



Opel Astra Sports Tourer 1.7 CDTI Edition (DPF)

Fünftürige Kombilimousine der unteren Mittelklasse (92 kW / 125 PS)

Eigentlich ist die Kombi-Variante des neuen Opel Astra mit 4,70 m Länge längst der Kompaktklasse erwachsen. Beim modern und sportlich gestylten Sports Tourer geht aber ein Teil der Länge ans Design verloren. Das heißt: Im Innenraum ist auch nicht mehr Platz als bei den Konkurrenten in der unteren Mittelklasse. Für vier Erwachsene samt Gepäck ist bequemes Reisen möglich, auch dank der üppigen erlaubten Zuladung. Das sichere und ausreichend komfortable Fahrwerk leistet seinen Beitrag dazu. Passend auch der 1,7-l-Turbodiesel: Er liefert ordentliche Fahrleistungen und hält sich beim Kraftstoffverbrauch zurück. Von der besonders kultivierten Sorte ist er freilich nicht, aber dennoch empfehlenswert für Vielfahrer. Ganz billig ist das Vergnügen nicht: Mehr als 24.000 Euro muss man investieren, bekommt dafür aber ein modernes Auto mit aktueller Technik in schicker Verpackung. **Karosserievarianten:** Fünftürer und Kombi. **Konkurrenten:** u.a. Ford Focus Tourner, Skoda Octavia Combi, VW Golf Variant.

+ gutes Raumangebot, großer Kofferraum, sicheres Fahrwerk, tolles Xenonlicht

- recht hoher Anschaffungspreis, hinten zu kurze Kopfstützen



ADAC-URTEIL



⊕ Bei Verarbeitung und Finish der Karosserie hinterlässt der neue Astra Sports Tourer einen guten Eindruck. Die Karosserieteile sind passgenau verbaut und die Spaltmaße gering, auch die Lackierung gibt keinen Anlass zur Kritik. Der Motorraum ist recht ordentlich nach unten abgeschottet, im sonstigen Bereich könnte der Unterboden aber noch aerodynamisch optimiert werden. Im Innenraum geht es modern zu, alufarbene Applikationen und Chromränder verströmen einen sportlich-luxuriösen Touch. Verarbeitung und Materialqualität sind gut, das Design ist modern, macht aber gleichmäßige Spaltmaße nicht immer leicht. Die Tankklappe ist in die Zentralverriegelung einbezogen. Die Türausschnitte sind gut abgedichtet und verschmutzen dadurch wenig; auf den vorderen Schwellern bieten kleine Alu-Auflagen einen gewissen Schutz gegen Kratzer. Als maximale Zuladung sind üppige 535 kg (inkl. Fahrer) erlaubt. Auf dem Dach dürfen Lasten bis 100 kg befördert werden, Schienen erleichtern das Fixieren von Dachträgern.

⊖ Bei einer Reifenpanne steht lediglich ein Reparatur-Set zur Verfügung, das reicht nur für kleine Beschädigungen. Wagenheber und Radmutter Schlüssel sind nicht vorhanden. Ein Notrad findet sich für 60 Euro in der Aufpreisliste. Stoßleisten an den Seiten gibt es nicht, somit lassen sich Dellen durch unvorsichtig geöffnete "Nachbartüren" kaum vermeiden. Auch Front- und Heckschürze sind vollständig lackiert und sehr kratzempfindlich.

Die Übersichtlichkeit der Karosserie ist zufriedenstellend, der Fahrer kann die Enden einigermaßen abschätzen, hinten leichter als vorne. Hilfreich dabei sind die akustischen Parksensoren vorne und hinten (optional). Bei der ADAC-Rundumsichtmessung schneidet der neue Astra Sports Tourer nur mäßig ab, weil vor allem die breiten C-Säulen die Sicht nach hinten einschränken. Immerhin können die Kopfstützen fast vollständig versenkt werden und beschränken damit die Sicht nach draußen kaum. Die Außenspiegel verfügen über eine vernünftige Größe und bieten eine gute Sicht nach hinten; der linke Außenspiegel besitzt einen asphärischen Bereich, um den Toten Winkel besser einsehen zu können.

⊕ Die Scheibenwischer vorne wischen von unten zu den A-Säulen, typisch bei Vans - damit kann der Astra einen sehr großen Bereich seiner Scheibe trocken wischen.

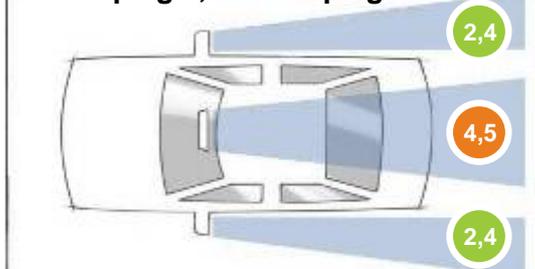


Versenkbare Kopfstützen tragen zwar zur bessern Sicht nach schräg hinten bei, allerdings stören wiederum die breiten Dachsäulen.

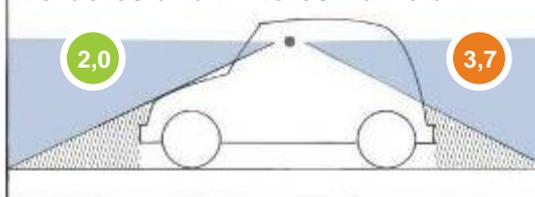
Rundumsicht



Innenspiegel, Außenspiegel



Vorderes und hinteres Nahfeld



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen. Bei den Innen- und Außenspiegeln werden deren Sichtfelder aus dem Blickwinkel des Fahrers bewertet. Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor bzw. hinter dem Fahrzeug erkennt.

