

# **Autotest**



# Opel Astra 1.0 DI Turbo ecoFlex Start&Stop Innovation

Fünftürige Schräghecklimousine der unteren Mittelklasse (77kW / 105PS)

it dem neuen Astra unternimmt Opel einen erneuten Anlauf, den Klassenprimus VW Golf von der Spitze der Kompaktklasse zu verdrängen. Dafür haben die Rüsselsheimer die fünfte Generation von Grund auf neu entwickelt und die Schwächen des Vorgängers gezielt ausgemerzt. So hat der Astra nicht nur ordentlich abgespeckt (rund 200 kg), er bietet jetzt auch mehr Platz im Fond. Die Bedienung gestaltet sich nun ebenfalls deutlich einfacher. Die vielen Tasten auf der Mittelkonsole ersetzt ein Touchscreen-Display, das die meisten Fahrzeugfunktionen bündelt. Erstmals sorgt im Astra ein Dreizylinder für Vortrieb. Der 1.0-Liter-Turbobenziner leistet 105 PS, sorgt für muntere Fahrleistungen und punktet mit seiner guten Laufkultur. Auch beim ADAC EcoTest überzeugt der Motor mit einem Verbrauch von 5,2 l/100 km. Die Hinterachse kommt im Falle des Astra 1.0 ecoFLEX ohne ein Wattgestänge aus, die adaptiven Dämpfer hat Opel sogar komplett aus dem Angebot gestrichen. Doch auch so kann das ausgewogene Fahrwerk überzeugen. Abgesehen von leichten Komfortschwächen beschert es dem Astra sehr agile Fahreigenschaften und eine hohe Fahrsicherheit. In der Top-Ausstattung Innovation kostet der umfangreich ausstaffierte Astra 1.0 ecoFLEX 21.860 Euro.

**Karosserievarianten:** Kombi, Stufenheck. **Konkurrenten:** Ford Focus, Hyundai i30, Peugeot 308, Seat Leon, VW Golf.

- agiles Fahrverhalten, kräftiger und sparsamer Motor, bequeme Ergonomiesitze (optional), hohe Fahrsicherheit, gutes Raumangebot
- fehlender sechster Gang, mäßige Übersichtlichkeit, zerklüfteter Unterboden, schwache Heizung



ADAC-URTEIL					
2,2 AUTOTEST					
3,1 AUTOKOSTEN					
Zielgruppencheck					
2,3 Familie					
3,0 Stadtverkehr					
3,0 Senioren					
2,1 Langstrecke					
2,8 Transport					
2,7 Fahrspaß					
2,7 Preis/Leistung					

Stand: September 2015 Text: A. Lidl

# KAROSSERIE/KOFFERRAUM

# 2,7

#### Verarbeitung

Insgesamt hinterlässt die Verarbeitungs- und Materialqualität des Astra einen zufriedenstellenden Eindruck. Einer guten Karosserie- und Verarbeitungsqualität im Interieur stehen die teils schlichten Materialien im Innenraum sowie der zerklüftete und nachlässig gegen Korrosion geschützte Unterboden gegenüber.

Das Armaturenbrett wirkt dank der geschäumten Oberfläche, zahlreicher Chromverzierungen und Klavierlackoberflächen sehr ansehnlich. Der Einsatz von Leder an der Seite der Mittelkonsole wertet das Cockpit zusätzlich auf. Die Teile sind größtenteils passgenau verbaut, die Türrahmen innen durch eine Blende abgedeckt. Auch die Karosserie präsentiert sich solide verarbeitet. Die Unterseiten der Motorhaube sowie der Heckklappe sind mit Klarlack überzogen. Der Motorraum wirkt aufgeräumt, an der Unterseite der Haube befindet sich zusätzlich Dämmmaterial sowie ein Hitzeschutz. Die Karosseriefalze sind sauber verarbeitet und sorgfältig versiegelt, zudem verlaufen die meisten Spaltmaße gleichmäßig. Die Türschweller sind gut gegen eindringenden Schmutz geschützt, eine Metallleiste am vorderen Türschweller verhindert unschöne Kratzer. Die Tankklappe ist praktischerweise in die Zentralverriegelung integriert, ein Fehlbetankungsschutz verhindert, dass fälschlicherweise Diesel statt Benzin getankt wird.

Abgesehen von der Oberseite besteht das Armaturenbrett vollständig aus Hartplastik. Die Türverkleidungen sind nur vorn im oberen Bereich geschäumt, ansonsten bestehen sie ebenfalls aus kratzempfindlichem Plastik. Auch an den A- und B-Säulen setzt Opel statt Stoff billigen Kunststoff ein. Zudem könnten die Kunststoffkanten beispielsweise der Sonnenblenden besser entgratet sein. Der Unterboden des Astra hinterlässt einen sehr nachlässigen Eindruck. Der Motor ist nur an den Seiten verkleidet, in der Mitte klafft jedoch ein großes Loch. Dadurch kann das Aggregat leicht verschmutzen. Für den restlichen Unterboden verzichtet Opel auf eine Verkleidung, die nicht nur eine schützende Funktion, sondern auch in puncto Aerodynamik eine positiven Effekt hätte. Zudem ist der Unterbodenschutz scheinbar willkürlich nur in einem dünnen Streifen auf der rechten Seite aufgebracht worden. Die Spaltmaße der Motorhaube verlaufen ungleichmäßig und sind zudem recht groß. Sowohl die Stoßfänger als auch die Fahrzeugflanken müssen ohne Schutzleisten auskommen, die den Lack bei kleinen Remplern oder unvorsichtigem Öffnen der Türen schützen könnten. Die Motorhaube wird nur von einem einfachen Haltestab offengehalten, zusätzlich ist die Halterung für den Stab aus billigem Plastik und wirkt wenig langlebig.

# 2,6

### Alltagstauglichkeit

Der Fünftürer bietet vier vollwertige Sitzplätze sowie einen schmalen Notsitz, der sich jedoch lediglich für Kurzstrecken eignet. Die zulässige Anhängelast beträgt gebremst 1220 kg, ungebremst darf der Opel 610 kg an den Haken nehmen.

