



Opel Astra 1.2 Turbo GS Line

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

Der neue Opel Astra führt die Astra/Kadett-Ahnenreihe fort und trägt mittlerweile das Kürzel "L". Schnell an den Fingern nachgezählt wird klar: Es handelt sich um die zwölfte Generation des Opel-Kompaktwagens. Es ist jedoch die erste, die nach Ende der GM-Zugehörigkeit entstand. Deshalb stützt sich die scharf gezeichnete Karosserie des Rüsselsheimers auf die Plattform des Stellantis-Konzerns, die etwa auch vom Peugeot 308 genutzt wird.

Außen mutig, innen eher im Touchscreen-Mainstream schwimmend, zeigt sich der Opel, wengleich man sich in Hessen Gedanken über die auch an dieser Stelle schon oft angesprochenen Probleme des Verzichtes auf Knopf und Regler gemacht gemacht hat. So findet man unter dem obligatorischen Bildschirm im Armaturenbrett hier tatsächlich eine ganze Reihe an tadellos beleuchteten Tasten, die hauptsächlich die Klimaautomatik sowie Sitz- und Lenkradheizungen ansteuern. Prima, Opel! Man hätte sogar noch etwas weiter gehen können und noch ein paar Tasten für weitere Hauptfunktionen anbringen können - aber man will sich ja nicht zu viel auf einmal wünschen.

Fahrwerk und Lenkung sind ordentlich abgestimmt, ohne aber neue Maßstäbe setzen zu können. Im Verzicht auf bessere Fahrwerkstechnik zeigt sich auch hier die Sparpflicht der Opelaner, die man ansonsten auch an manch einer Oberfläche im Innenraum sieht. Die Karosserieverarbeitung ist aber tadellos, auch an Details sieht man, dass Opel sich Mühe gegeben hat: Im Motorraum sind alle Kabel und Stecker sauber ummantelt, was Schmutzwasser und Mardern Mühe bereitet.

Günstig ist der Astra nicht, das Testmodell mit 130 PS und Handschaltung kostet fast 30.000 Euro - es ist aber schon viel drin: Lenkradheizung, Abstandshaltetempomat, Zweizonen-Klimaautomatik und einiges mehr. Der Verbrauch im ADAC Ecotest liegt bei sechs Litern Super auf 100 Kilometer, damit kommt man klar.

Insgesamt ist der neue Astra eine gute Alternative in der hart umkämpften unteren Mittelklasse. Vor allem mit dem in den Augen der meisten Betrachter wirklich gelungenen Design und der guten Ausstattung kann der Opel auf Kundenzugang gehen. **Konkurrenten:** u.a.: Hyundai i30, KIA Ceed, Ford Focus, Peugeot 308, Renault Mégane, Seat Leon, VW Golf.








- + großzügiges Raumangebot vorn, angemessen kraftvolle Motorisierung, angenehme Sportsitze
- kein echtes Kurvenlicht erhältlich, mäßige Bewertung des Fußgängerschutzes bei den Crashtests

ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,4

AUTOKOSTEN 2,4

Zielgruppencheck

	Familie	3,0
	Stadtverkehr	3,4
	Senioren	3,3
	Langstrecke	2,7
	Transport	3,1
	Fahrspaß	3,1
	Preis/Leistung	2,4

Ecotest ★★★★☆

2,8 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.

2,9 Alltagstauglichkeit

Mit einem Wendekreis von nur 10,6 m und einer eher ausladenden Fahrzeugbreite von 2,07 m (inkl. Außenspiegeln) bietet der Astra durchschnittliche City-Eigenschaften. Die zulässige Zuladung fällt beim Testwagen mit 534 kg ebenso praxistauglich aus wie die Dachlast in Höhe von 80 kg. Mit einer Tankfüllung von 52 l kommt man auf Basis des ADAC Ecotest-Verbrauchs von 6 l/100 km reisetaugliche 865 km weit. Als Zugfahrzeug tut sich der Rüsselsheimer nicht gerade hervor: Die Anhängelast mit gebremstem Hänger beträgt

2,6 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: 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



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

⊕ Der neue Astra ist karosserie-seitig 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.

