

Opel Astra GTC 1.6 Turbo Cosmo

Dreitürige Schräghecklimousine der unteren Mittelklasse (132 kW / 180 PS)

ADAC Testergebnis

Note 2,2

Der Astra hat die Kinderkrankheiten hinter sich und erfreut nun seine Eigentümer mit hoher Zuverlässigkeit. Hier im Test der dreitürige GTC mit dem nur 1,6 l kleinen, dank Turboaufladung stolze 180 PS starken Benzinmotor, der dem Wagen zu sehr guten Fahrleistungen verhilft und beim Verbrauch noch im Rahmen bleibt. Die Panorama-Windschutzscheibe stellt ein Novum dar, deren Nachteile jedoch überwiegen; wer sie nicht will, kann sie abbestellen und bekommt den Astra dafür um über 1.000 Euro günstiger (gilt nur für Cosmo). Fazit: Leistungsstark und schnell, dabei sicher und zuverlässig, jedoch mit über 25.000 Euro kein Schnäppchen. **Karosserievarianten:**

Fünftürer, Kombi, Hardtop-Cabrio. **Konkurrenten:**

Audi A3 1.8 TFSI, Mercedes A 200 Turbo, Seat

Leon 2.0 TFSI, VW Golf GT 1.4 TSI.

- + **vorn viel Platz**
- + **ausgewogenes Fahrwerk**
- + **gute Vordersitze**
- + **kräftige Heizung**
- + **sichere Straßenlage**
- + **gute Fahrleistungen**
- + **kurzer Bremsweg**
- + **5 Sterne im Crashtest**
- **unübersichtliche Schalter**
- **Rücksitze unbequem**
- **teuer im Unterhalt**



Karosserie/Kofferraum

Note 2,9

Verarbeitung

Note: 2,2

- + Auch seit dem Facelift Anfang 2007 macht die Karosserie des Opel Astra GTC einen gut verarbeiteten Eindruck. Die Neuaufgabe 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. Das Modell Cosmo - wie es hier getestet wurde - besitzt serienmäßig die Panorama-Windschutzscheibe, die bis über die Köpfe der vorderen Insassen die Sicht nach oben frei gibt; eine manuell verschiebbare Abdeckung schützt bei starker Sonneneinstrahlung und beinhaltet wie gewohnt ausklappbare Sonnenblenden.
- Der Motorraum ist unten offen, dadurch kann er schneller verschmutzen. Die Nebelscheinwerfer (Aufpreis) sind bruchgefährdet im Stoßfänger untergebracht. Die Stoßfänger und Karosserieflanken besitzen nur schmale, lackierte Kunststoffleisten zum Schutz vor kleinen Parkremplern.

Sicht

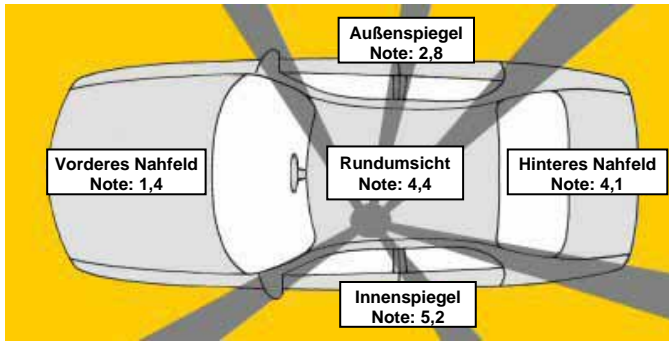
Note: 3,2

- 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. Das Modell Cosmo ist optional mit Xenonscheinwerfern inklusive mitlenkenden AFL-Scheinwerfern ausgestattet. Die akustische Einparkhilfe für hinten ist bei diesem Modell Serie, ebenso die Nebelscheinwerfer. Die Außenspiegel sind serienmäßig beheizbar.

- Die Sicht nach schräg hinten behindern breite Pfosten und Kopfstützen, die sich nicht versenken lassen. Die besonders kleinen, sich stark nach hinten verjüngenden hinteren Seitenscheiben geben nur wenig Sicht frei; entsprechend schwach schneidet der Wagen bei der ADAC-Rundumsichtmessung ab. Auch der Innen Spiegel ist nicht besonders groß. Die Panorama-Scheibe bringt für die verkehrsrelevante Sicht keinen Vorteil; im Gegenteil, bereits bei nicht so tief stehender Sonne wird man stärker als sonst geblendet. Abhilfe schafft der manuell nach vorne verschiebbare Schutz mit integrierten Sonnenblenden.



