



Opel Astra Sports Tourer 1.4 Turbo ecoFlex Start&Stop Selection

Fünftürige Kombilimousine der unteren Mittelklasse (88 kW / 120 PS)

Neben der Schräghecklimousine und der klassischen Limousine bietet Opel den Astra auch als Kombi an - dieser trägt dann den Zusatz "Sports Tourer" im Namen. Vorteile bietet der Kombi vor allem beim Kofferraumvolumen, das unterhalb der Kofferraumabdeckung 410 Liter beträgt und damit um 75 Liter größer ist als beim Schrägheck. Bei umgelegter Rücksitzbank passen bis unters Dach sogar 270 Liter mehr hinein. Das Innenraumangebot ist vorn sehr großzügig, hinten erweist es sich als zufriedenstellend. Der Fahrkomfort ist in Verbindung mit dem optionalen adaptiven Fahrwerk und den aufpreispflichtigen Ergonomiesitzen (Gütesiegel Aktion Gesunder Rücken e. V.) angenehm. Der im Testwagen verbaute 1,4-Liter-Turbo-Benziner mit 120 PS kann bei den Fahrleistungen ein zufriedenstellendes Ergebnis einfahren und reicht für den Alltagsgebrauch völlig aus. Der Durchschnittsverbrauch im EcoTest beträgt allerdings hohe 6,4 Liter auf 100 Kilometer. In der getesteten Basisausstattung "Selection", für die Opel mindestens 19.800 Euro verlangt, zeigt sich der Astra nur mäßig ausgestattet - selbst ein Audiosystem kostet Aufpreis. Opel bietet eine Reihe an empfehlenswerten Assistenzsystemen an, die jedoch alle extra bezahlt werden müssen.

Karosserievarianten: Fünftürige Schräghecklimousine, Stufenheck-Limousine, Dreitürer (GTC). **Konkurrenten:** u.a.: Ford Focus Turnier, Honda Civic Tourer, Hyundai i30cw, KIA cee´d Sportswagon, Peugeot 308 SW, Seat Leon ST, Toyota Auris Touring Sports, VW Golf Variant.

+ recht hohe Zuladung, sehr gutes optionales Lichtsystem, großzügiger Kofferraum, umfangreiche Sicherheitsausstattung erhältlich

- mäßige Serienausstattung, sehr großer Wendekreis, hohe Autokosten



ADAC-URTEIL

2,4 AUTOTEST

3,7 AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

2,2 Familie

3,4 Stadtverkehr

2,8 Senioren

2,2 Langstrecke

2,2 Transport

3,1 Fahrspaß

3,1 Preis/Leistung

Stand: Mai 2014
Text: Martin Brand

2,3

KAROSSERIE/KOFFERRAUM

2,6

Verarbeitung

⊕ Verarbeitung und Finish der Karosserie hinterlassen einen guten Eindruck. Die Karosserieteile sind passgenau verbaut und die Spaltmaße verlaufen gleichmäßig schmal. Das Ladeabteil ist sauber verkleidet und die verwendeten Materialien erweisen sich als praxisgerecht. Der Innenraum präsentiert sich ebenfalls solide gefertigt und optisch ansprechend. Die oberen Teile der Armaturentafel und der Türverkleidungen sind geschäumt und die A-Säulen mit Stoff überzogen. Alu-Applikationen sowie Chromleisten werten das Interieur zudem optisch auf. Die Türöffnungen sind ordentlich nach außen abgedichtet, es fehlen allerdings Schutzleisten an den lackierten Schwellern - diese können über das Zubehör geordert werden. Die Tankklappe ist in die Zentralverriegelung einbezogen. Ein versehentliches Befüllen mit falschem Kraftstoff ist aufgrund einer Schutzklappe nicht möglich.

⊖ Innenraum-Kunststoffe die nicht im direkten Sichtfeld des Fahrers sind, sind hart und kratzempfindlich. Stoßleisten an den Fahrzeugflanken gibt es nicht, somit lassen sich Dellen durch unvorsichtig geöffnete "Nachbartüren" kaum vermeiden. Auch Front- und Heckschürze sind vollständig lackiert, ohne Schutzleisten und damit kratzempfindlich. Die Motorhaube wird mit einem simplen Haltestab offen gehalten - Gasdruckfedern wären die bessere Alternative. Der Motorraum zeigt sich von unten wenig verkleidet und kann dadurch schnell verschmutzen, weitere aerodynamische Hilfsmittel sind am restlichen Unterboden nicht verbaut.

2,3

Alltagstauglichkeit

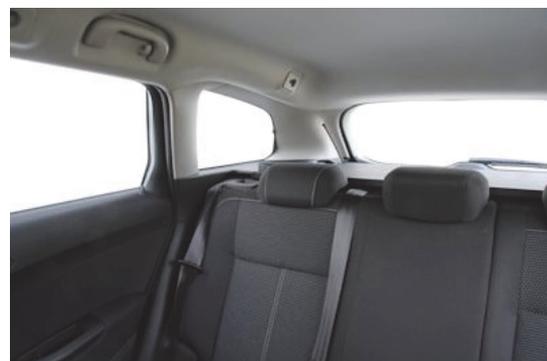
⊕ Der Astra Sports Tourer 1.4 Turbo kann bei der Alltagstauglichkeit ein gutes Ergebnis vorweisen. Er bietet vier vollwertige Sitzplätze und einen schmalen Mittelsitz, der sich jedoch nur für Kurzstrecken eignet. Mit einer Tankfüllung (56 l) sind Reichweiten bis 875 Kilometer möglich. Die maximale Zuladung fällt mit 550 kg üppig aus. Auf der stabilen Dachreling dürfen Lasten bis 100 Kilogramm befestigt werden. Die maximale Anhängelast beträgt bei gebremsten Anhängern akzeptable 1.200 kg. Ungebremste Hänger dürfen bis 710 kg angehängt werden. Die maximale Stützlast beträgt noch gute 75 kg.

⊖ Bei einer Reifenpanne steht lediglich ein Reparatur-Set zur Verfügung, das reicht nur für kleine Beschädigungen. Wagenheber oder Radmutternschlüssel sind nicht an Bord. Gegen Aufpreis können aber sowohl ein Notrad als auch ein vollwertiges Reserverad geordert werden.