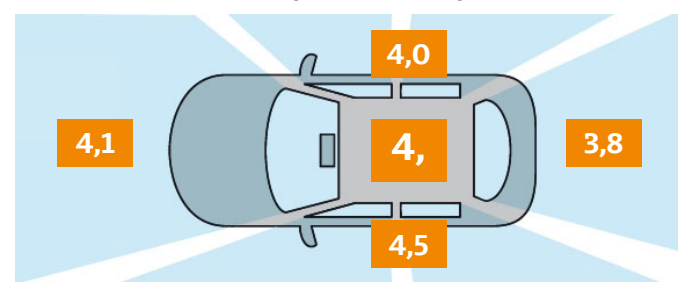
bescheidene 1.250 kg, ungebremste Hänger dürfen bis zu 660 kg wiegen. Die Stützlast beträgt ordentliche 75 kg.

⊖ Ein Notrad gibt es nur im Opel-Zubehör, zudem muss man bei der Fahrzeugkonfiguration die "Vorrüstung für Notlaufträder" für 50 Euro mitbestellen, um das Notrad samt Werkzeugset überhaupt über das Zubehörprogramm bestellen zu können.

beinhaltet, stört den Blick nach außen ebenfalls. Gerade Ampeln werden so gern mal verdeckt.

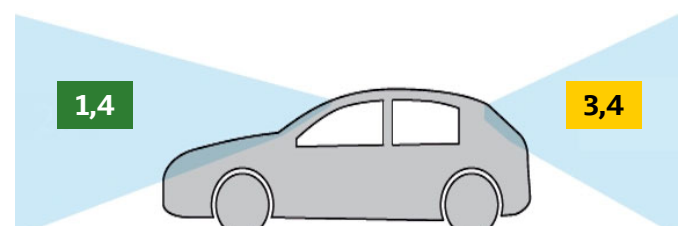
Rundumsicht

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.



⊕ Der Astra GS Line hat serienmäßig Parksensoren vorn und hinten sowie ein 360-Grad-Kamersystem 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 Abbiegelicht 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 Kurven-

licht, sondern nur bis 70 km/h automatisch zugeschaltete LEDs, die eher ein Abbiegelicht darstellen und schon geschwindigkeitsbedingt auf der Landstraße meist keinen Vorteil bieten.

Rückleuchten in LED-Technik sind serienmäßig. Der Astra hat ohne Aufpreis 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.

2,8 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.

⊖ 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.

3,1 Kofferraum-Volumen

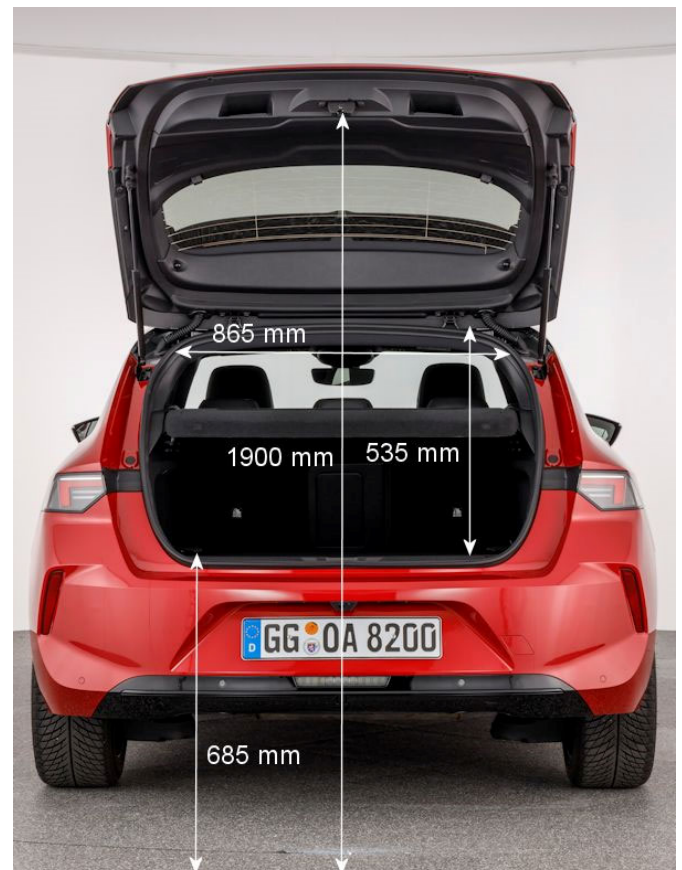
⊕ Bis zur Kofferraumabdeckung finden 305 l Platz. Baut man die Abdeckung aus und belädt bis zum Dach, passen 410 l oder bis zu sieben handelsübliche Getränkeboxen rein. Sind die Rücksitzlehnen umgeklappt, liegt das Volumen bis zur Fensterkante bei 690 l und bei dachhoher Beladung bei 1.125 l.

