



Opel Astra GTC 2.0 CDTI ecoFlex Start&Stop Innovation (DPF)

Dreitüriges Schrägheckmodell der unteren Mittelklasse (121 kW / 165 PS)

Das dynamische Design mit schmaler Fensterlinie und wuchtigem Heck lässt den Astra GTC äußerst sportlich wirken. Der eigentlich recht große Kofferraum ist aufgrund der hohen Ladekante schlecht zu beladen. Anders sieht es mit den großzügigen Platzverhältnissen vorne aus. Auf den bequemen optionalen AGR-Komfortsitzen finden selbst große Personen angenehm Platz. Der kräftige 2,0 CDTI lässt den Opel mit seinen 165 PS flott unterwegs sein, hält sich aber dennoch beim Verbrauch zurück. Das sichere Fahrwerk bietet mit seinen optionalen adaptiven Dämpfern auch auf langen Strecken guten Komfort. Einen großen Patzer leistet sich Opel bei der Sicherheit: Der hintere Mittelsitz besitzt keine Kopfstütze, was bei einem Unfall schwere Verletzungen nach sich ziehen kann. Hier muss Opel dringend nachbessern. Bis auf diesen Patzer ist der Astra GTC ein solides und sportliches Fahrzeug, welches in der getesteten Variante ab 27.855 Euro zu haben ist. **Karosserievarianten:** Fünftürer, Kombi. **Konkurrenten:** u.a. Alfa Giulietta, Audi A3, BMW 1er, Renault Megane, VW Golf.

+ gutes Platzangebot vorne, komfortables Fahrwerk (FlexRide), bequeme Sitze, kräftige Fahrleistungen, sichere Fahreigenschaften

- unübersichtliches Heck, hohe Kofferraumladekante, schlechter Ein- und Ausstieg in engen Parklücken, sehr großer Wendekreis, keine Kopfstütze für den hinteren Mittelsitz



ADAC-URTEIL



3,0

KAROSSERIE/KOFFERRAUM

2,5

Verarbeitung

⊕ Der Astra GTC hinterlässt bei der Verarbeitung und dem Karosseriefinish einen guten Eindruck. Die Karosserieteile sind passgenau verbaut und die Spaltmaße gering, auch die Lackierung gibt keinen Anlass zur Kritik. Im Innenraum geht es modern zu, Softlack und alufarbene Applikationen vermitteln einen sportlich-luxuriösen Touch. Verarbeitung und Materialqualität sind gut, das Design ist modern, macht aber gleichmäßige Spaltmaße nicht immer leicht. Zudem wirken nicht alle verwendeten Materialien besonders hochwertig. Die Tankklappe ist in die Zentralverriegelung einbezogen. Die Türausschnitte sind gut abgedichtet und verschmutzen dadurch wenig; die Schweller werden durch Alu-Auflagen gegen Kratzer geschützt. Als maximale Zuladung sind 485 kg (inkl. Fahrer) erlaubt. Die Dachlast darf bis zu 100 kg betragen.

⊖ Der Fahrzeugunterboden ist nur im vorderen Bereich verkleidet, sonst nicht weiter optimiert. Bei einer Reifenpanne steht lediglich ein Reparatur-Set zur Verfügung, das reicht nur für kleine Beschädigungen. Ein Wagenheber und ein Radmutterenschlüssel fehlen ebenfalls. Ein Notrad findet sich für 60 Euro in der Aufpreisliste. Stoßleisten an den Seiten gibt es nicht, somit lassen sich Dellen durch unvorsichtig geöffnete "Nachbartüren" kaum vermeiden. Auch Front- und Heckschürze sind vollständig lackiert und sehr kratzempfindlich.

2,6

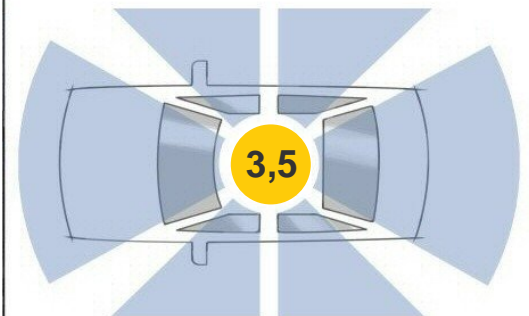
Sicht

Durch die hohe Seitenlinie und die hoch angesetzte Heckscheibe ist die Übersichtlichkeit der Karosserie besonders nach hinten sehr schlecht, der Fahrer kann das hintere Fahrzeugende kaum abschätzen. Die optionalen akustischen Parksensoren vorne und hinten sind deshalb dringend zu empfehlen. Bei der ADAC-Rundumsichtmessung schneidet der Astra GTC mäßig ab. Die vorderen A-Säulen sind nicht zu wuchtig, auch zur Seite wird die Sicht aufgrund der weit hinten angebrachten B-Säulen wenig eingeschränkt. Sehr schlecht fällt die Sicht aber nach hinten aus, das die sehr breite C-Säulen die Sicht deutlich einschränken. Immerhin können die Kopfstützen fast vollständig versenkt werden und schränken damit die Sicht nach hinten kaum ein. Die Außenspiegel verfügen über eine vernünftige Größe und bieten eine gute Sicht nach hinten; der linke Außenspiegel besitzt einen asphärischen Bereich, um den toten Winkel besser einsehen zu können.

