



Opel Astra 1.6 CDTI ecoFlex Start&Stop Innovation

Fünftürige Schräghecklimousine der unteren Mittelklasse (81 kW / 110 PS)

In der Motorenpalette des neuen Astra stellt nicht der schwächste Dieselmotor mit 95 PS den sparsamsten Antrieb dar, sondern das 110 PS starke Derivat, sofern man das für den schwächeren Motor nicht erhältliche Start&Stop System ordert. Im ADAC Autotest muss diese Version in der Topausstattung Innovation zeigen, ob der von Grund auf neu entwickelte Astra eine echte Alternative im hart umkämpften Segment der unteren Mittelklasse darstellt. Der Motor legt sich jedenfalls kräftig ins Zeug, drückt bereits ab 1.750 Umdrehungen 300 Nm - leider endet das Drehmomentplateau 250 Umdrehungen später wieder. Oberhalb 3500 Umdrehungen wird der Vortrieb dann zäh, hier lässt die Drehfreude des Selbstzünders zu wünschen übrig. Akustisch und in Bezug auf Vibrationen hält sich der von Opel als "Flüsterdiesel" gepriesene Selbstzünder nicht zurück, gerade nach dem Kaltstart. Dafür ist der Wagen aber wirklich sparsam zu bewegen: 4,1 Liter Durchschnittsverbrauch im ADAC EcoTest sind ein guter Wert. Auch im anspruchsvollen Autobahnzyklus sind die NOx-Werte nicht auffallend hoch, obwohl sich Opel eine aufwändige Reinigung der Abgase mit AdBlue spart. Der Astra selbst ist mit seiner direkten Lenkung, dem knackigen, aber recht straffen Fahrwerk und dem guten Raumangebot eine sportliche und attraktive Alternative zu der arrivierten Konkurrenz. Auch das verschlankte Bedienkonzept im Innenraum kann überzeugen. In der Variante Innovation glänzt der Opel zudem mit einer umfangreichen Serienausstattung, die viele Sicherheitssysteme und Komfortfeatures umfasst. **Karosserievarianten:** Sports Tourer. **Konkurrenten:** u. a. BMW 1er, Ford Focus, Renault Mégane, Seat Leon, VW Golf.

- +** agiles Fahrverhalten, bequeme Ergonomiesitze (optional), viele Sicherheitssysteme serienmäßig (ausstattungsabhängig), niedriger Kraftstoffverbrauch, kurzer Bremsweg
- kein ACC erhältlich, nicht sonderlich kultivierter Motor, Automatikgetriebe nicht verfügbar, Kurvenlicht und Totwinkel-Warner mit eingeschränktem Funktionsbereich



ADAC-URTEIL

2,0 AUTOTEST

3,2 AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

2,3 Familie

3,0 Stadtverkehr

3,0 Senioren

2,0 Langstrecke

2,7 Transport

2,5 Fahrspaß

2,6 Preis/Leistung

Stand: April 2016
Text: Christoph Pauly

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 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 Metalleiste am vorderen Türschweller verhindert unschöne Kratzer.

- 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 schlampigen 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 einen positiven Effekt hätte. 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 Kunststoff und wirkt wenig langlebig. Der für die Benzinmodelle verfügbare Fehlbetankungsschutz ist beim Testwagen nicht vorhanden. Es kann also versehentlich Benzin statt Diesel getankt werden, was unter Umständen teure Reparaturen nach sich zieht.

Der Fünftürer bietet vier vollwertige Sitzplätze sowie einen schmalen Notsitz, der sich jedoch lediglich für Kurzstrecken eignet. Die zulässige Anhängelast beträgt gebremst 1.450 kg, ungebremst darf der Opel 650 kg an den Haken nehmen.

+ Der Astra darf maximal 540 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 1.140 km weit.

- Im Falle einer Reifenpanne hält der Astra lediglich ein Reifenreparaturset bereit, 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 stark 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. 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 Abbiege- und 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.

⊖ Die Sensoren der Einparkhilfe sind sehr sensibel und der Warnton des Systems sehr laut. An der Ampel reicht es schon, wenn Fußgänger vor dem Auto die Straße überqueren oder ein anderer Wagen auf der Nachbarspur vorbei fährt, um erschreckend laute Warntöne auszulösen.

