

Opel Astra Caravan 1.6 Edition

Fünftürige Kombilimousine der unteren Mittelklasse (85 kW / 115 PS)

ADAC Testergebnis

Note 2,3

Die Kombi-Version des Golf-Konkurrenten Astra nennt Opel Caravan und bietet damit ein solides und modernes Auto an. Der stattliche Platz im Kofferraum, der zudem gut zugänglich und einwandfrei nutzbar ist, prädestiniert den Kombi für junge Familien, zudem im Innenraum selbst für vier Erwachsene genügend Platz vorhanden ist. Vor allem im Bereich Sicherheit kann der Astra punkten, kräftige und standfeste Bremsen bringt er auf der einen Seite mit, auf der anderen aber auch ein sicher abgestimmtes Fahrwerk, das mit seinem gut abgestimmten ESP den Ausweichtest gut meistert. Nicht ganz überzeugen kann das Fünfgang-Getriebe, hier sollte Opel vor allem an der Schaltbarkeit des 1. Ganges nochmal nachbessern. Der 1,6-l-Benziner müht sich redlich und bisweilen auch etwas lauter, die Fahrleistungen sind aber völlig ausreichend. Für Vielfahrer ist der neue 1,7-l-Dieselmotor interessant. Das getestete Modell kostet mindestens 20.175 Euro - nicht wenig, aber der Preis geht angesichts der guten Ausstattung in Ordnung. **Karosserievarianten:** Dreitürer, Fünftürer, Kombi, Cabrio.

Konkurrenten: Ford Focus Turnier, Hyundai i30cw, KIA Cee'd SportyWagon, Peugeot 308 SW, Renault Megane Grandtour, VW Golf Variant.

- + großer, gut zugänglicher Kofferraum
- + sicheres Fahrwerk
- + standfeste Bremsen
- + gute Sicherheitsausstattung
- + praktisch für Kindersitze
- + niedrige Abgaswerte
- + niedrige fixe Kosten
- komplizierte Heizungsbedienung
- dröhniger Motor
- teilweise hakende Schaltung
- schlechter Fußgängerschutz



Karosserie/Kofferraum

Note 2,3

Verarbeitung

Note: 2,2

- + Die Karosserie ist überwiegend gut verarbeitet. Seitliche Leisten schützen das Blech vor kleinen Remplern und teuren Reparaturen. Auch das Interieur wirkt insgesamt solide, dafür sorgen die sauber genähten Sitzpolster und die hochwertigen Kunststoffe, die sich angenehm anfühlen. Armaturenbrett und Türverkleidungen sind optisch durch Dekorblenden aufgelockert. Der Tankverschluss ist in die zentrale Türverriegelung eingeschlossen. Ein vollwertiges Reserverad gibt es gegen 50 Euro Aufpreis. Auf der Dachreling sind 100 kg Last erlaubt (die Querstreben kosten extra). Gegen Aufpreis ist ein großes Panoramadach erhältlich.
- Der Motorraum ist nach unten weitgehend offen, das begünstigt das Eintreten von Schmutz und erhöht unnötig Luftwirbelungen, die wiederum negativ auf den Verbrauch wirken. Die Türschausschnitte sind nach außen wenig abgedichtet und verschmutzen schnell, zudem sind die Schweller kratzempfindlich.

Sicht

Note: 3,0

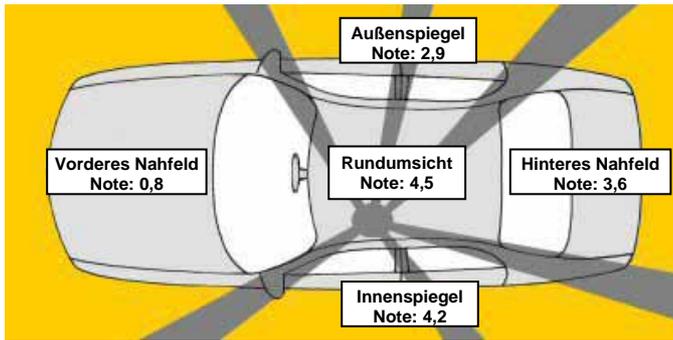
Die Sicht nach vorn ist gut, die Frontpartie vom Fahrer aber kaum zu sehen, was beim Einparken stören kann.

