



Opel Astra Sports Tourer 1.4 Turbo Innovation

Fünftürige Großraumlimousine der unteren Mittelklasse (103 kW / 140 PS)

Mit üppigen 4,70 m Länge ist die Kombi-Variante des neuen Opel Astra der Kompaktklasse eigentlich längst entwachsen. 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 hohen erlaubten Zuladung. Das sichere und mit dem optional erhältlichen adaptiven Dämpfersystem komfortable Fahrwerk leistet seinen Beitrag dazu. Der Turbo-Motor mit 1,4 Liter Hubraum arbeitet recht kräftig, wird aber vom ewig lange übersetzten Getriebe in den oberen Gängen an seine Grenzen gebracht. Ohne Start-Stopp-System oder sonstige Innovationen kann er beim Verbrauch keine neuen Akzente setzen. Die getestete Variante ist ab 25.350 Euro zu haben und verfügt sogar serienmäßig über ausgezeichnetes Xenonlicht und Klimaautomatik. **Karosserievarianten:** Limousine und Kombi. **Konkurrenten:** u.a. Ford Focus Turnier, Skoda Octavia Combi, VW Golf Variant.

- +** gutes Raumangebot, großer Kofferraum, sicheres Fahrwerk, tolles Xenonlicht
- recht hoher Anschaffungspreis, sehr lange Übersetzung im 5. und 6. Gang



ADAC-URTEIL



⊕ Bei Verarbeitung und Finish der Karosserie hinterlässt der Astra Sports Tourer einen guten Eindruck. Die Karosserieteile sind passgenau verbaut und die Spaltmaße gering, auch die Lackierung gibt keinen Anlass zur Kritik - allerdings haben Metall- und Kunststoffteile nicht immer den hundertprozentig gleichen Farbton. 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 Schwelern bieten kleine Alu-Auflagen einen gewissen Schutz gegen Kratzer. Als maximale Zuladung sind üppige 505 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. Am Unterboden besteht noch Potenzial zur aerodynamischen Optimierung, auch der Motorraum ist nach unten weitgehend offen.

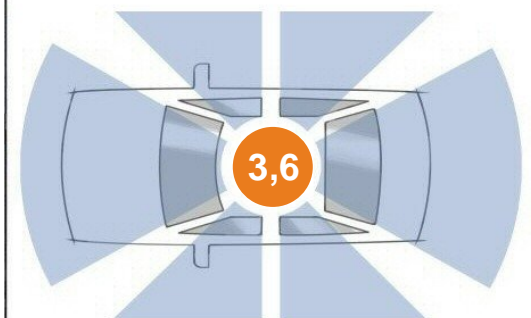
Die Übersichtlichkeit der Karosserie ist zufriedenstellend, der Fahrer kann die Enden einigermaßen abschätzen, hinten leichter als vorne. Hilfreich dabei sind die akustischen Parksensoren vorne und hinten (Serie). Bei der ADAC-Rundumsichtmessung schneidet der Astra Sports Tourer nur mäßig ab, weil vor 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.

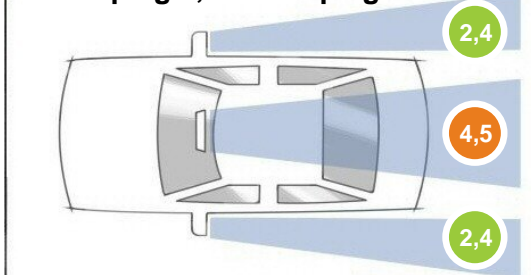


Versenkbare Kopfstützen tragen zwar zur bessern Sicht nach schräg hinten bei, allerdings stören wiederum die breiten Dachsäulen.

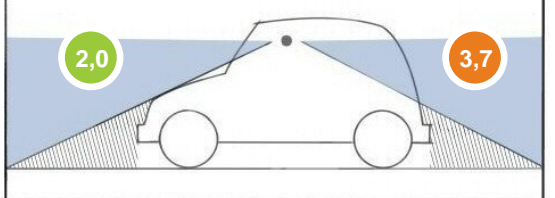
Rundumsicht



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.

Serienmäßig gibt es helles Bi-Xenonlicht (AFL-Paket), das neben Kurvenlicht und einem separaten Abbiegelicht auch über eine adaptive Lichtverteilung je nach Fahrsituation verfügt - eine sehr gute Lösung. Tagfahrlicht ist in LED-Ausführung an Bord. Das AFL-Paket enthält auch einen Fernlichtassistenten. Bei störendem Scheinwerferlicht von hinten blendet der Innenspiegel automatisch ab.