3,0

Ein-/Ausstieg

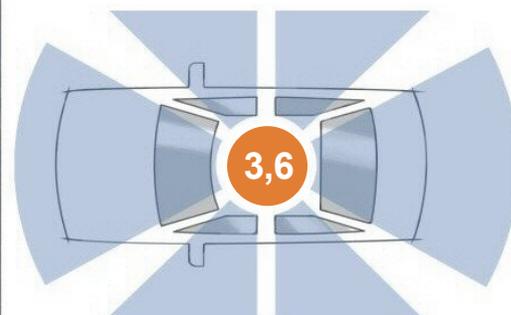
Der Ein- und Ausstieg gestaltet sich vorn wie auch hinten zufriedenstellend bequem. Der Schweller ist angenehm niedrig, allerdings sehr breit, weshalb ein weiter Schritt zum Ein- und Aussteigen notwendig ist. Großgewachsene müssen vorn darauf achten, sich den Kopf nicht an der schräg verlaufenden A-Säule zu stoßen. Als etwas beschwerlich beim Ein- und Aussteigen erweist sich allerdings 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 (nicht im Testwagen). Dann muss man zum Ver- und Entriegeln lediglich den Schlüssel bei sich führen, der Rest geschieht per Fingertipp an den Türgriffen. Nach dem Aussteigen bleiben die Scheinwerfer noch eine kurze Zeit an und beleuchten den Bereich vor dem Fahrzeug.

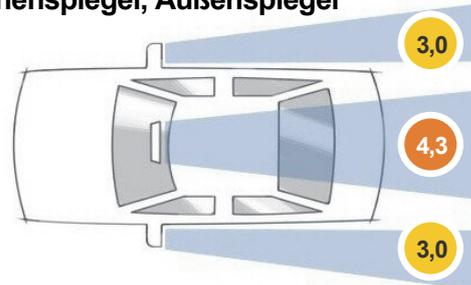


Die besonders breiten Dachsäulen schränken die Sicht nach schräg hinten erheblich ein.

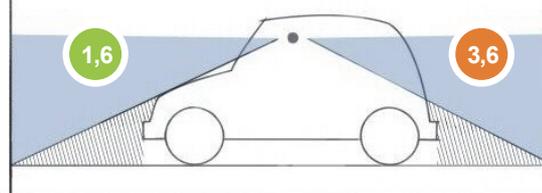
Rundumsicht



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 Fahrzeug erkennt.

– Für den Fahrer fehlt ein Haltegriff am Dachhimmel, hier zeigt sich exemplarisch der Sparwille von Opel. Außer bei der Fahrertür ist es an allen Türen und der Heckklappe möglich, den Wagen bei geöffneter Tür abzusperren. Deshalb kann der Schlüssel leicht versehentlich im Wagen eingesperrt werden.

2,9

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 Getränkeboxen rein. Sind die Rücksitzlehnen umgeklappt, liegt das Volumen bis zur Fensterkante bei 705 Liter und bei dachhoher Beladung bei 1125 Liter.



Mit 335 l Volumen ist das Kofferraumvolumen des Astra von klassenüblicher Größe.

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.

– Ist man größer als 1,90 Meter, muss man aufpassen, sich den Kopf nicht schmerzhaft am abstehenden Schloss 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 befinden sich im Kofferraum leider nicht.

2,1

INNENRAUM

1,9

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 befinden sich praktische Direktwahltasten, allerdings nur für das Grundmenü sowie das Radio und anderweitige Audioquellen (USB, Bluetooth, usw.). 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 gegen 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 Notruf funktion 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 bequeme Sitzposition zu finden. Zudem stehen die Pedale recht weit auseinander, der Schalthebel liegt griffgünstig zur Hand. Der Fahrersitz ist mit leicht bedienbaren Tasten elektrisch verstellbar. Das Zündschloss ist konventionell an der Lenksäule angebracht, wird aber nicht beleuchtet. 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 sind nicht sonderlich groß. Mit Ausnahme von zwei Cupholdern befindet sich im Cockpitbereich nur noch ein kleines Fach unterhalb des Lichtschalters sowie ein Handyhalter.



