



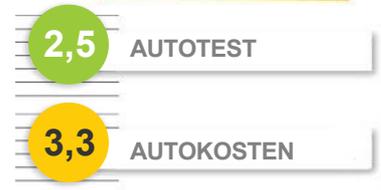
Opel Cascada 1.6 SIDI Turbo ecoFlex Start&Stop Edition

Zweitüriges Cabriolet der Mittelklasse (125 kW / 170 PS)

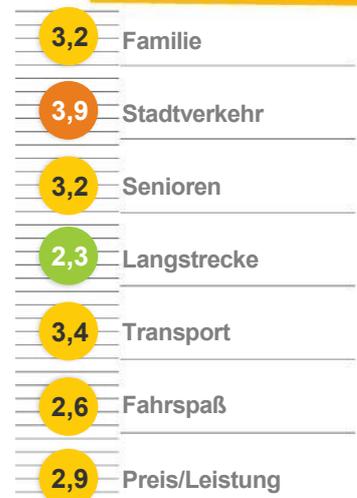


Das neue viersitzige Cabrio aus dem Hause Opel ist ein eigenständiges Modell und hört auf den Namen Cascada. Das knapp 4,70 m lange Cabrio punktet mit guter Verarbeitung und ansprechender Optik. Auch der Innenraum präsentiert sich sorgfältig gefertigt und wird durch Dekorelemente und die optionale Lederausstattung optisch aufgewertet. Das Platzangebot ist vorn großzügig, hinten allerdings mager. Auch das Ladeabteil ist mit einer kleinen Ladeluke und einem mäßigen Volumen eher unpraktisch, vor allem bei offenem Verdeck. Letzteres lässt sich voll automatisch auch während der Fahrt (bis 50 km/h) öffnen und sorgt nach 16 Sekunden für Fahrvergnügen unter freiem Himmel. Angetrieben wird der Testwagen vom neuen 1.6 SIDI Direkteinspritzer-Turbomotor. Dessen Fahrleistungen gehen in Ordnung, übermotorisiert ist der Cascada damit aber nicht. Der Kraftstoffverbrauch liegt mit durchschnittlich sieben Liter auf 100 Kilometer im ADAC EcoTest im hinteren Klassenmittelfeld. Punkten kann der Opel mit dem sehr guten optionalen Lichtsystem AFL+ mit Bi-Xenonlicht und variabler Lichtverteilung. Gegen weiteren Aufpreis sind auch eine Kollisionswarnung, ein Spurverlassenswarner und ein Toter-Winkel-Assistent erhältlich. Der Grundpreis ist mit 28.245 Euro für die getestete Variante akzeptabel, allerdings fällt die Serienausstattung im Klassenvergleich eher schwach aus. **Karosserievarianten:** keine. **Konkurrenten:** u. a.: Audi A5 Cabriolet, BMW 3er Cabriolet.

ADAC-URTEIL



Zielgruppencheck



+ guter Sitzkomfort auf den optionalen AGR-Sitzen, geringer Luftzug bei offenem Verdeck

- unübersichtliche Karosserie, unpraktischer Kofferraum

3,3

KAROSSERIE/KOFFERRAUM

2,3

Verarbeitung

⊕ Der Opel Cascada kann mit einer guten Verarbeitung punkten. Die Karosserie ist sauber gefertigt, die Anbauteile sind ordentlich eingepasst. Die Türausschnitte zeigen sich gegen eindringenden Schmutz von außen abgedichtet, zudem besitzen die Schweller Lackschutzleisten. Der Innenraum präsentiert sich ebenfalls präzise verarbeitet und wirkt hochwertig. Die Armaturentafel ist mit Vinylleder überzogen und auch die Türverkleidungen sind teilweise mit Kunstleder, wenn man die optionale Lederausstattung ordert. Dann gibt es auch Ledersitze mit silbernen Kontrastnähten. Dekorleisten werten das Interieur zudem optisch auf. Das Stoffdach ist sorgfältig gefertigt und kann voll elektrisch bis 50 km/h geöffnet und geschlossen werden. Darüber hinaus lässt sich das Verdeck auch mit der Funkfernbedienung steuern, der Vorgang dauert etwa 16 Sekunden. Gegen Aufpreis kann ein Premium Stoffverdeck mit Akustikdämmung geordert werden. Dank des Windschotts zieht es nur wenig im Innenraum, allerdings ist die Montage etwas umständlich. Der Tankdeckel ist in die Zentralverriegelung einbezogen, die Bedienung des Schraubverschlusses durchschnittlich. Dank eines Fehlbetankungsschutzes kann der Cascada nicht mit falschem Kraftstoff befüllt werden. Die Karosserie zeigt sich sehr verwindungssteif.

⊖ Die unteren Bereiche der Türverkleidungen sind hart und somit kratzempfindlich. Der Motorraum ist nur wenig und der Unterboden unverkleidet, so dass der Motor leicht verschmutzen kann. Die Stoßstangen müssen ohne Schutzleisten auskommen, dadurch können bereits kleine Parkrempler teure Reparaturen nach sich ziehen. Doch auch die Türen besitzen keine Seitenleisten, die vor fremden Fahrzeigtüren schützen könnten. Die Motorhaube wird nur über einen Haltestab offen gehalten.

3,4

Alltagstauglichkeit

Bei der Alltagstauglichkeit landet der Cascada im hinteren Mittelfeld. Er bietet vier vollwertige Sitzplätze. Die Reichweite geht mit 800 Kilometer (bei einer Tankfüllung mit 56 l) in Ordnung. Die gebremste Anhängelast beträgt zufriedenstellende 1300 Kilogramm (ungebremst 750 kg).

