

## Opel Astra 1.3 CDTI (RPF)

Fünftürige Schräghecklimousine der unteren Mittelklasse (66 kW / 90 PS)

### ADAC Testergebnis

**Note 2,3**

Der Astra hat die Kinderkrankheiten hinter sich und erfreut nun seine Eigentümer mit hoher Zuverlässigkeit. Was den Punkt Umweltfreundlichkeit angeht, so steht der Astra besser da, als viele seiner Konkurrenten. Alle Dieselmotoren sind serienmäßig mit einem Partikelfilter ausgestattet, auch der hier getestete kleine Motor mit nur 1,3 Liter Hubraum. Am Start zieht der Opel etwas träge los, mal in Schwung ist aber von Müdigkeit keine Spur mehr, obwohl bis zu 1800 kg zu schleppen sind. Der Verbrauch bleibt dabei erfreulich niedrig. Verantwortlich dafür ist wohl auch das neue, recht lang übersetzte 6-Gang-Getriebe. Fazit: Sicher, zuverlässig und genügsam, jedoch mit knapp 20.000 Euro kein Schnäppchen.

**Karosserievarianten:** Kombi, Coupé und Cabrio.

**Konkurrenten:** Audi A3, BMW 1er, Citroen C4, Fiat Bravo, Ford Focus, Mazda 3, Peugeot 307, Renault Mégane, Toyota Auris, VW Golf.

- + vorn viel Platz
- + ausgewogenes Fahrwerk
- + gute Vordersitze
- + sichere Straßenlage
- + kräftige Bremsen
- + niedriger Verbrauch
- + Partikelfilter Serie
- + günstig im Unterhalt
- unübersichtliche Schalter
- Rücksitze unbequem
- wenig Serienausstattung



### Karosserie/Kofferraum

**Note 2,8**

#### Verarbeitung

**Note: 2,3**

- + Auch seit dem Facelift Anfang 2007 macht die Karosserie des Opel Astra einen gut verarbeiteten Eindruck. Die Neuauflage tritt mit neuen, teils sparsameren Motoren, veredelter Optik und einem größeren Angebot an Ausstattung an. Im Interieur setzt sich der solide Eindruck fort, dafür sorgen die sauber verarbeiteten Sitze und die hochwertigen Kunststoffe, die sich angenehm anfühlen.

Armaturenbrett und Türverkleidungen sind je nach Modell optisch durch Dekorblenden aufgelockert. Die Türausschnitte haben Gummidichtungen gegen Verschmutzen.

- Der Motorraum ist unten offen, dadurch kann er schneller verschmutzen. Die Nebelscheinwerfer (Aufpreis) sind bruchgefährdet im Stoßfänger untergebracht.

#### Sicht

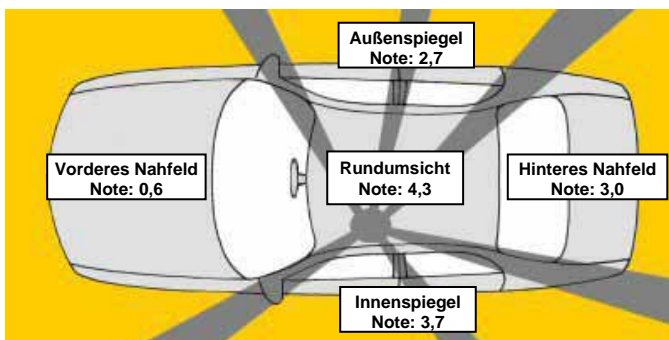
**Note: 2,9**

- Die Sicht nach vorn ist gut, die Frontpartie vom Fahrer aber kaum zu sehen, was beim Einparken stören kann.
- + Die recht großen Außenspiegel sind beheizt. Gegen Aufpreis gibt es bei allen Modellen außer dem hier getesteten Basismodell Xenonscheinwerfer inklusive mitlenkenden AFL-Scheinwerfern. Auch eine akustische Einparkhilfe für hinten ist bei diesen Fahrzeugen erhältlich.
- Die Sicht nach schräg hinten behindern breite Pfosten und Kopfstützen, die sich nicht versenken lassen.

