



Chevrolet Cruze Station Wagon 1.4T LTZ

Viertürige Kombilimousine der unteren Mittelklasse (103 kW / 140 PS)

Das neueste Mitglied der Cruze-Familie ist der Station Wagon. Sein Aushängeschild sind das üppige Innenraumangebot sowie das großzügige Ladeabteil. Den Cruze gibt es in fünf Ausstattungs- und fünf Motorenvarianten. Der Testwagen wird von einem aufgeladenen 1,4-l-Ottomotor mit einer Maximalleistung von 140 PS angetrieben. Insgesamt lassen sich damit zufriedenstellende Fahrleistungen realisieren, jedoch wurden die höchsten Gänge recht lang übersetzt, wodurch der Motor, besonders bei höheren Geschwindigkeiten, nur geringe Zugkraftreserven aufweist. Maßnahmen wie das serienmäßige Start-/Stopp-System und eine Schaltpunktanzeige sollen beim Kraftstoffsparen helfen - im ADAC EcoTest liegt der ermittelte Durchschnittsverbrauch bei 6,2 Liter auf 100 Kilometer. In der getesteten Variante zeigt sich die Serienausstattung umfangreich, bei der aktiven Sicherheitsausstattung darf man aber nicht mehr als den derzeitigen Standard erwarten. Der Anschaffungspreis von mindestens 23.245 Euro geht in Ordnung. **Karosserievarianten:** Schrägheck und Stufenhecklimousine. **Konkurrenten:** u.a. Ford Focus, Hyundai i30, KIA cee´d, Opel Astra, Renault Megane, VW Golf.

+ gutes Platzangebot, großzügiger Kofferraum, umfangreiche Ausstattung, standfeste Bremsanlage

- mäßige Rundumsicht, kein Xenonlicht, großer Wendekreis, hohe Betriebskosten



ADAC-URTEIL

2,4 AUTOTEST

3,8 AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

2,6 Familie

3,2 Stadtverkehr

2,8 Senioren

2,4 Langstrecke

2,3 Transport

2,6 Fahrspaß

3,1 Preis/Leistung

2,6

KAROSSERIE/KOFFERRAUM

3,0

Verarbeitung

Der Cruze Station Wagon zeigt sich gut verarbeitet und auch der Innenraum ist optisch attraktiv.

⊕ Die Spaltmaße verlaufen gleichmäßig und schmal und auch die Anbauteile sind ordentlich eingepasst. Die Türen fallen satt ins Schloss und die Blechabschlüsse sind sauber versiegelt. Der Kofferraum ist ordentlich verkleidet. Die Türausschnitte sind gut gegen eindringenden Schmutz von außen abgedichtet. Auch das Interieur zeugt von guter Verarbeitung und wird durch Aluminium-Applikationen optisch aufgewertet. Der Tankverschluss ist in die Zentralverriegelung einbezogen. Zudem verfügt der Cruze Station Wagon über einen Fehlbetankungsschutz.

⊖ Der Motorraum ist von unten nur wenig verkleidet. Die Kunststoffe im Innenraum sind alle hart und kratzempfindlich, wenn auch teilweise mit einem Softlack versehen - es knarzt aber hin und wieder. Weder die Stoßfänger noch die Türen besitzen Schutzleisten, die bei kleinen Remplern oder bei fremden Autotüren Beschädigungen reduzieren könnten. Die Motorhaube wird nur über einen Stab offen gehalten - dies entspricht nicht der Fahrzeugklasse. Im Motorraum ist wenig Platz, so dass sich ein selbstständiger Lampenwechsel nur schwer realisieren lässt.

2,2

Alltagstauglichkeit

Der Cruze Station Wagon bietet mit vier vollwertigen Plätzen und einem schmalen Mittelsitz eine gute Alltagstauglichkeit.

⊕ Mit einer Tankfüllung lassen sich Reichweiten bis rund 970 Kilometer realisieren. Auf dem Dach dürfen Lasten bis zu 100 kg transportiert werden (Dachreling vorhanden).

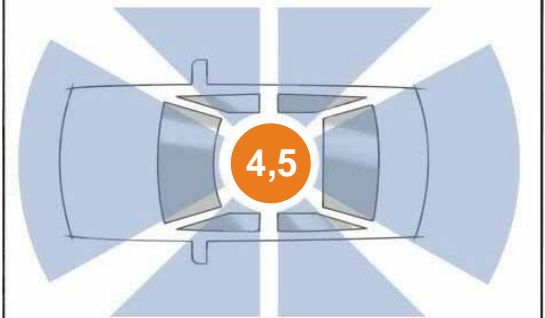
⊖ Die maximale Zuladung liegt mit 480 kg im hinteren Mittelfeld. Für den Fall einer Reifenpanne gibt es nur ein Reparaturset. Ein Ersatzrad ist nicht lieferbar, ebenso nicht Radmutternschlüssel und Wagenheber.

3,2

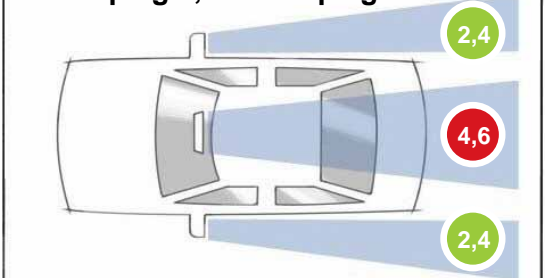
Sicht

Im Sichtkapitel schneidet der Cruze Station Wagon durchschnittlich ab. Die Halogenscheinwerfer leuchten die Fahrbahn zufriedenstellend aus, allerdings ist für den Cruze ein Xenonlicht nicht lieferbar.

