



Opel Astra 1.4 DI Turbo Start&Stop Innovation

Fünftürige Schräghecklimousine der unteren Mittelklasse
(110 kW / 150 PS)

Auch in der fünften Generation beißt sich der Opel Astra an seinem ewigen Widersacher aus Wolfsburg die Zähne aus, dabei ist dem Rüsselsheimer kaum etwas vorzuwerfen. Dank des geringen Fahrzeuggewichts hat der 150 PS starke Turbobenziner im Astra 1.4 DI Turbo wenig Mühe und sorgt für flotte Fahrleistungen. Auch der Agilität kommt das bescheidene Leergewicht von weniger als 1,3 Tonnen zu Gute, der Astra fährt sich leichtfüßig und sicher. Zudem punktet der Kompaktwagen mit einer eingängigen Bedienung, sehr empfehlenswerten Ergonomiesitzen und der serienmäßigen Frontkamera samt Kollisionswarner, City-Notbremssystem und Spurhalteassistent. Kritik erntet der Opel für teils nachlässige Verarbeitungsqualität (z.B. Unterboden), den fehlenden Einklemmschutz für die elektrischen Fensterheber sowie die erhöhten Emissionswerte des Turbodirekteinspritzers. In puncto Platzangebot bietet der Astra nur Durchschnittliches, während er beim Federungskomfort von den meisten Konkurrenten distanziert wird - hier geht die sportliche Note des Fahrwerks etwas zu Lasten des Komforts.

Insgesamt ist der Rüsselsheimer Kompaktwagen nach wie vor eine empfehlenswerte und vor allem etwas günstigere Alternative zum Dauerrivalen Golf. **Konkurrenten:** u. a. Fiat Tipo, Ford Focus, Hyundai i30, Renault Mégane, Toyota Auris, VW Golf.

- + flotte Fahrleistungen, agiles Fahrverhalten, empfehlenswerte Ergonomiesitze, gute Bedienbarkeit
- kein Einklemmschutz für Fensterheber, zerklüfteter Unterboden, erhöhte Schadstoffemissionen

ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,7

AUTOKOSTEN 2,0

Zielgruppencheck

	Familie	3,4
	Stadtverkehr	3,2
	Senioren	3,2
	Langstrecke	2,7
	Transport	3,3
	Fahrspaß	2,8
	Preis/Leistung	2,4

EcoTest ★★☆☆☆

3,0 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

3,0 Verarbeitung

Im Innenraum des Astra wurden überwiegend harte Kunststoffe verwendet, nur die Oberseite des Armaturenbretts sowie der obere Bereich der vorderen Türverkleidung bestehen aus geschäumtem Kunststoff.

⊕ Die Verarbeitung des Rüsselsheimers ist gut, nur im Detail erkennt man etwas unsaubere Fugen und Passungen im Innenraum oder nicht perfekt umgelegte Blechkanten an den Türen und Klappen.

2,9 Alltagstauglichkeit

Mit dem 48 Liter fassenden Benzintank sind auf Basis der EcoTest-Verbrauchswerte Reichweiten von bis zu 810 km möglich. Die Zuladung dürfte mit gemessenen 535 kg in den allermeisten Fällen ausreichend sein - 75 kg dürfen davon mittels eines geeigneten Dachträgers transportiert werden. Die Anhängelast ist mit 1.450 kg für gebremste Anhänger ordentlich bemessen, gleiches gilt für die Stützlast,

2,8 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. Speziell die breiten C-Säulen schränken die Sicht nach schräg hinten stark ein.

⊕ In der Ausstattung Innovation hat der Astra serienmäßig Parksensoren hinten und vorn sowie eine Rückfahrkamera an Bord, die das Rangieren erleichtern.



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

⊖ Richtig ärgerlich macht der Blick unter das Fahrzeug. Hier lässt Opel den Wagen nahezu ungeschützt, der gesamte Unterboden ist ziemlich zerklüftet. So sahen Autos vor 20 Jahren aus, heutzutage erwartet man im Sinne von Aerodynamik und Korrosionsschutz einen glattflächigen, zumindest teilweise verkleideten Unterboden. Die Motorhaube wird lediglich mittels eines Stabes offengehalten.

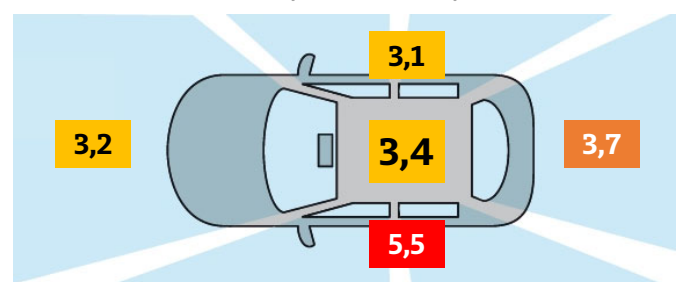
die maximal 75 kg betragen darf. Mit 11,3 m fällt der Wendekreis nicht sonderlich klein aus.

Serienmäßig ist ein Reifenreparaturset an Bord, gegen Aufpreis gibt es ein Notrad oder sogar ein vollwertiges Reserverad.

Dank der flachen Fahrzeugfront sind auch niedrige Hindernisse gut erkennbar. Der Testwagen war mit den optionalen LED-Scheinwerfern ausgerüstet, die nachts für eine gute Ausleuchtung der Fahrbahn sorgen.

