



Opel Astra GTC 1.6 SIDI Turbo ecoFlex Start&Stop

Dreitüriges Schrägheckmodell der unteren
Mittelklasse (147 kW / 200 PS)

Der GTC ist die sportliche Variante des Astra. Der Dreitürer tritt mit der flachen Windschutzscheibe, den schmalen Seitenfenstern und dem wuchtigen Heck dynamisch auf. Aufgrund der langen Türen ist das Ein- und Aussteigen in engen Parklücken jedoch beschwerlich, besonders wenn man in den Fond muss. Dort sind auch die Platzverhältnisse aufgrund der nach hinten abfallenden Dachlinie beengt. Vorn ist das Platzangebot großzügig und die optionalen AGR-Sportsitze bequem. Das Ladeabteil hat ein durchschnittliches Format, lässt sich aber aufgrund der hohen Ladekante nicht optimal beladen. Das optionale adaptive FlexRide Sportfahrwerk bietet im Tourmodus einen guten Komfort. Wer eine straffere Abstimmung möchte, kann den Sportmodus wählen. Bei den Fahrleistungen kann der Opel mit dem aufgeladenen 1,6-l-Aggregat ein sehr gutes Ergebnis einfahren - im ADAC EcoTest lässt der GTC allerdings Federn. Der ermittelte Durchschnittsverbrauch liegt für diese Fahrzeugklasse bei sehr hohen 7,4 Litern auf 100 Kilometer, zudem benötigt der Astra den teuren Super Plus Kraftstoff. Zu haben ist der GTC mit der getesteten Motorisierung ab 25.650 Euro, das ist sehr teuer. Dennoch verlangt Opel selbst für eine mittlere Kopfstütze im Fond Aufpreis (unbedingt mitbestellen). Zudem bietet Opel eine Reihe an empfehlenswerten Assistenzsystemen an, die jedoch alle extra bezahlt werden müssen. **Karosserievarianten:** Fünftürige Schräghecklimousine, Stufenheck-Limousine, Sports Tourer. **Konkurrenten:** u.a.: Audi A3, BMW 1er, KIA pro_ceed, SEAT Leon SC.

- +** sehr gutes optionales Lichtsystem, gutes Platzangebot vorn, sehr gute Fahrleistungen
- unübersichtliche Karosserie, wenig Platz im Fond, erschwelter Zustieg nach hinten, sehr großer Wendekreis, mittlere Kopfstütze hinten kostet Aufpreis



ADAC-URTEIL

2,5 AUTOTEST

5,2 AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

2,9 Familie

3,6 Stadtverkehr

3,2 Senioren

2,2 Langstrecke

2,8 Transport

1,8 Fahrspaß

3,8 Preis/Leistung

Stand: Juli 2014
Text: Martin Brand

+ Die Verarbeitung und das Finish der Karosserie hinterlassen beim Astra GTC einen guten Eindruck. Die Karosserieteile sind passgenau verbaut und die Spaltmaße verlaufen schmal. Das Ladeabteil ist sauber verkleidet und die verwendeten Materialien (Filzstoff) praxisgerecht. Der Innenraum präsentiert sich ebenfalls solide gefertigt und optisch ansprechend. Die oberen Teile der Armaturentafel und der Türverkleidungen sind geschäumt und die A-Säulen mit Stoff überzogen. Alu-Applikationen sowie Chromleisten werben das Interieur zudem optisch auf. Die Türöffnungen sind ordentlich nach außen abgedichtet und Türeinstiegsleisten schützen die lackierten Schweller. Die Tankklappe ist in die Zentralverriegelung einbezogen. Ein versehentliches Befüllen mit falschem Kraftstoff ist dank einer Schutzklappe nicht möglich.

- Nicht direkt im Fahrersichtfeld liegende Kunststoffe im Innenraum sind hart und kratzempfindlich. Stoßleisten an den Fahrzeugflanken gibt es nicht, somit lassen sich Dellen durch unvorsichtig geöffnete "Nachbartüren" kaum vermeiden. Der vordere Stoßfänger ist vollständig lackiert und ohne Schutzleisten, wodurch er kratzempfindlich ist. Am Heck gibt es mittig einen unlackierten austauschbaren Einsatz, die seitlichen Bereiche sind bei kleinen Remplern aber ungeschützt. Die Motorhaube wird mit einem simplen Haltestab offen gehalten - Gasdruckfedern wären die bessere Alternative. Der Motorraum ist von unten unverkleidet, wodurch das Aggregat schnell verschmutzen kann. Aerodynamische Optimierungen gibt es am Unterboden nicht.

Bei der Alltagstauglichkeit schneidet der Astra GTC 1.6 SIDI noch gut ab. Die maximale Zuladung liegt mit 475 Kilogramm im durchschnittlichen Bereich. Für den Zugbetrieb sind gebremste Anhänger bis 1.500 kg und ungebremste bis 730 kg zulässig.

+ Im GTC gibt es vier vollwertige Sitzplätze und einen schmalen Mittelsitz, der sich jedoch nur für Kurzstrecken eignet. Mit einer Tankfüllung (56 l) sind mit dem im ADAC EcoTest ermittelten Durchschnittsverbrauch Reichweiten von 755 Kilometer möglich. Auf dem Dach dürfen Lasten bis 100 kg transportiert werden, eine Dachreling gibt es aber nicht. Die zulässige Stützlast beträgt 75 kg, damit lassen sich auch schwerere Fahrräder, wie E-Bikes, mittels Fahrradträger an der Anhängerkupplung befördern.

- Bei einer Reifenpanne steht lediglich ein Reparatur-Set zur Verfügung, das reicht nur für kleine Beschädigungen und kann sich unter Umständen schnell als unbrauchbar erweisen. Wagenheber oder Radmutternschlüssel sind nicht an Bord. Gegen Aufpreis ist anstatt des Pannensets ein Notrad erhältlich.

Die Karosserie des GTC ist insgesamt unübersichtlich, vor allem dank des guten Lichtsystems schneidet der Opel in diesem Kapitel aber noch gut ab. Der Fahrersitz ist in durchschnittlicher Höhe angeordnet, wodurch der Fahrer das Verkehrsgeschehen nur akzeptabel überblicken kann. Bei der ADAC Rundumsichtmessung schneidet der GTC ausreichend ab, besonders die breiten C-Säulen und die hoch angesetzte Heckscheibe schränken die Sicht nach hinten deutlich ein.