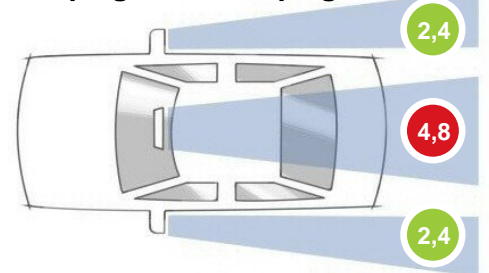


Die besonders breiten Dachsäulen und hohen Fensterlinien schränken die Sicht nach schräg hinten erheblich ein.

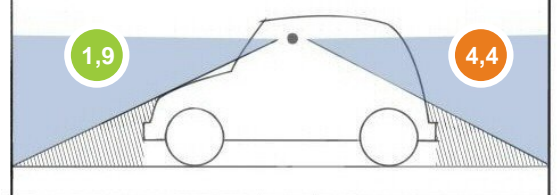
Rundumsicht



Innenspiegel, Außenspiegel



Vorderes und hinteres Nahfeld



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen. Bei den Innen- und Außenspiegeln werden deren Sichtfelder aus dem Blickwinkel des Fahrers bewertet. Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor bzw. hinter dem Fahrzeug erkennt.

⊕ Die Scheibenwischer vorne wischen von unten zu den A-Säulen, typisch bei Vans - damit kann der GTC einen sehr großen Bereich seiner Scheibe trocken wischen. Serienmäßig in dieser Ausstattungsvariante sind die hellen Bi-Xenonscheinwerfer (AFL+), das neben Kurvenlicht und einem separaten Abbiegelicht auch über eine adaptive Lichtverteilung je nach Fahrsituation verfügt - eine sehr gute Lösung. Tagfahrlicht in LED-Ausführung sind ebenfalls Serie. Das AFL+ Paket enthält auch einen Fernlichtassistenten. Bei störendem Scheinwerferlicht von hinten blendet der Innenspiegel automatisch ab.

⊖ Das Sichtfeld im Innenspiegel ist stark eingeschränkt.

3,7

Ein-/Ausstieg

Die Schweller sind zwar nicht zu hoch, aber der große Abstand zwischen Schwelleraußenkante und Sitzaußenkante und die geringe Höhe zwischen Sitz und Dachkante erschweren das Einsteigen. Insgesamt fällt das Ein- und Aussteigen vorne zufriedenstellend aus. Zumindest solange man die riesigen Türen weit genug öffnen kann. In engen Parklücken kann man die extrem langen Türen kaum weit genug öffnen um aussteigen zu können. Zudem störend sind die zu schwachen Türaufhalter, welche die Türen an Steigungen nicht offen halten können. Trotz der fehlenden hinteren Türen steigt man dank verschiebbaren Vordersitzen einigermaßen akzeptabel ein und aus - natürlich auch wieder nur solange man genügend Platz hat die Türen weit genug zu öffnen. Lediglich für den Beifahrer gibt es einen Haltegriff am Dachhimmel.

⊕ Mit der serienmäßigen Fernbedienung können die Zentralverriegelung gesteuert und die Fenster geöffnet und geschlossen werden. Leider sind die Tasten eher klein und gleichförmig und die Piktogramme darauf kaum zu unterscheiden. Nach dem Aussteigen bleiben die Scheinwerfer noch für kurze Zeit eingeschaltet und beleuchten den Weg.

2,5

Kofferraum-Volumen*

Der Kofferraum fasst im Normalfall zufriedenstellende 335 l. Zusätzlich stehen etwa 10 l unter dem Kofferraumboden zur Verfügung.

⊕ Klappt man die Sitzlehnen um, erweitert sich das Gepäckvolumen auf großzügige 730 l (gemessen bis Fensterunterkante).



Mit 335 l Kofferraumvolumen bietet die GTC-Variante mehr Platz zur Verfügung als die Limousine (305 l).

3,8

Kofferraum-Zugänglichkeit

Um die Heckklappe zu öffnen muss man zumindest anfangs erstmals kräftig suchen. Denn der Entriegelungsknopf ist fein versteckt im Opel-Emblem integriert. Drückt man den unteren Teil des Emblems, wird die Heckklappe entriegelt. Sie lässt sich dann leicht anheben und schließen, dafür gibt es rechts in der Innenverkleidung praktische Griffmulden. Die Klappe öffnet für knapp 1,85 m große Personen hoch genug und gibt eine zufriedenstellend große Ladeöffnung frei. Das Gepäck muss aber über die sehr hohe Ladekante (80 cm) gehoben werden. Wirklich störend ist die hohe innere Bordwand von ca. 27 cm, über die das Gepäck beim Ausladen gewuchtet werden muss. Optional gibt's einen variablen Kofferraumboden - der ist durchaus zu empfehlen (nicht im Testwagen verbaut). Das Format des Kofferraums ist zweckmäßig, das Ladeabteil gut zugänglich.

– Bei vorgeklappten Sitzlehnen ergibt sich am Boden eine Stufe, die das einfache Vorschieben von Gepäck unterbindet. Die Kofferraumbeleuchtung ist eher schwach.

3,0 Kofferraum-Variabilität

+ Die klappbare Rücksitzlehne ist asymmetrisch geteilt. Der Klappmechanismus ist einfach zu bedienen, auch wenn die Entriegelungshebel in der Rücksitzlehne aufgrund der fehlenden hinteren Türen nicht ideal erreichbar sind. Gegen Aufpreis gibt es in der Rücksitzlehne eine Durchladeluke für lange Gegenstände (nicht im Testwagen).

