



Opel Astra Sports Tourer 1.4 DI Turbo ecoFlex Start&Stop Business

Fünftürige Kombilimousine der unteren Mittelklasse (110 kW / 150 PS)

Insbesondere für berufliche und private Vielfahrer bietet Opel eine Business genannte Ausstattungslinie an. Hier werden, basierend auf einem günstigen Grundmodell, für diese Kunden relevante Sonderausstattungen in Paketen kombiniert. Im ADAC Autotest muss der neue Astra Sports Tourer zeigen, ob er sowohl für Firmen als auch für Familien ein attraktives Angebot ist. Mit dem 150 PS starken, etwas rau laufenden 1,4 Liter-Turbobenziner ist er auf jeden Fall flott unterwegs, im Alltag wird selten der Wunsch nach mehr Leistung aufkommen. Zu hohe 5,7 Liter Super auf 100 Kilometer im EcoTest lassen dagegen noch zu wünschen übrig - gerade Firmenkunden und Familien werden nicht begeistert sein. Zu gefallen weiß der durch seine Quaderform und die niedrige Ladekante gut nutzbare Kofferraum, wenn er auch keine Bestwerte in Sachen Volumen erreicht. Die gut gelungene Lenkung gibt ausreichend Rückmeldung und lässt den Astra Kurven zielgenau durchheilen. Bei der Fahrwerksabstimmung aber ist noch deutlich Luft nach oben: Zum einen bietet die Hinterachse in einfacher Verbundlenkerbauweise einen eingeschränkten Komfort, zum anderen kann sie das Fahrzeugheck in Grenzsituationen nicht sicher in der Spur halten. Insgesamt weiß der Astra Sport Tourer 1.4 DI Turbo ecoFlex Start&Stop in der Business-Edition mit einem Preis von 21.950 Euro durchaus zu gefallen, leistet sich im Test aber ein paar kleinere Patzer. **Karosserievarianten:** fünftüriges Schrägheck, Limousine. **Konkurrenten:** u. a. Ford Focus ST, Hyundai i30 Kombi, Kia Cee'd Sportswagon, Seat Leon ST, VW Golf Variant.

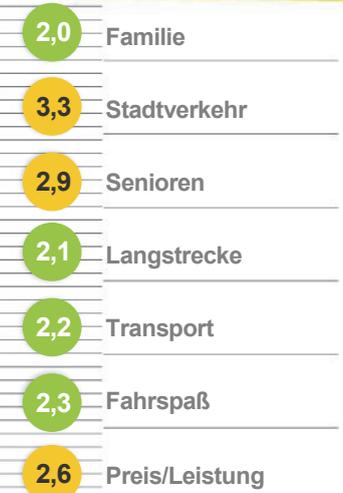
- +** direkte und zielgenaue Lenkung, bequeme Ergonomiesitze (optional), meist moderate Aufpreise, kurzer Bremsweg
- übersteuerndes Fahrverhalten im Grenzbereich, automatischer Autobahn-Abstandshalter nicht verfügbar



ADAC-URTEIL



Zielgruppencheck



Insgesamt hinterlässt die Verarbeitungs- und Materialqualität des Astra einen zufriedenstellenden Eindruck. Die Karosserie ist passgenau und solide verarbeitet, auch auf eine schöne Verkleidung des Kofferraums mit Stoff wurde geachtet. Nachlässigkeiten sind aber erkennbar. Blechkanten sind am ganzen Opel nicht sehr sorgfältig umgelegt, insbesondere der Kofferraumdeckel fällt in diesem Punkt negativ auf.

+ Das Armaturenbrett wirkt dank der geschäumten Oberfläche und zahlreichen Chromverzierungen ansehnlich, Dekorelemente sind in dieser Ausstattung in einem matten sandfarbenen Lack. Die Teile sind größtenteils passgenau verbaut, die Türrahmen innen durch eine Blende abgedeckt. Auch die Karosserie präsentiert sich solide verarbeitet, zudem verlaufen die meisten Spaltmaße gleichmäßig. Der Motorraum ist aufgeräumt, an der Unterseite der Haube befindet sich zusätzlich Dämmmaterial sowie ein Hitzeschutz. Die Türschweller sind gut gegen eindringenden Schmutz abgedichtet, vor Kratzern aber nicht geschützt: Es fehlen Schutzleisten. Praktischerweise ist die Tankklappe in die Zentralverriegelung integriert, ein Fehlbetankungsschutz verhindert, dass fälschlicherweise Diesel statt Benzin getankt wird.