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.

1,9

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 und schränkt selbst Personen mit deutlich über zwei Metern Körpergröße nicht ein. Auch in Längsrichtung lassen sich die Sitze weit verstellen. So finden bei ganz zurückgeschobenen Sitzen 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 Armaturenrägers 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.



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

4,0 Innenraum-Variabilität

Die Variabilität des Innenraums beschränkt sich auf das Umklappen der Rücksitzlehnen (asymmetrisch klappbar) sowie die Möglichkeit, den Beifahrersitz in Liegeposition zu stellen. Daher reicht es hier für den Opel Astra nur zu einer ausreichenden Bewertung.

2,4 KOMFORT

2,7 Federung

Das Fahrwerk im neuen Astra ist recht straff abgestimmt und lässt so ein sportliches Fahrgefühl aufkommen, den Komfort hat man dabei aber etwas aus den Augen verloren. Die beim Vorgängermodell noch erhältlichen adaptiven Dämpfer würden hier eventuell Abhilfe schaffen. Auf kurzweiliger Fahrbahn ist das Auto stets in Bewegung, die straffe Aufhängung schluckt die Wellen nicht, sondern reicht sie an die Insassen weiter. Auch Einzelhindernisse wie Gullideckel werden ziemlich trocken an die Insassen weitergereicht, auf ganz feinen Bodenwellen stuckert der Astra deutlich. Auf Quertufen zeigt sich die Verbundlenkerhinterachse mitunter etwas bockig. Kopfsteinpflaster ist nicht der bevorzugte Untergrund des Astra, hier rollt der Wagen steif ab, außerdem wird die Vorderachse zum Klappern angeregt. Lange Bodenwellen bringen das Auto aber nicht zum Nachschwingen, hier zeigt sich die positive Seite der sportlichen Ausrichtung. Auch die Wank- und Nickbewegungen sind aufgrund der straffen Abstimmung sehr überschaubar. Eine höhere Zuladung verdaut das Fahrwerk anstandslos und verkneift sich auch dann das Nachschwingen bei langen Bodenwellen weitgehend.

1,8

Sitze

- ⊕ Die aufpreispflichtigen Ergonomiestitze (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 Oberschenkelaufgabe, auch die Neigung der Sitzfläche sowie die Intensität der Lordosenstütze lassen sich verstellen. Sitzfläche und Lehne sind kräftig konturiert und sorgen dadurch für einen guten Seitenhalt. Ordert man das Premium-Leder-Paket (im Testwagen), 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 die vergleichsweise geringe Sitztiefe. Diese hat dann speziell für kleinere Passagiere zur Folge, dass sie mit den Unterschenkeln an den Unterbau der Rückbank stoßen. Hinzu kommt, dass die Polsterung der Lehne im Beckenbereich unangenehm drückt.

2,7

Innengeräusch

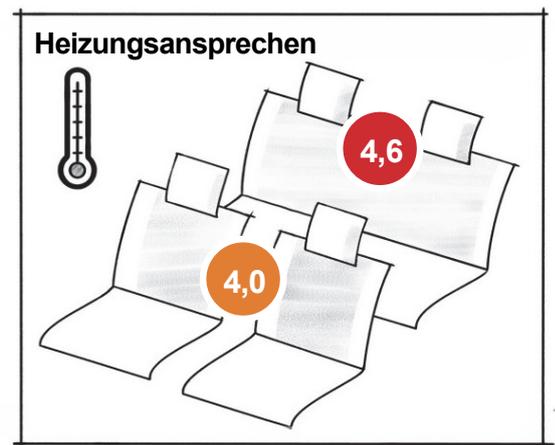
Die Akustik des Astra 1.6 CDTI ist zufriedenstellend, bietet aber Verbesserungspotential. Windgeräusche sind gut gedämpft, auch bei höherem Tempo. Der Motor allerdings drängt sich in den Vordergrund, gerade beim Kaltstart nagelt er vernehmlich und zeigt so deutlich, dass er nach dem Dieselpinzip arbeitet. Warm wird das Verbrennungsgeräusch leiser, vornehm im Hintergrund hält sich das Aggregat aber nie. Seinem von Opel vergebenen Namen "Flüsterdiesel" wird dieser Motor jedenfalls nicht gerecht. Auch das Fahrgeräusch ist nicht frei von Auffälligkeiten - so klappert die Vorderachse bei kurzen Anregungen und auf Kopfsteinpflaster vernehmlich. Der gemessene Innengeräuschpegel ist mit 69,6 dB(A) auch objektiv nicht besonders niedrig.