– Netze oder Spannriemen für kleine Gepäckstücke gibt es nicht, man kann sie nur unter dem Gepäckraumboden unterbringen. Bei unvorsichtigem Zurückklappen der Rücksitzlehnen können die Gurtbänder eingeklemmt und beschädigt werden.

1,9 INNENRAUM

1,8 Bedienung

+ Die Bedienung des Astra GTC erfordert eine gewisse Eingewöhnung, weil die Ergonomie an vielen Stellen dem Design untergeordnet wurde. Kennt man sein Auto dann, kommt man damit gut zurecht. Das Lenkrad kann serienmäßig in Höhe und Reichweite eingestellt werden und passt somit Personen ganz unterschiedlicher Größe. Günstig liegen auch die Pedale und der Schalthebel. Die Vordersitze sind höhen- und neigungseinstellbar. Deren Einstellung klappt gut, die Lehnenfixierung wird aber über einen Hebel gelöst, so dass die Lehne bei Unachtsamkeit nach hinten wegklappen kann. Die Instrumente sind übersichtlich und weisen einen guten Kontrast auf - endlich gibt es wieder eine Kühlmitteltemperaturanzeige. Die Kontrolllampen sind umfangreich, auch aktiviertes Licht wird angezeigt (praktisch bei Fahrlichtautomatik). Der Bordcomputer zeigt neben dem Momentan- und Durchschnittsverbrauch auch die restliche Reichweite an. Die Scheibenwischer und die Scheinwerfer werden von einem Sensor gesteuert. Nebelscheinwerfer und -schlussleuchte aktiviert man durch zwei Tasten innerhalb des Drehlichtschalters - das manuelle Ein- und Ausschalten der Lichtautomatik erfolgt wie beim Insignia über den gefederten Drehring ohne Einrasten, dies ist irritierend. Die Heckscheibenheizung schaltet sich automatisch nach zehn Minuten wieder ab, um nicht unnötig Energie zu verbrauchen. Die Bedieneinheit der Klimatisierung ist recht günstig angeordnet, braucht aber eine gewisse Gewöhnung, die Drehregler für die Temperatur könnten eine festere Rasterung vertragen. Das optionale Navigationssystem lässt sich prinzipiell recht einfach bedienen und sitzt in günstiger Höhe, die angezeigten Anweisungen kann man gut ablesen. Die Fensterheber verfügen über Antippautomatik (herunter und hoch) sowie über einen zuverlässigen Einklemmschutz, die Außenspiegel kann man ebenfalls elektrisch einstellen – der Schalter für die Spiegeleinstellung ist aber nicht ideal platziert und schlecht zu erreichen. Der Blinker verfügt über eine Antipp-Funktion (1x Tippen, 3x Blinken). Ein Berganfahrassistent ist Serie. Das Angebot an Ablagen vorne und hinten ist gut. In die vorderen Türablagen passen auch 1,5-l-Flaschen. Das Handschuhfach ist zufriedenstellend groß und auch bei ausgeschalteter Zündung beleuchtet.

– Zu Beginn der aktuellen Astra-Produktion war eine automatische Umluftkontrolle bei der Klimaautomatik dabei, nach dem ersten Modelljahr hat Opel die Funktion gestrichen. Auch beim GTC fehlt diese. Der Drehgriff am Blinkerschalter für den Bordcomputer ist nicht optimal bedienbar und in seiner Funktion nicht klar verständlich.



Verarbeitung und Funktionalität geben wenig Anlass zur Kritik.

1,2 Raumangebot vorne*

⊕ Auf den Vordersitzen finden auch Personen mit über zwei Meter Größe noch gut Platz. Die Innenbreite ist für diese Klasse großzügig bemessen. Insgesamt ergibt sich ein zufriedenstellendes subjektives Raumgefühl, auch wenn durch die sehr hohe Fensterlinie und die schrägen A-Säulen ein etwas drückend wirken.

3,6 Raumangebot hinten*

Auf der Rückbank stehen zwei vollwertige Sitzplätze und ein schmaler Notsitz zur Verfügung. Sind die Vordersitze für 1,85 m große Leute eingestellt, können hinten bis zu 1,85 m große Personen noch gut sitzen. Für drei Erwachsene nebeneinander wird es aber sehr eng. Die Innenbreite fällt für diese Fahrzeugklasse nicht besonders großzügig aus, zudem wirkt der GTC hinten enger als er wirklich ist.



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

2,1 KOMFORT

1,9 Federung

Der Testwagen war mit aufpreispflichtigem FlexRide-Fahrwerk ausgestattet. Damit werden u.a. die Dämpfer elektronisch geregelt, entweder im Standard-, im Tour- (Komfort) oder im Sport-Modus.

⊕ Die Abstimmung der Federn und Dämpfer ist Opel gut gelungen. Im Standard-Modus werden die meisten Bodenwellen gut absorbiert, lange wie kurze Unebenheiten und auch Einzelhindernisse belästigen die Insassen nicht zu stark. Trotzdem bleibt der sportliche Charakter des GTC erhalten. Im Tour-Modus schwingt die Karosserie etwas mehr nach, zeigt sich ein wenig weicher im Ansprechen auf Unebenheiten. Anders der Sport-Modus, hier merkt man recht deutlich, dass es straffer zur Sache geht und der Fahrer einen direkteren Fahrbahnkontakt hat. Dann kann auch eine minimale Stuckerneigung auftreten, die der Astra in den anderen Modi nicht kennt. Insgesamt sind die Aufbaubewegungen der Karosserie auch bei forcierter Fahrweise gut gedämpft, die Seitenneigung fällt gering aus. Auch Beladen macht das Fahrwerk eine gute Figur und zeigt, dass die Opelaner bei der Abstimmung gute Arbeit geleistet haben.

