Alltagstauglichkeit

Mit dem 48 Liter fassenden Tank sind auf Basis des Ecotest-Verbrauchs von 5,4 Liter auf 100 Kilometer Reichweiten von rund 885 Kilometer möglich. 4,40 Meter Länge und mit Spiegeln 2,05 Meter Breite sind nicht schwächling, der Klasse aber angemessen. In der Stadt kommt man noch vernünftig klar. Der Wendekreis beträgt 11,5 Meter. Serienmäßig ist ein Reifenreparaturset an Bord, gegen Aufpreis gibt es ein Notrad.

Dachlast und Stützlast liegen bei 75 Kilogramm. Gebremste

2,4 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 vorn gut erkennbar. Optional gibt es 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. Hat man sich für die Intellilux-Scheinwerfer entschieden, kann man gegen Aufpreis auch die Rückleuchten in LED-Technik bestellen. 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 bestechen.

2,5 Ein-/Ausstieg

Der Ein- und Ausstieg gestaltet sich vorn wie auch hinten zufriedenstellend bequem. Der Schweller ist eher niedrig,

⊕ 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.

Anhänger dürfen bis 1.350 Kilogramm schwer sein, ohne eigene Bremse darf er 620 Kilogramm wiegen.

⊕ Hohe Beladung steckt der Testwagen locker weg: 521 kg Zuladung, wovon wahlweise jeweils 75 kg auf dem Dach oder der Anhängerkupplung verteilt werden können, sind in der Kompaktklasse ein ordentlicher Wert.

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 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.



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

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.

3,5 Kofferraum-Volumen

⊕ Bis zur Kofferraumabdeckung finden 245 Liter Platz. Baut man die Abdeckung aus und belädt bis zum Dach, passen 365 Liter oder bis zu sieben handelsübliche Getränkekisten rein. Sind die Rücksitzlehnen umgeklappt, liegt das Volumen bis zur Fensterkante bei 630 Litern und bei dachhoher Beladung bei 1.080 Litern.

3,3 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. Die elektrisch angetriebene Heckklappe gibt es nur für die Kombivariante. Ebenfalls nicht so praktisch wie beim Kombi gestaltet sich das Be- und Entladen wegen der mit 72 Zentimetern um 12 Zentimeter höheren Ladekante und dem nicht auf gleicher Höhe liegenden Kofferraumboden. Dieser befindet sich elf Zentimeter unter der Ladekante. Legt man die Rücksitzlehne um, steigt die Ladefläche zwar nach vorn an, es entsteht aber immerhin keine Stufe.

2,8 Kofferraum-Variabilität

Nicht serienmäßig ist die dreigeteilte Rücksitzlehne des Testwagens. 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

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.



Grundsätzlich bietet der Kofferraum des Astra mit 335 l Volumen relativ viel Platz für das Gepäck. Ist jedoch der aufpreispflichtige Gepäckraumbodeneinsatz verbaut, schrumpft der Kofferraum auf bescheidene 245 l.

⊖ Sehr große Personen müssen aufpassen, sich den Kopf nicht schmerzhaft am abstehenden Schloss zu stoßen. Der Kofferraum ist mit nur einer Lampe schwach beleuchtet.

Lehnen eingeklemmt und beschädigt werden können. Das aufpreispflichtige FlexOrganizer-System mit einem Schienensystem und allerlei cleveren Befestigungsmöglichkeiten im Kofferraum gibt es wie auch ein Sicherheitstrennnetz nur für den Sports Tourer.

2,5 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 fein einstellen.

Alle wichtigen Schalter sind bei Dunkelheit beleuchtet, die Drehregler an den Lüftungsdüsen allerdings nicht. Die elektrischen Fensterheber verfügen über eine Automatikfunktion sowie einen Einklemmschutz. Das optionale, teildigitale Kombiinstrument des Testwagens gefällt mit seiner klaren Darstellung und ist gerade angesichts der klein beschrifteten Serien-Rundinstrumente eine Empfehlung.

