



## Opel Astra 1.6 Diesel Start&Stop Innovation

Fünftürige Schräghecklimousine der unteren Mittelklasse  
(100 kW / 136 PS)

Wie alle für den Astra lieferbaren Motorisierungen erfüllt auch der 1,6-l-Vierzylinder-Turbodiesel die Abgasnorm Euro 6d-TEMP. Der Selbstzünder mit 136 PS und 320 Nm (2.000 bis 2.250 1/min) gibt zwar insgesamt ein gutes Bild ab, kommt aber nicht völlig kritikfrei davon. Lobend erwähnt werden kann die gebotene Leistung. Zwar spricht der Motor unterhalb von rund 1.800 1/min verhalten an, schiebt darüber aber auffällig kräftig an. Auch Dank Nachbehandlung mit Adblue fallen die Abgase im Eco-test sauber aus. Kritik gibt es allerdings bei der Laufkultur. Der Motor läuft insgesamt rau und macht kein Geheimnis um sein hartes Arbeitsprinzip. So sind seine Vibrationen auch am Lenkrad und in den Sitzen deutlich spürbar. Grundsätzlich muss man beim Astra leichte Komforteinbußen in Kauf nehmen, da das Fahrwerk etwas steifbeinig abgestimmt ist und auch das Geräuschniveau im Innenraum recht hoch ist. Die AGR-Sitze überzeugen allerdings. Darüber hinaus bietet der Opel ab Werk ein Kollisionsswarmsystem samt City-Notbremsfunktion und mit den optionalen Intellilux-LED-Scheinwerfern ein gutes Licht. Gegen weiteren Aufpreis sind auch ein adaptiver Geschwindigkeitsregler samt Notbremsystem und ein Totwinkelwarner erhältlich. Insgesamt hat Opel ein rundes Paket geschnürt, das sich nur wenige Schwächen erlaubt. Der Grundpreis des Testwagens liegt allerdings bei 28.360 Euro, damit kann der Astra nicht als Schnäppchen bezeichnet werden. **Konkurrenten:** u. a. Fiat Tipo, Ford Focus, Hyundai i30, Kia Ceed, Renault Mégane, Seat Leon, Toyota Auris, VW Golf.

⊕ agiles Fahrverhalten, empfehlenswerte Ergonomiesitze, gute Bedienbarkeit

⊖ zerklüfteter Unterboden, rauher Motor

### ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,4

AUTOKOSTEN 2,2

### Zielgruppencheck

Familie 3,4

City 3,3

60+ Senioren 3,2

Langstrecke 2,9

Transport 3,2

Fahrspaß 2,8

Preis/Leistung 2,3

EcoTest ★★★★★☆

## 3,0 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

### 3,0 Verarbeitung

Die Verarbeitung des Rüsselsheimers ist insgesamt gut, nur im Detail erkennt man etwas unsaubere Fugen und Passungen im Innenraum oder nicht perfekt umgelegte Blechkanten an den Türen und Klappen. Allerdings wurden im Innenraum des Astra überwiegend harte Kunststoffe verwendet, nur die Oberseite des Armaturenbretts sowie der obere Bereich der vorderen Türverkleidung bestehen aus geschäumtem Kunststoff.

### 3,0 Alltagstauglichkeit

Legt man den Ecotest-Verbrauch von 5,5 l/100 km zugrunde, ergibt sich mit dem serienmäßigen 48 Liter Tank eine theoretische Reichweite von rund 870 km. Die maximal mögliche Zuladung liegt im Falle unseres Testwagens bei 545 kg - das ist großzügig und sollte für vier Leute samt Gepäck locker ausreichen. Eine Relling fürs Dach gibt es für die Schräghecklimousine nicht, Lasten darf der Astra trotzdem bis 75 kg oben drauf tragen. Die Stützlast auf der Anhängerkupplung kann ebenfalls bis 75 kg betragen, das sollte noch für einen Fahrradträger samt zweier E-Bikes reichen. Ein gebremster Anhänger darf 1.700 kg nicht überschreiten. Bei ungebremsten Anhängern ist bereits

⊖ Die Motorhaube wird lediglich mittels eines Stabes offengehalten. Richtig ärgerlich macht der Blick unter das Fahrzeug. Hier lässt Opel den Wagen nahezu ungeschützt, der gesamte Unterboden ist ziemlich zerklüftet. So sahen Autos vor 20 Jahren aus, heutzutage erwartet man im Sinne von Aerodynamik und Korrosionsschutz einen glattflächigen, zumindest teilweise verkleideten Unterboden.

bei 670 kg das Limit erreicht. Bei einer Reifenpanne muss man sich entweder mit dem serienmäßigen Reparaturset oder einem optionalen Notrad (dann inklusive Bordwerkzeug und Wagenheber) behelfen; Reifen mit Notlaufeigenschaften bietet Opel nicht an. Mit 4,37 m Länge ist der Astra für die Stadt praktisch genug, auch die Breite mit 2,06 m (von Außenspiegel zu Außenspiegel) ist noch nicht hinderlich. Der Wendekreis liegt bei 11,3 m. Der AdBlue-Tank für die Abgasreinigung fasst nur 12,5 Liter, das ist nicht besonders viel. Allerdings lässt er sich über einen praktischen Stutzen unter der Tankklappe befüllen, was das Auftanken deutlich erleichtert.

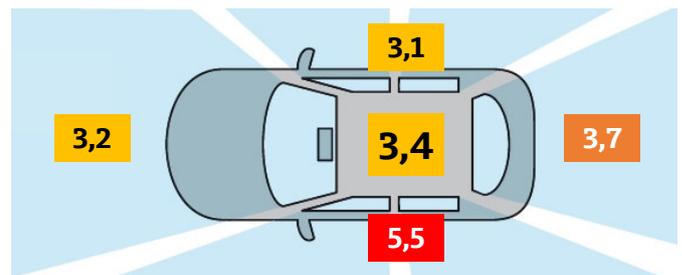
### 2,8 Licht und Sicht

Die Fahrzeugfront lässt sich aufgrund der stark abfallenden Motorhaube nicht einsehen, die recht hohe Fensterunterkante der Heckklappe erschwert die Sicht nach hinten. Dies sorgt auch dafür, dass man niedrige Hindernisse wie etwa vorbeilaufende Kinder hinter dem Auto nicht gut wahrnimmt. Um die Übersichtlichkeit ist es also nur mittelmäßig bestellt, wie auch die ADAC Rundumsichtmessung belegt. Speziell die breiten C-Säulen schränken die Sicht nach schräg hinten stark ein.