- Abgesehen von der Oberseite besteht das Armaturenbrett vollständig aus harten Kunststoffoberflächen. Die Türverkleidungen sind ebenfalls nur im oberen Bereich geschäumt, und das nur an den vorderen Türen. Auch an den A- und B-Säulen setzt Opel statt Stoff billigen Kunststoff ein. Zudem könnten die Kanten, beispielsweise der Sonnenblenden, besser entgratet sein. Der Unterboden des Astra hinterlässt einen sehr schlampigen Eindruck. Der Motor ist nur teilweise verkleidet, 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. 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 Sports Tourer bietet vier vollwertige Sitzplätze sowie einen schmalen Notsitz, der sich jedoch lediglich für Kurzstrecken eignet. Die zulässige Anhängelast beträgt gebremst 1.403 kg, ungebremst darf der Opel 640 kg an den Haken nehmen.

+ Die maximal zulässige Zuladung liegt bei 560 Kilogramm, 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 Heckträgers zu befördern. Auf dem Dach dürfen bis zu 75 kg schwere Lasten transportiert werden, eine Dachreling ist serienmäßig. Obwohl der Tank nur bescheidene 48 Liter fasst, kommt der Astra mit einer Füllung rund 840 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 nur erhältlich, wenn man seinen Astra mit den serienmäßigen, 16 Zoll großen Felgen bestellt.

2,6 Sicht

Der neue Opel Astra Sports Tourer 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, was auch dafür sorgt, dass man niedrige Hindernisse wie etwa vorbeilaufende Kinder hinter dem Auto nicht gut wahrnimmt. Durch die kleine Heckscheibe ist auch die Sicht im Innenspiegel eingeschränkt, eine automatische Abblendfunktion ist optional (im Testwagen). Der linke Spiegel hat einen asphärischen Bereich, um den toten Winkel zu verkleinern. Bei der ADAC Rundumsichtsmessung erzielt der Astra Sports Tourer eine nur durchschnittliche Benotung, ist aber besser als die Schrägheckversion. Neben den weit vorgezogenen A-Säulen schränken die massiven D-Säulen sowie die nach hinten ansteigende Fensterlinie die Rundumsicht stark ein.

⊕ In der Ausstattung Business hat der Astra serienmäßig hintere Parksensoren an Bord, die das Rangieren erleichtern. Parksensoren an der Fahrzeugfront und eine Heckkamera sind optional erhältlich. 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.

2,9 Ein-/Ausstieg

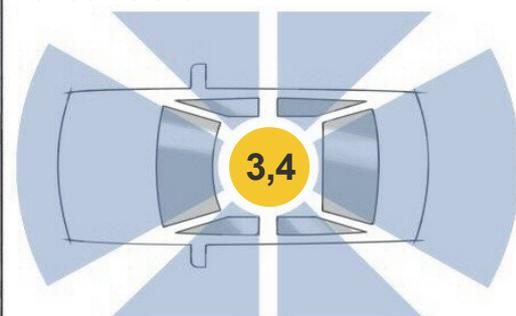
Der Ein- und Ausstieg gestaltet sich vorn wie auch hinten zufriedenstellend bequem. Der Schweller ist angenehm niedrig, allerdings sehr breit, weshalb ein weiter Schritt zum Ein- und Aussteigen notwendig ist. Großgewachsene müssen vorn darauf achten, sich den Kopf nicht an der schräg verlaufenden A-Säule zu stoßen. Die Sitzfläche befindet sich rund 54 Zentimeter über der Fahrbahn, was niedrig, aber noch akzeptabel ist.

⊕ Die hinteren Türausschnitte fallen angenehm groß aus, zudem öffnen die Fondtüren recht weit. Die Dachkante verläuft außerdem gerade. Wer gern weit unten sitzt, freut sich über die Astra-Vordersitze, die sich sehr tief einstellen lassen. Nach dem Aussteigen bleiben die Scheinwerfer noch eine kurze Zeit an und beleuchten den Bereich vor dem Fahrzeug.