Der Astra darf maximal 535 kg zuladen, womit man in den meisten Fällen auskommen sollte. Die Stützlast beträgt 75 kg und ist damit hoch genug, um auch schwere E-Bikes mittels eines Gepäckträgers zu befördern. Auf dem Dach dürfen bis zu 75 kg schwere Lasten transportiert werden, eine praktische Dachreling gibt es allerdings nicht. Obwohl der Tank nur bescheidene 48 Liter fasst, kommt der Astra mit einer Füllung rund 920 km weit.



Die besonders breiten Dachsäulen schränken die Sicht nach schräg hinten erheblich ein.

Im Falle einer Reifenpanne hält der Astra lediglich ein Reifenreparaturset parat, das sich bei stärkeren Beschädigungen schnell als unwirksam erweist. Gegen Aufpreis kann immerhin ein Notrad geordert werden, nur dann sind auch ein Wagenheber sowie ein Radmutternschlüssel an Bord. Ein vollwertiges Ersatzrad ist allerdings nicht erhältlich.

# 2,5

#### Sicht

Der neue Opel Astra ist nicht sonderlich übersichtlich geraten. Die Fahrzeugfront lässt sich aufgrund der stark abfallenden Motorhaube nicht einsehen, die recht hohe Fensterunterkante der Heckklappe erschwert die Sicht nach hinten. Bei der ADAC Rundumsichtsmessung erzielt der fünftürige Astra eine durchschnittliche Benotung. Neben den weit vorgezogenen A-Säulen schränken die massiven C-Säulen sowie die nach hinten ansteigende Fensterlinie die Rundumsicht nachdrücklich ein.

In der Ausstattung Innovation hat der Astra serienmäßig eine praktische Rückfahrkamera sowie Parksensoren vorn und hinten an Bord, die das Rangieren erleichtern. Dank der flachen Fahrzeugfront sind auch niedrige Hindernisse gut erkennbar. Mit Ausnahme der Scheibenränder deckt der Wischbereich der gegenläufigen Scheibenwischer fast die gesamte Frontscheibe ab. Der Testwagen war mit den optionalen LED-Scheinwerfern ausgerüstet, die nachts für eine gute Ausleuchtung der Fahrbahn sorgen. Neben einer adaptiven Lichtverteilung bietet das Lichtsystem auch ein Abbiegeund LED-Tagfahrlicht sowie einen Fernlichtassistenten, der vorherfahrende oder entgegenkommende Verkehrsteilnehmer gezielt ausblendet. Wie bereits der Vorgänger verfügt auch der neue Astra über sogenannte Schmetterlingswischer, die sich gegenläufig zu den A-Säulen bewegen. Das Resultat ist ein großflächiger Wischbereich, nur an den Seiten bleibt ein schmaler Bereich unberührt.



#### Ein-/Ausstieg

Der Ein- und Ausstieg gestaltet sich vorn wie auch hinten zufriedenstellend bequem. Der Schweller ist angenehm niedrig, somit müssen die Füße nicht sonderlich weit angehoben werden.

Großgewachsene müssen vorn darauf achten, sich den Kopf nicht an der schräg verlaufenden A-Säule zu stoßen. Als etwas beschwerlich beim Ein- und Aussteigen erweist sich allerding der recht große Abstand zwischen Seitenschweller und Vordersitz. Die Sitzfläche befindet sich rund 53 Zentimeter über der Fahrbahn, was gerade noch akzeptabel ist.

Die hinteren Türausschnitte fallen angenehm groß aus, zudem öffnen die Fondtüren recht weit. Wer gern weit unten sitzt, freut sich über die Astra-Vordersitze, die sich sehr tief einstellen lassen. Gegen Aufpreis ist ein schlüsselloses Schließ- und Startsystem erhältlich. Dann muss man zum Ver- und Entriegeln lediglich den Schlüssel bei sich führen, der Rest geschieht per Fingertipp an den Türgriffen. Dank des Systems ist ein versehentliches Aussperren nicht möglich. Nach dem Aussteigen bleiben die Scheinwerfer noch eine kurze Zeit an und beleuchten den Bereich vor dem Fahrzeug.

Für den Fahrer fehlt ein Haltegriff am Dachhimmel, hier zeigt sich exemplarisch der Sparwille von Opel.



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.

#### Kofferraum-Volumen\*

Der Gepäckraum des neuen Astra weist für diese Fahrzeugklasse ein durchschnittliches Ladevolumen auf. Bis zur Kofferraumabdeckung finden 335 Liter Platz. Baut man die Abdeckung aus, passen immerhin 435 Liter oder bis zu sieben handelsübliche Getränkekisten rein. Sind die Rücksitzlehnen umgeklappt, liegt das Volumen bis zur Fensterkante bei 705 Liter und bei dachhoher Beladung bei 1125 Liter.



Mit 335 I fällt das Kofferraumvolumen des neuen Astra genauso groß aus, wie beim Vorgänger.

# 3,0

#### Kofferraum-Zugänglichkeit

Die Kofferraumklappe lässt sich über eine Taste, die unten im Opel-Emblem angebracht ist, problemlos entriegeln und angenehm leicht öffnen. Zum Schließen gibt es eine gut erreichbare Griffmulde in der Innenverkleidung der Heckklappe. Die Ladekantenhöhe fällt mit gemessenen 72 Zentimetern recht hoch aus, was das Beladen mit schweren Gegenständen erschwert.

Die Heckklappe öffnet weit nach oben, sodass auch Personen bis knapp 1,90 Meter Größe nicht Gefahr laufen, sich den Kopf daran zu stoßen.

Da der Astra nicht über einen doppelten Ladeboden verfügt, fällt die Abstand zwischen Ladekante- und boden mit 25 Zentimetern ziemlich groß aus. Die Folge: Besonders schwere Gegenstände müssen mühsam angehoben werden. Klappt man die asymmetrisch umlegbaren Rücksitzlehnen um, entsteht am Ladeboden eine unpraktische Stufe, die das Beladen erschwert.