⊕ In der Ausstattung Innovation hat der Astra serienmäßig Parksensoren vorn und hinten sowie eine Rückfahrkamera an Bord, die das Rangieren erleichtern. Optional ist ein Einparkassistent erhältlich. Dank der flachen Fahrzeugfront sind 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 Abblende- und LED-Tagfahrlicht sowie einen Fernlichtassistenten, der vorherfahrende oder entgegenkommende Verkehrsteilnehmer gezielt ausblendet. Der Astra verfügt über sogenannte Schmetterlingswischer, die sich gegenläufig zu den A-Säulen bewegen. Das Resultat ist ein großflächiger Wischbereich, leider bleibt aber direkt an den A-Säulen ein breiter Bereich ungewischt.

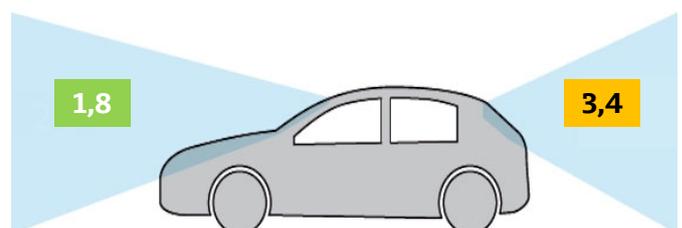
### Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen



### Vorderes und hinteres Nahfeld

Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor und hinter dem Fahrzeug erkennt.



⊖ Die Sensoren der Einparkhilfe sind sensibel und der Warnton des Systems ist 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 eher niedrig, allerdings recht breit, weshalb ein großer Schritt zum Ein- und Aussteigen notwendig ist. Großgewachsene müssen vorn darauf achten, sich den Kopf nicht an der schräg verlaufenden A-Säule zu stoßen. Hinzu kommt, dass die Sitze recht tief montiert sind, was sportliche Fahrernaturen zu schätzen wissen, für ein bequemes Ein- und Aussteigen aber hinderlich ist. Hinten erschweren die abfallende Dachlinie sowie der in den Einstiegsbereich ragende Radkasten die Zugänglichkeit. Haltegriffe am Dachhimmel gibt es über allen Türen außer der Fahrertür.

⊕ Beim Aussteigen und Aufsperrern beleuchten die Scheinwerfer den Bereich vor dem Fahrzeug.

### 3,5 Kofferraum-Volumen

Ist wie im Falle des Testwagens der optionale Gepäckraumbodeneinsatz mit festen Staufächern verbaut, ergibt sich zwar beim Umklappen der Rücksitzlehnen eine ebene Fläche, dies wird jedoch mit einem 90 Liter kleineren Gepäckraumvolumen erkauft. Der Kofferraum fasst bei aufgestellten Lehnen für diese Fahrzeugklasse bescheidene 245 l und bis zum Dach beladen 365 l. Klappt man die Lehnen um, stehen bis zur Fensterunterkante 630 l und bis unters Dach 1.080 l zur Verfügung.

### 3,1 Kofferraum-Nutzbarkeit

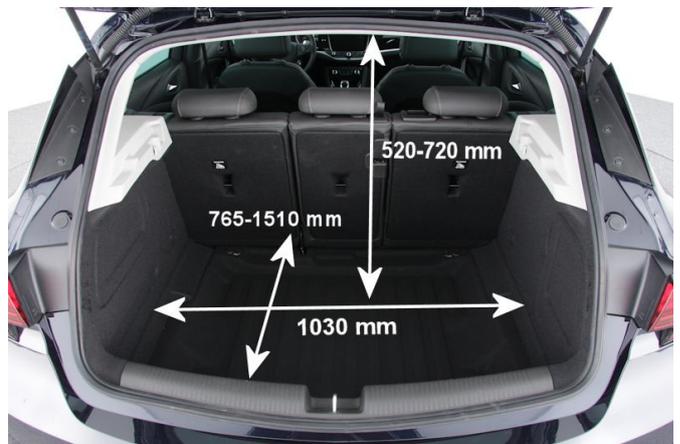
Die Ladekantenhöhe fällt mit gemessenen 72 Zentimetern recht hoch aus - ungünstig für das Beladen mit schweren Gegenständen.

⊕ 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. Mit einer Stehhöhe von knapp 1,90 m öffnet die Klappe recht weit. Eine elektrisch betätigte Heckklappe ist nur für die Kombivariante Sports Tourer erhältlich. Ist wie im Falle des Testwagens der optionale Gepäckraumbodeneinsatz an Bord, ergibt sich bei umgeklappten Rücksitzlehnen eine ebene



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

⊖ Für den Astra Innovation ist optional ein schlüsselloses Zugangs- und Startsystem erhältlich. Das System funktioniert insgesamt gut, besitzt aber einen ungenügenden Diebstahlschutz und lässt sich nicht deaktivieren. Das Fahrzeug kann über einen Funkverlängerer unbefugt geöffnet und gestartet werden. Weiterführende Informationen gibt es unter [www.adac.de/keyless](http://www.adac.de/keyless).



Grundsätzlich bietet der Kofferraum des Astra mit 335 l Volumen relativ viel Platz für das Gepäck. Ist jedoch der aufpreispflichtige Gepäckraumbodeneinsatz verbaut, schrumpft der Kofferraum auf bescheidene 245 l.

Ladefläche. Fehlt der Einsatz, ist der Boden stark zerklüftet und dadurch nicht optimal nutzbar.