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

3,0 Multimedia/Konnektivität

Ein Radio mit sieben Zoll großem Touchscreen ist in allen Astras serienmäßig. Darüber rangieren noch zwei Navigationssysteme, das teurere kommt mit einem acht Zoll großen Touchscreen und erweiterten Funktionen wie etwa Echtzeit-Verkehrsanzeige und Online-Kartenaktualisierungen.

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 gibt es noch eine induktive Ladeschale, USB-Anschlüsse zum Laden im Fond und digitalen Radioempfang.

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 2,1 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 Armaturenrägers recht großzügig, der dunkle Dachhimmel des Testwagens schränkt es allerdings etwas ein. Gegen Aufpreis lässt ein Schiebedach vorn noch etwas mehr Helligkeit hinein.

2,9 Raumangebot hinten

⊕ Auch in der zweiten Reihe bietet der neue 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 Beinfreiheit. Die Kopffreiheit reicht für ebenso große Personen aus. Sitzen drei Erwachsene auf der



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.



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

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

3,8 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 (oder einem, falls man die induktive Ladehalterung für das

Smartphone bestellt hat) befindet sich im Cockpitbereich nur noch ein kleines Fach unterhalb des Lichtschalters.

⊖ Hinten findet man neben den Lehnentaschen und kleinen Türfächern keine Ablagen. Getränke muss man in der Hand halten.

2,5 KOMFORT

2,8 Federung

Neben dem Standardfahrwerk gibt es für nur 250 Euro Aufpreis auch ein Dynamikfahrwerk, das inklusive direkterer Lenkung daherkommt. Der Testwagen hat das Standardfahrwerk verbaut.

Auch nach der zum Facelift erfolgten Überarbeitung der Dämpfer ist der Astra 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 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 trotz der eher dynamischen Abstimmung des Fünftürers.

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

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.

3,3 Innengeräusch

Der Astra bietet im Innenraum eine ordentliche Akustik, verfügt aber über Verbesserungspotenzial. Windgeräusche sind gut gedämpft, auch bei höherem Tempo. Der Dreizylinder knurrt bei niedrigen Drehzahlen vernehmlich, es wummert im

Innenraum aber nicht so sehr wie im Dreizylinder-Diesel. Der gemessene Innengeräuschpegel bei 130 km/h ist mit 69,6 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. Im Zubehör gibt es noch eine Luftbeduftungssystem.

2,3 MOTOR/ANTRIEB

2,4 Fahrleistungen

⊕ Opel bietet ausschließlich Dreizylinder im Astra an. Die Benziner staffeln sich dabei in drei Leistungsklassen von 110 bis 145 PS. Der 130 PS starke Testwagen liegt also in der Mitte und bietet interessanterweise genauso viel Drehmoment im gleichen Drehzahlbereich wie die 145 PS starke Variante des 1,2 Liter großen Ottomotors: 225 Nm von 2.000 bis 3.500 Touren. Auch der Durchzug von 80 auf 120 km/h ist laut Opel gleich gut. Ob sich die 1.250 Euro Aufpreis für den Astra mit 145 PS lohnen, darf also stark bezweifelt werden. Außer man möchte ein Automatikgetriebe zum Benziner, dann muss man einen Astra mit 145 PS nehmen, der dann aber einen 1.4 Liter großen Dreizylinder und ein stufenloses Automatikgetriebe verbaut hat.

Von den Fahrleistungen her reicht die Motorisierung des Testwagens auf jeden Fall aus. 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: 5,3 Sekunden braucht der Opel für diese Übung. Nur im sehr niedrigen Drehzahlbereich tut sich der Turbomotor schwer. Möchte man im zweiten Gang von 15 auf 30 km/h beschleunigen, wie es etwa nach dem Abbiegen innerorts häufig der Fall ist, muss man dafür gut drei Sekunden einplanen.