2,3

Sicht

Der Opel Astra Sports Tourer kann trotz einer nur durchschnittlich übersichtlichen Karosserie aufgrund des guten Lichtes auch ein gutes Ergebnis im Sicht-Kapitel erzielen. Der Fahrer sitzt in akzeptabler Höhe und kann das Verkehrsgeschehen zufriedenstellend überblicken. Bei der ADAC Rundumsichtmessung schneidet der Astra Kombi ausreichend ab, besonders die breiten D-Säulen schränken die Sicht nach schräg hinten deutlich ein. Immerhin können die hinteren Kopfstützen fast vollständig versenkt werden und stören damit nur kaum. Die anderen Dachsäulen fallen auch nicht besonders schlank aus und die zweigeteilte A-Säule bietet kaum Vorteile, da das dazwischen liegende Dreiecksfenster klein ausfällt.



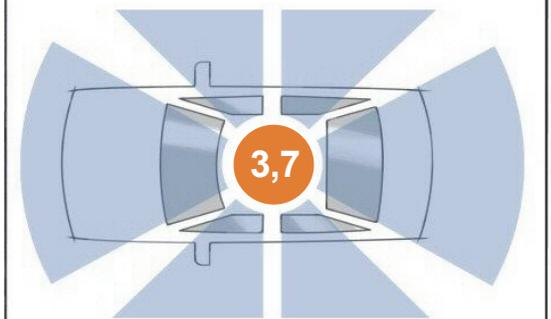
Versenkbare Kopfstützen tragen zwar zur bessern Sicht nach schräg hinten bei, allerdings stören wiederum die breiten Dachsäulen.

Aufgrund der relativ hohen Heckscheibenunterkante können tief liegende Hindernisse hinter dem Fahrzeug nur schlecht wahrgenommen werden.

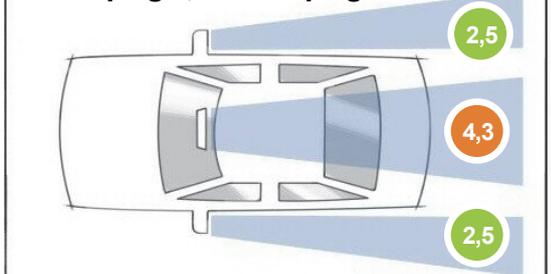
⊕ Vor dem Fahrzeug liegende Hindernisse werden dank der flachen Frontpartie gut wahrgenommen. Beim Rangieren helfen die optionalen Parksensoren an Front und Heck. Gegen weiteren Aufpreis kann auch eine Rückfahrkamera geordert werden (im Testwagen). Die Außenspiegel bieten ein ordentliches Sichtfeld. Der Linke besitzt einen zusätzlichen asphärischen Bereich, der den toten Winkel verkleinert. Die Scheibenwischer vorn haben die Anlenkpunkte unten an den A-Säulen und wischen dadurch einen sehr großen Bereich. Das optionale adaptive Fahrlicht (AFL+) leuchtet die Fahrbahn sehr gut aus. Es umfasst Bi-Xenonscheinwerfer mit Kurvenlichtfunktion und ein separates Abbiegelicht im Hauptscheinwerfer. Darüber hinaus wird die Lichtverteilung (Stadt, Landstraße, Autobahn) je nach Fahrsituation angepasst und das Fernlicht automatisch auf- und abgeblendet. Dank des LED-Tagfahrlichts wird man von anderen Verkehrsteilnehmern besser wahrgenommen. Bei störendem Scheinwerferlicht anderer Verkehrsteilnehmer blendet der Innenspiegel automatisch ab (Aufpreis).

⊖ Der Innenspiegel fällt klein aus und liefert nur ein ausreichendes Sichtfeld.

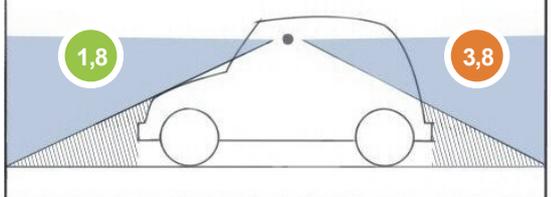
Rundumsicht



Innenspiegel, Außenspiegel



Vorderes und hinteres Nahfeld



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

2,8 Ein-/Ausstieg

Der Opel lässt sich per Funkfernbedienung auf- und abschließen, die Tasten sind aber recht klein und gleichförmig wodurch die Piktogramme darauf kaum unterschieden werden können. Es lassen sich damit aber auch die Seitenscheiben bedienen. Das Ein- und Aussteigen gelingt insgesamt zufriedenstellend. Die Türschweller liegen zwar nicht zu hoch, aber der Abstand zwischen Schweller- und Sitzaußenkante könnte geringer ausfallen. Darüber hinaus sind die Sitze in durchschnittlicher Höhe angeordnet. In den Fond gelangt man ebenfalls zufriedenstellend, wenn auch der Türausschnitt etwas breiter ausfallen dürfte. Zudem könnten die hinteren Türen etwas weiter öffnen, da die Verkleidungen breit ausfallen.

⊕ Die vorderen Türen besitzen drei und die Hinteren zwei Rasterungen. Diese sind kräftig dimensioniert und halten auch an Steigungen zuverlässig. Beim Aussteigen helfen Haltegriffe am Dachhimmel. Nach den Aussteigen leuchten die Scheinwerfer noch für gewisse Zeit den Bereich vor dem Fahrzeug aus.

⊖ Man kann sich leicht versehentlich aussperren, da die Fahrzeugverriegelung nur bei offener Fahrtür unterbunden wird.

1,7 Kofferraum-Volumen*

⊕ Das Kofferraum-Volumen erweist sich im Klassenvergleich als sehr großzügig. Üblicherweise fasst das Ladeabteil bis zur Kofferraumabdeckung 410 Liter. Ohne Abdeckung passen bis unters Dach 615 Liter hinein. Dann können hinter den Rücksitzlehnen bis zu elf handelsübliche Getränkekisten verstaut werden.

Klappt man die Rückbank um, erweitert sich das Gepäckvolumen gemessen bis zur Fensterunterkante auf gute 795 l. Bis unters Dach fasst das Ladeabteil dann 1.340 Liter.

2,2 Kofferraum-Zugänglichkeit

⊕ Bei der Kofferraum-Zugänglichkeit schneidet der Astra Sports Tourer gut ab. Die Kofferraumklappe lässt sich leicht anheben und schließen. Zum Schließen gibt es links und rechts in der Innenverkleidung praktische Griffmulden. Die Klappe schwingt weit auf und bietet Personen bis zu einer Körpergröße von 1,88 m genügend Platz darunter. Zudem gibt sie eine große Ladeöffnung frei. Das Format des Kofferraums ist zweckmäßig, wenn auch Breite und Höhe nur durchschnittlich sind. Das Ladegut muss zum Einladen nicht weit angehoben werden, da die Ladekante nur 62 Zentimeter über der Straße liegt. Da der Kofferraumboden innen eben mit der Kante ist, muss man das Gepäck zum Ausladen nicht weit anheben. Da das Ladeabteil jedoch recht tief ist, lassen sich bei der Rückbank liegende Gegenstände nur zufriedenstellend erreichen.