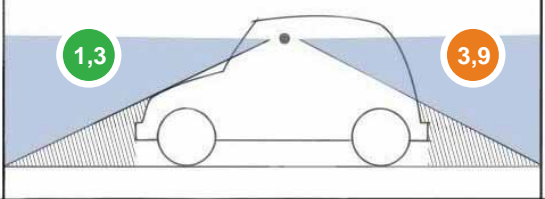
Rundumsicht



Innenspiegel, Außenspiegel



Vorderes und hinteres Nahfeld



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterposten 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.



Die breiten Dachsäulen schränken die Sicht erheblich ein.

⊕ Die Karosserie lässt sich nur akzeptabel einsehen, jedoch können die Karosserieenden gut abgeschätzt werden. Vor dem Fahrzeug liegende Gegenstände können aufgrund der flachen Motorhaube sehr gut wahrgenommen werden. Die Außenspiegel sind groß und liefern ein gutes Sichtfeld nach hinten, es fehlt ihnen aber leider ein asphärischer Bereich, der den Blick in den toten Winkel erleichtern würde. Der Innenspiegel blendet bei störendem Scheinwerferlicht anderer Verkehrsteilnehmer automatisch ab. Die serienmäßige Rückfahrkamera und die Parksensoren am Heck erleichtern das Rangieren (vorn gibt es keine). Die Scheibenwischer weisen einen ordentlichen Wirkungsbereich auf.

⊖ Die Sitzposition des Fahrers ist recht niedrig, so dass dieser das Verkehrsgeschehen nur zufriedenstellend überblicken kann. Aufgrund der hohen Fensterlinie sind im hinteren Nahbereich des Fahrzeugs am Boden liegende Gegenstände kaum zu sehen. Der Innenspiegel liefert nur ein kleines Sichtfeld. Bei der ADAC Rundumsichtmessung schneidet der Cruze Station Wagon nur mäßig ab. Besonders schlecht ist die Sicht nach schräg hinten, weil die voluminösen D-Säulen und die nicht versenkbaren Kopfstützen diese einschränken. Kurven- oder Abbiegelicht gibt es für den Cruze Station Wagon nicht. Vergisst man die Kofferraumabdeckung nach dem Beladen nach unten zu ziehen, kann man bei der Heckscheibe nicht hinaussehen.

2,8 Ein-/Ausstieg

Der Wagen ist serienmäßig mit einem schlüssellosen Zugangssystem ausgestattet, so dass der Schlüssel in der Tasche bleiben kann. Wird der Sensor an der Fahrertür einmal betätigt, so wird auch nur diese Tür entriegelt, bei zweimaligem Betätigen lassen sich alle Türen öffnen. Der Ein- und Ausstieg gelingt insgesamt recht bequem. Etwas nervig ist allerdings das Hupsignal des Fahrzeugs, das beispielweise ertönt, wenn man die Tür ins Schloss fallen lässt und sich der Schlüssel im Fahrzeug befindet.

⊕ Die Türschweller liegen tief, so dass die Füße nicht weit angehoben werden müssen. Die Türaufhalter sind vorn kräftig dimensioniert und besitzen drei Rasterungen, im Fond ist die Wirkung der zwei Rasterungen zufriedenstellend. Es gibt für alle außen Sitzenden Haltegriffe am Dachhimmel, außer für den Fahrer - dort ist ein Brillenfach. Nach dem Aussteigen bleiben die Scheinwerfer noch eine Zeit lang an und beleuchten das Fahrzeugvorfeld. Im Fond sind die Türausschnitte groß, allerdings ist die Rückbank recht tief angeordnet.

⊖ Auch der Fahrersitz ist in einer tiefen Position und der Abstand zwischen Schweller- und Sitzaußenkante groß - dies erfordert einen großen Schritt. Aufgrund des geringen Abstandes zwischen Sitz und Dach sollte man auf den Kopf achten, da dieser leicht am Holm gestoßen werden kann.

1,6 Kofferraum-Volumen*

Das Kofferraum-Volumen fällt im Klassenvergleich großzügig aus.

⊕ Üblicherweise fasst das Ladeabteil gute 410 l (gemessen bis zur Kofferraumabdeckung) - es lassen sich 12 handelsübliche Getränkeboxen verstauen. Legt man die Rücksitzlehnen um, lässt sich 770 l (gemessen bis zur Fensterunterkante) verstauen, dann kann das Ladeabteil auch über einen großen Bereich bis unters Dach beladen werden.



Mit 410 l Volumen ist der Kofferraum der Kombi-Version geringfügig größer als das Ladeabteil der Stufenhecklimousine.

2,6 Kofferraum-Zugänglichkeit

Die Kofferraum-Zugänglichkeit erweist sich als gut bis zufriedenstellend.

⊕ Das Ladegut muss weder beim Ein- noch beim Ausladen weit angehoben werden, da die äußere Ladekante sich nur 61 Zentimeter über dem Boden befindet und der Kofferraumboden nahe zu eben zur Ladekante ist (Stufe von 2 cm). Der Kofferraum ist nicht zu lang, so dass sich bei der Rückbank liegende Gegenstände recht gut erreichen lassen. Die Ladeöffnung erweist sich als sehr hoch. Nach dem Umlegen der Rücksitzlehne ist der Ladeboden eben.