⊖ 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 einer Lampe schwach beleuchtet.

## 2,8 Kofferraum-Variabilität

⊕ Serienmäßig ist der Astra mit einer im Verhältnis 60 zu 40 umklappbaren Rücksitzlehne ausgestattet, gegen Aufpreis lassen sich die Lehnen auch dreigeteilt umklappen. Dank des optionalen Gepäckraumeinsatzes bietet der Testwagen unter dem Ladeboden zusätzliche Staufächer, abgesehen davon und den beiden Taschenhaken gibt es keine Möglichkeit, Kleinkram im Kofferraum zu verstauen.

⊖ Ablagen oder Haken sind im Kofferraum nicht zu finden. Beim Wiederaufstellen der Lehnen können die Gurte eingeklemmt und beschädigt werden, da entsprechende Führungen fehlen. Es gibt zwar Sicherungshaken für die Gurte, an die kommt man aber erst, wenn die Lehnen umgeklappt sind.

## 2,6 INNENRAUM

### 2,4 Bedienung

⊕ Ein acht Zoll großer Touchscreen des optionalen IntelliLink-Navigationssystems dominiert die Cockpitansicht des Testwagens und bündelt die meisten Fahrzeugfunktionen. Die Menüstruktur ist recht 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.). Mithilfe eines Drehreglers lässt sich einfach durch lange Menülisen 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 unübersichtlichen Menü und dem 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. Die Bedienung der Klimaautomatik ist gelungen, das Bedienfeld könnte allerdings höher angebracht und die Symbole auf den Tasten etwas größer sein. Etwas versteckt sind einige Tasten hinter dem Schalthebel, mit denen sich unter anderem der Spurhalte- und Parkassistent ein- oder ausschalten lässt. Ein Regensensor ist ab der Ausstattung „120 Jahre“ enthalten, die Empfindlichkeit lässt sich fein einstellen.

Alle wichtigen Schalter sind bei Dunkelheit beleuchtet, die Drehregler an den Lüftungsdüsen allerdings nicht.

⊖ Der Schalter für die Warnblinkanlage ist nicht auffällig genug gestaltet und liegt noch dazu auf der Beifahrerseite. Die beiden Rundinstrumente für Geschwindigkeit und Motordrehzahl sind recht klein geraten, worunter die Ablesbarkeit etwas leidet. Zudem ist der Tacho grob skaliert und nachts stört unter Umständen die Hintergrundbeleuchtung am Rand der beiden Rundinstrumente.



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

### 3,0 Multimedia/Konnektivität

Ein Radio mit sieben Zoll großem Touchscreen ist serienmäßig ab der Linie Edition. Auch Apple Carplay, Android Auto, eine Freisprecheinrichtung und die Wiedergabe von Videos oder Musik per USB-Anschluss ist möglich. Zusätzlich stehen für die Audiowiedergabe ein 3,5 mm-Klinkenstecker und eine Bluetooth-Schnittstelle zur Verfügung. Gegen Aufpreis ist ein festplattenbasiertes Navigationssystem verfügbar, auch USB-Anschlüsse zum Laden im Fond oder DAB-Empfang sowie ein CD-Player kosten Aufpreis. Den Online- und Service-Assistenten OnStar lässt sich Opel nun auch extra bezahlen. Erstmals

mit 490 Euro, ab dem zweiten Jahr mit jährlich 99,50 Euro. OnStar umfasst verschiedene Funktionen, wie etwa das Abfragen diverser Fahrzeugfunktionen via Smartphone (u. a. Auto ver- und entriegeln, Reifendruck oder Kraftstoffstand abfragen, Fahrzeug lokalisieren) oder den praktischen Navigations- und Concierge-Service: Per Knopfdruck stellt das System eine Verbindung mit einem Service-Berater her, der auf Anfrage beispielsweise Hotels, Restaurants oder Parkhäuser findet und die Adresse des gewünschten Ziels direkt an das Navigationssystem schickt.

Auch können sich die Insassen in ein vom Auto generiertes WLAN-Netz einloggen und mit dem Smartphone oder Tablet im Internet surfen. Nach dem Verkauf der Marke Opel von General Motors an den französischen PSA-Konzern läuft allerdings auch das von GM erdachte OnStar-System in den Opel-Modellen aus (betrifft auch die Notruf-Funktion). Zumindest bis Ende 2020 wird es noch im gewohnten Umfang nutzbar

## 2,0 Raumangebot vorn

⊕ Wer gern weit unten sitzt, freut sich über die Astra-Vordersitze, die sich sehr tief einstellen lassen. Auch deshalb fällt die Kopffreiheit geradezu opulent aus und schränkt selbst Personen mit 2,20 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 ordentlichen Innenbreite kommen sich Fahrer und Beifahrer nicht ungewollt zu nahe, das Raumgefühl wirkt vor allem aufgrund der weit vorgezogenen Frontscheibe und des flachen Armaturenrägers recht großzügig.

## 2,9 Raumangebot hinten

Auch in der zweiten Reihe bietet der Astra ein vernünftiges Platzangebot. Sind die Vordersitze auf 1,85 Meter große Personen eingestellt, finden hinten Personen von bis zu 1,90 Meter Größe genügend Bein- und Kopffreiheit vor. 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 noch angenehm.

Lehnentaschen und kleinen Türfächern keinerlei Ablagemöglichkeiten. Bei der Variabilität bietet der Astra mit klappbaren Rücksitzlehnen das in dieser Klasse Übliche - nicht mehr, aber auch nicht weniger.