# 2,9

#### Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehnen lassen sich ohne großen Kraftaufwand asymmetrisch geteilt umklappen. Die Fondkopfstützen müssen dafür nicht umständlich entfernt werden.

Eine zusätzliche Durchlademöglichkeit oder etwa einen Skisack bietet Opel für den Astra nicht an. Eine nach vorn klappbare Beifahrersitzlehne ist ebenfalls nicht erhältlich. Gibt man nicht acht, werden die äußeren Gurte beim Zurückklappen der Rücksitzlehnen eingeklemmt und können dabei beschädigt werden. Eine Haltevorrichtung ist dafür nicht vorgesehen. Praktische Ablagen für kleinere Utensilien finden sich im Kofferraum leider nicht.



### **INNENRAUM**



### Bedienung

Bei der Bedienung hat der neue Astra einen Schritt nach vorn gemacht. War die Mittelkonsole des Vorgängers noch mit vielen Tasten überfrachtet, so wirkt diese im aktuellen Modell deutlich aufgeräumter. Ein großer Touchscreen dominiert die Cockpitansicht und bündelt die meisten Fahrzeugfunktionen. Die Menüstruktur ist logisch aufgebaut und erschließt sich dem Fahrer nach einer überschaubaren Eingewöhnungsphase. Unterhalb des Displays finden sich praktische Direktwahltasten, allerdings nur für das Grundmenü sowie das Radio und anderweitige Audioquellen (USB, Bluetooth, usw.).



Das Cockpit ist dank reduzierter Tastenanzahl deutlich übersichtlicher, als beim Vorgänger, was der Funktionalität zugutekommt. Die Verarbeitungsqualität geht in Ordnung, bietet im Detail aber noch Raum für Verbesserungen.

Allerdings lässt es sich mithilfe eines Drehreglers einfach durch lange Menülisten navigieren und dank der Back-Taste springt man schnell eine Menüebene zurück. Der Bordcomputer lässt sich leider nicht so leicht bedienen. Das liegt vorrangig am überfrachteten Lenkrad mit den vielen kleinen Tasten. Auch der Geschwindigkeitsregler und -begrenzer wird über die Tasten gesteuert, die kleinen Symbole darauf sind jedoch nur schwer zu erkennen. Die Folge sind besonders zu Beginn lange Ablenkungszeiten. Hinzu kommt, dass die Regler für die Geschwindigkeit sowie die Lautstärke spürbar hervorstehen und bei der Lenkradhaltung "Viertel-vor-drei" unangenehm auf den Handballen drücken. In der getesteten Ausstattung Innovation hat der Astra den Online- und Service-Assistenten OnStar (im ersten Jahr kostenfrei, danach 99 Euro/Jahr) serienmäßig an Bord. Das System umfasst verschiedene Funktionen wie das Abfragen diverser Fahrzeugfunktionen via Smartphone (u.a. Auto ver- und entriegeln, Reifendruck oder Kraftstoffstand abfragen, Fahrzeug lokalisieren), eine automatische Notruffunktion im Falle eines Unfalls oder den praktischen Navigationsservice. Per Knopfdruck stellt das System eine Verbindung mit einem Service-Berater her, der die Adresse des gewünschten Ziels direkt an das Navigationssystem schickt. Auch die Klimabedienung ist gelungen: Das übersichtliche Bedienfeld befindet sich recht weit oben, die Tasten dürften aber etwas größer sein. Etwas versteckt sind einige Tasten hinter dem Schalthebel, mit denen sich unter anderem der Spurhalte- und Parkassistent ein- oder ausschalten lässt. Das Lenkrad lässt sich in einem weiten Bereich in Höhe und Reichweite verstellen und macht es dem Fahrer dadurch leicht, eine begueme Sitzposition zu finden. Zudem stehen die Pedale recht weit auseinander, der Schalthebel liegt griffgünstig zur Hand. Zwar wird das Zündschloss - der Testwagen war mit dem schlüssellosen Zugangssystem ausgestattet - vom Lenkrad verdeckt, es ist jedoch beleuchtet und problemlos erreichbar. Ein Regensensor ist in der Ausstattung Innovation enthalten, die Empfindlichkeit lässt sich fein einstellen. Der Drehschalter für das Fahrlicht befindet sich links vom Lenkrad, die Tasten für die Nebelleuchten sind in den Schalter integriert. Alle wichtigen Schalter sind bei Dunkelheit beleuchtet, die Drehregler an den Lüftungsdüsen allerdings nicht. Die elektrischen Fensterheber verfügen über eine Automatikfunktion sowie einen Einklemmschutz. Die beiden Rundinstrumente für Geschwindigkeit und Motordrehzahl sind recht klein geraten, worunter die Ablesbarkeit etwas leidet. Zudem ist der Tacho im unteren Bereich nicht weiter skaliert, im oberen Bereich wird die Skalierung sogar noch enger. In puncto Ablagemöglichkeiten macht der Astra keine rühmliche Figur: Zwar finden in den vorderen Türfächern auch 1,5-Liter-Flaschen Platz, doch sowohl das unbeleuchtete Handschuhfach als auch das Fach unter der Mittelarmlehne ist nicht sonderlich groß. Mit Ausnahme von zwei Cupholdern findet sich im Cockpitbereich nur noch ein kleines Fach unterhalb des Lichtschalters sowie ein Handyhalter.

# 1,9 Ra

#### Raumangebot vorne\*

Der Astra wartet mit einem für die Fahrzeugklasse recht großzügigen Platzangebot auf. Da sich die Vordersitze sehr weit herunterfahren lassen, fällt die Kopffreiheit geradezu opulent aus. Auch in Längsrichtung lassen sich die Sitze weit verstellen. So finden bei ganz zurückgeschobenen Sitzen selbst knapp zwei Meter große Personen bequem Platz. Dank der großen Innenbreite kommen sich Fahrer und Beifahrer nicht zu nahe, das Raumgefühl wirkt vor allem aufgrund der weit vorgezogenen Frontscheibe und des flachen Armaturenträgers recht großzügig.

