



Opel Astra GTC (2005 - 2011)

Normaler Astra in neuem Outfit?

Autotest | Ein TV-Spot will die Zuschauer davon überzeugen, daß der Opel Astra GTC ein begehrenswertes Traumauto ist, das auch noch in Zukunft von vielen Generationen bewundert werden wird. Aber ein flüchtiger Blick wirft die Idee auf, daß der Neuling nicht mehr ist als ein 3-türiger Astra, der nur einen besonderen Namen hat. Ist der Astra GTC nur eine pfiffige Marketing Idee oder ist dieser "Grand Turismo Compact" wirklich ein besonderes Auto?

Der erste Zweifel verschwindet beim einsteigen. Diese "Sport"- Ausführung hat Ledersportsitze, die viel Seitenhalt bieten. Die niedrige Dachlinie erzeugt sofort das typische "Coupé-Kribbeln" im Bauch. Das bedeutet aber auch, daß der Sitz für den 1,90 m großen Testfahrer gleich in die niedrigste Stufe gebracht werden muß. Selbst dann ist die Kopffreiheit noch eingeschränkt.



Einmal richtig im Sitz positioniert bietet sich die klare Aussicht auf das Armaturenbrett, das sich kaum von einem gewöhnlichen Astra unterscheidet. Dieses Exemplar hat zwar ein paar Knöpfe mehr (u.a.

Sitzheizung) als das vorherige Testauto, aber ist ansonsten bis ins Detail (Zierleiste aus Kevlar) identisch. Ein vielleicht sinnloser, aber schöner Öldruckmesser und andere Appetithäppchen sind leider für den GTC Fahrer nicht zu finden. Selbst eine Kühlwassertemperaturanzeige ist nicht vorhanden, genauso wie beim normalen Astra. Das "CD50" System bestehend aus einem Bordcomputer, Telefon und Audiosystem ist ein Sonderzubehör. Es klingt prima und verarbeitet sogar, als einer der wenigen Fabrikradios, MP3 Dateien. In Serie wird der GTC mit Klimaanlage und einem CD Radio ausgeliefert. Die Bi-Xenon Scheinwerfer mit adaptivem Kurvenlicht gehören auch dazu.

Rücksitz

Die hintere Sitzbank dieses Coupés ist für mehr als nur Gepäck brauchbar. Hierfür schiebt sich der rechte Beifahrersitz soweit nach vorne, das dieser beinahe im Armaturenbrett landet. Ein kleiner Makel der Designer: Mit den Kopfstützen im höchsten Stand berühren diese das Dach und der Sitz wird eingeklemmt. Die Rücksitzbank bietet für eine kurze Fahrt genug Platz für Erwachsene. Kinder sitzen hinten prima und genießen im GTC ein besonderes Geborgenheitsgefühl.

Die Sicht nach Draußen wird durch die kleinen Seitenscheiben eingegrenzt. Dies ist auch ein Problem für den Fahrer, denn wie viele andere Coupés, ist auch der GTC schlecht zu überblicken. Besonders das Rückwärtseinparken ist gewöhnungsbedürftig. In den ersten Tagen blieb jede Menge Platz hinter dem Wagen, während der Fahrer schon dachte viel knapper eingeparkt zu haben.

Preisliste

Das bisherige Gefühl von Exklusivität erhält einen Dämpfer beim Studium der Preisliste. Der GTC ist nämlich wie der normale Astra in den gleichen Ausführungen zu bestellen. Das bedeutet, Opel bietet ein Basismodell mit einem schwachen 1,4-Liter Motor und "Enjoy" Basis Ausstattung an. Auch ein kleiner, wenig prickelnder 1,3-Liter Diesel steht zur Auswahl.



Das Einstiegsmodell sollte eigentlich der hier gefahrenere 1,8-Liter Benziner sein, dieser hat genügend Leistung. Wenn das Triebwerk auch mal Böse sein darf, ist der GTC damit ganz schön schnell unterwegs. In der Praxis wird der GTC besonders mit dem 200 PS starken 2-Liter Turbomotor verkauft und nur in dieser Variante werden auch die Leistungen freigesetzt, die zum vielgelobten Äußeren passen. Der 200 PS GTC steht für 23.605 Euro in der Liste, günstiger gibt es 200 PS nur beim Honda Civic R (23.095 Euro) und Seat Leon Cupra R (225 PS, 22.990 Euro). Wer Golf GTI fahren will, muß dagegen 595 Euro mehr investieren.