1,9 Sitze

Die Rücksitze sind zufriedenstellend ausgeformt, die Lehne ist hoch und besitzt eine angenehme Neigung. Sie bieten einen ordentlichen Sitzkomfort. Die Sitzposition geht in Ordnung, Erwachsene haben aber etwas wenig Oberschenkelunterstützung.

⊕ Der Testwagen war vorne mit den optionalen Ergonomiesitzen ausgestattet. Beide Vordersitze bieten eine Höhen- und eine Neigungseinstellung. Dadurch können die Sitze insgesamt sehr gut ganz unterschiedlichen Personenstaturen angepasst werden. Die Lehnen der Sitze sind sehr gut geformt und bieten dem Rücken festen Halt; sie verfügen zusätzlich über in Höhe und Intensität justierbare Lendenwirbelstützen. Auch die Sitzflächen weisen eine gute Kontur und eine ausgewogene Polsterung auf. Damit bieten die Vordersitze einen guten bis sehr guten Seitenhalt in schnell durchfahrenen Kurven.

2,1 Innengeräusch

⊕ Der gemessene Geräuschpegel bei 130 km/h ist niedrig, der Motor hält sich im Teillastbereich angenehm zurück. Dreht man den Motor aber aus, wird er etwas dröhnig, mit weiter steigender Drehzahl erhöht sich auch die Lautstärke. Die sonstigen Fahrgeräusche liegen niedrig, auch Windgeräusche sind gut gedämpft und fallen kaum auf.

2,5 Klimatisierung

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

⊕ Die serienmäßige Zwei-Zonen-Klimaautomatik inklusive Aktivkohlefilter ermöglicht es Fahrer und Beifahrer, ihre Temperatur separat vorzuwählen. Die Luftmengenverteilung kann über Tasten für oben, mitte, unten einzeln eingestellt werden. Die Heizung spricht vorne recht gut an und zeigt eine zufriedenstellende Heizwirkung.

⊖ Ansprechen und Wirkung der Heizung sind hinten deutlich schlechter. Die Umluftschaltung erfolgt jetzt nur noch manuell, Opel hat die automatische Regelung bei der Klimaautomatik (beim Astra) still und leise gestrichen, im GTC gibt es diese erst gar nicht.

1,8 MOTOR/ANTRIEB

1,5 Fahrleistungen*

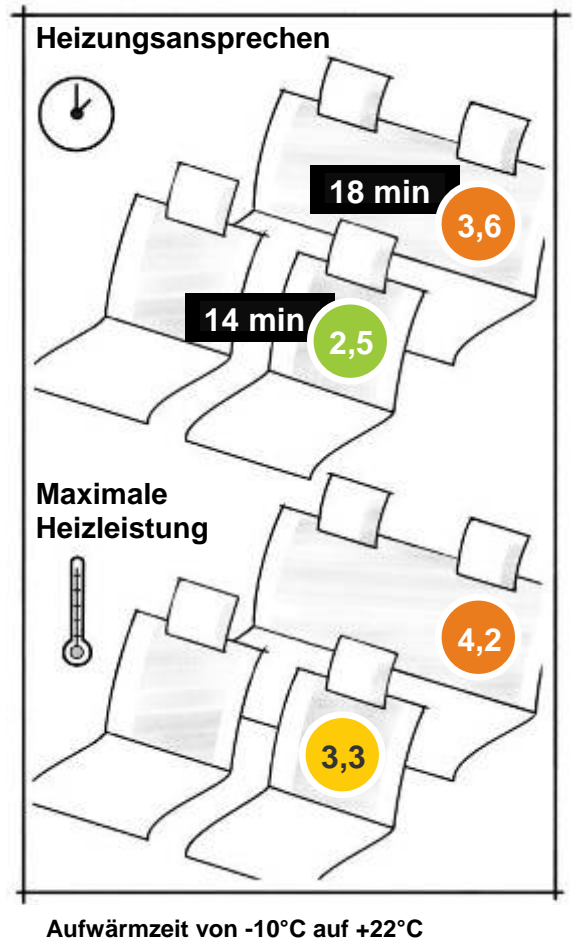
⊕ Der Astra GTC 2.0 CDTI gefällt mit seiner gleichmäßigen und nachdrücklichen Kraftentfaltung. Schaltfaules Fahren ist ohne weiteres möglich, dank üppigem Drehmoment kommt er auch mit der langen Übersetzung des Getriebes gut zurecht. Wenn man die Gänge ausdreht, sind schnelle Überholmanöver problemlos zu bewältigen.

2,3 Laufkultur

⊕ Die Vibrationen im Innenraum sind gering, jedoch nervt der Motor bisweilen mit seinem Brummen bei niedrigen Drehzahlen. Dreht man den Motor aus, neigt er etwas zum Dröhnen. Auch wenn die Laufkultur des Opel Vierzylinder-Diesel nicht schlecht ist, gibt es hier inzwischen kultiviertere vergleichbare Dieselmotoren.

