

## Opel Astra 1.7 CDTI Innovation (DPF)

Fünftürige Schräghecklimousine der unteren Mittelklasse (92 kW / 125 PS)

### ADAC Testergebnis

**Note 2,2**

Der Astra hat die Kinderkrankheiten hinter sich und erfreut seine Eigentümer seit 2006 mit hoher Zuverlässigkeit. Jubeln kann man auch bei der Ausstattung, denn alles Wichtige ist serienmäßig an Bord, so wie die Klimaautomatik, das hochwertige CD-Radio und sogar die Bi-Xenonscheinwerfer. Was die Umweltfreundlichkeit angeht, steht der Astra ebenfalls gut da. Alle Dieselmotoren sind serienmäßig mit einem Partikelfilter ausgestattet, so auch der hier getestete mit 1,7 Liter Hubraum. Schon vom Start weg zieht der Opel kräftig los, meist ist das Drehzahlniveau niedrig, selten sind hohe Drehzahlen erforderlich. Trotzdem ist der Verbrauch "nur" durchschnittlich, da kann auch das eher lang übersetzte, gut zur Motorcharakteristik passend abgestimmte Sechsgang-Getriebe nicht helfen. Automatik gibt's mit dem 120 PS 1,9 Liter Motor. Beim Insassenschutz nach EuroNCAP erhält der Astra Bestnoten, nicht aber bei der Kompatibilität mit Fußgängern, hier langt es nur zu einem von vier möglichen Sternen. Unfallverhindernd zeigen sich die Fahreigenschaften, die sehr sicher sind, auch Dank der vielen elektronischen Hilfen. Fazit: Sicher und zuverlässig, jedoch mit knapp 24.000 Euro kein Schnäppchen. **Karosserievarianten:** Kombi, Coupé und Cabrio. **Konkurrenten:** Audi A3, BMW 1er, Citroen C4, Fiat Bravo, Ford Focus, Mazda 3, Peugeot 807, Renault Mégane, Toyota Auris, VW Golf.

- + vorn viel Platz
- + ausgewogenes Fahrwerk
- + gute Vordersitze
- + sichere Straßenlage ESP
- + kräftige Bremsen
- + Partikelfilter Serie
- + günstig im Unterhalt
- + großes Werkstattnetz
- Mittelkonsole unübersichtlich
- Rücksitzbank zu tief
- wenig Fußgängerschutz



### Karosserie/Kofferraum

**Note 2,7**

#### Verarbeitung

**Note: 2,3**

- + Seit dem Facelift Anfang 2007 macht die Karosserie des Opel Astra einen gut verarbeiteten Eindruck mit veredelter Optik, außerdem wurde das Angebot an Ausstattung vergrößert. Im Interieur setzt sich der solide Eindruck fort, dafür sorgen die sauber verarbeiteten Sitze und die hochwertigen, passgenauen Kunststoffe, die sich angenehm anfühlen. Armaturenbrett und Türverkleidungen sind optisch durch silberne Dekorblenden aufgelockert. Ein nettes Detail: in der Tankklappe befindet sich eine Vorrichtung, mit der man die Reifenprofiltiefe prüfen und die Ventilkappen leichter öffnen kann.
- Die Stoßleisten seitlich der Karosserie sind zu tief um wirklich zu schützen. Bei einer Reifenpanne steht nur ein Reparaturset zur Verfügung, das oft schwierig zu handhaben ist. Um es zu erreichen, muss der Kofferraum ausgeräumt werden. Die Türausschnitte sind nach außen nicht abgedichtet und verschmutzen schnell.