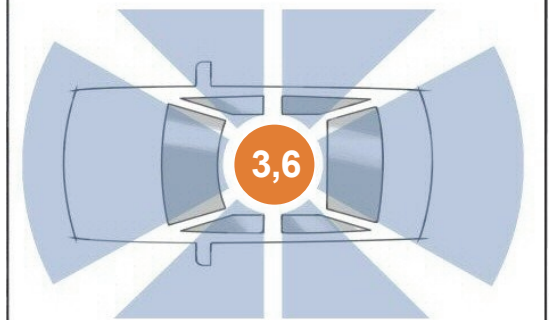
Die besonders breiten Dachsäulen und hohen Fensterlinien schränken die Sicht nach schräg hinten erheblich ein.

Immerhin können die hinteren Kopfstützen (Testwagen mit optionaler 3. Kopfstütze) fast vollständig versenkt werden und stören damit nur wenig. Die anderen Dachsäulen fallen auch nicht besonders schlank aus und die zweigeteilte A-Säule bietet kaum Vorteile, da das dazwischen liegende Dreiecksfenster klein ausfällt. Beim Rangieren helfen die optionalen Parksensoren an Front und Heck, die optisch und akustisch wirken.

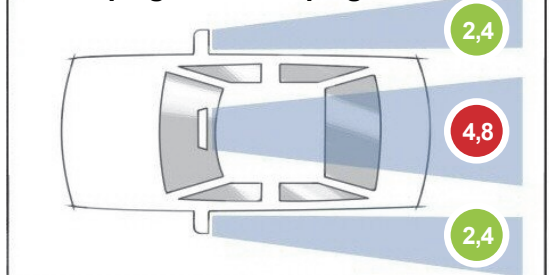
+ Vor dem Fahrzeug liegende Hindernisse werden dank der flachen Frontpartie gut wahrgenommen. Die Außenspiegel bieten ein ordentliches Sichtfeld. Der Linke besitzt einen zusätzlichen asphärischen Bereich, der den toten Winkel verkleinert. Die Scheibenwischer vorn haben die Anlenkpunkte unten an den A-Säulen und wischen dadurch einen sehr großen Bereich. Das optionale adaptive Fahrlicht (AFL+) leuchtet die Fahrbahn sehr gut aus. Es umfasst Bi-Xenonscheinwerfer mit Kurvenlichtfunktion und ein separates Abbiegelicht im Hauptscheinwerfer. Darüber hinaus wird die Lichtverteilung (Stadt, Landstraße, Autobahn) je nach Fahrsituation angepasst und das Fernlicht automatisch auf- und abgeblendet. Dank des LED-Tagfahrlichts wird man auch untertags besser von anderen Verkehrsteilnehmern wahrgenommen. Bei störendem Scheinwerferlicht anderer Verkehrsteilnehmer blendet der Innenspiegel automatisch ab (Aufpreis).

– Der Innenspiegel fällt klein aus und liefert nur ein ausreichendes Sichtfeld. Aufgrund der weit oben liegenden Heckscheibenunterkante können tief liegende Hindernisse hinter dem Fahrzeug kaum wahrgenommen werden. Eine Rückfahrkamera, die bei der unübersichtlichen Karosserie durchaus sinnvoll wäre, ist für den GTC nicht lieferbar.

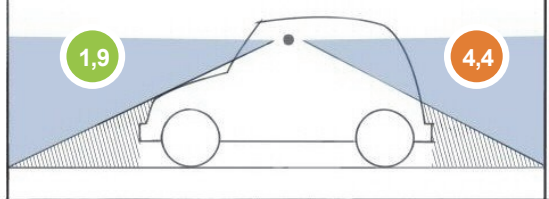
Rundumsicht



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

3,6

Ein-/Ausstieg

Das Ein- und Aussteigen funktioniert vorn zufriedenstellend, nach hinten gelangt man aber nur umständlich. Der Opel lässt sich per Funkfernbedienung auf- und abschließen, die Tasten sind aber recht klein und gleichförmig wodurch die Piktogramme darauf kaum unterschieden werden können. Es lassen sich damit aber auch die Seitenscheiben bedienen. Die Türschweller liegen in guter Höhe, wodurch die Füße nicht weit angehoben werden müssen, allerdings ist der Abstand zwischen Schweller- und Sitzaußenkante groß. Der Fahrersitz ist recht niedrig positioniert und große Personen sollten beim Einsteigen auf den Kopf achten, da dieser leicht am oberen Rand des Türausschnitts gestoßen werden kann. Haltegriffe, die beim Aussteigen helfen, gibt es nur für die Vorderen - hinten fehlen diese. Die Türen besitzen drei Rastungen, sind aber aufgrund ihrer Länge bereits in der ersten Stellung sehr weit geöffnet. Zudem könnten die schweren Türen an Steigungen zuverlässiger gehalten werden - diese fallen oft wieder zu.

+ Nach dem Aussteigen leuchten die Scheinwerfer noch für gewisse Zeit den Bereich vor dem Fahrzeug aus.

– Nach hinten gelangt man trotz des Easy-Entry-Systems nur mühevoll, da der Einstiegsbereich recht klein ausfällt - besonders, wenn man die Vordertüren nicht weit öffnen kann. Ein versehentliches Aussperren ist leicht möglich.

2,9 Kofferraum-Volumen*

Das Kofferraum-Volumen fällt im Klassenvergleich durchschnittlich aus. Üblicherweise fasst das Ladeabteil bis zur Kofferraumabdeckung 335 Liter. Ohne Abdeckung passen bis unters Dach 435 Liter hinein. Dann können hinter den Rücksitzlehnen bis zu sieben handelsübliche Getränkekisten verstaut werden. Klappt man die Rückbank um, erweitert sich das Gepäckvolumen gemessen bis zur Fensterunterkante auf gute 730 Liter. Bis unters Dach fasst das Ladeabteil dann 1.070 Liter.



Mit 335 l Volumen bietet der GTC einen Kofferraum von klassenüblicher Größe.

3,4 Kofferraum-Zugänglichkeit

Bei der Kofferraum-Zugänglichkeit schneidet der GTC nicht gut ab. Die Heckklappe wird etwas untypisch am Marken-Emblem entriegelt - hierzu muss der untere Teil des Emblems gedrückt werden. Zudem dürfte die Griffmulde, die zwischen der Heckklappe und dem Stoßfänger ist, etwas größer sein. Die Heckklappe lässt sich aber leicht anheben und schwingt weit auf. Zum Schließen gibt es in der Innenverkleidung eine Griffmulde. Die Ladeöffnung ist recht hoch, jedoch nicht besonders breit. Das Kofferraumformat ist praktisch, die Dimensionen sind allerdings nur durchschnittlich.