#### Ein-/Ausstieg

**Note: 3,2**

- Vorn ist der Zustieg recht bequem, hinten jedoch durch die tiefe und nachgiebige Fläche der Rückbank etwas beschwerlich.
- + Ent- und verriegelt werden die Türen mit einer Fernbedienung. Die beiden Schalter sind jedoch zu leicht zu verwechseln. Nach dem Aussteigen bleiben die Scheinwerfer noch kurze Zeit eingeschaltet und beleuchten den Weg.
- Beim Öffnen der Türen kann man sich an den Bügelgriffen die Finger einklemmen.



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.

### Kofferraum-Volumen\*

**Note: 2,7**

Mit 335 l ist der Kofferraum durchschnittlich groß. Bei vorgeklappten Rücksitzlehnen erhöht sich die Kapazität auf 675 Liter (gemessen bis zur Fenster-Unterkante).



Mit 335 l Volumen ist der Kofferraum des Astra geringfügig kleiner als der seines Konkurrenten VW Golf (350 l).

### Kofferraum-Zugänglichkeit

**Note: 2,4**

Der Kofferraumboden ist zwar niedrig, das Gepäck muss aber über eine hohe und breite Bordwand gehoben werden. Zudem ist die Öffnung im unteren Bereich etwas schmal.

- + Die Heckklappe lässt sich sehr leicht öffnen und schließen, die Hände bleiben sauber. Der Verschluss sperrt selbsttätig ab, wenn der Fahrer anfährt. Der Kofferraum hat ein zweckmäßiges Format.
- An den seitlichen Ecken der geöffneten Kofferraumklappe kann man sich leicht den Kopf stoßen. Bei vorgeklappten Rücksitzlehnen stört eine Bodenstufe. Die Beleuchtung ist schwach.

### Kofferraum-Variabilität

**Note: 2,6**

- + Die Rücksitzlehne lässt sich leicht klappen, sie ist im Verhältnis 60:40 geteilt. Gegen Aufpreis auch im Verhältnis 40:20:40, dann lassen sich bei vorgeklapptem Mittelteil gut lange Gegenstände wie z.B. Ski unterbringen, während zwei Personen komfortabel sitzen können.
- Serienmäßig gibt es keine Ablagen, Gepäcknetze kosten Aufpreis. Wenn die Rücksitzlehne vorgeklappt ist, steigt der Boden nach vorne hin stark an. Beim Zurückklappen der Rücksitzlehnen verschwinden seitlich dahinter die oberen Gurtbänder. Für die hinten sitzenden Mitfahrer ist es anschließend schwierig, die Gurte wieder zu erreichen.

## Innenraum

**Note 2,6**

### Bedienung

**Note: 2,1**

- + Der Astra lässt sich leicht bedienen, daran hat sich auch nach dem Facelift nichts geändert. Die Lenksäulenhebel sind nach wie vor gewöhnungsbedürftig, da sie keine Rastungen haben. Praktischer Nebeneffekt dieses Systems: Der eingeschaltete Wischer bewegt sich beim Abstellen des Motors automatisch in Ruheposition, ohne dass er vorher abgeschaltet wurde. Das Lenkrad kann in Höhe und Reichweite optimal eingestellt werden. Außenlicht und Wischer schalten sich automatisch ein (Aufpreis). Die großen Rundinstrumente sind klar gezeichnet und sehr gut abzulesen. Ein Bordcomputer (Aufpreis) informiert u. a. über Benzinverbrauch und Reichweite, auch eine Außentemperaturanzeige ist vorhanden. Vorn und hinten befinden sich Leseleuchten und genügend Ablagen. Die Fenster sind elektrisch zu betätigen (hinten gegen Aufpreis) und mit einer Antippautomatik ausgestattet. Navigationssysteme mit monochromem oder farbigem Display (nicht für Basis-Modell) gibt es gegen Aufpreis.

- In der Mittelkonsole sind die meisten Schalter unübersichtlich: sie sitzen weit unten und haben winzige Symbole. Besonders störend ist dies bei so wichtigen Schaltern wie für Heizung, beheizbare Heckscheibe und Umluft. Zum Hupen muss wegen des kleinen Hupknopfes die Hand vom Lenkrad genommen werden. Fahrer und Beifahrer müssen sich zum Schließen der Türen weit aus dem Auto lehnen, weil die Griffe zu weit entfernt liegen.



Der Astra überzeugt durch gute Funktionalität und Verarbeitungsqualität.

