

Opel Astra GTC 1.9 CDTI DPF Cosmo

Dreitürige Schräghecklimousine der unteren Mittelklasse mit 110 kW Leistung

ADAC Testergebnis

Note 2,1

Der Astra GTC hat ein ausdrucksvolles, dynamisches Design und verfügt über modernste Technik. Der 1,9 l-Dieselmotor ist stark, läuft kultiviert und verbraucht dabei wenig. Es gibt ihn mit Ruß-Partikelfilter, der aber extra kostet. Ausgestattet mit technisch interessantem Zubehör zählt er zu den innovativsten Angeboten seiner Klasse (23.925 €). Zweitürige Konkurrenten: Audi A3, Fiat Stilo, Ford Focus, Peugeot 307, Renault Mégane, VW Golf.

- + **vorn viel Platz**
- + **straffe, doch komfortable Federung**
- + **körpergerechte Sportsitze**
- + **sichere Straßenlage (ESPplus)**
- + **kräftige Bremsen**
- + **starker, sparsamer Motor**
- + **Partikelfilter erhältlich**
- **kein Schiebedach erhältlich**
- **unübersichtliche Schalter**
- **hinten schlechte Sicht**
- **teure Anschaffung**



Karosserie/Kofferraum

Note 3,3

Verarbeitung/Handhabung

Note: 2,5

- + Die Karosserie ist überwiegend gut verarbeitet. Auch das Interieur wirkt insgesamt solide, dafür sorgen die sauber genähten Sitzpolster und die hochwertigen Kunststoffe, die sich angenehm anfühlen. Armaturenbrett und Türverkleidungen sind optisch durch Dekorblenden aufgelockert. Ein vollwertiges Reserverad gibt es gegen Aufpreis.
- Die Nebelscheinwerfer sind bruchgefährdet im Stoßfänger untergebracht. Es ist kein Schiebedach erhältlich.

Übersichtlichkeit

Note: 3,9

- Die Sicht nach vorn ist gut, die Frontpartie vom Fahrer aber kaum zu sehen, was beim Einparken stören kann.
- + Die recht großen Außenspiegel sind beheizt. Gegen Aufpreis gibt es Xenonscheinwerfer inklusive mitlenkender AFL-Scheinwerfer.
- Die Sicht nach schräg hinten ist wegen der breiten Dachsäule und der daneben befindlichen Kopfstütze sehr schlecht. Auch im Rückspiegel sieht man nur wenig. Das hohe Heck erschwert rückwärts Einparken. Somit ist die optional erhältliche akustische Einparkhilfe fast schon ein Muss.

Ein-/Ausstieg

Note: 3,6

- Vorn ist der Zustieg passabel, das setzt aber voraus, dass sich die Türen genügend weit öffnen lassen und genug Abstand zum Nachbarauto besteht.
- + Ent- und verriegelt werden die Türen mit einer Fernbedienung, die beiden Tasten verwechselt man aber leicht. Nach dem Aussteigen bleiben die Scheinwerfer noch kurze Zeit eingeschaltet und beleuchten den Weg.
- Durch die Zweitürigkeit ist der Zustieg nach hinten beengt. Aussteigen ist noch schwieriger, weil man sich nicht an den Vordersitzen vorziehen kann, da diese sonst ungebremst nach hinten rutschen. Steht das Auto an einer Steigung bleiben die Türen nicht alleine offen und müssen von Hand aufgehalten werden.

Kofferraum-Volumen*

Note: 3,1

Für die Fahrzeugklasse ist der Kofferraum mit 330 l durchschnittlich groß.

Kofferraum-Zugänglichkeit

Note: 2,2

- + Die Heckklappe lässt sich leicht öffnen und schließen. Das Format des Kofferraums ist zweckmäßig.
- Das Gepäck muss zum Einladen über eine hohe Bordwand gehoben werden. Die Beleuchtung ist schwach.