- ⊕ Die Heckklappe schwingt weit auf und bietet Personen bis zu einer Körpergröße von knapp 1,85 m genügend Platz darunter. Aufgrund der geringen Kofferraumtiefe lassen sich bei der Rückbank liegende Gegenstände einfach erreichen.
- ⊖ Die Ladekante liegt 80 Zentimeter über der Fahrbahn, wodurch das Ladegut zum Einladen weit angehoben werden muss. Innen stört eine knapp 27 Zentimeter hohe Stufe beim Ausladen - der optionale verstellbare Kofferraumboden (Flex Floor Gepäckraumboden) würde das Ein- und Ausladen erleichtern (nicht im Testfahrzeug). Nach dem Umlegen der Rücksitzlehnen stört eine kleine Stufe am Boden und dieser steigt nach vorn hin leicht an, wodurch das Verschieben von Gepäck erschwert wird. Die Kofferraumbeleuchtung ist mit nur einer Lampe schwach. Große Personen können sich unter Umständen am abstehenden Heckklappenschloss den Kopf stoßen.

3,1 Kofferraum-Variabilität

Die Kofferraum-Variabilität des Astra GTC fällt zufriedenstellend aus. Die Rücksitzlehnen lassen sich zwar asymmetrisch geteilt umlegen, allerdings ist der Klappmechanismus aufgrund der fehlenden Fondtüren nicht ideal erreichbar. Für den Transport kleiner Gegenstände sind kaum Möglichkeiten vorhanden. Es gibt nur Haken in den Seitenverkleidungen für Einkaufstaschen und Zurrösen zur Ladungssicherung.

- ⊕ Optional ist das Innenraum-Paket erhältlich (im Testwagen), das eine Durchlademöglichkeit im Gepäckraum beinhaltet. Dadurch lassen sich lange Gegenstände, auch ohne Umlegen der Rücksitzlehne, leichter transportieren.
- ⊖ Bei unvorsichtigem Zurückklappen der Rücksitzlehnen können die Gurtbänder eingeklemmt und beschädigt werden. Bei geklappter Lehne können die Gurte allerdings an der Seitenverkleidung eingehängt und somit aus dem Gefahrenbereich gebracht werden.

Das Cockpit des Astra GTC ist auf den ersten Blick aufgrund der vielen kleinen Schalter unübersichtlich und wirkt nicht besonders ergonomisch. Nach einer gewissen Eingewöhnung kommt man jedoch weitgehend mit dem Bedienkonzept zurecht. Das Zündschloss ist nicht optimal zugänglich im Lenkstock untergebracht und unbeleuchtet, aber zum Fahrer hin gewandt. Die Bedienung des beleuchteten Lichtschalters ist nicht optimal. Möchte man ihn auf die Stellung "o" drehen, springt er zurück auf "Auto", auch wenn die automatische Lichtsteuerung ausgeschaltet ist - dadurch lässt sich der Lichtsensorstatus nicht dauerhaft erkennen. Beim nächsten Motorstart ist der Lichtsensor allerdings wieder aktiviert.



Verarbeitung und Funktionalität geben wenig Anlass zur Kritik.

+ Das Lenkrad kann serienmäßig in Höhe und Weite eingestellt werden und passt somit Personen ganz unterschiedlicher Größe. Die Pedale sind ordentlich positioniert und der Schalthebel liegt gut zur Hand, wenn er auch etwas höher positioniert sein könnte. Das Licht wird am Drehschalter links neben dem Lenkrad oder alternativ vom Lichtsensor (optional) aktiviert - auch das Fernlicht ist sensorgesteuert (optional). Die Nebelschlussleuchte wird im Lichtschalter eingeschaltet und der Status im Kombiinstrument angezeigt. Die Rundinstrumente liegen im Sichtfeld des Fahrers und lassen sich gut ablesen. Der serienmäßige Bordcomputer informiert den Fahrer u. a. über den Momentan- und Durchschnittsverbrauch. Sind Türen, die Heckklappe oder die Motorhaube offen, wird der Fahrer gewarnt. Die Geschwindigkeitsregelanlage (inkl. Geschwindigkeitsbegrenzer) wird am Lenkrad eingestellt. Display und Bedienteil des Audio-/Navigationssystems sind günstig positioniert und gut erreichbar. Die Bedienung klappt nach einer gewissen Gewöhnung recht gut. Das Bedienteil der optionalen Zwei-Zonen-Klimaautomatik ist in einer zufriedenstellenden Höhe positioniert, aber mit Schaltern überfrachtet. Die Bedienung gibt keine Rätsel auf. Die eingestellten Parameter werden zudem kurzzeitig im Hauptdisplay angezeigt. Die Heckscheibenheizung wird nach einer bestimmten Zeit automatisch abgeschaltet. Die Frisch-/Umluftfunktion ist sensorgesteuert. Die elektrischen Fensterheber vorn besitzen eine Ab-/Aufwärtsautomatik sowie einen Einklemmschutz. Die Spiegeleinstellung erfolgt ebenfalls elektrisch, wenn auch der Schalter etwas ungünstig platziert ist. Insgesamt sind alle wichtigen Schalter beleuchtet und dadurch im Dunkeln gut zu finden. Mit dem optionalen Lichtpaket gibt es vorn wie hinten Leseleuchten sowie beleuchtete Make-up-Spiegel an den Sonnenblenden. Das Handschuhfach ist zweigeteilt und recht klein, aber beleuchtet. Vorn ist die Anzahl an Ablagen gut: Es gibt recht große Türfächer, ein Staufach zwischen den Sitzen und eine kleine Ablage in der Mittelkonsole. Hinten gibt es lediglich kleine Fächer in den Seitenverkleidungen, Lehnentaschen und Cupholder, wenn die Ablage in der Mittellehne ausgeklappt ist.

– Die Vordersitzlehnen können nur grob eingestellt werden, zudem verlaufen die Gurte ungünstig am Hebel und stören beim Einstellen. Aufgrund der langen Türen sind die weit hinten positionierten Gurte nicht optimal erreichbar. Zum Schließen voll geöffneter Türen muss man sich weit aus dem Fahrzeug lehnen, da die Griffe dann weit weg sind.

1,6

Raumangebot vorne*

+ Vorn ist das Platzangebot großzügig. Hier finden Personen bis zu einer Körpergröße von knapp zwei Metern genügend Platz. Die Innenbreite ist für diese Fahrzeugklasse großzügig bemessen. Insgesamt ergibt sich ein recht angenehmes Raumgefühl, wenn auch das Empfinden durch die flach verlaufende A-Säule etwas gedrückt wird.