## 3,8 Innenraum-Variabilität

In puncto Ablagemöglichkeiten macht der Astra keine besonders 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 aufpreispflichtiger, recht fummeliger Handyhalter. Im Fond gibt es neben den



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

## 2,6 KOMFORT

### 2,9 Federung

Der Testwagen war mit der Standard-Verbundlenkerachse (optional WattLink-Hinterachse mit Wattgestänge erhältlich) ausgestattet. Weitere Fahrwerksvarianten oder gar eine adaptive Dämpferregelung, die im Vorgängermodell noch erhältlich war und auch von vielen Konkurrenzmodellen angeboten wird, sind für den Rüsselsheimer nicht zu haben. Der Opel bietet einen zufriedenstellenden Federungskomfort. Zwar ist der Kom-

paktwagen keine Sänfte, vor allem bei niedrigen Geschwindigkeiten reicht die Federung Einzelhindernisse wie Kanaldeckel recht trocken an die Insassen weiter, schluckt aber dennoch grobe Unebenheiten ordentlich weg. Bei hohen Geschwindigkeiten werden Bodenwellen gut verarbeitet, dann neigt der Kompaktwagen allerdings bei entsprechender Anregung zum Stuckern.

## 2,5 Sitze

Die hinteren Plätze sind nicht so gut ausgeformt wie die vorderen und bieten weniger Beinauflage, hier sitzt es sich dennoch klassenüblich bequem.

⊕ Der Testwagen war mit den Ergonomiesitzen (Beifahrersitz optional) mit ausziehbarer Beinauflage, elektrisch verstellbarer Sitzflächenneigung und Vierwege-Lordosen-

stütze (elektropneumatisch) ausgestattet. Ergebnis ist ein tadelloser Sitzkomfort, hier hat Opel ein gutes Paket geschnürt. Gegen Aufpreis gibt es zudem auch Lederpolster und Sitzbelüftung sowie für den Fahrer elektrische Sitzverstellung samt Memory-Funktion, elektrisch verstellbare Seitenwangen sowie eine Massagefunktion.

## 3,3 Innengeräusch

Die Akustik des Astra 1.6 Diesel ist zufriedenstellend, bietet aber Verbesserungspotential. Sowohl Wind- als auch Fahrgeräusche sind im Innenraum präsent, stören aber nicht über Gebühr. 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 aufgrund des rauen Laufs aber nie. Der gemessene Innengeräuschpegel ist mit 69,6 dB(A) auch objektiv nicht besonders niedrig.

## 2,2 Klimatisierung

⊕ Der Astra ist in der Ausstattung Innovation serienmäßig mit einer Klimaautomatik ausgestattet. 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 in Verbindung mit dem Navigationssystem im Klimamenu in drei Stufen einstellbar. Die Temperatur kann allerdings lediglich in Ein-Grad-Schritten vorgewählt werden.

Optional sind Sitzheizung vorn und hinten, belüftete Sitze vorn sowie Lenkradheizung erhältlich. Gegen Aufpreis kann der Astra auch mit einer Standheizung ausgestattet werden. Sonnenschutzverglasung im Fond, kann ebenfalls optional bestellt werden.

⊖ Im Fond gibt es nur Luftausströmer für die Füße, während einige Konkurrenten auch zusätzliche Ausströmer in der Mittelkonsole haben.

## 2,2 MOTOR/ANTRIEB

### 2,2 Fahrleistungen

Bei den Fahrleistungsmessungen gibt der Astra mit dem 136 PS starken Diesel ein gutes Bild ab. Zwar zeigt er sich unterhalb von rund 1.800 1/min recht verhalten, was man auch beim Anfahren merkt, schiebt darüber aber kräftig an. Das maximale Drehmoment von 320 Nm steht ab 2.000 1/min zur Verfügung. Für den simulierten Überholvorgang von 60 auf 100 km/h

benötigt der Kompaktwagen nur 5,2 Sekunden (im dritten Gang). Die Elastizitätsmessungen im gleichen Geschwindigkeitsbereich können ebenfalls überzeugen. Im vierten Gang ist Tempo 100 bereits nach 6,2 Sekunden, im fünften Gang vergehen dafür ebenfalls kurze 9,0 Sekunden und selbst im sechsten Gang braucht der Opel nur 14,5 Sekunden.

### 3,0 Laufkultur/Leistungsentfaltung

Die Laufkultur ist nicht gerade das Aushängeschild des kräftig agierenden Vierzylinders. Der Selbstzünder läuft insgesamt rau und ist besonders nach dem Kaltstart akustisch präsent. Darüber hinaus überträgt er stets Vibrationen in den Innenraum,

die je nach Leistungsabforderung und Drehzahl etwas schwächer oder stark am Lenkrad und in den Sitzen spürbar sind.

## 1,9 Schaltung/Getriebe

⊕ 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. Gewöhnungsbedürftig ist allerdings der Umstand, dass der Motor nicht wie üblich beim Treten der Kupplung gestartet wird, sondern erst, nachdem man den Fuß vom Bremspedal nimmt. So bleibt der Motor noch etwas länger aus und man spart Sprit, zügiges Anfahren ist so aber nicht möglich.

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. Das Sechsgang-Getriebe ist passend gestuft, die Drehzahlsprünge fallen dementsprechend auch in den unteren Gängen nicht zu groß aus. Bei Autobahnrichtgeschwindigkeit (130 km/h) rotiert die Kurbelwelle mit 2.500 Touren, das Drehzahlniveau ist damit nicht allzu hoch.

## 2,4 FAHREIGENSCHAFTEN

### 2,4 Fahrstabilität

Auf Lastwechsel durch abruptes Gaswegnehmen in der Kurve reagiert der Kompaktwagen 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) reduziert das Durchdrehen der Vorderräder bei schlechten Gripverhältnissen, lässt aber dennoch recht viel Schlupf zu.

⊕ 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 recht hoch. Im Grenzbereich beginnt der Wagen über die Vorderräder zu schieben und baut dadurch Geschwindigkeit ab.

### 2,4 Lenkung

⊕ Die elektromechanische Servolenkung ist den Opel-Entwicklern gut gelungen. Sie punktet mit guter Präzision und ordentlicher Rückmeldung, könnte aber bei größeren Lenkwinkeln mit höheren Lenkkräften aufwarten. Auch um die Mittellage fehlt es etwas an Gefühl, die Lenkung spricht

aber direkt an. Lenkbefehle werden ohne große Verzögerung umgesetzt, wodurch sich der Opel leichtfüßig anfühlt. Mit knapp drei Umdrehungen von Anschlag zu Anschlag fällt die Lenkarbeit nicht zu groß aus.