Kofferraum-Variabilität

Note: 2,6

- + Die Rücksitzlehne lässt sich leicht klappen, sie ist im Verhältnis 60:40 geteilt. Gegen Aufpreis auch im Verhältnis 40:20:40, dann lassen sich bei vorgeklapptem Mittelteil gut lange Gegenstände unterbringen.
- Serienmäßig gibt es keine Ablagen, Gepäcknetze kosten Aufpreis. Wenn die Rücksitzlehne vorgeklappt ist, steigt der Boden nach vorne hin stark an.

Innenraum

Note 2,7

Bedienung

Note: 2,4

- + Der Astra lässt sich leicht bedienen, man muss sich aber an die Lenksäulenhebel gewöhnen, die keine Rastungen haben. Aber praktischer Nebeneffekt dieses ungewohnten Systems: Der eingeschaltete Wischer bewegt sich beim Abstellen des Motors automatisch in Ruheposition und schaltet dann aus. Das Lenkrad kann in Höhe und Reichweite eingestellt werden, sollte aber insgesamt steiler stehen. Außenlicht und Wischer aktivieren sich automatisch und der Innenspiegel blendet bei störendem Scheinwerferlicht ab. Die großen Rundinstrumente sind klar gezeichnet und sehr gut abzulesen. Vorn und hinten befinden sich Leseleuchten und genügend Ablagen. Ein Batterie-Tief-Entladeschutz ist serienmäßig.
- In der Mittelkonsole sind die meisten Schalter unübersichtlich: sie sitzen weit unten und haben winzige Symbole. Besonders störend ist dies bei so wichtigen Schaltern wie für Heizung, beheizbare Heckscheibe und Umluft; auch verwechselt man ständig die vielen Drehräder. Fahrer und Beifahrer müssen sich zum Erreichen der Gurte verrenken und zum Schließen voll geöffneter Türen weit aus dem Auto lehnen, weil die Griffe dann zu weit weg sind. Die Fenster funktionieren nur mit Zündung. Halter für große Wasserflaschen fehlen.



Das Innenraumdesign macht einen wesentlich moderneren und hochwertigeren Eindruck als noch beim Vorgänger.

Raumangebot vorne*

Note: 2,3

- + Der Fahrersitz lässt sich für Personen bis ca. 1,90 m Größe zurückschieben. Die Kopffreiheit ist auch für noch größere Insassen groß genug.
- Der Innenspiegel befindet sich sehr nah am Kopf, was etwas stört.

Raumangebot hinten*

Note: 3,5

Die Rückbank ist für zwei Personen ausgeformt. Die Kniefreiheit reicht für Mitfahrer bis fast 1,85 m Größe (Vordersitze für 1,85 m große Personen eingestellt). Auch Kopffreiheit ist genügend vorhanden.

Komfort

Note 2,3

Federungskomfort

Note: 2,3

- + Testwagen mit IDSPPlus-Fahrwerk (elektronische Dämpferregelung). Federung und Dämpfung sind sehr ausgewogen abgestimmt, tendieren in Richtung straff - trotzdem kommt der Komfort nicht zu kurz. Die Straßenebenenheiten werden meist gut geschluckt und der Wagen liegt angenehm ruhig auf der Straße, selbst wenn das Tempo sehr hoch ist. Bei kurzen Bodenwellen neigt die Vorderachse allerdings zum Trampeln.

Sitzkomfort

Note: 2,1

- + Die Sportsitze sind straff gepolstert und bieten sehr gute Körperunterstützung; der Fahrer verfügt zudem über eine einstellbare Lordosenstütze. Die ausgeprägten Sitzwangen sorgen für festen Halt in Kurven. Der Fahrersitz ist höhen einstellbar (sehr große Fahrer würden sich ihn allerdings gern noch tiefer stellen). Gegen Aufpreis hat auch der Beifahrersitz diese Einstellmöglichkeiten. Hinten sitzt man auf den beiden ausgeformten Plätzen ebenfalls bequem und mit ordentlicher Körperunterstützung.
- Die Fahrersitzfläche ist nicht neigungseinstellbar. Einstellen mit dem kleinen Einsteller der Lordosenstütze braucht Kraft.