⊖ Bei vorgeklappten Sitzlehnen steigt der Boden nach vorne leicht an und eine kleine Stufe entsteht, die das Verschieben von Gepäck erschwert. Klappt man die Sitzflächen separat hoch, können die Lehnen eben umgelegt werden. Die Kofferraumbeleuchtung ist mit nur einer Lampe schwach. Große Personen können sich unter Umständen an den seitlichen Ecken der Heckklappe den Kopf stoßen.



Mit 410 l Kofferraumvolumen stellt der Astra Sports Tourer ausreichend Platz für das Gepäck zur Verfügung. Die größten Konkurrenten wie z.B. VW Golf Variant (435 l) und Ford Focus Turnier (465 l), bieten hier nur unwesentlich mehr.

2,6 Kofferraum-Variabilität

Die Kofferraum-Variabilität des Astra Sports Tourer ist gut. Die Rücksitzbank lässt sich asymmetrisch geteilt umlegen. Damit allerdings ein vollkommen ebener Ladeboden entsteht, müssen auch die Sitzflächen umgeklappt werden (manuell). Das ist ohne großen Kraftaufwand aber nur von vorn möglich.

⊕ Der Klappmechanismus der Sitzflächen ist einfach zu bedienen. Die Lehnen können manuell von vorn aus umgelegt werden oder elektrisch (gegen Aufpreis; FlexFold) mittels Taster vom Kofferraum aus. Zur Ladungssicherung gibt es ein optionales flexibles Ladungssicherungssystem (Cargo Paket). Dann können Befestigungshaken an den Schienen verschoben werden und darin ein Trennnetz als Raumteiler eingehängt werden. Für kleine Gegenstände sind mehrere Fächer und Netze vorhanden. Zudem steht unter dem Kofferraumboden ein zusätzliches Fach mit 70 Liter Volumen zur Verfügung. Das optionale Trennnetz verhindert, dass Gepäckstücke beim Bremsen in den Fahrgastraum geschleudert werden.

⊖ Bei unvorsichtigem Zurückklappen der Rücksitzlehnen können die Gurtbänder eingeklemmt und beschädigt werden. Bei geklappter Lehne können sie allerdings an der Seitenverkleidung eingehängt und somit aus dem Gefahrenbereich gebracht werden. Eine separate Durchlademöglichkeit muss optional geordert werden.

Bedienung

Das Cockpit des Astra ist auf den ersten Blick aufgrund der vielen kleinen Schalter unübersichtlich und wirkt nicht besonders ergonomisch gestaltet. Nach einer gewissen Eingewöhnung kommt man jedoch weitgehend mit dem Bedienkonzept zurecht. Serienmäßig fehlt dem Selection selbst ein Audiosystem. Der Testwagen war mit dem optionalen Navi 650 Westeuropa ausgestattet. Dann können auch externe Geräte wie MP3-Player angeschlossen werden und es gibt eine Freisprechfunktion via Bluetooth. Das Bedienteil wirkt aufgrund der vielen Schalter aber unübersichtlich. Alternativ kann das Radio auch mittels Lenkradtasten bedient werden. Das Zündschloss ist im Lenkstock untergebracht und unbeleuchtet, aber zum Fahrer hin gewandt und dadurch zufriedenstellend erreichbar. Die Bedienung des beleuchteten Lichtschalters ist nicht optimal. Möchte man ihn auf die Stellung "0" drehen, springt er zurück auf "Auto", auch wenn die automatische Lichtsteuerung ausgeschaltet ist - dadurch lässt sich der Lichtsensorstatus nicht dauerhaft erkennen. Beim nächsten Motorstart ist der Lichtsensor allerdings wieder aktiviert.



Verarbeitung und Funktionalität geben wenig Anlass zur Kritik.

+ Das Lenkrad kann serienmäßig in Höhe und Reichweite eingestellt werden und passt somit Personen ganz unterschiedlicher Größe. Die Pedale sind ordentlich positioniert und der Schalthebel liegt gut zur Hand, wenn er auch etwas höher positioniert sein könnte. Das Licht wird am Drehschalter links neben dem Lenkrad oder alternativ vom Lichtsensor (optional) aktiviert - auch das Fernlicht ist sensorgesteuert (optional). Die Nebelschlussleuchte wird im Lichtschalter eingeschaltet und der Status im Kombiinstrument angezeigt. Die Rundinstrumente liegen gut im Sichtfeld des Fahrers und lassen sich gut ablesen. Der optionale Bordcomputer informiert den Fahrer u. a. über den Momentan- und Durchschnittsverbrauch. Sind Türen, die Heckklappe oder die Motorhaube offen, wird der Fahrer gewarnt. Die Geschwindigkeitsregelanlage (inkl. Geschwindigkeitsbegrenzer) wird am Lenkrad eingestellt. Display und Bedienteil des optionalen Audio-/Navigationssystems sind günstig positioniert und gut erreichbar. Die Bedienung klappt nach einer gewissen Gewöhnung recht gut. Das Klimaanlagebedienteil ist in einer zufriedenstellenden Höhe positioniert, aber mit Schaltern überfrachtet. Die Bedienung gibt keine Rätsel auf. Die eingestellten Parameter werden zudem kurzzeitig im Hauptdisplay angezeigt. Die Heckscheibenheizung wird nach einer bestimmten Zeit automatisch abgeschaltet. Die Frisch-/Umluftfunktion ist sensorgesteuert. Die Fensterheber sind vorn wie hinten (optional) elektrisch und besitzen eine Ab-/Aufwärtsautomatik sowie einen Einklemmschutz. Die Spiegeleinstellung erfolgt ebenfalls elektrisch, wenn auch der Schalter etwas ungünstig platziert ist. Insgesamt sind alle wichtigen Schalter beleuchtet und dadurch im Dunkeln gut zu finden. Mit dem optionalen Lichtpaket gibt es vorn wie hinten Leseleuchten sowie beleuchtete Make-up-Spiegel an den Sonnenblenden. Das Handschuhfach ist zweigeteilt und recht klein, aber beleuchtet. Vorn ist die Anzahl an Ablagen gut: Es gibt recht große Türfächer, ein Staufach zwischen den Sitzen und eine kleine Ablage in der Mittelkonsole. Hinten gibt es lediglich kleine Türfächer und Lehnentaschen.