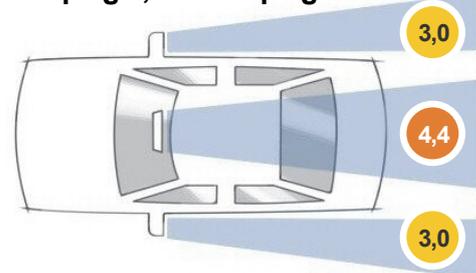


Die massiven Dachsäulen schränken die Sicht nach schräg hinten erheblich ein.

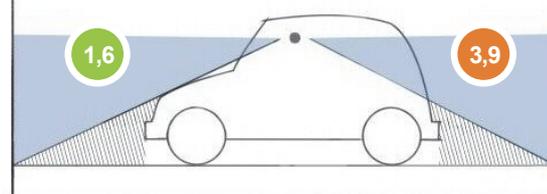
Rundumsicht



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 abzusperrern. Deshalb kann der Schlüssel leicht versehentlich im Wagen eingesperrt werden.

1,9 Kofferraum-Volumen*

+ Als die Kombis von Opel noch Caravan hießen, war ein großer Kofferraum das Merkmal der Rüsselsheimer Kombinationskraftwagen. Auf diese Historie besinnt sich der aktuelle Astra nur bedingt: Sein Kofferraum ist im Klassenvergleich vorderes Mittelfeld. Bis zur Kofferraumabdeckung beladen finden 370 Liter Platz. Baut man die Abdeckung aus und belädt bis zum Dach, passen 685 Liter oder bis zu 13 handelsübliche Getränkeboxen rein. Sind die Rücksitzlehnen umgeklappt, liegt das Volumen bis zur Fensterkante bei 745 Litern und bei dachhoher Beladung bei 1.410 Litern.



Mit 370 l Volumen bietet der Kofferraum des aktuellen Astra deutlich weniger Platz als der des Vorgängers (410 l)

2,2 Kofferraum-Zugänglichkeit

+ Auch was die Zugänglichkeit des Ladeabteils angeht, merkt man die Kompetenz der hessischen Ingenieure in Sachen Kombiversionen. Der Ladeboden ist auf einer Höhe mit der Ladekante (nur 63 Zentimeter über dem Boden) und der Kofferraum von praktischem, rechteckigem Format. Legt man die Rücksitzlehne um, entsteht keine Stufe und der Kofferraumboden ist weiterhin eben. So lassen sich schwere oder sperrige Gegenstände leichter ein- und ausladen. Die Kofferraumklappe lässt sich über eine Taste, die konventionell über dem Nummernschild angebracht ist, leicht entriegeln und angenehm leicht öffnen. Zum Schließen gibt es zwei gut erreichbare Griffmulden in der Innenverkleidung der Heckklappe. Die Heckklappe öffnet weit nach oben, sodass auch Personen bis knapp 1,90 Meter Größe nicht Gefahr laufen, sich den Kopf daran zu stoßen.

– Große Personen müssen aufpassen, sich den Kopf nicht schmerzhaft am abstehenden Schloss oder an den spitzen Kanten der Klappe zu stoßen. Der Kofferraum ist mit nur einem Licht schwach beleuchtet.

2,0 Kofferraum-Variabilität

+ Der Testwagen ist mit dem aufpreispflichtigen Innenraumpaket ausgestattet. Dieses beinhaltet eine dreigeteilt klappbare Rücksitzlehne, die sich per Knopfdruck vom Kofferraum aus umlegt. Ein manuelles Umlegen von vorn ist auch möglich.

– Eine nach vorn klappbare Beifahrersitzlehne ist 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 serienmäßig, diese sind im FlexOrganizer Paket enthalten, das zumindest für einen recht niedrigen Auspreis erhältlich ist (nicht im Testwagen).

⊕ 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, aber nur für das Grundmenü sowie das Radio und anderweitige Audioquellen (USB, Bluetooth, usw.). Allerdings lässt es sich mithilfe eines Drehreglers einfach durch lange Menülislisten 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 Business hat der Astra den Online- und Service-Assistenten OnStar nicht serienmäßig an Bord. Der Testwagen ist mit diesem System ausgestattet, das 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 umfasst. Nach dem ersten Nutzungsjahr fällt eine jährliche Servicegebühr von 99 Euro pro Jahr an. 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 teilweise elektrisch verstellbar, die Bedienelemente sind gut angeordnet. 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 grob skaliert. 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. Gegen Aufpreis ist in der Mittelkonsole eine Halterung erhältlich, auf die per Adapter ein Smartphone gesteckt und geladen werden kann. Alternativ lässt sich auch ein Duftzerstäuber anschließen.