Innengeräusch

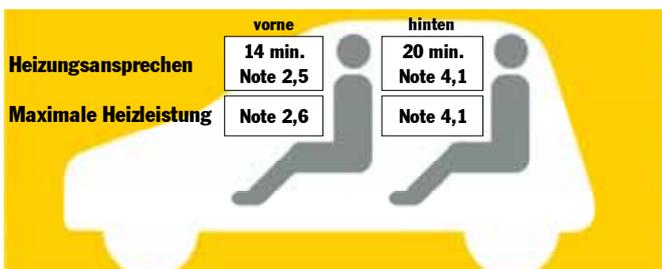
Note: 2,2

- + Nur nach dem Kaltstart ist das Nageln des Motors deutlich zu hören, mit Erwärmen und zunehmendem Tempo läuft er immer ruhiger. Bei sehr hohem Tempo dominieren die Windgeräusche.

Klimatisierung

Note: 2,8

(Heizungstest bei -10 °C in der ADAC-Klimakammer)



Heizung - Aufwärmzeit von -10°C auf +22°C.

- + Im vorderen Bereich ist die Heizung kräftig genug und sorgt bereits nach kurzer Fahrzeit für angenehme Temperaturen. Die Klimaanlage und der Pollenfilter sind serienmäßig.
- Fahrer und Beifahrer sind durch das nahe Sitzen an der schrägen Frontscheibe starker Sonnenbestrahlung ausgesetzt. Hinten ist die Heizung schwach, gegen Aufpreis ist aber die Zusatzheizung "Quickheat" erhältlich, die für angenehme Temperaturen sorgt.

Motor/Antrieb

Note 1,3

Fahrleistungen*

Note: 1,0

- + Der kräftige 1,9 l-Dieselmotor ist sehr durchzugsstark. Bereits bei relativ niedrigen Drehzahlen ist er in der Lage, für erstaunlich gute Beschleunigungswerte zu sorgen.

Laufruhe

Note: 2,0

- + Der Motor läuft bei jeder Drehzahl vibrationsarm und kultiviert.

Schaltung

Note: 1,3

- + Die präzise geführten Vorwärtsgänge lassen sich leicht schalten.

Getriebeabstufung

Note: 1,0

- + Die Abstufungen des Sechsgang-Getriebes passen sehr gut zur Leistungscharakteristik des Motors. Bei jedem Tempo und in jeder Fahrsituation steht eine günstige Übersetzung zur Verfügung und selbst bei hohem Tempo ist das Drehzahlniveau nicht hoch.

Fahreigenschaften

Note 1,7

Fahrstabilität

Note: 1,3

- + Die Richtungsstabilität ist gut, der Fahrer hat ein sicheres Gefühl. In Grenzsituationen, z. B. wenn man bei hohem Autobahntempo plötzlich ausweichen muss, greift das ESPplus korrigierend ein und hilft die Spur zu halten. Bei weniger griffigem Untergrund greift schnell und zuverlässig die elektronisch gesteuerte Traktionskontrolle ein. Eine Reifendruckkontrolle ist gegen Aufpreis zu haben.

Kurvenverhalten

Note: 1,4

- + In Kurven untersteuert der Wagen leicht - ein Verhalten, das auch weniger geübten Fahrern entgegen kommt. Das ESPplus wirkt Schleuderbewegungen bereits im Ansatz entgegen, wenn das Tempo zu hoch ist.

Handlichkeit

Note: 2,3

- + Der Astra fährt sich mit seiner leichtgängigen, eher direkten Lenkung handlich.
- Der etwas große Wendekreis stört beim Rangieren auf engem Raum.

Lenkung

Note: 2,2

- + Die präzise Lenkung spricht selbst bei hohem Tempo schnell genug an und ist weitgehend zielgenau. Sie vermittelt dem Fahrer ausreichenden Kontakt zur Fahrbahn.

Sicherheit

Note 1,7

Bremsen

Note: 1,5

- + Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h steht der Wagen bereits nach 37,5 m (Mittel aus 10 Messungen, halbe Zuladung, Reifen: 225/45-17). Die Bremse spricht spontan an und lässt sich fein dosieren. Der Bremsassistent hilft dem Fahrer bei einer Notbremsung schnell hohe Bremskraft aufzubauen.