⊖ Die maximale Zuladung erweist sich mit 385 kg als ausreichend. Für den Fall einer Reifenpanne gibt es nur ein Reifenreparaturset, das sich schnell als unbrauchbar erweisen kann. Gegen Aufpreis ist auch ein Notrad erhältlich. Im Testwagen waren weder Wagenheber noch ein Radmutternschlüssel an Bord, wodurch ein Räderwechsel nicht ohne Weiteres möglich ist.

2,9

Sicht

⊕ Der Fahrersitz ist in durchschnittlicher Höhe, so dass der Fahrer das Verkehrsgeschehen zufriedenstellend überblicken kann. Nur bei offenem Verdeck ist der Blick zur Seite und nach schräg hinten nicht eingeschränkt. Aufgrund der flachen Motorhaube können tief vor dem Fahrzeug liegende Hindernisse gut wahrgenommen werden. Beim Rangieren helfen Parksensoren vorn und hinten (hinten serienmäßig) und die aufpreispflichtige Rückfahrkamera. Zudem wird der Fahrer informiert, wenn der optionale Parkassistent eine geeignete Lücke erfasst hat - beim Einparkvorgang gibt das System Informationen zum Lenkeinschlag. Der Testwagen war mit dem optionalen Xenon-Sicherheitslichtsystem ausgestattet.



Lediglich bei geschlossenem Verdeck ist die Sicht aufgrund breiter Dachsäulen nach schräg hinten eingeschränkt.

Dieses beinhaltet LED-Tagfahrlicht, eine adaptive Lichtverteilung sowie Kurven- und Abbiegelichtfunktion. Zudem wird das Fernlicht automatisch gesteuert. In Verbindung mit der optionalen Frontkamera (nicht im Testfahrzeug) wird das Abblendlicht an Steigungen oder Gefällen automatisch in der Höhe eingestellt. Insgesamt ist das Lichtsystem sehr empfehlenswert. Gegen Aufpreis blendet der Innenspiegel automatisch ab (im Testwagen). Die Außenspiegel liefern ein gutes Sichtfeld, der Linke besitzt einen asphärischen Bereich, wodurch der tote Winkel etwas verkleinert wird. Die Scheibenwischer haben Ihre Anlenkpunkte außen, so dass sie einen großen Wirkungsbereich besitzen.

⊖ Die Karosserieenden lassen sich nicht einsehen und auch schlecht abschätzen. Bei der ADAC Rundumsichtmessung schneidet der Cascada mit geschlossenem Verdeck schlecht ab. Besonders die Sicht nach schräg hinten ist stark eingeschränkt, doch auch die A-Säulen fallen sehr breit aus und beeinträchtigen den Blick nach draußen. Tief hinter dem Fahrzeug liegende Hindernisse lassen sich aufgrund der hohen Sichtkante kaum wahrnehmen. Das Sichtfeld im Innenspiegel fällt klein aus.

3,5 Ein-/Ausstieg

Der Cascada lässt sich mittels Funkfernbedienung ent- und verriegeln. Die Tür rasterungen sind kräftig dimensioniert und halten die Türen auch an Steigungen zuverlässig. Die Sitzhöhe des Fahrersitzes ist in zufriedenstellender Höhe, allerdings liegen die Türschweller hoch und sind sehr breit, wodurch die Füße weit angehoben werden müssen. Bei geschlossenem Verdeck fällt auch der Abstand zwischen Sitzfläche und Verdeck gering aus. Insgesamt gelangt man vorn zufriedenstellend ins Fahrzeug. Nach hinten ist der Zustieg aufgrund der fehlenden Kopffreiheit trotz Easy Entry Funktion in den Vordersitzen nicht besonders bequem. Ist das Verdeck offen, fällt die Kopffreiheit großzügiger aus und somit gelingt auch der Einstieg vorn wie hinten einfacher. Nach dem Aussteigen beleuchten die Scheinwerfer noch den Bereich vor dem Fahrzeug.

⊖ Haltegriffe am Dachhimmel gibt es konstruktionsbedingt nicht. Das Fahrzeug wird auch bei offenem Kofferraum oder offener Beifahrertür verriegelt, so dass man sich versehentlich aussperren kann.

3,9 Kofferraum-Volumen*

Das Kofferraum-Volumen ist insgesamt ausreichend. Ist das Verdeck geöffnet, lassen sich lediglich 240 Liter verstauen - oder zwei Getränkeboxen. Bei geschlossenem Verdeck sind es 345 Liter, dies entspricht sechs handelsüblichen Getränkeboxen. Klappt man zudem die Rücksitzlehnen um, passen bis zu 640 Liter in das Ladeabteil. Die Nutzfläche wird durch die kleine Durchladeluke (h=33.5 cm, b=57.0 cm) eingeschränkt.



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen. Bei den Innen- und Außenspiegeln werden deren Sichtfelder aus dem Blickwinkel des Fahrers bewertet. Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor bzw. hinter dem Fahrzeug erkennt.

4,1 Kofferraum-Zugänglichkeit

– Die Kofferraum-Zugänglichkeit erweist sich als ausreichend. Zum Öffnen und Schließen der Heckklappe benötigt man recht viel Kraft. Die Kofferraumöffnung fällt aufgrund der zusätzlichen Leuchten in der Rückwand klein aus. Das Ladeabteil selbst ist ebenfalls schmal und niedrig, wodurch der Transport sperriger Gegenstände schwer fällt. Die äußere Ladekante liegt mit 79 Zentimetern weit über der Straße, wodurch das Ladegut weit angehoben werden muss. Doch auch beim Ausladen muss das Gepäck über eine knapp 52 Zentimeter hohe Stufe gehoben werden. Durch die geringe Kofferraumhöhe lassen sich bei der Rückbank liegende Gegenstände schwer erreichen, besonders wenn das Verdeck offen ist. Zudem ist das Ladeabteil mit nur einer Lampe schwach beleuchtet.