Ungeachtet der Motorkapazität unterscheidet sich die Straßenlage merklich vom gewöhnlichen Astra. Das erstaunt nicht, denn nur die Motorhaube und die vorderen Kotflügel sind mit der 5-türigen Ausführung identisch. Das Coupé ist länger, breiter und tiefer. Frei übersetzt: schöner, stabilere Straßenlage und schneller.

Leider ist die (optionale) Panorama-Windschutzscheibe, die das Gefühl eines Cabriolets mit dem Komfort eines geschlossenen Autos kombinieren soll, noch nicht lieferbar. Merkwürdig, denn auf fast allen Werbefotos wird diese Ausführung gezeigt.

Sport

Der Astra GTC liegt um 1,5 cm tiefer als der 5-Türer und das Fahrgestell ist auf ein dynamischeres Fahrverhalten angepaßt worden. Dies ist nicht sofort zu merken. Der GTC ist in der Lenkung etwas straffer als der gewöhnliche Astra, aber da bleibt es dann auch bei. Im Gegensatz zu Coupés anderer Marken, protzt der GTC mit seiner Art nicht. Deshalb dauert es auch, bis der GTC wirkungsvoll zu überzeugen weiß. (Tip: eine prima Ausrede, um eine extra lange Testfahrt zu vereinbaren).

Mit einem Knopfdruck kann die Lenkung, die Reaktion des Gaspedals und das Fahrwerk angepaßt werden. Einige Autos, einschließlich des gewöhnlichen Astras, haben eine ähnliche Ausstattung, aber beim GTC ist die Wirkung bei weitem am größten. Ganz plötzlich

mutiert der GTC in eine echte Rennmaschine, die einen fortwährend herausfordert. Jede Kurve muß und kann schneller als die vorhergehende gefahren werden. Der GTC fühlt sich jetzt sehr gut an und man bekommt jetzt wirklich die Idee, mit einem außergewöhnlichen Auto unterwegs zu sein.

Der GTC, ein "Gran Turismo", ein Reiseauto das mühelos quer durch Europa reisen kann? Selbst im Sport-Modus klingt Amsterdam, Mailand und Paris an einem Tag nicht wirklich einladend. GTC steht vielmehr für "Gran Turismo Compact" und Amsterdam, Brüssel und Luxemburg klingt sofort viel attraktiver!



Fazit

Auf unsere Frage am Anfang: "Ist "Astra GTC" nur ein schöner Name für einen bekannten 3-Türer oder ist dies wirklich ein besonderes Auto?" Gibt es nicht nur eine Antwort. Die Antwort hängt sehr stark von der gewählten Ausführung ab. Die Basismodelle sind nicht mehr als ein vertrauter Astra in einem schöneren Outfit. Jedenfalls 3 Türen und ein schönere, aber leider unübersichtliche Karosserie machen noch kein Sportcoupé.

Die Varianten mit "Sport"- Knopf kommen schon mehr in diese Richtung. Dank dieser Ausstattung ist der GTC ganz nach Wunsch komfortabel oder sehr sportiv. Im letzten Fall ist die Lenkung und die Straßenlage absolut großartig. Wer dann auch noch einen schnellen Motor wählt, schneller als der hier getestete 1,8 Liter, kann dann auch voll und ganz die Leistungen genießen, die die Phantasie beflügeln. ■



Technische Daten

Opel Astra GTC (2005 - 2011) 1.8 16v Sport

Maße und Gewichte



Länge x Höhe x Breite	429 x 179 x 142 cm
Radstand	261 cm
Leergewicht	1.165 kg
Anhänger	630 kg
Bremsgewicht Anhänger	1.300 kg
Tankinhalt	52 l
Gepäckraum	380/1300 l
Reifen	

Motor und Leistung



Motorinhalt	1796 cc
Zylinder / Ventile	4/4
Max. Leistung	125 PS @ 5600 U/min
Drehmoment	170 Nm @ 3800 U/min
Antrieb	vordere Räder
Beschleunigung 0 - 100 km/h	10,7 Sek.
Höchst- geschwindigkeit	200 Km/h
Durchschnittlicher Verbrauch	7,7 l / 100 km
Vebrauch Stadt	10,4 l / 100 km
Verbrauch außerhalb der Stadt	6,1 l / 100 km
CO2 Ausstoß	185 gr. / km

Preis

Preis	€ 20.985
Grundpreis	€ 14.990