Optional gibt es helles Bi-Xenonlicht (AFL-Paket), das neben Kurvenlicht und einem separaten Abbiegelicht auch über eine adaptive Lichtverteilung je nach Fahrersituation verfügt - eine sehr gute Lösung, die leider auch seinen Preis hat (1.250 Euro). Tagfahrlicht ist immer an Bord, bei der Xenon-Option in LED-Ausführung. Das AFL-Paket enthält auch einen Fernlichtassistenten. Bei störendem Scheinwerferlicht von hinten blendet der Innenspiegel automatisch ab (Aufpreis).

3,1 Ein-/Ausstieg

Die Schweller sind zwar nicht zu hoch, aber der Abstand zwischen Schwelleraußenkante und Sitzaußenkante könnte geringer sein und auch der Abstand zwischen Sitz und Dachkante ist nicht besonders hoch - so fällt das Ein- und Aussteigen vorne zufriedenstellend aus. Hinten sieht es etwas besser aus, hier stört nur der Karosseriebereich um den hinteren Radlauf herum etwas, dafür sind die Türausschnitte aber hoch genug. Die Türbremsen funktionieren zufriedenstellend, ganz offen werden vor allem die Vordertüren etwas schwach gehalten, hinten ist die Rasterung mit nur zwei Stufen zu grob.

⊕ Mit der serienmäßigen Fernbedienung können die Zentralverriegelung gesteuert und die Fenster geöffnet und geschlossen werden. Leider sind die Tasten eher klein und gleichförmig und die Piktogramme darauf kaum zu unterscheiden. Für alle Außensitzenden sind Haltegriffe am Dachhimmel vorhanden.

1,4 Kofferraum-Volumen*

⊕ Der Kofferraum fasst standardmäßig großzügige 410 l. Unter dem Kofferraumboden stehen weitere ca. 70 l zur Verfügung. Klappt man die Rückbank um, erweitert sich das Ladevolumen auf 795 l (gemessen bis Fensterunterkante). Der Kofferraum kann über einen weiten Bereich bis zum Dach hoch beladen werden, so können im Bedarfsfall auch mal sperrige Gegenstände gut transportiert werden.



Mit 410 l Kofferraumvolumen stellt der Astra Sports Tourer weniger Platz für das Gepäck zur Verfügung als seine größten Konkurrenten VW Golf Variant (435 l) und Ford Focus Turnier (465 l).

1,6 Kofferraum-Zugänglichkeit

⊕ Die Kofferraumklappe lässt sich leicht anheben und schließen, dafür gibt es links und rechts in der Innenverkleidung praktische Griffmulden. Die Klappe öffnet 1,88 m hoch und gibt eine große Ladeöffnung frei. Das Gepäck muss nur 62 cm angehoben werden, die Ladekante ist in einer Ebene mit dem Kofferraumboden - perfekt. Das Format des Kofferraums ist zweckmäßig, das Ladeabteil gut zugänglich; von Nachteil ist nur die nach hinten ausladende Heckschürze.

⊖ Die Kofferraumbeleuchtung ist eher schwach.

2,5 Kofferraum-Variabilität

⊕ Die klappbare Rücksitzlehne sowie die hochklappbare Sitzfläche sind asymmetrisch geteilt. Der Klappmechanismus ist einfach zu bedienen, es gibt aber auch komfortablere Lösungen mit automatisch sich absenkender Sitzfläche wie im letzten Opel Vectra oder Signum. Kleingepäck kann unter doppeltem Boden untergebracht werden oder in den Seitenfächern, zusätzlich gibt's Verzurrösen und Schienen unten seitlich. Eine Durchladeluke ermöglicht das Verstauen von langen Gegenständen, ohne gleich die Rücksitzlehne umklappen zu müssen.

⊖ Bei unvorsichtigem Zurückklappen der Rücksitzlehnen können die Gurtbänder eingeklemmt und beschädigt werden.