⊖ Die Heckklappe schwingt nur 1,80 m über dem Boden auf und muss recht weit aufgezogen werden, da sie sonst wieder von allein zu fällt. Kofferraumbreite und -höhe sind nur durchschnittlich und auch die Kofferraumöffnung könnte breiter ausfallen. Das Ladeabteil ist mit nur einer Lampe schwach ausgeleuchtet. Große Personen können sich am abstehenden Schloss der Kofferraumklappe den Kopf stoßen. Die Kofferraumabdeckung ist in den D-Säulen geführt, vergisst man diese nach dem Beladen nach unten zu ziehen wird der Blick durch die Heckscheibe sehr stark eingeschränkt.

2,5 Kofferraum-Variabilität

Die Kofferraum-Variabilität fällt mit einer asymmetrisch geteilt klappbaren Rückbank üblich aus.

⊕ Der Klappmechanismus ist zwar nur von vorn aber ohne großen Kraftaufwand bedienbar. Zum Verstauen von kleinen Utensilien gibt es unter dem Kofferraumboden einige flache Fächer und links und rechts jeweils eine offene Ablagemöglichkeit. Darüber hinaus gibt es vier Zurrösen im Kofferraum. Ein Netz trennt den Lade- vom Passagierraum.

⊖ Bei unvorsichtigem Zurückklappen der Rückenlehnen können die Gurtbänder beschädigt werden. Es gibt zwar Gurthalterungen, allerdings können diese erst nach dem Umklappen der Lehne genutzt werden. Bei der Kofferraumabdeckung ist ein weiteres Fach, allerdings lässt sich dieses umständlich ausclipsen.

1,8 INNENRAUM

2,0 Bedienung

Das Cockpit des Chevrolet Cruze präsentiert sich mit einigen Bedienelementen aktueller Opel-Modelle. Es ist übersichtlich gestaltet und kann trotz des etwas eigenwilligen Bedienkonzepts, wie am Radio, ohne große Eingewöhnung einfach bedient werden.

⊕ Das Lenkrad lässt sich in Höhe und Weite einstellen und auch die Pedale sind einwandfrei angeordnet, ein stehendes Gaspedal gibt es aber nicht. Auch der Schalthebel liegt gut zur Hand und der beleuchtete Start-/Stopp-Knopf ist auch im Dunkeln gut zu finden, wenn er auch etwas vom Lenkrad verdeckt wird. Die Vordersitze lassen sich mit wenig Kraftaufwand einstellen, nur der Hebel für die Lehneneinstellung ist schlecht erreichbar und die Lehnenneigung nur grob justierbar. Die Außenspiegel sind über einen gut erreichbaren Drehschalter elektrisch einstellbar. Das Licht wird über einen Drehschalter im Armaturenbrett aktiviert. Die Bedienung und Erkennbarkeit des Lichtschalters sind aber nicht optimal. Möchte man ihn auf die Stellung "0" drehen, so springt er zurück auf "Auto", auch wenn die serienmäßige automatische Lichtsteuerung ausgeschaltet ist.



Verarbeitung und Materialauswahl können im Innenraum höheren Ansprüchen nicht gerecht werden, die Bedienung ist jedoch weitgehend funktionell.

Beim nächsten Motorstart wird der Lichtsensor jedoch wieder aktiviert. Zudem ist die Stellung des Schalters, besonders am Tag, schlecht zu erkennen, da die Hintergrundbeleuchtung keinen guten Kontrast zum verchromten Schalter aufweist. Die Nebelleuchtschalter sind im Fahrlichtschalter integriert, der Status wird im Kombiinstrument angezeigt. Die Instrumente lassen sich gut ablesen, jedoch könnte die mint-farbene Tachobeleuchtung bei Dunkelheit kontrastreicher sein. Es gibt eine Kühlwassertemperaturanzeige sowie Kontrollleuchten für Stand- und Fahrlicht. Der Fahrer wird auch informiert, wenn Türen oder Heckklappe geöffnet sind. Ein Bordcomputer ist serienmäßig verbaut und gibt u.a. den Durchschnittsverbrauch oder den Kraftstoffverbrauch der Nebenaggregate wieder. Die serienmäßige Geschwindigkeitsregelanlage (mit Anzeige der Geschwindigkeit) wird mittels Lenkradschalter aktiviert und die vorderen Scheibenwischer sind sensorgesteuert. Der getestete Cruze ist serienmäßig mit einem Navigationssystem ausgestattet (nicht im Fahrzeug), alternativ kann jedoch gegen Aufpreis das 7"-Touch-Farbdisplay (ohne Navigationsfunktion) geordert werden. Das Display ist gut erreichbar und klar im Kontrast. Das Audiosystem kann direkt am Display oder auch am Lenkrad bedient werden. Etwas gewöhnungsbedürftig ist jedoch u.a. die Lautstärkeneinstellung, da Chevrolet hierfür Sensor-Tipptasten verwendet. Der Fahrer muss zur Bedienung stets seinen Blick von der Straße abwenden, zudem reagieren die Tasten nicht bei jeder Betätigung. Das Klimaanlagebedienteil ist recht übersichtlich, die Heckscheibenheizung wird automatisch deaktiviert und die Umluftfunktion ist sensorgesteuert. Die elektrischen Fensterheber besitzen vorn eine Ab-/Aufwärtsautomatik und funktionieren auch ohne Zündung, bis die Fahrertür geöffnet wird. Die meisten Bedienelemente sind beleuchtet und dadurch auch im Dunkeln gut zu finden. Vorn gibt es Leseleuchten und hinten eine Raumleuchte. Auch das Handschuhfach ist beleuchtet und weist ein zufriedenstellendes Format auf. Die Anzahl an Ablagen geht insgesamt in Ordnung. Vorne gibt es in den Türen Halter für große Flaschen und ein Fach in der Armaturentafel sowie in der Mittelkonsole, am Dachhimmel gibt es am Fahrerplatz ein Brillenfach.