2,7

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 beide vorderen Plätze gemeinsam in Richtung oben, Mitte und unten individuell verteilen, die Intensität der Autofunktion ist im Klimamenu in drei Stufen einstellbar. Die Temperatur kann allerdings lediglich in Ein-Grad-Schritten vorgewählt werden.

- ⊕ Optional ist für den Astra ein Duftzerstäuber erhältlich, der für einen angenehmen Duft im Fahrzeuginneren sorgt. Die automatische Sitzheizungsregelung erkennt, welche Sitze belegt sind und regelt in Abhängigkeit von der gewählten Klimaeinstellung die Heizleistung.
- ⊖ Die im Klimatest ermittelte Heizleistung lässt zu wünschen übrig. Auch mit dem bei den Dieselmotoren serienmäßigen elektrischen Schnellheizsystems dauert es recht lange, ehe die Temperatur ein behagliches Niveau erreicht hat - hinten noch etwas länger.



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

2,3

MOTOR/ANTRIEB

2,8

Fahrleistungen*

Bei den Fahrleistungsmessungen zahlt sich die gewaltige Gewichtsabnahme aus, die je nach Modell zwischen 120 und 200 Kilogramm im Vergleich zum Vorgänger beträgt. Der getestete Diesel leistet 110 PS und stellt beachtliche 300 Nm zur Verfügung, die bereits bei 1.750 Umdrehungen anliegen. Ab 2.000 Umdrehungen aber fällt das Drehmoment schon wieder ab, genauso fährt sich der Wagen auch: Hält man ihn in diesem Drehzahlbereich, geht es flott voran. Hohe Drehzahlen aber scheut der Motor eher. Für den simulierten Überholvorgang von 60 auf 100 km/h benötigt der Kompaktwagen nur 6,9 Sekunden (im dritten Gang). Die Elastizitätsmessung (60 bis 100 km/h) erledigt er im vierten Gang in flotten 7,9 Sekunden, im fünften Gang vergehen dafür ebenfalls kurze 11,9 Sekunden. Die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 195 km/h, von 0 auf 100 km/h geht es in 11,0 Sekunden (beides Herstellerangaben).

– Der sechste Gang ist als drehzahlensenkend lang übersetzter Sprintspargang gedacht. Dementsprechend lange dauert auch die Elastizitätsmessung von 60 auf 100 km/h: Erst nach 21,5 Sekunden ist Landstraßentempo erreicht.

2,7

Laufkultur

Vibrationen sind im Fahrgastraum recht deutlich zu spüren, besonders beim Anfahren in Lenkrad und Pedalerie. Ähnlich zum akustischen Verhalten sind diese nach einem Kaltstart deutlich stärker als später bei warmem Motor. Besonders gut entkoppelt wirkt der Selbstzünder aber in keinem Zustand, wirklich unkomfortabel wird er dabei aber nicht.

+ Brummfrequenzen bei niedrigen Drehzahlen und hoher Last sind nicht ausgeprägt, auch ein Dröhnen bei hohen Drehzahlen verkneift sich der Opel weitgehend.