2,9 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. Die elektrisch angetriebene Heckklappe gibt es nur für die Kombivariante. Mit 69 cm ist die Ladekante nicht besonders hoch, zudem liegt der verstellbare Kofferraumboden in der oberen Stellung annähernd auf gleicher Höhe. Stellt man ihn nach unten, befindet er sich 13 cm unter der Ladekante. Legt man die Rücksitzlehne um, steigt die Ladefläche zwar nach vorn an, es entsteht aber immerhin keine große Stufe.



Mit lediglich 305 l Volumen ist der Kofferraum gegenüber dem des Vorgängers doch erheblich geschrumpft (335 l).



Immerhin liegt die Ladekante mit etwa 69 cm auf einer angenehmen Höhe.

⊕ Super: Die Hutablage passt unter den doppelten Kofferraumboden, wenn man sie gerade nicht braucht.

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

2,8 Kofferraum-Variabilität

Serienmäßig ist der Astra mit einer asymmetrisch geteilten Rücksitzlehne ausgestattet. Diese werden über Hebel an der Lehne entriegelt und sind einfach umzuklappen. 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. Seitenfächer für Kleinkram findet man nicht im Kofferraum, hat aber den Raum unter der Kofferraumabdeckung zur Verfügung.

2,5 INNENRAUM

2,5 Bedienung

Zwei zehn Zoll große Displays dominieren das Cockpit. Eines stellt das Kombiinstrument dar, das andere ist die Touchscreen-Schnittstelle für das Infotainmentsystem. Schön ist, dass Opel nicht wie andere Hersteller komplett auf Tasten verzichtet, sondern zum Beispiel für die Klimaregelung eine Reihe gut erreichbarer Wipptasten unter dem Zentralscreen 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 optionale Head-up-Display 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.

2,7 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 optionale Navigationssystem, das auf TOMTOM basiert und Echtzeit-Verkehrsanzeige sowie Online-Kartenaktualisierungen bietet.

Gegen Aufpreis gibt es noch eine induktive Ladeschale und ein Lautsprechersystem mit acht Lautsprechern statt der serienmäßigen vier. Die serienmäßigen Opel ConnectServices bieten den Fernabruf von Fahrzeugstatus und -informationen.

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

1,6 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 recht großzügig, der dunkle Dachhimmel des Modells GS Line schränkt es allerdings etwas

ein. Gegen Aufpreis lässt ein Glasschiebedach noch etwas mehr Helligkeit hinein.

2,9 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 Bein- und Kopffreiheit für 1,90 m große Insassen. Das ordentliche Raumgefühl wird durch die recht hohe Seitenlinie und auch hier durch den dunklen Himmel eingeschränkt.