3,6

Raumangebot hinten*

Hinten zeigen sich die Platzverhältnisse knapper bemessen. Die maximale Personengröße wird durch die flach verlaufende Dachlinie beschränkt. Es finden lediglich Passagiere bis zu einer Körpergröße von 1,85 m bequem Platz. Die Beinfreiheit fällt minimal größer aus, wenn die Vordersitze für 1,85 m große Personen eingestellt sind. Das Raumempfinden ist akzeptabel, wird jedoch von den kleinen Seitenscheiben und der hohen Fensterlinie gemindert.

- Die Innenbreite fällt für diese Fahrzeugklasse sehr eng aus.



Im Fond finden zwei Personen bis zu einer Körpergröße von 1,85 m bequem Platz.

4,0

Innenraum-Variabilität

Für den Astra GTC werden keine Sitzvarianten angeboten, daher ist die Innenraum-Variabilität nur ausreichend.

2,2

KOMFORT

2,3

Federung

Der Astra GTC ist serienmäßig mit einem Sportfahrwerk ausgestattet. Gegen Aufpreis ist für den Opel das adaptive FlexRide Sportfahrwerk erhältlich. Dann werden die Dämpfer elektronisch entsprechend dem auswählbaren Modi (Tour, Standard, Sport) angepasst. Im Tour-Modus federt der prinzipiell straff abgestimmte GTC etwas sanfter an, im Sport-Modus reicht der Astra Unebenheiten deutlich bis zu den Insassen durch.

+ Im Standard-Modus schluckt das Fahrwerk lange Wellen souverän, während im Tour-Modus bei höheren Geschwindigkeiten eine leichte Nachschwingtendenz vorhanden ist. Allerdings werden dann kurze Wellen feiner angefedert, im Standard-Modus dringen diese deutlicher in den Innenraum. Bei regelmäßigen feinen Unebenheiten ist eine Stuckerneigung erkennbar, die den GTC etwas nervös wirken lässt. Einzelhindernisse und Querfugen werden gut bis zufriedenstellend von den Insassen fern gehalten. Raue Fahrbahnbeläge und Kopfsteinpflaster werden nicht zu stark von den Insassen wahrgenommen, allerdings werden letztere recht deutlich ans Lenkrad übertragen. Karosseriebewegungen zeigen sich sowohl beim Beschleunigen/Bremsen, als auch in schnell durchfahrenen Kurven gut gedämpft. Bei niedrigen Geschwindigkeiten geht der Fahrkomfort in Ordnung.

Der Astra GTC ist serienmäßig mit Sportsitzen vorn ausgestattet, die sich in der Höhe einstellen lassen. Gegen Aufpreis ist das Sitz-Funktionspaket erhältlich, dann lassen sich die Sitze auch in der Neigung einstellen. Alternativ sind auch Sportsitze vorn mit dem Gütesiegel AGR (Aktion Gesunder Rücken) erhältlich - im Testwagen waren AGR-Leder-Sportsitze verbaut. Die Fondsitze zeigen sich zufriedenstellend konturiert und bieten einen akzeptablen Halt, die Lehnen sind hoch. Die Polsterung ist recht straff und die Sitzposition befriedigend - große Personen wünschen sich allerdings mehr Oberschenkelauflege.

+ Die optionalen AGR-Sportsitze lassen sich sowohl in der Höhe als auch in der Neigung einstellen und die Sitzflächen sind ausziehbar. Zudem sind beide Sitze mit einer in Höhe und Intensität einstellbaren Lordosenstütze ausgestattet. Dadurch können die Sitze insgesamt sehr gut ganz unterschiedlichen Personenstaturen angepasst werden. Die Lehnen sind hoch und zeigen sich stark konturiert, dadurch bieten sie einen guten Seitenhalt. Auch die Sitzflächen weisen eine gute Kontur und eine ausgewogene Polsterung auf. Der Fahrer kann seinen linken Fuß aber leider nicht optimal abstützen, da ein stabiles Trittbrett fehlt und die Ablage recht schmal ausfällt.

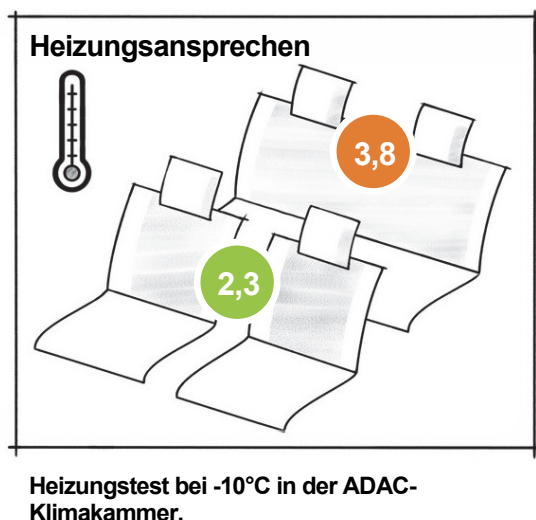
- Auf den luftundurchlässigen Ledersitzen kommt man bei sommerlichen Temperaturen schnell ins Schwitzen.

+ Das Geräuschniveau im Innenraum ist angenehm niedrig. Der gemessene Pegel beträgt bei Tempo 130 niedrige 67 dB(A). Der Motor hält sich weitgehend im Hintergrund, Fahr- und Abrollgeräusche fallen nicht unangenehm auf. Windgeräusche treten bei moderaten Geschwindigkeiten kaum auf, steigen aber mit diesen an und werden dann vordergründig.

Der Astra GTC ist serienmäßig mit einer manuellen Klimaanlage ausgestattet. Der Testwagen war mit der aufpreispflichtigen Zwei-Zonen-Klimaautomatik ausgestattet. Im ADAC Heizungstest kann der GTC 1.6 SIDI Turbo ecoFlex ein gutes bis zufriedenstellendes Ergebnis vorweisen. Vorn wird die Fahrgastzelle schnell auf angenehme Temperaturen erwärmt. Die hinteren Passagiere müssen sich jedoch recht lang gedulden, bis Wohlfühltemperaturen vorherrschen.

+ Die optionale Zweizonen-Klimaautomatik arbeitet fein und situationsangepasst. Die Intensität des Automatikmodus kann im Menü verändert werden. Die Temperatur lässt sich für Fahrer und Beifahrer getrennt einstellen. Die Luftverteilung erfolgt für beide gemeinsam, jedoch lassen sich die Austrittsbereiche individuell einstellen. Zudem ist der Astra mit einem Aktivkohlefilter ausgestattet und die Frisch-/Umluftzufuhr ist sensorgesteuert.

- Die hinteren Seitenscheiben lassen sich nicht öffnen.