1,7 INNENRAUM

1,7 Bedienung

⊕ Die Bedienung des neuen Astra Sports Tourer erfordert eine gewisse Eingewöhnung, weil die Ergonomie an vielen Stellen dem Design untergeordnet wurde. Kennt man sein Auto dann, kommt man damit gut zurecht. Das Lenkrad kann serienmäßig in Höhe und Reichweite eingestellt werden und passt somit Personen ganz unterschiedlicher Größe. Günstig liegen auch die Pedale und der Schalthebel. Die Vordersitze sind höheneinstellbar. Deren Einstellung klappt gut, die Lehnenfixierung wird aber über einen Hebel gelöst, so dass die Lehne bei Unachtsamkeit nach hinten wegklappen kann. Die Instrumente sind übersichtlich und weisen einen guten Kontrast auf - endlich gibt es wieder eine Kühlmitteltemperaturanzeige. Die Kontrolllampen sind umfangreich, auch aktiviertes Licht oder Tagfahrlicht wird angezeigt (praktisch bei Fahrlichtautomatik). Der Bordcomputer zeigt neben dem Momentan- und Durchschnittsverbrauch auch die restliche Reichweite an. Die Scheibenwischer und die Scheinwerfer werden auf Wunsch von einem Sensor gesteuert. Nebelscheinwerfer und -schlussleuchte aktiviert man durch zwei Tasten innerhalb des Drehlichtschalters - das manuelle Ein- und Ausschalten der Lichtautomatik erfolgt wie beim Insignia über den gefederten Drehring ohne Einrasten, dies ist irritierend. Die Heckscheibenheizung schaltet sich automatisch nach zehn Minuten wieder ab, um nicht unnötig Energie zu verbrauchen. Die Bedieneinheit der Klimatisierung ist recht günstig angeordnet, braucht aber eine gewisse Gewöhnung, die Drehregler für die Temperatur könnten eine festere Rasterung vertragen. Das optionale Navigationssystem lässt sich prinzipiell recht einfach bedienen und sitzt in günstiger Höhe, die angezeigten Anweisungen kann man gut ablesen. Die Fensterheber verfügen über eine Antippautomatik (abwärts und aufwärts) sowie über einen zuverlässigen Einklemmschutz, die Außenspiegel kann man ebenfalls elektrisch einstellen – der Schalter für die Spiegeleinstellung wirkt etwas nachträglich platziert, wo noch frei war. Der Blinker verfügt über eine Antipp-Funktion (1x Tippen, 3x Blinken). Ein Berganfahrassistent ist Serie. Das Angebot an Ablagen vorne und hinten ist gut. In die vorderen Türablagen passen auch 1,5-l-Flaschen. Das Handschuhfach ist nicht sehr groß, aber auch bei ausgeschalteter Zündung beleuchtet.

⊖ Schaltet man die Traktionskontrolle aus, wird das nicht dauerhaft in den Instrumenten angezeigt. Die automatische Umluftschtung bei der Klimaautomatik wurde gestrichen - das sollte nicht sein, zumal der Aufpreis höher ausfällt als beim Erzrivalen Golf (der über eine automatische Umluftschtung verfügt).



Verarbeitung und Funktionalität geben wenig Anlass zur Kritik.

1,0 Raumangebot vorne*

⊕ Auf den Vordersitzen finden auch Personen mit über zwei Meter Größe noch gut Platz. Die Innenbreite ist für diese Klasse großzügig bemessen. Insgesamt ergibt sich ein angenehmes subjektives Raumgefühl.

2,9 Raumangebot hinten*

Auf der Rückbank stehen zwei vollwertige Sitzplätze und ein schmaler Notsitz zur Verfügung. Sind die Vordersitze für 1,85 m große Leute eingestellt, können hinten auch knapp 1,90 m große Personen noch gut sitzen. Für drei Erwachsene nebeneinander wird es eng, die Innenbreite fällt für diese Fahrzeugklasse durchschnittlich aus. Insgesamt ist das Raumempfinden gut.



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

2,5 KOMFORT

2,2 Federung

⊕ Die Abstimmung der Federn und Dämpfer hat Opel recht straff gewählt, die nötige Ausgewogenheit ist dennoch geboten. Lange Bodenwellen werden gut absorbiert, kurze Unebenheiten und auch Einzelhindernisse kommen etwas deutlicher zu den Insassen durch, wirken aber nicht störend. Die Stuckerneigung ist insgesamt gering. Die Aufbaubewegungen der Karosserie auch bei forcierter Fahrweise sind gut gedämpft, die Seitenneigung fällt gering aus. Beladen macht das Fahrwerk ebenso eine ordentliche Figur und zeigt etwas mehr Feingefühl beim Abfedern kurzer Bodenwellen und Einzelhindernisse.

2,5 Sitze

Die Rücksitze sind ordentlich ausgeformt, die Lehne ist hoch. Sie bieten einen annehmbaren Sitzkomfort. Die Sitzposition geht in Ordnung, nur Erwachsene haben etwas wenig Oberschenkelunterstützung.

⊕ Der Fahrersitz bietet eine Höheneinstellung. Wer zusätzlich eine Neigungseinstellung haben möchte, muss die optionalen Kontursitze ordern, die sehr zu empfehlen sind, wenn man viel in seinem Astra unterwegs ist. Die Lehnen der Sitze sind gut geformt und bieten dem Rücken festen Halt; Lendenwirbelstützen sind leider nicht vorhanden, auch diese gibt's mit den Kontursitzen. Die Sitzflächen weisen eine angenehme Kontur und eine ausgewogene Polsterung auf. Die verbauten Standard-Sitze bieten insgesamt einen zufriedenstellenden Seitenhalt in schnell durchfahrenen Kurven.

⊖ Für den Beifahrersitz fehlt eine Höheneinstellung.

2,7 Innengeräusch

Der gemessene Geräuschpegel liegt bei 130 km/h nicht besonders niedrig. Der Dieselmotor trägt seinen Teil dazu bei, denn er arbeitet nicht besonders leise. Jedoch ist das Geräusch wenig störend. Erst oberhalb von 3.000 U/min. neigt das Aggregat dazu, im Innenraum zunehmend dröhnig aufzutreten. Die sonstigen Wind- und Fahrgeräusche bleiben auch bei hohen Geschwindigkeiten recht dezent.

2,9 Klimatisierung

(Heizungstest bei -10 °C in der ADAC-Klimakammer)

Die Heizung spricht vorne ordentlich an und zeigt eine zufriedenstellende Heizwirkung. Hinten sind die Leistungswerte der Heizung deutlich schlechter, es dauert recht lange, bis angenehme Temperaturen erreicht werden.