Gestaltung

Note: 2,5

- + An den sehr stabilen, griffgerechten Türgriffen lässt sich sehr hohe Zugkraft aufbringen. So kann man nach einem Unfall verklemmte Türen öffnen. Die Konturen im Innenraum sind überwiegend glattflächig.
- Beim simulierten Fußgängerunfall (EuroNCAP) schneidet der Astra schlecht ab, erhält gerade einen von vier möglichen Sternen. (Crashtest der im vorderen Bereich identischen Limousine). Es sind weder Rückstrahler noch Rückleuchten vorhanden, die in geöffneten Türen warnen.

Rückhaltesysteme

Note: 1,3

- + Beim EuroNCAP-Front- und Seitencrashtest erreicht der Wagen

die höchsten Punktzahlen und somit alle fünf möglichen Sterne. (Crashstest der im vorderen Bereich identischen Limousine). Außer Front- sind vorn Seiten-Airbags und ein nach hinten durchgehendes Kopf-Airbagsystem Serie. Die Kopfstützen sind breit und haben optimal geringe Abstände zum Kopf. Vorn wirken sie "aktiv" und sind für Personen bis ca. 1,90 m Größe ausreichend hoch. Auch hinten sind sie sehr hoch.

- Der Austrittsbereich des rechten Front-Airbags liegt dort, wo sich der Beifahrer bei Gefahr abstützen würde.

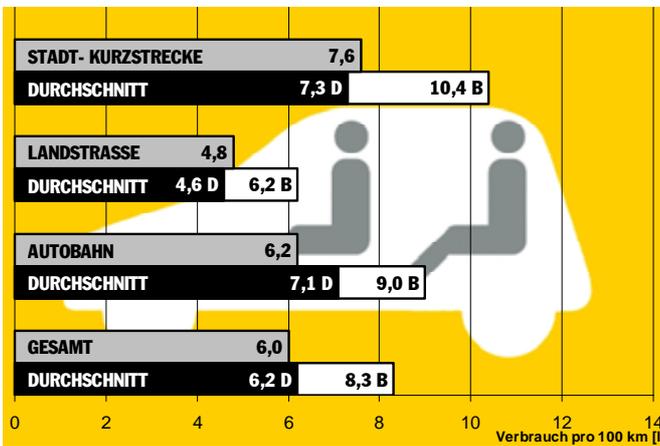
Kinder **Note: 2,4**

- + Die Rückbank ist zur Befestigung mit den vorhandenen Gurten gut geeignet. Auf den Außenplätzen können auch Isofix-Sitze befestigt werden.
- Handelsübliche Kindersitze sind auf dem Beifahrersitz nicht erlaubt, weil sich der Frontairbag nicht abschalten lässt. Es können auf dem Beifahrersitz Opel-Kindersitze mit Transponder verwendet werden. Wegen der Zweitürigkeit ist das Befestigen der Kindersitze hinten recht umständlich.

Verbrauch/Umwelt **Note 1,8**

Verbrauch* **Note: 2,0**

- + Der Verbrauch ist niedrig: Innerorts 7,6 l, außerorts 4,8 l und auf der Autobahn 6,2 l Diesel auf 100 km. Daraus errechnen sich im Durchschnitt 6,0 Liter.



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

Abgas **Note: 1,6**

- + Die Schadstoffanteile im Abgas sind gering. Gegen Aufpreis gibt es einen Spezialfilter der verhindert, dass gesundheitsgefährdende Rußpartikel in die Umwelt gelangen.

Wirtschaftlichkeit* **Note 4,2**

Betriebskosten* **Note: 1,9**

- + Die Betriebskosten (hauptsächlich aus dem Verbrauch) sind niedrig.