2,0 Schaltung

⊕ Die sechs Gänge sind recht präzise geführt und lassen sich gut wechseln. Nur nach dem Kaltstart ist die Schaltbox etwas schwergängiger und leicht hakelig. Beim Gangwechsel will der Schalthebel vom Fahrer sauber geführt werden. Auch schnelles Schalten ist ohne weiteres möglich. Die Schaltwege sind angenehm kurz.



Das Einlegen des Rückwärtsganges klappt weitgehend problemlos und ohne Geräusche, der Gang ist klar von den Vorwärtsgängen abgesetzt und durch einen Knopf am Schaltknauf gesichert, ein versehentliches Einlegen damit weitgehend ausgeschlossen. Eine Schaltempfehlung signalisiert dem Fahrer, wann er hoch schalten sollte, um möglichst effizient unterwegs zu sein.

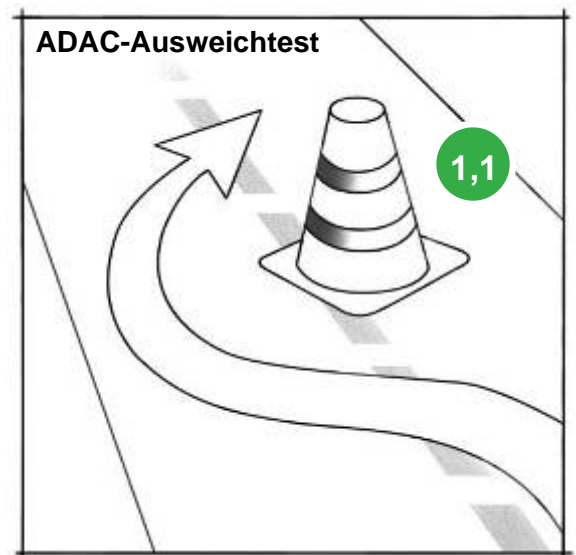
1,3 Getriebeabstufung

⊕ Die Abstufungen des Sechsgang-Getriebes passen recht gut zur Leistungscharakteristik des Motors, zwischen den Gängen entstehen keine zu großen Drehzahlsprünge. Die lange Gesamtübersetzung hilft Kraftstoff zu sparen, macht den Astra dennoch nicht müde. Allerdings drückt das niedrige Drehzahlniveau auch auf das Temperament des Motors.

1,7 FAHREIGENSCHAFTEN

1,4 Fahrstabilität

⊕ Der Astra GTC verhält sich bei jedem Tempo richtungsstabil und lässt sich leicht beherrschen. Seitenwind beeindruckt ihn wenig. Auch bei Längsrillen und Fahrbahnverwerfungen hält er gut seine Spur. Wenn die Fahrbahn weniger griffig ist, greift die elektronische Stabilitätskontrolle schnell und effektiv ein und bremst durchdrehende Räder ab. Beim ADAC-Ausweichtest zeigt sich der sportliche GTC sehr agil, er fährt weitgehend neutral durch die Gassen und neigt nur bei sehr hohen Geschwindigkeiten zu leichtem Untersteuern. Bis in hohe Geschwindigkeitsbereiche bleibt das Fahrzeug gut beherrschbar.



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.

1,4 Kurvenverhalten

⊕ In schnell durchfahrenen Kurven untersteuert der Astra leicht, ein Verhalten, das auch weniger geübte Fahrer vor keine großen Herausforderungen stellt. Nimmt man in der Kurve im Grenzbereich das Fuß vom Gas, zeigt sich eine Lastwechselreaktion, die aber unkritisch bleibt, weil das ESP effektiv eingreift. Auch beladen bleibt das Kurvenverhalten unkritisch.

2,5 Lenkung*

⊕ Selbst bei hohem Tempo reagiert der sportliche Astra sehr gut auf Kurskorrekturen am Lenkrad. Die Lenkung spricht spontan an und ist präzise, aber nicht überempfindlich. Im Tour-Modus fällt die Lenkunterstützung zu hoch aus, gerade auf der Autobahn zentriert das Lenkrad dann zu wenig und die Lenkung wirkt gefühllos. Im Standard-Modus vermittelt sie dem Fahrer einen guten Kontakt zur Fahrbahn. Ihre relativ direkte Auslegung unterstützt die Handlichkeit des Kompaktklasse-Fahrzeugs. Der Kraftaufwand beim Rangieren ist gering.

⊖ Der Wendekreis fällt mit 12,3 m für diese Fahrzeugklasse viel zu groß aus.

1,6 Bremse

⊕ Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der Astra GTC im Schnitt nur 35 m (Mittel aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Bridgestone Potenza S001 97V der Größe 235/50 R18). Dabei bleibt die Bremsanlage auch bei hoher Beanspruchung standfest. Das Ansprechverhalten der Bremse ist gut, sie lässt sich einwandfrei dosieren. Der Bremsassistent hilft auch weniger geübten Fahrern, in einer Notsituation das volle Potential der Bremsanlage zu nutzen.