1,9

MOTOR/ANTRIEB

1,3

Fahrleistungen*

⊕ Der Astra GTC 1.6 SIDI Turbo ecoFlex Start&Stop kann bei den Fahrleistungen ein sehr gutes Ergebnis einfahren. Der aufgeladene direkteinspritzende Ottomotor leistet maximal 200 PS (bei 5.500 1/min) und besitzt ein früh anliegendes Drehmoment von 280 Nm (bei 1.650 1/min). Damit kann der Motor mit sehr guten Elastizitätswerten in den drei größten Gängen punkten. Für den Spurt von 60 auf 100 km/h benötigt der Opel im 4. Gang 6,5 Sekunden, im 5. Gang 8,2 Sekunden und im 6. Gang 10,6 Sekunden. Den simulierten Überholvorgang (Beschleunigung von 60 auf 100 km/h) absolviert der GTC in sehr kurzen 4,4 Sekunden (Gänge 2/3).

2,0

Laufkultur

⊕ Der 1,6-l-Ottomotor kann mit einer guten Laufkultur punkten. Das Aggregat läuft insgesamt vibrationsarm und kultiviert. Lediglich im unteren Drehzahlbereich kann sich der Motor unter Last leichte Vibrationen und Störfrequenzen nicht völlig verkneifen.

2,0

Schaltung

⊕ Die Schaltung ist Opel insgesamt recht gut gelungen, wenn sie auch gelegentlich etwas hakt. Prinzipiell sind die sechs Gänge ordentlich geführt und lassen sich problemlos einlegen. Möchte man jedoch schnell schalten, ist ein recht deutlicher Widerstand zu überwinden. Die Schaltwege fallen kurz aus. Die Gangempfehlung hilft dem Fahrer entsprechend des Betriebszustandes einen geeigneten Gang zu wählen. Der Rückwärtsgang ist gegen versehentliches Einlegen gesichert und kann stets problemlos eingelegt werden. Die Kupplungsdosierung geht in Ordnung, etwas Feingefühl ist allerdings beim Anfahren gefragt, da es sonst im Antriebsstrang ruckelt. Das Start-Stopp-System arbeitet einwandfrei. Es kann auch bei aktiver Start-Stopp-Phase (ausgeschalteter Motor) der Gang eingelegt werden, bei anschließender Kupplungsbetätigung springt der Motor wieder an. Dank der optionalen elektrischen Parkbremse rollt das Fahrzeug beim Anfahren an Steigungen für zwei Sekunden nicht zurück (Berg-Anfahr-Assistent). Alternativ kann die Parkbremse auch manuell betätigt werden, dann wird das Fahrzeug zeitlich unbegrenzt an Steigungen gehalten - beim Anfahren wird die Bremse automatisch gelöst.

2,5

Getriebeabstufung

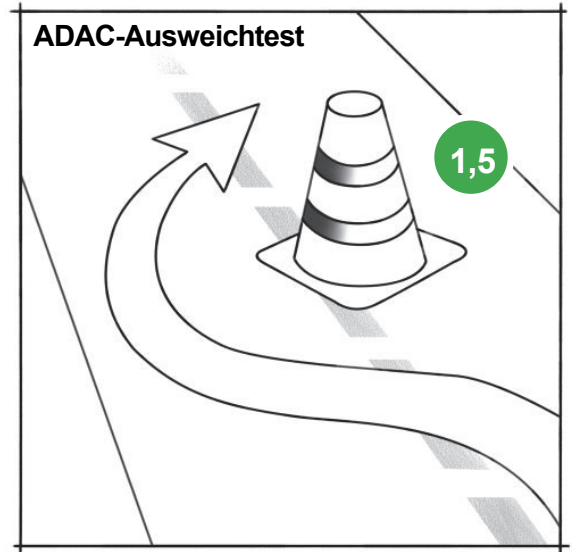
⊕ Das Sechsgang-Getriebe zeigt sich gut abgestimmt, es entstehen keine zu großen Drehzahlsprünge beim Schalten. Die Gesamtübersetzung hat Opel zugunsten der Fahrleistungen recht kurz gewählt, das Aggregat dreht im größten Gang bei Tempo 130 mit rund 3.150 1/min. Der leistungsstarke Motor würde aber auch mit einer längeren Getriebeübersetzung gut zurecht kommen.

2,2 FAHREIGENSCHAFTEN

2,0 Fahrstabilität

⊕ Der Astra GTC punktet mit einer guten Fahrstabilität. Das Fahrzeug reagiert gelassen auf plötzliche Lenkimpulse und quittiert diese mit nur einem leichten Nachpendler. Spurrillen nehmen nur wenig Einfluss auf die Richtungsstabilität. Im ADAC Ausweichtest fährt der Opel ein sehr gutes Ergebnis ein. Wird der Ausweichvorgang mit kleinen Lenkwinkeln eingeleitet, lässt sich der Opel neutral und absolut sicher durch den Parcours manövrieren. Leitet man den Ausweichvorgang mit einem Lenkimpuls ein, drängt der GTC sowohl beim Ein- als auch Gegenlenken etwas mit dem Heck, dann greift allerdings das elektronische Stabilitätsprogramm zuverlässig ein und bremst den Opel - eine Schleuder- oder Kippgefahr besteht nicht. Werden Kurven zu schnell angefahren, tendiert der Astra zum Untersteuern - das überfordert auch ungeübte Autofahrer nicht. Hebt man das Gaspedal in der Kurve, so dass ein Lastwechsel entsteht, drängt der GTC etwas mit dem Heck nach. Die Traktionskontrolle hilft beim Anfahren auf rutschigem Untergrund, indem sie zum Durchdrehen neigende Antriebsräder abbremst und somit für eine bessere Traktion sorgt.

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.

2,8 Lenkung*

⊕ Die Lenkung spricht recht gut auf Lenkbefehle an und weist eine ordentliche Präzision auf. Jedoch sind aufgrund der etwas geringen Rückmeldung gelegentliche Korrekturen bei langgezogenen Kurven notwendig. Die Lenkunterstützung lässt sich verändern: Im Tour-Modus ist die Lenkung ein Stück leichtgängiger und eignet sich somit gut bei niedrigeren Geschwindigkeiten - das Lenkgefühl ist nicht sehr stark ausgeprägt. Im Sport-Modus sind größere Lenkkräfte erforderlich und das Lenkgefühl ist ausgeprägter. Für den Stadtverkehr ist die Lenkung dann aber fast schon zu schwergängig. Im Standard-Modus gehen die erforderlichen Lenkkräfte beim Rangieren in Ordnung. Der Kurbelaufwand hält sich in Grenzen, von Anschlag bis Anschlag sind es nur 2,5 Lenkradumdrehungen.