2,3 Kofferraum-Variabilität

+ Die Kofferraum-Variabilität fällt noch gut aus. Die Rücksitzlehne ist mittig geteilt und lässt sich einfach vom Kofferraum aus umlegen. Hierzu gibt es in der Seitenwand einen Entriegelungstaster, die Lehnen klappen von alleine um. Zum Verstauen von kleinen Gegenständen gibt es Zurrösen und etwas Platz unter dem Kofferraumboden (aber keine Fächer). Für Einkaufstaschen gibt es Haken in der Verkleidung.

Mit 345 Liter Volumen steht für ein Cabriolet ein ordentlicher Kofferraum zur Verfügung. Bei geöffnetem Verdeck sind es dann nur noch 240 l Volumen.

2,6 INNENRAUM

2,1 Bedienung

Das Cockpit des Cascada wirkt auf den ersten Blick mit Schaltern überladen und unübersichtlich. Nach einer gewissen Eingewöhnung kommt man mit dem Opel jedoch gut zurecht.

+ Das Lenkrad lässt sich in Höhe und Weite einstellen und der Schalthebel liegt gut zur Hand. Die Pedale sind insgesamt zufriedenstellend angeordnet, aber durch den geringen Abstand zwischen Brems- und Gaspedal kann man gelegentlich beim Bremsen unter das Gaspedal rutschen. Das unbeleuchtete Zündschloss ist am Lenkstock angebracht, aber zum Fahrer hin gewandt und dadurch gut erreichbar. Die Instrumente liegen gut im Sichtfeld des Fahrers und lassen sich einwandfrei ablesen. Es gibt für alle wichtigen Betriebszustände Kontrollleuchten und ein Bordcomputer informiert u. a. über Momentan- und Durchschnittsverbrauch. Das Licht lässt sich über einen gut erreichbaren links im Armaturenbrett befindlichen Drehschalter aktivieren. Alternativ werden Abblend- und Fernlicht automatisch aktiviert. Irritierend ist jedoch, dass der Drehlichtschalter nach dem manuellen Ausschalten der Lichtautomatik wieder in die "AUTO"-Position springt und man so nicht sofort erkennt, in welchem Status sich die Automatik befindet. Die Nebelschlussleuchte aktiviert man mittels Taste innerhalb des Drehlichtschalters. Ebenfalls sensorgesteuert sind die Scheibenwischer. Der Bildschirm des Radio-/Navigationssystems liegt sehr gut und auch das Bedienteil wurde in einer guten Höhe angebracht, ist aber aufgrund der vielen Tasten unübersichtlich.



Der Cascada überzeugt durch tadellose Verarbeitung und weitgehend funktionelle Bedienung.

Darüber hinaus gibt es auch Audiobedientasten am Lenkrad. Der Tempomat wird ebenfalls am Lenkrad aktiviert. Das Klimaanlagebedienteil ist in einer akzeptablen Höhe, aber ebenfalls anfangs etwas unübersichtlich. Mit der optionalen Klimaautomatik wird die Umluftfunktion geregelt. Die Heckscheibenheizung schaltet sich automatisch wieder ab. Die elektrischen Fensterheber besitzen eine Antippfunktion und funktionieren auch ohne Zündung, bis eine Tür geöffnet wird. Die hinteren Fensterheber lassen sich allerdings nur von vorn steuern. Insgesamt sind alle wichtigen Schalter beleuchtet und lassen sich dadurch auch im Dunkeln gut finden. Vorn gibt es einige praktische Ablagen, im Fond nur Becherhalter zwischen den Sitzen und Lehnentaschen.

– Aufgrund der langen Türen und der weit hinten angebrachten Türgriffe müssen sich Fahrer und Beifahrer weit aus dem Fahrzeug lehnen, um diese zu Schließen. Zudem sind die weit hinten angelegten Vordersitzgurte schwer zu erreichen.

2,3 Raumangebot vorne*

+ Vorn ist das Platzangebot sehr großzügig, Personen bis zu einer Körpergröße von knapp zwei Meter finden genügend Kopf- und Beinfreiheit vor. Das Raumgefühl ist insgesamt angenehm, wird aber durch den massiven Windschutzscheibenrahmen etwas gemindert, besonders wenn man etwas höher sitzt.

– Die Innenraumbreite erweist sich im Klassenvergleich nur als ausreichend.

4,5 Raumangebot hinten*

– Im Fond sind die Platzverhältnisse gering. Lediglich Passagiere bis zu einer Größe von 1,74 m finden genügend Beinfreiheit (wenn die Vordersitze auf 1,85 m große Personen eingestellt sind). Auch die Innenbreite erweist sich hinten als gering, wenn sich auch nur zwei Personen die Rückbank teilen müssen. Das Raumempfinden ist noch akzeptabel.



Auf den hinteren Sitzplätzen finden nur Personen bis 1,74 m Körpergröße ausreichend Platz vor.

4,0 Innenraum-Variabilität

Die Innenraum-Variabilität ist mit einer geteilt klappbaren Rücksitzlehne nur ausreichend.

2,4 KOMFORT

2,4 Federung

+ Der Cascada ist serienmäßig mit einem sportlicheren Fahrwerk ausgestattet, das dennoch einen recht guten Komfort bietet. Lange Fahrbahnwellen federt der Cascada gut ab, wirkt aber durch das recht hohe Gewicht besonders bei höheren Geschwindigkeiten etwas träge und schwingt auch mal nach. Kurze Wellen schluckt der Opel insgesamt souverän. Bei Einzelhindernissen, auf Kopfsteinpflaster und Querfugen spricht die Federung etwas hölzern an und gibt diese wenig gedämpft bis zu den Insassen weiter - besonders die Hinterachse könnte hier etwas feiner ansprechen. Ungleichmäßige Fahrbahnuntergründe regen die Karosserie auch zu leichtem Stuckern an.