2,8 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 ausreichend Platz für das Gepäck zur Verfügung.

1,5 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.

2,1 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. Die Lehnenteile können auch über Schalter vom Kofferraum aus elektrisch entriegelt werden und klappen automatisch nach vorne. 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.

1,8 INNENRAUM

1,7 Bedienung

⊕ Die Bedienung des 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 höhenstellbar. 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.

1,1 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.

3,3 Raumangebot hinten*

Auf der Rückbank stehen zwei vollwertige Sitzplätze und ein schmaler Notsitz zur Verfügung. Sind die Vordersitze (optionale Ergonomiesitze) für 1,85 m große Leute eingestellt, können hinten bis knapp 1,80 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 1,80 m bequem Platz.

1,9 KOMFORT

1,9 Federung

Der Testwagen war mit aufpreispflichtigem FlexRide-Fahrwerk ausgestattet. Damit werden u.a. die Dämpfer elektronisch geregelt, entweder im Standard-, im Tour- (Komfort) oder im Sport-Modus.

⊕ Die Abstimmung der Federn und Dämpfer ist Opel gut gelungen, einen Tick straffer als bei der Limousine. Im Standard-Modus werden die meisten Bodenwellen gut absorbiert, lange wie kurze Unebenheiten und auch Einzelhindernisse belästigen die Insassen nicht. Im Tour-Modus schwingt die Karosserie etwas mehr nach, zeigt sich aber nur wenig weicher im Ansprechen auf Unebenheiten. Anders der Sport-Modus, hier merkt man recht deutlich, dass es straffer zur Sache geht und der Fahrer einen direkteren Fahrbahnkontakt hat. Dann tritt sogar eine minimale Stuckerneigung auf, die der Astra Sports Tourer in den anderen Modi nicht kennt. Insgesamt sind die Aufbaubewegungen der Karosserie selbst bei forcierter Fahrweise gut gedämpft, die Seitenneigung fällt gering aus. Beladen macht das Fahrwerk eine gute Figur und zeigt, dass die Opelaner bei der Abstimmung gute Arbeit geleistet haben.

1,9 Sitze

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

⊕ Der Testwagen war vorne mit den optionalen Ergonomiesitzen ausgestattet. Beide Vordersitze bieten eine Höheneinstellung, beim Fahrersitz kann man zusätzlich die Sitzflächenneigung einstellen. Dadurch können die Sitze insgesamt sehr gut ganz unterschiedlichen Personenstaturen angepasst werden. Die Lehnen der Sitze sind sehr gut geformt und bieten dem Rücken festen Halt; sie verfügen zusätzlich über in Höhe und Intensität justierbare Lendenwirbelstützen. Auch die Sitzflächen weisen eine gute Kontur und eine ausgewogene Polsterung auf. Damit bieten die Vordersitze einen guten bis sehr guten Seitenhalt in schnell durchfahrenen Kurven.

2,3 Innengeräusch

Der gemessene Geräuschpegel bei 130 km/h ist noch niedrig, der Motor hält sich im Teillastbereich angenehm zurück. Dreht man den Motor aber aus, wird er über 4.500 U/min. dröhnig, mit weiter steigender Drehzahl erhöht sich auch die Lautstärke. Die sonstigen Fahrgeräusche liegen niedrig, auch Windgeräusche sind gut gedämpft und fallen kaum auf.

1,7 Klimatisierung

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

⊕ Die Innovation-Ausstattung bringt serienmäßig eine Zwei-Zonen- Klimaautomatik inklusive Aktivkohlefilter mit, Fahrer und Beifahrer können damit ihre Temperatur separat vorwählen. Die Luftmengenverteilung kann über Tasten für oben, mitte, unten einzeln eingestellt werden. Die Heizung spricht vorne gut an und zeigt eine sehr gute Heizwirkung. Ansprechen und Wirkung der Heizung sind hinten ein wenig schlechter.