Besonders nach schräg hinten ist die Sicht erheblich eingeschränkt.



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.

Ein-/Ausstieg Note: 3,2

Vorn ist der Zustieg recht bequem, dafür sorgen die besonders breiten Türen und die angenehme Höhe von Türschweller und Sitz. Allerdings kann die breite Tür beim Parken in engen Parklücken auch behindernd wirken.

- + Ent- und verriegelt werden die Türen mit einer Fernbedienung, bzw. wie beim Testwagen mit dem optionalen Open&Start-System. Dabei muss man die Fernbedienung nur bei sich tragen; die Ent-/ und Verriegelung erfolgt beim Berühren der Türgriffe. 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 Schalter der Fernbedienung sind bei Dunkelheit leicht zu verwechseln.

Kofferraum-Volumen* Note: 2,8

Mit 315 l ist der Kofferraum durchschnittlich groß. Bei vorgeklappten Rücksitzlehnen erhöht sich die Kapazität auf 700 Liter (gemessen bis zur Fenster-Unterkante).



Der Kofferraum des Astra fällt mit 315 l Volumen etwas kleiner aus als bei den Konkurrenten Ford Focus (360 l) und VW Golf (350 l)

Kofferraum-Zugänglichkeit Note: 3,0

Der Kofferraumboden ist zwar niedrig, das Gepäck muss aber über eine hohe und breite Bordwand gehoben werden. Zudem ist die Öffnung im unteren Bereich recht 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: 2,0

- + Die Rücksitzlehne lässt sich leicht klappen, sie ist im Verhältnis 40:20:40 geteilt. So 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 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 über Licht- und Regensensoren ein. Die großen Rundinstrumente sind klar gezeichnet und sehr gut abzulesen. Ein Bordcomputer informiert u.a. über Kraftstoffverbrauch und Reichweite, auch eine Außentemperaturanzeige ist vorhanden. Vorn und hinten befinden sich Leseleuchten und genügend Ablagen. Die Fenster sind elektrisch zu betätigen und mit einer Antippautomatik ausgestattet. Selbst ein Radio mit Navigationssystem (monochrom, farbig mit Kartendarstellung gegen Aufpreis) ist in dieser Ausstattungsvariante serienmäßig verbaut. So auch der Tempomat, der sich allerdings nicht ganz optimal mit den kleinen Kipptasten am Ende des Blinkerhebels einstellen lässt.
- In der Mittelkonsole sind die meisten Schalter unübersichtlich: sie sitzen weit unten und haben kleine 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 Verarbeitung und Funktionalität.

Raumangebot vorne* Note: 2,3

- + 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: 4,0

Die Rückbank ist für zwei Personen ausgeformt. Die Kniefreiheit reicht für Mitfahrer bis fast 1,85 m Größe (Vordersitze auf 1,85 m große Personen eingestellt). Durch das tiefe Sitzen ist die Kopffreiheit enorm groß. Der Mittelsitz ist nur ein Notsitz und nicht für längere Strecken geeignet.

Komfort Note 2,2

Federung Note: 2,1

Serienmäßig ist im Astra 1.6 Turbo das IDS-Sportfahrwerk (Interaktives Dynamisches FahrSystem) verbaut, welches ESP Plus,

Traktions- und Kurvenbremskontrolle optimal mit der Fahrwerksabstimmung vereint. Gegen Aufpreis gibt es das aufwändige adaptive IDSPPlus-Fahrwerk mit elektronischer Dämpferkontrolle. Mit ihm kann der Fahrer zwischen normaler und besonders straffer und damit unkomfortabler Dämpfercharakteristik wählen.

- + 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.

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 Oberschenkelauflege vorhanden und die Mitfahrer werden zu einer unangenehmen Haltung gezwungen.

Innengeräusch

Note: 2,4

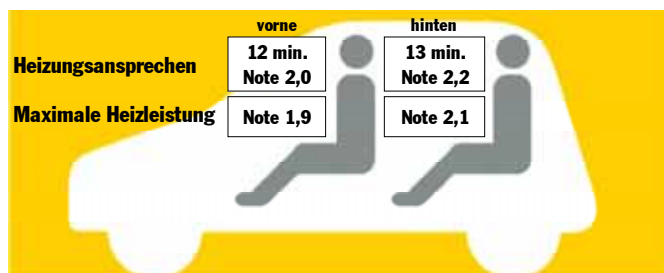
- + Der Geräuschpegel im Innenraum ist bis 130 km/h noch recht niedrig und auch bei höheren Geschwindigkeiten nicht aufdringlich oder störend.