# 2,5

### Raumangebot hinten\*

Auch in der zweiten Reihe bietet der neue Astra ein gutes Platzangebot. Im Vergleich zum Vorgänger ist das Raumangebot trotz der kompakteren Karosserieabmessungen (knapp fünf Zentimeter kürzer, 2,5 Zentimeter flacher) spür- und messbar gewachsen. Sind die Vordersitze auf 1,85 Meter große Personen eingestellt, finden hinten auch Personen von bis zu 1,90 Meter Größe Platz. Sitzen drei Erwachsene auf der Rücksitzbank, wird es aufgrund der nur durchschnittlichen Innenbreite jedoch recht eng. Das Raumgefühl im Fond wird durch die nach hinten stark ansteigende Fensterlinie geschmälert.

#### Innenraum-Variabilität

Die Variabilitätsmöglichkeiten im Innenraum beschränken sich auf das Umklappen der Rücksitzlehnen (asymmetrisch klappbar) sowie die Möglichkeit, den Beifahrersitz in Liegeposition zu stellen. Daher reicht es für den Opel Astra nur zu einer ausreichenden Bewertung.



#### **KOMFORT**

2,5

#### Federung

Opel ist die Feder-Dämpfer-Abstimmung im neuen Astra gut gelungen. Obwohl recht straff abgestimmt verliert der Rüsselsheimer Kompaktwagen den Komfort nicht aus den Augen. Und das, obwohl Opel im Vergleich zum Vorgängermodell nicht nur die optionalen Adaptivdämpfer gestrichen hat; auch das Wattgestänge (soll die Fahrstabilität und den Federungskomfort verbessern) an der Hinterachse ist den Versionen oberhalb von 120 PS vorbehalten.

Mit Ausnahme einer leichten Schwäche auf kurzwelliger Fahrbahn sowie einer leichten Stuckertendenz bietet der Astra einen gelungenen Federungskomfort. Lange Bodenwellen schluckt das Fahrwerk souverän, und auch auf Einzelhindernisse wie Kanaldeckel oder Teerflicken spricht die Federung schon bei langsamer Fahrt recht sensibel an. Federn die Hinterräder etwa bei Querfugen gleichzeitig ein, zeigt sich die Verbundlenkerachse mitunter etwas bockig. Die Wank- und Nickbewegungen sind aufgrund der straffen Abstimmung sehr überschaubar. Auch eine höhere Zuladung verdaut das Fahrwerk anstandslos und verkneift sich das Nachschwingen bei langen Bodenwellen.

# 1,9

#### Sitze

Die aufpreispflichtigen Ergonomiesitze (im Testwagen verbaut) zählen zum Besten, was man in dieser Klasse geboten bekommt. Da sich auch der Aufpreis in Grenzen hält, sollte man dafür auf jeden Fall einen Haken bei der Fahrzeugkonfiguration setzen. Neben der bequemen Polsterung, die an der Oberfläche recht weich, darunter aber angenehm straff ausfällt, überzeugen die Sitze vor allem mit den vielfältigen Einstellmöglichkeiten. So bieten die Optionssitze nicht nur eine ausziehbare Oberschenkelauflage, auch die Neigung der Sitzfläche sowie die Intensität der Lordosenstütze lassen sich verstellen. Sitzfläche und Lehne sind kräftig konturiert und sorgen dadurch für



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,90 m bequem Platz.

einen guten Seitenhalt. Ordert man das Premium-Leder-Paket, haben die Ergonomie-Sitze sogar eine Sitzventilation sowie eine Massagefunktion zu bieten. Das ist in dieser Fahrzeugklasse einzigartig.

Der Sitzkomfort im Fahrzeugfond fällt im Vergleich zu der ersten Sitzreihe merklich ab. Unbequem ist speziell für kleinere Personen die vergleichsweise geringe Sitztiefe. Diese hat zur Folge, dass man mit den Unterschenkeln an den Unterbau der Rückbank stößt. Hinzu kommt, dass die Polsterung der Lehne im Beckenbereich unangenehm drückt.

# 2,2 Ini

#### Innengeräusch

Der neue Opel Astra bietet einen guten Geräuschkomfort. Bei 130 km/h beträgt der gemessene Geräuschpegel 68,1 dB(A). Der Dreizylinder hält sich akustisch angenehm zurück - zumindest, so lange man höhere Drehzahlregionen meidet. Dann nämlich erhebt er die Stimme und der kernige Motorklang ist im Fahrzeuginneren deutlich zu vernehmen. Während der Benziner im Stadtverkehr akustisch noch recht präsent ist, geht er bei höheren Geschwindigkeiten zwischen den übrigen Fahrgeräuschen unter. Dem gut entkoppelten Fahrwerk sind allenfalls bei derben Unebenheiten Poltergeräusche zu entlocken, die Windgeräusche halten sich auch bei zügiger Fahrt in Grenzen.

# 2,8

#### Klimatisierung

Der Astra ist in der Ausstattung Innovation serienmäßig mit einer Zwei-Zonen-Klimaautomatik ausgestattet. Zu deren Umfang zählen unter anderem zusätzliche Luftausströmer für den hinteren Fußraum, ein Aktivkohlefilter sowie eine automatische Umluftfunktion, um das Beschlagen der Scheiben zu verhindern. Die Luftmenge lässt sich für oben, Mitte und unten individuell verteilen, die Intensität der Autofunktion ist im Klimamenü in drei Stufen einstellbar. Die Temperatur kann allerdings lediglich in Ein-Grad-Schritten vorgewählt werden. Die im Klimatest ermittelte Heizleistung verdient allenfalls das Prädikat ausreichend. Es dauert recht lange, ehe die Temperatur ein behagliches Niveau erreicht hat - hinten noch etwas länger. Gegen Aufpreis ist ein empfehlenswertes Schnellheizsystem erhältlich (bei den Dieselmodellen serienmäßig), das die Erwärmung des Innenraums mithilfe eines elektrischen Zuheizers beschleunigt.