### 2,5 Bremse

⊕ Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h steht der Astra nach 35,3 Metern - ein guter Wert. Die Bremse spricht gut an, lässt sich gut dosieren und ist im Alltag im besten Sinne unauffällig.

## 2,3 SICHERHEIT

### 1,6 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Bei der Bewertung der aktiven Sicherheit erreicht der Astra ein gutes Resultat. Der Grund dafür ist die beim Innovation serienmäßige Monokamera. Mit diesem Kamerasystem bietet Opel eine Verkehrszeichenerkennung, eine Abstandsanzeige (angezeigt in Sekunden), einen Kollisionswarner sowie einen Spurhalte- und City-Notbremsassistenten. Ordert man die LED-Scheinwerfer, bekommt man auch Rückleuchten in LED-Technik, die bei einer Bremsung schneller ansprechen und den nachfolgenden Verkehr dadurch eher warnen. Bei einer Gefahrenbremsung blinken die Bremslichter zudem schnell auf (Flashing Breaklights), die Warnblinkanlage wird allerdings nicht aktiviert. Das gesetzlich vorgeschriebene Reifendruckkontrollsystem ist beim Astra als direkt messendes System ausgeführt. Zudem ist gegen Aufpreis auch eine radarbasierte adaptive Geschwindigkeitsregelanlage erhältlich, die bis 180 km/h funktioniert. Diese beinhaltet auch ein automatisches Notbremsystem. Der aufpreispflichtige Toter-Winkel-Warner funktioniert lediglich in einem Geschwindigkeitsbereich von 10 bis 140 km/h.

### 2,6 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Im ADAC Crashtest vom Dezember 2015 erhält der Astra 86 Prozent der maximalen Punkte, ein gutes Ergebnis. Der Opel 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. Zum Umfang des optionalen OnStar-Systems zählt eine automatische Unfallhilfe. 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 (OnStar läuft Ende 2020 aus).

⊖ Der OnStar-Service inklusive der automatischen Notruf funktion gehört nun nicht mehr zur Serienausstattung. Ab dem zweiten Jahr muss der Kunde dafür eine weitere Gebühr entrichten (99,50 Euro/Jahr). Der Verbandkasten befindet sich in einem Seitenfach des Kofferraums, das

## DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

|   |  |                  |
|---|--|------------------|
|    | ESP  | Serie            |
|    | Abstandswarnung                                  | Serie            |
|    | Kollisionswarnung                                | Serie            |
|    | City-Notbremsassistenten                         | Serie            |
|    | vorausschauendes Notbremsassistenten             | Option           |
|    | Vorausschauender Kreuzungsassistenten            | nicht erhältlich |
|    | Vorausschauendes Fußgänger-Notbremsassistenten   | nicht erhältlich |
|    | Querverkehrserkennung beim Rückwärtsfahren       | nicht erhältlich |
|    | Geschwindigkeitsbegrenzer                        | Serie            |
|   | Tempomat   | Serie            |
|  | Abstandsregeltempomat                            | Option           |
|  | Autobahn-/Stauassistenten                        | nicht erhältlich |
|  | Verkehrszeichenerkennung                         | Serie            |
|  | Spurassistenten                                  | Serie            |
|  | Totwinkelassistenten                             | Option           |
|  | Spurwechselautomatik                             | nicht erhältlich |
|  | Ausweichassistenten                              | nicht erhältlich |
|  | Notfallassistenten                               | nicht erhältlich |
|  | Ausstiegswarnung                                 | nicht erhältlich |
|  | Müdigkeitswarner                                 | nicht erhältlich |
|  | Head Up Display                                  | nicht erhältlich |
|  | Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung | -/Serie          |
|  | Reifendruck-Kontrollsystem                       | Serie            |

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.

## 2,9 Kindersicherheit

Hat man auf einen der hinteren äußeren Sitze einen Kindersitz samt Basis mit Fußstütze installiert, ist der Verstellbereich des Sitzes davor eingeschränkt - hier sollte man unbedingt ausprobieren, ob man noch vorn sitzen kann, wenn man hinten solch ein System verwenden will. Auf dem Mittelsitz lassen sich Kindersitze mit dem Gurt fixieren, die ungünstigen Anlenkpunkte erlauben allerdings keinen festen Stand. Hohe Kindersitze lassen sich auf dem Beifahrersitz nur bedingt montieren, da die Kopfstütze nicht ausgebaut werden kann.

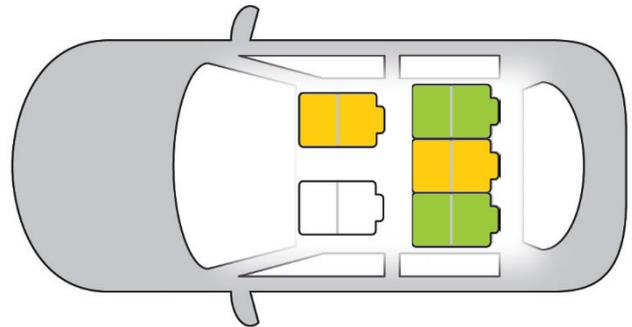
⊕ Im ADAC Crashtest erhält der Astra für die Kindersicherheit 84 Prozent der erreichbaren Punkte. Laut Bedienungsanleitung eignen sich alle drei hinteren Plätze und der Beifahrersitz zur Montage universeller Kindersitze aller Altersgruppen. Die Beifahrerfront- und Seitenairbags können serienmäßig per Schlüsselschalter deaktiviert werden. Kindersitze können auf den äußeren Fondplätzen mit dem serienmäßigen Isofix-System samt Ankerhaken lagestabil befestigt werden, diese Sitze haben auch eine i-Size-Freigabe.