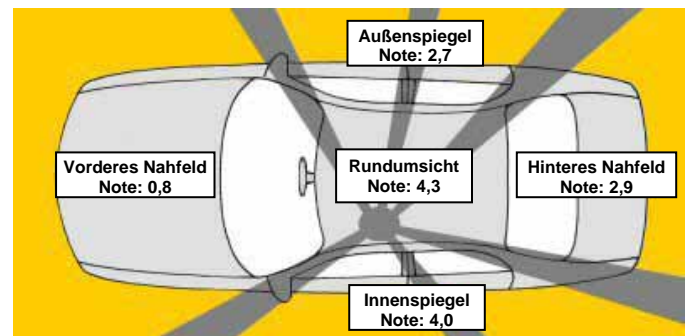
#### Sicht

**Note: 2,7**

- 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, der Innenspiegel blendet selbsttätig ab. Bi-Xenonscheinwerfer inklusive mitlenkenden AFL-Scheinwerfern sind serienmäßig an Bord. Die akustische

Einparkhilfe gibt es wahlweise für hinten und für vorn und hinten. Nachteil der vorderen Einparkhilfe: sie piepst auch wenn man sich vom Objekt entfernt, was nicht nur stört, sondern den Fahrer auch verunsichert.

- Die Sicht nach schräg hinten behindern breite Pfosten und Kopfstützen, die sich nicht versenken lassen.



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: 3,1**

Vorn ist der Zustieg passabel, der Schweller, den es zu überwinden gilt ist jedoch breit. Auch kann man sich oben am niedrigen Türrahmen den Kopf stoßen. Hinten sind die Türen breit, wegen der tiefen Sitzbank muss man sich aber beim Einsteigen weit nach unten fallen lassen.

- + Ent- und verriegelt werden die Türen mit einer Fernbedienung, mit ihr lassen sich auch die Fenster öffnen und schließen. 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 rückwärtigen, hinter den Außengriffen weit ausladenden Türen steht man sich quasi selbst im Weg.

## Kofferraum-Volumen\*

**Note: 2,7**

Mit 335 l ist der Kofferraum durchschnittlich groß. Bei vor geklappten 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: 2,3**

Die Bordwand ist gegenüber dem Kofferraumboden ziemlich hoch, was das Beladen von schwerem Gepäck erschwert. Ungünstig ist zudem, dass die Kofferraumöffnung nach unten hin schmaler wird.

- + 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 vor geklappten Rücksitzlehnen stört eine Bodenstufe. Die Beleuchtung ist schwach.

## Kofferraum-Variabilität

**Note: 2,8**

- + 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 vor geklapptem 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 kaum mehr möglich, 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. Die großen Rundinstrumente

sind klar gezeichnet und sehr gut abzulesen. Der Bordcomputer informiert u. a. über Benzinverbrauch und Reichweite, auch eine Außentemperaturanzeige ist vorhanden. Vorn und hinten befinden sich Leseleuchten. Die Fensterheber sind elektrisch zu betätigen, allesamt mit Antippfunktion. Navigationssysteme mit monochromem oder farbigem Display 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 Einstellen der Lordosenstütze muss man sich den Arm nach hinten verrenken. Fahrer und Beifahrer müssen sich zum Schließen der Türen weit aus dem Auto lehnen, weil die Griffe zu weit entfernt liegen. Die Fensterheber funktionieren nur mit Zündung. Es gibt zu wenig sinnvolle Ablagen, auch keine Halter für große Wasserflaschen.



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 2,6**

### Federung

**Note: 2,1**

- + Die Abstimmung der Federung und Dämpfung ist ein gelungener Kompromiss aus nicht zu straff und nicht zu weich. Meist werden die Straßenunebenheiten gut geschluckt, liegt der Wagen angenehm ruhig auf der Straße. Nur bei hohem Tempo federt die Karosserie manchmal etwas weit aus. Gegen Aufpreis gibt es das aufwändige adaptive IDSPPlus-Fahrwerk mit elektronischer Dämpferkontrolle. Mit ihm kann der Fahrer zwischen straffer und sehr straffer (unkomfortabler) Dämpfercharakteristik wählen. Im sehr straffen Modus sprechen auch Lenkung und Gaspedal schneller an. Eine weitere Option ist das härter abgestimmte IDS Sportfahrwerk.