Karosserieneigungen beim Beschleunigen und Bremsen sowie in schnell durchfahrenen Kurven zeigen sich gut gedämpft. Insgesamt kann auch ein noch guter Langsamfahrkomfort attestiert werden.

2,1 Sitze

Der Cascada Edition ist serienmäßig mit Stoffsitzen, die in Höhe und Länge einstellbar sind ausgestattet. Der Testwagen war mit den optionalen Leder-Premium Ergonomiestitzen ausgestattet. Im Fond sind die Lehnen sehr hoch, aber nur ausreichend konturiert. Die Kontur der recht harten Sitzflächen ist zufriedenstellend. Insgesamt ist die Sitzposition im Fond noch gut, wenn auch etwas mehr Oberschenkelauflage nicht schaden würde.

+ Die Ergonomiestitze lassen sich in Länge, Höhe und Neigung einstellen, darüber hinaus sind die Sitzflächen ausziehbar. Zudem sind beide Vordersitze mit einer einstellbaren Lordosenstütze ausgestattet. Sowohl die Sitzflächen als auch die Lehnen sind gut konturiert und bieten einen guten Seitenhalt, wenn dieser im Schulterbereich auch etwas stärker sein könnte. Die Lehnen sind vorn hoch und der Sitzkomfort auf den etwas straffen Sitzen gut. Lediglich die Fußablage für den Fahrer könnte breiter und stabiler sein.

- Die perforierten Ledersitze sind bei sommerlichen Temperaturen schweißtreibend.

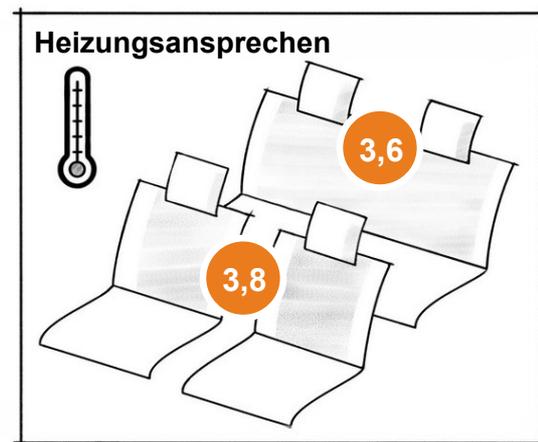
2,7 Innengeräusch

Der gemessene Geräuschpegel fällt bei Autobahnrichtgeschwindigkeit mit 69 dB(A) nicht zu hoch aus. Subjektiv halten sich die Motorgeräusche im Hintergrund. Windgeräusche werden durchschnittlich wahrgenommen und Umgebungsgeräusche, wie von hinten herannahende Fahrzeuge oder auch das Geräusch Nebenherfahrender sind stark im Innenraum präsent. Hier könnte das gegen Aufpreis lieferbare Premium Stoffverdeck für ein angenehmeres Empfinden sorgen.

2,7 Klimatisierung

Beim ADAC Heizungstest spricht die Heizung vorn wie hinten zufriedenstellend an, so dass sich die Insassen etwas gedulden müssen, bis angenehme Temperaturen vorherrschen.

+ Der Cascada ist serienmäßig mit einer Klimaanlage ausgestattet. Der Testwagen war mit der optionalen Zwei-Zonen-Klimaautomatik mit Aktivkohlefilter ausgestattet. Die Temperatur lässt sich für Fahrer und Beifahrer separat einstellen und sowohl die Gebläseintensität als auch die Frisch- und Umluftfunktion werden automatisch gesteuert. Die Luftverteilung erfolgt allerdings für Fahrer und Beifahrer gemeinsam. Für kalte Tage sind das Lenkrad und die Vordersitze beheizbar (beides gegen Aufpreis).



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

2,2 MOTOR/ANTRIEB

2,4 Fahrleistungen*

⊕ Der Cascada 1.6 SIDI Turbo ecoFlex Start&Stop kann bei den Fahrleistungen ein noch gutes Ergebnis erzielen. Das aufgeladene Aggregat leistet maximal 170 PS bei 6000 U/min und entfacht ein Drehmoment von 260 Nm bei 1650 U/min. Im vierten und fünften Gang sind die Elastizitätswerte noch gut, im sechsten Gang zufriedenstellend. Der simulierte Überholvorgang (Beschleunigung von 60 auf 100 km/h) wird in guten 5,4 Sekunden absolviert.

2,2 Laufkultur

⊕ Der aufgeladene Ottomotor legt eine gute Laufkultur an den Tag. Vibrationen werden nur wenig wahrgenommen, sind aber unter Last leicht vorhanden. Störfrequenzen werden kaum vom Aggregat erzeugt, zwischen 1000 und 1250 U/min ist aber ein leichtes Dröhnen im Innenraum vorhanden. Zudem wird der Motor bei hohen Drehzahlen etwas laut.

1,9 Schaltung

⊕ Die Gänge sind ordentlich geführt, allerdings muss beim Einlegen ein deutlicher Widerstand überwunden werden. Dieser erhöht sich, wenn man die Gänge schnell wechseln möchte, daher sind schnelle Schaltvorgänge trotz recht kurzer Schaltwege nur bedingt möglich. Der Rückwärtsgang lässt sich stets problemlos einlegen und ist gegen versehentliches Schalten gesichert. Eine Schaltpunktanzeige hilft dem Fahrer entsprechend des Betriebszustandes einen geeigneten Gang einzulegen. Die Kupplung lässt sich gut dosieren und eine Berganfahrhilfe verhindert das Zurückrollen des Fahrzeugs an Steigungen. Die elektrische Handbremse wird beim Anfahren automatisch deaktiviert, so dass man diese auch als Holdfunktion an Steigungen verwenden kann und nicht dauerhaft die Fußbremse betätigen muss.