⊖ Hält man die Tasten der elektrischen Fensterheber gedrückt, wird der Einklemmschutz überbrückt - die dann

anliegenden hohen Schließkräfte bergen ein hohes Verletzungsrisiko für insbesondere für Kinder. Die Kindersicherung an den hinteren Türen wird über einen kleinen Hebel seitlich an der Tür gesteuert, er ist zu leicht auch von kleinen Kindern bedienbar.

### Kindersitze

Die Grafik zeigt, welcher Sitzplatz sich wie gut für Kindersitze eignet.



### Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5) ■ gut (1,6 – 2,5) ■ befriedigend (2,6 – 3,5) ■ ausreichend (3,6 – 4,5) ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

## 2,4 Fußgängerschutz

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

⊖ Der City-Notbremsassistent besitzt leider keine Fußgängererkennung.

## 2,2 UMWELT/ECOTEST

### 3,4 Verbrauch/CO<sub>2</sub>

Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch des Astra mit dem 1.6-Diesel-Motor liegt im EcoTest bei 5,5 Liter pro 100 km. Damit verbunden ist eine CO<sub>2</sub>-Bilanz von 173 g pro km. Nach den aktuellen Ecotest-Maßstäben reicht das für 26 von möglichen 60 Punkten im CO<sub>2</sub>-Bereich. Das ist ein zufriedenstellendes Ergebnis. Innerorts verbraucht der Diesel 5,6 l, außerorts 4,8 l und auf der Autobahn 6,5 l alle 100 km.

### 1,0 Schadstoffe

Den größten Schritt hat Opel bei der Abgasreinigung gemacht. Mit der Abstimmung auf die neue Euro 6d-TEMP Abgasnorm hat man eine doppelte Stickoxid-Reinigung verbaut (NOx-Speicherkat und SCR-Kat) und liegt nun weit unter den

### Verbrauch

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

|                   |       |       |
|-------------------|-------|-------|
| Stadt-Kurzstrecke | 5,6   |       |
| Durchschnitt      | 6,0 D | 7,7 B |

|              |       |       |
|--------------|-------|-------|
| Landstraße   | 4,8   |       |
| Durchschnitt | 4,8 D | 5,6 B |

|              |       |       |
|--------------|-------|-------|
| Autobahn     | 6,5   |       |
| Durchschnitt | 6,6 D | 7,6 B |

|                 |       |       |
|-----------------|-------|-------|
| Gesamtverbrauch | 5,5   |       |
| Durchschnitt    | 5,5 D | 6,5 B |

Grenzwerten - auf dem Prüfstand wie auf der Straße. Die vollen 50 Punkte für saubere Abgase erreicht der Astra in allen Zyklen und bei allen Schadstoffgruppen, die sehr gute Bewertung ist also völlig verdient. Zusammen mit Punkten für den CO<sub>2</sub>-

Ausstoß ergeben sich 76 Punkte und vier von fünf Sternen. Da auch die RDE-Messungen auf den Straßen einwandfrei bestanden wurden, ist der Astra in dieser Konfiguration auch unter Ecotest-Aspekten eine klare Empfehlung.

## 2,2 AUTOKOSTEN

### 2,2 Monatliche Gesamtkosten

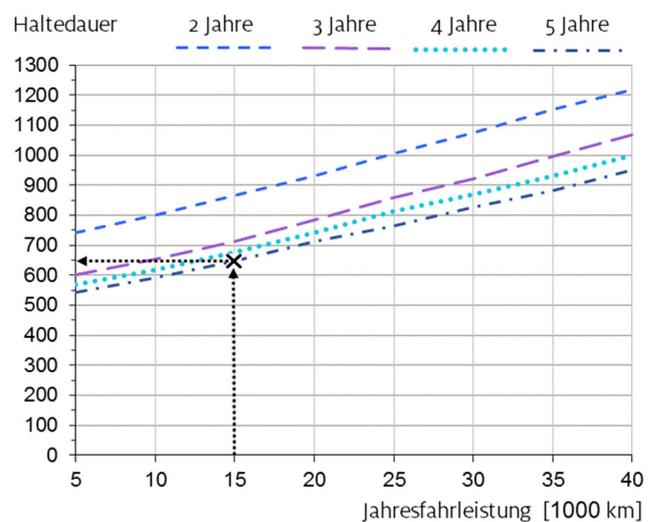
⊕ Opel verlangt für den Astra Diesel mit 136 PS in der Ausstattungsvariante Innovation mindestens 28.360 Euro. Für sich gesehen ist das nicht gerade wenig Geld für ein Auto der Kompaktwagenklasse. Betrachtet man aber die umfangreiche Ausstattung mit Zweizonen-Klimaautomatik, Rückfahrkamera und dem Frontkameranystem inklusive City-Notbremssystem, Spurhalteassistent und Verkehrszeichenerkennung, dann erweist sich der Astra als durchaus attraktives Angebot. Weiter Aufrüsten ist natürlich möglich, Details wie Navigationssystem, LED-Scheinwerfer oder auch eine adaptive Geschwindigkeitsregelung sind erhältlich.

Der Motor ist technisch auf dem aktuellen Stand und erfüllt die Euro 6d-TEMP Schadstoffnorm, damit werden niedrige Schadstoffemissionen auch auf der Straße bescheinigt. Die Kfz-Steuer beträgt 194 Euro pro Jahr (Berechnung nach NEFZ). Die Einstufungen bei der Versicherung bleiben im Rahmen, weder die Haftpflicht- (Klasse 18) noch die Vollkasko- (Klasse 21) und Teilkaskoversicherung (Klasse 22) fallen extrem ungünstig aus. Opel gibt standardmäßig zwei Jahre Garantie auf seine Fahrzeuge, gegen Aufpreis sind bis zu 60 Monate bzw. 200.000 Kilometer Garantie möglich. Im Rahmen dieses FlexCare

genannten Angebots können auch alle Inspektionen und Verschleißteile in diesem Zeitraum für einen Festpreis gekauft werden.

#### Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 648 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



**WEITERE MOTORVARIANTEN**

in der preisgünstigsten Modellversion

| Typ                                   | 1.0<br>ECOTEC<br>DI Turbo | 1.0<br>ECOTEC<br>DI Turbo | 1.4 DI<br>Turbo | 1.4 DI<br>Turbo | 1.6 DI<br>Turbo | 1.6 Diesel | 1.6 Bi-<br>Turbo<br>Diesel | 1.4<br>ECOTEC<br>CNG |
|---------------------------------------|---------------------------|---------------------------|-----------------|-----------------|-----------------|------------|----------------------------|----------------------|
| Aufbau/Türen                          | SR/5                      | SR/5                      | SR/5            | SR/5            | SR/5            | SR/5       | SR/5                       | SR/5                 |
| Zylinder/Hubraum [ccm]                | 3/999                     | 3/999                     | 4/1399          | 4/1399          | 4/1598          | 4/1598     | 4/1598                     | 4/1399               |
| Leistung [kW (PS)]                    | 66 (90)                   | 77 (105)                  | 92 (125)        | 110 (150)       | 147 (200)       | 81 (110)   | 110 (150)                  | 81 (110)             |
| Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min        | 170/1800                  | 170/1800                  | 245/2000        | 245/2000        | 300/1650        | 300/1750   | 350/1500                   | 200/2000             |
| 0-100 km/h [s]                        | 12,2                      | 11,6                      | 9,2             | 8,3             | 7,8             | 11,2       | 9,0                        | 10,9                 |
| Höchstgeschwindigkeit [km/h]          | 188                       | 195                       | 205             | 215             | 235             | 200        | 225                        | 195                  |
| Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller   | 4,7   S                   | 4,7   S                   | 5,8   S         | 5,8   S         | 6,3   SP        | 4,4   D    | 4,8   D                    | 6,3 kg G             |
| CO <sub>2</sub> [g/km] lt. Hersteller | 107                       | 107                       | 133             | 133             | 144             | 115        | 127                        | 113                  |
| Versicherungsklassen KH/VK/TK         | 17/20/21                  | 17/20/21                  | 17/20/21        | 17/20/21        | 19/22/21        | 18/21/22   | 18/22/22                   | 17/20/21             |
| Steuer pro Jahr [Euro]                | 44                        | 44                        | 104             | 104             | 130             | 192        | 216                        | 64                   |
| Monatliche Gesamtkosten [Euro]        | 512                       | 579                       | 614             | 628             | 667             | 567        | 639                        | 617                  |
| Preis [Euro]                          | 18.445                    | 20.825                    | 21.825          | 23.075          | 26.175          | 23.010     | 27.770                     | 25.270               |

## Aufbau

ST = Stufenheck  
 SR = Schrägheck  
 CP = Coupe  
 C = Cabriolet  
 RO = Roadster

KT = Kleintransporter  
 HKB = Hochdachkombi  
 TR = Transporter  
 BU = Bus  
 SUV = Sport Utility Vehicle

KB = Kombi  
 GR = Van  
 GE = Geländewagen  
 PK = Pick-Up

## Versicherung

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

## Kraftstoff

N = Normalbenzin  
 S = Superbenzin  
 SP = SuperPlus  
 D = Diesel

FG = Flüssiggas  
 G = Erdgas  
 E = Strom

## HERSTELLERANGABEN

|   |                               |
|---|-------------------------------|
| 4-Zylinder Dieselmotor (Reihe), Turbo, Euro 6d-TEMP (WLTP), SCR-Kat mit DPf |                               |
| Hubraum   | 1.598 ccm                     |
| Leistung  | 100 kW/136 PS bei 3.500 1/min |
| Maximales Drehmoment  | 320 Nm bei 2.000 1/min        |
| Kraftübertragung  | Frontantrieb                  |
| Getriebe  | 6-Gang-Schaltgetriebe         |
| Höchstgeschwindigkeit   | 213 km/h                      |
| Beschleunigung 0-100 km/h   | 9,4 s                         |
| Verbrauch pro 100 km  | 4,4 l                         |
| CO <sub>2</sub> -Ausstoß  | 116 g/km                      |
| Stirnfläche/c <sub>w</sub> -Wert  | 2,25 m²/0,29                  |
| Klimaanlage Kältemittel   | R1234yf                       |
| Reifengröße (Serie)   | 205/55 R16                    |
| Länge/Breite/Höhe   | 4.370/1.809/1.485 mm          |
| Leergewicht/Zuladung  | 1.378/522 kg                  |
| Kofferraumvolumen normal/geklappt   | 370/1.210 l                   |
| Anhängelast ungebremst/gebremst   | 670/1.700 kg                  |
| Stützlast/Dachlast  | 75/75 kg                      |
| Tankinhalt  | 48 l                          |
| Garantie Allgemein/Rost   | 2 Jahre/12 Jahre              |
| Produktion  | Polen, Gleiwitz               |

## ADAC Messwerte

|  |                          |
|--|--------------------------|
| Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)    | 5,2 s                    |
| Elastizität 60-100 km/h (4./5./6.Gang) | 6,2/9,0/14,5 s           |
| Drehzahl bei 130 km/h                  | 2.500 1/min              |
| Bremsweg aus 100 km/h                  | 35,3 m                   |
| Reifengröße Testwagen                  | 225/45 R17 91V           |
| Reifenmarke Testwagen                  | Michelin Primacy 3       |
| Wendekreis links/rechts                | 11,2 m                   |
| EcoTest-Verbrauch                      | 5,5 l/100km              |
| Stadt/Land/BAB                         | 5,6/4,8/6,5 l/100km      |
| CO <sub>2</sub> -Ausstoß EcoTest       | 144 g/km (WTW* 173 g/km) |
| Reichweite                             | 870 km                   |
| Innengeräusch 130 km/h                 | 69,6 dB(A)               |
| Fahrzeubreite (inkl. Außenspiegel)     | 2.055 mm                 |
| Leergewicht/Zuladung                   | 1.355/545 kg             |
| Kofferraum normal/geklappt/dachhoch    | 245/630/1.080 l          |