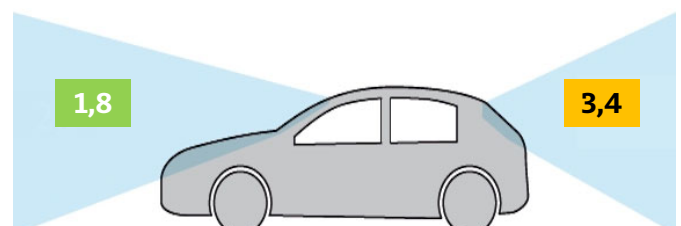
Rundumsicht

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.



Neben einer adaptiven Lichtverteilung bietet das Lichtsystem auch ein Abbiege- und LED-Tagfahrlicht sowie einen Fernlichtassistenten, der vorherfahrende oder entgegenkommende Verkehrsteilnehmer gezielt ausblendet. Der Astra verfügt über sogenannte Schmetterlingswischer, die sich gegenläufig zu den A-Säulen bewegen. Das Resultat ist ein großflächiger Wischbereich, leider

3,0 Ein-/Ausstieg

Der Ein- und Ausstieg gestaltet sich vorn wie auch hinten zufriedenstellend bequem. Der Schweller ist eher niedrig, allerdings recht breit, weshalb ein großer Schritt zum Ein- und Aussteigen notwendig ist. Großgewachsene müssen vorn darauf achten, sich den Kopf nicht an der schräg verlaufenden A-Säule zu stoßen. Hinzu kommt, dass die Sitze recht tief montiert sind, was sportliche Fahrernaturen zu schätzen wissen, für ein bequemes Ein- und Aussteigen aber hinderlich ist. Hinten erschweren die abfallende

3,5 Kofferraum-Volumen

Ist wie im Falle des Testwagens der optionale Gepäckraumbodeneinsatz mit festen Staufächern verbaut, ergibt sich zwar beim Umklappen der Rücksitzlehnen eine ebene Fläche, dies wird jedoch mit einem 90 Liter kleineren Gepäckraumvolumen erkauft. Der Kofferraum fasst bei aufgestellten Lehnen für diese Fahrzeugklasse bescheidene 245 l und bis zum Dach beladen 365 l. Klappt man die Lehnen um, stehen bis zur Fensterunterkante 630 l und bis unters 1.080 l zur Verfügung.

3,1 Kofferraum-Nutzbarkeit

Die Ladekantenhöhe fällt mit gemessenen 72 Zentimetern recht hoch aus - ungünstig für das Beladen mit schweren Gegenständen.

⊕ Die Kofferraumklappe lässt sich über eine Taste, die unten im Opel-Emblem angebracht ist, problemlos entriegeln und angenehm leicht öffnen. Zum Schließen gibt es eine gut erreichbare Griffmulde in der Innenverkleidung der Heckklappe. Mit einer Stehhöhe von knapp 1,90 m öffnet die Klappe recht weit. Eine elektrisch betätigte Heckklappe ist nur für die Kombivariante Sports Tourer erhältlich.

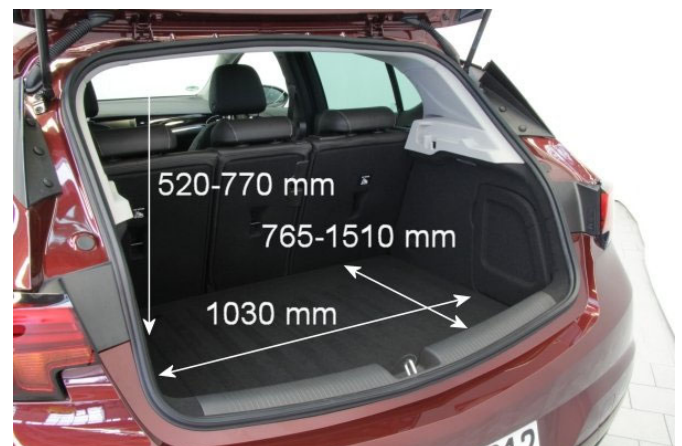
Ist wie im Falle des Testwagens der optionale

bleibt direkt an den A-Säulen ein breiter Bereich ungewischt.

⊖ Die Sensoren der Einparkhilfe sind sensibel und der Warnton des Systems ist sehr laut. An der Ampel reicht es schon, wenn Fußgänger vor dem Auto die Straße überqueren oder ein anderer Wagen auf der Nachbarspur vorbei fährt, um erschreckend laute Warntöne auszulösen.

Dachlinie sowie der in den Einstiegsbereich ragende Radkasten die Zugänglichkeit.

⊖ Für den Astra ist ein schlüsselloses Zugangs- und Startsystem erhältlich. Das System funktioniert insgesamt gut, besitzt aber einen ungenügenden Diebstahlschutz und lässt sich nicht deaktivieren. Das Fahrzeug kann über einen simplen Funkverlängerer unbefugt geöffnet und gestartet werden. Weiterführende Informationen gibt es unter www.adac.de/keyless.



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

Gepäckraumbodeneinsatz an Bord, ergibt sich bei umgeklappten Rücksitzlehnen eine ebene Ladefläche. Fehlt der Einsatz, ist der Boden stark zerklüftet und dadurch nicht optimal nutzbar.