Optional ist für den Astra ein Duftzerstäuber erhältlich, der für einen angenehmen Duft im Fahrzeuginneren sorgt.

# 2,6

#### MOTOR/ANTRIEB



#### Fahrleistungen\*

Bei den Fahrleistungsmessungen zahlt sich die gewaltige Gewichtsabnahme von rund 200 kg im Vergleich zum Vorgängermodell aus. Trotz der überschaubaren Motorleistung von 105 PS wirkt der Astra erstaunlich spritzig und liefert vollkommen ausreichende Fahrleistungen. Für den simulierten Überholvorgang von 60 auf 100 km/h benötigt der Kompaktwagen nur 7,4 Sekunden (2./3. Gang). Die Elastizitätsmessung (60 - 100 km/h) erledigt er im vierten Gang in 11,6 s, im fünften Gang vergehen dafür 16,2 s. Die Höchstgeschwindigkeit liegt bei flotten 200 km/h. Der Dreizylinder legt sich bereits bei niedrigen Drehzahlen ordentlich ins Zeug (170 Nm bei 1800 1/min) und entwickelt seine Leistung recht harmonisch. Bis etwa 5000 1/min zeigt er sich zudem recht drehfreudig, darüber wirkt der Turbomotor jedoch zunehmend zäh und die Drehfreude lässt deutlich nach.



#### Laufkultur

Der Dreizylinder-Benziner überzeugt mit einer guten Laufkultur. Zwar klingt er unter Last und besonders bei höheren Drehzahlen recht kernig, doch insgesamt hält er sich akustisch angenehm zurück. Unterhalb von 1500 1/min und gleichzeitig hoher Lastanforderung neigt er etwas zum Dröhnen, was sich allerdings in Grenzen hält. Beim Anfahren klingt der Motor recht brummig. Die bei einem Dreizylinder verstärkt auftretenden Vibrationen haben die Opel-Ingenieure gut entkoppelt, auch wenn im Lenkrad und im Schalthebel feine Vibrationen zu spüren sind.

# 1,8 Schaltung

Das manuelle Fünfgang-Getriebe lässt sich leicht und präzise schalten. Probleme beim Anfahren oder unschöne Schaltrucke sind dank der gut dosierbaren Kupplung kein Thema. Die serienmäßige Berganfahrhilfe hält das Fahrzeug für wenige Sekunden auch an Steigungen fest und erleichtert damit das Anfahren. Die Start-Stopp-Automatik erledigt ihre Arbeit zuverlässig, schnell und unauffällig. Auffallend: Der Motor startet erst wieder, wenn der Fahrer den Fuß von der Bremse nimmt und nicht bereits beim Drücken der Kupplung. Dadurch bleibt der Motor noch etwas länger aus, was zusätzlich Kraftstoff spart. Der Rückwärtsgang befindet sich vorn links und ist gegen versehentliches Einlegen mit einem Sicherheitsring geschützt. Die serienmäßige Gangempfehlung mahnt zwar rechtzeitig zum Hoch- oder Runterschalten, allerdings liegt die Anzeige nicht sonderlich gut im Blickfeld.

# 3,0 Getr

#### Getriebeabstufung

Im Astra 1.0 Turbo ecoFLEX verbaut Opel ein manuelles Fünfgang-Getriebe. Auf einen drehzahl- und damit auch verbrauchssenkenden sechsten Gang haben die Rüsselsheimer leider verzichtet. Allerdings ist der fünfte Gang vergleichsweise lang übersetzt, sodass die Drehzahl bei höheren Geschwindigkeiten nicht zu sehr ansteigt - bei Tempo 130 rotiert die Kurbelwelle mit 3100 Umdrehungen. Zudem ist das Getriebe passend gestuft, sodass sich für alle Geschwindigkeitsbereiche die passende Übersetzung findet.

# 2,1

#### **FAHREIGENSCHAFTEN**

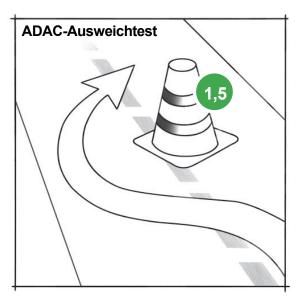
# 2,1

#### Fahrstabilität

Der neue Astra erweist sich selbst ohne das Wattgestänge an der Verbundlenkerachse (erst oberhalb von 120 PS verbaut, soll die Fahrstabilität erhöhen) als ausgesprochen fahrsicher und agil.

Richtungsänderungen setzt der Rüsselsheimer spontan um und vermittelt dem Fahrer dabei ein sicheres Fahrgefühl. Im ADAC Ausweichtest schneidet der Astra dementsprechend gut ab: Er lenkt zackig ein, legt anschließend ein neutrales Eigenlenkverhalten an den Tag und lässt sich mit überschaubarem Lenkwinkelbedarf durch die Gassen dirigieren. Dabei bleibt der Opel stets leicht beherrschbar, das elektronische Stabilitätsprogramm (ESP) regelt effektiv ohne den Astra zu sehr einzubremsen. Die möglichen

Kurvengeschwindigkeiten liegen auch dank der 17-Zoll-Räder des Testwagens, sehr hoch, ehe der Wagen über die Vorderräder zu schieben beginnt und dadurch Geschwindigkeit abbaut. Auf Lastwechsel durch abruptes Gaswegnehmen in der Kurve reagiert der Kompaktklässler mit einem eindrehenden Heck, ehe das ESP helfend eingreift und den Wagen wieder auf die Spur bringt. Die serienmäßige Traktionskontrolle inklusive elektronischer



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.

Differenzialsperre (TC Plus) sorgt selbst bei schlechten Gripverhältnissen für guten Vortrieb.

# Lenkung\*

Der Wendekreis beträgt 11,3 Meter, was in dieser Fahrzeugklasse allenfalls ein durchschnittlicher Wert ist.