- Der Handbremshebel ist etwas ungünstig positioniert. Beim Lösen der Handbremse läuft man Gefahr sich die Finger zwischen Hebel und Mittelkonsole einzuklemmen. Die Vordersitzlehnen können nur grob eingestellt werden, zudem verlaufen die Gurte ungünstig am Hebel und stören beim Einstellen der Lehne.

1,3 Raumangebot vorne*

⊕ Vorn ist das Platzangebot sehr großzügig. Hier finden Personen bis zu einer Körpergröße von gut zwei Metern genügend Beinfreiheit vor - die Kopffreiheit fällt noch etwas großzügiger aus. Die Innenbreite ist für diese Klasse großzügig bemessen. Insgesamt ergibt sich ein angenehmes Raumgefühl.

2,7 Raumangebot hinten*

Hinten zeigen sich die Platzverhältnisse knapper bemessen. Sind die Vordersitze für 1,85 m große Personen eingestellt, können hinten Passagiere bis knapp 1,88 m noch bequem sitzen. Die Kopffreiheit ist dabei großzügig. Die Innenbreite fällt für diese Fahrzeugklasse durchschnittlich aus, für drei wird es ohnehin eng. Zu zweit ist das Raumgefühl recht angenehm, wenn auch die direkt neben dem Kopf liegende C-Säule dieses etwas einschränkt.



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,88 m bequem Platz.

4,0 Innenraum-Variabilität

Da für den Astra Sports Tourer keine Sitzvarianten angeboten werden, ist die Innenraum-Variabilität nur ausreichend.

2,1 KOMFORT

2,0 Federung

Der Astra Sports Tourer 1.4 Turbo Selection ist serienmäßig mit einem Standardfahrwerk ausgestattet. Im Falle des Testwagens war das aufpreispflichtige adaptive FlexRide Sicherheitsfahrwerk verbaut, das in drei Modi (Tour, Standard, Sport) betrieben werden kann.

⊕ Insgesamt zeigt sich die Feder-/Dämpferabstimmung sehr ausgewogen. Der Tour-Modus weist die komfortabelste Abstimmung auf und der Sport-Modus eine eher straffe Abstimmung. Der Standard-Modus liegt von der Abstimmung dazwischen. Der Astra schluckt in diesem Modus langewellige Fahrbahnuntergründe souverän und reicht kurze Wellen nicht zu stark zu den Insassen durch. Im Tour-Modus werden Letztere besser von den Insassen fern gehalten, allerdings zeigt der Astra dann bei langen Wellen eine leichte Nachschwingtendenz. Auf langen Wellen eignet sich der Sport-Modus bestens. Einzelhindernisse und Querfugen zeigen sich im Standard-Modus ordentlich gedämpft und dringen nicht zu stark bis in den Innenraum durch. Ein Stuckern ist kaum vorhanden. Raue Fahrbahnbeläge werden kaum von den Insassen wahrgenommen. Kopfsteinpflaster schüttelt die Passagiere kaum durch, wenn sich hier jedoch der Tour-Modus als die bessere Wahl erweist. Im Sport-Modus spricht die Federung straffer an, Einzelhindernisse und Querfugen dringen deutlicher in den Innenraum, dafür zeigen sich Seitenneigungen und Vertikalschwingungen gut gedämpft. Insgesamt kann sowohl ein guter Langsamfahrkomfort als auch eine gute Langstreckentauglichkeit attestiert werden.

1,9

Sitze

Serienmäßig ist der Opel Astra Selection mit Komfortsitzen ausgestattet. Gegen Aufpreis sind Ergonomiestitze (mit Gütesiegel AGR - Aktion Gesunder Rücken) vorn erhältlich. Die Fondsitze zeigen sich zufriedenstellend konturiert und bieten einen akzeptablen Halt, die Lehnen sind hoch. Die Polsterung ist recht straff und die Sitzposition befriedigend - große Personen wünschen sich allerdings mehr Oberschenkelauflage.

⊕ Die optionalen AGR-Vordersitze lassen sich sowohl in der Höhe als auch in der Neigung einstellen und die Sitzfläche ist ausziehbar. Zudem sind beide Sitze mit einer in Höhe und Intensität einstellbaren Lordosenstütze ausgestattet. Dadurch können die Sitze insgesamt sehr gut ganz unterschiedlichen Personenstaturen angepasst werden. Die Lehnen sind hoch und zeigen sich stark konturiert, dadurch bieten sie einen guten Seitenhalt. Auch die Sitzflächen weisen eine gute Kontur und eine ausgewogene Polsterung auf. Die Atmungsaktivität des Polsters ist gut. Der Fahrer kann seinen linken Fuß aber leider nicht optimal abstützen, da ein stabiles Trittbrett fehlt und die Ablage recht schmal ausfällt.

2,3

Innengeräusch

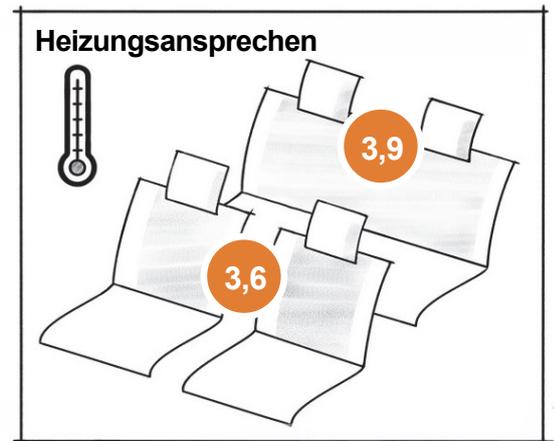
⊕ Insgesamt ist das Geräuschniveau im Innenraum recht gering. Der gemessene Pegel beträgt bei Tempo 130 nicht zu hohe 69 dB(A). Das Motorengeräusch fällt nicht zu störend auf, allerdings ist das Aggregat dauerhaft im Hintergrund präsent. Fordert man den Motor aber, wird er etwas lauter. Windgeräusche treten bei moderaten Geschwindigkeiten kaum auf, steigen aber mit diesen an und werden dann vordergründig. Fahr- und Abrollgeräusche sind kaum zu hören.

2,3

Klimatisierung

Der Astra Selection ist serienmäßig mit einer manuellen Klimaanlage ausgestattet. Der Testwagen war jedoch mit der aufpreispflichtigen Zwei-Zonen-Klimaanlage ausgestattet. Im ADAC Heizungstest kann der Astra Sports Tourer 1.4 Turbo nur ein zufriedenstellendes bis ausreichendes Ergebnis einfahren. Die Insassen müssen sich vorn wie hinten recht lang gedulden bis angenehme Temperaturen im Innenraum vorherrschen.