⊖ Große Personen müssen aufpassen, sich den Kopf nicht schmerzhaft am abstehenden Schloss oder an den spitzen Kanten der Klappe zu stoßen. Der Kofferraum ist mit nur einer Lampe schwach beleuchtet.

3,0 Kofferraum-Variabilität

⊕ Serienmäßig ist der Astra mit einer im Verhältnis 60 zu 40 umklappbaren Rücksitzlehne ausgestattet, gegen Aufpreis lassen sich die Lehnen auch dreigeteilt umklappen. Dank des optionalen Gepäckraumeinsatzes bietet der Testwagen unter dem Ladeboden zusätzliche Staufächer, abgesehen davon und den beiden

Taschenhaken gibt es keine Möglichkeit, Kleinkram im Kofferraum zu verstauen.

⊖ Ablagen oder Haken sind im Kofferraum nicht zu finden. Beim Wiederaufstellen der Lehnen können die Gurte eingeklemmt und beschädigt werden, da entsprechende Führungen fehlen.

2,5 INNENRAUM

2,3 Bedienung

⊕ Ein acht Zoll großer Touchscreen des optionalen IntelliLink-Navigationssystems dominiert die Cockpitan-sicht des Testwagens und bündelt die meisten Fahrzeugfunktionen. Die Menüstruktur ist recht logisch aufgebaut und erschließt sich dem Fahrer nach einer überschaubaren Eingewöhnungsphase. Unterhalb des Displays befinden sich praktische Direktwahltasten, aber nur für das Grundmenü sowie das Radio und anderweitige Audioquellen (USB, Bluetooth, usw.). Allerdings lässt es sich mithilfe eines Drehreglers einfach durch lange Menülisten navigieren und dank der Back-Taste springt man schnell eine Menüebene zurück. Der Bordcomputer lässt sich leider nicht so leicht bedienen. Das liegt vorrangig am unübersichtlichen Menü und dem überfrachteten Lenkrad mit den vielen kleinen Tasten. Auch der Geschwindigkeitsregler und -begrenzer wird über die Tasten gesteuert. Die kleinen Symbole darauf sind jedoch nur schwer zu erkennen. Die Folge sind besonders zu Beginn lange Ablenkungszeiten.

Die Bedienung der Klimaautomatik ist gelungen, das Bedienfeld könnte lediglich etwas höher angebracht und die Symbole auf den Tasten etwas größer sein. Etwas versteckt sind einige Tasten hinter dem Schalthebel, mit denen sich unter anderem der Spurhalte- und Parkassistent ein- oder ausschalten lässt. Ein Regensensor

ist in der Ausstattung Dynamic enthalten, die Empfindlichkeit lässt sich fein einstellen.

Alle wichtigen Schalter sind bei Dunkelheit beleuchtet, die Drehregler an den Lüftungsdüsen allerdings nicht.

⊖ Der Schalter für die Warnblinkanlage ist nicht auffällig genug gestaltet und liegt noch dazu auf der Beifahrerseite. Die beiden Rundinstrumente für Geschwindigkeit und Motordrehzahl sind recht klein geraten, worunter die Ablesbarkeit etwas leidet. Zudem ist der Tacho grob skaliert und nachts stört die Hintergrundbeleuchtung am Rand der beiden Rundinstrumente.



Der Innenraum des Astra ist ordentlich verarbeitet, die Bedienung gibt keine Rätsel auf.

2,7 Multimedia/Konnektivität

Ein Radio mit sieben Zoll großem Touchscreen ist serienmäßig ab der Linie Edition. Auch Apple Carplay, Android Auto, eine Freisprecheinrichtung und die Wiedergabe von Videos oder Musik per USB-Anschluss ist möglich. Zusätzlich stehen für die Audiowiedergabe ein 3,5 mm-Klinkenstecker und eine Bluetooth-Schnittstelle zur Verfügung. Gegen Aufpreis ist ein festplattenbasiertes Navigationssystem verfügbar, auch USB-Anschlüsse zum Laden im Fond oder DAB-Empfang sowie ein CD-Player kosten Aufpreis.

In der getesteten Ausstattung Dynamic hat der Astra den Online- und Service-Assistenten OnStar serienmäßig an Bord. Der Testwagen ist mit diesem System ausgestattet, das verschiedene Funktionen, wie das Abfragen diverser Fahrzeugfunktionen via Smartphone (u. a. Auto ver- und entriegeln, Reifendruck oder Kraftstoffstand abfragen, Fahrzeug lokalisieren), eine automatische Notruf-funktion im Falle eines Unfalls oder den praktischen Navigationsservice umfasst. Auch können sich die Passagiere in ein vom Auto generiertes WiFi-Netz einloggen und mit dem Smartphone oder Tablet im Internet surfen.

Nach dem ersten Nutzungsjahr fällt eine jährliche Servicegebühr von 99,50 Euro pro Jahr an. Per Knopfdruck stellt das System eine Verbindung mit einem Service-Berater her, der die Adresse des gewünschten Ziels direkt an das Navigationssystem schickt.