⊖ Das Klimaanlagebedienteil ist recht tief positioniert. Einen weiteren Kritikpunkt stellt die Anzeige der eingestellten Parameter dar, da diese nicht dauerhaft im Display zu sehen ist, sondern nur kurz nach dem Einstellen. Zudem ist die Anzeige deutlich weiter oben als das Bedienteil. Im Fond haben die elektrischen Fensterheber keine Aufwärtsautomatik und somit auch keinen Fingereinklemmschutz. Hinten ist auch das Ablagenangebot eingeschränkt, es gibt nur Lehnentaschen und schmale Türfächer. Fahrer und Beifahrer müssen sich zum Schließen voll geöffneter Türen weit aus dem Fahrzeug lehnen.

1,2 Raumangebot vorne*

Vorn erweist sich das Platzangebot als sehr großzügig.

⊕ Sowohl die Bein- als auch die Kopffreiheit fallen sehr üppig aus und bieten Personen bis 2,06 m Körpergröße genügend Platz. Darüber hinaus erweist sich auch die Innenbreite als großzügig. Das subjektive Raumempfinden ist angenehm.

2,4 Raumangebot hinten*

Im Fond ist das Platzangebot geringer als vorn, aber dennoch gut.

⊕ Sind die Vordersitze auf 1,85 m große Personen eingestellt, finden im Fond Passagiere bis 1,87 m genügend Beinfreiheit vor. Die Innenraumbreite ist im Klassenvergleich ebenfalls großzügig und das Raumgefühl angenehm, wenn es auch durch die flache Dachlinie etwas getrübt wird.



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,87 m ausreichend Platz.

4,0

Innenraum-Variabilität

Für den Cruze Station Wagon werden keine Sitzvarianten angeboten, so dass die Innenraum-Variabilität ausreichend ausfällt.

2,8

KOMFORT

2,8

Federung

Die Feder-/Dämpferabstimmung hat Chevrolet eher straff gewählt.

- ⊕ Lange Fahrbahnwellen werden gut von der Federung absorbiert und bringen den Cruze nicht aus der Ruhe. Kurzweilige Fahrbahnunebenheiten dringen allerdings recht deutlich in den Innenraum - zu unbequem wird es aber nicht. Karosserieneigungen sind beim Beschleunigen und Bremsen gut gedämpft und Wankbewegungen treten in schnell durchfahrenen Kurven kaum auf. Insgesamt kann noch ein zufriedenstellender Langsamfahrkomfort attestiert werden. Voll beladen spricht die Federung etwas feiner an.
- ⊖ Bei rauen und ungleichmäßigen Fahrbahnbelägen weist die Karosserie eine ausgeprägte Stuckerneigung auf und auch Kopfsteinpflasterbeläge versetzen die Karosserie in Unruhe. Querfugen und Einzelhindernisse werden nur wenig gefiltert bis zu den Insassen durchgereicht.

2,6

Sitze

Der Sitzkomfort ist insgesamt gut, wenn auch die Rückbank mehr Halt bieten könnte. Der getestete Wagen war mit den optionalen Ledersitzen ausgestattet.

- ⊕ Beide Vordersitze lassen sich in der Höhe einstellen. Vorn sind die Sitze körpergerecht gestaltet und sowohl die hohen Lehnen als auch die Sitzflächen erweisen sich als gut konturiert - der Seitenhalt in Kurven ist gut, könnte aber im Schulterbereich etwas ausgeprägter sein. Der Fahrer kann seinen linken Fuß zufriedenstellend abstützen, ein stabiles Trittbrett gibt es aber nicht und die Ablage fällt recht schmal aus. Im Fond ist die Sitzposition nicht ganz so bequem, besonders Erwachsene haben wenig Oberschenkelauflege. Die Lehne ist jedoch auch hier hoch.
- ⊖ Für die Vordersitze gibt es keine einstellbaren Lordosenstützen. Im Fond sind Sitzflächen und -lehnen wenig konturiert und bieten dadurch kaum Seitenhalt. Der Lederbezug kann bei sommerlichen Temperaturen schweißtreibend sein.

2,7

Innengeräusch

Insgesamt liegt das Geräuschniveau im Innenraum nicht zu hoch, steigt aber bei höheren Geschwindigkeiten deutlich an.

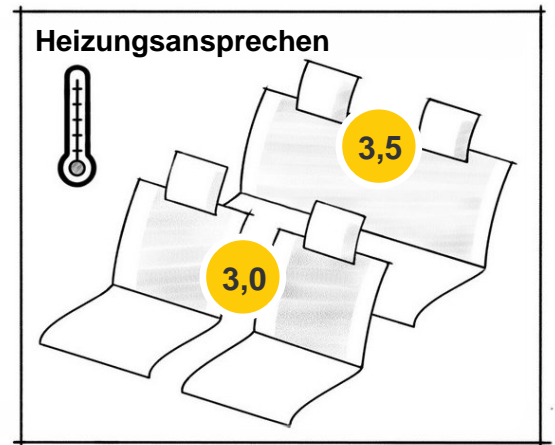
- ⊕ Der gemessene Geräuschpegel bei 130 km/h liegt mit 69,7 dB(A) im zufriedenstellenden Bereich. Das Motorgeräusch hält sich bei moderaten Drehzahlen im Hintergrund, steigen diese an, wird auch das Aggregat deutlich lauter. Bei schlechten Fahrbahnbedingungen sind gelegentlich Poltergeräusche vom Fahrwerk zu vernehmen, sonstige Fahrgeräusche fallen nicht weiter auf. Windgeräusche halten sich über einen weiten Geschwindigkeitsbereich zurück.