- + Die recht großen Außenspiegel sind beheizt. Gegen Aufpreis gibt es Xenonscheinwerfer inklusive mitlenkenden AFL-Scheinwerfern. Auch eine akustische Einparkhilfe hinten ist erhältlich.
- Die Sicht nach schräg hinten ist sehr schlecht. Grund: Die rechte Kopfstütze der Rückbank verdeckt komplett die Seitenscheibe



Nach schräg hinten ist im Astra Caravan so gut wie Nichts zu sehen.

zwischen der rechten C- und der D-Säule. Entsprechend schlecht fällt das Ergebnis bei der ADAC-Rundumsichtmessung aus. Auch im Innenspiegel kann man den rückwärtigen Verkehr nicht so gut sehen.



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: 2,8

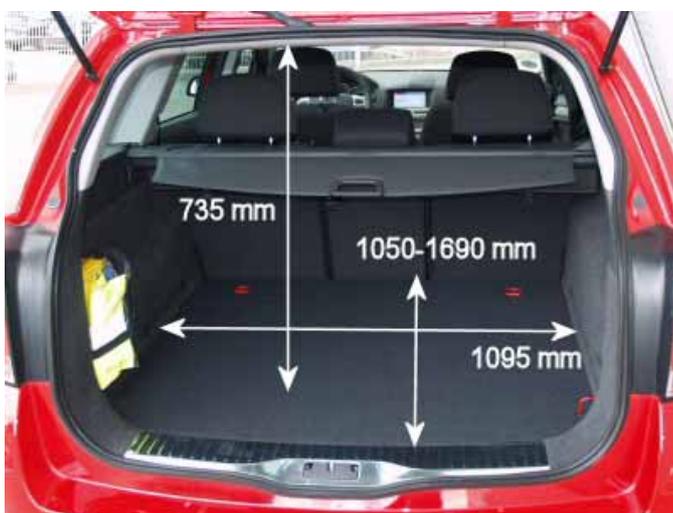
Die Bequemlichkeit beim Ein- und Aussteigen ist durchschnittlich. Der Zustieg wird durch den tiefen und weit innen liegenden Sitz etwas erschwert. Die Türbremsen halten die Türen befriedigend offen.

- + 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 zwicken.

Kofferraum-Volumen*

Note: 1,0

- + Für die Fahrzeugklasse ist der Kofferraum sehr groß (450 l). Durch Vorklappen der Rücksitzlehnen lässt er sich bis auf 800 l vergrößern (gemessen bis zur Fenster-Unterkante). Auch sperrige Dinge können gut untergebracht werden, da die Heckscheibe weitgehend senkrecht steht.



Mit 450 l Kofferraumvolumen übertrifft der Astra Caravan selbst Fahrzeuge der oberen Mittelklasse, wie z.B. den BMW 5er touring.

Kofferraum-Zugänglichkeit

Note: 1,0

- + Der Kofferraum ist sehr gut zugänglich: Die große Heckklappe öffnet weit und der Ladeboden ist angenehm niedrig (57 cm) und vollkommen eben, selbst wenn die Rückbank vorgeklappt ist. Es stört beim Ausladen keine innere Bordwand.
- Beim Schließen der Kofferraumklappe ist die Griffmulde in der Heckklappenverkleidung weniger hilfreich, da man leicht herausrutscht. Die Beleuchtung des Gepäckabteils ist recht spärlich geraten.

Kofferraum-Variabilität

Note: 2,6

- + Die klappbare Rücksitzbank ist im Verhältnis 60:40 geteilt, gegen Aufpreis auch im Verhältnis 40:20:40, dann lassen sich bei vorgeklapptem Mittelteil Skier unterbringen (Testwagen inklusive dieser Option). Serienmäßig sind "FlexOrganizer"-Schienen mit vier Befestigungshaken vorhanden. Ein Gepäcknetz am Boden und ein praktisches Hundegitter sind als Extras zu haben; ebenso ein in zwei Positionen einhängbares Trennnetz, eine Kühlbox und eine klappbare Beifahrerlehne (nicht im Testwagen).
- Die Rücksitze lassen sich nur vorklappen, wenn die Vordersitze vorher vorgeschoben und die Kopfstützen abgezogen wurden, für die es dann keine Halter gibt. Das Abdeckrollo ragt geöffnet weit in den Kofferraumbereich und stört. Serienmäßig gibt es keine Ablagen für kleine Utensilien.