2,0 Raumangebot vorn

⊕ Wer gern weit unten sitzt, freut sich über die Astra-Vordersitze, die sich sehr tief einstellen lassen. Auch deshalb fällt die Kopffreiheit geradezu opulent aus und schränkt selbst Personen mit 2,20 Metern Körpergröße nicht ein. Auch in Längsrichtung lassen sich die Sitze weit verstellen. So finden bei ganz zurückgeschobenen Sitzen

2,9 Raumangebot hinten

Auch in der zweiten Reihe bietet der Astra ein vernünftiges Platzangebot. Sind die Vordersitze auf 1,85 Meter große Personen eingestellt, finden hinten Personen von bis zu 1,90 Meter Größe genügend Bein- und Kopffreiheit vor. Sitzen drei Erwachsene auf der Rücksitzbank, wird es aufgrund der nur durchschnittlichen Innenbreite jedoch recht eng. Das Raumgefühl im Fond wird durch die recht hohe Fensterlinie etwas geschmälert, ist aber noch angenehm.

3,9 Innenraum-Variabilität

In puncto Ablagemöglichkeiten macht der Astra keine besonders rühmliche Figur: Zwar finden in den vorderen Türfächern auch 1,5-Liter-Flaschen Platz, doch sowohl das unbeleuchtete Handschuhfach als auch das Fach unter der Mittelarmlehne sind nicht sonderlich groß. Mit Ausnahme von zwei Cupholdern befindet sich im Cockpitbereich nur noch ein kleines Fach unterhalb des Lichtschalters sowie ein aufpreispflichtiger, recht fummeliger Handyhalter.

2,5 KOMFORT

2,8 Federung

Der Testwagen ist mit der optionalen WattLink-Hinterachse ausgestattet. Bei dieser Konstruktion wird die Verbundlenkerachse um ein Wattgestänge ergänzt, das die Querkräfte bei Kurvenfahrt aufnimmt und dadurch für eine höhere Querstabilität sorgt. Weitere Fahrwerksvarianten oder gar eine adaptive Dämpferregelung, die im Vorgängermodell noch erhältlich war und auch von vielen Konkurrenzmodellen angeboten wird, sind für den Rüsselsheimer nicht zu haben.

Gegen Aufpreis ist in der Mittelkonsole eine Halterung erhältlich, auf die per Adapter ein Smartphone gesteckt und geladen werden kann. Alternativ lässt sich auch ein Duftzerstäuber anschließen.

knapp zwei Meter große Personen bequem Platz. Dank der vordentlichen Innenbreite kommen sich Fahrer und Beifahrer nicht ungewollt zu nahe, das Raumgefühl wirkt vor allem aufgrund der weit vorgezogenen Frontscheibe und des flachen Armaturenrägers recht großzügig.



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

Bei der Variabilität bietet der Astra mit klappbaren Rücksitzlehnen das in dieser Klasse Übliche - nicht mehr, aber auch nicht weniger.

Das Fahrwerk hat Opel tendenziell straff abgestimmt. Bei niedrigen Geschwindigkeiten spricht die Federung nicht sonderlich feinfühlig an, Unebenheiten werden recht trocken an die Insassen weitergereicht. Auf der Landstraße kommt der Wagen bei größeren Flickern an seine Grenzen, insgesamt passt aber der Komforteindruck. Auch auf der Autobahn federt der Astra mit Ausnahme einer spürbaren Stuckerneigung recht verbindlich, Bodenwellen schluckt das Fahrwerk gelassen.

2,3 Sitze

Die hinteren Plätze sind nicht so gut ausgeformt wie die vorderen, hier sitzt es sich klassenüblich bequem.

⊕ Der Testwagen war mit den optionalen Ergonomiesitzen mit ausziehbarer Beinauflage, elektrisch verstellbarer Sitzflächenneigung und Vierwege-Lordosenstütze (elektropneumatisch) ausgestattet. Ergebnis ist ein

tadelloser Sitzkomfort, hier hat Opel ein gutes Paket geschnürt. Gegen Aufpreis gibt es zudem auch Lederpolster und Sitzbelüftung sowie für den Fahrer elektrische Sitzverstellung samt Memory-Funktion, elektrisch verstellbare Seitenwangen sowie eine Massagefunktion.

3,0 Innengeräusch

Der Astra bietet im Innenraum eine ordentliche Akustik, verfügt aber über Verbesserungspotential. Der gemessene Innengeräuschpegel ist mit 68,6 dB(A) auch objektiv nicht besonders niedrig. Der Turbobenziner entwickelt ein deutlich vernehmbares Dröhnen, wenn man ihn bei unter 1.500

Umdrehungen beschleunigt - innerstädtisch ein häufiges Szenario. Ringt man dem Motor hohe Drehzahlen ab, wird er über die Gebühr laut. Die Windgeräusche halten sich auch bei hohen Geschwindigkeiten im Rahmen.

2,0 Klimatisierung

⊕ Der Astra ist in der Ausstattung Innovation serienmäßig mit einer Klimaautomatik ausgestattet. Zu deren Umfang zählen unter anderem ein Aktivkohlefilter sowie eine automatische Umluftfunktion, um das Beschlagen der Scheiben zu verhindern. Die Luftmenge lässt sich für beide vorderen Plätze gemeinsam in Richtung oben, Mitte und unten individuell verteilen, die Intensität der Autofunktion ist in Verbindung mit dem Navigationssystem im Klimamenu in drei Stufen einstellbar. Die Temperatur kann allerdings lediglich in Ein-Grad-Schritten vorgewählt werden.