2,3 Getriebeabstufung

⊕ Das Sechsgang-Getriebe ist gut abgestuft, so dass keine zu großen Drehzahlsprünge beim Schalten entstehen. Die Gesamtübersetzung hat Opel durchschnittlich gewählt - bei Autobahnrichtgeschwindigkeit dreht das Aggregat im größten Gang mit 2.950 U/min.

2,5 FAHREIGENSCHAFTEN

2,9 Fahrstabilität

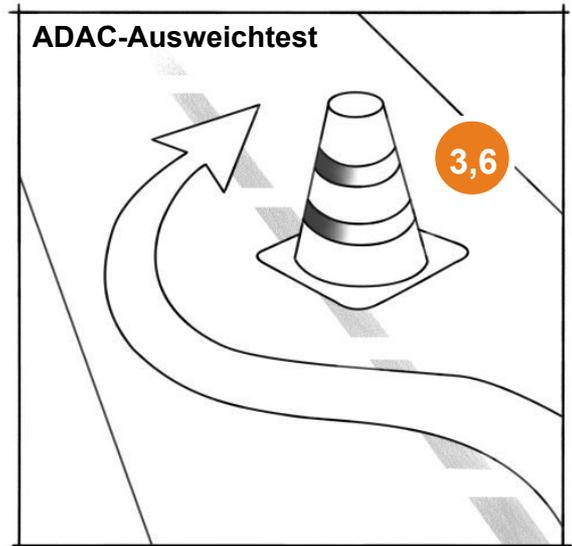
Bei der Fahrstabilität kann der Cascada nicht vollkommen überzeugen. Das Cabrio wird einerseits bei Bodenwellen in Kurven leicht versetzt, andererseits pendelt das Heck bei dynamischen Lenkvorgängen etwas nach. Beim ADAC Ausweichtest zeigt der Opel bereits beim ersten Anlenken eine leichte Übersteuerneigung und drängt beim Zurücklenken deutlich mit dem Heck nach - recht späte ESP-Eingriffe verhindern jedoch ein Schleudern. Beim Einfahren in die Ausfahrgasse entsteht ein deutlicher Gegenpendler, allerdings verhindert das spät agierende ESP ein Schleudern. Insgesamt zeigt der Cascada ausgeprägte Lastwechselreaktionen und lässt sich nur mühevoll durch den Parcours lenken. Beim Anfahren auf rutschigem Untergrund bremst die Traktionskontrolle durchdrehende Antriebsräder ab.

2,8 Lenkung*

- + Der Cascada spricht bei kleinen Lenkwinkeln aufgrund der indirekten Lenkung etwas verzögert an, bei größeren Lenkwinkeln ist das Ansprechen gut. Trotz des recht großen Moments am Lenkrad ist die Rückmeldung nur zufriedenstellend, so dass gelegentlich bei langezogenen Kurven korrigiert werden muss. Der Kraftaufwand beim Rangieren ist nicht zu hoch. Von Anschlag bis Anschlag sind es nur gut 2,5 Umdrehungen.
- Der Wendekreis fällt mit 12,25 m im Klassenvergleich sehr groß aus.

2,0 Bremse

- + Die Bremse spricht gut an und lässt sich auch fein dosieren. Der Bremsweg geht mit 36,3 m (Mittelwert aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Reifen: Bridgestone Potenza S001; 235/45 R19 95W) aus Tempo 100 in Ordnung. Allerdings wird der Cascada bei Vollverzögerungen in Kurven aufgrund eines drängenden Hecks etwas unruhig.



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.

1,9

SICHERHEIT

1,8

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

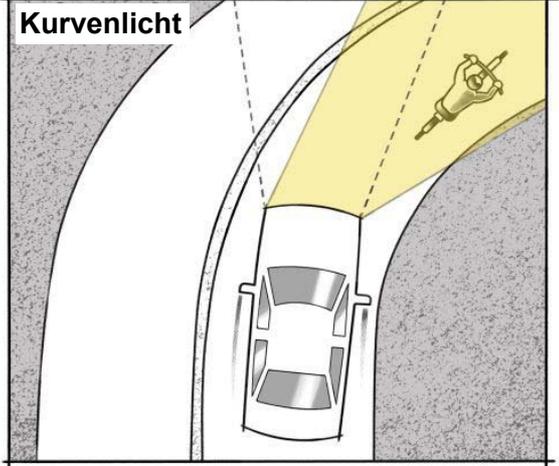
⊕ Der Cascada kann mit einer guten aktiven Sicherheit punkten, wenn auch einige Details nur gegen Aufpreis erhältlich sind. Serienmäßig gibt es die elektronische Stabilitätskontrolle (ESP) und einen Bremsassistenten, der dem Fahrer hilft bei Notbremsungen das volle Potenzial der Bremse zu nutzen. Im Falle einer Vollbremsung wird der herannahende Verkehr durch mit erhöhter Frequenz blinkende Bremslichter gewarnt. Zudem sind die LED-Rückleuchten sehr gut zu erkennen. Aufpreisfrei gibt es auch eine Geschwindigkeitsregelanlage mit Geschwindigkeitsbegrenzer. Versehentliches Anfahren ist nicht möglich, da sich der Motor nur bei betätigtem Kupplungspedal starten lässt. Sehr empfehlenswert ist das optionale Sicherheitslichtsystem (AFL+). Es beinhaltet Bi-Xenonlicht mit Kurven- und Abbiegelichtfunktion sowie einen Fernlichtassistenten. Das AFL+ sorgt für eine variable Lichtverteilung (Stadt; Landstraße; Autobahn). Gegen Aufpreis ist die Frontkamera (Generation 2) erhältlich. Dann ist der Cascada mit einer Abstandsanzeige zum Vordermann und einem Frontkollisionswarner ausgestattet. Ebenfalls im Umfang sind ein Verkehrsschildassistent (aktiv zw. 14 und 200 km/h; bei Nacht bis 150 km/h) und ein Spurverlassenswarner (optische und akustische Warnung - aktiv ab 55 km/h). Optional ist auch das Assistenz-Paket, das unter Anderem einen Toter-Winkel-Warner (aktiv 10 bis 140 km/h) beinhaltet. Nähern sich Fahrzeuge im seitlichen Gefahrenbereich, wird dies dem Fahrer in beiden Außenspiegeln angezeigt. Darüber hinaus kann ein Reifendruck-Kontrollsystem (TPMS) geordert werden.