Der Innenraum des Astra ist ordentlich verarbeitet, die Bedienung gibt keine Rätsel auf.

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 2,2 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 Sports Tourer ein gutes Platzangebot. Im Vergleich zum Vorgänger ist das Raumangebot trotz der fast identisch gebliebenen Außenmaße spür- und messbar gewachsen. Sind die Vordersitze auf 1,85 Meter große Personen eingestellt, finden hinten 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 recht hohe Fensterlinie etwas geschmälert, ist aber dennoch angenehm.



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 dreigeteilten Rücksitzlehne sowie die Möglichkeit, den Beifahrersitz in Liegeposition zu stellen. Daher reicht es hier für den Sports Tourer nur für eine ausreichende Bewertung.

2,2 KOMFORT

2,4 Federung

Im Vergleich mit der Schrägheckversion fällt die komfortablere Fahrwerksabstimmung auf. Diese weiß insgesamt besser zu gefallen, ist mit der auch beim Sports Tourer verbauten, simplen Verbundlenker-Hinterachse aber auch keine Referenz in Sachen Komfort.

⊕ Der Sports Tourer schluckt kurze Wellen ordentlich, auch Einzelhindernisse werden gut absorbiert. Nur sensible Fahrer spüren beim Opel auf kurzen aufeinanderfolgenden Fahrbahnwellen eine Stuckerneigung. Auch rauer Fahrbahnbelag wird nur sehr schwach in den Innenraum übertragen. Lange Fahrbahnwellen überfährt der Kombi leicht nachschwingend, diese Tendenz verstärkt sich bei höherer Beladung. Karosserieneigungen sind bei zügigen Lenkmanövern merklich, aber angemessen vorhanden. Auf Querfugen, wie sie an Brücken zu finden sind, kommt die Hinterachse in Verbundlenkbauweise an ihre Grenzen: Hier federt sie bockig ab. Einzelhindernisse werden etwas besser verarbeitet, in der Stadt bewegt sich der Astra nicht unkomfortabel, könnte aber geschmeidiger abrollen. Ähnliches gilt für Kopfsteinpflaster: Dieses wird gut weggedämpft, es ist aber noch Luft nach oben.

2,0

Sitze

- ⊕ Die aufpreispflichtigen Ergonomiestitze (im Testwagen verbaut) beweisen auch in diesem Modell, dass sich der noch dazu überschaubare Aufpreis lohnt. 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 einen guten Seitenhalt.
- ⊖ Der Sitzkomfort im Fahrzeugfond fällt im Vergleich zu der ersten Sitzreihe merklich ab. Längere Beine haben einen unbequemen Kniewinkel, kleinere Passagiere stoßen mit den Unterschenkeln an den Unterbau der Rückbank. Hinzu kommt, dass die Polsterung der Lehne im Beckenbereich unangenehm drückt. Das Premium-Leder-Paket, mit dem die Ergonomie-Sitze sogar eine Sitzventilation sowie eine Massagefunktion bieten, ist für die getestete Ausstattungslinie nicht erhältlich. Auch das einfachere Leder-Paket ohne Sitzbelüftung ist nicht bestellbar.

2,6

Innengeräusch

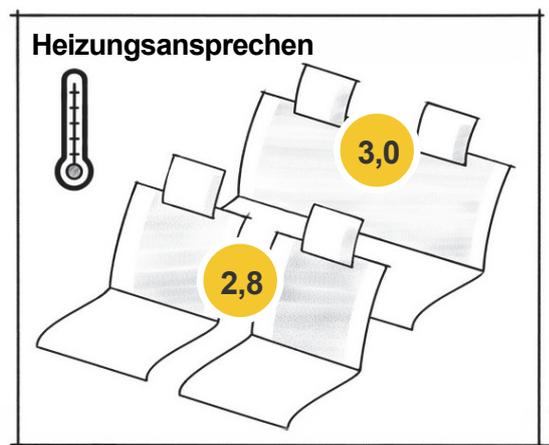
Der Astra bietet im Innenraum eine ordentliche Akustik, verfügt aber über Verbesserungspotential. Windgeräusche sind gut gedämpft, auch bei höherem Tempo. Der Turbobenziner regt die Karosserie zu starkem Wummern an, wenn man ihn bei unter 1.500 Umdrehungen beschleunigt - innerstädtisch ein häufiges Szenario. Ebenfalls innerhalb geschlossener Ortschaften fällt eine weitere akustische Eigenschaft ins Gewicht: Bei kurzen Anregungen oder auch auf Kopfsteinpflaster klappert die Vorderachse vernehmlich. Der gemessene Innengeräuschpegel ist mit 69,2 dB(A) auch objektiv nicht besonders niedrig.