2,1 SICHERHEIT

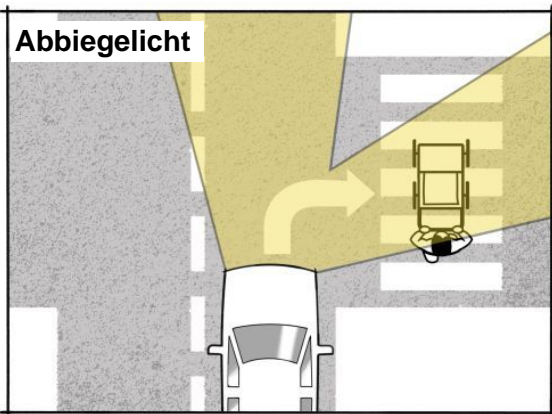
1,8 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Der Astra GTC ist serienmäßig mit ABS, dem elektronischen Stabilitätsprogramm ESP und einem Bremsassistenten ausgestattet. Notbremsungen werden dem nachfolgenden Verkehr durch schnell blinkende Bremslichter angezeigt. Unbeabsichtigtes Anfahren beim Anlassen des Motors ist nicht möglich, weil eine Startsicherung vorhanden ist (Starten nur mit gedrückter Kupplung möglich). Xenonlicht mit adaptiver Lichtverteilung, Kurven- und Abbiegelicht sowie ein Fernlichtassistent sind bei dieser Ausstattungsvariante serienmäßig an Bord. Auf Wunsch kann die Frontkamera der 2. Generation geordert werden, welche einen Spurhalteassistenten, eine Kollisionswarnung und eine Verkehrszeichen-Erkennung (Tempolimit, Überholverbot) beinhaltet. Gegen Aufpreis gibt's ein direkt arbeitendes Reifendruckkontrollsystem.

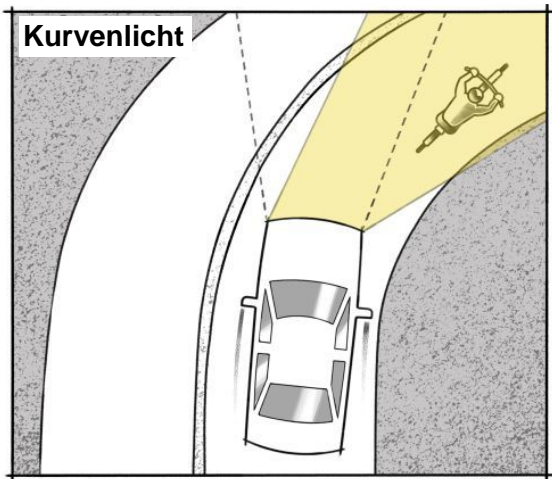
⊖ Es sind weder Rückstrahler noch Rückleuchten vorhanden, die bei geöffneten Türen warnen.

2,0 Passive Sicherheit - Insassen

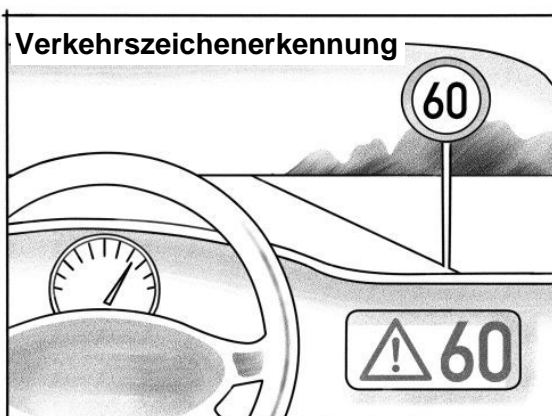
⊕ Bei den ADAC Crashtests erreicht der Astra GTC gute 91% der möglichen Punkte für die Insassensicherheit. Serienmäßig sind Front-, Seiten- und von vorne nach hinten durchgehende Kopfairbags vorhanden. Die Kopfstützen reichen vorne für Personen bis zu einer Größe von 1,90 m, sie sind aktiv ausgelegt und sorgen so bei einem Heckaufprall für einen möglichst geringen Abstand zu den Köpfen der Insassen, um das Risiko eines Schleudertraumes möglichst gering zu halten. Die Insassen auf den Vordersitzen werden optisch und akustisch ermahnt, sich anzuschnallen. An den stabilen Außentürgriffen lässt sich hohe Zugkraft anbringen, so kann man nach einem Unfall verklemmte Türen leichter öffnen.



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.

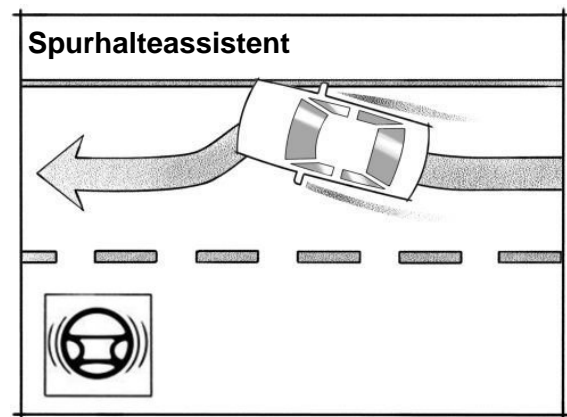


Kurvenlicht
Die Scheinwerfer schwenken (abhängig von Lenkradstellung und Geschwindigkeit) gemäß dem Straßenverlauf in Fahrtrichtung und folgen so der Fahrbahn in Kurvenrichtung.