### Sitze

**Note: 2,2**

- + Fahrer- und Beifahrersitz sind straff gepolstert, bieten hohen Komfort und doch feste Unterstützung für den Körper (nur Langbeinige wünschen sich mehr Sitztiefe). Die erhöhten Sitzwangen sorgen für ordentlichen Halt in Kurven. Beide Sitze lassen sich in der Höhe einstellen und haben eine einstellbare Einwege-Lordosenstütze. Auch die Rückbank ist gut gepolstert, hat eine angenehme, ausreichend hohe Lehne.
- Auf der Rückbank sitzen ausgewachsene Personen weniger bequem: Die Sitzfläche ist nicht nur zu weit unten, sondern auch zu wenig nach hinten geneigt. So ist kaum Oberschenkelauflage vorhanden und die Mitfahrer kauern mit steil nach oben ragenden

Knie auf ihrem Sitz. Der schmale Sitzplatz in der Mitte ist nur dünnen, gelenkigen Personen auf kurzen Strecken zuzumuten.

### Innengeräusch

**Note: 2,7**

Nur nach dem Kaltstart und in der Warmlaufphase ist das Nageln des Motors deutlicher zu hören, mit zunehmender Erwärmung hört man weniger vom Dieselmotor. Bei höherem Tempo dominieren die Windgeräusche, die dann nicht unerheblich sind.

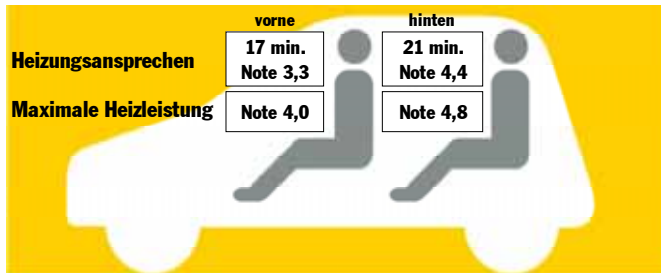
### Heizung, Lüftung

**Note: 3,5**

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

Die Heizung ist besonders auf den hinteren Plätzen schwach, nur auf den vorderen Plätzen kann sie nach akzeptabler Zeit für genügend Warmluft sorgen. Die Luftmenge oben/unten lässt sich nur grob regeln. Es gibt keine getrennte Temperaturregelung für rechts und links.

- + Die Klimaautomatik ist serienmäßig, auch ein Pollenfilter ist vorhanden, der hauptsächlich Allergiker freuen dürfte.



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

## Motor/Antrieb

**Note 1,6**

### Fahrleistungen\*

**Note: 1,6**

- + Der kräftige 1,7 I-Dieselmotor ist durchzugsstark. Bereits bei relativ niedrigen Drehzahlen ist er in der Lage, für bemerkenswerte Beschleunigungswerte zu sorgen. So sind hohe Autobahnschnitte bei relativ niedrigem Drehzahlniveau des Motors möglich.

### Laufkultur

**Note: 2,0**

- + Der Motor läuft bei jeder Drehzahl recht vibrationsarm und kultiviert.

### Schaltung

**Note: 2,0**

- + Die präzise geführten Vorwärtsgänge lassen sich leicht schalten.

### Getriebeabstufung

**Note: 1,0**

- + Die Abstufungen des Sechsgang-Getriebes passen sehr gut zur Leistungscharakteristik des Motors. Die Anschlüsse passen, immer steht die passende Übersetzung zur Verfügung. Trotzdem ist selbst bei hohem Tempo das Drehzahlniveau des Motors moderat.

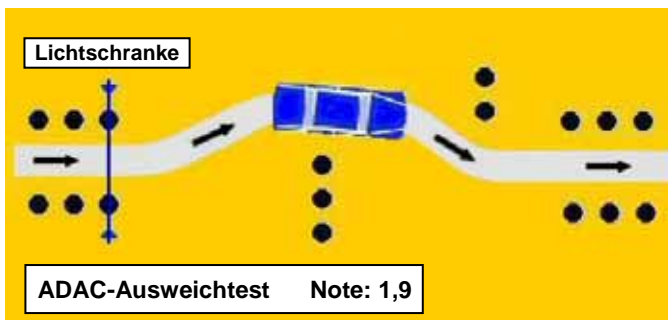
## Fahreigenschaften

**Note 1,9**

### Fahrstabilität

**Note: 1,9**

- + Der neue Astra fährt richtungsstabil, Seitenwind und Spurrillen beeindrucken wenig, der Fahrer hat ein sicheres Gefühl. Auf weni-



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.

ger griffigem Untergrund sorgt die elektronisch gesteuerte Traktionskontrolle für besseren Vortrieb. Beim ADAC-Ausweichtest verhält sich der Astra gutmütig und sicher, fährt weitgehend neutral durch den Parcours, ohne Anstalten zum Ausbrechen mit dem Heck zu machen. Der Schleuderschutz ESP plus arbeitet zuverlässig und situationsangepasst.

