

Testnotizen zum Opel Astra Cosmo J 1.7 CDTI mit 92 kW/125 PS

Im Test vom 20. März bis zum 6. April 2010.
Kennzeichen: GG – BY 671

Von Redaktion TAXI / „Fahrschule“, Dietmar Fund
Aschauer Straße 30
81549 München
Tel. 0 89 / 20 30 43 -22 69
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. Unter dem Laderaumboden hatte der Testwagen nur das **serienmäßige Reifen-Reparatur-Set**, kein Ersatzrad.

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.

Wer den Lichtschalter auf der Automatikstellung lässt, fährt tagsüber mit einem eher unscheinbaren Halogen-**Tagfahrlicht**, das beim Einfahren in Unterführungen oder Tunnels zuverlässig auf das Abblendlicht umgeschaltet wird.

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 auf den Tacho.

Der Testwagen hatte auf der Fahrer- und der Beifahrerseite 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. Elektrisch einstellbare 4-Wege-Lordosenstützen 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 **Sitze** der Cosmo-Version bieten befriedigenden 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 **Antippfunktion** für den Blinker, die sich jetzt endlich 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. Glücklicherweise brauchen die Fahrschüler die wenigsten der Tasten. 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 Vierzylinder ist **gut gedämmt** und läuft nach einer kurzen Kaltstartphase **sehr leise**. Die gute Dämmung kaschiert, dass der Motor ein wenig rau läuft. Nach dem Schalten in den zweiten Gang landet man im Drehzahlkeller unter 1.500/min, in dem sich wenig tut, bis der Turbolader mit ziemlich deutlichem Schwung anschiebt. Für Fahrschüler ist das gerade noch tolerierbar, das Gros der Wettbewerber bietet gleichmäßiger einsetzende Turbolader. Richtig munter wird der 1.7 CDTI erst oberhalb von 2.000/min. Die **Gänge fünf und sechs** sind wie für Opel typisch recht **lang übersetzt**, was den Durchzug dämpft und beim Überholen auf Landstraßen häufig in den vierten Gang zwingt.

Die **Sechsgang-Schaltung** lässt sich hervorragend schalten. Die Wege des Schalthebels sind exakt definiert, die Gänge rasten schön merklich ein. Auch der Rückwärtsgang vorne links lässt sich leicht einlegen.

Die **Kupplung** ist Opel-typisch etwas schwergängig, aber präzise. Das macht das Anfahren leicht. Rangieren kann man auch mit Standgas. Wenn allerdings die **elektrische Parkbremse** angelegt ist, sollte man leicht Gas geben, um den Widerstand zu überwinden, bis sie löst. Nur an einem roten Handbremsymbol im Cockpit ist zu erkennen, ob die elektrische Feststellbremse angelegt ist. Man muss dazu die kleine Taste zwischen den Vordersitzen hochziehen und zum Lösen wieder hinunter drücken. Die Feststellbremse legt nicht beim Motorstopp von alleine die Bremsbeläge an.

Fahrwerk und Fahrkomfort

Der Testwagen war mit **Winterreifen** des Typs Dunlop SP Winter Sport in der Dimension 215/50 R17 bestückt. Außerdem hatte der Testwagen das **elektronisch verstellbare Fahrwerk „FlexRide“ mit elektronischer Dämpferregelung**. Mit seiner Standard-Kennlinie bietet der Astra ein sehr ausgewogenes Zusammenspiel von Federung und Dämpfung mit tendenziell leicht straffer Auslegung. Er **gleitet souverän** über langgezogene Bodenwellen, pariert aber auch kurze Unebenheiten sehr gut und bietet so stets einen **sehr guten Abrollkomfort**. Damit hat der Astra J mit dem Golf VI gleichgezogen, zumal auch die Lenkung einen guten Fahrbahnkontakt bietet.

Wer die „Sport-Taste“ antippt, merkt das nicht nur an der strafferen Federung, sondern auch am giftigeren Ansprechen des Gaspedals und an der Charakteristik der Servolenkung. Außerdem sind die Armaturen dann ebenso wie der untere Rand der Mittelkonsole in dunklem Rot hinterleuchtet. Die „Comfort“-Stellung liegt so nahe an der Normalstellung, dass man sich fragt, wozu die überhaupt einprogrammiert wurde. Die Modi Sport oder Comfort schalten sich nach dem Abstellen des Motors aus und müssen dann neu aktiviert werden. Für Fahrschulen ist „FlexRide“ eine entbehrliche Option.

Fahrerassistenzsysteme

Der Testwagen hatte die **Kamera**, die **Basis des Spurhalteassistenten und der Verkehrszeichen-Erkennung** ist. Der Spurhalteassistent warnte auf Landstraßen nur sporadisch vor dem Überqueren der unterbrochenen Mittellinie ohne den Blinker zu setzen. In diesem Fall ertönt ein „bim, bim, bim“-Ton und die sonst grüne Anzeige in den Armaturen wechselt auf rot. Der Spurhalteassistent muss per Taste aktiviert werden, die dann mit einem roten Lämpchen gekennzeichnet ist. Ab etwa 70 km/h ist der Assistent aktiv, was im Drehzahlmesser durch ein grünes Symbol angezeigt wird. **Auf Autobahnen**, seinem Haupt-Einsatzgebiet, **funktionierte der Spurhalteassistent ganz gut**. Der Warnton wirkt aber zu leise, wenn man nebenher Radio hört.

Die **Kamera-Elektronik** erkennt theoretisch **Tempolimits und Überholverbote** sowie deren **Aufhebung**. Das funktionierte bei fest aufgestellten Verkehrsschildern in den meisten Fällen sehr gut, egal, ob sie rechts oder links von der Fahrbahn angebracht sind. **Zusatzzeichen** unter den Schildern zeigt das System mit einem für alle Angaben wie „von 6 bis 20 Uhr“ oder „bei Nässe“ gleichen Symbol an. Wenn ein Tempolimit und ein Überholverbot übereinander angebracht sind, werden die Symbole beider Verkehrszeichen im Display nebeneinander abgebildet.

Allerdings zeigte das System auch plötzlich auf einem Autobahnabschnitt ohne Tempolimit, auf dem der Verkehr mit 150 km/h rollte, ein Tempolimit von nur 60 km/h an. Auf der Autobahn-Nordumfahrung Münchens zeigte es auf einem Streckenabschnitt ohne Tempolimit plötzlich 80 km/h an. Immer wieder leuchtete auf der Autobahn ein 70-km/h-Schild im Display auf, ohne dass weit und breit ein Verkehrszeichen gewesen wäre. Innerorts verblüffte die Elektronik durch die Anzeige eines 80-km/h-Limits an einer zweispurigen Straße, auf der Tempo 50 gilt, ohne dass an diesem Straßenabschnitt ein zu verwechselndes Schild gestanden hätte. Immerhin zeigte die Elektronik nie versehentlich eine unlimitierte Höchstgeschwindigkeit und eine Aufhebung des Überholverbots an.

Tagsüber funktionierte das System an **Schilderbrücken** mit wechselnden Anzeigen nicht immer. Bei Nachtfahrten erkannte es auch das eine oder andere Tempolimit oder dessen Aufhebung nicht. Man **kann sich also nicht hundertprozentig auf die Kamera verlassen**.

Verbrauch

Auf insgesamt 2.279 Test-Kilometern verbrauchte der Opel Astra J Cosmo 1.7 CDTI mit 92 kW/125 PS zwischen 5,5 Litern und 7,1 Litern. Der Durchschnittsverbrauch betrug 6,1 Liter.