Innenraum

Note 2,5

Bedienung

Note: 1,9

- + Der Astra lässt sich leicht bedienen, man muss sich aber an die Lenksäulenhebel gewöhnen, die keine Rastungen haben. Praktischer Nebeneffekt dieses Systems: Der eingeschaltete Wischer bewegt sich beim Abstellen des Motors automatisch in Ruheposition und schaltet dann aus. Der Blinker arbeitet beim Antippen drei mal. Das Lenkrad kann in Höhe und Reichweite optimal eingestellt werden. Mit dem als Extra erhältlichen "Open&Start"-System entfällt der Zündschlüssel; zum Starten dient ein Start-/Stopp-Knopf. Alle Fenster sind elektrisch zu betätigen, vorne mit Auf- und Abwärtsautomatik. Einen Tempomat gibt es serienmäßig für alle Motorisierungen. Außenlicht und Wischer aktivieren sich automatisch und ein Bordcomputer informiert u.a. über Kraftstoffverbrauch und Reichweite, auch eine Außentemperaturanzeige ist vorhanden - alles gegen Aufpreis. Die großen Rundinstrumente sind klar gezeichnet und sehr gut abzulesen. Vorn und hinten befinden sich



Sowohl die Funktionalität des Fahrerplatzes als auch die Verarbeitungsqualität des Innenraums machen einen guten Eindruck.

Leseleuchten und genügend Ablagen. Ein Navigationssystem mit großem Farbdisplay gibt es gegen Aufpreis.

- Die Bedienknöpfe sind zum Teil so klein und so ungünstig angeordnet, dass man seinen Blick ganz von der Straße abwenden muss, um sie zu finden. In der Mittelkonsole sind die meisten Schalter unübersichtlich: sie sitzen weit unten und haben winzige Symbole. Besonders störend ist dies bei so wichtigen Schaltern für Heizung, beheizbare Heckscheibe und Umluft; auch verwechselt man ständig die vielen Drehräder. Die kleine Schaltwippe am Blinkerhebel für die Tempomatbedienung ist unzureichend. Die Ablage im Mittelunnel ist unpraktisch, weil kleine Gegenstände beim Handbremshebel ins Innere fallen können. Fahrer und Beifahrer müssen sich zum Schließen voll geöffneter Türen weit aus dem Auto lehnen, weil die Griffe dann zu weit entfernt liegen.

Raumangebot vorne*

Note: 2,3

- + Der Fahrersitz lässt sich für Personen bis über 1,90 m Größe zurückschieben. Die Kopffreiheit ist auch für noch größere Insassen groß genug. An der Innenbreite gibt es nichts auszusetzen. Das subjektive Raumgefühl ist angenehm.

Raumangebot hinten*

Note: 3,4

Die Rückbank bietet zwei vollwertige Sitzplätze und einen schmalen Sitz in der Mitte. Die Kniefreiheit reicht für Mitfahrer bis 1,80 m Größe (Vordersitze für 1,85 m große Personen eingestellt). Durch das tiefe Sitzen ist die Kopffreiheit enorm. Die innenbreite kann nur zufriedenstellen, ebenso das subjektive Raumgefühl aufgrund der recht hohen Fensterunterkanten.



Die hintere Sitzreihe bietet auf den äußeren Sitzplätzen ausreichend Platz. Der mittlere Sitzplatz dagegen ist zu schmal und unbequem.

Komfort

Note 2,4

Federung

Note: 2,4

- + Das Fahrwerk mit serienmäßigem ESP-Plus wird auf Wunsch mit einer automatischen Niveauregulierung, einem Berganfahr-Assistenten und einem Anhänger-Stabilitätsprogramm kombiniert. Federung und Dämpfung sind ausgewogen abgestimmt, tendieren in Richtung straff - trotzdem kommt der Komfort nicht zu kurz. Die Straßenunebenheiten werden meist gut geschluckt und der Wagen liegt angenehm ruhig auf der Straße, selbst wenn das Tempo sehr hoch ist. Nur bei kurzen Bodenwellen neigt das Fahrwerk gelegentlich zum Trampeln, auch Einzelhindernisse könnten besser geschluckt werden. Seitenneigung in schnellen Kurven sowie

Nickbewegungen beim Bremsen und Beschleunigen halten sich in angenehmen Grenzen.