In Verbindung mit der Klimaautomatik kann eine Sitzheizungsautomatik aktiviert werden, die in Abhängigkeit von mehreren Faktoren die Heizleistung regelt. Optional ist für den Astra ein Duftzerstäuber mit auswechselbaren Duftkartuschen erhältlich, der für einen angenehmen Duft im Fahrzeuginneren sorgen soll.

⊖ Im Fond gibt es nur Luftausströmer für die Füße, während einige Konkurrenten auch zusätzliche Ausströmer in der Mittelkonsole haben.

2,2 MOTOR/ANTRIEB

2,3 Fahrleistungen

⊕ Der 1,4 Liter große Turbobenziner entwickelt ein maximales Drehmoment von 230 Nm, das im Bereich von 2.000 bis 4.000 Touren zur Verfügung steht, und leistet 150 PS. Damit ist der mit gemessenen 1.280 kg bemerkenswert leichte Astra vollkommen ausreichend motorisiert, der Wunsch nach mehr Leistung kommt nur selten auf. Der simulierten Zwischenspurts von 60 auf 100 km/h

erledigt der Kompaktwagen in flotten 4,9 s, bei den Elastizitätsmessungen für denselben Geschwindigkeitsbereich schneidet der Astra dank des frühen Drehmomentaufbaus und der nicht übertrieben langen Getriebeübersetzung ebenfalls gut ab. Opel gibt den Standardsprint aus dem Stand auf 100 km/h mit 8,5 s an, die Höchstgeschwindigkeit beträgt 215 km/h.

2,6 Laufkultur/Leistungsentfaltung

Vibrationen leistet sich der Benziner vor allem beim Anfahren sowie bei höheren Drehzahlen, hier sind sie in Lenkrad und Schalthebel deutlich zu spüren. Brummfrequenzen bei niedrigen Drehzahlen sind merklich, ein

Dröhnen bei hohen Drehzahlen verkneift sich der Opel dagegen weitgehend. Der Motor spricht recht spontan auf Gasbefehle an und zieht gleichmäßig durch das Drehzahlband - hohe Drehzahlen scheut er aber.

1,9 Schaltung/Getriebe

Gegen Aufpreis steht für den Astra 1.4 DI Turbo auch eine Sechsgang-Wandlerautomatik zur Wahl. Der Komfortgewinn wird jedoch mit schlechteren Fahrleistungen und einem höheren Verbrauch erkaufte.

⊕ Das manuelle Sechsgang-Getriebe lässt sich leicht und präzise schalten. Probleme beim Anfahren oder unschöne Schaltrücke sind dank der gut dosierbaren Kupplung kein Thema. Die serienmäßige Berganfahrhilfe hält das Fahrzeug für wenige Sekunden an Steigungen fest und erleichtert damit das Anfahren. Die Start-Stopp-Automatik erledigt ihre Arbeit zuverlässig, schnell und unauffällig. Gewöhnungsbedürftig ist allerdings der Umstand, dass der Motor nicht wie üblich beim Treten der Kupplung gestartet wird, sondern erst, nachdem man den Fuß vom Bremspedal nimmt. So bleibt der Motor noch etwas länger aus und man spart Sprit.

Der Rückwärtsgang befindet sich vorn links und ist gegen versehentliches Einlegen mit einem Sicherheitsring geschützt. Aufgrund der guten Synchronisierung lässt er sich auch dann ohne Krachen im Getriebe einlegen, wenn man noch langsam vorwärts rollt. Die serienmäßige Gangempfehlung mahnt zwar rechtzeitig zum Hoch- oder Runterschalten, allerdings liegt die Anzeige nicht sonderlich gut im Blickfeld.

Das Sechsgang-Getriebe ist passend gestuft, die Drehzahlsprünge fallen dementsprechend auch in den unteren Gängen nicht zu groß aus. Bei Autobahnrichtgeschwindigkeit (130 km/h) rotiert die Kurbelwelle mit 2.800 Touren, das Drehzahlniveau ist damit nicht allzu hoch.

2,3 FAHREIGENSCHAFTEN

2,2 Fahrstabilität

Der Astra Sports Tourer hält bei Fahrbahnverwerfungen und Rinnen in der Fahrbahn gut seine Spur. Die Traktion des Fronttrieblers ist dank der sensibel regelnden Traktionskontrolle und der simulierten Vorderachssperre gut. In Kurven reißt die Haftung erst bei recht hohen Geschwindigkeiten ab, der Astra schiebt dann über die Vorderachse.

⊖ Richtungsänderungen setzt der Rüsselsheimer spontan um und vermittelt dem Fahrer dabei ein sicheres Fahrgefühl. Im ADAC Ausweichtest schneidet der Astra dementsprechend gut ab: Er lenkt zackig ein, legt anschließend ein neutrales Eigenlenkverhalten an den Tag und lässt sich mit überschaubarem Lenkwinkelbedarf durch die Gassen dirigieren. Dabei bleibt der Opel stets

leicht beherrschbar, das elektronische Stabilitätsprogramm (ESP) regelt effektiv, ohne den Astra zu sehr einzubremsen. Die möglichen Kurvengeschwindigkeiten liegen auch dank der 17-Zoll-Räder recht hoch. Im Grenzbereich beginnt der Wagen über die Vorderräder zu schieben und baut dadurch Geschwindigkeit ab. Auf Lastwechsel durch abruptes Gaswegnehmen in der Kurve reagiert der Kompaktklässler mit einem deutlich eindrehenden Heck, ehe das ESP helfend eingreift und den Wagen wieder auf die Spur bringt. Die serienmäßige Traktionskontrolle inklusive elektronischer Differenzialsperre (TC Plus) sorgt selbst bei schlechten Gripverhältnissen für guten Vortrieb.