### Kurvenverhalten

**Note: 1,7**

- + In Kurven untersteuert der Wagen leicht - ein Verhalten, das weniger geübten Fahrern entgegen kommt. Das ESP plus greift auch hier stabilisierend ein, hilft, nicht von der Straße abzukommen, wenn das Tempo zu hoch ist.

### Lenkung\*

**Note: 2,2**

- + Die Lenkung spricht selbst bei sehr hohem Tempo spontan und doch gleichmäßig an, ohne nervös zu wirken. Sie ist recht zielgenau und vermittelt dem Fahrer guten Kontakt zur Fahrbahn. Die leichtgängige, nicht zu indirekte Auslegung sorgt für Handlichkeit.

### Bremse

**Note: 2,0**

- + Die Bremse spricht spontan an und lässt sich fein dosieren. Bei Vollbremsungen aus 100 km/h steht der Astra bereits nach 38,5 m (Durchschnittswert aus 10 Messungen, halbe Zuladung, Serienreifen).

## Sicherheit

**Note 2,1**

### Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

**Note: 2,4**

- + 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. Zusätzlich sind Bi-Xenonscheinwerfer mit adaptivem Kurvenlicht an Bord.

### Passive Sicherheit - Insassen

**Note: 1,3**

- + Der Opel Astra erhält beim Insassenschutz insgesamt gute 34 Punkte und somit 5 Sterne beim EuroNCAP-Crash (Frontalcrash: 14, Seitencrash/Pfahlaufprall: 18 und Gurtwarner für Fahrer/Beifahrer: 2). Der Wagen ist mit einstufigen Frontairbags mit Fangbändern sowie einstufigen Gurtstraffern und Gurtkraftbegrenzern ausgestattet. Diese Kombination kann zusammen mit der stabilen Fahrgastzelle das Verletzungsrisiko der Insassen gering halten, allerdings waren die Brustbelastungen des Fahrers leicht erhöht. Brems- und Kupplungspedal sind so gestaltet, dass sie bei starken Kollisionen wegklappen, um das Verletzungsrisiko der Füße zu minimieren. Auch sonst bleibt die Fahrgastzelle nahezu unbeschädigt, wodurch der Überlebensraum kaum angegriffen wird. Es werden 14 von max. 16 Punkten erreicht. Beim Seitencrash leisten der im Sitz montierte Becken-, Bauch- und Brustairbag sowie der Vorhang-Airbag ganze Arbeit und minimieren das Verletzungsrisiko so erfolgreich, dass die volle Punktzahl erreicht wird. Es wird die höchstmögliche Punktzahl 18 erreicht. Die Kopfstützen sind 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.
- Zum Höherstellen der Kopfstützen muss umständlich ein seitlicher Knopf gedrückt werden. Für die hinteren Plätze fehlen Gurterinnerungen. Das Warndreieck hat keinen Halter.

### Kindersicherheit

**Note: 2,3**

- + In der Kindersicherheit (EuroNCAP) erreicht der Astra vier Sterne von fünf möglichen. Die Tests wurden mit den vom Fahrzeughersteller empfohlenen Kindersitzen für ein 1 1/2 und 3 jähriges Kind durchgeführt: „Opel (Römer) Baby Safe O+“ und „Opel (Römer) Duo plus“. Beide Kinder sind gut geschützt. Die Warnhinweise zu rückwärtsgerichteten Kindersitzen und Beifahrerairbag am Fahrzeug sind unzureichend. Es wurden gute 39 von max. 49 Punkten erzielt. 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. Alle Türfenster haben Einklemmschutz.
- 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**