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

⊖ Auf den äußeren Rücksitzen bieten die Kopfstützen Personen bis zu einer Größe von 1,65 m guten Schutz. Immerhin ist der Abstand zwischen Kopf- und Kopfstütze nicht zu groß. Für die Rückbank fehlt die Meldung des Anschnallstatus an den Fahrer. Ein Sicherheitsrisiko und nicht mehr zeitgemäß ist, dass es für den hinteren Mittelsitz keine Kopfstütze gibt. Bei einem Heckaufprall besteht so ein erhebliches Verletzungsrisiko für einen auf dem Mittelsitz sitzenden Passagier. Hier muss Opel unbedingt nachbessern.



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.

2,2 Kindersicherheit

Es können nur auf den beiden äußeren hinteren Sitzplätzen Kindersitze lagestabil befestigt werden. Drei Kindersitze nebeneinander haben keinen Platz.

⊕ Bei den ADAC Crashtests erreicht der Astra GTC gute 71% der möglichen Punkte bei der Kindersicherheit. Die beiden äußeren hinteren Sitzplätze verfügen über Isofix-Halterungen und Ankerhaken. Kindersitze lassen sich aber auch mit den Gurten gut befestigen, weil die Gurtlängen großzügig dimensioniert sind und die Gurtanlenkpunkte weit genug auseinander liegen. Einzig der Anlenkpunkt des Gurtschlusses ist etwas ungünstig, wodurch man etwas mehr Kraft benötigt, um die Gurt richtig fest zu ziehen. Durch die fehlenden hinteren Türen ist die Zugänglichkeit eingeschränkt, was das sichere Fixieren von Kindersitzen weiter erschwert. Der Beifahrerairbag lässt sich mit dem Schlüssel deaktivieren, dann sind dort auch rückwärtsgerichtete Babyschalen erlaubt.

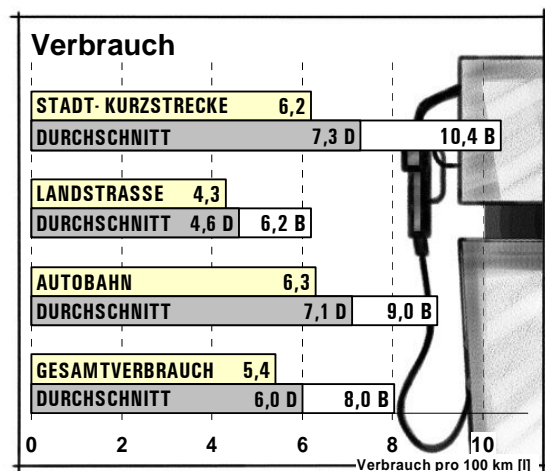
3,1 Fußgängerschutz

Am Fußgängerschutz sollte Opel noch arbeiten, bei den ADAC Crashtests erreicht das Fahrzeug nur 50% der möglichen Punkte. Speziell die vordere Motorhaubenkante wie auch im Bereich des Scheibenrahmens besteht ein erhöhtes Verletzungsrisiko für Fußgänger, wenn sie nach einem Crash in den Bereichen auftreffen.

2,3 UMWELT/ECOTEST

2,9 Verbrauch/CO2*

Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch des Opel Astra GTC 2.0 CDTI liegt bei 5,4 l Diesel alle 100 km. Damit verbunden ist ein CO₂-Ausstoß von 141 g pro Kilometer. Im EcoTest reicht dies für 31 Punkte. Innerorts konsumiert der Astra GTC 6,2 l/100 km und wird dabei von seiner Start-Stopp-Automatik unterstützt, die im Alltag völlig problemlos funktioniert. Außerorts verbraucht er 4,3 l und auf der Autobahn 6,3 l pro 100 km.



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

1,6

Schadstoffe

⊕ Die Schadstoffanteile im Abgas liegen recht niedrig. Lediglich die Stickstoffoxid-Werte könnten niedriger sein, vor allem im anspruchsvollen Autobahnzyklus. Daher werden 44 von 50 möglichen Punkten erreicht. Zusammen mit den CO₂-Punkten kann der Astra GTC 2.0 CDTI im EcoTest 75 Punkte und damit vier von fünf Sternen erzielen.

4,1

WIRTSCHAFTLICHKEIT

2,1

Betriebskosten*

⊕ Die Kosten für den Betrieb ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der Diesel-Verbrauch des Astra GTC 2.0 CDTI nicht zu hoch ausfällt, kann er hier eine gute Bewertung erzielen.

5,5

Werkstatt- / Reifenkosten*

Der Opel Astra muss alle 30.000 km oder alle 12 Monate zum Service in die Werkstatt. Der 2-Liter-Dieselmotor besitzt einen Zahnriemen, der spätestens nach 150.000 km oder nach 10 Jahren gewechselt werden muss.

⊕ Opel spendiert dem Astra nach eigenen Angaben langlebige Verschleißteile und gewährt zudem eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung. Der Rußpartikelfilter ist völlig wartungsfrei und muss nicht gewechselt werden.

⊖ Der jährliche Service bedeutet für den Normal- und Wenigfahrer häufigere Werkstattaufenthalte und somit mehr Ausgaben. Auch die erhöhten Kosten für den Reifenersatz sorgen für die schlechte Benotung.

4,0

Wertstabilität*

⊖ Dem neuen sportlichen Astra GTC kann in dieser Ausführung nur ein mittelmäßiger Restwertverlauf vorhergesagt werden.

4,3

Kosten für Anschaffung*

⊖ Mit einem Anschaffungspreis von 27.855 Euro fällt der Anschaffungspreis des Astra GTC 2.0 CDTI in der Top-Ausstattungsvariante Innovation hoch aus. Man erhält aber für den Preis ein sehr gut ausgestattetes Fahrzeug, welches sogar Xenonscheinwerfer und Klimaautomatik serienmäßig an Bord hat.

