



Opel Antara 2.2 CDTI Design Edition (DPF)

Fünftüriges SUV der Mittelklasse
(120 kW / 163 PS)

Der Antara hat schon einige Jahre Bauzeit auf dem Buckel und deshalb spendiert ihm Opel nun ein Facelift. Die Modifikationen halten sich in Grenzen, hauptsächlich die Front wurde etwas aufgehübscht. Wirklich viel neues findet sich nicht; der überarbeitete Motor leistet 163 PS und 350 Nm Drehmoment und bringt den Antara damit flott genug in Fahrt, um auch vor Überholmanövern nicht zurückschrecken zu müssen. Beim Verbrauch kann er keine Glanzpunkte setzen, 8,5 l/100 km sind heutzutage zu viel. Es fehlen eben Spritsparmaßnahmen wie Start-Stopp-Automatik. Dafür kann seine Laufkultur überzeugen. Dem Fahrwerk fehlt noch etwas Feinschliff beim Komfort, so ungehobelt wie beim Bruder Chevrolet Captiva ist es zum Glück nicht. Im Innenraum bietet der Opel die bekannte Größe, für vier Erwachsene samt Gepäck gibt's genug Platz. Das Navi-System steht eigentlich sinnbildlich für das ganze Auto: es ist nicht schlecht, aber technisch schon etliche Jahre alt, was man sieht und bei der Bedienung merkt. Denn die Konkurrenz bietet bei gleichem Preis inzwischen mehr aktuelle Technik. **Karosserievarianten:** keine.

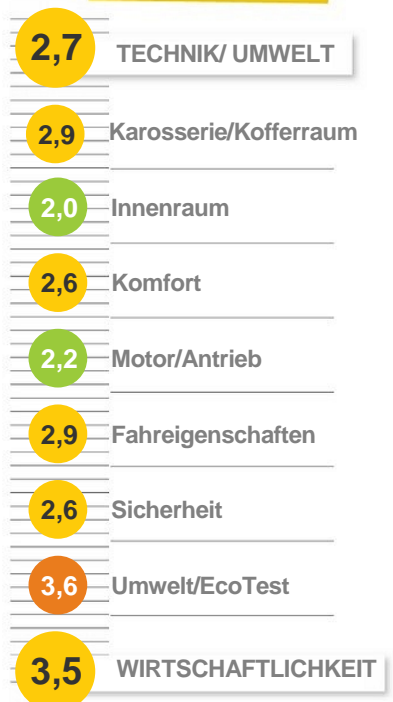
Konkurrenten: u.a. Chevrolet Captiva, Citroen C-Crosser, Peugeot 4007, VW Tiguan.

+ gutes Platzangebot, sicheres Fahrwerk, ausreichend kräftiger und kultivierter Motor

- mäßige Abgas- und Verbrauchswerte, hohe Unterhaltskosten, veraltetes Navi-System



ADAC-URTEIL



Verarbeitung

⊕ Bei Verarbeitung und Finish der Karosserie hinterlässt der Antara ein etwas durchwachsenes Bild. Während Spaltmaße und Lackierung in Ordnung gehen, fallen an manchen Stellen weniger schöne Schweißnähte und -punkte auf. Die Heckschürze ist hinten weitgehend unlackiert und vorne zumindest teilweise, so dass kleine Rempler nicht gleich einen großen optischen Schaden anrichten. Die Radlaufverkleidungen und die untere Seitenleiste aus Kunststoff bieten einen gewissen seitlichen Schutz für das Blech. Der Motorraum ist unten gut verkleidet, sonst findet man am zerklüfteten Unterboden keinerlei aerodynamische Optimierungen. Im Innenraum geht es modern zu, Applikationen und Aluränder sorgen für etwas luxuriöses Ambiente. Verarbeitung und Materialqualität sind gut und das Design ist modern. Die Tankklappe ist in die Zentralverriegelung einbezogen. Die Türausschnitte sind zufriedenstellend nach außen abgedichtet und verschmutzen dadurch weniger; auf den vorderen und hinteren Schwelern bieten Kunststoffauflagen einen guten Schutz gegen Kratzer beim Ein- und Aussteigen. Als maximale Zuladung sind völlig ausreichende 455 kg (inkl. Fahrer) erlaubt. Auf dem Dach dürfen Lasten bis 100 kg befördert werden, die Reling erleichtert das Fixieren von Dachträgern.