1,7

Schaltung

+ Das manuelle Sechsgang-Getriebe lässt sich leicht und präzise schalten. Probleme beim Anfahren oder unschöne Schaltrücke sind dank der gut dosierbaren Kupplung kein Thema. Die serienmäßige Berganfahrhilfe hält das Fahrzeug für wenige Sekunden an Steigungen fest und erleichtert damit das Anfahren. Die Start-Stopp-Automatik erledigt ihre Arbeit zuverlässig, schnell und unauffällig. Der Rückwärtsgang befindet sich vorn links und ist gegen versehentliches Einlegen mit einem Sicherheitsring geschützt. Aufgrund der guten Synchronisierung lässt er sich auch dann ohne Krachen im Getriebe einlegen, wenn man noch vorwärts rollt. Die serienmäßige Gangempfehlung mahnt zwar rechtzeitig zum Hoch- oder Runterschalten, allerdings liegt die Anzeige nicht sonderlich gut im Blickfeld.

2,0

Getriebeabstufung

+ Der sechste Gang des Getriebes ist eine besonders lang übersetzte Fahrstufe, was zwar die Spurfähigkeit in diesem Gang beeinträchtigt, aber das Drehzahlniveau senkt. Lediglich 2.300 Umdrehungen bei 130 km/h reduzieren Motorgeräusch und Spritverbrauch. Das Getriebe ist passend gestuft, man findet stets die richtige Übersetzung.

2,0

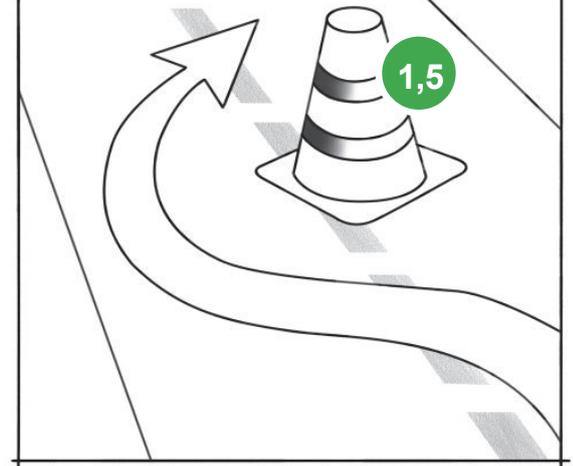
FAHREIGENSCHAFTEN

2,1

Fahrstabilität

➕ 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 hoch, auch dank der 17-Zoll-Räder der Innovation-Ausstattung. Im Grenzbereich beginnt der Wagen über die Vorderräder zu schieben und baut dadurch Geschwindigkeit ab. Auf Lastwechsel durch abruptes Gaswegnehmen in der Kurve reagiert der Kompaktklässler mit einem deutlich eindrehenden Heck, ehe das ESP helfend eingreift und den Wagen wieder auf die Spur bringt. Die serienmäßige Traktionskontrolle inklusive elektronischer Differenzialsperre (TC Plus) sorgt selbst bei schlechten Gripverhältnissen für guten Vortrieb.

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.

2,4

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 Mittelage 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.

1,7

Bremse

Das Bremspedal hat einen schmalen Wirkungsbereich und lässt sich deshalb nur zufriedenstellend dosieren. Beim Bremsen in Kurven hat der Astra wie auch schon beim einfachen Gaswegnehmen die Tendenz, sich mit dem Heck leicht einzudrehen.

➕ Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h steht der Astra bereits nach 34,8 Metern (Mittel aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Michelin Primacy 3 91V der Größe 225/45 R17) - ein guter Wert.

1,5

SICHERHEIT

1,2

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

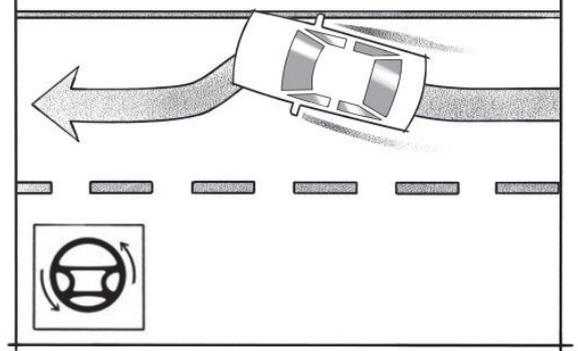
⊖ Eine adaptive Abstandsregelung inkl. Notbremssystem für höhere Geschwindigkeiten ist nicht lieferbar (Stand März 2016). Der aufpreispflichtige Toter-Winkel-Warner (Testwagen ist damit ausgerüstet) funktioniert lediglich in einem Geschwindigkeitsbereich von 10 bis 140 km/h. Auch das Kurvenlicht erweist sich in der Praxis als wenig nützlich, da es ebenfalls nur in einem sehr überschaubaren Geschwindigkeitsbereich von lediglich 40 bis 70 km/h arbeitet. Anders als bei einem dynamischen Kurvenlicht wird nicht der Scheinwerfer entsprechend dem Lenkeinschlag geschwenkt, sondern einzelne LEDs hinzugeschaltet, um die Fahrbahn besser auszuleuchten. Die kamerabasierte Verkehrszeichenerkennung soll sich zwar laut Opel mit dem Navigationssystem abgleichen, in der Praxis funktioniert das System allerdings nicht zuverlässig. Ist der Warnblinker aktiviert, ist die Funktion des Blinkers unterbunden, was die Fahrtrichtungsanzeige beispielsweise beim Abschleppen unnötig erschwert.