⊖ Ist die Warnblinkanlage aktiviert, ist die Blinkerfunktion nicht verfügbar - dadurch kann beim Abschleppen eine Richtungsänderung nicht angezeigt werden. In den Türen fehlen Rückleuchten oder -strahler, die andere Verkehrsteilnehmer auf den offenen Zustand der Türen hinweisen würden.

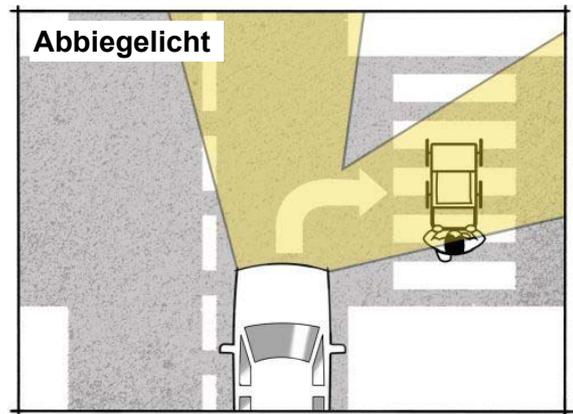
1,7

Passive Sicherheit - Insassen

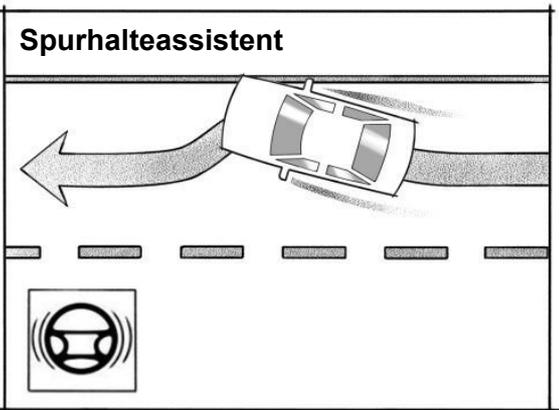
⊕ Ein aktuelles Crashtest-Ergebnis liegt vom Cascada derzeit nicht vor, dennoch wird ein guter Insassenschutz prognostiziert. Der Opel ist serienmäßig mit Frontairbags sowie Kopf-Brust-Becken-Seitenairbags für Fahrer und Beifahrer ausgestattet. Darüber hinaus verfügt er über ein Überrollschutzsystem: Im Falle eines Überschlages fahren die sich hinter den Rücksitzen befindlichen Sicherheitsstäbe innerhalb von Sekundenbruchteilen heraus. Vorn bieten die Kopfstützen Personen bis 1,88 m optimalen Schutz.



Kurvenlicht
Die Scheinwerfer schwenken (abhängig von Lenkradstellung und Geschwindigkeit) gemäß dem Straßenverlauf in Fahrtrichtung und folgen so der Fahrbahn in Kurvenrichtung.



Abbiegelicht
Zusätzliche Lampen (oder angepasste Nebelscheinwerfer) leuchten im Stadtverkehr beim Abbiegen die betreffende Seite besser aus. So wird das Risiko, an Kreuzungen und Einmündungen Fußgänger zu übersehen, erheblich vermindert.



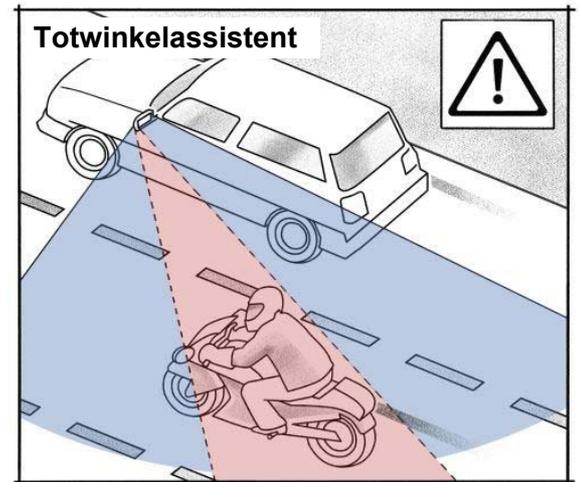
Spurhalteassistent
Infrarotsensoren oder Kameras erkennen die Fahrbahn-Markierungen. Verlässt der Fahrer seine Spur ohne zu Blinken (etwa wegen Unachtsamkeit oder Sekundenschlaf), erfolgt eine optische, akustische oder haptische Warnung.