⊖ Bei einer Reifenpanne steht lediglich ein Reparatur-Set zur Verfügung, das reicht nur für kleine Beschädigungen. Wagenheber und Radmutterenschlüssel sind nicht vorhanden. Ein Notrad findet sich in der Aufpreisliste.

Sicht

Aufgrund der erhöhten Sitzposition hat der Fahrer eine gute Übersicht über den umliegenden Verkehr. Die Ausmaße der Karosserie muss man aber hauptsächlich abschätzen und ist gerade beim Parken dankbar um die Parksensoren (optional). Gegenstände in Bodennähe können vorne noch einigermaßen nah am Auto erblickt werden, hinter dem Auto bleiben selbst Kinder verborgen. Die Außenspiegel verfügen über eine vernünftige Größe und bieten eine gute Sicht nach hinten; es fehlt aber ein asphärischer Bereich, um den Toten Winkel besser einsehen zu können. Optional gibt es helles Xenonlicht; die Einbauhöhe ist von Vorteil, es fehlt aber Kurvenlicht und Abbiegelicht, beides ist nicht lieferbar.

⊖ Bei der ADAC-Rundumsichtmessung schneidet der Opel Antara schlecht ab, zu viel Sichtfeld nach draußen wird durch die breiten Dachsäulen eingeschränkt, besonders rechts hinten. Hinzu kommen nicht versenkbare Kopfstützen. Entsprechend bescheiden fällt auch die Sicht im Rückspiegel aus.



Breite Dachsäulen und nicht versenkbare Kopfstützen erschweren die Sicht nach schräg hinten.



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.

3,0 Ein-/Ausstieg

Vorne wie hinten kann man recht ordentlich ein- und aussteigen. Von Nachteil sind die hohen Schweller, die Höhe der Sitzfläche geht in Ordnung. Auch die Türausschnitte sind groß genug dimensioniert. Für alle Außensitzenden sind Haltegriffe am Dachhimmel vorhanden. Die Türbremsen funktionieren zufriedenstellend, die Haltekräfte sind ausreichend; allerdings sollten mehr als zwei Rasterungen vorne und hinten vorhanden sein. Die Zentralverriegelung wird über eine Fernbedienung im Schlüssel gesteuert, die Tasten sind klein und kaum auseinander zu halten. Nach dem Aussteigen leuchten die Scheinwerfer noch eine Weile und beleuchten den Weg.

⊖ Man kann sich leicht versehentlich aussperren, weil nur bei offener Fahrertüre eine Verriegelung unterbunden wird.

2,7 Kofferraum-Volumen*

Der Kofferraum fasst normal mäßige 335 l. Unter dem Kofferraumboden stehen weitere ca. 60 l zur Verfügung. Klappt man die Rückbank um, erweitert sich das Ladevolumen auf üppige 830 l (gemessen bis Fensterunterkante). Der Kofferraum kann über einen weiten Bereich bis zum Dach hoch beladen werden, so können im Bedarfsfall auch mal sperrige Gegenstände gut transportiert werden.



Der Opel Antara bietet mit 335 l Volumen den kleinsten Kofferraum gegenüber den direkten Konkurrenten wie z.B. Chevrolet Captiva (450 l) oder VW Tiguan (440 l).

2,6 Kofferraum-Zugänglichkeit

Die Kofferraumklappe lässt sich leicht anheben und schließen. Die Klappe öffnet gut 1,88 m hoch und gibt eine große Ladeöffnung frei. Das Gepäck muss allerdings 82 cm angehoben werden, das ist mühsam. Immerhin ist die Ladekante in einer Ebene mit dem Kofferraumboden, was wiederum vor allem das Ausladen erleichtert. Das Format des Kofferraums ist zweckmäßig, das Ladeabteil gut zugänglich; von Nachteil ist nur die nach hinten ausladende Heckschürze.

2,5 Kofferraum-Variabilität

⊕ Die Rücksitzbank ist asymmetrisch geteilt umklappbar. Der Mechanismus funktioniert einfach, beim umlegen der Lehnen senkt sich die Sitzfläche automatisch mit ab. Kleingepäck kann unter doppeltem Boden oder in den Seitenfächern untergebracht werden, zusätzlich gibt's Verzurrösen und Schienen unten seitlich.