⊕ Serienmäßig ist eine Klimaanlage an Bord, die Zwei-Zonen-Klimaanlage inklusive Aktivkohlefilter kostet Aufpreis (im Testwagen vorhanden). Fahrer und Beifahrer können damit ihre Temperatur separat vorwählen. Die Luftmengenverteilung kann über Tasten für oben, mitte, unten einzeln eingestellt werden.

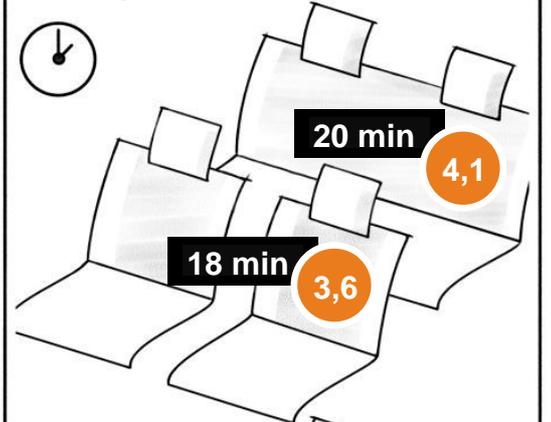
⊖ Die Umluftschaltung mittels Luftgütesensor wurde gestrichen - kein feiner Zug, wenn man einen hohen Grundpreis für das Auto zahlt und zusätzlich 350 Euro für die Klimaanlage. Zumal diese Funktion bei der Automatik bisher inklusive war.

2,1 MOTOR/ANTRIEB

2,6 Fahrleistungen*

Mit seinen 125 PS und 280 Nm Drehmoment ist der Motor sicherlich nicht schwächlich, aber gerade in den oberen Gängen hat er mit der Kombination lange Getriebeübersetzung und verhältnismäßig hohes Fahrzeuggewicht zu kämpfen. Im vierten Gang fällt die Elastizität noch gut aus, im sechsten Gang aber geht es nur noch mit viel Geduld. Dreht man die Gänge aus und greift häufig zum Schalthebel, kann man mit dem Astra Sports Tourer durchaus flott genug unterwegs sein.

Heizungsansprechen



Maximale Heizleistung



Aufwärmzeit von -10°C auf +22°C

2,3 Laufkultur

⊕ Der Vierzylindermotor läuft vibrationsarm und recht kultiviert. Auch Brummen oder Dröhnen verkneift er sich weitgehend. An die Laufkultur richtig guter Dieselmotoren in dieser Klasse kommt er aber nicht heran.

1,7 Schaltung

⊕ Die sechs Gänge sind präzise geführt und lassen sich gut wechseln. Vergessen sind die knochigen Schaltungen der Vergangenheit, die bisweilen den ersten Gang nur bei Fahrzeugstillstand einlegen ließen. Auch schnelles Schalten ist problemlos möglich. Die Schaltwege sind angenehm kurz. Das Einlegen des Rückwärtsganges klappt weitgehend problemlos und ohne Geräusche, der Gang ist klar von den Vorwärtsgängen abgesetzt, ein versehentliches Einlegen damit weitgehend ausgeschlossen. Insgesamt gehört diese Schaltung zu Opels Besten und zeigt auch der Konkurrenz, wie es gut geht.

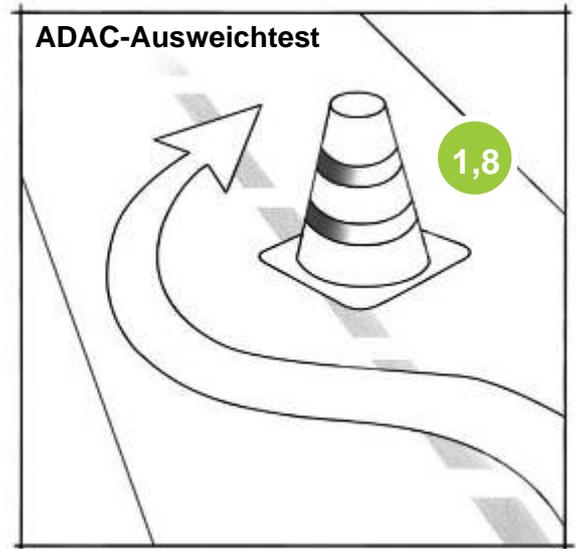
2,0 Getriebeabstufung

⊕ Die Abstufungen des Sechsgang-Getriebes passen recht gut zum Motor, es entstehen zwischen den einzelnen Gängen keine zu großen Sprünge. Allerdings hat Opel die Spreizungen recht groß gewählt, um in den oberen Gängen möglichst niedrige Drehzahlen zu erzielen. Sechs Gänge sind in jedem Fall gut, aber insgesamt hat Opel eine etwas zu lange Übersetzung gewählt.

2,1 FAHREIGENSCHAFTEN

1,8 Fahrstabilität

⊕ Der neue Astra Sports Tourer verhält sich bei jedem Tempo richtungsstabil und lässt sich leicht beherrschen. Seitenwind beeindruckt ihn wenig. Auch bei Längsrillen und Fahrbahnverwerfungen hält er gut seine Spur. Wenn die Fahrbahn weniger griffig ist, greift die elektronische Traktionskontrolle schnell und effektiv ein und bremst durchdrehende Räder ab. Beim ADAC-Ausweichtest zeigt sich der Astra sehr agil, er fährt weitgehend neutral durch die Gassen und neigt nur bei sehr hohen Geschwindigkeiten zu leichtem Untersteuern. Bis in hohe Geschwindigkeitsbereiche bleibt das Fahrzeug gut beherrschbar.