1,3

Passive Sicherheit - Insassen

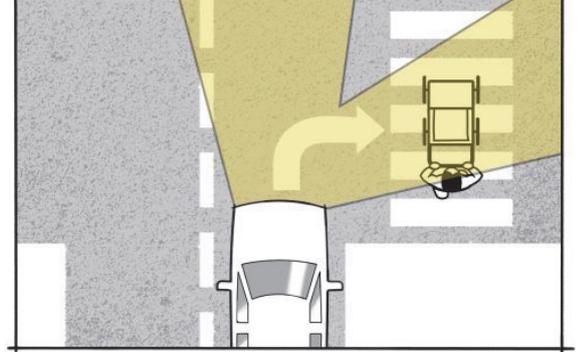
⊕ Im ADAC Crashtest vom Dezember 2015 erhält der Rüsselsheimer 86 Prozent der maximalen Punkte, ein sehr gutes Ergebnis. Der Astra ist serienmäßig mit Front- und Seitenairbags für Fahrer und Beifahrer sowie durchgängigen Kopfairbags ausgestattet.

Spurhalteassistent



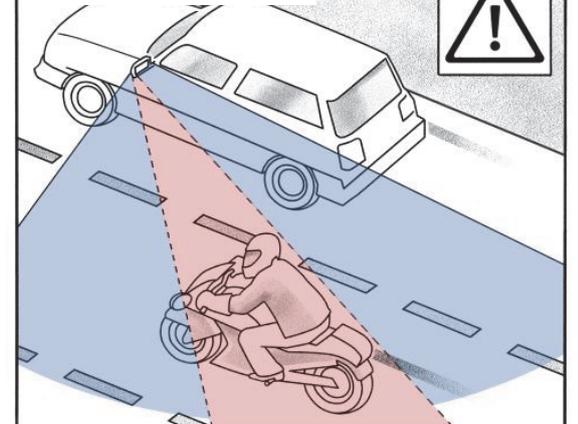
Infrarotsensoren oder Kameras erkennen die Fahrbahn-Markierungen. Verlässt der Fahrer seine Spur ohne zu Blinken (etwa wegen Unachtsamkeit oder Sekundenschlaf), erfolgt eine optische, akustische oder haptische Warnung. Bei dieser Variante erfolgt zudem ein leicht übersteuerbarer Lenkeingriff.

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.

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

2,1 Kindersicherheit

+ Der ADAC Crashtest erhält der Rüsselsheimer für seine Kindersicherheit 84 Prozent der erreichbaren Punkte. Laut Bedienungsanleitung eignen sich alle drei hinteren Plätze 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. Die Gurtschlösser sind im Fond nicht verwechslungssicher, der hintere Mittelsitz eignet sich nur bedingt zum Befestigen von Kindersitzen, da die Sitzkontur nicht optimal ist.