Heizung, Lüftung

Note: 2,0

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

- + Die Heizung sorgt vorne und hinten bereits nach kurzer Fahrzeit für angenehme Temperaturen, das maximale Temperaturniveau ist sehr hoch. Beim Modell Cosmo ist die Klimaautomatik serienmäßig.
- Hinten vermisst man beim GTC Ausstellfenster. Das Panoramadach führt zu starker Aufheizung durch Sonneneinstrahlung, wenn es nicht abgedeckt wird.



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

Motor/Antrieb

Note 1,6

Fahrleistungen*

Note: 1,3

- + Der nur 1,6 Liter kleine turboaufgeladene Benzinmotor sorgt im Astra GTC mit sage und schreibe 180 PS für erstklassige Fahrleistungen. Bereits aus relativ niedrigen Drehzahlen zieht der Wagen gut an; werden die Gänge ausgedreht, sind sehr gute Beschleunigungswerte und hohe Endgeschwindigkeiten zu erzielen.

Laufkultur

Note: 2,0

- + Der kleine Turbomotor läuft angenehm ruhig und kultiviert, von der Leerlaufdrehzahl bis zum roten Bereich des Drehzahlmessers.

Schaltung

Note: 2,3

- + Die Gänge sind recht gut geführt und lassen sich leicht einlegen.
- Bei schnellem Einlegen des Rückwärtsganges kann es im Getriebe krachen.

Getriebeabstufung

Note: 1,0

- + Die Abstufungen des Sechsgang-Getriebes passen gut zur Leistungscharakteristik des Motors. In jeder Fahrsituation und bei jedem Tempo steht eine günstige Übersetzung zur Verfügung.

Fahreigenschaften

Note 1,7

Fahrstabilität

Note: 1,9

- + Der neue Astra ist sehr richtungsstabil, der Fahrer hat ein 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.

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: 1,5

- + Bei zehn Vollbremsungen aus 100 km/h steht der Wagen bereits nach durchschnittlich 37 m (halbe Zuladung, Serienreifen). Die Bremse spricht spontan an und lässt sich fein dosieren. Der Bremsassistent hilft dem Fahrer bei einer Notbremsung.

Sicherheit

Note 2,1

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Note: 2,1

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



Passive Sicherheit - Insassen

Note: 1,5

- + Beim EuroNCAP-Frontcrash erzielt der Wagen hohe, beim Seitencrash die maximal möglichen Punktzahlen. Das bedeutet alle fünf möglichen Sterne. Neben den Frontairbags sind vorn Seit-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.
- Beim Dreitürer wurde auf die Installation von Gurtwarnern verzichtet, eine heute nicht mehr zeitgemäße Entwicklung.

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

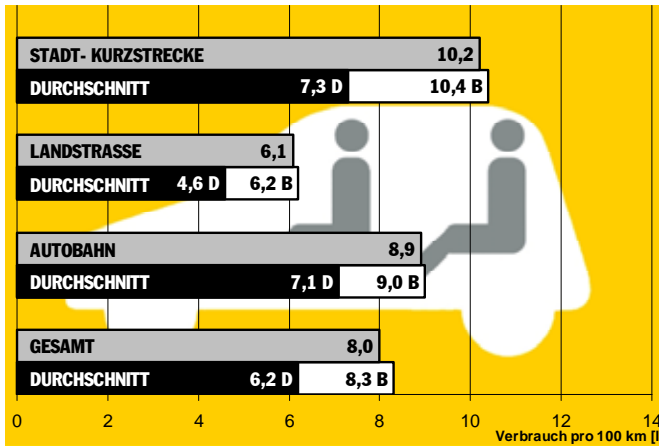
- Beim simulierten Fußgängerunfall (EuroNCAP) schneidet der Wagen mit nur einem von vier Sternen schwach ab.

Verbrauch/Umwelt **Note 2,6**

Verbrauch*

Note: 4,3

- Der Astra 1.6 Turbo hat im Vergleich zu den Konkurrenten seiner Klasse einen recht hohen Verbrauch. Innerorts konsumiert der Wagen 10,2 l, außerorts 6,1 l und auf der Autobahn 8,9 Liter SuperPlus auf 100 km. Damit liegt er etwa einen halben Liter über dem vergleichbaren VW Golf GT 1.4 TSI mit 170 PS.



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

Abgas

Note: 0,9

- + Die Anteile an Schadstoffen im Abgas sind niedrig.