## KOSTEN (pro Monat, fünfjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)

| Betriebskosten                                    | 106 Euro    | Werkstattkosten | 73 Euro  |
|---|-------------|-----------------|----------|
| Fixkosten   | 119 Euro    | Wertverlust     | 350 Euro |
| Monatliche Gesamtkosten                           | 648 Euro    |                 |          |
| Steuer pro Jahr                                   | 194 Euro    |                 |          |
| Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK                 | 18/21/22    |                 |          |
| Basispreis Astra 1.6 Diesel Start&Stop Innovation | 28.410 Euro |                 |          |

## INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

|  |                |
|--|----------------|
| Pressefahrzeug                         | EZ: 26.06.2018 |
| Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung | 34.130 Euro    |
| Km-Stand bei Testbeginn                | 9.580 km       |
| Auffälligkeiten/Mängel                 | keine          |

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 1.9.2016 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.09.2016 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter [www.adac.de/autokosten](http://www.adac.de/autokosten). 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. \*WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO<sub>2</sub>-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO<sub>2</sub>-Emissionen auch die CO<sub>2</sub>-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.

## Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5)
 ■ gut (1,6 – 2,5)
 ■ befriedigend (2,6 – 3,5)
 ■ ausreichend (3,6 – 4,5)
 ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

## AUSSTATTUNG

### TECHNIK (\* im Testwagen vorhanden)

|   |                      |
|---|----------------------|
| Adaptives Fahrwerk                        | -                    |
| Scheinwerfer Xenon/LED/Laser (IntelliLux) | -/1.450 Euro°/-      |
| Abbiege-/Kurvenlicht (IntelliLux)         | 1.450 Euro°/-        |
| Regen-/Lichtsensoren                      | Serie                |
| Fernlichtassistent (IntelliLux)           | 1.450 Euro°          |
| Tempomat/Limiter/ACC                      | Serie/Serie/800 Euro |
| Einparkhilfe vorn/hinten                  | Serie                |
| Parklenkassistent (Park & Go)             | 620 Euro°            |
| Rückfahrkamera/360° Kamera                | Serie/-              |
| Head-Up-Display                           | -                    |
| Verkehrszeichenerkennung                  | Serie                |
| Schlüsselloses Zugangssystem              | 350 Euro             |

### SICHERHEIT

|                                  |                |
|----------------------------------|----------------|
| Seitenairbag vorn/hinten         | Serie/-        |
| Kopfairbag vorn/hinten           | Serie          |
| Knieairbag Fahrer/Beifahrer      | -              |
| Kollisionswarnung/Notbremssystem | Serie/800 Euro |
| Fußgänger-/City-Notbremsfunktion | -/Serie        |
| Spurassistent                    | Serie          |
| Spurwechselassistent             | 620 Euro°      |

### INNEN

|  |                               |
|--|-------------------------------|
| Radio/CD/USB/DAB                         | Serie/150 Euro/Serie/190 Euro |
| Bluetooth-Freisprecheinrichtung          | Serie                         |
| Navigationssystem                        | 990 Euro°                     |
| Elektrische Fensterheber vorn/hinten     | Serie                         |
| Klimaanlage manuell/automatisch          | -/Serie                       |
| Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel      | Serie/-                       |
| Sitzheizung vorn/hinten (im Paket)       | 455 Euro°/610 Euro            |
| Lenkradheizung (im Paket)                | 455 Euro°                     |
| Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz | Serie                         |
| Rücksitzlehne umklappbar                 | Serie                         |

### AUSSEN

|                              |            |
|------------------------------|------------|
| Anhängerkupplung             | 695 Euro   |
| Metalllackierung             | 690 Euro°  |
| Schiebedach/Panoramaglasdach | 915 Euro/- |

## TESTURTEIL

### AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,4

### AUTOKOSTEN

2,2

| KATEGORIE                    | NOTE       | KATEGORIE                            | NOTE       |
|------------------------------|------------|--------------------------------------|------------|
| <b>Karosserie/Kofferraum</b> | <b>3,0</b> | <b>Motor/Antrieb</b>                 | <b>2,2</b> |
| Verarbeitung                 | 3,0        | Fahrleistungen                       | 2,2        |
| Alltagstauglichkeit          | 3,0        | Laufkultur/Leistungsentfaltung       | 3,0        |
| Licht und Sicht              | 2,8        | Schaltung/Getriebe                   | 1,9        |
| Ein-/Ausstieg                | 3,0        | <b>Fahreigenschaften</b>             | <b>2,4</b> |
| Kofferraum-Volumen           | 3,5        | Fahrstabilität                       | 2,4        |
| Kofferraum-Nutzbarkeit       | 3,1        | Lenkung                              | 2,4        |
| Kofferraum-Variabilität      | 2,8        | Bremse                               | 2,5        |
| <b>Innenraum</b>             | <b>2,6</b> | <b>Sicherheit</b>                    | <b>2,3</b> |
| Bedienung                    | 2,4        | Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme | 1,6        |
| Multimedia/Konnektivität     | 3,0        | Passive Sicherheit - Insassen        | 2,6        |
| Raumangebot vorn             | 2,0        | Kindersicherheit                     | 2,9        |
| Raumangebot hinten           | 2,9        | Fußgängerschutz                      | 2,4        |
| Innenraum-Variabilität       | 3,8        | <b>Umwelt/EcoTest</b>                | <b>2,2</b> |
| <b>Komfort</b>               | <b>2,6</b> | Verbrauch/CO <sub>2</sub>            | 3,4        |
| Federung                     | 2,9        | Schadstoffe                          | 1,0        |
| Sitze                        | 2,5        |                                      |            |
| Innengeräusch                | 3,3        |                                      |            |
| Klimatisierung               | 2,2        |                                      |            |

Stand: Dezember 2018

Test und Text: Dipl.-Ing. (FH) Martin Brand