⊖ Der Wendekreis fällt mit 12,3 Metern für diese Klasse sehr groß aus und schränkt die Handlichkeit des GTC ein.

2,0 Bremse

⊕ Die Bremse spricht spontan an und erweist sich auch bei hoher Beanspruchung als standfest. Der Astra GTC steht nach einer Vollbremsung aus 100 km/h nach guten 36,2 Metern (Mittel aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Reifen: Bridgestone Potenza S001; 235/50 R18 97V). Dabei lässt sich die Bremse gut dosieren. Bei Vollverzögerungen in Kurven drängt der GTC etwas mit dem Heck, bleibt aber richtungsstabil.

2,1 SICHERHEIT

1,7 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

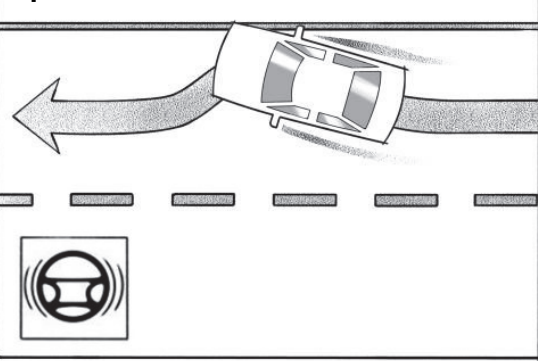
+ Der Astra GTC ist serienmäßig mit dem elektronischen Stabilitätsprogramm ESP und einem Bremsassistenten ausgestattet. Letzterer hilft dem Fahrer bei Vollbremsungen das volle Bremspotenzial zu nutzen. Notbremsungen werden dem nachfolgenden Verkehr durch schnell blinkende Bremslichter angezeigt. Optional sind für den GTC reaktionsschnelle und helle LED-Rückleuchten lieferbar. Gegen Aufpreis kann das optionale adaptive Lichtsystem AFL+ geordert werden. Dann leuchten Bi-Xenonscheinwerfer mit variabler Leuchtverteilung (Stadt; Landstraße; Autobahn) die Fahrbahn aus. Zudem schwenken die Scheinwerfer in Kurven mit und besitzen ein separates Abbiegelicht. Auch das Fernlicht ist dann sensorgesteuert. Gegen weiteren Aufpreis kann das Assistenz-Paket geordert werden, das u. a. einen Totwinkelassistenten beinhaltet. Optional gibt es die Frontkamera. Diese umfasst eine Kollisionswarnung, einen Spurverlassenswarner und eine Verkehrszeichen-Erkennung (Tempolimit, Überholverbot). Die akustische Warnung des Spurverlassenswarners fällt aber etwas zurückhaltend aus - eine haptische Warnung wäre hier besser. Die Geschwindigkeitsregelanlage mit Geschwindigkeitsbegrenzer ist beim GTC Serie. Unbeabsichtigtes Anfahren beim Anlassen des Motors ist nicht möglich, da sich der Motor nur bei betätigtem Kupplungspedal starten lässt. Ab Werk gibt es ein direkt arbeitendes Reifendruckkontrollsystem, das den Fahrer warnt, wenn ein Reifen Luft verliert.

- Ist die Warnblinkanlage eingeschaltet, können die Blinker nicht mehr zur Fahrtrichtungsanzeige verwendet werden, was vor allem beim Abschleppen hinderlich sein kann. Es fehlen Leuchten an den Türinnenseiten, die im geöffneten Zustand andere Verkehrsteilnehmer im Dunkeln warnen könnten.

1,8 Passive Sicherheit - Insassen

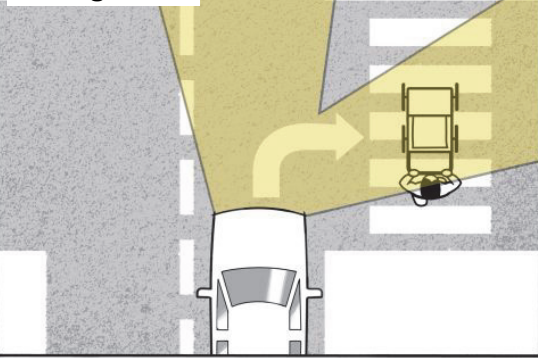
+ Beim ADAC Crashtest (Test 10/2011) erhält der Astra GTC 91 Prozent der möglichen Punkte beim Insassenschutz. Insgesamt erzielt er ein sehr gutes Fünf-Sterne-Ergebnis. Der Opel ist serienmäßig mit Front-, Seitenairbags vorn und von vorne nach hinten durchgehenden Kopfairbags ausgestattet. Die Kopfstützen reichen vorne für Personen bis zu einer Größe von 1,90 m. Zudem weisen die Kopfstützen einen geringen Abstand zum Kopf auf, das senkt das Verletzungsrisiko bei einem Heckaufprall. Vorn werden die Insassen optisch und akustisch ermahnt, sich anzuschnallen.

Spurhalteassistent



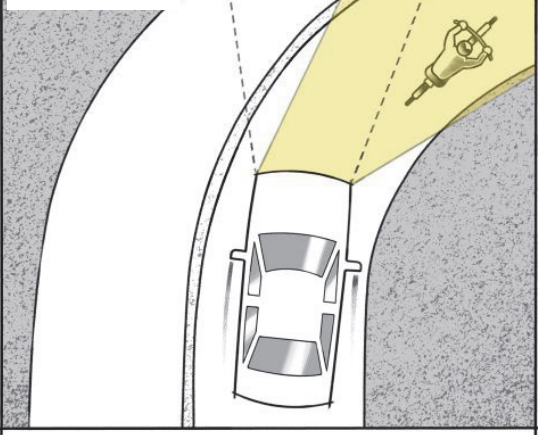
Infrarotsensoren oder Kameras erkennen die Fahrbahn-Markierungen. Verlässt der Fahrer seine Spur ohne zu Blinken (etwa wegen Unachtsamkeit oder Sekundenschlaf), erfolgt eine optische, akustische oder haptische Warnung.

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.

Kurvenlicht



Die Scheinwerfer schwenken (abhängig von Lenkradstellung und Geschwindigkeit) gemäß dem Straßenverlauf in Fahrtrichtung und folgen so der Fahrbahn in Kurvenrichtung.

An den stabilen Außentürgriffen lassen sich im Falle eines Unfalls hohe Zugkräfte anbringen. Warndreieck und Verbandskasten sind jederzeit gut erreichbar an der Kofferraum-Seitenwand befestigt.