Die elektromechanische Servolenkung ist den Opel-Entwicklern gut gelungen. Sie punktet mit angenehmen Lenkkräften, guter Präzision und ordentlicher Rückmeldung. Aus der Mittellage spricht die Lenkung direkt an, Lenkbefehle werden ohne große Verzögerung umgesetzt, wodurch sich der Opel ausgesprochen leichtfüßig anfühlt. Um von ganz links nach ganz rechts zu lenken, sind etwas mehr als drei Lenkumdrehungen notwendig. Der Kraftaufwand beim Rangieren fällt angenehm gering aus.

# 1,8 Bremse

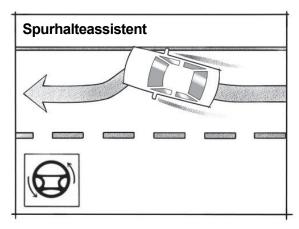
Der Bremsanlage fehlt ein klarer Druckpunkt, wodurch sie sich nicht optimal dosieren lässt. Beim Bremsen in Kurven hat der Astra die Tendenz, sich mit dem Heck leicht einzudrehen.

⊕ Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h steht der mit 17-Zoll-Rädern ausgerüstete Astra bereits nach 35,2 Metern (Mittel aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Michelin Primacy 3 91V der Größe 225/45 R17) - ein guter Wert.

# 1,8 SICHERHEIT

# Aktive Sicherheit -Assistenzsysteme

Bei der Bewertung der aktiven Sicherheit gelingt dem neuen Astra ein sehr gutes Ergebnis. Der Grund dafür ist die in der höchsten Ausstattung Innovation serienmäßige Monokamera. Mit diesem Kamerasystem bietet Opel eine Verkehrszeichenerkennung, eine Abstandsanzeige (angezeigt in Sekunden), einen Kollisionswarner sowie einen Spurhalte- und City- Notbremsassistenten. Auch in puncto Lichttechnik ist der Opel gut aufgestellt: Gegen Aufpreis sind moderne LED-Scheinwerfer zu haben, die gegenüber konventionellem Halogen-Licht eine deutlich bessere Lichtausbeute aufweisen. Das Scheinwerfersystem verfügt über drei Lichtprogramme (Stadt-, Autobahn- und Landstraßenlicht), einen blendfreien Fernlichtassistenten sowie ein Abbiegelicht. Ordert man die LED-Scheinwerfer, bekommt der Kunde auch Rückleuchten in LED-Technik, die bei einer Bremsung früher ansprechen und den nachfolgenden Verkehr dadurch eher warnen. Bei einer



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. Bei dieser Variante erfolgt zudem ein leicht übersteuerbarer Lenkeingriff.

Gefahrenbremsung leuchten die Bremslichter zudem in schneller Abfolge auf (Flashing Breaklights). Ein direkt messendes Reifendrucksystem bringt der Astra bereits in der Basisausstattung serienmäßig mit.

Eine adaptive Abstandsregelung inkl. Notbremssystem für höhere Geschwindigkeiten ist derzeit nicht lieferbar, soll laut Herstelleraussage aber im nächsten Jahr lieferbar sein. Der aufpreispflichtige Toter-Winkel-Warner (Testwagen war damit ausgerüstet) funktioniert lediglich in einem Geschwindigkeitsbereich von 10 bis 140 km/h. Überschreitet man diese Geschwindigkeit, erscheint eine Meldung, dass das System nicht mehr zur Verfügung steht - das nervt auf Dauer. Auch das Kurvenlicht erweist sich in der Praxis als wenig nützlich, da es ebenfalls nur in einem sehr überschaubaren Geschwindigkeitsbereich von lediglich 40 bis 70 km/h arbeitet.

Und anders als bei einem dynamische Kurvenlicht wird nicht der Scheinwerfer entsprechend dem Lenkeinschlag geschwenkt, sondern einzelne LEDs hinzugeschaltet, um die Fahrbahn besser auszuleuchten. Ist der Warnblinker aktiviert, ist die Funktion des Blinkers unterbunden, was die Fahrtrichtungsanzeige z.B. beim Abschleppen unnötig erschwert.

# 1,7

#### Passive Sicherheit - Insassen

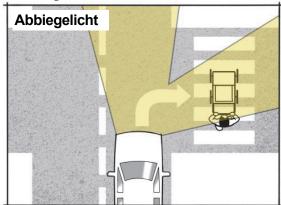
Zum Zeitpunkt des Tests lag für den Opel Astra noch kein Crashtestergebnis vor.

♣ Der Astra ist serienmäßig mit Front- und Seitenairbags für Fahrer und Beifahrer sowie durchgängigen Kopfairbags ausgestattet. Die vorderen sowie die äußeren Gurte auf der Rücksitzbank verfügen über Kraftbegrenzer sowie Gurtstraffer. Personen auf den vorderen Sitzen werden optisch und akustisch ermahnt, sich anzuschnallen; für die hinteren Passagiere wird der Anschnallstatus im Kombiinstrument angezeigt. Die vorderen Kopfstützen bieten Personen bis zu einer Größe von rund 1,95 m guten Schutz, der Abstand zwischen Kopf und Stütze ist gering - so wird das Risiko eines Schleudertraumas bei einem Unfall reduziert. Hinten reichen die Kopfstützen für Personen bis etwa 1,75 m Größe. An den stabilen Bügeltürgriffen lässt sich hohe Zugkraft aufbringen; so können nach einem Unfall die Türen leichter geöffnet werden. Zum Umfang des OnStar-Systems (bei Ausstattung Innovation serienmäßig) zählt auch eine automatische Notruffunktion. Löst ein Airbag aus, werden wichtige Fahrzeugdaten (u.a. Fahrzeugposition, Schwere des Unfalls) an das OnStar-Service-Center übermittelt. Zudem wird eine Telefonverbindung zum Fahrer aufgebaut, bei Bedarf alarmiert der OnStar-Mitarbeiter anschließend den Rettungsdienst.

Der OnStar-Service inklusive der automatischen Notruffunktion ist lediglich im ersten Jahr kostenfrei, anschließend muss der Kunde dafür eine Gebühr entrichten (99 Euro/Jahr). Der Verbandskasten

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.