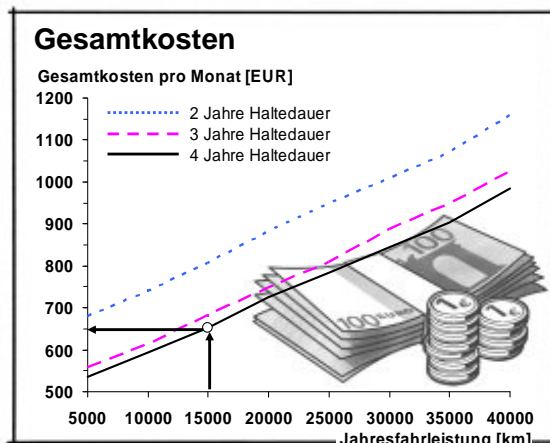
3,9

Fixkosten*

Die jährliche Steuerlast liegt bei 224 Euro. Während die Kosten für Haftpflichtversicherung und Teilkasko im Rahmen liegen, kommt die Vollkaskoversicherung verhältnismäßig teuer.

Monatliche Gesamtkosten*

☹ Betrachtet man die absoluten monatlichen Gesamtkosten für den Opel Astra GTC 2.0 CDTI, dann kann er nur ein mittelmäßiges Ergebnis vorweisen. Während die Betriebskosten moderat ausfallen, macht sich vor allem der absolute Wertverlust in Euro und Cent bemerkbar. Auch die Fixkosten liegen nicht gerade niedrig.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 651 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.4 ecoFlex Start&Stop	1.4 Turbo ecoFlex Start&Stop	1.4 Turbo ecoFlex Start&Stop	1.6 Turbo	1.7 CDTI ecoFlex Start&Stop	1.7 CDTI ecoFlex Start&Stop	2.0 CDTI ecoFlex Start&Stop
Aufbau/Türen	SR/3	SR/3	SR/3	SR/3	SR/3	SR/3	SR/3
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1398	4/1364	4/1364	4/1598	4/1686	4/1686	4/1956
Leistung [kW(PS)]	74(100)	88(120)	103(140)	132(180)	81(110)	96(131)	121(165)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	130/4000	200/1850	200/1850	230/2200	280/1750	300/2000	350/1750
0-100 km/h[s]	14,5	10,9	9,9	8,3	11,9	10,8	8,9
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	178	192	201	220	182	196	210
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	6,5 S	6,5 S	6,5 S	7,8 S	5,1 D	5,1 D	5,4 D
CO ₂ [g/km]	139	139	139	168	119	119	127
Versicherungsklassen KH/VK/TK	18/18/16	18/18/16	18/18/19	15/17/21	18/18/18	18/18/18	16/18/20
Steuer pro Jahr [Euro]	86	86	86	148	179	179	224
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	567	599	606	656	572	594	622
Preis [Euro]	19.900	21.750	22.250	23.250	22.800	24.140	25.055

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

DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	1956 ccm
Leistung	121 kW (165 PS)
bei	4000 U/min
Maximales Drehmoment	350 Nm
bei	1750 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	235/50R18V
Reifengröße (Testwagen)	235/50R18V
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	12,3/12,35 m
Höchstgeschwindigkeit	210 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	8,9 s
Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	5,1 s
Bremsweg aus 100 km/h	35,4 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	5,4 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	6,2/ 4,3/ 6,3 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe/Test	127g/km / 141g/km
Innengeräusch 130km/h	68dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4466/1840/1482 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	2025 mm
Leergewicht/Zuladung	1555 kg/485 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	335 l/730 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/1500 kg
Dachlast	100 kg
Tankinhalt	56 l
Reichweite	1035 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Messwerte fett

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	120 Euro
Monatliche Werkstattkosten	79 Euro
Monatliche Fixkosten	86 Euro
Monatlicher Wertverlust	367 Euro
Monatliche Gesamtkosten	652 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	16/18/20
Grundpreis	27.855 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 2009 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.01.2009 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.07.2009 gültigen Steuergesetzgebung.



AUSSTATTUNG

TECHNIK

Verkehrsschilderkennung (Frontkamera-Paket)	525 Euro°
Abbiegelicht (AFL+)	Serie
Regen- und Lichtsensor	Serie
Parklenkassistent	nicht erhältlich
Totwinkelassistent	nicht erhältlich
elektronische Dämpferkontrolle (FlexRide)	980 Euro°
Abstandsregelung, elektronisch	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	1350 Euro
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht (AFL+)	Serie
Reifendruckkontrolle	210 Euro°
Spurassistent (Frontkamera-Paket)	525 Euro°
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht (AFL+)	Serie

INNEN

Airbag, Seite hinten	nicht erhältlich
Airbag, Seite vorne	Serie
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Frontscheibe beheizbar	nicht erhältlich
Innenspiegel, automatisch abblendend	Serie
Klimaautomatik	Serie
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem	ab 750°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar (geteilt)	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung (abnehmbar)	695 Euro
Außenspiegel, elektrisch einstellbar (+ beheizt)	Serie
Lackierung Metallic	530 Euro°
Schiebe-Hubdach	nicht erhältlich

° im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT¹

2,1

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

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte Klassenbezogen