3,3 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 unbeleuchtete 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 aber nicht sicher geklemmt. Anders bei der Version mit Automatikgetriebe, dort sind die Becherhalter pfiffiger ausgeführt. Eine nette Idee ist auch das Ablagefach zentral im Armaturenbrett, das ein bisschen was von einem Geheimfach hat:



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

Man erkennt es nicht auf den ersten Blick.

Hinten findet man neben den Lehntaschen und kleinen Türfächern keine Ablagen - sitzt man zu zweit, kann man aber zumindest die Becherhalter in der Mittelarmlehne nutzen.

2,5 KOMFORT

2,9 Federung

Auch für den neuen Astra hat Opel keine adaptiven oder verstellbaren Dämpfer im Portfolio - und das, obwohl der Astra H vor knapp 20 Jahren als eines der ersten Kompaktmodelle damit erhältlich war. Auch die Konstruktion der Achsen ist einfach gehalten, man bekommt Hausmannskost: MacPherson-Vorderachse und Verbundlenker-Hinterachse. Man könnte das durchaus traditionsbewusst nennen, da schon der direkte Vorfahre namens Kadett D aus dem Jahre 1979 so vorfuhr. Mit einer Mehrlenkerhinterachse könnte man aber schon bessere technische Voraussetzungen in Sachen Komfort schaffen.

Entscheidend ist am Ende aber natürlich 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. Insgesamt eine 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.

2,1 Sitze

⊕ Der Astra GS Line kommt immer mit Sportsitzen, die etwas stärker ausgeprägte Seitenwangen haben. Der Fahrersitz ist dabei in Höhe, Weite und Neigung einstellbar, zudem ist die Sitzfläche verlängerbar. Der Testwagen ist mit den Leder-Sportsitzen ausgestattet, bei denen die Einstellungen für Fahrer und Beifahrer elektrisch vorgenommen werden. Zudem kommt eine Massagefunktion für beide Vordersitze hinzu und

für den Fahrersitz eine Einstellbarkeit der Seitenwangen. 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.

3,0 Innengeräusch

Im Vergleich zum Vorgängermodell weist unsere Messung des Innengeräuschpegels den neuen Astra als verbessert aus. Bei konstanten 130 km/h gemessene 68,1 dB(A) sind nicht rekordverdächtig, aber eben ein Schritt voran. Der Dreizylinder-

Benziner kann je nach Lastzustand und Drehzahl vernehmlich knurren, tritt bei gleichmäßiger Autobahnfahrt aber in den Hintergrund, bei der das Rauschen des Fahrtwindes dominiert.

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 GS Line stets beheizbar.

Sitzheizung hinten und belüftete Vordersitze findet man in der Aufpreisliste. 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.

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

2,4 MOTOR/ANTRIEB

2,2 Fahrleistungen

⊕ Der 1,2-l-Turbobenziner entwickelt ein maximales Drehmoment von 230 Nm und leistet 130 PS. Der Dreizylinder aus dem Konzernregal hat mit dem lediglich knapp 1,3 t schweren Kompakten wenig Mühe und sorgt für vollkommen ausreichende Fahrleistungen. Für den Zwischenspur von 60 auf 100 km/h vergehen gerade einmal 5,8 s, von 80 auf 120 km/h braucht der Testwagen 6,7 s. Auch bei den Elastizitäts-

messungen schneidet der Rüsselsheimer gut ab. Im vierten Gang von 60 bis 100 km/h schafft es der Astra in 7,2 s, im fünften Gang sind es 9,6 s, im sechsten Gang 15 s. Opel gibt den Standardsprint aus dem Stand auf 100 km/h mit 9,7 s an, die Höchstgeschwindigkeit liegt laut Hersteller bei 210 km/h.