Beim ADAC-Ausweichtest erfolgt die Einfahrt in die Pylonengasse mit einer Geschwindigkeit von 90 km/h bei mindestens 2000 Motorumdrehungen im entsprechenden Gang. Geprüft wird die Fahrzeugreaktion, d.h. die Beherrschbarkeit beim anschließenden Ausweichen.

1,4 Kurvenverhalten

⊕ In schnell durchfahrenen Kurven untersteuert der neue Astra Sports Tourer leicht, ein Verhalten, das auch weniger geübte Fahrer vor keine großen Herausforderungen stellt. Nimmt man in der Kurve im Grenzbereich das Fuß vom Gas, zeigt sich eine spürbare Lastwechselreaktion, die aber unkritisch bleibt, weil das ESP effektiv eingreift. Auch beladen bleibt das Kurvenverhalten harmlos.

2,3 Lenkung*

⊕ Selbst bei hohem Tempo reagiert der Astra Sports Tourer sehr gut auf Kurskorrekturen am Lenkrad. Die Lenkung spricht spontan an und ist präzise, aber nicht überempfindlich. Sie vermittelt dem Fahrer einen guten Kontakt zur Fahrbahn. Ihre relativ direkte Auslegung unterstützt die Handlichkeit des Kompaktklasse-Kombis. Der Kraftaufwand beim Rangieren ist gering. Der Wendekreis fällt mit 11,5 m für diese Klasse gerade noch durchschnittlich aus.

2,8 Bremse

Bei einer Notbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der Astra Sports Tourer durchschnittlich 39 m (Mittel aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Reifen 225/50 R17) - das ist nur Mittelmaß. Auch bei hoher Beanspruchung bleibt die Bremsanlage standfest. Das Ansprechverhalten der Bremse ist gut, sie lässt sich einwandfrei dosieren. Der Bremsassistent hilft weniger geübten Fahrern, in einer Notsituation das volle Potential der Bremsanlage zu nutzen.

2,0

SICHERHEIT

2,1

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Der Astra Sports Tourer ist serienmäßig mit ABS, dem elektronischen Stabilitätsprogramm ESP und einem Bremsassistenten ausgestattet. Notbremsungen werden dem nachfolgenden Verkehr durch schnell blinkende Bremslichter angezeigt. Unbeabsichtigtes Anfahren beim Anlassen des Motors ist nicht möglich, weil eine Startsicherung vorhanden ist (Starten nur mit gedrückter Kupplung möglich). Gegen Aufpreis gibt's ein direkt arbeitendes Reifendruckkontrollsystem sowie Xenonlicht mit Kurvenlicht, Abbiegelicht und Fernlichtassistent - das AFL-Paket umfasst sogar eine adaptive Lichtverteilung. Auf Wunsch kann auch ein Spurhalteassistent und eine Verkehrszeichen-Erkennung (Tempolimit, Überholverbot) geordert werden - aber nicht in Kombination mit dem Fernlichtassistenten.

⊖ Es fehlen Rückstrahler oder Rückleuchten in geöffneten Türen.

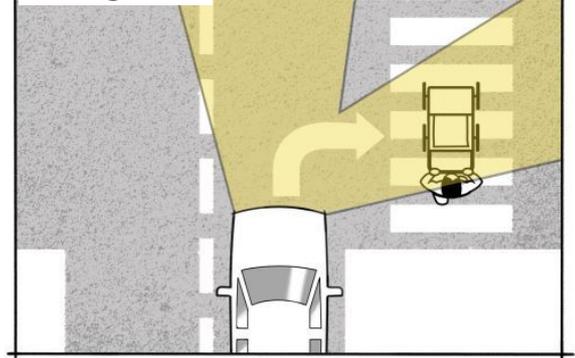
1,9

Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Ein Crashtest nach EuroNCAP-Norm wurde bisher nur mit der Limousine durchgeführt. Da der Sports Tourer auf der Limousine basiert, ist mit einem ähnlich guten Ergebnis zu rechnen. Als Fünftürer erreicht der neue Astra ein sehr gutes Fünf-Sterne-Ergebnis für umfassende Insassensicherheit. Serienmäßig sind Front-, vorne Seiten- und von vorne nach hinten durchgehende Kopfairbags vorhanden. Die Kopfstützen reichen vorne für Personen bis zu einer Größe von 1,90 m, sie haben einen geringen Abstand zum Kopf und sorgen so bei einem Heckaufprall für ein geringes Risiko eines Schleudertraumes. Die Insassen auf den Vordersitzen werden optisch und akustisch ermahnt, sich anzuschnallen. An den stabilen Außentürgriffen lässt sich hohe Zugkraft anbringen, so kann man nach einem Unfall verklemmte Türen leichter öffnen.