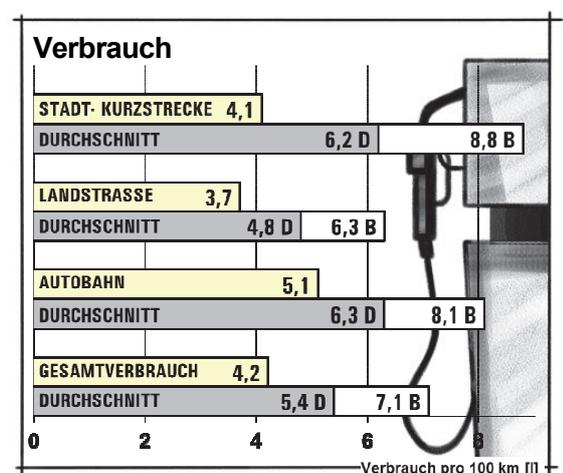
1,7 Fußgängerschutz

+ Der Astra kann beim Fußgängerschutz überzeugen und schneidet mit 83 Prozent der Punkte beim ADAC Crashtest sehr gut ab. Lediglich die A-Säulen bergen noch ein erhöhtes Gefahrenpotential für Kopfverletzungen.

1,8 UMWELT/ECOTEST

2,2 Verbrauch/CO2*

+ Der Astra 1.6 CDTI ecoFlex erreicht in diesem Kapitel mit einer CO2-Bilanz von 134 g/km 38 Punkte. Der Durchschnittsverbrauch liegt bei guten 4,2 l/100 km. Im Stadtverkehr verbraucht der Opel 4,1 Liter, außerorts 3,7 Liter und auf der Autobahn 5,1 Liter pro 100 Kilometer.



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

1,4 Schadstoffe

⊕ Die Schadstoffanteile im Abgas sind auf einem niedrigen Niveau. Auch im anspruchsvollen Autobahnzyklus sind die NO_x-Werte nicht übermäßig hoch - trotz des Verzichts auf einen SCR-Katalysator, der mittels AdBlue das Abgas reinigt. Somit kann der Astra 46 von 50 möglichen Punkten im Schadstoffkapitel einfahren. Zusammen mit den 38 Punkten aus der CO₂-Messung kommt der Astra mit dem 110 PS starken Diesel mit Start-Stopp-Funktion auf insgesamt 84 Punkte und somit auf vier von fünf möglichen Sternen im ADAC EcoTest.

3,2 AUTOKOSTEN

1,6 Betriebskosten*

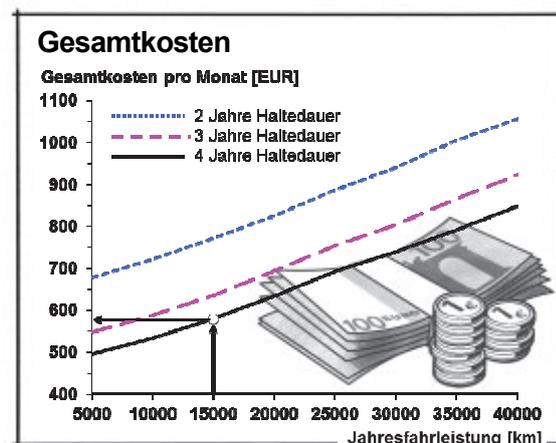
Da der Kraftstoffverbrauch recht niedrig ist, fallen auch die Betriebskosten nicht allzu hoch aus.

4,2 Werkstatt- / Reifenkosten*

Alle 30.000 km oder einmal jährlich muss der Astra mit dem 4-Zylinder Diesel 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.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 580 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

2,6 Wertstabilität*

Der 110 PS starken Dieselverson des Astra Fünftürers in der Topausstattung Innovation wird ein Restwertverlauf prognostiziert, der etwas besser als der Klassendurchschnitt ausfällt.

4,3 Kosten für Anschaffung*

Der Astra in der getesteten Ausstattungslinie Innovation ist zwar kein Schnäppchen, bietet aber eine sehr umfangreiche Ausstattung. Schicke 17 Zoll große Aluräder sind genauso serienmäßig an Bord wie die Rückfahrkamera inklusive Abstandssensoren vorn und hinten. Zwei-Zonen-Klimaautomatik, Licht- und Regensensor, Tempomat sowie nicht zuletzt die Frontkamera mit den darauf basierenden Assistenzsystemen komplettieren mit einigen weiteren sinnvollen Features die Serienausstattung.