➖ Für die dritte Kopfstütze hinten verlangt Opel Aufpreis - diese ist selbst bei vielen Kleinwagen serienmäßig verbaut. Auf der Rückbank bieten die Kopfstützen nur Personen bis zu einer Größe von knapp 1,65 m ausreichenden Schutz - das ist wenig. Auch der Abstand zum Kopf könnte geringer ausfallen. Im Fond werden die Passagiere nicht ermahnt sich anzuschnallen.

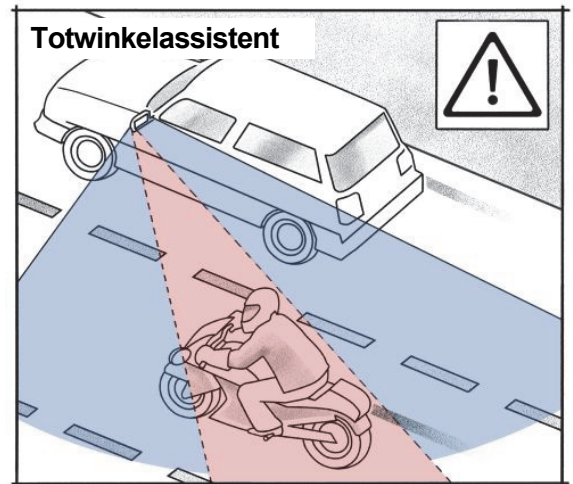
2,4

Kindersicherheit

Insgesamt schneidet der Astra GTC bei der Kindersicherheit noch gut ab. Allerdings passen aufgrund des engen Innenraums nur zwei Kindersitze im Fond nebeneinander. Zudem lassen sich die Sitze im Fond aufgrund der fehlenden Türen nur mühevoll einbauen und befestigen. Hohe Kindersitze lassen sich auf dem Beifahrerplatz nicht optimal befestigen, da sich die Kopfstütze nicht ausbauen lässt und der Kindersitz dadurch im oberen Bereich einen größeren Abstand zur Lehne hat. Vorn rechts sind zudem universelle Kindersitze der Gruppe II (15 - 25 kg) und der Gruppe III (22 - 36 kg) nicht zulässig.

⊕ Beim ADAC Crashtest kann der Astra GTC 79 Prozent der möglichen Punkte bei der Kindersicherheit erreichen (Test 10/2011). An den äußeren Fondplätzen gibt es Isofix-Halterungen und Ankerhaken. Hier lassen sich Kindersitze auch mit den langen Gurten gut befestigen. Die Schlösser sind kurz und fest, das erleichtert die Montage. An den äußeren Plätzen liegen die Gurtanlenkpunkte weit auseinander, wodurch auch breite Sitze gut befestigt werden können. Allerdings liegt der Schlossanlenkpunkt etwas ungünstig, so dass man zum Festziehen der Gurte etwas mehr Kraft benötigt. Der Beifahrerairbag lässt sich serienmäßig mit dem Schlüssel deaktivieren, dann sind dort auch rückwärtsgerichtete Babyschalen erlaubt. Laut Bedienungsanleitung sind im Fond universelle Kindersitze aller Altersgruppen erlaubt.

➖ Aufgrund der flachen Dachlinie lassen sich im Fond hohe Kindersitze nicht montieren, da diese anstoßen. Der Fondmittelpunkt weist eine ungünstige Sitzkontur auf, wodurch sich Kindersitze nur bedingt lagestabil befestigen lassen. Hier liegen auch die Anlenkpunkte nah beieinander. Die Gurtschlösser der Rücksitzbank sind nicht gegen Vertauschen gesichert. Das Isofix-System kann nur mit Einsteckhilfen problemlos genutzt werden.



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.

3,1

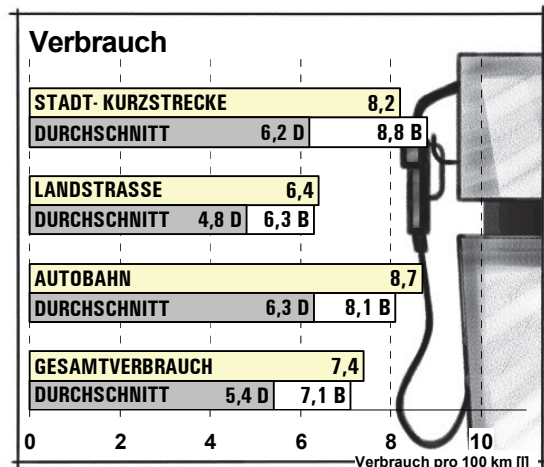
Fußgängerschutz

Beim Fußgängerschutz schneidet der Opel Astra GTC zufriedenstellend ab. Beim ADAC Crashtest erhält er 50 Prozent der möglichen Punkte (Test 10/2011). Der komplette Stoßfänger und die mittleren Bereiche der Motorhaube zeigen sich entschärft. Allerdings sind sowohl die Vorderkante als auch die seitlichen und hinteren Bereiche der Motorhaube noch zu aggressiv gestaltet.

3,2 UMWELT/ECOTEST

4,5 Verbrauch/CO₂*

– In diesem Kapitel des ADAC EcoTest kann der Astra GTC 1.6 SIDI Turbo ecoFlex Start&Stop kein gutes Ergebnis vorweisen. Mit einer ermittelten CO₂-Bilanz von 202 g/km erhält er hier nur 15 Punkte. Aus der Messung resultiert ein Durchschnittsverbrauch von 7,4 Liter Super Plus auf 100 Kilometer. Im Innerortsteil genehmigt sich der Opel hohe 8,2 l/100 km und im Außerortsteil 6,4 l/100 km. Auf der Autobahn verbraucht der Astra 8,7 l/100 km.



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

1,8 Schadstoffe

Zusammen mit den CO₂-Punkten bringt es der Astra GTC auf zufriedenstellende 57 Punkte im ADAC EcoTest, das entspricht drei von fünf Sternen.

+ Keine der Schadstoffgruppen zeigt im EcoTest besondere Auffälligkeiten, wenn auch der CO-Ausstoß im anspruchsvollen Autobahnzyklus ansteigt. In diesem Kapitel erhält der Opel 42 von 50 möglichen Punkten.

5,2 AUTOKOSTEN

5,5 Betriebskosten*

– Die Betriebskosten ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der Astra GTC nicht gerade sparsam mit dem Kraftstoff umgeht und zudem noch das teure Super-Plus-Benzin benötigt, liegen die Betriebskosten sehr hoch.

5,5 Werkstatt- / Reifenkosten*

Für eine Beurteilung liegen uns noch keine Daten des Herstellers vor - die Berechnung der Werkstattkosten beruht deshalb auf Erfahrungswerten.

+ Opel spendiert dem Astra eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.

– Erhöhte Kosten für den Reifenersatz verhindern eine bessere Benotung.