3,1 Klimatisierung

Der Cruze Station Wagon ist in der getesteten Variante serienmäßig mit einer Klimaautomatik und einem Luftgütesensor (AQS) ausgestattet.

⊕ Die Temperatur kann für Fahrer und Beifahrer gemeinsam eingestellt werden. Dank dem Luftsensoren (AQS) wird die Umluftfunktion, entsprechend des Bedarfs, automatisch aktiviert. Beim ADAC Heizungstest werden die Fußbereiche vorn schnell warm, der restliche Teil der vorderen Fahrgastzelle wird nach einer zufriedenstellenden Zeit auf Wohlfühltemperatur erwärmt.

⊖ Die Luftverteilung erfolgt ebenfalls für Fahrer und Beifahrer gemeinsam und nur in vorgegebenen Kombinationen. Im Fond dauert es beim Heizungstest recht lang, bis angenehme Temperaturen vorherrschen.



Heizungstest bei -10°C in der ADAC-Klimakammer.

2,5 MOTOR/ANTRIEB

2,9 Fahrleistungen*

Bei den Fahrleistungen landet der aufgeladene 1.4 l-Ottomotor mit einer Maximalleistung von 140 Pferdestärken und einem Drehmoment von 200 Nm (bei 1850 U/min) im Klassenmittelfeld.

⊕ Im vierten Gang liegen die Elastizitätswerte des Aggregats im guten und im fünften Gang im hinteren Klassenmittelfeld. Der simulierte Überholvorgang (Beschleunigung von 60 auf 100 km/h) wird nach 6,4 Sekunden abgeschlossen, das geht in Ordnung.

⊖ Im sechsten Gang sind die Elastizitätswerte des Motors nicht mehr gut, hier macht sich der lang übersetzte Gang bemerkbar.

2,2 Laufkultur

Die Laufkultur des Vier-Zylinder-Turbomotors ist gut, aber nicht tadellos.

⊕ Das Aggregat läuft insgesamt kultiviert, es werden kaum Vibrationen im Innenraum wahrgenommen. Bei hohen Drehzahlen wird die Laufkultur jedoch schlechter, dann wird der Motor laut und legt eine raue Arbeitsweise an den Tag - jedoch werden diese Drehzahlbereiche bei moderater Fahrweise kaum genutzt.

2,3 Schaltung

Die Sechs-Gangschaltung kann im Ganzen gute Eigenschaften aufweisen, allerdings könnten sich die Gänge etwas leichter einlegen lassen.

⊕ Der Schalthebel erweist sich zwar als gut geführt, allerdings muss beim Einlegen ein deutlicher Widerstand überwunden werden - insgesamt lassen sich die Gänge zufriedenstellend schalten. Die Schaltwege fallen angenehm kurz aus, jedoch lassen sich schnelle Schaltvorgänge nur bedingt realisieren, da die Gänge dann etwas stärker haken. Der Rückwärtsgang kann mühelos eingelegt werden und ist gegen versehentliches Schalten gesichert. Die Schaltpunktanzeige im Kombiinstrument fordert den Fahrer zum Schalten auf, damit ein ökonomisch sinnvoller Gang gewählt wird. Die Kupplung lässt sich ordentlich dosieren, Anfahren ist problemlos möglich.

⊖ Eine Berganfahrhilfe, die beim Anfahren an Steigungen ein Zurückrollen des Fahrzeugs verhindert, ist nicht vorhanden.

2,3 Getriebeabstufung

Das Sechs-Gang-Getriebe ist gut abgestimmt, aber insgesamt lang übersetzt.

⊕ Die einzelnen Abstufungen passen recht gut zur Leistungscharakteristik des Motors, zwischen den Gängen entstehen keine zu großen Drehzahlsprünge. Im höchsten Gang dreht das Aggregat bei 130 km/h mit moderaten 2800 U/min.

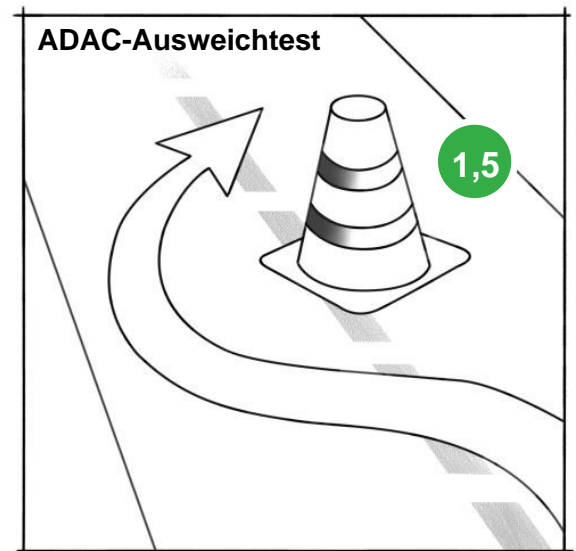
⊖ Besonders der sechste Gang ist lang ausgelegt, so dass bei höheren Geschwindigkeiten und an Steigungen ein häufiges Zurückschalten nötig ist, wenn man die Geschwindigkeit halten oder beschleunigen möchte.

2,2 FAHREIGENSCHAFTEN

2,2 Fahrstabilität

Der Cruze Station Wagon kann mit einer guten Fahrstabilität überzeugen.