Werkstatt und Reifenkosten* **Note: 5,2**

- + Der Zahnriemen muss spätestens nach 120.000 km oder nach 10 Jahren ersetzt werden.
- + Der Astra besitzt eine fahrabhangige Serviceanzeige; nach spätestens 50.000 Kilometer oder nach zwei Jahren ist ein Service fällig. Opel spendiert dem Astra einen wartungsfreien Diesel-Partikelfilter, der nicht ausgetauscht werden muß. Zudem gibt es eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.
- Erhöhte Kosten für Verschleireparaturen sowie Reifenersatz.

Wertstabilität* **Note: 2,2**

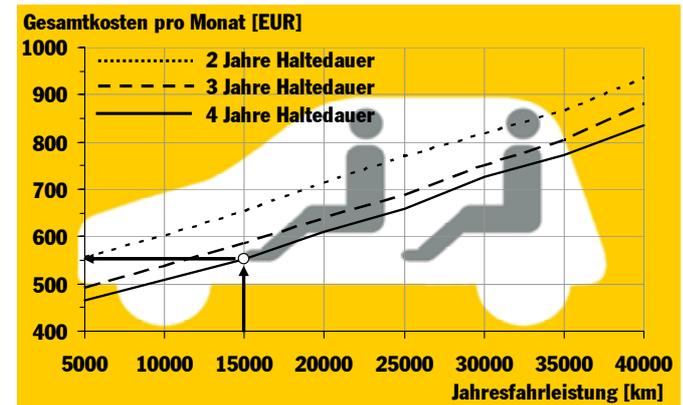
- + Der Astra GTC ist wertstabil und lässt sich auch nach Jahren gut wieder verkaufen, nicht zuletzt wegen des Ruß-Partikelfilters.

Kosten für Neuanschaffung* **Note: 4,7**

- Die Anschaffungskosten beim Neukauf sind hoch.

Fixkosten* **Note: 5,5**

- Die Versicherungen sind sehr teuer.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Autokosten (Beispiel: 552 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

Weitere Motorvarianten **in der preisgünstigsten Modellversion**

Typ	1.4 Twinp.	1.6 Twinp.	1.8	2.0 Turbo	2.0 Turbo	1.3 CDTI	1.7 CDTI	1.9 CDTI DPF
Aufbau/Türen	SR/3	SR/3	SR/3	SR/3	SR/3	SR/3	SR/3	SR/3
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1364	4/1598	4/1796	4/1998	4/1998	4/1248	4/1686	4/1910
Leistung [kW(PS)]	66(90)	77(105)	92(125)	125(170)	147(200)	66(90)	74(100)	88(120)
Max.Drehmoment [Nm]bei U/min	125/4000	150/3900	170/3800	250/1950	262/4200	200/1750	240/2300	280/2000
0-100 km/h[s]	13,6	12,2	10,7	7,9	7,8	13,6	12,2	10,5
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	180	187	200	220	234	170	182	193
Verbrauch pro 100 km [l]	6,9S	6,9S	8,3S	9,7S	10,0S	5,2D	5,4D	6,0D
Versicherungsklassen KH/VK/TK	14/13/15	14/13/15	15/15/19	15/20/23	18/25/23	17/17/20	17/18/20	17/18/20
Steuerbefreiung [Euro](Monate)	-	-	-	-	-	-	-	-
Monatliche Gesamt-Kosten[Euro]	438	453	494	590	651	442	457	502
Grundpreis[Euro]	15300	16560	17110	21340	23605	17395	17795	21575

- | | | | | |
|------------------|------------------------|-----------------------------|-------------------|------------------|
| Aufbau: | | | Versicherung: | Kraftstoff: |
| ST = Stufenheck | KB = Kombi | GO = Geländewagen offen | KH = KFZ-Haftpfl. | N = Normalbenzin |
| SR = Schrägheck | KT = Kleintransporter | GS = Gelandew. geschlossen | VK = Vollkasko | S = Superbenzin |
| CP = Coupe | TR = Transporter | PK = Pick-Up | TK = Teilkasko | SP = SuperPlus |
| CA = Cabriolet | GR = Groraumlimousine | | | D = Diesel |
| RO = Roadster | BU = Bus | | | |