2,4 Lenkung

⊕ Die elektromechanische Servolenkung ist den Opel-Entwicklern gut gelungen. Sie punktet mit guter Präzision und ordentlicher Rückmeldung, könnte aber bei größeren Lenkwinkeln mit höheren Lenkkräften aufwarten. Aus der Mittellage spricht die Lenkung direkt an, Lenkbefehle

werden ohne große Verzögerung umgesetzt, wodurch sich der Opel leichtfüßig anfühlt.

Mit knapp drei Umdrehungen von Anschlag zu Anschlag fällt die Lenkarbeit nicht zu groß aus.

2,3 Bremse

⊕ Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h steht der Astra Sports Tourer bereits nach 34,2 Metern - ein guter Wert. Die

Dosierbarkeit der Bremse ist in Ordnung, das Pedal könnte aber einen klarer definierten Druckpunkt bieten.

2,2 SICHERHEIT

1,6 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Bei der Bewertung der aktiven Sicherheit gelingt dem neuen Astra ein gutes Ergebnis. Der Grund dafür ist die beim Innovation serienmäßige Monokamera. Mit diesem Kamerasystem bietet Opel eine Verkehrszeichen-erkennung, eine Abstandsanzeige (angezeigt in Sekunden), einen Kollisionswarner sowie einen Spurhalte- und City-Notbremsassistenten.
























Ordert man die LED-Scheinwerfer, bekommt man auch Rückleuchten in LED-Technik, die bei einer Bremsung schneller ansprechen und den nachfolgenden Verkehr dadurch eher warnen. Bei einer Gefahrenbremsung blinken die Bremslichter zudem schnell auf (Flashing Breaklights), die Warnblinkanlage wird allerdings nicht aktiviert. Das gesetzlich vorgeschriebene Reifendruckkontrollsystem ist beim Astra als direkt messendes System ausgeführt.

⊖ Seit Ende 2016 bietet Opel gegen Aufpreis auch eine radarbasierte adaptive Geschwindigkeitsregelanlage an, die bis 180 km/h funktioniert. Diese beinhaltet auch ein automatisches Notbremsystem. Erhältlich ist der Radar samt der Sicherheitssysteme aber nur für Benzin- und Dieselmotoren ab 150 PS und in Verbindung mit einem Automatikgetriebe, außerdem muss man die elektrische Parkbremse und das Lichtpaket oder die Diebstahlwarnanlage bestellt haben. Eine unverständliche Preispolitik, die wohl dafür sorgen wird, dass nur wenige Astra mit dem sicherheitsrelevanten Feature ausgestattet sein werden. Der aufpreispflichtige Toter-Winkel-Warner funktioniert lediglich in einem Geschwindigkeitsbereich von 10 bis 140 km/h.

2,5 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Im ADAC Crashtest vom Dezember 2015 erhält der Astra 86 Prozent der maximalen Punkte, ein gutes Ergebnis. Der Opel ist serienmäßig mit Front- und Seitenairbags für Fahrer und Beifahrer sowie durchgängigen Kopfairbags ausgestattet. Die vorderen sowie die äußeren Gurte auf der Rücksitzbank verfügen über Kraftbegrenzer sowie Gurtstraffer. Personen auf den vorderen Sitzen werden optisch und akustisch ermahnt, sich anzuschnallen; für die hinteren Passagiere wird der Anschnallstatus im Kombiinstrument angezeigt. Die vorderen Kopfstützen bieten Personen bis zu einer Größe von rund 1,95 m guten Schutz, der Abstand zwischen Kopf und Stütze ist gering - so wird das Risiko eines Schleudertraumas bei einem Unfall reduziert.

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	Serie
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremsassistenten	Serie
	vorausschauendes Notbremsassistenten	Option
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	nicht erhältlich
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremsassistenten	nicht erhältlich
	Querverkehrserkennung beim Rückwärtsfahren	nicht erhältlich
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	Serie
	Abstandsregeltempomat	Option
	Autobahn-/Stauassistent	nicht erhältlich
	Verkehrszeichenerkennung	Serie
	Spurassistent	Serie
	Totwinkelassistent	Option
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	nicht erhältlich
	Notfallassistent	nicht erhältlich
	Ausstiegswarnung	nicht erhältlich
	Müdigkeitswarner	nicht erhältlich
	Head Up Display	nicht erhältlich
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	-/Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie

Hinten reichen die Kopfstützen für Personen bis etwa 1,75 m Größe.

Zum Umfang des OnStar-Systems zählt auch eine automatische Notruf Funktion. Löst ein Airbag aus, werden wichtige Fahrzeugdaten (u.a. Fahrzeugposition, Schwere des Unfalls) an das OnStar-Service-Center übermittelt. Zudem wird eine Telefonverbindung zum Fahrer aufgebaut, bei Bedarf alarmiert der OnStar-Mitarbeiter anschließend den Rettungsdienst.