⊕ Die optionale Zweizonen-Klimaautomatik arbeitet fein und situationsangepasst. Die Intensität des Automatikmodus kann im Menü verändert werden. Die Temperatur lässt sich für Fahrer und Beifahrer getrennt einstellen. Die Luftverteilung erfolgt für beide gemeinsam, jedoch lassen sich die Austrittsbereiche individuell einstellen. Zudem ist der Astra mit einem Aktivkohlefilter ausgestattet und die Frisch-/Umluftzufuhr ist sensorgesteuert.



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

2,5

MOTOR/ANTRIEB

3,3

Fahrleistungen*

Der Astra Sports Tourer 1.4 Turbo ecoFlex weist eine Maximalleistung von 120 PS (4.200 1/min) auf und besitzt ein maximales Drehmoment von 200 Nm (bei 1.850 1/min). Damit kann er bei den Fahrleistungen nur ein durchschnittliches Ergebnis einfahren. Im vierten und fünften Gang sind die Elastizitätswerte des Motors zufriedenstellend bis ausreichend. Im sechsten Gang sind die Elastizitätswerte des Motors schlecht, hier fehlt es an Durchzugskraft. Der simulierte Überholvorgang wird in akzeptabler Zeit absolviert (Beschleunigung von 60 auf 100 km/h: 4. Gang: 11,3 s - 5.Gang: 16,1 s - 6. Gang: 23,4 s - ÜV: 7,0 s).

2,3

Laufkultur

⊕ Die Laufkultur des Aggregats geht im Gesamten in Ordnung. Es werden zwar dauerhaft leichte Vibrationen in den Innenraum übertragen, die unter Last sogar etwas ausgeprägter sind - insgesamt sind diese jedoch nicht zu störend. Störfrequenzen erzeugt der Motor wenige, allerdings läuft dieser für einen Benziner recht rau. Laut wird er erst im oberen Drehzahlbereich.

2,0

Schaltung

⊕ Die Schaltung ist Opel insgesamt recht gut gelungen, wenn sie auch gelegentlich etwas hakt. Prinzipiell sind die sechs Gänge ordentlich geführt und lassen sich problemlos einlegen. Möchte man jedoch schnell schalten, ist ein recht deutlicher Widerstand zu überwinden. Die Schaltwege fallen kurz aus. Die Gangempfehlung hilft dem Fahrer entsprechend des Betriebszustandes einen geeigneten Gang zu wählen. Der Rückwärtsgang ist gegen versehentliches Einlegen gesichert und kann stets problemlos eingelegt werden. Die Kupplungsdosierung geht in Ordnung, etwas Feingefühl ist allerdings gefragt, da es sonst im Antriebsstrang ruckelt. Das Start-Stopp-System arbeitet einwandfrei. Es kann auch bei aktiver Start-Stopp-Phase (ausgeschalteter Motor) der Gang eingelegt werden, bei anschließender Kupplungsbetätigung springt der Motor wieder an.

⊖ Eine Berganfahrhilfe ist nur gegen Aufpreis an Bord (nicht im Testwagen).

2,3

Getriebeabstufung

⊕ Das Sechsgang-Getriebe zeigt sich gut abgestimmt, es entstehen keine zu großen Drehzahlsprünge beim Schalten. Die Gesamtübersetzung ist gut bis zufriedenstellend, das Aggregat dreht im größten Gang bei Tempo 130 mit knapp 2.800 1/min - der Motor fühlt sich dabei aber recht träge an. Bei höheren Geschwindigkeiten muss man oft runter schalten, wenn man beschleunigen möchte.

2,5

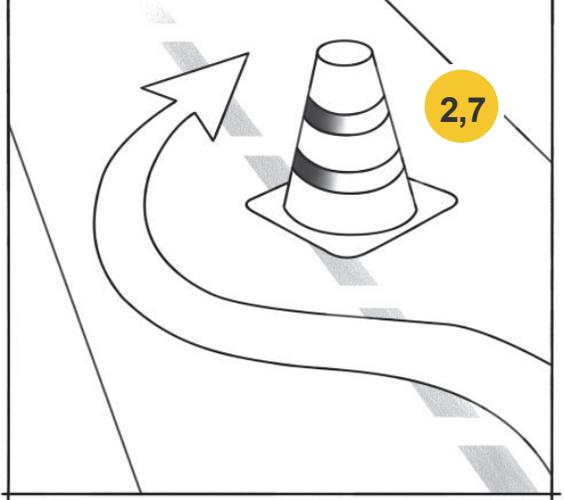
FAHREIGENSCHAFTEN

2,6

Fahrstabilität

Die Fahrstabilität des Astra Sports Tourer ist insgesamt zufriedenstellend. Spurrillen nehmen wenig Einfluss auf die Richtungsstabilität des Kombis. Der Opel reagiert gut auf plötzliche Lenkimpulse, quittiert diese aber mit einem recht stark nachpendelndem Heck. Beim ADAC Ausweichtest kann der Opel nicht vollkommen überzeugen. Er drängt bereits beim ersten Anlenken mit dem Heck und neigt zum Übersteuern. Dies verstärkt sich beim anschließenden Gegenlenken, hier drängt der Opel deutlich mit dem Heck nach. Beim Einfahren in die Ausfahrgasse entsteht zudem noch ein Gegenpendler. Im Grenzbereich regelt das elektronische Stabilitätsprogramm und verhindert Schlimmeres. Einfach lässt sich der Opel dennoch nicht durch den Parcours manövrieren. Bei zu schnell angefahrenen Kurven zeigt der Kombi ein untersteuerndes Verhalten - das überfordert auch ungeübte Fahrer nicht. Geht man allerdings vom Gaspedal in Kurven, drängt der Opel mit dem Heck nach. Beim Anfahren auf rutschigem Untergrund hindert die Traktionskontrolle die Vorderräder am Durchdrehen.

ADAC-Ausweichtest



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.

2,8

Lenkung*

⊕ Die Lenkung spricht recht gut auf Lenkbefehle an und weist eine ordentliche Präzision auf. Jedoch sind aufgrund der etwas geringen Rückmeldung gelegentliche Korrekturen bei langgezogenen Kurven notwendig. Die Lenkunterstützung lässt sich verändern: Im Tour-Modus ist die Lenkung ein Stück leichtgängiger und eignet sich somit gut bei niedrigeren Geschwindigkeiten - das Lenkgefühl ist nicht sehr stark ausgeprägt. Im Sport-Modus sind größere Lenkkräfte erforderlich und das Lenkgefühl ist ausgeprägter. Für den Stadtverkehr ist die Lenkung dann aber fast schon zu schwergängig. Im Standard-Modus gehen die erforderlichen Lenkkräfte beim Rangieren in Ordnung. Der Kurbelaufwand hält sich in Grenzen, von Anschlag bis Anschlag sind es knapp drei Lenkradumdrehungen.