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

2,1 MOTOR/ANTRIEB

2,3 Fahrleistungen*

⊕ Dreht man die Gänge aus, können gute Fahrleistungen erzielt werden; Überholvorgänge auf der Landstraße sind im Handumdrehen erledigt. Bis zum 4. Gang erreicht der 1,4-l-Turbomotor auch gute Elastizitätswerte. In diesem Gang kann auch schon die Höchstgeschwindigkeit erzielt werden.

⊖ Im 5. Und besonders im 6. Gang schafft der Motor aufgrund der ewig langen Übersetzung Geschwindigkeitszuwächse nur noch im Zeitlupentempo.

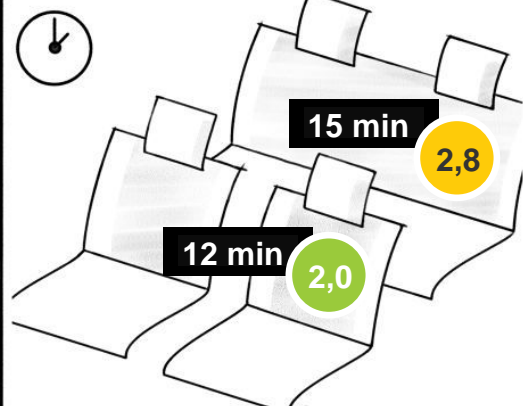
2,0 Laufkultur

⊕ Der neue Vierzylindermotor läuft vibrationsarm und recht kultiviert. Nur zwischen 2.000 und 2.500 U/min. sind leichte Vibrationen spürbar. Seine gute Laufkultur vergisst der Benziner ab 4.500 U/min. zunehmend und neigt zum Dröhnen.

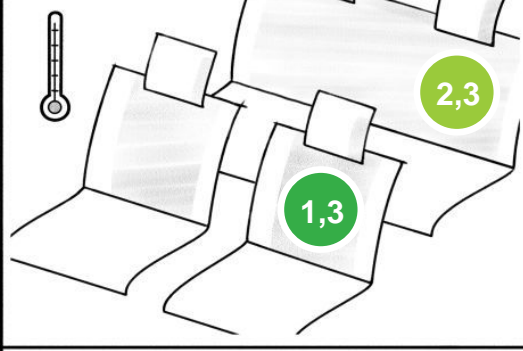
1,8 Schaltung

⊕ Die sechs Gänge sind recht präzise geführt und lassen sich gut wechseln. Nur ganz selten zickt der erste Gang oder Rückwärtsgang etwas. 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. Eine Schaltpunktanzeige informiert den Fahrer, wann es ökonomisch sinnvoll ist, in einen höheren Gang zu schalten.

Heizungsansprechen



Maximale Heizleistung



Aufwärmzeit von -10°C auf +22°C

2,3 Getriebeabstufung

⊕ Die Abstufungen des Sechsgang-Getriebes passen recht gut zur Leistungscharakteristik des Motors, zwischen den Gängen entstehen keine zu großen Drehzahlsprünge. Allerdings hat der Motor im 5. und speziell im 6. Gang mit der langen Übersetzung zu kämpfen. Dadurch ist häufiges Zurückschalten unvermeidbar, wenn man auf der Landstraße oder Autobahn beschleunigen möchte. Andererseits kann man mit niedrigen Drehzahlen ruhig dahinfahren und dabei spritsparen.

2,1 FAHREIGENSCHAFTEN

1,7 Fahrstabilität

⊕ Der 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.

1,4 Kurvenverhalten

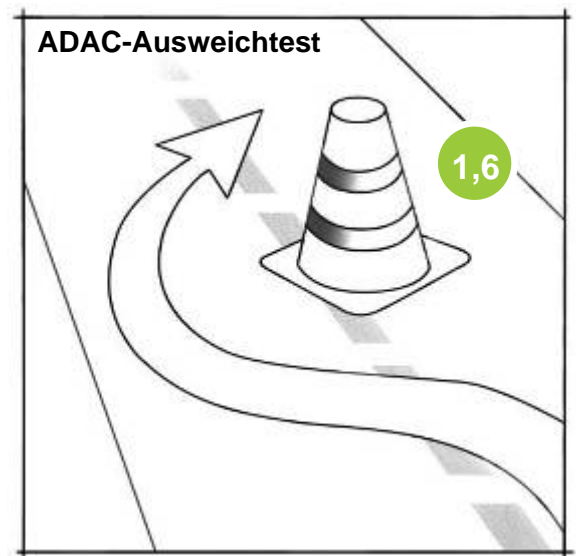
⊕ In schnell durchfahrenen Kurven untersteuert der Astra Sports Tourer leicht, ein Verhalten, das auch weniger geübte Fahrer vor keine großen Herausforderungen stellt. Nimmt man in der Kurve im Grenzbereich das Fuß vom Gas, zeigt sich eine spürbare Lastwechselreaktion, die aber unkritisch bleibt, weil 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 215/50 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.