Sitze

Note: 2,3

- + Die Vordersitze sind straff gepolstert und bieten gute Körperunterstützung; Fahrer und Beifahrer verfügen zudem über eine einstellbare Lordosenstütze. Die ausgeprägten Sitzwangen sorgen für guten Halt in Kurven. Der Fahrersitz ist höhen- und neigungseinstellbar. Gegen Aufpreis hat auch der Beifahrersitz diese Einstellmöglichkeiten.
- Die Lordosenstützen sind umständlich mit einem kleinen, ungünstig platzierten, schwergängigen Drehrädchen einstellbar. Hinten ist es weniger bequem, denn die Mitfahrer kauern mit nach oben ragenden Knien auf der zu niedrigen Sitzfläche. Der schmale Sitzplatz in der Mitte ist noch unbequemer und eigentlich nur ein Notsitz.

Innengeräusch

Note: 2,4

- + Die Messwerte bescheinigen dem Astra bis Autobahnrichtgeschwindigkeit ein gutes bis befriedigendes Geräuschniveau im Innenraum.
- Es sind aber auch schon deutliche Windgeräusche zu hören, die bei zunehmender Geschwindigkeit erheblich ansteigen. Auch der Motor wird lauter und stört durch sein dröhnen.

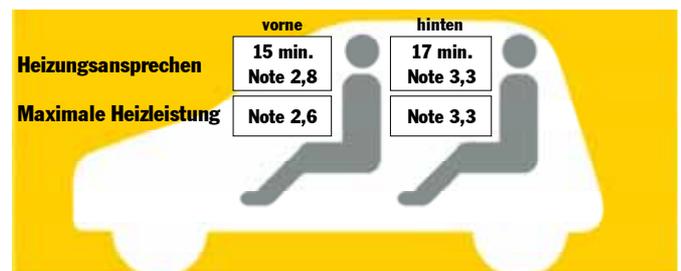
Heizung, Lüftung

Note: 2,5

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

Die Heizung spricht vorne zufriedenstellend an und zeigt eine befriedigende Heizwirkung. Hinten sind Ansprechen und Wirkung etwas schlechter.

- + Eine Klimaanlage gibt es serienmäßig, die Klimaautomatik kostet Aufpreis. Beide Systeme kühlen bei hohen Außentemperaturen zuverlässig den Innenraum auf angenehme Temperaturen herunter. Ein Pollenfilter ist ebenfalls Serie. Gegen Aufpreis ist die Zusatzheizung "Quickheat" erhältlich, die im Rücksitzabteil schneller für angenehme Temperaturen sorgt.



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

Motor/Antrieb

Note 2,8

Fahrleistungen*

Note: 2,8

Dass sich der 1,6-Liter-Saugbenzinmotor nicht mit besonderer Durchzugskraft in Szene setzen kann, war zu erwarten. Dennoch schlägt sich der Motor nicht schlecht, vor allem wenn man die Gänge ausdreht. So erreicht er gute Beschleunigungswerte beim Überholvorgang. Das Ergebnis bei der Elastizität ist nur zufriedenstellend.

Laufkultur

Note: 3,0

Das Vibrationsverhalten kann nur zufriedenstellen, zwischen 2.700 und 3.000 U/min. zeigt der Vierzylinder-Benziner deutliche Unruhe in den Pedalen, was umso störender ist, da es bei etwa 90-100 km/h im fünften Gang auftritt - eine häufige Fahrsituation. Ober-

halb von 5.000 U/min. zeigen sich auch wieder vermehrt Vibrationen, hinzu kommt noch nerviges Dröhnen.

Schaltung

Note: 3,3

Das Fünfgang-Getriebe lässt sich prinzipiell nicht schwer schalten, allerdings hakt oft der erste Gang, so dass man ihn nicht einlegen kann, egal ob das Auto noch rollt oder schon steht. Wenn das Auto nicht absolut still steht, kracht es im Getriebe beim Einlegen des Rückwärtsganges.

Getriebeabstufung

Note: 2,0

- + Die Abstufungen des Fünfgang-Getriebes passen gut zur Leistungscharakteristik des Motors, auch auf der Autobahn ist das Drehzahlniveau nicht zu hoch. Ein sechster Gang würde wenig bringen, da der Motor für eine länger übersetzte Gangstufe nicht genug Durchzugskraft aufbringen kann.