2,0 INNENRAUM

1,8 Bedienung

⊕ Die Bedienung des Antara erfordert eine gewisse Eingewöhnung, weil manche Menüs und dessen Steuerung nicht auf Anhieb erschließbar sind. Das Lenkrad kann in Höhe und Reichweite eingestellt werden und passt somit für Personen ganz unterschiedlicher Größe. Günstig liegen auch die Pedale und der Schalthebel. Die Einstellung der Sitze klappt gut, die Lehnenfixierung wird aber über einen Hebel gelöst, so dass die Lehne bei Unachtsamkeit nach hinten wegklappen kann.

Die Instrumente sind übersichtlich und weisen einen guten Kontrast auf - es fehlt aber eine Kühlmitteltemperaturanzeige. Die Kontrolllampen sind umfangreich, nur aktiviertes Licht wird nicht angezeigt (praktisch bei Fahrlichtautomatik). Der Bordcomputer zeigt neben dem Momentan- und Durchschnittsverbrauch auch die restliche Reichweite an. Die Scheinwerfer werden auf Wunsch von einem Sensor gesteuert, beim Scheibenwischer gibt's nur eine Intervallstufe und zwei Dauerwischgeschwindigkeiten. Nebelscheinwerfer und -schlussleuchte aktiviert man durch zwei Tasten links neben dem Drehlichtschalter. Die Heckscheibenheizung schaltet sich automatisch wieder ab, um nicht unnötig Energie zu verbrauchen. Die Bedieneinheit der Klimatisierung ist zu tief angeordnet, sie braucht eine gewisse Gewöhnung, um die genaue Steuerung zu verstehen. Eine automatische Umluftschaltung ist vorhanden. Die Fensterheber verfügen über eine Antippautomatik (abwärts und aufwärts) sowie über einen zuverlässigen Einklemmschutz, die Außenspiegel kann man ebenfalls elektrisch einstellen – der Schalter für die Spiegeleinstellung ist günstig platziert. Der Blinker verfügt über eine Antipp-Funktion (1x Tippen, 3x Blinken). Ein Berganfahrassistent ist Serie. Das Angebot an Ablagen vorne und hinten ist recht ordentlich, große Flaschen kann man aber nicht verstauen. Das Handschuhfach ist recht groß, aber auch bei ausgeschalteter Zündung beleuchtet.



Die Funktionalität des Fahrerplatzes und die Verarbeitungsqualität im Innenraum sind gut, bieten aber immer noch Raum für Verbesserungen.

⊖ Das Navigationssystem ist sowohl optisch als auch in seiner Bedienung und seinen Funktionen veraltet. Vorn muss man sich zum Schließen voll geöffneter Türen weit hinauslehnen, weil die Griffe dann zu weit weg sind.

1,8 Raumangebot vorne*

⊕ Auf den Vordersitzen finden Personen bis 1,95 m Größe bequem Platz. Die Innenbreite ist für diese Klasse großzügig bemessen. Insgesamt ergibt sich ein angenehmes subjektives Raumgefühl.

2,5 Raumangebot hinten*

⊕ Auf der Rückbank stehen zwei vollwertige Sitzplätze und ein schmaler Notsitz zur Verfügung. Sind die Vordersitze für 1,85 m große Leute eingestellt, können hinten auch über 1,90 m große Personen einwandfrei sitzen. Für drei Erwachsene nebeneinander wird es eng, die Innenbreite fällt für diese Fahrzeugklasse dennoch ordentlich aus. Insgesamt ist das Raumempfinden gut.



Auf den hinteren äußeren Sitzplätzen finden Personen bis 1,90 m Körpergröße ausreichend Platz vor. Der mittlere Sitzplatz dagegen ist zu schmal und nur für kurze Fahrten geeignet.

2,6 KOMFORT

2,5 Federung

Die Abstimmung der Federn und Dämpfer hat Opel recht straff gewählt, ein wenig mehr Komfort würde die Ausgewogenheit noch verbessern. Lange Bodenwellen werden gut absorbiert, kurzweilige Fahrbahn und auch Einzelhindernisse kommen deutlicher zu den Insassen durch. Die Stuckerneigung ist insgesamt gering.

Die Aufbaubewegungen der Karosserie auch bei forcierter Fahrweise halten sich in Grenzen, die Seitenneigung ist für ein SUV gut reduziert. Beladen bietet das Fahrwerk etwas mehr Komfort, kann aber seine straffe Grundabstimmung nicht verbergen.