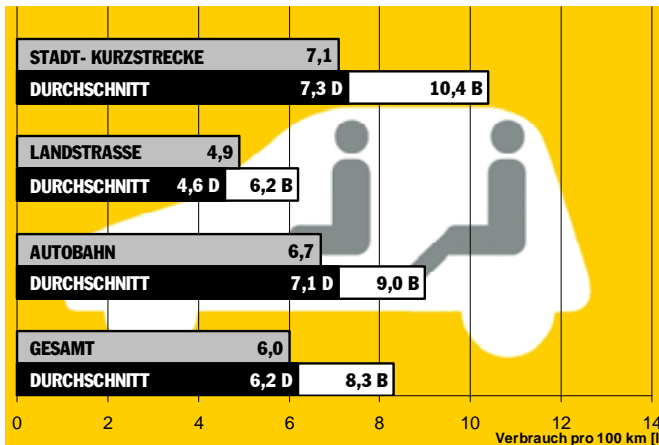
- Beim simulierten Fußgängerunfall (EuroNCAP) schneidet der Wagen mit nur einem von vier Sternen schwach ab. Nur zwei kleine Bereiche auf der Motorhaube gewährleisten brauchbaren Schutz beim Fußgängeranprall. Alle anderen Frontbereiche sind für ein völlig neues Automodell aber erschreckend aggressiv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

**Verbrauch/Umwelt** **Note 2,2**

**Verbrauch\***

**Note: 3,0**

Die Verbräuche sind mit 6,0 l Diesel auf 100 km durchschnittlich. Innerorts sind es 7,1l, außerorts 4,9 l und auf der Autobahn 6,7 l Diesel auf 100 km.



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

**Abgas**

**Note: 1,3**

- + Die Anteile an Schadstoffen im Abgas sind sehr niedrig. Der Dieselmotor verfügt serienmäßig über einen geschlossenen Rußpartikelfilter.

**Wirtschaftlichkeit\*** **Note 3,2**

**Betriebskosten**

**Note: 2,0**

- + Der Astra weist, selbst nur unter Dieseln verglichen, relativ günstige Verbrauchswerte aus. Dies beschert ihm in Verbindung

mit den nicht so teuren Kraftstoffpreisen eine gute Note in den Betriebskosten.

**Werkstatt- / Reifenkosten**

**Note: 3,5**

Der Astra mit dem 1.7 CDTI-Motor muss alle 30.000 km oder alle 12 Monate zum Service in die Werkstatt, der Zahnriemen muss nach 90.000 km ersetzt werden.

- + 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. Zudem gewährt Opel eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.
- Der jährliche Service bedeutet auch für den Normal- und Wenigfahrer häufigere Werkstattaufenthalte.

**Wertstabilität**

**Note: 3,1**

Im Klassenvergleich lässt der Astra nur einen durchschnittlichen bis mäßigen Restwert erwarten.

**Kosten für Anschaffung**

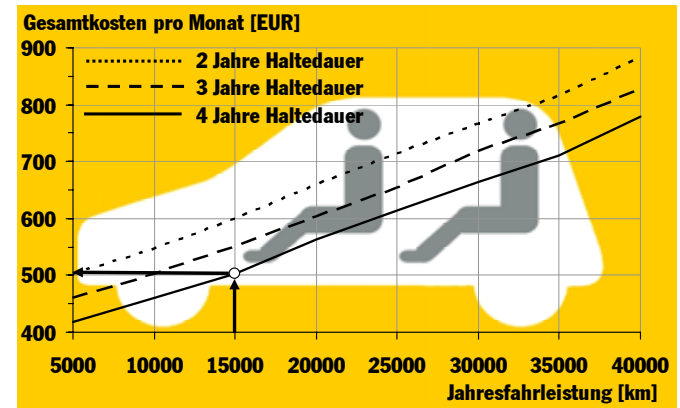
**Note: 4,2**

- Auch die Anschaffungskosten beim Neukauf liegen relativ hoch, dafür ist das Fahrzeug gut ausgestattet.