⊖ Der Wendekreis fällt mit zwölf Metern für diese Klasse sehr groß aus und schränkt die Handlichkeit des Kombis ein.

2,3

Bremse

⊕ Die Bremsanlage spricht spontan an und erweist sich auch bei hoher Beanspruchung als standfest. Der Opel steht nach einer Notbremsung aus 100 km/h nach guten 37,1 Metern (Mittel aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Reifen: Michelin Energy Saver der Größe 205/60 R16 92H). Dabei lässt sich die Bremse gut dosieren. Bei starken Bremsungen in Kurven wird das Fahrzeug etwas unruhig, da das Heck leicht nachdrängt.

2,1

SICHERHEIT

2,0

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

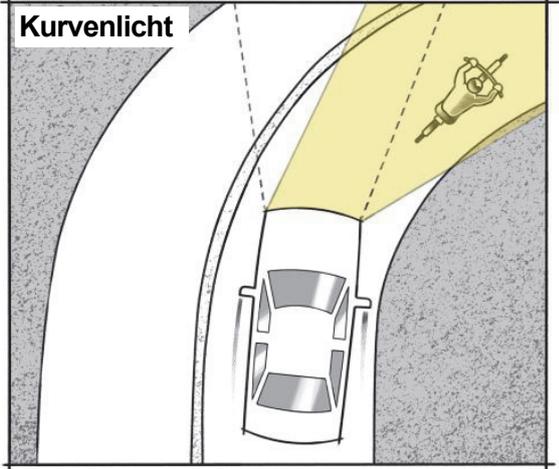
+ Der Astra Sports Tourer Selection ist serienmäßig dem elektronischen Stabilitätsprogramm ESP und einem Bremsassistenten ausgestattet. Letzterer hilft dem Fahrer bei Vollbremsungen das volle Bremspotenzial zu nutzen. Notbremsungen werden dem nachfolgenden Verkehr durch schnell blinkende Bremslichter angezeigt. Gegen Aufpreis kann für den Selection das optionale adaptive Lichtsystem AFL+ geordert werden. Dann leuchten Bi-Xenonscheinwerfer mit variabler Leuchtverteilung die Fahrbahn aus. Zudem schwenken die Scheinwerfer in Kurven mit und besitzen ein separates Abbiegelicht. Auch das Fernlicht ist dann sensorgesteuert. Gegen weiteren Aufpreis kann das Assistenz-Paket geordert werden, das u. a. einen Totwinkelassistenten beinhaltet. Optional gibt es die Frontkamera. Diese umfasst eine Kollisionswarnung, einen Spurverlassenswarner und eine Verkehrszeichen-Erkennung (Tempolimit, Überholverbot). Die akustische Warnung des Spurverlassenswarners fällt aber etwas zurückhaltend aus - eine haptische Warnung am Lenkrad wäre hier besser. Die Geschwindigkeitsregelanlage mit Geschwindigkeitsbegrenzer gibt es gegen Aufpreis. Unbeabsichtigtes Anfahren beim Anlassen des Motors ist nicht möglich, da sich der Motor nur bei betätigtem Kupplungspedal starten lässt. Gegen Aufpreis gibt es ein direkt arbeitendes Reifendruckkontrollsystem.

- Ist die Warnblinkanlage eingeschaltet, so können die Blinker nicht mehr zur Fahrtrichtungsanzeige verwendet werden, was vor allem beim Abschleppen hinderlich sein kann. Es fehlen Leuchten an den Türinnenseiten, die im geöffneten Zustand andere Verkehrsteilnehmer im Dunkeln warnen könnten. Die adaptive Geschwindigkeitsregelanlage mit Notbremssystem ist für den Astra Selection leider nicht erhältlich.

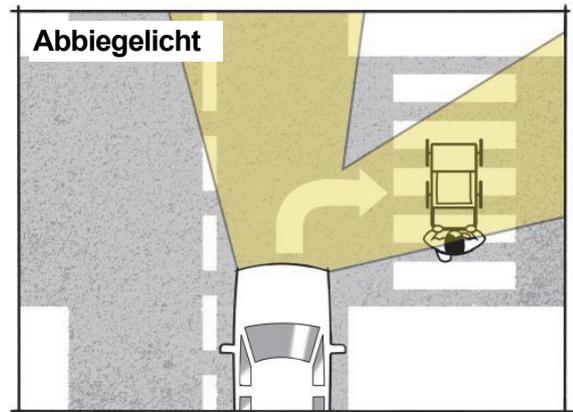
2,0

Passive Sicherheit - Insassen

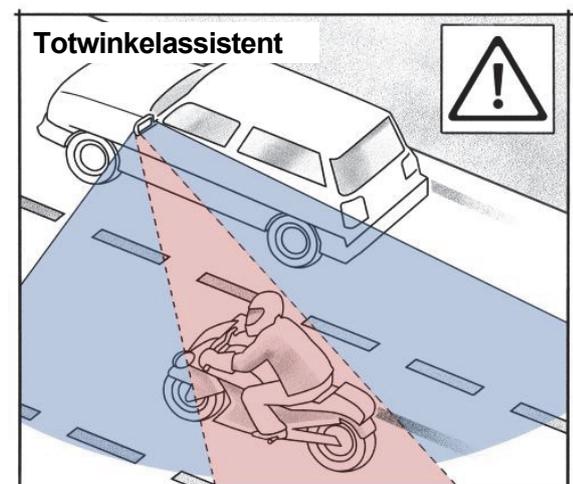
+ Beim ADAC Crashtest (vor Facelift 11/2009) erreicht der Astra (Schrägheck) ein sehr gutes Fünf-Sterne-Ergebnis (95 % der möglichen Punkte beim Insassenschutz) - der Sports Tourer sollte ein ähnlich gutes Ergebnis erhalten. Serienmäßig sind Front-, vorne Seiten- und von vorne nach hinten durchgehende Kopfairbags vorhanden. Die Kopfstützen reichen vorne für Personen bis zu einer Größe von 1,90 m. Zudem weisen die Kopfstützen einen geringen Abstand zum Kopf auf, das senkt das Verletzungsrisiko bei einem Heckaufprall. Vorn werden die Insassen optisch und akustisch ermahnt, sich anzuschnallen.



