

Testnotizen zum Opel Astra J Sport 1.4 turbo (mit 103 kW/140 PS und Sechsgang-Getriebe)

Im Test vom 16. bis zum 23.11.2009.
Kennzeichen: GG – BU 948

Von Redaktion „Fahrschule“, Dietmar Fund
Neumarkter Straße 18
81673 München
Tel. 0 89 / 43 72 -22 69, Fax: -22 07
E-Mail: dietmar.fund@springer.com

Karosserie

Wie bei praktisch allen aktuellen Vertretern der Kompaktklasse ist der **Bug** des Astra J trotz höhenverstellbarem Fahrersitz nicht einsehbar. Die **Außenspiegel** sind schön groß. Die Sicht zur Seite ist gut. Wegen der seitlich ansteigenden Gürtellinie und der unten breit auslaufenden C-Säule ist die Sicht nach hinten nicht besser als in einem VW Golf VI, eher etwas schlechter.

Der **Heckwischer** könnte einen etwas größeren Radius wischen. Die **gegenläufigen Scheibenwischer vorn** dagegen sind für Fahrlehrer optimal, weil sie nur den Bereich um den Innenrückspiegel herum aussparen und die rechte wie die linke obere Ecke der Scheibe gut freihalten.

Die **Heckklappe** öffnet auch für größere Personen weit genug. Mit einer Griffschale im Inneren kann man sie von beiden Seiten aus gut schließen. Die Kofferraumabdeckung sprang beim Testwagen schnell aus den Halterungen, wenn ein Gegenstand einen Tick zu hoch war. Das kommt deshalb rasch vor, weil Opel die recht hohe Ladekante mit einem (erst ab „Sport“ serienmäßigen) doppelten Ladeboden namens FlexFloor kaschiert. So ist beim ebenen Einladen die Ladehöhe recht begrenzt. Senkt man den Boden dagegen auf die mittlere oder die ganz untere Stufe ab, darf das Ladegut auch hoch sein. Nur die Rücksitzlehnen lassen sich umlegen, um den Kofferraum zu erweitern.

Die **Vordertüren** öffnen angenehm weit und machen das Ein- und Aussteigen bequem. **Hinten** müssen große Menschen aufpassen, dass sie nicht am hinten stark eingezogenen Türausschnitt hängen bleiben. Wegen der recht hohen Schweller ist hinten das Aussteigen etwas beschwerlich, wenn der Vordersitz ganz unten und weit hinten steht.

Der Testwagen hatte das für Fahrschulen sehr empfehlenswerte Adaptive Fahrlicht **AFL+**. Es basiert auf Xenon-Scheinwerfern, die beim Testwagen auch das adaptive Kurvenlicht und ein statisches Abbiegelicht hatten. Wer den Lichtschalter auf der Automatikstellung lässt, fährt tagsüber mit einem dekorativen **LED-Tagfahrlicht**, das beim Einfahren in Unterführungen oder Tunnels zuverlässig auf das Abblendlicht umgeschaltet wird. Zu den Funktionen des AFL+-Lichts gehört ein besonders breiter und dafür nicht so weit reichender Lichtkegel bei Nachtfahrten in der Stadt. Er leuchtet die Fahrbahnränder und geparkte Autos sehr gut aus und ist so eine große Hilfe für unsichere Fahrschüler.

Die **Fernlichtautomatik** konnte man beim Testwagen durch zweimaliges Wegdrücken des Blinkerhebels aktivieren. Danach ist sie bis zum nächsten Motorstopp aktiv. Sie blendet zuverlässig und schnell auf und bei entgegenkommenden Fahrzeugen oder bei der Einfahrt in eine Stadt wieder ab. Wie jeder Assistent reagiert auch der „Fernlichtassistent“ mechanisch und blendet auch da auf, wo ein Fahrer mit Streckenkenntnis dies unterlassen würde. Wie alle Fernlichtassistenten blendet auch der im Astra bei der Annäherung an ein vorausfahrendes Fahrzeug erst später ab, als dies ein erfahrener Fahrer tun würde. Entgegenkommende Fahrzeuge erkennt die Kamera des Assistenten erst, wenn sie ihre Scheinwerfer sieht. Anders als erfahrenen Fahrern genügt ihr ein Lichtschein am Himmel nicht.