Wirtschaftlichkeit* **Note 5,5**

Betriebskosten

Note: 4,8

- Der erhöhte Verbrauch an noch teurerem SuperPlus-Kraftstoff führt insgesamt zu hohen Betriebskosten.

Werkstatt- und Reifenkosten

Note: 4,1

Der Astra besitzt zwar eine fahrabhängige Service-Intervallanzeige, muss jedoch spätestens fix nach 30.000 km oder alle 12 Monate zum Service in die Werkstatt. Der Zahnriemen muss spätestens nach 10 Jahren bzw. 150.000 km ausgetauscht werden.

+ Opel verbaut nach eigenen Angaben langlebige Verschleißteile und gewährt zudem eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.

- Das jährliche Intervall bedeutet - vor allem für den Normal- oder Wenigfahrer - relativ kurze Inspektionsabstände und somit mehr Werkstattaufenthalte. Für den Reifenersatz müssen erhöhte Kosten einkalkuliert werden.

Wertstabilität

Note: 5,4

- Dem Astra mit dem nicht besonders sparsamen Turbomotor kann nur eine mäßige Wertstabilität prognostiziert werden. Dazu trägt auch ein Generationswechsel bei, der sich voraussichtlich zum Ende des vierjährigen Berechnungszeitraumes vollziehen wird.

Kosten für Neuanschaffung

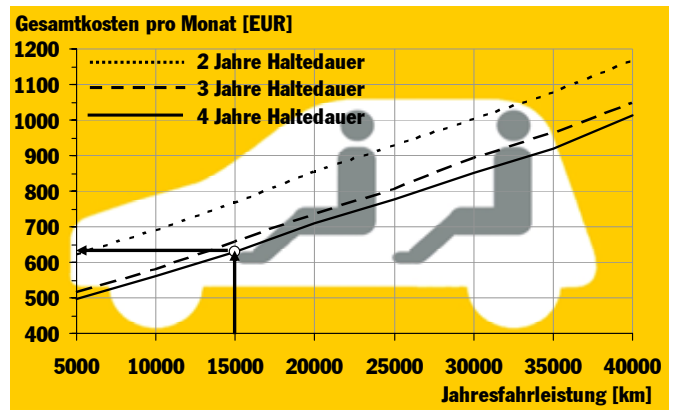
Note: 4,6

- Ein Grundpreis von über 25.000 Euro - damit liegt der Wagen am oberen Ende der Klassenskala. Dafür bekommt man aber ein leistungsstarkes und alltagstaugliches Fahrzeug, das bei der Ausstattung mit serienmäßiger Navigation und Klimaautomatik kaum Wünsche offen lässt. Wer die Panorama-Scheibe nicht will, dem werden etwa 1.000 Euro erlassen (gilt nur für das Modell Cosmo).

Fixkosten

Note: 2,3

Die Einstufung in Haftpflicht- und Vollkasko ist durchschnittlich, in die Teilkasko sogar recht hoch. Der Wagen punktet aber in Anbetracht der hohen Motorleistung mit einem kleinen Hubraum, so dass die Kfz-Steuer sehr günstig ausfällt. Die erhöhten Kosten für die Versicherung werden dadurch wieder ausgeglichen.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Autokosten (Beispiel: 631 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

Die Motorvarianten (Ottomotor) in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	1.4 Twinp.	1.6 Twinp.	1.6	1.8	1.6 Turbo	2.0 Turbo	OPC
Aufbau/Türen	SR/3	SR/3	SR/3	SR/3	SR/3	SR/3	SR/3
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1364	4/1598	4/1598	4/1796	4/1598	4/1998	4/1998
Leistung [kW(PS)]	66(90)	77(105)	85(115)	103(140)	132(180)	147(200)	177(240)
Max.Drehmoment [Nm]bei U/min	125/4000	150/3900	155/4000	175/3800	230/1980	262/4200	320/2400
0-100 km/h[s]	13,6	12,2	11,6	10,1	8,2	8,1	6,4
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	180	187	193	210	223	231	244
Verbrauch pro 100 km [l]	6,7S	7,0S	7,0S	7,9S	8,0SP	9,8S	10,0SP
Versicherungsklassen KH/VK/TK	14/14/13	14/14/13	14/14/13	13/15/18	15/18/23	17/22/23	18/27/27
Steuer pro Jahr[Euro]	94	108	108	121	108	135	135
Monatliche Gesamt-Kosten[Euro]	457	484	485	521	612	662	792
Grundpreis[Euro]	16.360	18.220	18.525	19.295	23.745	24.460	30.150

Aufbau:

- ST = Stufenheck
- SR = Schrägheck
- CP = Coupe
- CA = Cabriolet
- RO = Roadster
- KB = Kombi
- KT = Kleintransporter
- TR = Transporter
- GR = Großraumlimousine
- BU = Bus

Versicherung:

- KH = Kfz-Haftpf.
- VK = Vollkasko
- TK = Teilkasko

Kraftstoff:

- N = Normalbenzin
- S = Superbenzin
- SP = SuperPlus
- D = Diesel

Daten und Messwerte

4-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro4
Hubraum	1598 ccm
Leistung	132 kW (180 PS)
bei	5500U/min
Maximales Drehmoment	230 Nm
bei	1980 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	205/55R16
Reifengröße (Testwagen)	205/55R16V
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,35 m/11,45 m
Höchstgeschwindigkeit	223 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h.....	8,2 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2.+3. Gang)	4,2 s
Bremsweg aus 100 km/h.....	37 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (SuperPlus)	8,0 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB.....	10,2/6,1/8,9 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe/Test.....	185 g/km/ 188 g/km
Innengeräusch 130 km/h.....	69 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4290 mm/1753 mm/1435 mm
Leergewicht/Zuladung.....	1310 kg/500 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	315 l/700 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	675 kg/1500 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	52 l
Reichweite	650 km
Allgemeine Garantie	2 Jahre
Rostgarantie.....	12 Jahre

ADAC-Testwerte *kursiv*

Kosten

Monatliche Betriebskosten	163 Euro
Monatliche Werkstattkosten	56 Euro
Monatliche Fixkosten	78 Euro
Monatlicher Wertverlust	334 Euro
Monatliche Gesamtkosten.....	631 Euro
(vierjährige Haltung, 15000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	15/18/23
Grundpreis	25.285 Euro

Ausstattung

Technik

Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Bremsassistent	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht (Bi-Xenon AFL).....	1005 Euro°
Parkhilfe, elektronisch	Serie
Reifendruckkontrolle (TPMS).....	205 Euro
Reserverad, vollwertig	50 Euro
Runflat-Reifen (i.V. mit TPMS).....	310 Euro
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht (i.V. mit Kurvenlicht)	1005 Euro°

Innen

Airbag, Seite vorne	Serie
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Audioanlage	Serie
Fahrersitz, höhen-einstellbar	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Isofix-Kindersicherungssystem	Serie
Keyless Entry ("Open & Start")	435 Euro°
Klimaautomatik	Serie
Lenkrad, höhen-/längseinstellbar	Serie
Navigationsystem (Radio CD 70 Navi).....	Serie
Rücksitzlehne und -bank umklappbar (60:40 geteilt)	Serie
Sitzbezüge, Leder	895 Euro

Außen

Anhängerkupplung (abnehmbar+Trailer-ESP).....	720 Euro
Außenspiegel, elektrisch anklappbar	145 Euro
Außenspiegel, elektrisch einstell-/beheizbar	Serie
Nebelscheinwerfer	Serie
Panorama-Glasdach	Serie

°im Testwagen vorhanden

Testzeugnis

Technik/Umwelt(Testergebnis)2,2

Karosserie/Kofferraum	2,9
Verarbeitung	2,2
Sicht.....	3,2
Ein-/Ausstieg	3,2
Kofferraum-Volumen*	2,8
Kofferraum-Zugänglichkeit.....	3,0
Kofferraum-Variabilität	2,0
Innenraum	2,6
Bedienung	2,1
Raumangebot vorne*	2,3
Raumangebot hinten*	4,0
Innenraum-Variabilität.....	4,0
Komfort	2,2
Federung	2,1
Sitze.....	2,3
Innengeräusch	2,4
Heizung, Lüftung	2,0
Motor/Antrieb	1,6
Fahrleistungen*	1,3
Laufkultur	2,0
Schaltung.....	2,3
Getriebeabstufung	1,0
Fahreigenschaften	1,7
Fahrstabilität	1,9
Kurvenverhalten	1,3
Lenkung*	2,2
Bremse	1,5
Sicherheit	2,1
Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme ...	2,1
Passive Sicherheit - Insassen.....	1,5
Kindersicherheit.....	2,3
Fußgängerschutz.....	4,0
Umwelt	2,6
Verbrauch*	4,3
Abgas	0,9
Wirtschaftlichkeit*	5,5
Betriebskosten*	4,8
Werkstatt-/Reifenkosten*	4,1
Wertstabilität*	5,4
Kosten für Neuanschaffung*	4,6
Fixkosten*	2,3

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 August 2007