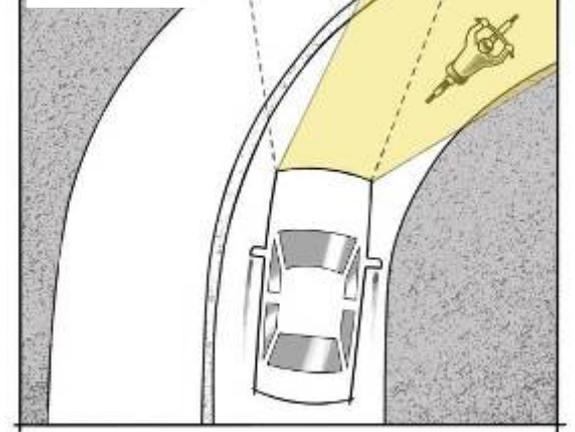
⊖ Auf der Rückbank bieten die Kopfstützen nur Personen bis zu einer Größe von knapp 1,60 m guten Schutz - das reicht nicht. Immerhin ist der Abstand zwischen Kopf- und Kopfstütze nicht zu groß.

Abbiegelicht



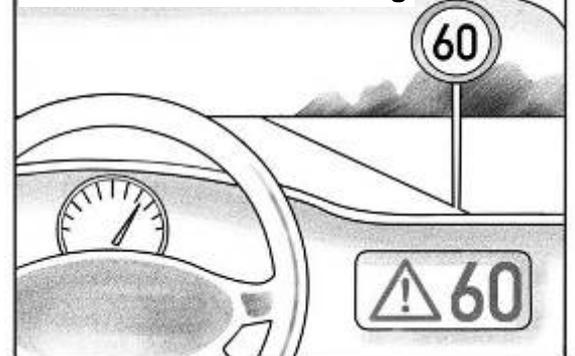
Zusätzliche Lampen (oder angepasste Nebelscheinwerfer) leuchten im Stadtverkehr beim Abbiegen die betreffende Seite besser aus. So wird das Risiko, an Kreuzungen und Einmündungen Fußgänger zu übersehen, erheblich vermindert.

Kurvenlicht



Die Scheinwerfer schwenken (abhängig von Lenkradstellung und Geschwindigkeit) gemäß dem Straßenverlauf in Fahrtrichtung und folgen so der Fahrbahn in Kurvenrichtung.

Verkehrszeichenerkennung

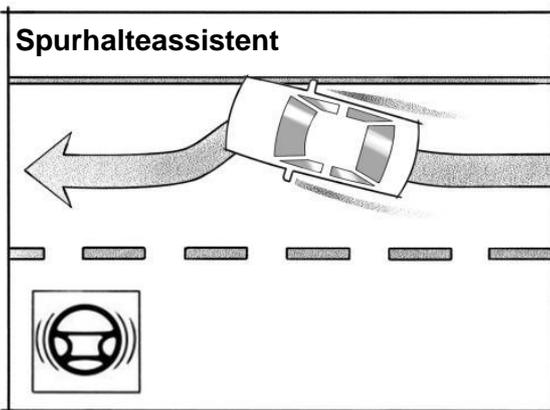


Eine Videokamera an der Fahrzeugfront erkennt Verkehrszeichen, die auf Tempolimits oder Überholverbote hinweisen und stellt diese für einige Sekunden in einer Anzeige im Armaturenbrett dar.

1,4 Kindersicherheit

Es können nur auf den beiden äußeren hinteren Sitzplätzen Kindersitze lagestabil befestigt werden. Drei Kindersitze nebeneinander haben keinen Platz.

⊕ Beim Crashtest nach EuroNCAP-Norm (Ergebnis des Fünftürers) kann der neue Astra vier von fünf möglichen Sternen für gute Kindersicherheit erreichen. Für den Sports Tourer ist ein vergleichbares Ergebnis zu erwarten. Die beiden äußeren hinteren Sitzplätze verfügen über Isofix-Halterungen und Ankerhaken. Kindersitze lassen sich aber auch mit den Gurten gut befestigen, weil die Gurtlängen großzügig dimensioniert sind, die Gurtanlenkpunkte weit genug auseinander liegen und die Gurtschlösser flach gehalten sind. Letztere sind zudem fixiert und erleichtern damit das Ansnallen mit nur einer Hand. Der Beifahrerairbag lässt sich mit dem Schlüssel deaktivieren, dann sind dort auch rückwärtsgerichtete Babyschalen erlaubt. Die Fensterheber verfügen über einen zuverlässig funktionierenden Einklemmschutz.



Infrarotsensoren oder Kameras erkennen die Fahrbahn-Markierungen. Verlässt der Fahrer seine Spur ohne zu Blinken (etwa wegen Unachtsamkeit oder Sekundenschlaf), erfolgt eine optische, akustische oder haptische Warnung.

3,3 Fußgängerschutz

Am Fußgängerschutz sollte Opel noch arbeiten, beim Crashtest nach EuroNCAP-Norm kann der Fünftürer nur ein zufriedenstellendes Ergebnis (zwei von vier Sternen) erreichen. Die Front des Sports Tourer ist weitgehend baugleich.