4,5 Wertstabilität*

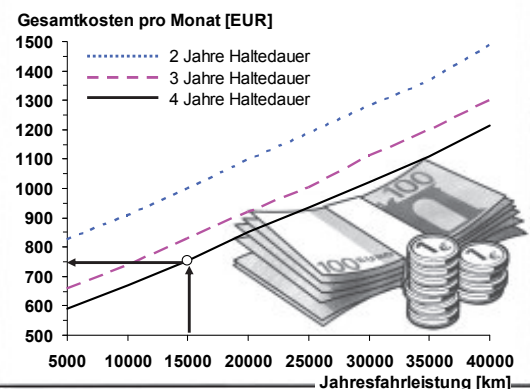
Dem Astra GTC wird für den vierjährigen Berechnungszeitraum kein guter Restwertverlauf prognostiziert. Der Dreitürer ist im Vergleich zu seinen Modellvarianten nicht so stark gefragt und es kann zudem mit einem Modellwechsel während des Kalkulationszeitraums gerechnet werden.

4,4

Kosten für Anschaffung*

Der Opel Astra GTC 1.6 SIDI Turbo ecoFlex Start&Stop erweist sich als teuer. Für die getestete Variante müssen mindestens 25.650 Euro aufgewendet werden. Die Serienausstattung zeigt sich u. a. mit einer Klimaanlage, einer Geschwindigkeitsregelanlage und elektrischen Fensterhebern vorn zufriedenstellend. Allerdings fehlt im Fond ab Werk die mittlere Kopfstütze, diese sollte gegen Aufpreis geordert werden. Unbedingt empfehlenswerte Extras, wie das sehr gute adaptive Xenonlicht und die Frontkamera (Kollisionswarner, Spurverlassenswarner) kosten allerdings Aufpreis.

Gesamtkosten



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 752 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

4,2

Fixkosten*

Die Fixkosten sind hoch. Allein die KFZ-Steuer beträgt 150 Euro pro Jahr. Die Versicherungskosten sind insgesamt teuer (KH: 18; TK: 22; VK: 21).

5,5

Monatliche Gesamtkosten*

Da der Astra GTC 1.6 SIDI Turbo ecoFlex Start&Stop in keinem Kostenkapitel ein gutes Ergebnis vorweisen kann, liegen auch die monatlichen Gesamtkosten hoch.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.4 Turbo	1.4 Turbo	1.6 SIDI Turbo ecoFlex Start&Stop	1.6 SIDI Turbo ecoFlex Start&Stop	1.6 CDTI ecoFlex Start&Stop	2.0 CDTI ecoFlex Start&Stop	2.0 BiTurbo CDTI ecoFlex Start&Stop
Aufbau/Türen	SR/3	SR/3	SR/3	SR/3	SR/3	SR/3	SR/3
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1364	4/1364	4/1598	4/1598	4/1598	4/1956	4/1956
Leistung [kW (PS)]	88 (120)	103 (140)	125 (170)	147 (200)	100 (136)	121 (165)	143 (195)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	200/1850	200/1850	260/1650	280/1650	320/2000	350/1750	400/1750
0-100 km/h[s]	10,8	9,7	8,6	7,9	10,2	8,9	8,3
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	192	201	219	230	198	210	225
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller [l]	6,2 S	6,2 S	6,1 SP	6,6 SP	4,1 D	4,8 D	4,9 D
CO2 [g/km]	146	146	143	154	109	127	129
Versicherungsklassen KH/VK/TK	18/21/18	18/21/18	18/21/22	18/21/22	20/21/18	18/22/20	17/23/23
Steuer pro Jahr [Euro]	130	130	128	150	190	254	258
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	fehlt	fehlt	fehlt	fehlt	fehlt	fehlt	fehlt
Preis [Euro]	20.900	22.150	23.900	25.650	24.390	25.590	29.990

Aufbau

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

KT = Kleintransporter
TR = Transporter
GR = Großraumlimousine
BU = Bus
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 Euro5
Hubraum	1598 ccm
Leistung	147 kW (200 PS)
bei	5500 U/min
Maximales Drehmoment	280 Nm
bei	1650 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	235/50R18
Reifengröße (Testwagen)	235/50R18V
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	12,3/12,35 m
Höchstgeschwindigkeit	230 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	7,9 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2. + 3. Gang)	4,4 s
Bremsweg aus 100 km/h	36,2 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	6,6 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (SuperPlus)	7,4 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	8,2/6,4/8,7 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe	154 g/km
CO ₂ -Ausstoß Test(*WTW)	202 g/km
Innengeräusch 130km/h	67,0 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4466/1840/1482 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	2020 mm
Leergewicht/Zuladung	1515 kg/475 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	335 l/730 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	730 kg/1500 kg
Dachlast	100 kg
Tankinhalt	56 l
Reichweite	755 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre
ADAC-Testwerte fett	

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	156 Euro
Monatliche Werkstattkosten	91 Euro
Monatliche Fixkosten	114 Euro
Monatlicher Wertverlust	391 Euro
Monatliche Gesamtkosten	752 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18/21/22
Grundpreis	25.650 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 über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC-Autotest ist nach dem neuen, aktualisierten ADAC-Autotest-Verfahren 2013 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Umwelt und Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.03.2013 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.05.2012 gültigen Steuergesetzgebung.

*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.

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

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbiegeliht (Adaptives Fahrlicht)	1.250 Euro°
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
elektronische Dämpferkontrolle (FlexRide Sportfahrwe)	980 Euro°
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent (Sicht-Paket)	200 Euro°
Kollisionswarnung (Frontkamera)	700 Euro°
Kurvenlicht (Adaptives Fahrlicht)	1.250 Euro°
Regen- und Lichtsensor (Sicht-Paket)	200 Euro°
Reifendruckkontrolle	Serie
Rückfahrkamera	nicht erhältlich
Spurassistent (Frontkamera)	700 Euro°
Tempomat	Serie
Totwinkelassistent (Assistenz-Paket)	850 Euro°
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie°
Xenonlicht (Adaptives Fahrlicht)	1.250 Euro°

INNEN

Airbag, Seite vorne	Serie
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Audioanlage	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend (Sicht-Paket)	200 Euro°
Klimaanlage /-automatik	Serie/350 Euro°
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem (Navi 650)	870 Euro°
Rücksitzlehne, umklappbar	Serie

AUSSEN

Außenspiegel, elektrisch einstellbar	Serie
Lackierung Metallic	530 Euro°
Nebelscheinwerfer	185 Euro

° im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

2,5

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

¹ ohne Wirtschaftlichkeit * Werte klassenbezogen