

Woran es dem Astra H mangelt



— Bei der Hauptuntersuchung zeigt sich der Astra H altersbedingt unauffällig, es gibt kaum „Problemzonen“.



DES PRÜFERS LOW UND TABELL

Das sagt Dipl.-Ing. Christoph Diwo, Technischer Leiter der KÜS, über den Opel Astra H

„Opel hat beim Astra H qualitätsmäßig gegenüber den früheren Baureihen kräftig nachgelegt. Korrosion ist bei diesem Fahrzeug derzeit kein Thema. Bei einigen Astra H wurde Motorölverlust bemängelt. Zudem stellen unserer Sachverständigen bei der aktuellen Generation immer häufiger erhöhtes Lenkungsspiel fest. In der Baugruppe Bremsanlage sind die Bremsscheiben der Vorderachse verschleißanfällig. Die Beleuchtungsanlage und die Abgasanlage sind beim Astra H unkritisch, ganz im Gegensatz zu den Vorgängergenerationen. Über die Qualität bei Opel wurde und wird viel geredet. Insgesamt ist Opel Astra H jedoch ein solides und zuverlässiges Fahrzeug. Opel hat bei diesem Modell seine Hausaufgaben gemacht!“



Quelle: KÜS

DAS IST GELAUFEN:

Rückruf-Aktionen des Opel Astra H

- möglicher Ölverlust durch defekten Motoröldruck-Geber, nur 1,6-l-Motor, Motorcode: XEP, ab MJ 2004

Quelle: ADAC

Mit der dritten Generation des Astra gehört der viel gescholtene „Lopez-Effekt“ bei den Rüsselsheimern nun endlich der Vergangenheit an. Denn qualitätsmäßig hat Opel im Vergleich zu den Vorgängermodellen viel aufgeholt, was sich nicht nur positiv in der Gunst der Käufer und einem guten Wiederverkaufswert, sondern auch in der Mängelstatistik der KÜS-Sachverständigen bemerkbar macht. Korrosion spielt aufgrund des noch recht jungen Alters keine Rolle. Zu den häufigsten Beanstandungen gehören daher Verschleißteile wie Bremsbeläge und -scheiben und seit kurzem ein fallweise festgestelltes, erhöhtes Spiel in der Lenkung.

Ein ähnlich gutes Urteil stellt auch die Pannenstatistik von Deutschlands größtem Automobilclub dem Astra H aus, denn gegenüber dem Vorgänger hat sich die Pannen- und Mängelsituation nochmals deutlich verbessert. Der Astra H erreicht – insbesondere in den Baujahren nach 2006 – ein ähnlich hohes Qualitätsniveau wie die Mitbewerber: Der Vorsprung des Wolfsburger Erzrivale beträgt in der aktuellen Pannensta-

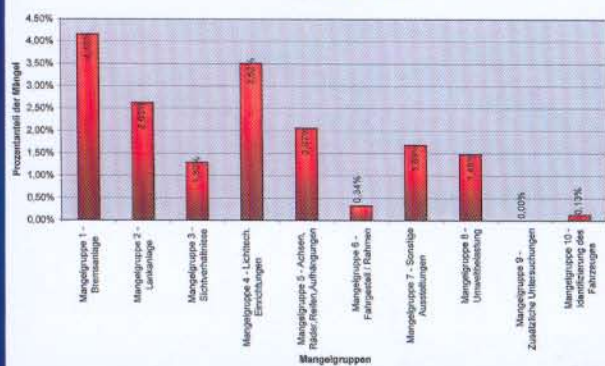
tistik 2008 nur noch hauchdünne 0,3 Prozentpunkte. Zu den dokumentierten Mängeln zählen defekte Turbolader (1,9-l-Diesel bis 09/2006) sowie Defekte und Fehlfunktionen an der Einspritzanlage und dem Motormanagement (Diesel und Benziner bis 11/2005), Benzineinspritzer der ersten Stunde (bis 10/2004) kranken überdies hin und wieder an schadhafte Einspritzventilen. Eine Softwareänderung für die Rußpartikelfilter-Regeneration beseitigte dagegen bei vor November 2007 produzierten Common-Rail-Dieseln anfängliche Kinderkrankheiten. Bei der Abgasanlage trafen die „gelben Engel“ immer wieder einmal auf verkockte und klemmende AGR-Ventile (Benziner bis 12/2005, 1,9-l-Diesel bis 03/2007).

Doch auch die elektrische Anlage blieb nicht vom Pannenteufel verschont: Defekte Generatoren (vor allem Bj. bis 2005) brachten wegen ihrer zu hohen Ladespannung einigen Batterien den Tod. Hin und wieder mussten die Pannenhelfer auch einen Anlasserdefekt (Benziner und Diesel bis 2005) im Pannenbericht vermerken. Und beim Stahldach-Cabrio Astra TwinTop mussten die Pannenhelfer hin und wieder wegen Verdeck-Defekten ausrücken.

Klaus Kuss



Aufteilung nach Sitz der Mängel von Opel Astra H (Limousine, Caravan, Cabrio) Zeitraum 2004 bis 2008



Aufteilung nach Schwere der Mängel von Opel Astra H (Limousine, Caravan, Cabrio) Zeitraum 2004 bis 2008