2,9 Laufkultur/Leistungsentfaltung

Der Dreizylinder bietet eine ordentliche Laufkultur, wobei Vibrationen bei bestimmten Drehzahlen recht deutlich im Innenraum zu spüren sind. Die etwas verzögerte Gaspedalannahme fällt auf, anschließend entfaltet der Benziner seine Leistung aber angenehm gleichmäßig. Gerade unter 2.000 1/min sind

Vibrationen und merkliches Brummen vorhanden. Der Motor hinterlegt Leistungsabforderung mit einem kernigen Klang und wird beim Ausdrehen durchaus lauter. Hohe Drehzahlen sind aber selten erforderlich, da das Downsizing-Aggregat bereits bei mittleren schon munter unterwegs ist.

2,4 Schaltung/Getriebe

Der Astra mit 130 PS ist serienmäßig mit einem Sechsgang-Schaltgetriebe ausgestattet. Optional gibt es eine Achtgang-Automatik.

Die manuelle Schaltung des Testwagens ist recht unpräzise und die Schaltwege fallen nicht gerade kurz aus. Das Anfahren klappt durch den spürbaren Kupplungsschleifpunkt aber einwandfrei. Die Abstufung der sechs Gänge passt gut zur Motorisierung, die Drehzahlsprünge fallen nicht zu groß aus. Bei 130

km/h liegen circa 2.700 Kurbelwellenumdrehungen pro Minute an.

Eine Gangempfehlung im Kombiinstrument animiert zum Gangwechsel in den momentan effizientesten Gang, eine Berganfahrhilfe ist Serie und verhindert das Zurückrollen an Steigungen – eine Autohold-Funktion gibt es nicht.

2,4 FAHREIGENSCHAFTEN

2,4 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 Opel 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 elektromechanische Servolenkung ist der 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.

2,4 Bremse

⊕ Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h steht der getestete Astra im Mittel aus zehn Bremsversuchen nach 34,8 m, was einen guten Wert darstellt. Die Dosierbarkeit der Bremse ist in Ordnung.
























2,4 SICHERHEIT

2,0 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Der neue Astra 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.

Optional gibt es noch einen Totwinkelwarner, der mithilfe der

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

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

im Heck integrierten Radarsensoren auch eine Querverkehrserkennung realisiert. Im Falle einer Vollbremsung wird die

Warnblinkanlage aktiviert, um den nachfolgenden Verkehr zu warnen.

2,6 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.

⊖ Die mittlere Fondkopfstütze lässt sich nicht so weit herausziehen wie die äußeren. Ein Kofferraumtrennnetz oder -gitter ist wie üblich nur für den Kombi erhältlich.

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 82 Prozent der erreichbaren Punkte. Laut Bedienungsanleitung eignen sich alle drei hinteren Plätze und der Beifahrersitz zur Gurtmontage 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.

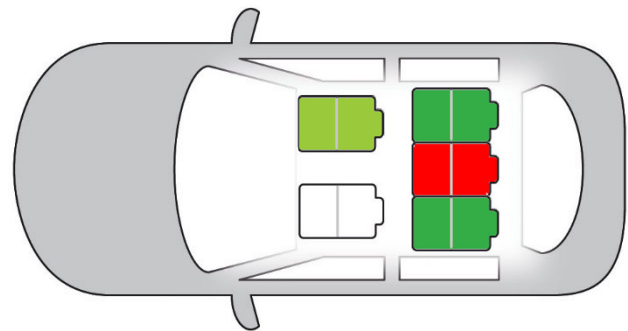
⊖ Auf dem mittleren Fondsitz kann man einen Kindersitz per Gurt kaum sicher befestigen.

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

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)

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

2,2 UMWELT/ECOTEST

3,1 Verbrauch/CO₂

Der Astra 1.2 Turbo GS Line mit Handschaltung erreicht mit einer CO₂-Bilanz von 164 g/km 29 von 60 Punkten in der CO₂-Bewertung. Der entsprechende Durchschnittsverbrauch beträgt 6,0 l Super auf 100 km. Der Verbrauch innerorts liegt bei 6,2, außerorts bei 5,3 und auf der Autobahn bei 6,9 auf 100 km.