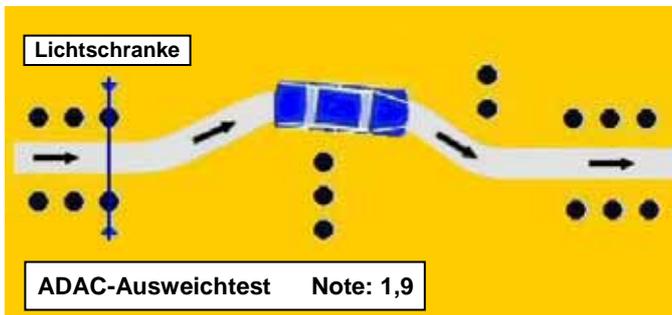
Fahreigenschaften

Note 1,7

Fahrstabilität

Note: 1,5

- + Das sichere Fahrwerk mit gut abgestimmten ESP plus unterstützt den Fahrer in kritischen Situationen. Die Richtungsstabilität ist gut, der Fahrer hat ein sicheres Gefühl. In Grenzsituationen, wie beim ADAC-Ausweichtest, fährt der Opel in jeder Phase stabil, folgt willig den Lenkbefehlen. Nur beim Gegenlenken schiebt es leicht geradeaus, was aber mit dem spürbar progressiven und effizienten ESP wieder korrigiert wird. Wenn der Untergrund weniger griffig ist, greift schnell und zuverlässig die elektronisch gesteuerte Traktionskontrolle ein. Ein Kontrollsystem informiert den Fahrer bei Reifendruckverlust (gegen Aufpreis).



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. Bei plötzlichem Gaswegnehmen in der Kurve verändert sich das Eigenlenkverhalten nur wenig. Das ESPplus wirkt Schleuderbewegungen bereits im Ansatz entgegen, wenn das Tempo nicht viel zu hoch ist.

Lenkung*

Note: 2,5

- + Die Lenkung spricht selbst bei hohem Tempo schnell an. Sie ist weitgehend zielgenau und vermittelt passablen Kontakt zur Fahrbahn. Der Kraftaufwand am Lenkrad ist beim Rangieren sehr gering.
- Wegen des großen Wendekreises (11,9 m) muss in engen Kehren oder beim Wenden häufiger rangiert werden als bei vergleichbaren Autos in dieser Klasse.

Bremse

Note: 1,7

- + Mit nur 37,5 m ist der Bremsweg bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand recht kurz (Mittelwert aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Serienreifen). Die Bremse spricht spontan an und ist fein dosierbar. Auch bei stärkerer Beanspruchung lässt sich nicht nach und zeigt sich standhaft.

Sicherheit

Note 2,3

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Note: 2,5

- + 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 erhalten, als dies herkömmliche ESP-Systeme können. So ausgestattet bietet der Wagen ein recht hohes Maß an aktiver Sicherheit. Gegen Aufpreis sind zusätzlich Xenonscheinwerfer mit adaptivem Kurven- und Abbiegelicht erhältlich.



Passive Sicherheit - Insassen

Note: 1,9

- + 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 für Personen bis ca. 1,90 und hinten 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 Crashtest nach EuroNCAP werden nur 4 von max. 5 Sternen erreicht, da bei dieser Modellvariante auf die Installation von Gurtwarnern verzichtet wurde.

Kindersicherheit

Note: 1,9

- + Die Rückbank ist zur Befestigung von Kindersitzen mit den Gurten gut geeignet. Auf den Außenplätzen können auch Isofix-Sitze befestigt werden. Allerdings sind am Fahrzeug die Bügel dafür wenig günstig angebracht, was das Einrasten und Festziehen der Kindersitze schwierig macht. Auf dem Beifahrersitz sind nur Opel-Kindersitze mit Transponder erlaubt.
- Handelsübliche Kindersitze sind auf dem Beifahrersitz nicht erlaubt, weil sich der Frontairbag nicht abschalten lässt.

Fußgängerschutz

Note: 4,0

- Beim simulierten Fußgängerunfall (EuroNCAP) schneidet der Wagen mit einem von vier Sternen schwach ab. Lediglich 3 von max. 36 Punkten werden erreicht. Nur zwei kleine Bereiche auf der Motorhaube gewährleisten brauchbaren Schutz beim Fußgängeranprall. Alle anderen Frontbereiche sind für ein modernes Automodell aber erschreckend aggressiv gestaltet.