3,0 Laufkultur/Leistungsentfaltung

Opel bewirbt die neuen Dreizylinder-Motoren im Astra zwar mit einer Ausgleichswelle, aber dennoch: Zu einer richtigen Laufruhe haben sie den 1.2 DI nicht überreden können. Auch muss der Turbo immer erst Luft holen, bevor er einen Gaspedalbefehl in Vortrieb umsetzen kann. Wenn der Motor dann aber seine Beatmung verpasst bekommen hat, schiebt er

angenehm an, am wohlsten fühlt er sich im Bereich ab 2.000 Touren. Über 5.500 Umdrehungen, wo die Maximalleistung anliegt, mag er dann nicht mehr so wirklich weiterdrehen. Insgesamt kein schlechter Auftritt des Motors, wenn man auf ein Quäntchen Spontanität beim Antritt verzichten kann.

1,9 Schaltung/Getriebe

⊕ Das manuelle Sechsgang-Getriebe lässt sich leicht und präzise schalten. Probleme beim Anfahren oder unschöne Schaltrücke sind dank der gut dosierbaren Kupplung kein Thema. Die serienmäßige Berganfahrhilfe hält das Fahrzeug für wenige Sekunden an Steigungen fest und erleichtert damit das Anfahren. Die Start-Stopp-Automatik erledigt ihre Arbeit zuverlässig. Gewöhnungsbedürftig ist allerdings der Umstand, dass der Motor nicht wie üblich beim Treten der Kupplung gestartet wird, sondern erst, nachdem man den Fuß vom Bremspedal nimmt. 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 Drehzahl-sprünge fallen dementsprechend auch in den unteren Gängen nicht zu groß aus. Bei Autobahnrichtgeschwindigkeit (130 km/h) rotiert die Kurbelwelle mit 2.600 Touren, das Drehzahlniveau ist damit nicht allzu hoch.

2,2 FAHREIGENSCHAFTEN

2,4 Fahrstabilität

⊕ Der Astra hält bei Fahrbahnverwerfungen und Rinnen in der Fahrbahn gut seine Spur. Die Traktion des Fronttrieblers ist dank der sensibel regelnden Traktionskontrolle gut. Den ADAC Ausweichtest tritt der Opel zackig einlenkend an, im Anschluss wird das Heck des agil abgestimmten Astra recht lebendig.

Bevor es aber tatsächlich ausbrechen kann, bremst das Stabilitätsprogramm den Hessen ein und er rollt entspannt durch den Parcours.

2,2 Lenkung

⊕ Die elektromechanische Servolenkung ist den Opel-Entwicklern gut gelungen, das galt schon vor dem Facelift. Sie punktet mit angenehmen Lenkkräften, guter Präzision und ordentlicher Rückmeldung. Aus der Mittellage spricht die Lenkung direkt an, Lenkbefehle werden ohne große Verzögerung umgesetzt, wodurch sich der Opel leichtfüßig anfühlt.

2,0 Bremse

⊕ Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h steht der getestete Astra nach 33,5 Metern und damit etwa drei Meter eher als der letzte Astra Sports Tourer in unserem Test, der auf rollwiderstandsoptimierten Reifen antrat. Die Dosierbarkeit der Bremse ist in Ordnung.

2,4 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 Brakelights). 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 Notbremsssystem, das bei höheren Geschwindigkeiten funktioniert. Eine unverständliche Preispolitik, die wohl dafür sorgen wird, dass nur wenige Astra mit dem sicherheitsrelevanten Feature ausgestattet sein werden. Ebenfalls ärgerlich: Für die niedrigeren drei der sechs Ausstattungsvarianten gibt es nicht einmal die City-Notbremsfunktion.

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

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.