Daten und Messwerte

4-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro4
Hubraum	1910 ccm
Leistung	110 kW (150 PS)
bei	4000 U/min
Maximales Drehmoment	320 Nm
bei	2000 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	205/55R16
Reifengröße (Testwagen)	225/45R17W
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,35 m/11,45 m
Höchstgeschwindigkeit	210 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	8,9 s
Elastizität 60-100 km/h (4.Gang)	6,6 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2.+3. Gang)	5,2 s
Bremsweg aus 100 km/h	37,5 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	6,0 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	7,6/4,8/6,2 l
CO ₂ -Ausstoß	157 g/km
Innengeräusch 50/100/130 km/h	57/65/69 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4290 mm/1753 mm/1435 mm
Leergewicht/Zuladung	1400 kg/480 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	335 l/620 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	690 kg/1500 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	52 l
Reichweite	865 km
Allgemeine Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre
ADAC-Testwerte	<i>kursiv</i>

Kosten

Monatliche Betriebskosten	99 Euro
Monatliche Werkstattkosten	60 Euro
Monatliche Fixkosten	142 Euro
Monatlicher Wertverlust	251 Euro
Monatliche Gesamtkosten	552 Euro
(vierjährige Haltung, 15000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18/23/21
Grundpreis	23925 Euro

Ausstattung

Technik

Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Bremsassistent	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht (mit Xenon)	1150 Euro°
Parkhilfe, elektronisch	nicht erhältlich
Reifendruckkontrolle	200 Euro
Reserverad, vollwertig (205/55-16)	50 Euro°
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	265 Euro°
Xenonlicht	760 Euro°

Innen

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Audioanlage	Serie
Dreipunktgurt hinten, mitte	Serie
Fahrsitz, höhen-/neigungseinstellbar	Serie/nicht erhältlich
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Isofix-Kindersicherungssystem	Serie
Klimaanlage/-automatik	Serie/395 Euro°
Kopfstützen hinten	Serie
Lenkrad, höhen-/längseinstellbar	Serie
Navigationssystem	960 Euro°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie
Skisack/Durchladeluke	180 Euro°

Außen

Außenspiegel, elektrisch einstell-/beheizbar	Serie
Lackierung Metallic	425 Euro°
Schiebe-Hubdach	nicht erhältlich
°im Testwagen vorhanden	

Testzeugnis

Technik/Umwelt(Testergebnis)2,1

Karosserie/Kofferraum	3,3
Verarbeitung/Handhabung	2,5
Übersichtlichkeit	3,9
Ein-/Ausstieg	3,6
Kofferraum-Volumen*	3,1
Kofferraum-Zugänglichkeit	2,2
Kofferraum-Variabilität	2,6
Innenraum	2,7
Bedienung	2,4
Raumangebot-vorn*	2,3
Raumangebot-hinten*	3,5
Innenraum-Variabilität	4,0
Komfort	2,3
Federung	2,3
Sitze	2,1
Innengeräusch	2,2
Klimatisierung	2,8
Motor/Antrieb	1,3
Fahrleistungen*	1,0
Laufruhe	2,0
Schaltung	1,3
Getriebeabstufung	1,0
Fahreigenschaften	1,7
Fahrstabilität	1,3
Kurvenverhalten	1,4
Handlichkeit	2,3
Lenkung	2,2
Sicherheit	1,7
Bremsen	1,5
Gestaltung	2,5
Rückhaltesysteme	1,3
Kinder	2,4
Umwelt	1,8
Verbrauch*	2,0
Schadstoffe	1,6
Wirtschaftlichkeit*	4,2
Betriebskosten*	1,9
Werkstatt-/Reifenkosten*	5,2
Wertstabilität*	2,2
Kosten für Neuanschaffung*	4,7
Fixkosten*	5,5

Der ADAC-Autotest beinhaltet über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt. Die Einzelbewertungen gehen mit unterschiedlicher Wichtung in die Gesamtnote ein, mit * gekennzeichnete Kriterien und Noten beziehen sich auf die Fahrzeugklasse.

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