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.

befindet sich in einem Seitenfach des Kofferraums, das allerdings nicht gesondert gekennzeichnet und daher im Ernstfall schwer zu finden ist.



#### Kindersicherheit

Zum Zeitpunkt des Tests lag für den Opel Astra noch kein Crashtestergebnis vor. Im Fond können nur zwei Kindersitze nebeneinander montiert werden.

Laut Bedienungsanleitung eignen sich die hinteren Außenplätze und der Beifahrersitz zur Montage universeller Kindersitze aller Altersgruppen. Der Beifahrerairbag kann serienmäßig per Schlüsselschalter deaktiviert werden. Kindersitze können auf den äußeren Fondplätzen mit dem serienmäßigen Isofix-System inkl. Ankerhaken lagestabil befestigt werden. Alternativ ist auch eine Montage mit den Gurten möglich, allerdings sind die Gurtanlenkpunkte nicht optimal. Alle Fensterheber besitzen einen zuverlässig funktionierenden und früh einsetzenden Einklemmschutz.

Für den Beifahrersitz ist auch gegen Aufpreis kein Isofix-System erhältlich erhältlich. Die Gurtschlösser sind im Fond nicht verwechslungssicher, der hintere Mittelsitz eignet sich nur bedingt zum Befestigen von Kindersitzen, da die Sitzkontur nicht optimal ist.

# Fußgängerschutz

Ein Crashtestergebnis lag zur Testveröffentlichung nicht vor. Es wird ein guter bis zufriedenstellender Fußgängerschutz erwartet, da weite Bereiche der Motorhaube sowie des Stoßfängers nachgiebig sind.

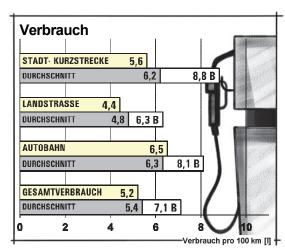
# 2,2 UMWELT/ECOTEST

# Verbrauch/CO2\*

Der Astra 1.0 DI Turbo ecoFLEX erreicht in diesem Kapitel mit einer CO2-Bilanz von 142 g/km 35 Punkte. Der Durchschnittsverbrauch liegt bei guten 5,2 l/100 km. Im Stadtverkehr verbraucht der Opel 5,6 l, außerorts 4,4 und auf der Autobahn 6,5 l pro 100 km.

# Schadstoffe

Die Schadstoffanteile im Abgas liegen auf einem niedrigen Niveau, auch wenn der leicht erhöhte Ausstoß an Feinstaubpartikeln einige Punkte kostet. Somit kann der Astra 41 von 50 möglichen Punkten im Schadstoffkapitel einfahren. Zusammen mit den 35



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

Punkten aus der CO2-Messung kommt der Astra mit dem Dreizylinder-Turbobenziner insgesamt auf 76 Punkte und somit auf vier von fünf möglichen Sternen im ADAC Ecotest.

# 3,1 AUTOKOSTEN

# <sup>2,9</sup> Betriebskosten\*

Da der Kraftstoffverbrauch recht niedrig ist, fallen auch die Betriebskosten nicht allzu hoch aus.

# Werkstatt- / Reifenkosten\*

Alle 30.000 km oder einmal jährlich muss der Astra mit dem kleinen 3-Zylinder Benziner zum Service in die Werkstatt.

• Opel verbaut nach eigenen Angaben langlebige Verschleißteile und gewährt zudem eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.

Der jährliche Service bedeutet auch für den Normal- und Wenigfahrer häufigere Werkstattaufenthalte und somit höhere Kosten.

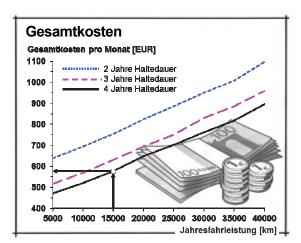
#### Wertstabilität\*

Dem neuen Astra 1.0 DI Turbo ecoFLEX Innovation wird für den vierjährigen Berechnungszeitraum ein durchschnittlicher Restwertverlauf prognostiziert.

# 3,6

#### Kosten für Anschaffung\*

Der Astra 1.0 DI Turbo ecoFLEX Innovation kostet 21.860 Euro und ist damit kein Sonderangebot. Allerdings ist der Opel in der getesteten Top-Ausstattung auch sehr umfangreich ausstaffiert. So zählen unter anderem die Frontkamera samt der zahlreichen Fahrerassistenzsysteme, eine Zwei-Zonen-Klimaautomatik, Leichtmetallräder, Licht- und Regensensor, eine Rückfahrkamera samt Abstandssensoren vorn und hinten sowie ein Radio mit Bluetooth- und USB-Schnittstelle zum Serienumfang.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persön-lichen monatlichen Kosten (Beispiel: 577 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).



#### Fixkosten\*

Die Fixkosten sind für ein Fahrzeug der unteren Mittelklasse durchschnittlich. Die Kfz-Steuer beträgt dank des geringen Hubraums und des niedrigen CO2-Ausstoßes lediglich 34 Euro pro Jahr. Die Versicherungskosten fallen dagegen aufgrund der ungünstigen Einstufungen recht hoch aus (KH: 18; VK: 21; TK: 20).



#### Monatliche Gesamtkosten\*

Die monatlichen Gesamtkosten liegen im Klassenvergleich auf durchschnittlichem Niveau.