### Raumangebot vorne\*

**Note: 2,5**

- + Der Fahrersitz lässt sich für Personen bis ca. 1,90 m Größe zurückschieben. Die Kopffreiheit ist sehr groß, allerdings sitzt man mit dem Kopf recht nah an der schrägen Frontscheibe.

### Raumangebot hinten\*

**Note: 3,4**

- Die Rückbank ist für zwei Personen ausgeformt. Die Kniefreiheit reicht für Mitfahrer bis fast 1,85 m Größe (Vordersitze für 1,85m große Personen eingestellt). Durch das tiefe Sitzen ist die Kopffreiheit enorm groß.

## Komfort

**Note 2,5**

### Federung

**Note: 2,1**

- + Das Fahrwerk ist straff ausgelegt, ohne unkomfortabel zu sein. Straßenunebenheiten werden gut geschluckt, der Wagen liegt angenehm ruhig auf der Straße. Nur bei kurzen Bodenwellen neigt die Vorderachse gelegentlich zum Stuckern. Gegen Aufpreis (nicht für das Basis-Modell) gibt es das aufwändige adaptive IDSPlus-Fahrwerk mit elektronischer Dämpferkontrolle. Mit ihm kann der Fahrer zwischen straffer und sehr straffer (unkomfortabler) Dämpfercharakteristik wählen. Im sehr straffen Modus sprechen Lenkung und Gaspedal schneller an.

### Sitze

**Note: 2,3**

- + Fahrer- und Beifahrersitz sind straff gepolstert und bieten gute Körperunterstützung. Die hohen Sitzwangen sorgen für festen Halt in Kurven. Der Fahrersitz lässt sich in der Höhe einstellen und hat eine einstellbare Lordosenstütze.
- Die Höheneinstellung für den Beifahrersitz kostet Aufpreis. Auf der Rückbank sitzen Erwachsene weniger bequem: Die Sitzfläche ist nicht nur tief, sondern auch zu wenig nach hinten geneigt. So ist kaum Oberschenkelauflage vorhanden und die Mitfahrer werden zu einer unangenehmen Haltung gezwungen. Der schmale Sitzplatz in der Mitte ist für längere Strecken weniger geeignet.

### Innengeräusch

**Note: 2,7**

- Nach dem Kaltstart und in der Warmlaufphase ist das Nageln des Motors deutlich zu hören, was sich mit zunehmender Erwärmung und höherer Drehzahl weitgehend relativiert. Bei höherem Tempo dominieren die Windgeräusche.

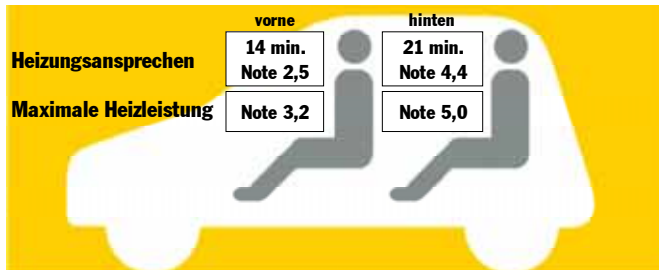
## Heizung, Lüftung

**Note: 3,1**

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

Die Heizung sorgt im vorderen Bereich nach recht kurzer Fahrzeit für angenehme Temperaturen, wobei das maximale Temperaturniveau nur durchschnittlich ist. Gegen Aufpreis ist eine Klimaanlage erhältlich. Die Klimaautomatik gibt es nicht für das Basismodell.

- + Eine Zusatzheizung ist für Fahrzeuge mit Dieselmotor optional erhältlich (Quickheat).
- Hinten ist die Heizwirkung schwach. Ohne die aufpreispflichtige Klimaanlage fehlt die Umluftschaltung.



Heizung - Aufwärmzeit von -10°C auf +22°C.

## Motor/Antrieb

**Note 2,7**

### Fahrleistungen\*

**Note: 2,7**

Selbst der kleinste Dieselmotor mit nur 1,3 l Hubraum sorgt mit seinen 90 PS für erstaunlich gute Fahrleistungen, die einem das Mitschwimmen mit dem Verkehr auch auf der Autobahn leicht ermöglichen. Nach einer gewissen Anfahrschwäche aus dem Stand legt der Vierzylinder ordentlich los, realisiert auch bei niedrigen Drehzahlen respektable Beschleunigungswerte und schafft laut Tacho spielend 180 km/h.