2,8 Kindersicherheit

Hat man auf einen der hinteren äußeren Sitze einen Kindersitz samt Base mit Fußstütze installiert, ist der Verstellbereich des Sitzes davor eingeschränkt - hier sollte man unbedingt ausprobieren, ob man noch vorn sitzen kann, wenn man hinten solch ein System verwenden will. Auf dem Mittelsitz lassen sich Kindersitze mit dem Gurt fixieren, die ungünstigen Anlenkpunkte erlauben allerdings keinen festen Sitz. Hohe Kindersitze lassen sich auf dem Beifahrersitz nur bedingt montieren, da die Kopfstütze nicht ausgebaut werden kann.

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

Kindersitze können auf den äußeren Fondplätzen mit dem serienmäßigen Isofix-System samt Ankerhaken lagestabil befestigt werden, diese Sitze haben auch eine i-Size-Freigabe.

2,4 Fußgängerschutz

⊕ Der Astra kann beim Fußgängerschutz überzeugen und schneidet mit 83 Prozent der Punkte beim ADAC Crashtest gut ab. Lediglich die A-Säulen bergen noch ein erhöhtes Gefahrenpotential für Kopfverletzungen.

⊖ Der City-Notbremsassistent besitzt leider keine Fußgängererkennung.

3,6 UMWELT/ECOTEST

3,1 Verbrauch/CO₂

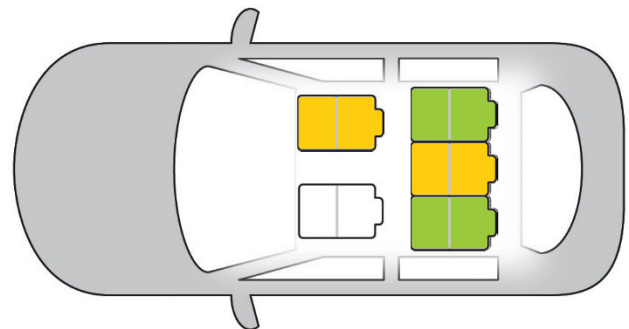
Der Astra 1.4 DI Turbo Start&Stop erreicht in diesem Kapitel mit einer CO₂-Bilanz von 162 g/km 29 von 60 möglichen Punkten. Der Durchschnittsverbrauch liegt bei 5,9 l/100 km

⊖ Der OnStar-Service inklusive der automatischen Notruf Funktion ist lediglich im ersten Jahr kostenfrei, anschließend muss der Kunde dafür eine Gebühr entrichten (99,50 Euro/Jahr). Der Verbandkasten befindet sich in einem Seitenfach des Kofferraums, das allerdings nicht gesondert gekennzeichnet und daher im Ernstfall schwer zu finden ist. Unter dem Kofferraumboden ist der Halter für das Warndreieck, wo es unter Umständen nicht ohne weiteres erreichbar ist.

⊖ Bei der manuellen Betätigung der elektrischen Fensterheber treten hohe Schließkräfte auf, die bei unsachgemäßer Bedienung v.a. für Kinder ein hohes Verletzungspotenzial bergen.

Kindersitze

Die Grafik zeigt, welcher Sitzplatz sich wie gut für Kindersitze eignet.



Notenskala

■ sehr gut (0,6–1,5) ■ gut (1,6–2,5) ■ befriedigend (2,6–3,5) ■ ausreichend (3,6–4,5) ■ mangelhaft (4,6–5,5)

Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	6,2	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B

Landstraße	5,2	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B

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

Gesamtverbrauch	5,9	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

und gliedert sich in 6,2 l innerorts, 5,2 l außerorts und 6,9 l/100 km auf der Autobahn.

4,0 Schadstoffe

⊖ Bei den Schadstoffen patzt der Direkteinspritzer: Wegen der hohen Partikelemissionen und den erhöhten NOx- und CO-Emissionen im Autobahnzyklus erreicht der

Opel hier nur 20 der maximalen 50 Punkte. Insgesamt kommt der Rüsselsheimer damit auf 49 Punkte und verpasst damit knapp den dritten Stern im ADAC EcoTest.

2,0 AUTOKOSTEN

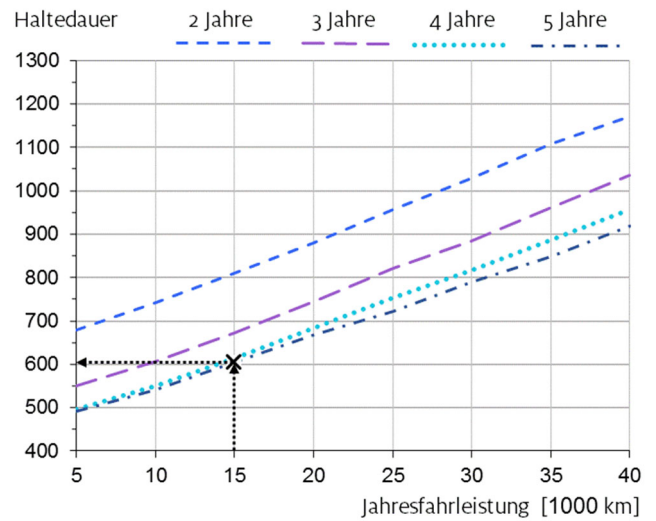
2,0 Monatliche Gesamtkosten

⊕ Für den Astra 1.4 DI Turbo Start-Stop Innovation verlangt Opel 25.120 Euro. Die Serienausstattung ist mit Zweizonen-Klimaautomatik, Rückfahrkamera und dem Frontkammersystem inklusive City-Notbremssystem, Spurhalteassistent und Verkehrszeichenerkennung recht umfangreich.

