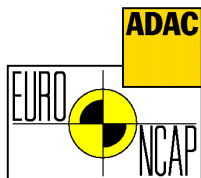
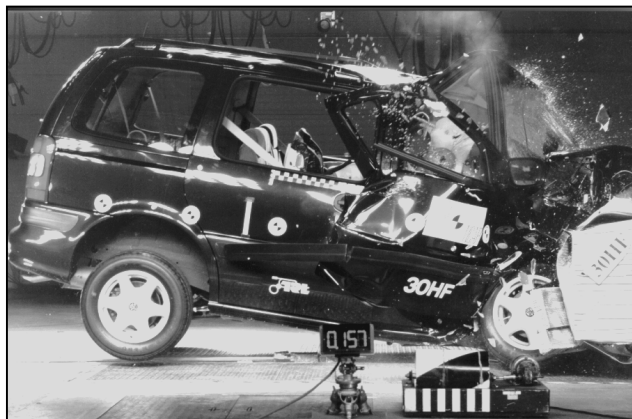


Crashtest Opel Sintra (Großraumlimousine der Mittelklasse)
Bauzeitraum 1996 – 1999 (als Chevrolet TransSport weiterhin im GM-Programm)
Testdatum: Juli 1999



Frontalcrash: Die Insassenzelle des Sintra hält den Stoßkräften nicht ausreichend stand und bricht im Fahrerfußraum sogar auseinander.

Dadurch entsteht besonders für die Unterschenkel und Füße ein sehr großes Verletzungsrisiko. Auch im Lenksäulenbereich gibt es noch kritisch harte Stellen, doch sind wenigstens die Bereiche in denen die Knie am häufigsten aufprallen, gut abgepolstert. Das schräg nach oben eindringende Lenkrad stößt den aufgehenden Airbag schon frühzeitig gegen den Dummy, unter seinem darauffolgenden Druck bricht es dann in der Nabe aus. Der Kopf wird dabei so scharf nach hinten gedrückt, dass lebensgefährliche Genickverletzungen drohen. Deshalb verliert der Sintra seinen dritten Stern.



In der Kürze liegt die Würze: Für einen Crashtest gilt das absolut nicht!

Seitencrash: Außer dem leicht erhöhten Verletzungsrisiko für die Fahrerbrust kann der Sintra in diesem Test die vantypisch hohe Punktzahl einfahren.

Testergebnis: ★★☆☆

Gesamt-Punktzahl: 18 Punkte

Frontalcrash: 3 Punkte

Seitencrash: 15 Punkte

★★★★ Vier Sterne: Beste Beurteilung für die Summe der Punkte aus den Einzelcrashes:*

1 bis 8 ★☆☆☆☆ 9 bis 16 ★★★☆☆
17 bis 24 ★★★★★ 25 bis 32 ★★★★★

* ab 2001 geändertes Testschema, es können nun max. 5 Sterne erreicht werden.

Das europäische NCAP-Konsortium hatte hier ein Modell in "Rechtslenker"-Version ausgewählt. Die vertauschte Sitzposition kann für Fahrer und Beifahrer zu (geringfügig) abweichenden Belastungswerten, im Vergleich zum Linkslenker, führen.

Auf die hier üblicherweise dargestellte Dummy-Grafik mit detaillierter Angabe der Belastungen an den einzelnen Körperteilen müssen wir deshalb verzichten.