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.



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.

An den stabilen Außentürgriffen lassen sich im Falle eines Unfalls hohe Zugkräfte anbringen. Warndreieck und Verbandkasten sind jederzeit gut erreichbar in der Heckklappe untergebracht.

⊖ Auf der Rückbank bieten die Kopfstützen nur Personen bis zu einer Größe von knapp 1,65 m ausreichenden Schutz - das ist zu wenig. Auch der Abstand zum Kopf könnte geringer ausfallen. Im Fond werden die Passagiere nicht ermahnt sich anzuschnallen. Für die dritte Kopfstütze hinten verlangt Opel Aufpreis - diese ist selbst bei vielen Kleinwagen serienmäßig verbaut.

1,7 Kindersicherheit

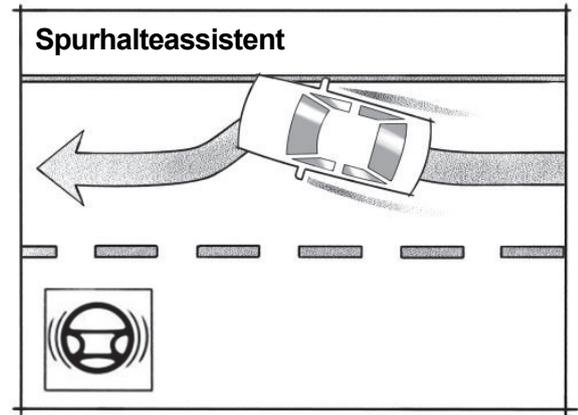
Insgesamt schneidet der Astra Sports Tourer bei der Kindersicherheit gut ab, wenn auch im Fond nur zwei Kindersitze nebeneinander passen.

⊕ Beim ADAC Crashtest kann der Astra 84 Prozent der möglichen Punkte bei der Kindersicherheit erreichen (Test 11/2009) - beim Sports Tourer wird ein ähnliches Ergebnis erwartet. An den äußeren Fondplätzen gibt es Isofix-Halterungen und Ankerhaken. Kindersitze lassen sich aber auch mit den langen Gurten gut befestigen. Die Schlösser sind kurz und fest, das erleichtert die Montage. An den äußeren Plätzen sind die Gurtanlenkpunkte optimal positioniert und die Abstände zwischen den Schlössern und den Gurten groß. Der Beifahrerairbag lässt sich serienmäßig mit dem Schlüssel deaktivieren, dann sind dort auch rückwärtsgerichtete Babyschalen erlaubt. Die Montage hoher Kindersitze ist problemlos möglich. Laut Bedienungsanleitung sind im Fond universelle Kindersitze aller Altersgruppen erlaubt. Die elektrischen Fensterheber verfügen über einen zuverlässig funktionierenden Einklemmschutz.

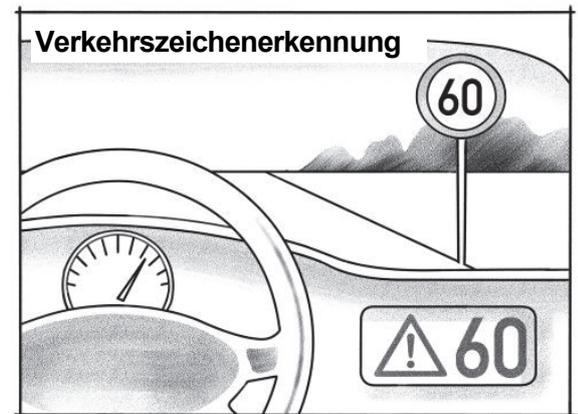
⊖ Der Fondmittelpplatz weist eine ungünstige Sitzkontur auf, wodurch sich Kindersitze nur bedingt lagestabil befestigen lassen. Die Gurtschlösser der Rücksitzbank sind nicht gegen Vertauschen gesichert. Das Isofix-System kann nur mit Einsteckhilfen problemlos genutzt werden.

3,3 Fußgängerschutz

Beim Fußgängerschutz schneidet der Opel akzeptabel ab. Beim ADAC Crashtest erhält er 46 Prozent der möglichen Punkte (Test 11/2009). Der komplette Stoßfänger und die mittleren Bereiche der Motorhaube zeigen sich entschärft. Allerdings sind sowohl die Vorderkante als auch die seitlichen und hinteren Bereiche der Motorhaube noch zu aggressiv gestaltet.



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.



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.

3,1 UMWELT/ECOTEST

3,6 Verbrauch/CO₂*

Der Astra Sports Tourer 1.4 Turbo ecoFlex Start&Stop erhält mit einer CO₂-Bilanz von 174 g/km nur 24 Punkte in diesem Kapitel. Aus der Messung resultiert ein Durchschnittsverbrauch von 6,4 Liter Super auf 100 Kilometer. Im Innerortsteil benötigt der Astra trotz Start-Stopp-System hohe 8,0 l/100 km. Im Außerortsteil verbraucht er 5,5 l/100 km und auf der Autobahn genehmigt er sich 7,3 l/100 km.

2,5 Schadstoffe

Zusammen mit den CO₂-Punkten bringt es der Astra auf zufriedenstellende 59 Punkte im ADAC EcoTest, das entspricht drei von fünf Sternen.

⊕ Keine der Schadstoffgruppen zeigt beim EcoTest besondere Auffälligkeiten, wenn auch der CO-Ausstoß im anspruchsvollen Autobahnzyklus etwas ansteigt. In diesem Kapitel erhält der Opel 35 von 50 möglichen Punkten.

3,7 AUTOKOSTEN

4,5 Betriebskosten*

⊖ Die Betriebskosten ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der Astra nicht gerade sparsam mit dem Ottokraftstoff umgeht, erhält er hier eine schlechte Bewertung.

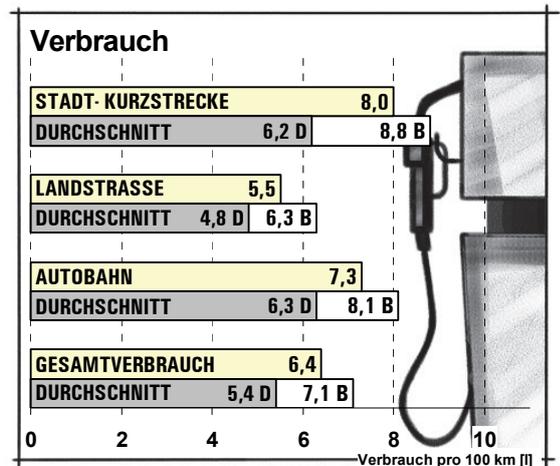
3,2 Werkstatt- / Reifenkosten*

Alle 30.000 km oder alle 12 Monate ist ein kleiner - alle 60.000 km oder zwei Jahre ein großen Service fällig. Der 1.4-Liter Ottomotor besitzt eine Steuerkette, die einen oftmals teuren Zahnriemenwechsel überflüssig macht.