2,6 Sitze

Die Lehnen der Rückbank sind zwar hoch, haben aber praktisch keine Kontur. Die der Sitzflächen ist auch nicht viel besser. Immerhin können auch Erwachsene recht ordentlich sitzen, man wünscht sich nur etwas mehr Oberschenkelunterstützung auf längeren Fahrten.

⊕ Der Fahrersitz bietet eine Höheneinstellung. Die Lehnen der Sitze sind zufriedenstellend geformt und bieten dem Rücken festen Halt; eine Lendenwirbelstütze gibt es für den Fahrer, aber nur in der Intensität einstellbar. Die Sitzflächen weisen eine angenehme Kontur und eine annehmbare Polsterung auf. Insgesamt wird ein zufriedenstellender Seitenhalt geboten. Die Sitzposition des Fahrers ist gut, er kann seinen linken Fuß vernünftig abstützen.

⊖ Für den Beifahrersitz fehlt eine Höheneinstellung - das geht in dieser Preisklasse gar nicht.

2,4 Innengeräusch

⊕ Der gemessene Geräuschpegel liegt bei 130 km/h im noch guten Bereich. Der Dieselmotor läuft bis 130 km/h recht ruhig, erst ab 3.000 U/min. wird er lauter. Die allgemeinen Fahrgeräusche sind nicht sehr niedrig, Windgeräusche fallen aber erst bei hohen Geschwindigkeiten auf.

2,7 Klimatisierung

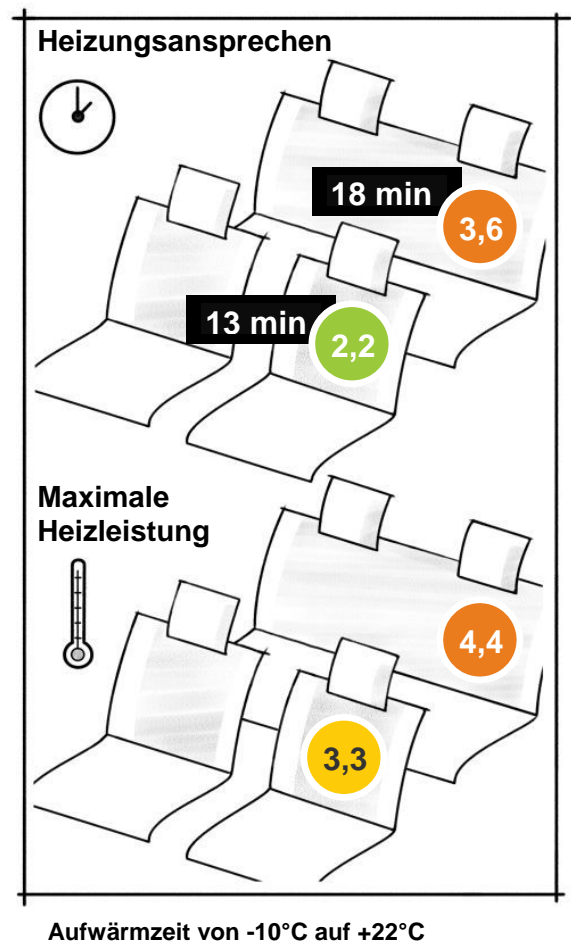
(Heizungstest bei -10 °C in der ADAC-Klimakammer)
Die Heizung spricht vorne ordentlich an und zeigt eine zufriedenstellende Heizwirkung. Hinten sind die Leistungswerte der Heizung deutlich schlechter, es dauert recht lange, bis angenehme Temperaturen erreicht werden.

⊕ Serienmäßig ist eine Klimaautomatik an Bord. Fahrer und Beifahrer können die Temperatur und die Luftmengenverteilung nur gemeinsam vorwählen - oder einfach die gewünschte Innenraumtemperatur vorgeben und alles andere der gut funktionierenden Automatikfunktion überlassen. Die Regelung der Umluftfunktion kann ebenso der Automatik überlassen werden.

2,2 MOTOR/ANTRIEB

2,4 Fahrleistungen*

⊕ Mit seinen 163 PS und 350 Nm Drehmoment ist der Motor sicherlich nicht schwächlich, aber das Fahrzeuggewicht macht sich bemerkbar. Überholmanöver kann man dennoch ausreichend zügig absolvieren.



Auch schaltfaules Fahren ist kein Problem, weil Opel keine endlos lange Übersetzung gewählt hat und sich der verhältnismäßig große Hubraum positiv bemerkbar macht. Die Durchzugskraft ist also selbst im sechsten Gang noch annehmbar.