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.

1,9

SICHERHEIT

1,9

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Der Astra Sports Tourer Innovation 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. Xenonlicht mit Kurvenlicht, Abbiegelicht und Fernlichtassistent ist in dieser Ausstattungsvariante serienmäßig an Bord - 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.

1,8

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 (aktive Kopfstützen). 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.

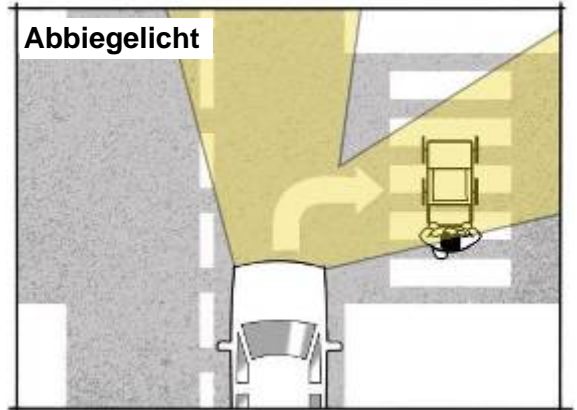
⊖ Auf der Rückbank bieten die Kopfstützen nur Personen bis zu einer Größe von knapp 1,70 m guten Schutz - das ist wenig. Immerhin ist der Abstand zwischen Kopf- und Kopfstütze nicht zu groß.

1,4

Kindersicherheit

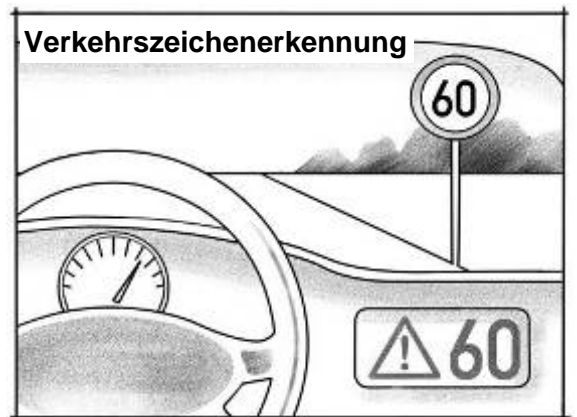
Es können nur auf den beiden äußeren hinteren Sitzplätzen Kindersitze lagestabil befestigt werden. Drei Kindersitze nebeneinander haben keinen Platz.

Abbiegelicht



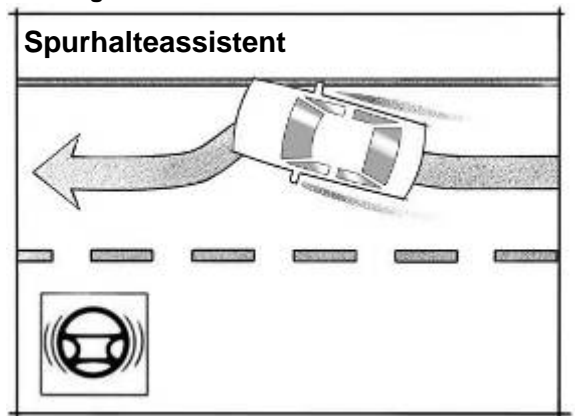
Zusätzliche Lampen (oder angepasste Nebelscheinwerfer) leuchten im Stadtverkehr beim Abbiegen die betreffende Seite besser aus. So wird das Risiko, an Kreuzungen und Einmündungen Fußgänger zu übersehen, erheblich vermindert.

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.

Spurhalteassistent



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.

⊕ 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 Anschnallen 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.

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.