Zudem lassen sie sich zum Kopf hin verschieben und weisen einen geringen Abstand auf. Im Fond bieten die Stützen Personen bis 1,62 m guten Schutz und weisen ebenfalls einen geringen Abstand zum Kopf auf. Es werden nur die vorderen Insassen ermahnt sich anzuschnallen, für die hinteren Passagiere gibt es nichts. Die Türgriffe sind stabil, so dass nach einem Unfall hohe Zugkräfte aufgebracht werden können.

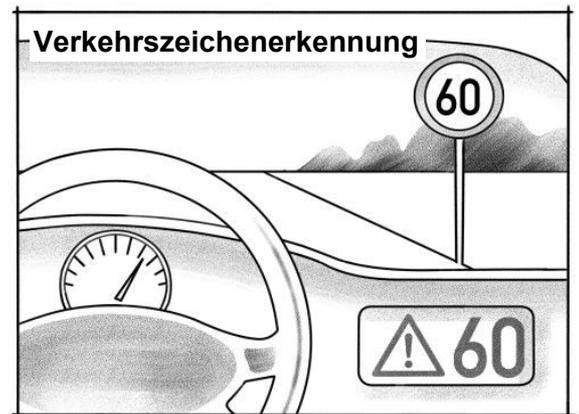
2,1 Kindersicherheit

+ Bei der Kindersicherheit gibt der Viersitzer ebenfalls ein gutes Bild ab. Hinten sind universelle Kindersitze aller Altersgruppen zugelassen. Auf der Rückbank gibt es Isofix-Halterungen mit Ankerhaken. Zudem sind auf allen Plätzen die Gurte lang, die Gurtschlösser kurz und stabil und die Gurtanlenkpunkte optimal - dadurch lassen sich Kindersitze auch mit den Gurten gut befestigen. Der Beifahrerairbag lässt sich deaktivieren, so dass vorn rechts Kindersitze genutzt werden können. Bei geschlossenem Verdeck ist die Montage hoher Sitze allerdings nur bedingt möglich. Der Fenstereinklemmschutz funktioniert zuverlässig, könnte aber früher einsetzen.

- Auf dem Beifahrersitz sind Kindersitze zweier Altersgruppen (Gruppe II und III) nicht erlaubt. Isofix-Kindersitze sind sehr schwer montierbar, da die Ankerhaken ohne Klappen der Sitze nicht erreichbar sind. Anschließend müssen die Kindersitze vom Kofferraum aus festgezogen werden, was aufgrund der Kofferraumlänge und der kleinen Ladeluke schwer fällt. Eine lagestabile Montage ist auf der Rückbank aufgrund der tiefen Sitzmulde nur bedingt möglich, da die Kindersitze unter Umständen nach außen rutschen können.



Totwinkelassistent
Mit Hilfe von Radarsensoren wird das seitliche Umfeld überwacht. Beabsichtigt der Fahrer, die Fahrspur zu wechseln, während sich Fahrzeuge im toten Winkel befinden, erfolgt eine optische Warnung.



Verkehrszeichenerkennung
Eine Videokamera an der Fahrzeugfront erkennt Verkehrszeichen, die auf Tempo-Limits oder Überholverbote hinweisen und stellt diese für einige Sekunden in einer Anzeige im Armaturenbrett dar.

2,5 Fußgängerschutz

Ein Crashtest-Ergebnis liegt derzeit nicht vor, es wird aber ein guter bis durchschnittlicher Fußgängerschutz erwartet.

3,0 UMWELT/ECOTEST

3,4 Verbrauch/CO2*

Beim ADAC EcoTest kann der Cascada mit dem neuen 1.6 SIDI Turbo-Motor nur ein zufriedenstellendes Ergebnis erzielen. Der ermittelte CO₂-Ausstoß liegt bei 190 g/km, dies entspricht 26 Punkten. Aus der Messung resultiert ein Durchschnittsverbrauch von sieben Liter auf 100 Kilometer. Dieser setzt sich aus 8,3 l/100 km im Innerortsteil, 6,1 l/100 km im Außerortsteil und 7,9 l/100 km auf der Autobahn zusammen. Das ist für einen neuen Motor nicht zeitgemäß.

2,5 Schadstoffe

Zusammen bringt es der Cascada auf 61 Punkte, das entspricht drei von fünf Sternen im ADAC EcoTest.

⊕ Im Schadstoffkapitel kann der Cascada ein noch gutes Ergebnis erzielen. Keine der Schadstoffgruppen fällt besonders stark auf, wenn auch der CO-Anteil im Abgas im anspruchsvollen Autobahnzyklus erhöht ist. Zudem ist die Partikelmasse im Abgas recht hoch. Es können in diesem Kapitel 35 von 50 Punkten vergeben werden.

3,3 AUTOKOSTEN

4,5 Betriebskosten*

⊖ Die Betriebskosten ergeben sich zu weiten Anteilen aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da Opel für den 1.6 SIDI Motor den teuren Super Plus Kraftstoff als Basiskraftstoff empfiehlt, fallen die Betriebskosten sehr hoch aus.

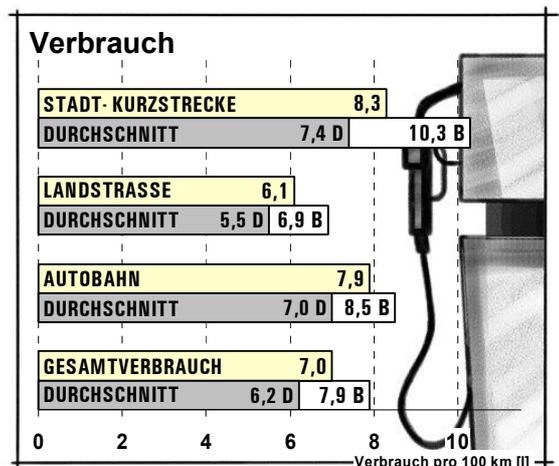
4,4 Werkstatt- / Reifenkosten*

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

⊕ Opel gewährt eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.