2,2 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Im EuroNCAP Crashtest vom Dezember 2015 erhält die fünftürige Schrägheckversion des Rüsselsheimers 86 Prozent der maximalen Punkte, ein gutes Ergebnis. Der Astra ist serienmäßig mit Front- und Seitenairbags für Fahrer und Beifahrer sowie durchgängigen Kopfairbags ausgestattet. Die vorderen sowie die äußeren Gurte auf der Rücksitzbank verfügen über Kraftbegrenzer sowie Gurtstraffer. Personen auf den vorderen Sitzen werden optisch und akustisch ermahnt,

sich anzuschnallen; für die hinteren Passagiere wird der Anschnallstatus im Kombiinstrument angezeigt. Die vorderen Kopfstützen bieten Personen bis zu einer Größe von rund 1,95 m guten Schutz, 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. Eine automatische Notruffunktion kommt im Rahmen von Opel Connect gegen Aufpreis in den Astra.

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.

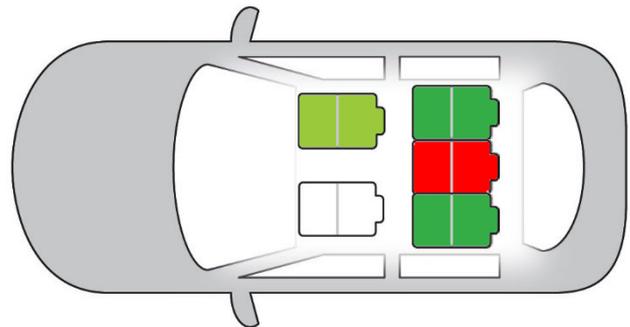
⊕ Im EuroNCAP Crashtest erhält der Astra für die Kindersicherheit 84 Prozent der erreichbaren Punkte. Laut Bedienungsanleitung eignen sich alle drei hinteren Plätze und der Beifahrersitz zur Montage universeller Kindersitze aller Altersgruppen. Die Beifahrerfront- und Seitenairbags können serienmäßig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

⊖ 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.

1,9 UMWELT/ECOTEST

2,7 Verbrauch/CO₂

Der Astra 1.2 DI Turbo erreicht mit einer CO₂-Bilanz von 152 g/km 33 von 60 Punkten in der CO₂-Bewertung. Der entsprechende Durchschnittsverbrauch beträgt 5,4 Litern Super auf 100 Kilometer. Der Verbrauch innerorts liegt bei 5,7 Litern, außerhalb bei 4,8 Litern und auf der Autobahn bei 6,2 Litern alle 100 Kilometer.

1,0 Schadstoffe

⊕ Das unter anderem mit einem Partikelfilter bewehrte Abgasreinigungssystem des Astra 1.2 DI funktioniert tadellos. Deshalb erhält der Opel auch die vollen 50 Punkten in der Schadstoffbewertung. Die insgesamt erzielten 83 Punkte reichen leicht für vier Sterne im Ecotest. Das Abgasverhalten wurde von uns im realen Straßenverkehr überprüft.

2,0 AUTOKOSTEN

2,0 Monatliche Gesamtkosten

Der Opel Astra 1.2 DI Turbo mit 130 PS in der höchsten Ausstattungsvariante Elegance kostet mindestens 25.230 Euro - ein Schnäppchen ist das auch wegen der nicht besonders umfangreichen Assistenzsysteme nicht. Serienmäßig sind 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 Abstandhaltetempomaten und einen auch außerorts wirksamen Notbremsassistenten bekommt, ist der getestete Astra mit 29.875 Euro schlichtweg zu teuer.

⊕ Der recht niedrige Verbrauch und die günstigen Versicherungseinstufungen senken die Betriebskosten. Opel gewährt eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung. Über verschiedene Pakete lässt sich die Garantie bis zu einer Gesamtleistung von 200.000 Kilometer