2,1

Klimatisierung

Der Astra ist in der Ausstattung Business serienmäßig mit einer manuellen Klimaanlage ausgestattet.

- ⊕ Der Testwagen hat die gegen recht geringen Aufpreis erhältliche Zwei-Zonen-Klimaautomatik verbaut. Zu deren Umfang zählen unter anderem 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 mit auswechselbaren Duftkartuschen erhältlich (im Testwagen), der für einen angenehmen Duft im Fahrzeuginneren sorgen soll.
- ⊖ Nur für die höheren Ausstattungen ist eine automatische Sitzheizungsregelung erhältlich. Diese erkennt, welche Sitze belegt sind und regelt in Abhängigkeit von der gewählten Klimateinstellung die Heizleistung.



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

2,0

MOTOR/ANTRIEB

2,0

Fahrleistungen*

⊕ Bei den Fahrleistungsmessungen zahlt sich die gewaltige Gewichtsabnahme aus, die im Vergleich zum Vorgänger je nach Modell zwischen 120 und 200 Kilogramm beträgt. Der getestete Turbobenziner leistet 150 PS und stellt 230 Nm zur Verfügung, die von 2.000 bis 4.000 Umdrehungen anliegen. Mit dieser Motorisierung geht es zügig voran. Für den simulierten Überholvorgang von 60 auf 100 km/h benötigt der Kompaktwagen nur 5,3 Sekunden (im zweiten Gang gemessen). Die Elastizitätsmessung (60 bis 100 km/h) erledigt er im vierten Gang in flotten 8,8 Sekunden, im fünften Gang vergehen dafür ebenfalls kurze 11,7 Sekunden. Auch im sechsten Gang ist die Elastizität noch zufriedenstellend: 16,4 Sekunden braucht der Opel hier. Die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 215 km/h, von 0 auf 100 km/h geht es in 8,9 Sekunden (beides Herstellerangaben).

2,5

Laufkultur

⊕ Vibrationen leistet sich der Benziner vor allem bei höheren Drehzahlen, hier sind sie in Lenkrad und Schalthebel deutlich zu spüren. Brummfrequenzen bei niedrigen Drehzahlen sind ausgeprägt, ein Dröhnen bei hohen Drehzahlen verkneift sich der Opel dagegen 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 langsam vorwärts rollt. Die serienmäßige Gangempfehlung mahnt zwar rechtzeitig zum Hoch- oder Runterschalten, allerdings liegt die Anzeige nicht sonderlich gut im Blickfeld.

2,3

Getriebeabstufung

⊕ Für einen Benziner recht niedrige 2.700 Umdrehungen bei 130 km/h reduzieren Motorgeräusch und Spritverbrauch. Das Getriebe ist passend gestuft, man findet stets die richtige Übersetzung.