### Laufkultur

**Note: 3,5**

Die Laufkultur ist allenfalls durchschnittlich, kein Wunder bei so einem kleinen Dieselmotor. Nach dem Kaltstart, wo das dieseltypische Nageln deutlich wahrgenommen werden kann, ist der Motorlauf aber akzeptabel.

### Schaltung

**Note: 3,0**

Die Vorwärtsgänge lassen sich leicht schalten, so lange sie langsam eingelegt werden. Bei schnellem Schalten haken sie.

- Bei schnellem Einlegen des Rückwärtsganges kann es im Getriebe krachen.

### Getriebeabstufung

**Note: 1,5**

- + Die Abstufungen des Sechsgang-Getriebes passen gut zur Leistungscharakteristik des Motors und sind ein guter Kompromiss. In jeder Fahrsituation und bei jedem Tempo steht eine günstige Übersetzung zur Verfügung. Im sechsten Gang bei hohem Autobahntempo ist das Drehzahlniveau nicht hoch - in Anbetracht der vergleichsweise geringen Motorleistungen könnten alle Gänge etwas kürzer übersetzt sein.

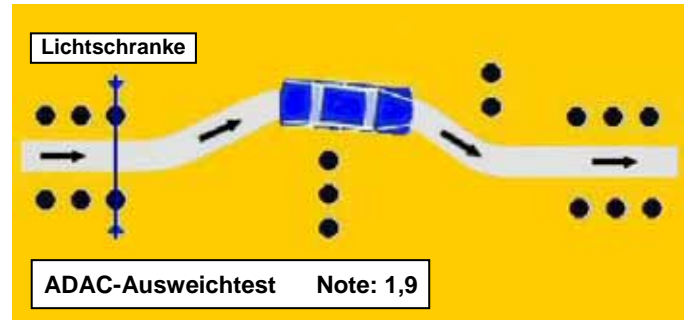
## Fahreigenschaften

**Note 1,6**

### Fahrstabilität

**Note: 1,9**

- + Der neue Astra ist sehr richtungsstabil, der Fahrer hat ein recht sicheres Gefühl. In Grenzsituationen, z. B. wenn man bei hohem Autobahntempo plötzlich ausweichen muss, greift das serienmäßige ESP plus korrigierend ein und hilft die Spur zu halten. Auf weniger griffigem Untergrund greift die elektronisch gesteuerte Traktionskontrolle schnell und zuverlässig ein. Beim ADAC-Ausweichtest verhält sich der Astra gutmütig und sicher. Weder Über- noch Untersteuern werden deutlich wahrgenommen, das Fahrzeug fährt weitgehend neutral durch den Parcours. ESP arbeitet zuverlässig und situationsangepasst.



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.

### Kurvenverhalten

**Note: 1,3**

- + In Kurven untersteuert der Wagen leicht - ein Verhalten, das auch weniger geübten Fahrern entgegen kommt. ESP plus wirkt Schleuderbewegungen bereits im Ansatz entgegen, hilft dem Fahrer das Fahrzeug zu stabilisieren, wenn das Fahrzeug in Folge zu hoher Geschwindigkeit überschiebt.

### Lenkung\*

**Note: 2,2**

- + Der mit 11,4 m etwas zu große Wendekreis stört beim Rangieren.
- + Die präzise Lenkung spricht selbst bei sehr hohem Tempo noch ausreichend spontan an und ist weitgehend zielgenau. Sie vermittelt dem Fahrer guten Kontakt zur Fahrbahn. Der Astra fährt sich mit seiner leichtgängigen, spontanen Lenkung handlich.

### Bremse

**Note: 1,1**

- + Bei zehn Vollbremsungen aus 100 km/h steht der Wagen bereits nach durchschnittlich 36 m (halbe Zuladung, Serienreifen). Die Bremse spricht spontan an und lässt sich fein dosieren. Der Bremsassistent hilft dem Fahrer bei einer Notbremsung.

## Sicherheit

**Note 2,2**

### Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

**Note: 2,6**

- + Der Astra besitzt neben ESP Plus auch einen elektronischen Bremsassistent. ESP Plus bremst bis zu drei Räder gleichzeitig ab und kann so noch effektiver die Stabilität des Fahrzeuges sicherstellen oder wiederherstellen, als herkömmliche ESP-Systeme. So ausgestattet bietet der Wagen ein recht hohes Maß an aktiver Sicherheit. Bei den besser ausgestatteten Modellen sind zusätzlich Xenonscheinwerfer mit adaptivem Kurven- und Abbiegelicht erhältlich.