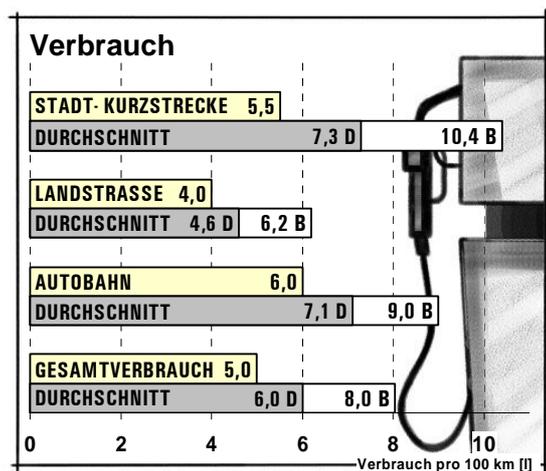
2,1 UMWELT/ECOTEST

2,5 Verbrauch/CO2*

⊕ Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch des Astra Sports Tourer mit dem 1,7-l-Turbodiesel liegt bei 5,0 l Diesel alle 100 km. Damit verbunden ist ein CO₂-Ausstoß von 131 g pro Kilometer. Das reicht im EcoTest für 35 Punkte. Innerorts benötigt der Sports Tourer 5,5 l, außerorts 4,0 l und auf der Autobahn 6,0 l Diesel pro 100 km. Anhand der Werte kann man gut erkennen, dass der Motor auch bei sehr zurückhaltender Fahrweise nicht herausragend sparsam wird, häufige Leistungsabforderung aber auch nicht hohem Kraftstoffkonsum bestraft.

1,7 Schadstoffe

⊕ Die Schadstoffanteile im Abgas sind insgesamt gering, nur der NO_x-Wert allgemein fallen erhöht aus - im anspruchsvollen Autobahn-Zyklus dagegen liegen sie für einen Dieselmotor eher niedrig. Am Ende reicht es für 43 von 50 möglichen Punkten im Bereich Schadstoffe. Zusammen mit den CO₂-Punkten erreicht der Astra insgesamt 78 Punkte und damit vier von fünf möglichen Sternen im ADAC EcoTest.



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

3,2

WIRTSCHAFTLICHKEIT

1,2

Betriebskosten*

⊕ Die Kosten für den Betrieb ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der Astra Diesel im Umfeld seiner Konkurrenten recht genügsam mit dem Sprit umgeht, kann er hier eine sehr gute Bewertung erzielen.

5,3

Werkstatt- / Reifenkosten*

Alle 30.000 km oder alle 12 Monate ist ein Service fällig. Der 1,7 Liter Dieselmotor besitzt einen Zahnriemen, der spätestens nach 150.000 km oder nach 10 Jahren gewechselt werden muss.

⊕ Der Rußpartikelfilter ist völlig wartungsfrei und muss nicht gewechselt werden. Opel verbaut nach eigenen Angaben langlebige Verschleißteile und gewährt zudem eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.

⊖ Der jährliche Service bedeutet auch für den Normal- oder Wenigfahrer häufigere Werkstattaufenthalte. Auch erhöhte Kosten für den Reifenersatz verhindern eine bessere Benotung.

1,5

Wertstabilität*

⊕ Dem neuen Astra Sports Tourer wird eine günstige Restwertentwicklung prognostiziert. Positiv wirken sich aus, dass beim Spritkonsum gespart wird und innerhalb des vierjährigen Berechnungszeitraums nicht mit einem komplett neuen Modell zu rechnen ist.

4,2

Kosten für Anschaffung*

⊖ Mit einem Anschaffungs-Grundpreis von über 24.000 Euro liegt der Astra nicht gerade günstig, angesichts der guten Ausstattung ist er aber auch nicht als besonders teuer zu bewerten. Die Edition-Grundausrüstung enthält alles Nötige und auch bei der Sicherheit gibt's keine Lücken.

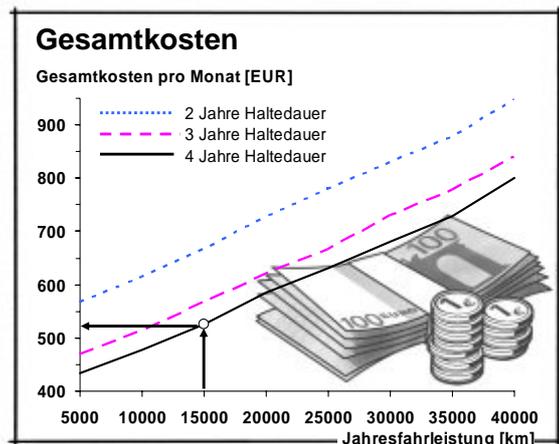
2,6

Fixkosten*

Obwohl mit einem Dieselmotor ausgestattet, halten sich die festen Kosten in Grenzen. So kostet beispielsweise die KFZ-Steuer 161 Euro im Jahr. Mittelprächtig fällt die Einstufung bei Haftpflicht und Teilkasko aus, sehr günstig liegt die Vollkaskoversicherung.