2,3

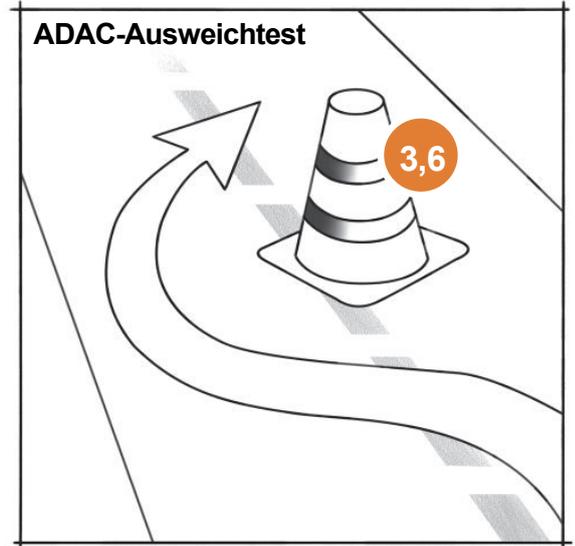
FAHREIGENSCHAFTEN

2,9

Fahrstabilität

Der Astra Sports Tourer hält bei Fahrbahnverwerfungen und Rinnen in der Fahrbahn gut seine Spur. Auch ein plötzlicher, kurzer Lenkimpuls wirft den Wagen nicht aus der Bahn, sondern der Opel stabilisiert sich schnell wieder. Die Traktion des Frontrieblers ist dank der sensibel regelnden Traktionskontrolle und der simulierten Vorderachssperre gut. In Kurven reißt die Haftung erst bei recht hohen Geschwindigkeiten ab, der Astra schiebt dann über die Vorderachse. Ein anderes Bild ergibt sich, wenn man in Kurven schlagartig vom Gas geht: Das Heck drängt dann stark Richtung Kurvenaußenseite. Das ESP hilft zwar, den Wagen wieder zu stabilisieren, dieses Verhalten ist jedoch auch für geübte Fahrer anspruchsvoll. Dementsprechend verhält sich der Testwagen auch im ADAC Ausweichtest: Bei einem ruckartigen Lenkmanöver, um einem Hindernis auszuweichen, folgt zwar die Vorderachse spontan dem Lenkimpuls. Das Heck aber kann fast keine Seitenführungskraft aufbauen und drängt nach außen. Dieses Verhalten zeigt sich auch beim Zurücklenken in die ursprüngliche Spur, das Auto ist nur von geübten Fahrern einigermaßen zielgenau durch den Parcours zu manövrieren.

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 11,4 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 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

Bremsen

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

⊕ Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h steht der Astra Sports Tourer bereits nach 34,9 Metern (Mittel aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Michelin Primacy 3 der Größe 225/45 R17 91V) - ein guter Wert.

1,6

SICHERHEIT

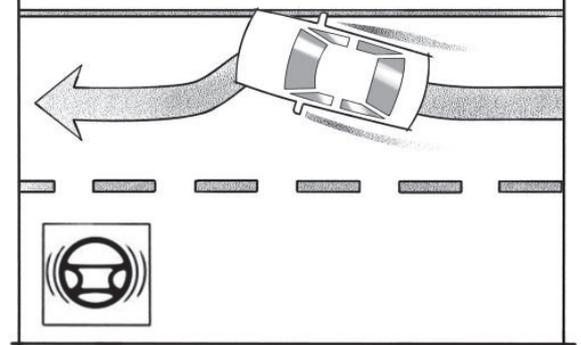
1,6

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Bei der Bewertung der aktiven Sicherheit gelingt dem neuen Astra ein gutes Ergebnis. Der Grund dafür ist die in der Business-Edition aufpreispflichtige 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). Das gesetzlich vorgeschriebene Reifendrucksystem ist beim Astra als direkt messendes System ausgeführt.

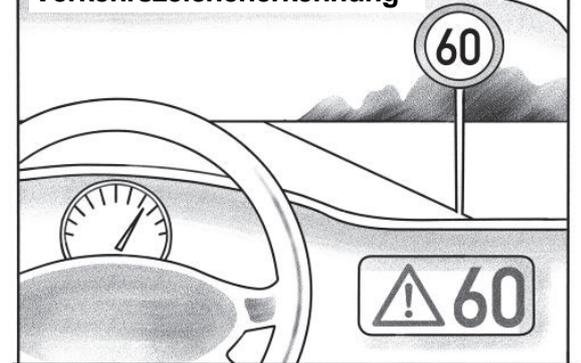
⊖ Eine adaptive Abstandsregelung inkl. Notbremssystem für höhere Geschwindigkeiten ist nicht lieferbar (Stand März 2016). Der aufpreispflichtige Toter-Winkel-Warner (Testwagen ist damit ausgerüstet) funktioniert lediglich in einem Geschwindigkeitsbereich von 10 bis 140 km/h. Auch das Kurvenlicht erweist 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.

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.

Verkehrszeichenerkennung



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

1,4

Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Im ADAC Crashtest vom Dezember 2015 erhält die fünftürige Schrägheckversion des Rüsselsheimers 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. 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 1,80 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 Business aufpreispflichtig) 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 Verbandkasten befindet sich in einem Seitenfach des Kofferraums, das allerdings nicht gesondert gekennzeichnet und daher im Ernstfall schwer zu finden ist. Unter dem Kofferraumboden ist der Halter für das Warndreieck, wo es unter Umständen nicht ohne weiteres erreichbar ist.