### Passive Sicherheit - Insassen

**Note: 1,3**

- + Beim EuroNCAP-Frontcrash erzielt der Wagen hohe, beim Seitencrash die maximal möglichen Punktzahlen. Das bedeutet, er bekommt 5 von 5 möglichen Sternen. Neben den Frontairbags sind vorn Seiten-Airbags und ein nach hinten durchgehendes Kopf- Airbagsystem Serie. Die vorderen Gurte haben Kraftbegrenzer und pyrotechnische Straffer. Die Kopfstützen sind vorn und hinten für Personen bis ca. 1,85 m Größe ausreichend hoch. Sie sind breit und haben sehr geringe Abstände zu den Köpfen (vorne aktiv), können so optimal wirken. An den stabilen, griffgerechten Türgriffen lässt sich hohe Zugkraft aufbringen. So kann man nach einem Unfall verklemmte Türen leichter öffnen.

### Kindersicherheit

**Note: 2,3**

- + In der Kindersicherheit (EuroNCAP) erreicht der Astra vier Sterne von fünf möglichen. Auf der Rückbank lassen sich bis zu drei Kinder-Rückhaltesysteme befestigen. Auf den beiden äußeren Plätzen kann es aber wegen nicht optimaler Gurt-Anlenkpunkte bei einigen Kindersitzen Probleme geben. Besser ist dann das gegen Aufpreis erhältliche Isofix-System.

- Auf dem Beifahrersitz sind keine handelsüblichen Kindersitze erlaubt, weil sich der Frontairbag nicht abschalten lässt. Opel bietet Sitze mit eingebautem Transponder an, die durch Deaktivierung der Airbags auf der Beifahrerseite dort verwendet werden können.

### Fußgängerschutz

**Note: 4,0**

- Beim simulierten Fußgängerunfall (EuroNCAP) schneidet der Wagen mit nur einem von vier Sternen schwach ab.

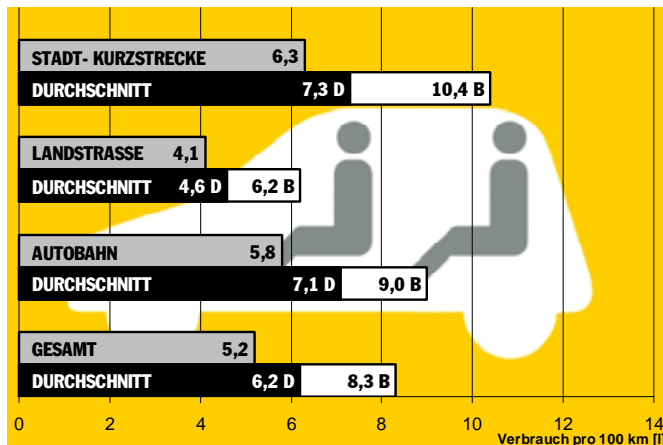
### Verbrauch/Umwelt

**Note 2,0**

#### Verbrauch\*

**Note: 1,9**

- + Die Verbräuche mit dem 90 PS starken 1,3 l CDTI Dieselmotor sind niedrig. Innerorts sind es 6,3 l, außerorts 4,1 l und auf der Autobahn 5,8 l Diesel auf 100 km. Im Durchschnitt errechnen sich 5,2 Liter auf 100 km.



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

### Abgas

**Note: 2,1**

- + Die Anteile an Schadstoffen im Abgas sind niedrig. Selbst der kleine Dieselmotor verfügt serienmäßig über einen geschlossenen Rußpartikelfilter.

### Wirtschaftlichkeit\*

**Note 1,8**

#### Betriebskosten

**Note: 0,8**

- + Die Formel zum Sparen: Günstiger Kraftstoffverbrauch, kombiniert mit dem nicht so teuren Dieselmotor, ergibt niedrigere Betriebskosten.

### Werkstatt- und Reifenkosten

**Note: 2,3**

Der Opel besitzt zwar eine fahrabhängige Serviceanzeige, muss jedoch spätestens nach 30.000 km oder alle 12 Monate zum Service in die Werkstatt.