⊕ Das Fahrzeug reagiert mit einem leicht drängenden Heck auf energische Lenkimpulse, bleibt jedoch sicher beherrschbar. Bei Bodenwellen in Kurven wird das Fahrzeug leicht versetzt, kann aber durch kleine Lenkkorrekturen sicher in der Spur gehalten werden. Beim ADAC Ausweichtest gibt der Station Wagon ein gutes Bild ab: Beim ersten Anlenken zeigt der Cruze zunächst eine Übersteuerneigung, die sich im Ausweichverlauf in ein Untersteuern wandelt. Beim anschließenden Gegenlenken drängt erneut das Heck leicht nach außen und beim Einfahren in die Ausfahrgasse entsteht ein Gegenpendler. Allerdings regelt das elektronische Stabilitätsprogramm (ESC) effektiv und zuverlässig, so dass weder eine Schleuder- noch Kippgefahr besteht. In schnell durchfahrenen Kurven zeigt der Cruze Station Wagon ein untersteuerndes Verhalten - das überfordert selbst ungeübte Fahrer nicht. Hebt man das Gaspedal in einer Kurve, reagiert der Cruze mit einem drängenden Heck auf den Lastwechsel, allerdings regelt auch hier das ESC zuverlässig. Auf rutschigem Untergrund hilft die Traktionskontrolle beim Anfahren und bremst durchdrehende Antriebsräder ab.



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.

2,7 Lenkung*

Die Lenkung spricht schnell an, kann aber beim Wendekreis nicht überzeugen.

- ⊕ Die Übersetzung hat Chevrolet direkt gewählt und die Lenkung erweist sich als leichtgängig, beides wirkt sich beim Rangieren positiv aus. Zudem zeigt sich die Lenkung recht präzise, so dass kaum Korrekturen in langen Kurven notwendig sind.
- ⊖ Aufgrund der Leichtgängigkeit ist die Lenkradrückmeldung nicht besonders ausgeprägt, dem Fahrer wird wenig Kontakt zur Fahrbahn vermittelt. Zudem stellt die Lenkung, besonders um die Mittellage und beim Beschleunigen, kaum zurück. Der Wendekreis fällt mit 11,4 m im Klassenvergleich groß aus.

1,8 Bremse

Die Bremsanlage punktet mit Standfestigkeit und einem kurzen Bremsweg.

- ⊕ Die Bremse spricht gut an und lässt sich einwandfrei dosieren. Bei einer Vollverzögerung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der Cruze Station Wagon rund 35,8 m (Mittelwert aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Reifen: Bridgestone Turanza ER 300; Größe: 215/50 R17 91V).
- ⊖ Bei einer starken Bremsung in der Kurve wird das Heck des Station Wagon etwas unruhig, allerdings greift das ESC rechtzeitig ein und stabilisiert das Fahrzeug.

2,4 SICHERHEIT

2,8 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Der Cruze Station Wagon besitzt eine zufriedenstellende aktive Sicherheitsausstattung.

- ⊕ Der Chevrolet Cruze ist serienmäßig mit einem elektronischen Stabilitätsprogramm (ESC) und einem Bremsassistenten ausgestattet. Letzterer hilft dem Fahrer bei Gefahrenbremsungen das volle Bremspotential zu nutzen. Unbeabsichtigtes Anfahren ist nicht möglich, da der Motor nur bei gedrücktem Kupplungspedal gestartet werden kann.
- ⊖ Der Blinker funktioniert nicht bei eingeschalteter Warnblinkanlage, wodurch ein Richtungswechsel beim Abschleppen nicht angezeigt werden kann. Es gibt keine Rückstrahler in den Türverkleidungen, welche bei Dunkelheit auf offene Türen hinweisen könnten.

2,0 Passive Sicherheit - Insassen

Der Cruze Station Wagon kann ein gutes Ergebnis beim Insassenschutz erzielen.

- ⊕ Es liegt lediglich ein Crashtest-Ergebnis vom Cruze (Test 2009) vor, allerdings wird beim Station Wagon ein ähnliches Ergebnis erwartet. Der Cruze weist beim Crashtest nach EuroNCAP-Norm einen Erfüllungsgrad von 96 Prozent beim Insassenschutz auf. Vorn bieten die Kopfstützen Personen bis 1,86 m optimalen Schutz, zudem lassen sich die Stützen über 3 Rasterungen nach vorn, zum Kopf hin verstellen, dadurch weisen sie einen sehr geringen Abstand zum Kopf auf. Anschnallerinnerer gibt es für beide vorderen Insassen. An den stabilen Türgriffen können hohe Zugkräfte aufgebracht werden, was sich im Falle eines Unfalls als hilfreich erweisen kann.

– Im Fond bieten die Kopfstützen lediglich Personen bis 1,65 m guten Schutz, darüber hinaus ist der Abstand zum Kopf recht groß.

2,3 Kindersicherheit

Der Cruze Station Wagon schneidet auch bei der Kindersicherheit gut ab. Auf der Rückbank finden allerdings nur zwei Kindersitze nebeneinander Platz.

+ Beim Crashtest nach EuroNCAP-Norm erreicht der Cruze im Bereich der Kindersicherheit gute 84 Prozent der möglichen Punkte (Test von 2009). Der Chevrolet ist serienmäßig mit Isofix-Halterungen inkl. Ankerhaken an den äußeren Rücksitzen ausgestattet. Kindersitze können aber auch mit den langen Gurten gut fixiert werden - die festen und kurzen Gurtschlösser erleichtern das Angurten mit einer Hand. Die Abstände der Gurtanlenkpunkte sind vorn und auf den äußeren Plätzen der Rückbank groß genug. Es können auf allen Plätzen hohe Kindersitze verwendet werden. Der Beifahrerairbag ist serienmäßig abschaltbar, dadurch dürfen auch auf dem Beifahrersitz Kindersitze montiert werden. Laut Bedienungsanleitung sind auf der Rückbank universelle Kindersitze aller Altersgruppen erlaubt.