2,1 Kindersicherheit

➕ Im ADAC Crashtest erhält die Schrägheckversion für ihre 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 und die Gurtanlenkpunkte ungünstig liegen. Die Kindersicherung der hinteren Türen ist sehr leicht bedienbar und kann so auch von den Kindern selbst deaktiviert werden.

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.

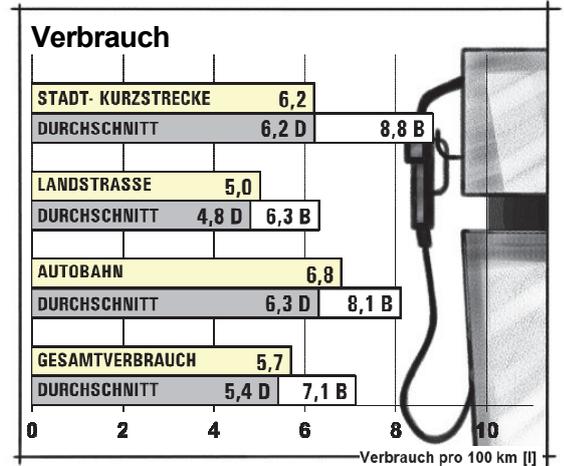
2,6 UMWELT/ECOTEST

3,0 Verbrauch/CO₂*

Der Astra Sports Tourer 1.4 DI Turbo ecoFlex Start&Stop Business erreicht in diesem Kapitel mit einer CO₂-Bilanz von 158 g/km 30 Punkte. Der Durchschnittsverbrauch liegt bei zufriedenstellenden 5,7 l/100 km. Im Stadtverkehr verbraucht der Opel 6,2 Liter, außerorts 5,0 Liter und auf der Autobahn 6,8 Liter pro 100 Kilometer.

2,2 Schadstoffe

Die Schadstoffanteile im Abgas sind auf einem recht niedrigen Niveau, der Astra erhält im Schadstoffkapitel 38 der 50 maximal erreichbaren Punkte. Zusammen mit den 30 Punkten aus der CO₂-Messung kommt der Astra mit dem 150 PS starken Benziner mit Start-Stopp-Funktion auf insgesamt 68 Punkte und somit auf drei von fünf möglichen Sternen im ADAC EcoTest.



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

3,0 AUTOKOSTEN

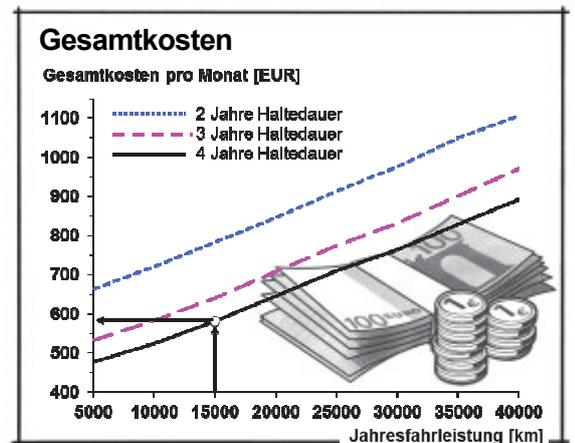
3,5 Betriebskosten*

Da der Kraftstoffverbrauch an Superbenzin nicht besonders niedrig ist, fallen die Betriebskosten eher hoch aus.

2,4 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. Die Kosten für den Reifenersatz liegen bei Verwendung der Seriengröße auf niedrigem Niveau.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 582 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

3,1 Wertstabilität*

Der 150 PS starken Benziner version des Astra Sports Tourer in der Business Ausstattung wird ein durchschnittlicher Restwertverlauf prognostiziert.

3,9

Kosten für Anschaffung*

Der Opel Astra Sports Tourer 1.4 DI Turbo ecoFlex Start&Stop Business kostet mindestens 21.950 Euro. Serienmäßig sind dann aber nur Dinge, die heutzutage in einem Auto der unteren Mittelklasse selbstverständlich sind, wie eine Klimaanlage, Einparkhilfe hinten und ein Tempomat. Zumindest sind die meisten Sonderausstattungen nicht übermäßig teuer - wenn sie denn für den Astra Business erhältlich sind. Manche Extras wie Ledersitze sind erst für die höheren Ausstattungslinien zusätzlich bestellbar.