Alle 30.000 km oder 12 Monate ist ein kleiner, alle 60.000 km oder zwei Jahre ein großer Service fällig. Der 1.4-Liter Ottomotor besitzt eine Steuerkette, die einen oftmals teuren Zahnriemenwechsel überflüssig macht. Opel gewährt eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung. Die Kaskoeinstufungen sind durchschnittlich hoch, die jährlichen Aufwendungen für die Kfz-Steuer betragen 72 Euro.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 605 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	1.4	1.0 ECOTEC DI Turbo Start&Stop	1.4 DI Turbo	1.4 DI Turbo	1.6 DI Turbo Start&Stop	1.6 Diesel	1.6 Diesel	1.6 Diesel Start&Stop
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1399	3/998	4/1399	4/1399	4/1598	4/1598	4/1598	4/1598
Leistung [kW (PS)]	74 (100)	77 (105)	92 (125)	110 (150)	147 (200)	70 (95)	81 (110)	100 (136)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	130/4400	170/1800	245/2000	245/2000	300/1700	280/1500	300/1750	320/2000
0-100 km/h [s]	13,4	11,2	9,2	8,3	7,0	12,7	11,0	9,6
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	185	195	205	215	235	185	195	205
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	5,5 S	4,4 S	5,5 S	5,5 S	6,1 S	3,7 D	3,7 D	3,9 D
CO2 [g/km] lt. Hersteller	128	102	128	128	142	97	97	103
Versicherungsklassen KH/VK/TK	17/20/21	17/20/21	17/20/21	16/21/21	19/22/21	19/21/20	19/21/20	19/21/20
Steuer pro Jahr [Euro]	94	34	94	94	126	156	156	168
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	505	489	555	572	646	508	522	611
Preis [Euro]	17.550	18.650	19.400	20.650	26.320	20.550	21.650	26.680

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-Haftpf.
- VK = Vollkasko
- TK = Teilkasko

Kraftstoff

- N = Normalbenzin
- S = Superbenzin
- SP = SuperPlus
- D = Diesel
- FG = Flüssiggas
- G = Erdgas
- E = Strom

HERSTELLERANGABEN

4-Zylinder Ottomotor (Reihe), Turbo, Euro 6b	
Hubraum	1.399 ccm
Leistung	110 kW/150 PS bei 5.000 1/min
Maximales Drehmoment	230 Nm bei 2.000 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	215 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	8,5 s
Verbrauch pro 100 km	5,1 l
CO ₂ -Ausstoß	117 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	0,29 m ² /2,25
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie)	205/55 R16
Länge/Breite/Höhe	4.370/1.809/1.485 mm
Leergewicht/Zuladung	1.278/542 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	370/1.210 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	620/1.450 kg
Stützlast/Dachlast	75/75 kg
Tankinhalt	48 l
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktion	Polen, Gliwice

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (2. Gang)	4,9 s
Elastizität 60-100 km/h (4./5./6. Gang)	8,7/11,5/16,2 s
Drehzahl bei 130 km/h	2.800 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	34,2 m
Reifengröße Testwagen	225/45 R17 91V
Reifenmarke Testwagen	Michelin Primacy 3
Wendekreis links/rechts	11,2 m
EcoTest-Verbrauch	5,9 l/100km
Stadt/Land/BAB	6,2/5,2/6,9 l/100km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	137 g/km (WTW* 162 g/km)
Reichweite	810 km
Innengeräusch 130 km/h	68,6 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.055 mm
Leergewicht/Zuladung	1.280/535 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	245/630/1.080 l

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

Betriebskosten	107 Euro	Werkstattkosten	70 Euro
Fixkosten	103 Euro	Wertverlust	325 Euro
Monatliche Gesamtkosten	605 Euro		
Steuer pro Jahr	72 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	16/21/21		
Basispreis Astra 1.4 DI Turbo Start&Stop Innovation	25.120 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 18.09.2017
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	29.860 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	5.168 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 1.9.2016 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.09.2016 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.

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 (im Paket)	-/1.450 Euro°/-
Abbiege-/Kurvenlicht (im Paket)	1.450 Euro°/-
Regen-/Lichtsensor	Serie
Fernlichtassistent (im Paket)	1.450 Euro°
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/800 Euro
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent (im Paket)	620 Euro
Rückfahrkamera/360° Kamera	Serie/-
Head-Up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	350 Euro

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremsystem	Serie/800 Euro
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	-/Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselassistent (im Paket)	620 Euro

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/150 Euro/Serie/190 Euro°
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	990 Euro°
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie/-
Sitzheizung vorn/hinten (im Paket)	Serie/610 Euro°
Lenkradheizung	455 Euro°
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	695 Euro
Metalliclackierung	ab 560 Euro
Schiebedach/Panoramaglasdach	915 Euro/-

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,7

AUTOKOSTEN

2,0

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

Stand: Dezember 2017

Test und Text: Dipl.-Ing. (FH) Alexander Lidl