3,5 Monatliche Gesamtkosten*

Betrachtet man die absoluten monatlichen Gesamtkosten, kann sich der Astra Sports Tourer 1.7 CDTI ecoFlex im hinteren Mittelfeld seiner Klasse einreihen. Positiv sind die günstigen Betriebskosten und die moderaten Fixkosten, der Wertverlust in Euro und Cent fällt weniger optimal aus und drückt damit die Bewertung.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 525 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.4 ecoFlex	1.6	1.4 Turbo	1.4 Turbo	1.6 Turbo	1.3 CDTI ecoFlex Start/Stop	1.7 CDTI	2.0 CDTI
Aufbau/Türen	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1398	4/1598	4/1364	4/1364	4/1598	4/1248	4/1686	4/1956
Leistung [kW(PS)]	74(100)	85(115)	88(120)	103(140)	132(180)	70(95)	81(110)	118(160)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	130/4000	155/4000	200/1850	200/1850	230/2200	190/1750	260/1700	350/1750
0-100 km/h[s]	14,5	12,3	11,2	10,5	8,8	14,6	13,0	9,5
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	175	185	190	200	220	174	180	212
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	6,7 S	7,4 S	6,9 S	6,9 S	7,6 S	4,6 D	5,0 D	5,6 D
CO2 [g/km]	139	154	144	144	159	109	119	134
Versicherungsklassen KH/VK/TK	14/13/16	14/13/16	14/13/16	13/14/16	13/17/22	16/15/17	16/15/17	15/18/22
Steuer pro Jahr [Euro]	66	100	76	76	110	123	161	218
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	478	508	503	511	590	462	477	566
Preis [Euro]	18.000	19.500	20.200	20.500	23.760	20.790	21.250	25.565

Aufbau

ST = Stufenheck
 SR = Schrägheck
 CP = Coupe
 C = Cabriolet
 RO = Roadster
 KB = Kombi

KT = Kleintransporter
 TR = Transporter
 GR = Großraumlimousine
 BU = Bus
 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

DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	1686 ccm
Leistung	92 kW (125 PS)
bei	4000 U/min
Maximales Drehmoment	280 Nm
bei	2000 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	225/50R17
Reifengröße (Testwagen)	225/50R17V
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,5 m
Höchstgeschwindigkeit	192 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	11,7 s
Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	7,0 s
Bremsweg aus 100 km/h	38,8 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	5,0 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	5,5/ 4,0/ 6,0 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe/Test	119g/km / 131g/km
Innengeräusch 130km/h	70dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4698/1819/1535 mm
Leergewicht/Zuladung	1575 kg/535 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	410 l/795 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	730 kg/1400 kg
Dachlast	100 kg
Tankinhalt	56 l
Reichweite	1120 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Messwerte fett

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	97 Euro
Monatliche Werkstattkosten	67 Euro
Monatliche Fixkosten	74 Euro
Monatlicher Wertverlust	287 Euro
Monatliche Gesamtkosten	525 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	16/16/17
Grundpreis	24.390 Euro

NOTENSKALA

 Sehr gut	0,6 – 1,5	 Ausreichend	3,6 – 4,5
 Gut	1,6 – 2,5	 Mangelhaft	4,6 – 5,5
 Befriedigend	2,6 – 3,5		

Der ADAC-Autotest beinhaltet über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC-Autotest ist nach dem neuen, aktualisierten ADAC-Autotest-Verfahren 2009 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.01.2009 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.07.2009 gültigen Steuergesetzgebung.



Opel Astra Sports Tourer 1.7 CDTI Edition (DPF)

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Digitaler Radioempfang (DAB)	250 Euro
Verkehrsschilderkennung (Paket Frontkamera)	525 Euro°
Abbiegelicht (AFL-Paket)	1250 Euro°
Regen- und Lichtsensor (Sicht-Paket)	200 Euro°
elektronische Dämpferkontrolle (FlexRide)	980 Euro
Totwinkelassistent	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht (AFL-Paket)	1250 Euro°
Parkhilfe, elektronisch	ab 380°
Reifendruckkontrolle	210 Euro°
Spurassistent (Paket Frontkamera)	525 Euro°
Tempomat	125 Euro°
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	160 Euro°
Xenonlicht (AFL-Paket)	1250 Euro°

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie/375 Euro°
Innenspiegel, automatisch abblendend (Sicht-Paket)	200 Euro°
Klimaautomatik (2-Zonen)	350 Euro°
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem	ab 900°

AUSSEN

Außenspiegel, elektrisch anklappbar	170 Euro°
Außenspiegel, elektrisch einstellbar (+ beheizt)	Serie
Lackierung Metallic	490 Euro°
Schiebe-Hubdach	915 Euro
Tagfahrlicht	Serie

° im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT¹

2,1

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,2	Fahreigenschaften	2,1
Verarbeitung	2,3	Fahrstabilität	1,8
Sicht	2,5	Kurvenverhalten	1,4
Ein-/Ausstieg	3,1	Lenkung*	2,3
Kofferraum-Volumen*	1,4	Bremse	2,8
Kofferraum-Zugänglichkeit	1,6	Sicherheit	2,0
Kofferraum-Variabilität	2,5	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	2,1
Innenraum	1,7	Passive Sicherheit - Insassen	1,9
Bedienung	1,7	Kindersicherheit	1,4
Raumangebot vorne*	1,0	Fußgängerschutz	3,3
Raumangebot hinten*	2,9	Umwelt/EcoTest	2,1
Innenraum-Variabilität	4,0	Verbrauch/CO ₂ *	2,5
Komfort	2,5	Schadstoffe	1,7
Federung	2,2		
Sitze	2,5	WIRTSCHAFTLICHKEIT	3,2
Innengeräusch	2,7	Betriebskosten*	1,2
Klimatisierung	2,9	Werkstatt- / Reifenkosten*	5,3
Motor/Antrieb	2,1	Wertstabilität*	1,5
Fahrleistungen*	2,6	Kosten für Anschaffung*	4,2
Laufkultur	2,3	Fixkosten*	2,6
Schaltung	1,7	Monatliche Gesamtkosten*	3,5
Getriebeabstufung	2,0		

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte Klassenbezogen

ADAC autotest