Innenraum

Der **Fahrlehrer** kann im Astra J tatsächlich seinen **Sitz sehr weit nach hinten schieben**. Dahinter passt dann allerdings nicht einmal mehr eine Aktentasche. Da der Fußraum hinten nicht allzu üppig ist, sollte der Fahrlehrer seinen höhenverstellbaren Sitz etwas anheben. Wenn er ihn auch noch etwas nach vorn rückt, können zwei rund 1,85 Meter große Menschen bequem hintereinander sitzen, zumal die Lehnen der Vordersitze mit Stoff bespannt und deshalb nicht so hart wie Kunststoffe sind, die andere Hersteller dort verwenden. Insgesamt **liegen im Raumangebot keine Welten zwischen den geräumigsten Wettbewerbern und dem neuen Astra, sondern nur Millimeter**. Seine **Kopffreiheit hinten** geht übrigens auch für große Menschen in Ordnung, weil das optisch stark abfallend wirkende Dach innen eine durchaus gute Innenhöhe lässt.

Fahrlehrer sehen in der hintersten Position ihres Sitzes bis etwa 120 km/h auf den Tacho, weiter vorn auch noch bis rund 110 km/h. Der Prüfer sieht von 30 bis 160 km/h.

Der Testwagen hatte auf der Fahrerseite den vielfältig einstellbaren **Ergonomiesitz mit Gütesiegel AGR** (Aktion Gesunder Rücken). Bei ihm ließen sich die Höhe und die Neigung der Sitzfläche per Hebel einstellen. Menschen mit langen Beinen können dazu noch das Sitzkissen nach vorne ausziehen und so die Beinauflage verlängern. Eine elektrisch einstellbare 4-Wege-Lordosenstütze hatte der Testwagen ebenfalls. Seine Lehnenneigung ließ sich nur mit einem kleinen, schlecht greifbaren Hebelchen verändern, was gegenüber dem bisher verwendeten Rändelrad ein Rückschritt ist. Man kann die Lehne so während der Fahrt nur schwer steiler stellen. Die **Sportsitze** der Sport-Version bieten guten Seitenhalt und sind angenehm straff gepolstert.

Das **Lenkrad** ist in zwei Ebenen verstellbar. Im Testwagen hatte es links logisch und einfache bedienbare Tasten für den Geschwindigkeitsregler, rechts für das CD-Radio. Die **Lenkstockhebel** sind wie von Opel gewohnt logisch bedienbar. Sehr gut gelöst ist beim Astra J die **Antipffunktion** für den Blinker, die sich jetzt einwandfrei von der Dauerblinkstellung unterscheiden lässt.

Der **Lichtschalter** sitzt separat links vom Lenkrad. Die Markierung am Drehschalter sollte deutlicher sein. Man muss schon sehr genau hinschauen, um zu erkennen, was genau eingestellt ist.

Die **Mittelkonsole** ist mit vielen Tasten und Schaltern bestückt, was auf den ersten Blick recht unübersichtlich wirkt. Die wichtigen Funktionen wie die der ab „Sport“ serienmäßigen Klimaautomatik sind aber gut gelöst. Nachts sind alle Bedienelemente und Anzeigen gut beleuchtet. Die Mittelkonsole wird von einem roten Lichtschimmer dezent beleuchtet.

Sehr hell ist die Innenbeleuchtung, wenn man sie durch zwei blendfreie Leselampen noch verstärkt. Im Fond gibt es zwei weitere Leseleuchten. Beleuchtet ist auch das Handschuhfach, das jetzt nicht mehr kühlbar ist.

Während das Vorgängermodell so gut wie keine **Ablagen** bot, hat der Astra J sie fast schon im Überfluss. Ins Handschuhfach passt außer den Fahrzeugunterlagen zwar nur noch ein schlanker Terminkalender, aber dafür kann man in den **vorderen Türablagen** eine 1,5-l-Flasche und daneben noch einen Fliegenschwamm unterbringen. Selbst der Prüfer oder hinten mitfahrende Fahrschüler können in den hinteren Türen eine 0,5-l-Flasche und eine Getränkedose mitführen.

Hinter dem Schalthebel kann man zwei 0,5-l-Flaschen oder Kaffeebecher abstellen, unter der Armlehne zwischen den Vordersitzen eine 1-l-Flasche. Vor dem Schalthebel bietet der Astra J eine Ablage mit der Grundfläche einer Parkscheibe und der Höhe eines Fliegenschwamms. Dort könnten Motorradausbilder ein kompaktes Funkgerät ablegen und gleich auch an der 12-Volt-Steckdose laden.