Verbrauch

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

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

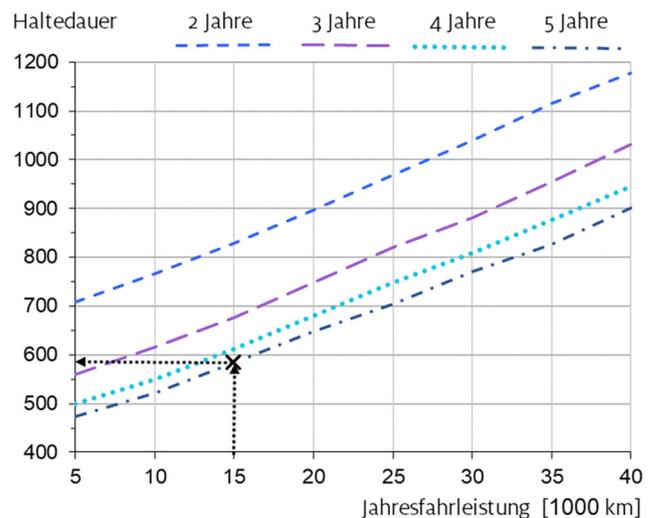
Landstraße	4,8	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B

Autobahn	6,2	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B

Gesamtverbrauch	5,4	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 583 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



verlängern. Auch Pauschalpakete für Inspektionen und Verschleißteile bietet Opel an.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	1.2 DI Turbo	1.2 DI Turbo Business Edition	1.2 DI Turbo Business Edition	1.4 DI Turbo Business Edition Automatik	1.5 Diesel	1.5 Diesel Business Edition
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/1199	3/1199	3/1199	3/1342	3/1496	3/1496
Leistung [kW (PS)]	81 (110)	96 (130)	107 (145)	107 (145)	77 (105)	90 (122)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	195/2000	225/2000	225/2000	236/1500	260/1500	300/1750
0-100 km/h [s]	10,4	9,9	9,4	9,6	10,6	10,2
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	200	215	220	210	200	210
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	5,2 S	5,2 S	5,2 S	5,8 S	4,4 D	4,5 D
CO2 [g/km] lt. Hersteller	99	99	99	112	95	95
Versicherungsklassen KH/VK/TK	17/19/20	17/19/20	17/19/20	17/19/20	18/20/21	18/20/21
Steuer pro Jahr [Euro]	72	72	72	104	186	190
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	519	537	550	590	558	580
Preis [Euro]	20.190	21.395	22.645	25.045	23.385	24.990

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 Ottomotor (Reihe), Turbo, Euro 6d-ISC (WLTP) 36AM-AO, OPF	
Hubraum	1.199 cm ³
Leistung	96 kW/130 PS bei 5.500 1/min
Maximales Drehmoment	225 Nm bei 2.000 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	215 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,9 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	5,2 l
CO ₂ -Ausstoß (WLTP/NEFZ)	119/99 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	n.b./0,26
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	205/55 R16
Länge/Breite/Höhe	4.370/1.809/1.485 mm
Leergewicht/Zuladung	1.280/525 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	370/1.210 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	620/1.350 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 (2. Gang)	5,3 s
Elastizität 60-100 km/h (4./5./6. Gang)	8,9/11,7/17,7 s
Drehzahl bei 130 km/h	2.600 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	33,5 m
Reifengröße Testwagen	225/45 R17 94Y
Reifenmarke Testwagen	Michelin Pilot Sport 4
Wendekreis links/rechts	11,4/11,5 m
EcoTest-Verbrauch	5,4 l/100km
Stadt/Land/BAB	5,7/4,8/6,2 l/100km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	129 g/km (WTW* 152 g/km)
Reichweite	885 km
Innengeräusch 130 km/h	69,6 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.045 mm
Leergewicht/Zuladung	1.284/521 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	245/630/1.080 l

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

Betriebskosten	106 Euro	Werkstattkosten	70 Euro
Fixkosten	99 Euro	Wertverlust	308 Euro
Monatliche Gesamtkosten	583 Euro		
Steuer pro Jahr (mit Serienausstattung) ¹	72 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	17/19/20		
Basispreis Astra 1.2 DI Turbo Elegance	25.230 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 07.08.2019
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	29.875 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	2.045 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. 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. ¹ 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
Parklenkassistent	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)/610 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)

2,3

AUTOKOSTEN

2,0

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

Stand: Juni 2020
Test und Text: Christoph Pauly M. Sc.