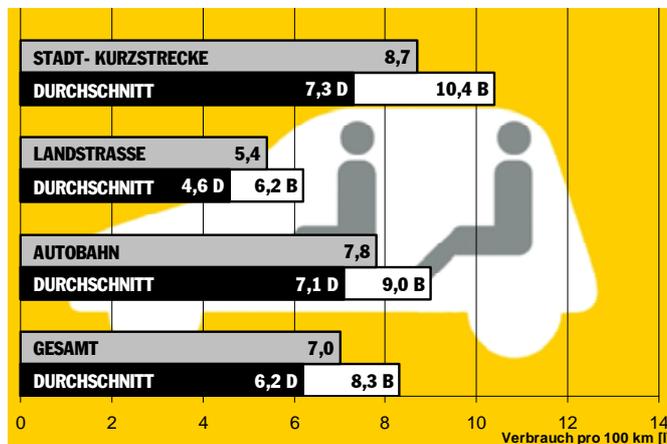
Verbrauch/Umwelt

Note 2,0

Verbrauch*

Note: 3,1

Beim Kraftstoffkonsum liegt der Astra Caravan 1.6 im Mittelfeld seiner Klasse. Durchschnittlich verbraucht er 7,0 l Super pro 100 km. Innerorts sind es 8,7 l, außerorts 5,4 l und auf der Autobahn 7,8 l alle 100 km. In der Praxis lassen sich diese Werte durchaus erreichen, schnelle Autobahnfahrten werden aber mit Verbräuchen über 10 l/100 km bestraft.



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

Abgas

Note: 0,9

- + Die Schadstoffanteile im Abgas sind erfreulich gering, Opel hat hier eine gute Abstimmung gefunden.

Wirtschaftlichkeit*

Note 2,9

Betriebskosten

Note: 3,2

Die Kosten für den Betrieb setzen sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff zusammen. Da der Spritkonsum nicht gerade niedrig ist, erreicht der Astra Caravan hier nur eine zufriedenstellende Bewertung.

Werkstatt- und Reifenkosten

Note: 3,6

Der Astra muss alle 30.000 km oder alle 12 Monate zum Service in die Werkstatt. Der 1,6 Liter Benziner besitzt einen Zahnriemen, der spätestens nach 150.000 km gewechselt werden muss.

- + Opel verbaut nach eigenen Angaben langlebige Verschleißteile

und gewährt zudem eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.

- Der jährliche Service bedeutet auch für den Normal- und Wenigfahrer häufigere Werkstattaufenthalte.

Wertstabilität

Note: 3,7

Um die Wertstabilität ist es beim Astra nicht so gut bestellt. Das liegt zum einen am nach wie vor nicht optimalen Image und zum anderen am erwarteten Modellwechsel innerhalb des vierjährigen Berechnungszeitraums. Hinzu kommt, dass viele Leasing-Rückläufer die Preise am Gebrauchtwagenmarkt drücken.

Kosten für Neuanschaffung

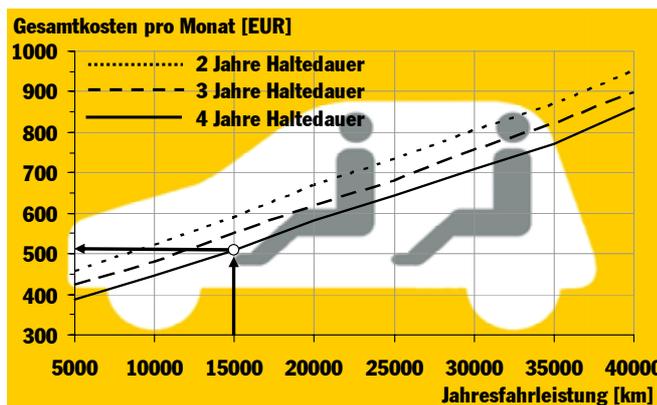
Note: 3,5

Über 20.000 Euro für das getestete Modell sind nicht gerade ein Schnäppchen, auch wenn die Ausstattung die heute eigentlich obligatorischen Komfort-Features umfasst: Klimaanlage, Fensterheber vorn, ZV mit Fernbedienung, das CD-Radio und sogar der Tempomat sind schon dabei.