Die **Belüftungsdüsen** lassen sich auch eine einen „Komfortmodus“ bringen. Der Luftstrom wird dann sanfter verteilt. Verändern kann man seine Richtung dann allerdings nicht mehr.

Motor und Antriebsstrang

Der 1,4-l-Vierzylinder läuft leise. Obwohl der Motorraum nicht nach unten abgedeckt ist, **tritt das Motorgeräusch selbst beim Beschleunigen kaum in Erscheinung**. Auch die **Abrollgeräusche** sind **gut gedämmt**. Der Astra J lässt sich mit diesem Motor prima anfahren und im dritten Gang durch Tempo-30-Zonen bewegen. Innerorts kann man unbesorgt den fünften Gang einlegen. Der sechste passt wie bei Dieselmotoren erst ab Tempo 80 so richtig.

Für Opel typisch ist die **lange Auslegung der Gänge fünf und sechs**, die beim Überholen auf Landstraßen stets zum Herunterschalten zwingt und den Eindruck von mittelmäßiger Durchzugskraft vermittelt. Dafür ist das Fahrzeug aber auch bei Überlandfahrten so schön leise, dass man schon mehr auf die Windgeräusche von den A-Säulen her achtet.

Die **Kupplung** fordert eine recht hohe Bedienkraft, greift dafür aber sehr gut spürbar zu. Das Anfahren am Berg erleichtert ein **Berganfahrassistent**, der wenige Sekunden den Bremsdruck hält. Die **Schaltung** ist mustergültig leichtgängig und dennoch präzise, der Schalthebel wird sehr genau geführt. So macht Schalten Spaß. Auch der Rückwärtsgang links vorn lässt sich prima einlegen, nachdem man einen Knopf am Schalthebel hochgezogen hat.

Sehr gewöhnungsbedürftig ist die **elektrische Feststellbremse**. Ihr Schalter sitzt in der Mittelkonsole. Die Feststellbremse muss der Fahrer stets selbst aktivieren. Man rätselt auch nach einiger Zeit noch, in welcher Richtung man den Schalter zum Anlegen oder Lösen betätigen muss. Die einzigen Hilfen dabei sind das Symbol, das bei angezogener Bremse aufleuchtet, und das Geräusch des Elektromotors, der die Bremse anzieht. Beim Anfahren löst die Bremse automatisch, aber über einen hohen Widerstand hinweg, der zunächst irritiert. Die elektrische Parkbremse kann als Notbremse auch während der Fahrt aktiviert werden.

Fahrwerk und Fahrkomfort

Der Testwagen hatte das elektrisch verstellbare **Flex-Ride-Fahrwerk**, bei dem man per Tastendruck aus der Normalstellung entweder in „Tour“ für mehr Komfort oder nach „Sport“ wechseln kann. Der Wagen hatte **Winterreifen** des Typs Pirelli Sottozero in der Dimension 215/50 R 17 91 H mit M+S-Kennzeichnung und Schneeflockensymbol. Auch mit ihnen rollt der neue Astra in der Normalstellung des Fahrwerks geschmeidig über Querrillen ab, liegt satt auf der Straße und schwingt sich auf langen Bodenwellen nicht auf. Das Fahrwerk ist nun dem VW Golf VI in seiner Ausgewogenheit ebenbürtig. Der Astra profitiert spürbar vom verlängerten Radstand und der verbreiterten Spur. Die Tour-Stellung brachte einen nur unwesentlich besseren Abrollkomfort, während bei der Sport-Stellung die andere Charakteristik des Gaspedals und der elektromechanischen Servolenkung für einen besser spürbaren Effekt sorgen. Zusätzlich sind in der Sport-Stellung die Armaturen rot hinterleuchtet, was schick aussieht. Für Fahrschulen ist das Flex-Ride-Fahrwerk aber sicher entbehrlich.

Die elektromechanische Servolenkung sorgt für einen sehr guten Fahrbahnkontakt.

Verbrauch

Auf insgesamt 1.021 Test-Kilometern verbrauchte der Opel Astra Sport 1.4 turbo zwischen 6,9 Litern und 8,4 Litern Superkraftstoff mit den empfohlenen 95 ROZ. Der Durchschnittsverbrauch betrug 7,5 Liter. Damit wirkt sich die das Temperament senkende lange Gesamtübersetzung auch verbrauchssenkend aus.