2,0 Laufkultur

⊕ Für einen Vierzylinder-Dieselmotor ist die Laufkultur richtig gut, besonders ab 1.500 U/min. aufwärts. Brummen oder Dröhnen verkneift sich das Aggregat weitgehend. Auch Vibrationen halten sich in angenehmen Grenzen.

2,2 Schaltung

⊕ Die sechs Gänge sind recht präzise geführt und lassen sich gut wechseln, das funktioniert aber nicht besonders leichtgängig und fühlt sich etwas knorpelig an. Schnelles Schalten ist durchaus möglich, erfordert aber Nachdruck. Die Schaltwege sind relativ kurz. Das Einlegen des Rückwärtsganges klappt weitgehend problemlos und ohne Geräusche, der Gang ist klar von den Vorwärtsgängen abgesetzt, ein versehentliches Einlegen damit weitgehend ausgeschlossen.

2,0 Getriebeabstufung

⊕ Die Abstufungen des Sechsgang-Getriebes passen gut zum Motor, es entstehen zwischen den einzelnen Gänge keine zu großen Sprünge. Ebenso harmonisiert die Gesamtübersetzung gut mit dem Fahrzeug und seinen Eigenschaften.

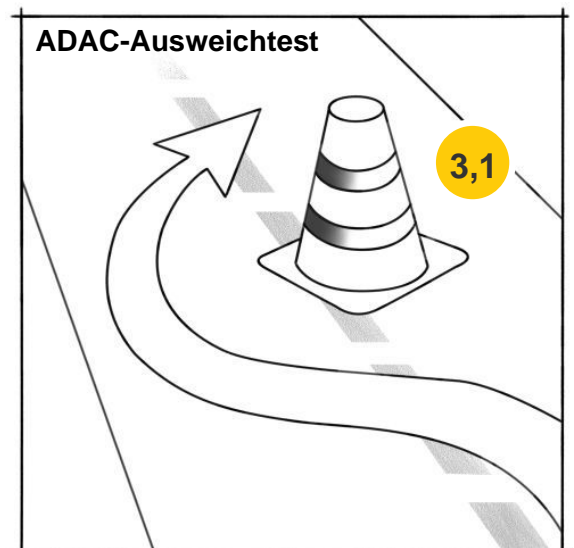
2,9 FAHREIGENSCHAFTEN

2,7 Fahrstabilität

Der Opel Antara verhält sich bei jedem Tempo weitgehend richtungsstabil und lässt sich gut beherrschen. Bei Längsrillen und Fahrbahnverwerfungen hält er gut seine Spur. Wenn die Fahrbahn weniger griffig ist, greift die elektronische Traktionskontrolle schnell und effektiv ein und bremst durchdrehende Räder ab. Beim ADAC-Ausweichtest zeigt sich der Antara deutlich untersteuernd, das wirkt wenig agil, verhindert aber Kippen oder Schleudern. Die ESP-Eingriffe erfolgen sehr rigide und führen zu deutlichem Geschwindigkeitsabbau.

2,5 Kurvenverhalten

⊕ In schnell durchfahrenen Kurven untersteuert der Antara deutlich und wirkt dadurch etwas träge. Dieses Verhalten stellt insbesondere weniger geübte Fahrer vor keine großen Herausforderungen.



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.

Nimmt man in der Kurve im Grenzbereich das Fuß vom Gas, zeigt sich eine spürbare Lastwechselreaktion, die aber unkritisch bleibt, weil das ESP effektiv eingreift. Auch beladen bleibt das Kurvenverhalten insgesamt harmlos.

3,0 Lenkung*

Bei schnellen Ausweichmanövern spricht die Lenkung zunächst etwas träge an. Die Zielgenauigkeit geht in Ordnung, etwas mehr Rückmeldung von der Straße wäre aber nicht schlecht. Die Übersetzung könnte direkter sein, dann wäre beim Rangieren weniger Kurbelarbeit nötig. Die Lenkung arbeitet aber angenehm leichtgängig, was den Antara subjektiv handlich macht.

– Der Wendekreis von knapp 12,7 Meter unterstützt die Handlichkeit aber nicht gerade.