⊖ Der Opel Astra 1.6 CDTi ecoFlex Start&Stop Innovation kostet mindestens 25.460 Euro.

4,3 Fixkosten*

Die Fixkosten fallen im Klassenvergleich recht hoch aus. 152 Euro müssen pro Jahr als Kfz-Steuer abgeführt werden. Auch die Versicherungen greifen dem Halter tief in die Tasche, der Wagen ist in ungünstig hohen Klassen eingestuft. (KH:19; TK:19; VK:21)

2,9 Monatliche Gesamtkosten*

Die monatlichen Gesamtkosten liegen im Klassenvergleich auf durchschnittlichem Niveau.

WEITERE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.4	1.0 DI Turbo ecoFlex Start&Stop	1.4 DI Turbo	1.4 DI Turbo	1.6 DI Turbo ecoFlex Start&Stop	1.6 CDTI	1.6 CDTI ecoFlex Start&Stop
Aufbau/Türen	SR/5	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	4/1598
Leistung [kW (PS)]	74 (100)	77 (105)	92 (125)	110 (150)	147 (200)	70 (95)	100 (136)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	130/4400	170/1800	245/2000	245/2000	300/1700	280/1500	320/2000
0-100 km/h[s]	13,4	11,2	9,2	8,3	7,0	12,7	9,6
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	185	200	205	215	235	185	205
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	5,5 S	4,3 S	5,5 S	5,5 S	6,0 S	3,7 D	3,8 D
CO2 [g/km]	128	99	128	128	138	97	99
Versicherungsklassen KH/VK/TK	18/21/20	18/21/20	18/21/20	18/21/20	19/22/20	19/21/19	19/21/19
Steuer pro Jahr [Euro]	94	28	94	94	118	156	160
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	554	537	565	580	664	539	565
Preis [Euro]	17.260	18.360	21.110	22.360	25.910	20.260	24.910

Aufbau

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

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

Versicherung

KH = KFZ-Haftpfli.
 VK = Vollkasko
 TK = Teilkasko

Kraftstoff

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

DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro6
Hubraum	1598 ccm
Leistung	81 kW (110 PS)
bei	3500 1/min
Maximales Drehmoment	300 Nm
bei	1750 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	225/45R17
Reifengröße (Testwagen)	225/45R17V
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,3 m
Höchstgeschwindigkeit	195 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	11,0 s
Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	6,9 s
Bremsweg aus 100 km/h	34,8 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	3,5 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	4,2 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	4,1/3,7/5,1 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe	93 g/km
CO ₂ -Ausstoß Test(*WTW)	134 g/km
Innengeräusch 130 km/h	69,6 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4370/1871/1485 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	2050 mm
Leergewicht/Zuladung	1330 kg/540 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	335 l/705 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	650 kg/1450 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	48 l
Reichweite	1140 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre
ADAC-Testwerte fett	

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	70 Euro
Monatliche Werkstattkosten	66 Euro
Monatliche Fixkosten	115 Euro
Monatlicher Wertverlust	329 Euro
Monatliche Gesamtkosten	580 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	19/21/19
Grundpreis	25.460 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 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 01.01.2016 gültigen Berechnungsmodell erstellt. Diese sind daher nicht mit den Autokosten früherer Tests vergleichbar. Die aktuellsten Kostenberechnungen aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten.

*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

Abbieglicht (im Paket)	1.450 Euro ^o
Abstandsregelung, elektronisch	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
City-Notbremsfunktion	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht (im Paket)	1.450 Euro ^o
LED-Abblendlicht (und Fernlicht)	1.450 Euro ^o
Regen- und Lichtsensor	Serie
Reifendruckkontrolle (direkt messend)	Serie
Rückfahrkamera	Serie
Spurassistent	Serie
Tempomat	Serie
Totwinkelassistent (im Paket)	620 Euro ^o
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 ^o
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie

AUSSEN

Außenspiegel, elektrisch einstellbar	Serie
Lackierung Metallic	540 Euro ^o
Schiebe-Hubdach	915 Euro

^o im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

2,0

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

¹ ohne Wirtschaftlichkeit * Werte klassenbezogen