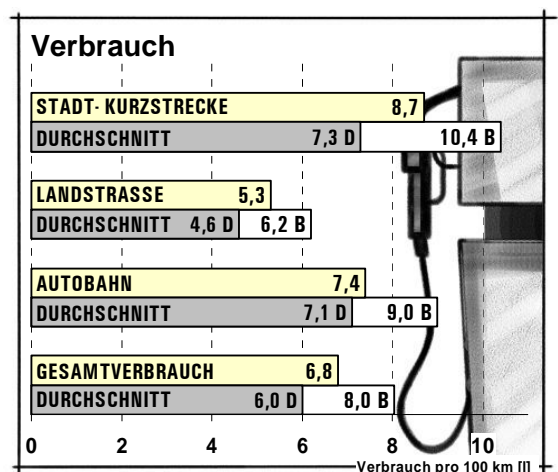
2,4 UMWELT/ECOTEST

3,4 Verbrauch/CO2*

⊕ Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch des Astra Sports Tourer mit dem 1,4-l-Turbobenziner und 140 PS liegt bei 6,8 l Super alle 100 km. Damit verbunden ist ein CO₂-Ausstoß von 156 g pro Kilometer. Das reicht im EcoTest für 26 Punkte. Innerorts benötigt der Sports Tourer 8,7 l, außerorts 5,3 l und auf der Autobahn 7,4 l Super pro 100 km. Spritsparmaßnahmen wie Start-Stopp-Automatik und Batterielademanagement (Rekuperation) fehlen leider.

1,3 Schadstoffe

⊕ Die Schadstoffanteile im Abgas sind sehr gering, auch im anspruchsvollen Autobahnzyklus. Am Ende reicht es für 47 von 50 möglichen Punkten im Bereich Schadstoffe. Zusammen mit den CO₂-Punkten erreicht der Astra Sports Tourer 1.4 Turbo insgesamt 73 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

4,1 Betriebskosten*

⊖ Die Kosten für den Betrieb ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der Verbrauch nicht gerade niedrig liegt, kann der Astra Sports Tourer mit dem 1,4-l-Turbobenziner nur eine ausreichende Bewertung erreichen.

5,0

Werkstatt- / Reifenkosten*

Der Opel Astra muss alle 30.000 km oder alle 12 Monate zum Service in die Werkstatt. Der 1,4-Liter Turbomotor besitzt eine Steuerkette, die einen oftmals teuren Zahnriemenwechsel überflüssig macht.

- ⊕ Opel spendiert nach eigenen Angaben langlebige Verschleißteile und gewährt zudem eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.
- ⊖ Der jährliche Service bedeutet auch für den Normal- und Wenigfahrer häufigere Werkstattaufenthalte. Durch die üppige Seriengröße entstehen hohe Kosten für den Reifenersatz, die letztendlich für die schlechte Note maßgebend sind.

2,4

Wertstabilität*

- ⊕ Dem neuen Astra Sports Tourer wird eine recht günstige Restwertentwicklung prognostiziert. Positiv wirkt sich aus, dass innerhalb des vierjährigen Berechnungszeitraums nicht mit einem komplett neuen Modell zu rechnen ist.

3,7

Kosten für Anschaffung*

Der Grundpreis bei recht ordentlicher Ausstattung in der Innovation-Version liegt bei 25.350 Euro. Auch wenn alles Nötige im Bereich Sicherheit dabei ist, ist der Preis insgesamt für die diese Klasse betrachtet recht hoch. Wichtige Ausstattungsdetails wie Xenonlicht und Klimaautomatik sind auch aufpreisfrei an Bord.

0,7

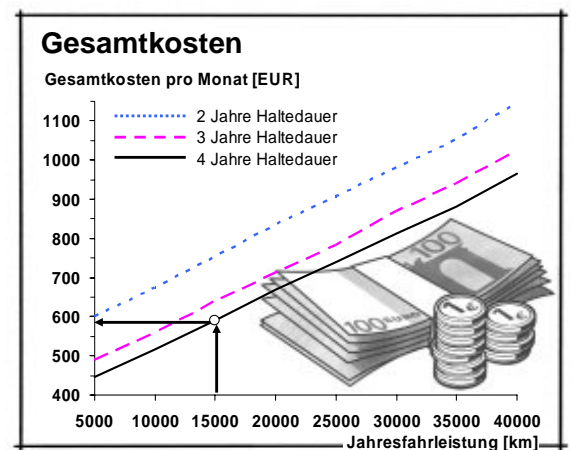
Fixkosten*

- ⊕ Erfreulich niedrig sind die festen Unterhaltskosten. Die Steuer fällt mit 76 Euro im Jahr gering aus und auch die Versicherungen meinen es gut, die Einstufungen bei Haftpflicht-, Teilkasko- und Vollkaskoversicherung sind sehr günstig.