- + Opel verbaut nach eigenen Angaben langlebige Verschleißteile und gewährt zudem eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung. Der Rußpartikelfilter ist gemäß Hersteller völlig wartungsfrei und auf Lebensdauer ausgelegt. Die Kosten für den Reifenersatz sind niedrig. Der kleine Dieselmotor hat eine Steuerkette, die einen oftmals teuren Zahnriemenwechsel überflüssig macht.

### Werkstabilität

**Note: 3,3**

Dem Astra mit dem Einstiegs-Dieselmotor und serienmäßigem Rußpartikelfilter kann durchaus ein stabiler Restwertverlauf prognostiziert werden.

### Kosten für Neuanschaffung

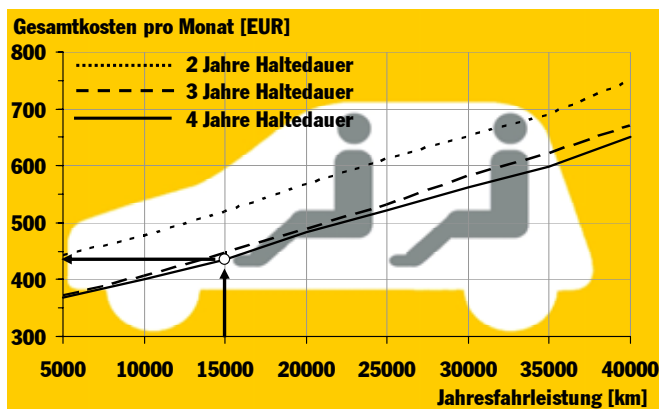
**Note: 3,1**

Mit einem Anschaffungspreis von gut 19.000 Euro für das relativ einfach ausgestattete Basismodell ist der Astra zwar kein Schnäppchen, liegt aber noch auf durchschnittlichem Niveau.

### Fixkosten

**Note: 2,6**

Bei den fixen Kosten verpasst der Astra nur knapp die Note Gut. Trotz höherer Steuern für den Dieselmotor (durch den kleinen Hubraum aber noch im Rahmen) leistet er sich bei den Versicherungseinstufungen und somit den Beiträgen keinen Ausrutscher.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Autokosten (Beispiel: 436 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

### Die Motorvarianten (Diesel)

### in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	1.3 CDTI	1.9 CDTI	1.7 CDTI	1.9 CDTI	1.7 CDTI	1.9 CDTI
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1248	4/1910	4/1686	4/1910	4/1686	4/1910
Leistung [kW(PS)]	66(90)	74(100)	81(110)	88(120)	92(125)	110(150)
Max.Drehmoment [Nm]bei U/min	200/1750	260/1750	260/2300	280/2000	280/2300	320/2000
0-100 km/h[s]	13,7	12,3	11,7	10,5	10,5	8,9
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	172	180	185	194	195	208
Verbrauch pro 100 km [l]	5,2D	6,2D	5,6D	6,0D	5,8D	6,1D
Versicherungsklassen KH/VK/TK	15/16/18	15/15/18	15/15/18	15/15/18	15/15/18	16/19/21
Steuerbefreiung [Euro](Monate)	-	-	-	-	-	-
Monatliche Gesamt-Kosten[Euro]	438	483	458	506	492	531
Grundpreis[Euro]	19.215	20.005	20.305	22.160	22.400	23.185

#### Aufbau:

ST = Stufenheck  
SR = Schrägheck  
CP = Coupe  
CA = Cabriolet  
RO = Roadster

KB = Kombi  
KT = Kleintransporter  
TR = Transporter  
GR = Großraumlimousine  
BU = Bus