Fixkosten

Note: 1,3

- + Bei den festen Kosten kann der Astra Caravan 1.6 wieder Punkten. Die Aufwendungen für die Versicherung (Haftpflicht und Teil- oder Vollkasko) sind relativ niedrig. Zudem verlangt der Staat nicht allzuviel KFZ-Steuer. Dies macht das getestete Modell vor allem auch für "Wenigfahrer" interessant.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Autokosten (Beispiel: 508 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

Weitere Motorvarianten

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	1.4	1.8	1.6 Turbo	1.3 CDTI	1.9 CDTI	1.7 CDTI	1.7 CDTI	1.9 CDTI
Aufbau/Türen	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1364	4/1796	4/1598	4/1248	4/1910	4/1686	4/1686	4/1910
Leistung [kW(PS)]	66(90)	103(140)	132(180)	66(90)	74(100)	81(110)	92(125)	110(150)
Max.Drehmoment [Nm]bei U/min	125/4000	175/3800	230/1980	200/1750	260/1750	260/2300	280/2300	320/2000
0-100 km/h[s]	14,1	10,5	8,5	14,1	12,5	12,0	10,7	9,2
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	178	207	221	172	180	185	195	207
Verbrauch pro 100 km [l]	6,6S	7,9S	8,0SP	5,2D	6,4D	5,8D	6,0D	6,4D
Versicherungsklassen KH/VK/TK	14/14/15	14/15/15	14/16/23	16/16/18	16/15/18	16/15/18	16/15/18	16/17/20
Steuer pro Jahr [Euro]	94	121	108	200	308	262	262	308
Monatliche Gesamt-Kosten [Euro]	466	527	613	467	508	485	515	545
Grundpreis [Euro]	18.060	20.430	24.835	20.550	21.340	21.640	23.895	24.680

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-Haftpfl.
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	85 kW (115 PS)
bei	6000 U/min
Maximales Drehmoment	155 Nm
bei	4000 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	5-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	205/55R16H
Reifengröße (Testwagen)	205/55R16 H
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,45 m/11,9 m
Höchstgeschwindigkeit	191 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	12,0 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2.+3. Gang)	7,3 s
Bremsweg aus 100 km/h	37,5 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	7,0 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	8,7/5,4/7,8 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe/Test	158 g/km/ 162 g/km
Innengeräusch 130 km/h	69 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4515 mm/1753 mm/1500 mm
Leergewicht/Zuladung	1320 kg/540 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	450 l/800 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	660 kg/1100 kg
Dachlast	100 kg
Tankinhalt	52 l
Reichweite	740 km
Allgemeine Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte *kursiv*

Kosten

Monatliche Betriebskosten	150 Euro
Monatliche Werkstattkosten	52 Euro
Monatliche Fixkosten	61 Euro
Monatlicher Wertverlust	245 Euro
Monatliche Gesamtkosten	508 Euro
(vierjährige Haltung, 15000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	14/14/15
Grundpreis	20.695 Euro

Ausstattung

Technik

elektronische Dämpferkontrolle	635 Euro
Automatikgetriebe	770 Euro
Bremsassistent	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Parkhilfe, elektronisch	365 Euro°
Reifendruckkontrolle	nicht erhältlich
Reserverad, vollwertig	50 Euro
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	275 Euro°
Xenonlicht (inkl. Kurvenlicht)	1180 Euro°

Innen

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Audioanlage (mit CD-Player)	Serie
Fahrsitz, höhen-/neigungseinstellbar	Serie/nicht erhältlich
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie/375 Euro°
Isofix-Kindersicherungssystem	Serie
Klimaanlage/-automatik	Serie/405 Euro
Lenkrad, höhen-/längseinstellbar	Serie
Navigationssystem	ab 985 Euro°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar (geteilt)	Serie
Sitzbezüge, Leder	nicht erhältlich
Skisack/Durchladelupe (Rückbank dreigeteilt)	185 Euro°

Außen

Außenspiegel, elektrisch anklappbar	145 Euro
Außenspiegel, elektrisch einstell-/beheizbar	Serie
Lackierung Metallic	475 Euro
Nebelscheinwerfer	175 Euro°
Panorama-Glasdach (elektrisch zu öffnen)	975 Euro

°im Testwagen vorhanden

Testzeugnis

Technik/Umwelt(Testergebnis)2,3

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

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 Juli 2008