– Im Fond sind die äußeren Gurtanlenkpunkte ungünstig, weit unter dem Polster angebracht. Auf dem Mittelplatz ist der Abstand zwischen Schloss und Gurt gering, zudem sind dort befestigte Kindersitze außermittig und verdecken dadurch das rechte Außengurtschloss. An den hinteren elektrischen Fensterhebern fehlt ein Einklemmschutz, dadurch entstehen beim Schließen der Fenster hohe Kräfte, die zu Verletzungen führen können. Die Gurtschlösser sind im Fond nicht verwechslungssicher. Isofix-Rückhaltesysteme können trotz Einsteckhilfen nur mühevoll montiert werden. Auf dem Beifahrersitz sind laut Bedienungsanleitung Kindersitze mehrerer Altersgruppen nicht erlaubt.

3,7 Fußgängerschutz

Beim Fußgängerschutz ist Verbesserungspotenzial vorhanden.

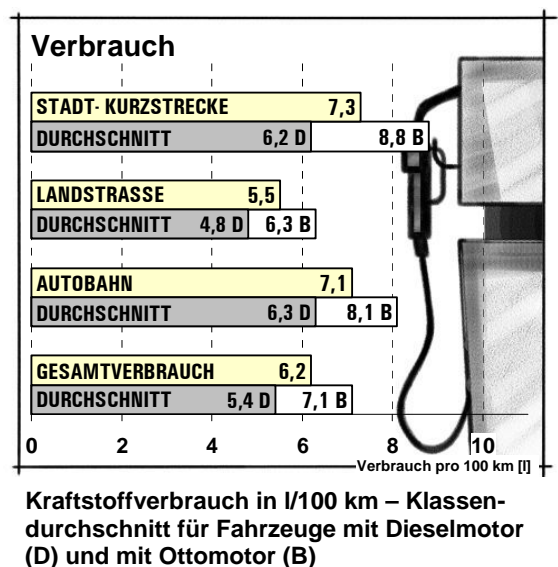
– Beim Crashtest nach EuroNCAP-Norm erreicht der Cruze nur 34 Prozent der möglichen Punkte. Vor allem die Randbereiche der Motorhaube müssen noch deutlich nachgiebiger gestaltet werden, um das Risiko schwerer Verletzungen bei einem Zusammenstoß mit Fußgängern zu reduzieren.

2,5 UMWELT/ECOTEST

3,5 Verbrauch/CO2*

Beim Verbrauch und CO₂-Ausstoß landet der Cruze Station Wagon 1.4T im hinteren Klassenmittelfeld.

– Der ermittelte CO₂-Ausstoß beträgt 171 g/km - dies entspricht 25 Punkten im ADAC EcoTest. Aus der Messung resultiert ein Durchschnittsverbrauch von 6,2 Liter auf 100 Kilometer. Innerorts liegt der Verbrauch (mit serienmäßigem Start-/Stopp-System) bei 7,3 l/100 km. Außerorts benötigt er 5,5 l/100 km und auf der Autobahn genehmigt sich der Cruze 7,1 Liter auf 100 Kilometer.



1,5

Schadstoffe

Im Schadstoff-Kapitel schneidet der Testwagen gut ab.

⊕ Der Schadstoffausstoß im Abgas ist insgesamt gering. Auch im anspruchsvollen Autobahnteil fällt keine Schadstoffgruppe besonders auf. Im Ganzen reicht es hier für 45 Punkte. Insgesamt erreicht der Cruze Station Wagon mit 70 Punkten noch ein Vier-Sterne- Ergebnis im ADAC EcoTest.

3,8

AUTOKOSTEN

4,4

Betriebskosten*

⊖ Die Betriebskosten errechnen sich im Wesentlichen aus den Kosten für Kraftstoff - diese sind beim Cruze Station Wagon mit dem aufgeladenen 1.4-Liter-Ottomotor relativ hoch, daher auch die mäßige Benotung.

4,3

Werkstatt- / Reifenkosten*

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

4,9

Wertstabilität*

Dem Cruze Station Wagon wird keine gute Wertstabilität prognostiziert.

⊕ Der Cruze Station Wagon stellt ein völlig neues Modell dar, daher ist innerhalb des vierjährigen Berechnungszeitraums nicht mit einem komplett neuen Nachfolger zu rechnen. Das wirkt sich positiv auf die Restwertentwicklung aus.

⊖ Der Kombi muss sich gegen starke Konkurrenz beweisen, hier leidet er unter dem Marken-Image. Zudem sind für den Cruze Ausstattungsdetails wie Xenonscheinwerfer nicht erhältlich, was sich ebenfalls negativ auf den Wiederverkaufswert auswirkt.

2,9

Kosten für Anschaffung*

Der Station Wagon landet bei den Anschaffungskosten im Klassenmittelfeld.

⊕ Der Anschaffungspreis von 23.245 Euro geht für einen Wagen der unteren Mittelklasse noch in Ordnung. Dabei fällt die serienmäßige Ausstattung recht umfangreich aus, so dass nur weitere 490 Euro aufgewendet werden müssen, wenn alle klassenüblichen Ausstattungsdetails an Bord sein sollen.