GE = Geländewagen  
PK = Pick-Up

Versicherung:  
KH = KFZ-Haftpf.  
VK = Vollkasko  
TK = Teilkasko

Kraftstoff:  
N = Normalbenzin  
S = Superbenzin  
SP = SuperPlus  
D = Diesel

## Daten und Messwerte

4-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro4
Hubraum	1248 ccm
Leistung	66 kW (90 PS)
bei	4000 U/min
Maximales Drehmoment	200 Nm
bei	1750 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	195/65R15
Reifengröße (Testwagen)	<b>205/55R16V</b>
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	<b>11,35 m/11,45 m</b>
Höchstgeschwindigkeit	172 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	13,7 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2.+3. Gang)	<b>8,1 s</b>
Bremsweg aus 100 km/h	<b>36,5 m</b>
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	<b>5,2 l</b>
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	<b>6,3/4,1/5,8 l</b>
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Herstellerangabe/Test	130 g/km/ <b>137 g/km</b>
Innengeräusch 130 km/h	<b>69 dB(A)</b>
Länge/Breite/Höhe	4249 mm/1753 mm/1460 mm
Leergewicht/Zuladung	<b>1320 kg/510 kg</b>
Kofferraumvolumen normal/geklappt	<b>335 l/675 l</b>
Anhängelast ungebremst/gebremst	650 kg/1300 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	52 l
Reichweite	<b>1000 km</b>
Allgemeine Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte *kursiv*

## Kosten

Monatliche Betriebskosten	<b>91 Euro</b>
Monatliche Werkstattkosten	<b>42 Euro</b>
Monatliche Fixkosten	<b>81 Euro</b>
Monatlicher Wertverlust	<b>223 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	<b>436 Euro</b>
(vierjährige Haltung, 15000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	15/16/18
Grundpreis	19.215 Euro

## Ausstattung

### Technik

Antriebsschlupf-Regelung	Serie
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Bremsassistent	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht (nicht für Basismodell)	nicht erhältlich
Parkhilfe, elektronisch (nicht für Basismodell)	nicht erhältlich
Reifendruckkontrolle	nicht erhältlich
Reserverad, vollwertig	50 Euro°
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	275 Euro°
Xenonlicht (nicht für Basismodell)	nicht erhältlich

### Innen

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Audioanlage	815 Euro°
Fahrersitz, höhen-/neigungseinstellbar	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie/375 Euro
Innenspiegel, aut. abblendend (Regen-/Lichtsensor)	205 Euro°
Isofix-Kindersicherungssystem	Serie
Klimaanlage	1.140 Euro°
Klimaautomatik (nicht für Basismodell)	nicht erhältlich
Lenkrad, höhen-/längseinstellbar	Serie
Navigationssystem	1.715 Euro
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie
Skisack/Durchladelupe	nicht erhältlich

### Außen

Außenspiegel, elektrisch einstell-/beheizbar	Serie
Lackierung Metallic	475 Euro°
Nebelscheinwerfer	175 Euro°
Schiebe-Hubdach (plus Sicht/Lichtpaket)	975 Euro

°im Testwagen vorhanden

## Testzeugnis

### Technik/Umwelt(Testergebnis)2,3

#### Karosserie/Kofferraum 2,8

Verarbeitung	2,3
Sicht	2,9
Ein-/Ausstieg	3,2
Kofferraum-Volumen*	2,7
Kofferraum-Zugänglichkeit	2,4
Kofferraum-Variabilität	2,6

#### Innenraum 2,6

Bedienung	2,1
Raumangebot vorne*	2,5
Raumangebot hinten*	3,4
Innenraum-Variabilität	4,0

#### Komfort 2,5

Federung	2,1
Sitze	2,3
Innengeräusch	2,7
Heizung, Lüftung	3,1

#### Motor/Antrieb 2,7

Fahrleistungen*	2,7
Laufkultur	3,5
Schaltung	3,0
Getriebeabstufung	1,5

#### Fahreigenschaften 1,6

Fahrstabilität	1,9
Kurvenverhalten	1,3
Lenkung*	2,2
Bremse	1,1

#### Sicherheit 2,2

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme ...	2,6
Passive Sicherheit - Insassen	1,3
Kindersicherheit	2,3
Fußgängerschutz	4,0

#### Umwelt 2,0

Verbrauch*	1,9
Abgas	2,1

#### Wirtschaftlichkeit\* 1,8

Betriebskosten*	0,8
Werkstatt-/Reifenkosten*	2,3
Wertstabilität*	3,3
Kosten für Neuanschaffung*	3,1
Fixkosten*	2,6

Der ADAC-Autotest beinhaltet über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt. Die Einzelbewertungen gehen mit unterschiedlicher Wichtung in die Gesamtnote ein, mit \* gekennzeichnete Kriterien und Noten beziehen sich auf die Fahrzeugklasse.

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

Dieser ADAC-Autotest ist nach dem neuen, aktualisierten ADAC-Autotest-Verfahren 2006 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 01.03.2006 vergleichbar.

Alle Angaben (Daten, Ausstattung und Preise) entsprechen dem Stand April 2007