3,3 Bremse

Bei einer Notbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der Antara durchschnittlich 40 m (Mittel aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Reifen 235/55 R18) - das ist nur Mittelmaß. Immerhin, auch bei hoher Beanspruchung bleibt die Bremsanlage standfest. Das Ansprechverhalten der Bremse ist zufriedenstellend, sie lässt sich einwandfrei dosieren. Der Bremsassistent hilft weniger geübten Fahrern, in einer Notsituation das volle Potential der Bremsanlage zu nutzen.

2,6 SICHERHEIT

2,7 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

+ Der Antara verfügt serienmäßig über ESP und einen Bremsassistenten. Unbeabsichtigtes Anfahren beim Anlassen ist nicht möglich, weil der Anlasser nur anspringt, wenn das Kupplungspedal gedrückt wird. In geöffneten Vordertüren warnen Rückstrahler den von hinten herannahenden Verkehr.

– Der Kraftstoffeinfüllstutzen befindet sich auf der gefährlichen linken, dem Verkehr zugewandten Seite.

2,5 Passive Sicherheit - Insassen

+ Vom Opel Antara wurde bisher noch kein Crashtest nach EuroNCAP-Norm durchgeführt. Der Chevrolet Captiva ist mit dem Antara eng verwandt, er konnte 2007 ein gutes vier Sterne Ergebnis erzielen. Beim Opel ist mit einem vergleichbar guten Abschneiden zu rechnen. Er bringt immerhin Front- und Seitenairbags sowie von vorne nach hinten durchgehende Kopfairbags mit. Die Kopfstützen bieten hinten Personen bis zu einer Größe von 1,80 m guten Schutz. Der Abstand zwischen Kopf und Kopfstütze sollte aber kleiner sein. Insassen auf den beiden Vordersitzen werden optisch und akustisch ermahnt, sich anzuschallen. An den stabilen Außentürgriffen lässt sich hohe Zugkraft anbringen, so kann man nach einem Unfall verklemmte Türen leichter öffnen.

– Auf der Rückbank bieten die Kopfstützen nur Personen bis zu einer Größe von 1,70 m guten Schutz - das ist wenig. Zudem ist der Abstand zum Kopf der Insassen recht groß.

2,3 Kindersicherheit

Es können nur auf den beiden äußeren hinteren Sitzplätzen Kindersitze lagestabil befestigt werden. Drei Kindersitze nebeneinander haben keinen Platz.

⊕ Hinten können auf den beiden äußeren Plätzen Kindersitze mittels Isofix und Ankerhaken befestigt werden. Das Angurten der Kindersitze wäre eine andere Möglichkeit. Etwas umständlich gelingt das allerdings, weil die Gurtschlösser nicht fixiert sind und in das Sitzpolster gedrückt werden können. Ist dieses Hindernis mal überwunden, können die meisten Kindersitze gut befestigt werden, wobei sich der Sitz hinten rechts nicht ganz so gut eignet wie der rechte, weil die Gurtanlenkpunkte dort weniger günstig sitzen. Der Beifahrerairbag lässt sich serienmäßig deaktivieren, damit können auch auf dem Beifahrersitz Kinderrückhaltesysteme installiert werden. Die Fensterheber verfügen über einen zuverlässigen Einklemmschutz, dieser könnte aber etwas sensibler reagieren.

3,2 Fußgängerschutz

Der bauähnliche Captiva konnte beim Crashtest nach EuroNCAP-Norm ein zufriedenstellendes Ergebnis erzielen. Direkt unter der Motorhaube befinden sich keine harten Bauteile. Lediglich die Randbereich der Motorhaube sollten weiter entschärft werden, sie stellen noch ein hohes Verletzungsrisiko für Fußgänger dar.

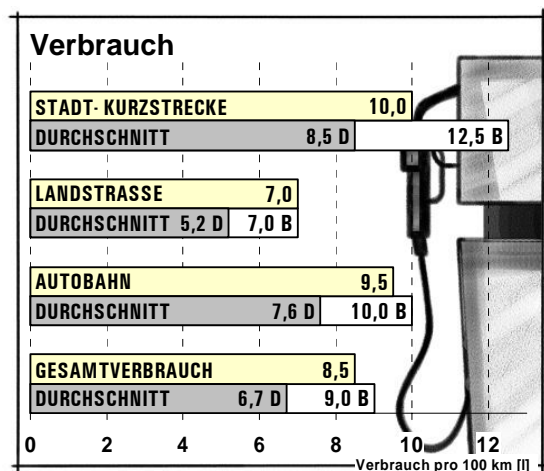
3,6 UMWELT/ECOTEST

4,5 Verbrauch/CO₂*

⊖ Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch des Opel Antara 2.2 CDTI mit 163 PS und Frontantrieb liegt bei 8,5 l Diesel alle 100 km. Damit verbunden ist ein CO₂-Ausstoß von 224 g pro Kilometer. Das ergibt im EcoTest magere 15 Punkte. Innerorts gönnt sich das SUV 10,0 l, außerorts 7,0 l und auf der Autobahn 9,5 l Diesel pro 100 km.