#### **DIE MOTORVARIANTEN**

in der preisgünstigsten Modellversion

ТҮР	1.4	1.0 DI	1.4 DI	1.4 DI	1.6 CDTI	1.6 CDTI
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1399	3/998	4/1399	4/1399	4/1598	4/1598
Leistung [kW (PS)]	74 (100)	77 (105)	92 (125)	110 (150)	70 (95)	81 (110)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	130/4400	170/1800	245/2000	245/2000	280/1500	300/1750
0-100 km/h[s]	12,3	11,2	9,2	8,3	12,7	11,0
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	185	200	205	215	185	195
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	5,418	4,418	5,5 I S	5,518	3,7 I D	3,7 I D
CO2 [g/km]	124	102	128	128	97	97
Versicherungsklassen KH/VK/TK	18/21/20	18/21/20	n.b.	n.b.	19/21/19	19/21/19
Steuer pro Jahr [Euro]	86	34	94	94	156	156
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	559	541	fehlt	fehlt	550	561
Preis [Euro]	17.260	17.960	21.110	22.360	20.260	21.360

= Stufenheck = Schrägheck = Coupe = Cabriolet = Roadster = Kombi = Van ST SR CP C RO KB GR

KT = Kleintransporter
HKB = Hochdachkombi
TR = Transporter
BU = Bus
SUV = Sport Utility Vehicle
GE = Geländewagen
PK = Pick-Up

Versicherung
KH = KFZ-Haftpfl.
VK = Vollkasko
TK = Teilkasko

Kraftstoff

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

DATEN UND MESSWERTE	
3-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro6
Hubraum	998 ccm
Leistung	77 kW (105 PS)
bei	5500 1/min
Maximales Drehmoment	170 Nm
bei	1800 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	5-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	225/45R17
Reifengröße (Testwagen)	225/45R17V
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,3 m
Höchstgeschwindigkeit	200 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	11,2 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2.+3.Gang)	7,4 s
Bremsweg aus 100 km/h	35,2 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	4,4
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	<b>5,2</b> I
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAE	
CO2-Ausstoß Herstellerangabe	102 g/km
CO2-Ausstoß Test(*WTW)	142 g/km
Innengeräusch 130km/h	68,1 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4370/1871/1485 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiege	
Leergewicht/Zuladung	1245 kg/535 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	335 I/705 I
Anhängelast ungebremst/gebremst	610 kg/1220 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	48 I
Reichweite	920 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre
ADAC-Testwerte fett	

KOSTEN	
Monatliche Betriebskosten	96 Euro
Monatliche Werkstattkosten	66 Euro
Monatliche Fixkosten	103 Euro
Monatlicher Wertverlust	312 Euro
Monatliche Gesamtkosten	577 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18/21/20
Grundpreis	21.860 Euro

NOTENSKALA			
Sehr gut Gut Befriedigend	0.6 - 1.5 1.6 - 2.5 2.6 - 3.5	<ul><li>Ausreichend</li><li>Mangelhaft</li></ul>	3,6 – 4,5 4,6 – 5,5

Der ADAC-Autotest beinhaltet rund 350 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC Autotest ist nach dem ab 01.01.2015 gültigen ADAC Testprotokoll erstellt. Die Testergebnisse sind daher nur bedingt mit den Autotests vor dem 01.01.2015 vergleichbar.

Die Angaben zu Kfz-Steuer und Autokosten basieren auf zum Veröffentlichungszeitpunkt aktuellen Daten. Die Autokosten wurden mit dem seit 01.01.2015 gültigen Berechnungsmodell erstellt. Diese sind daher nicht mit den Autokosten früherer Tests vergleichbar. Die aktuellsten Kostenberechnungen aller Modelle finden Sie unter <a href="https://www.adac.de/autokosten">www.adac.de/autokosten</a>.

\*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.

Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr.

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

#### **AUSSTATTUNG TECHNIK** Abbiegelicht (im Paket) 1350 Euro° Abstandsregelung, elektronisch nicht erhältlich Automatikgetriebe (automatisiertes Schaltgetriebe) 700 Euro City-Notbremsfunktion Serie Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch Serie Kurvenlicht (im Paket) 1350 Euro° LED-Abblendlicht (und Fernlicht) 1350 Euro° Regen- und Lichtsensor Serie Reifendruckkontrolle (direkt messend) Serie Rückfahrkamera Serie **Spurassistent** Serie **Tempomat** Serie Totwinkelassistent (im Paket) 620 Euro° Verbrauchsanzeige (Bordcomputer) Serie

INNEN	
Airbag, Seite hinten	nicht erhältlich
Airbag, Seite vorne	Serie
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	Serie
Klimaautomatik	Serie
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem	790 Euro°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie
AUSSEN	
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten Fensterheber, elektrisch vorne/hinten Innenspiegel, automatisch abblendend Klimaautomatik Knieairbag Navigationssystem	Serie Serie Serie Serie nicht erhältlich 790 Euro

AUUULII	
Außenspiegel, elektrisch einstellbar	Serie
Lackierung Metallic	540 Euro
Schiebe-Hubdach	nicht erhältlich
° im Testwagen vorhanden	

-	TEQTI	IDT	
1	15511	URT	- 11
١			

AUTOTEST<sup>1</sup>

2,2

		AUTOTEST <sup>1</sup>	,2
KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,7	Fahreigenschaften	2,1
Verarbeitung	2,7	Fahrstabilität	2,1
Alltagstauglichkeit	2,6	Lenkung*	2,4
Sicht	2,5	Bremse	1,8
Ein-/Ausstieg	2,8	Sicherheit	1,8
Kofferraum-Volumen*	2,9	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	-
Kofferraum-Zugänglichkeit	3,0	Passive Sicherheit - Insassen	1,7
Kofferraum-Variabilität	2,9	Kindersicherheit	2,2
Innenraum	2,1	Fußgängerschutz	2,5
Bedienung	1,9	Umwelt/EcoTest	2,2
Raumangebot vorne*	1,9	Verbrauch/CO2*	2,5
Raumangebot hinten*	2,5	Schadstoffe	1.9
Innenraum-Variabilität	4,0	OSTIGUOTO	1,0
Komfort	2,4		
Federung	2,5	AUTOKOSTEN	3,1
Sitze	1,9		
Innengeräusch	2,2	Betriebskosten*	2,9
Klimatisierung	2,8	Werkstatt- / Reifenkosten*	4,2
Motor/Antrieb	2,6	Wertstabilität*	3,5
Fahrleistungen*	3,3	Kosten für Anschaffung*	3,6
Laufkultur	2,3	Fixkosten*	3,1
Schaltung	1,8	Monatliche Gesamtkosten*	2,8
Getriebeabstufung	3,0	<sup>1</sup> ohne Wirtschaftlichkeit *Werte klassenb	ezogen