**Fixkosten**

**Note: 3,3**

Den niedrigeren Betriebskosten stehen beim Diesel höhere fixe Ausgaben für die Steuer gegenüber. Auch bei den Typklasseneinstufungen in der Versicherung leistet sich der Astra keinen Ausrutscher und bleibt deshalb noch auf akzeptablem Niveau.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Autokosten (Beispiel: 503 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	11,5	10,5	8,9	
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	172	180	185	188	195	208	
Verbrauch pro 100 km [l]	5,2D	6,2D	5,6D	7,5D	6,0D	6,1D	
Versicherungsklassen KH/VK/TK	16/15/18	16/16/18	16/16/18	16/16/18	16/16/18	15/18/20	
Steuer pro Jahr[Euro]	200	308	262	308	262	308	
Monatliche Gesamt-Kosten[Euro]	449	488	467	547	495	529	
Grundpreis[Euro]	19.775	20.565	20.865	24.320	22.960	23.745	

Aufbau:			Versicherung:	Kraftstoff:
ST = Stufenheck	KB = Kombi	GE = Geländewagen	KH = KFZ-Haftpfl.	N = Normalbenzin
SR = Schrägheck	KT = Kleintransporter	PK = Pick-Up	VK = Vollkasko	S = Superbenzin
CP = Coupe	TR = Transporter		TK = Teilkasko	SP = SuperPlus
CA = Cabriolet	GR = Großraumlimousine			D = Diesel
RO = Roadster	BU = Bus			

## Daten und Messwerte

4-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro4
Hubraum	1686 ccm
Leistung	92 kW (125 PS)
bei	4000 U/min
Maximales Drehmoment	280 Nm
bei	2300 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	205/55R16H
Reifengröße (Testwagen)	<b>205/55R16H</b>
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	<b>11,35 m/11,45 m</b>
Höchstgeschwindigkeit	195 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	10,5 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2.+3. Gang)	<b>6,2 s</b>
Bremsweg aus 100 km/h	<b>38,5 m</b>
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	<b>6,0 l</b>
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	<b>7,1/4,9/6,7 l</b>
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Herstellerangabe/Test	143 g/km/ <b>155 g/km</b>
Innengeräusch 130 km/h	<b>69 dB(A)</b>
Länge/Breite/Höhe	4249 mm/1753 mm/1460 mm
Leergewicht/Zuladung	<b>1360 kg/515 kg</b>
Kofferraumvolumen normal/geklappt	<b>335 l/675 l</b>
Anhängelast ungebremst/gebremst	680 kg/1400 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	52 l
Reichweite	<b>865 km</b>
Allgemeine Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte *kursiv*

## Kosten

Monatliche Betriebskosten	<b>107 Euro</b>
Monatliche Werkstattkosten	<b>51 Euro</b>
Monatliche Fixkosten	<b>80 Euro</b>
Monatlicher Wertverlust	<b>265 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	<b>503 Euro</b>
(vierjährige Haltung, 15000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	16/16/18
Grundpreis	23.750 Euro

## Ausstattung

### Technik

Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Bremsassistent	Serie
elektronische Dämpferkontrolle	675 Euro
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht	Serie
Parkhilfe, elektronisch (nur hinten)	370 Euro°
Reifendruckkontrolle	nicht erhältlich
Reserverad, vollwertig	60 Euro
Runflat-Reifen	nicht erhältlich
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht	Serie

### Innen

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Audioanlage (mit CD-Player)	Serie
Fahrsitz, höhenstellbar	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie/375 Euro°
Isofix-Kindersicherungssystem	Serie
Klimaautomatik	Serie
Lenkrad, höhen-/längeinstellbar	Serie
Navigationssystem	ab 985 Euro°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar (geteilt)	Serie
Skisack/Durchladelupe	nicht erhältlich

### Außen

Außenspiegel, elektrisch anklappbar	150 Euro
Außenspiegel, elektrisch einstell-/beheizbar	Serie
Panorama-Glasdach (Schiebedach)	975 Euro
Schiebe-Hubdach	nicht erhältlich

°im Testwagen vorhanden

## Testzeugnis

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

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

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 Dezember 2008