2,6 Schadstoffe

Die Schadstoffanteile im Abgas liegen im zufriedenstellenden Bereich. Besonders mit dem Stickoxid-Ausstoß hat der Antara seine liebe Not, er ist allgemein erhöht, im anspruchsvollen Autobahnzyklus sogar sehr hoch. Am Ende reicht es im Bereich Schadstoffe nur für 34 EcoTest-Punkte. Das ist heutzutage sogar für einen Diesel nicht mehr zeitgemäß. Es ist die Quittung für eine grenzwertige Auslegung der Abgasreinigung, die nur darauf abzielt, im EU-Zyklus die Mindestanforderungen zu erreichen. Zusammen mit den Punkten für CO₂ erhält der Antara CDTI 49 Punkte im EcoTest, welche für lediglich zwei von fünf möglichen EcoTest-Sternen reichen.



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

3,5 WIRTSCHAFTLICHKEIT

4,0 Betriebskosten*

– Die Kosten für den Betrieb ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der Verbrauch des Antara im Umfeld seiner Klasse nicht gerade niedrig ausfällt, kann er hier nur eine ausreichende Bewertung erzielen.

5,5 Werkstatt- / Reifenkosten*

Für eine Beurteilung liegen uns noch keine Daten des Herstellers vor - die Berechnung der Werkstattkosten basiert auf Erfahrungswerten.

+ Opel gewährt eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.

2,1 Wertstabilität*

+ Der Antara hat erst vor kurzem ein Facelift erhalten. So wird dem "kleinen" SUV ein günstiger Restwertverlauf prognostiziert.

2,9 Kosten für Anschaffung*

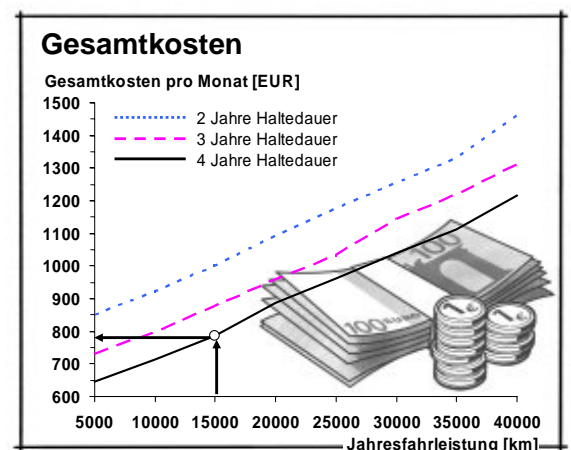
Der Anschaffungspreis liegt knapp über 30.000 Euro. Die Ausstattung umfasst alles nötige im Bereich Sicherheit, der Ausstattungsumfang beim Komfort geht in Ordnung, manches beliebte Extra wie Xenonlicht oder Einparkhilfe kosten aber noch extra.

5,4 Fixkosten*

– Die KFZ-Steuer liegt bei 312 Euro pro Jahr, das ist Mittelmaß. Richtig teuer wird es aber bei der Versicherung, vor allem die Haftpflicht kommt teuer. Bei Voll- und Teilkasko sieht es kaum besser aus.

3,1 Monatliche Gesamtkosten*

Betrachtet man die absoluten monatlichen Kosten, kann sich der Antara 2.2 CDTI im Mittelfeld seiner Klasse einsortieren. Vor allem die Fixkosten fallen ins Gewicht, aber auch der absolute Wertverlust in Euro und Cent.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 785 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	2.4	2.2 CDTI	2.2 CDTI 4x4
Aufbau/Türen	GE/5	GE/5	GE/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/2384	4/2231	4/2231
Leistung [kW(PS)]	123(167)	120(163)	135(184)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	217/4500	350/2000	400/2000
0-100 km/h[s]	10,5	9,9	9,6
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	190	189	200
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	10,5 S	8,5 D	8,8 D
CO2 [g/km]	206	167	175
Versicherungsklassen KH/VK/TK	20/19/18	22/23/21	22/23/21
Steuer pro Jahr [Euro]	220	312	328
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	725	709	824
Preis [Euro]	26.780	28.690	33.110