1,3 Schadstoffe

⊕ Das unter anderem mit einem Partikelfilter bewehrte Abgasreinigungssystem des Astra 1.2 Turbo funktioniert gut, lediglich bei Vollast sind die CO- und Partikelwerte leicht erhöht. Deshalb erhält der Opel auch 47 von 50 Punkten in der Schadstoffbewertung - ein gutes Ergebnis. Die insgesamt erzielten 76 Punkte reichen für vier Sterne im Ecotest. Das Abgasverhalten wurde von uns im realen Straßenverkehr überprüft.

2,4 AUTOKOSTEN

2,4 Monatliche Gesamtkosten

Der Opel Astra 1.2 Turbo mit 130 PS in der getesteten Ausstattungsvariante GS Line kostet mindestens 29.180 Euro - ein Schnäppchen ist das trotz der immerhin recht umfangreichen Ausstattung nicht.

⊕ Der recht niedrige Verbrauch und die noch moderaten Versicherungseinstufungen senken die Betriebskosten. Opel

Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	62	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B

Landstraße	5,3	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B

Autobahn	6,9	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B

Gesamtverbrauch	6,0	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

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.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	Astra 1.2 Turbo Elegance	Astra 1.2 Turbo Business Elegance	Astra 1.6 Turbo Hybrid Business Elegance Automatik	Astra 1.5 Diesel Business Elegance
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/1199	3/1199	3/1598	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]	10,5	9,7	7,6	10,6
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	199	210	225	209
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	5,40/5,4 S	5,40/5,4 S	1,10/1,1 S	4,30/4,3 D
CO2 [g/km] lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	123/123	123/123	24/24	113/113
Versicherungsklassen KH/VK/TK	14/21/20	14/21/20	14/21/22	16/22/21
Steuer pro Jahr [Euro]	81	81	32	178
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	675	680	676	723
Preis [Euro]	26.650	27.500	38.650	30.600

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-FCM (WLTP), OPF	
Hubraum	1.199 ccm
Leistung	96 kW/130 PS bei 5.500 1/min
Maximales Drehmoment	230 Nm bei 1.750 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	210 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,7 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	5,4 l
CO ₂ -Ausstoß	n.b.
Stirnfläche/c _v -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	225/45 R17
Länge/Breite/Höhe	4.374/1.860/1.441 mm
Leergewicht/Zuladung	1.341/499 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	422/1.339 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	660/1.250 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 (3.Gang)	5,8 s
Elastizität 60-100 km/h (4./5./6.Gang)	7,2/9,6/15,0 s
Drehzahl bei 130 km/h	2.700 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	34,8 m
Reifengröße Testwagen	225/40 R18 92Y
Reifenmarke Testwagen	Michelin Primacy 4
Wendekreis links/rechts	10,6 m
EcoTest-Verbrauch	6,0 l/100km
Stadt/Land/BAB	6,2/5,3/6,9 l/100km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	142 g/km (WTW* 164 g/km)
Reichweite	865 km
Innengeräusch 130 km/h	68,1 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.065 mm
Leergewicht/Zuladung	1.306/534 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	305/690/1.125 l

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

Betriebskosten	163 Euro	Werkstattkosten	74 Euro
Fixkosten	101 Euro	Wertverlust	364 Euro
Monatliche Gesamtkosten	702 Euro		
Steuer pro Jahr	81 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	14/21/20		
Basispreis Astra 1.2 Turbo GS Line	29.180 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 06.01.2022
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	36.450 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	3549 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. † 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	1.300 Euro°(Paket)/-
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	-/Serie/Serie
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	-
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie
Head-up-Display	1.600 Euro°(Paket)
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°

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	800 Euro°(Paket)
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie/-
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/2.310 Euro°(Paket)
Lenkradheizung	Serie
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung (abnehmbar)	775 Euro
Metalllackierung	Serie
Schiebedach/Panoramaglasdach	1.000 Euro

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,4

AUTOKOSTEN

2,4

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

Stand: Juli 2022

Test und Text: Christoph Pauly M. Sc.