2,5

Fixkosten*

Die Fixkosten fallen insgesamt im Klassenvergleich recht niedrig aus, vor allem wegen der niedrigen steuerlichen Belastung. Nur 66 Euro müssen pro Jahr als Kfz-Steuer abgeführt werden. Bis auf die teure Vollkaskoklasse sind die Versicherungseinstufungen im Klassendurchschnitt. (KH:16; TK:18; VK:20)

2,9

Monatliche Gesamtkosten*

Die monatlichen Gesamtkosten liegen im Klassenvergleich auf durchschnittlichem Niveau.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.4 Selection	1.0 DI Turbo ecoFlex Start&Stop Selection	1.4 DI Turbo Business	1.6 DI Turbo ecoFlex Start&Stop Dynamic	1.6 CDTI Selection	1.6 CDTI Selection	1.6 CDTI ecoFlex Start&Stop Business	1.6 BiTurbo CDTI ecoFlex Start&Stop Business
Aufbau/Türen	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1399	3/998	4/1399	4/1598	4/1598	4/1598	4/1598	4/1598
Leistung [kW (PS)]	74 (100)	77 (105)	92 (125)	147 (200)	70 (95)	81 (110)	100 (136)	118 (160)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	130/4400	170/1800	245/2000	300/1700	280/1500	300/1750	320/2000	350/1500
0-100 km/h[s]	13,9	11,7	9,6	7,7	12,9	11,4	10,1	8,9
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	185	195	205	235	185	195	205	220
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	5,7 S	4,3 S	5,6 S	6,0 S	3,8 D	3,8 D	3,8 D	4,1 D
CO2 [g/km]	131	100	130	139	99	99	101	109
Versicherungsklassen KH/VK/TK	19/20/18	19/20/18	19/20/18	16/20/18	19/21/19	19/21/19	19/21/19	17/21/19
Steuer pro Jahr [Euro]	100	30	98	120	160	160	164	180
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	564	544	587	655	546	558	591	609
Preis [Euro]	18.260	19.360	20.500	26.910	21.260	22.360	24.300	25.350

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-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 Euro6
Hubraum	1399 ccm
Leistung	110 kW (150 PS)
bei	5000 1/min
Maximales Drehmoment	230 Nm
bei	2000 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	195/65R15
Reifengröße (Testwagen)	225/45R17V
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,25/11,35 m
Höchstgeschwindigkeit	215 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	8,9 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2.Gang)	5,3 s
Bremsweg aus 100 km/h	34,9 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	4,9 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	5,7 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	6,2/5,0/6,8 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe	114 g/km
CO ₂ -Ausstoß Test(*WTW)	158 g/km
Innengeräusch 130 km/h	69,2 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4702/1871/1499 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	2045 mm
Leergewicht/Zuladung	1325 kg/560 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	370 l/745 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	640 kg/1403 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	48 l
Reichweite	840 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte fett

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	102 Euro
Monatliche Werkstattkosten	50 Euro
Monatliche Fixkosten	97 Euro
Monatlicher Wertverlust	333 Euro
Monatliche Gesamtkosten	582 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	16/20/18
Grundpreis	21.950 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	1.450 Euro
City-Notbremsfunktion (im Paket)	650 Euro ^o
Kurvenlicht (im Paket)	1.450 Euro ^o
LED-Abblendlicht (und Fernlicht)	1.450 Euro ^o
Niveauregulierung	nicht erhältlich
Parkenassistent	nicht erhältlich
Regen- und Lichtsensor (im Paket)	200 Euro ^o
Reifendruckkontrolle (direkt messend)	Serie
Rückfahrkamera	295 Euro
Spurassistent (im Paket)	650 Euro ^o
Tempomat	Serie
Totwinkelassistent	nicht erhältlich ^o
Verkehrsschilderkennung (im Paket)	650 Euro ^o

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend (im Paket)	200 Euro ^o
Klimaanlage	Serie
Klimaautomatik (zwei Zonen)	350 Euro ^o
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem	790 Euro ^o
Rücksitzlehne und -bank umklappbar (60/40)	Serie

AUSSEN

Außenspiegel, elektrisch einstellbar	Serie
Einparkhilfe hinten	Serie
Lackierung Metallic	560 Euro ^o
Schiebe-Hubdach	915 Euro

^o im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

2,2

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

¹ ohne Wirtschaftlichkeit * Werte klassenbezogen