Aufbau

ST = Stufenheck
 SR = Schrägheck
 CP = Coupe
 C = 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
 FG = Flüssiggas
 G = Erdgas

DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	2231 ccm
Leistung	120 kW (163 PS)
bei	3800 U/min
Maximales Drehmoment	350 Nm
bei	2000 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	235/65R17H
Reifengröße (Testwagen)	235/55R18H
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	12,6 m
Höchstgeschwindigkeit	189 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,9 s
Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	6,5 s
Bremsweg aus 100 km/h	39,8 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	8,5 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	10,0/ 7,0/ 9,5 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe/Test	167g/km / 224g/km
Innengeräusch 130km/h	69dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4596/1850/1717 mm
Leergewicht/Zuladung	1815 kg/455 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	335 l/830 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/2000 kg
Dachlast	100 kg
Tankinhalt	65 l
Reichweite	760 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Messwerte fett

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	170 Euro
Monatliche Werkstattkosten	78 Euro
Monatliche Fixkosten	114 Euro
Monatlicher Wertverlust	422 Euro
Monatliche Gesamtkosten	784 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	22/23/21
Grundpreis	30.330 Euro

NOTENSKALA

 Sehr gut	0,6 – 1,5	 Ausreichend	3,6 – 4,5
 Gut	1,6 – 2,5	 Mangelhaft	4,6 – 5,5
 Befriedigend	2,6 – 3,5		

Der ADAC-Autotest beinhaltet über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC-Autotest ist nach dem neuen, aktualisierten ADAC-Autotest-Verfahren 2009 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 01.01.2009 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.07.2009 gültigen Steuergesetzgebung.



Opel Antara 2.2 CDTI Design Edition (DPF)

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbiegelenker	nicht erhältlich
Totwinkelassistent	nicht erhältlich
Start-Stop-System	nicht erhältlich
Lichtsensoren	Serie
Abstandsregelung, elektronisch	nicht erhältlich
Allradantrieb	2000 Euro
Automatikgetriebe	1850 Euro
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent	nicht erhältlich
Head-Up-Display	nicht erhältlich
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Parkhilfe, elektronisch (Design Edition-Paket)	1200 Euro ^o
Regensensor	nicht erhältlich
Reifendruckkontrolle	nicht erhältlich
Spurassistent	nicht erhältlich
Tempomat (Design Edition-Paket)	1200 Euro ^o
Xenonlicht	875 Euro ^o

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	nicht erhältlich
Klimaautomatik	Serie
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem	1805 Euro ^o
Rücksitzlehne und -bank umklappbar (geteilt)	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung (abnehmbar)	800 Euro ^o
Lackierung Metallic	570 Euro ^o
Schiebe-Hubdach (Glas)	870 Euro

^o im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT¹

2,7

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,9	Fahreigenschaften	2,9
Verarbeitung	2,5	Fahrstabilität	2,7
Sicht	3,4	Kurvenverhalten	2,5
Ein-/Ausstieg	3,0	Lenkung*	3,0
Kofferraum-Volumen*	2,7	Bremse	3,3
Kofferraum-Zugänglichkeit	2,6	Sicherheit	2,6
Kofferraum-Variabilität	2,5	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	2,7
Innenraum	2,0	Passive Sicherheit - Insassen	2,5
Bedienung	1,8	Kindersicherheit	2,3
Raumangebot vorne*	1,8	Fußgängerschutz	3,2
Raumangebot hinten*	2,5	Umwelt/EcoTest	3,6
Innenraum-Variabilität	3,5	Verbrauch/CO ₂ *	4,5
Komfort	2,6	Schadstoffe	2,6
Federung	2,5		
Sitze	2,6	WIRTSCHAFTLICHKEIT	3,5
Innengeräusch	2,4	Betriebskosten*	4,0
Klimatisierung	2,7	Werkstatt- / Reifenkosten*	5,5
Motor/Antrieb	2,2	Wertstabilität*	2,1
Fahrleistungen*	2,4	Kosten für Anschaffung*	2,9
Laufkultur	2,0	Fixkosten*	5,4
Schaltung	2,2	Monatliche Gesamtkosten*	3,1
Getriebeabstufung	2,0		

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte Klassenbezogen

ADAC autotest