3,1 Wertstabilität*

Der Cascada stellt ein völlig neues Modell dar, so dass während des vierjährigen Berechnungszeitraums nicht mit einer Ablöse zu rechnen ist. Es wird ihm ein durchschnittlicher Restwertverlauf prognostiziert. Etwas nachteilig wirkt sich das Stoffverdeck aus, da der Opel sich damit nur bedingt als Ganzjahreswagen eignet.



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

3,0 Kosten für Anschaffung*

Bei den Anschaffungskosten landet der Cascada ebenfalls im Mittelfeld. Der Grundpreis des Opel Cascada 1.6 SIDI Turbo ecoFlex Start&Stop Edition liegt bei 28.245 Euro. Zudem fällt die Serienausstattung nicht besonders üppig aus. Sollen alle klassenüblichen Details an Bord sein, müssen weitere 3.885 Euro aufgewendet werden.

3,6 Fixkosten*

Auch die jährlichen Fixkosten fallen recht hoch aus. Teuer ist vor allem die Versicherung und hier speziell die Kaskoeinstufungen (KH: 17; TK: 24; VK: 24). Die KFZ-Steuer bleibt mit 108 Euro noch überschaubar.

2,9 Monatliche Gesamtkosten*

Die monatlichen Gesamtkosten liegen mit 751 Euro im Klassenmittelfeld. Besonders negativ wirken sich die Betriebs- sowie Werkstatt- und Reifenkosten aus. Gut schneidet der Cascada jedoch in keinem Kostenkapitel ab.

DIE MOTORVARIANTEN in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.4 Turbo	1.4 Turbo ecoFlex Start&Stop	1.6 SIDI Turbo ecoFlex Start&Stop	2.0 CDTI ecoFlex Start&Stop (DPF)	2.0 BiTurbo CDTI ecoFlex Start&Stop (DPF)
Aufbau/Türen	CA/2	CA/2	CA/2	CA/2	CA/2
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1364	4/1364	4/1598	4/1956	4/1956
Leistung [kW (PS)]	88 (120)	103 (140)	125 (170)	121 (165)	143 (195)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	200/1850	200/1850	260/1650	350/1750	400/1750
0-100 km/h[s]	11,9	10,9	9,6	10,3	9,4
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	195	207	222	218	230
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller [l]	6,5 S	6,3 S	6,3 SP	5,2 D	5,3 D
CO2 [g/km]	158	148	148	138	139
Versicherungsklassen KH/VK/TK	17/23/24	17/23/24	17/24/24	19/23/24	19/23/24
Steuer pro Jahr [Euro]	124	104	108	246	248
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	711	712	751	727	770
Preis [Euro]	25.945	27.000	28.245	29.805	32.555

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-Haftpf.
VK = Vollkasko
TK = Teilkasko

Kraftstoff

N = Normalbenzin
S = Superbenzin
SP = SuperPlus
D = Diesel
FG = Flüssiggas
G = Erdgas

DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	1598 ccm
Leistung	125 kW (170 PS)
bei	6000 U/min
Maximales Drehmoment	260 Nm
bei	1650 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	235/55R17
Reifengröße (Testwagen)	235/45R19W
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	12,25 m
Höchstgeschwindigkeit	222 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,6 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2. + 3. Gang)	5,4 s
Bremsweg aus 100 km/h	36,3 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	6,3 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (SuperPlus)	7,0 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	8,3/6,1/7,9 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe	148 g/km
CO ₂ -Ausstoß Test(*WTW)	190 g/km
Innengeräusch 130km/h	69,0 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4696/1839/1443 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	2025 mm
Leergewicht/Zuladung	1755 kg/385 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	345 l/640 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/1300 kg
Dachlast	- kg
Tankinhalt	56 l
Reichweite	800 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte **fett**

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	157 Euro
Monatliche Werkstattkosten	79 Euro
Monatliche Fixkosten	123 Euro
Monatlicher Wertverlust	392 Euro
Monatliche Gesamtkosten	751 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	17/24/24
Grundpreis	28.245 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 2013 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 01.03.2013 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.05.2012 gültigen Steuergesetzgebung.

*WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO₂-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO₂-Emissionen auch die CO₂-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich.

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

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbieglicht (AFL +)	1.250 Euro ^o
Abstandswarner (ohne ACC) (Frontkamera)	800 Euro
Automatikgetriebe	1.295 Euro
Berganfahrhilfe	135 Euro ^o
elektronische Dämpferkontrolle (FlexRide Premiumfahr)	980 Euro
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Head-Up-Display	nicht erhältlich
Kurvenlicht (AFL +)	1.250 Euro ^o
Parkhilfe, elektronisch (Park & Go-Paket)	1.200 Euro ^o
Regen- und Lichtsensor (Sicht-Paket)	200 Euro ^o
Reifendruckkontrolle	210 Euro
Spurassistent (Frontkamera)	800 Euro
Tempomat	Serie
Totwinkelassistent (Assistenz-Paket)	850 Euro ^o
Xenonlicht (AFL +)	1.250 Euro ^o

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Innenspiegel, automatisch abblendend (Sicht-Paket)	200 Euro ^o
Klimaanlage	Serie
Klimaautomatik	350 Euro ^o
Navigationssystem	ab 900 ^o
Rücksitzlehne, umklappbar	Serie

AUSSEN

Einparkhilfe hinten	Serie
Lackierung Metallic	530 Euro ^o
Nebelscheinwerfer	Serie

^o im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

2,5

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

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte klassenbezogen