3,2

Monatliche Gesamtkosten*

Bei den absoluten monatlichen Kosten liegt der Astra Sports Tourer in der getesteten Variante im Mittelfeld seiner Klasse. Der monatliche Wertverlust in Euro und Cent wirkt sich negativ aus, günstig dagegen sind die Fixkosten. Bei den Betriebskosten liegt der Astra wiederum im hinteren Mittelfeld.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 590 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
Aufbau/Türen	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1398	4/1598	4/1364	4/1364	4/1598
Leistung [kW(PS)]	74(100)	85(115)	88(120)	103(140)	132(180)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	130/4000	155/4000	200/1850	200/1850	230/2200
0-100 km/h[s]	14,5	12,3	11,2	10,5	8,8
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	175	185	190	200	220
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	6,7 S	7,4 S	6,8 S	6,9 S	7,6 S
CO2 [g/km]	139	149	144	144	159
Versicherungsklassen KH/VK/TK	14/13/16	14/13/16	14/13/16	13/14/16	13/17/22
Steuer pro Jahr [Euro]	66	90	76	76	110
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	523	553	546	558	605
Preis [Euro]	18.090	19.590	20.290	20.790	23.760

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 Otto	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	1364 ccm
Leistung	103 kW (140 PS)
bei	4900 U/min
Maximales Drehmoment	200 Nm
bei	1850 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	215/50R17
Reifengröße (Testwagen)	215/50R17V
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,5 m
Höchstgeschwindigkeit	200 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	10,5 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2. + 3. Gang)	6,2 s
Bremsweg aus 100 km/h	38,8 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	6,8 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	8,7/ 5,3/ 7,4 l
CO2-Ausstoß Herstellerangabe/Test	144g/km / 156g/km
Innengeräusch 130km/h	68dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4698/1814/1535 mm
Leergewicht/Zuladung	1525 kg/505 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	410 l/795 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	710 kg/1200 kg
Dachlast	100 kg
Tankinhalt	56 l
Reichweite	820 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Messwerte fett

AUSSTATTUNG

TECHNIK

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

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend (Sicht-Paket)	Serie
Klimaautomatik (2-Zonen)	Serie
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem	ab 750°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie

AUSSEN


Außenspiegel, elektr. anklappbar/einstellbar (+ beheizt)	170 Euro°/Serie
Lackierung Metallic	530 Euro°
Schiebe-Hubdach	915 Euro
Tagfahrlicht	Serie

° im Testwagen vorhanden

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	152 Euro
Monatliche Werkstattkosten	66 Euro
Monatliche Fixkosten	60 Euro
Monatlicher Wertverlust	311 Euro
Monatliche Gesamtkosten	589 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	13/14/16
Grundpreis	25.350 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.



TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT¹

2,0

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,1	Fahreigenschaften	2,1
Verarbeitung	2,3	Fahrstabilität	1,7
Sicht	2,4	Kurvenverhalten	1,4
Ein-/Ausstieg	2,8	Lenkung*	2,3
Kofferraum-Volumen*	1,4	Bremse	2,8
Kofferraum-Zugänglichkeit	1,5	Sicherheit	1,9
Kofferraum-Variabilität	2,1	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	1,9
Innenraum	1,8	Passive Sicherheit - Insassen	1,8
Bedienung	1,7	Kindersicherheit	1,4
Raumangebot vorne*	1,1	Fußgängerschutz	3,3
Raumangebot hinten*	3,3	Umwelt/EcoTest	2,4
Innenraum-Variabilität	4,0	Verbrauch/CO2*	3,4
Komfort	1,9	Schadstoffe	1,3
Federung	1,9		
Sitze	1,9	WIRTSCHAFTLICHKEIT	3,2
Innengeräusch	2,3	Betriebskosten*	4,1
Klimatisierung	1,7	Werkstatt- / Reifenkosten*	5,0
Motor/Antrieb	2,1	Wertstabilität*	2,4
Fahrleistungen*	2,3	Kosten für Anschaffung*	3,7
Laufkultur	2,0	Fixkosten*	0,7
Schaltung	1,8	Monatliche Gesamtkosten*	3,2
Getriebeabstufung	2,3		

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte Klassenbezogen