3,0 Fixkosten*

Die festen Kosten fallen beim Cruze Station Wagon durchschnittlich aus.

- ⊕ Die jährliche Kfz-Steuer erweist sich mit 76 Euro überschaubar und auch die Teilkaskoeinstufung (TK: 18) fällt recht günstig aus.
- ⊖ Sehr teuer ist jedoch die Haftpflichtversicherung und auch die Vollkaskoeinstufung ist nicht gerade günstig (KH: 19; VK: 19).

3,6 Monatliche Gesamtkosten*

Bei den monatlichen Kosten landet der Cruze Station Wagon im hinteren Klassenmittelfeld.

- ⊖ Die hohen Betriebs- und Werkstatt-/Reifenkosten sowie die schlechte Wertstabilität lassen die monatlichen Gesamtkosten auf 617 Euro steigen, da können auch die recht moderaten Fix- und Anschaffungskosten nicht zur Ergebniskorrektur beitragen.

DIE MOTORVARIANTEN in der preisgünstigsten Modellversion					
TYP	1.6 LS	1.4T LT+	1.8 LT	1.7 D LT+ (DPF)	2.0 D LTZ (DPF)
Aufbau/Türen	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1598	4/1364	4/1796	4/1686	4/1998
Leistung [kW(PS)]	91(124)	103(140)	104(141)	96(130)	120(163)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	155/4200	200/1850	176/3800	300/2000	360/1750
0-100 km/h[s]	12,6	9,5	11,0	10,4	8,8
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	191	200	200	200	210
Verbrauch pro 100 km lt.Hersteller [l]	6,4 S	5,7 S	6,7 S	4,5 D	4,8 D
CO2 [g/km]	151	134	156	117	126
Versicherungsklassen KH/VK/TK	19/21/18	19/19/18	19/19/18	21/21/23	21/21/23
Steuer pro Jahr [Euro]	114	76	128	175	222
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	548	590	601	579	630
Preis [Euro]	15.990	21.945	20.290	23.090	25.090

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

DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	1364 ccm
Leistung	103 kW(140 PS)
bei	6000 U/min
Maximales Drehmoment	200 Nm
bei	1850 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	215/50R17
Reifengröße (Testwagen)	215/50R17V
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,35/11,4 m
Höchstgeschwindigkeit	200 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,5 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2. + 3.Gang)	6,4 s
Bremsweg aus 100 km/h	35,8 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	5,7 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	6,2 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	7,3/ 5,5/ 7,1 l
CO2-Ausstoß Herstellerangabe/Test	134g/km/ 171g/km
Innengeräusch 130km/h	69,8dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4675/1797/1484 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl.Außenspiegel)	2070 mm
Leergewicht/Zuladung	1460 kg/480 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	410 l/770 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/1200 kg
Dachlast	100 kg
Tankinhalt	60 l
Reichweite	965 km
Garantie	3 Jahre / 100.000 km
Rostgarantie	6 Jahre

ADAC-Testwerte **fett**

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	140 Euro
Monatliche Werkstattkosten	65 Euro
Monatliche Fixkosten	102 Euro
Monatlicher Wertverlust	310 Euro
Monatliche Gesamtkosten	617 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	19/19/18
Grundpreis	23.245 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 2012 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Umwelt und Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.05.2012 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.05.2012 gültigen Steuergesetzgebung.

Weitere Autotests finden Sie unter www.adac.de/autotest

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbiegelenicht	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Regen- und Lichtsensor	Serie
Reifendruckkontrolle	nicht erhältlich
Reifen-Reparatur-Set	Serie
Rückfahrkamera	Serie
Spurassistent	nicht erhältlich
Tempomat	Serie
Totwinkelassistent	nicht erhältlich
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht	nicht erhältlich

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	Serie
Keyless Entry	Serie
Klimaautomatik	Serie
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem	Serie
Rücksitzlehne, umklappbar	Serie

AUSSEN

Außenspiegel, elektrisch einstellbar	Serie
Dachreling	Serie
Einparkhilfe hinten	Serie
Lackierung Metallic	490 Euro ^o
Schiebe-Hubdach	nicht erhältlich

^o im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

2,4

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,6	Fahreigenschaften	2,2
Verarbeitung	3,0	Fahrstabilität	2,2
Alltagstauglichkeit	2,2	Lenkung*	2,7
Sicht	3,2	Bremse	1,8
Ein-/Ausstieg	2,8	Sicherheit	2,4
Kofferraum-Volumen*	1,6	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	2,8
Kofferraum-Zugänglichkeit	2,6	Passive Sicherheit - Insassen	2,0
Kofferraum-Variabilität	2,5	Kindersicherheit	2,3
Innenraum	1,8	Fußgängerschutz	3,7
Bedienung	2,0	Umwelt/EcoTest	2,5
Raumangebot vorne*	1,2	Verbrauch/CO2*	3,5
Raumangebot hinten*	2,4	Schadstoffe	1,5
Innenraum-Variabilität	4,0		
Komfort	2,8		
Federung	2,8		
Sitze	2,6		
Innengeräusch	2,7		
Klimatisierung	3,1		
Motor/Antrieb	2,5		
Fahrleistungen*	2,9		
Laufkultur	2,2		
Schaltung	2,3		
Getriebeabstufung	2,3		

AUTOKOSTEN

3,8

Betriebskosten*	4,4
Werkstatt- / Reifenkosten*	4,3
Wertstabilität*	4,9
Kosten für Anschaffung*	2,9
Fixkosten*	3,0
Monatliche Gesamtkosten*	3,6

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte klassenbezogen