⊕ Opel gewährt eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.

3,7 Wertstabilität*

Der Astra ist nach wie vor ein relativ gefragtes Auto auf dem Gebrauchtwagenmarkt, wenn auch die nächsten Jahre ein Modellwechsel zu erwarten ist. Insgesamt wird dem Opel ein akzeptabler Restwertverlauf für den vierjährigen Berechnungszeitraum prognostiziert.



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

3,7 Kosten für Anschaffung*

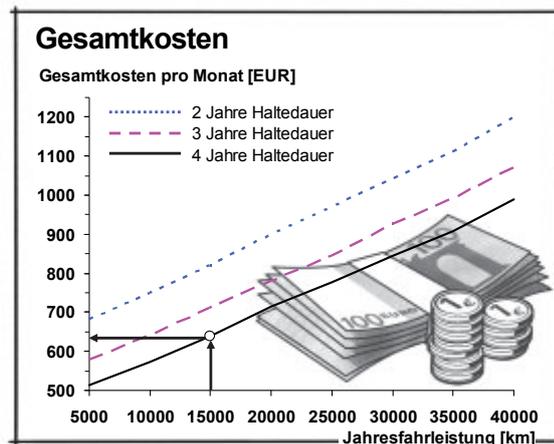
Der Astra Sports Tourer 1.4 Turbo ecoFlex Start&Stop ist selbst in der Basisausstattung Selection nicht gerade günstig. Es müssen mindestens 19.800 Euro aufgewendet werden und die Serienausstattung zeigt sich nicht sehr umfangreich. Selbst ein CD-Radio, eine dritte Kopfstütze im Fond, empfehlenswerte Parksensoren und die Geschwindigkeitsregelanlage kosten Aufpreis. Eine Klimaanlage gibt es immerhin serienmäßig.

3,2 Fixkosten*

Die Fixkosten liegen im Mittelfeld. Die KFZ-Haftpflicht beträgt noch überschaubare 110 Euro pro Jahr. Die Versicherungskosten sind insgesamt recht teuer. Während die Haftpflicht- und Vollkaskoeinstufungen teuer ausfallen, ist die Teilkaskoeinstufung jedoch günstig (KH: 17; TK: 15; VK: 20).

3,8 Monatliche Gesamtkosten*

Da der Astra Sports Tourer 1.4 Turbo ecoFlex Start&Stop in keinem Kostenkapitel ein gutes Ergebnis vorweisen kann, liegen die monatlichen Gesamtkosten im Klassenvergleich hoch.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 638 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

DIE MOTORVARIANTEN (BENZINER)

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.6	1.4 Turbo ecoFlex Start&Stop	1.4 Turbo Automatik	1.4 Turbo ecoFlex Start&Stop	1.6 SIDI Turbo ecoFlex Start&Stop	1.6 SIDI Turbo Automatik
Aufbau/Türen	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1598	4/1364	4/1364	4/1364	4/1598	4/1598
Leistung [kW (PS)]	85 (115)	88 (120)	103 (140)	103 (140)	125 (170)	125 (170)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	155/4000	200/1850	200/1850	200/1850	260/1650	260/1650
0-100 km/h[s]	12,3	11,2	10,6	10,4	8,8	9,3
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	185	190	198	200	220	211
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller [l]	6,7 S	5,8 S	6,8 S	5,8 S	6,1 SP	6,8 SP
CO2 [g/km]	156	136	159	136	144	159
Versicherungsklassen KH/VK/TK	17/20/15	17/20/15	17/21/15	17/21/15	17/19/22	17/19/22
Steuer pro Jahr [Euro]	154	110	156	110	130	160
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	653	638	700	661	686	719
Preis [Euro]	18.050	19.800	22.350	21.055	24.355	25.650

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
E = Strom

DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	1364 ccm
Leistung	88 kW (120 PS)
bei	4200 U/min
Maximales Drehmoment	200 Nm
bei	1850 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	205/60R16
Reifengröße (Testwagen)	205/60R16H
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	12/11,95 m
Höchstgeschwindigkeit	190 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	11,2 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2. + 3. Gang)	7,0 s
Bremsweg aus 100 km/h	37,1 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	5,8 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	6,4 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	8,0/5,5/7,3 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe	136 g/km
CO ₂ -Ausstoß Test(*WTW)	174 g/km
Innengeräusch 130km/h	69,0 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4698/1814/1535 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	2015 mm
Leergewicht/Zuladung	1490 kg/550 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	410 l/795 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	710 kg/1200 kg
Dachlast	100 kg
Tankinhalt	56 l
Reichweite	875 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre
ADAC-Testwerte fett	

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	134 Euro
Monatliche Werkstattkosten	57 Euro
Monatliche Fixkosten	104 Euro
Monatlicher Wertverlust	343 Euro
Monatliche Gesamtkosten	638 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	17/20/15
Grundpreis	19.800 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 (Adaptives Fahrlicht)	1.250 Euro ^o
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
elektronische Dämpferkontrolle (FlexRide Sicherheits)	980 Euro ^o
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent (Adaptives Fahrlicht)	1.250 Euro ^o
Kollisionswarnung (Frontkamera)	700 Euro ^o
Kurvenlicht (Adaptives Fahrlicht)	1.250 Euro ^o
Regen- und Lichtsensor (Sicht-Paket)	200 Euro ^o
Reifendruckkontrolle	210 Euro
Rückfahrkamera	290 Euro ^o
Spurassistent (Frontkamera)	700 Euro ^o
Tempomat	125 Euro ^o
Totwinkelassistent (Assistenz-Paket)	850 Euro
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	160 Euro ^o
Xenonlicht (Adaptives Fahrlicht)	1.250 Euro ^o

INNEN

Airbag, Seite vorne	Serie
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Audioanlage	620 Euro ^o
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie/375 Euro ^o
Innenspiegel, automatisch abblendend (Sicht-Paket)	200 Euro ^o
Klimaanlage	Serie
Klimaautomatik	350 Euro ^o
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem (Navi 650)	1.490 Euro ^o
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie

AUSSEN

Außenspiegel, elektrisch einstellbar	Serie
Lackierung Metallic	530 Euro ^o

^o im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

2,4

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

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte klassenbezogen