SPASS-MOBILE VON OPEL:
CAPTIVA, ASTRA/TIGRA TWINTOP UND GT

Ein Allrad-Crossover und drei ganz unterschiedliche Open-Air-Charaktere präsentieren sich jetzt mit dem Blitz am Bug als „Spaß-Mobile" von Opel: Der dynamisch-elegante Antara meldet mit hoher Funktionalität und innovativen Transportlösungen wie „Flex-Fix" wieder einen Führungsanspruch im SUV-Angebot der Volumenhersteller an, während Astra oder Tigra als TwinTop mit Stahl-Klappdach und der reinrassige Roadster GT mit Stoffverdeck ein „Frischluft-Trio mit Charakter" bilden.

Alle vier Neuheiten stehen in der Tradition bekannter Vorläufer: Der Antara folgt technisch anspruchsvoll mit selbsttragender Karosserie und Pkw-ähnlichem Fahrverhalten dem vor drei Jahren ausgelaufenen Konzept-Klassiker Frontera nach. Der Astra TwinTop ist bei Raumangebot und Alltagstauglichkeit mit den beiden Wirtschaftswunder-Symbolen Olympia-Cabriolet-Limousine und dem Rekord C Cabrio vergleichbar. Der Tigra TwinTop trägt den Namen seines geschlossenen Vorgängers und bietet offenen Fahrspaß, wie der kompakte Aero-Kadett mit Targa-Dach und Faltverdeck. Der neue GT folgt direkt auf den bis 2005 gebauten Speedster und verwirklicht indirekt, was 1969 auf der IAA unter dem Slogan „Nur Fliegen ist schöner" bei der Studie Aero-GT mit Targa-Dach angedacht war – und leider nie Serie wurde.

GM-Benziner aus Korea

Kennzeichnend für den Antara sind fünf Plätze mit hoher Sitzposition und großzügiges Raumangebot bei relativ kompakten Abmessungen. Zwei Benzin- und zwei Dieselmotoren ergeben in Kombination mit Fünfgang-Schaltgetriebe oder -Automatik und drei Ausstattungsstufen inzwischen neun Modellvarianten zu Grundpreisen von 27.750 Euro bis 36.520 Euro. Nach Deutschland kommt der in Korea gefertigte Antara nicht allein: Die Opel-Schwestermarke Chevrolet hat mit dem Captiva ein optisch und technisch weitgehend gleiches Fahrzeug im Programm, das auch als Siebensitzer und reiner Fronttriebler angeboten wird. Entsprechend sind beide Benziner, der 2,4-Liter-Vierzylinder mit 103 kW/140 PS und der 167 kW/227 PS starke 3,2-Liter-V6-Motor, weltweit verwendete GM-Triebwerke aus Asien.

Diesel aus dem Opel-Regal

Der Zweiliter-CDTI-ECOTEC-Diesel ist ein „echter Opel" und leistet 93 kW/127 PS oder 110 kW/150 PS. Die stärkere Selbstzünder-Variante kann optional auch mit der beim Sechszylinder serienmäßigen Wandlerautomatik geordert werden. So liegen die Höchstgeschwindigkeiten der Benziner zwischen 175 und 203 km/h und die Beschleunigung aus dem Stand auf Tempo 100 dauert zwischen 11,9 und 8,8 Sekunden. Im Durchschnitt werden 9,6 oder 11,6 Liter Super verbraucht und die CO^2-Emission beträgt 229 oder 278 g/km. Die Diesel-Antara sind bis zu 180 km/h schnell, beschleunigen mit 10,8 oder 12,0 Sekunden ähnlich flott von 0 auf 100 km/h und unterbieten mit 7,5 oder

8,6 Liter Durchschnittsverbrauch (manuell/automatisch geschaltet) ihre Benzin-Brüder deutlich. Der CO^2-Ausstoß liegt mit knapp 200 oder 233 g/km (Handschalter/Automatik) im üblichen Bereich.

Exzellente Ausstattung

Das nur Antara genannte Einstiegsmodell verfügt bereits über permanenten Allradantrieb mit Traktionskontrolle, sechs Airbags, elektronisches Stabilitätsprogramm ESP mit Kurvenbremskontrolle, Bergabfahrassistent und Dreipunktgurte auf allen Plätzen. Dem Komfort dienen vier elektrische Fensterheber, manuelle Klimaanlage, Laderaumabdeckung, CD-Radio mit MP3-Player sowie Audio-Fernbedienung am Lenkrad. Bei der Edition-Ausstattung kommen Lederlenkrad, Mittelarmlehne vorn, Sitzheizung, automatisches Abblendlicht, Anhänger-Stabilitätsprogramm, Klimatisierungsautomatik und Leichtmetallräder mit Reifen der Größe 235/60 R17 hinzu. Die Top-Version Cosmo wartet zusätzlich mit Geschwindigkeitsregler, Parkpilot, Bordcomputer, Regensensor, Mittelarmlehne mit Ablagefach hinten, verchromten Türaußengriffen, Polster-Kombination in Stoff/Ledernachbildung und 18-Zoll-Leichtmetallrädern auf. Nur Metallic- oder Mineraleffekt-Lackierung (570 Euro) und elektrisches Schiebe-Ausstelldach für den Cosmo (870 Euro) kosten Aufpreis. Für 225 Euro oder 440 Euro gibt es schließlich eine Verlängerung der Garantie auf drei oder vier Jahre und 120.000 Kilometer Gesamtlaufleistung.

Clou aus der Schublade

Zum Transport von Fahrrädern kann man sich beim Antara die mühsame Montage eines Trägers auf der Anhängerkupplung oder den beschwerlichen Lift aufs Dach sparen. Auf Wunsch ist das Flex-Fix-Transportsystem fast unsichtbar in den Heckstoßfänger integriert und ohne Werkzeug mit wenigen Handgriffen einsatzbereit. Der Entriegelungshebel ist seitlich an der Gepäckraumkante platziert und so auch bei voller Kofferraumbeladung zugänglich. Das Träger-Hauptteil wird wie eine Schublade herausgezogen und zusätzliche Rückleuchten werden ebenso wie die Befestigungspunkte für Räder und Tretkurbeln einfach ausgeklappt. Zwei Fahrräder mit Reifengrößen von 18 bis 28 Zoll und maximal 40 Kilogramm Gesamtgewicht können problemlos mitgeführt werden. Der Blick durch den Rückspiegel ist nicht beeinträchtigt. Die strömungsgünstige, tiefe Transportposition am Heck erhöht weder Luftwiderstand noch Verbrauch.

Das Coupé unter den Cabrios

Das dynamisch gezeichnete Cabrio-Coupé Astra TwinTop ist ab 25.030 Euro ein vollwertiger und vielseitiger Viersitzer, den seine geschlossen an den Calibra erinnernde Dachlinie zum „Coupé unter den Cabrios“ macht. In weniger als 30 Sekunden lässt sich das kompakte TwinTop-Dach vollautomatisch öffnen oder schließen – per Knopfdruck vom Cockpit aus oder mit Hilfe der Fernbedienung. Dabei schafft die intelligent gelöste Verdeck-Kinematik des elektrohydraulischen Stahl-Klappdaches volle Reisetauglichkeit. Bei geschlossenem Dach fasst der Kofferraum 440 Liter und selbst in der Open-Air-Konfiguration steht noch ein Stauvolumen von beachtlichen 205 Litern zur Verfügung. Gepäck lässt sich auch bei geöffnetem Verdeck bequem ein- und ausladen: Die elektrisch betätigte Ladehilfe hebt die waagrecht übereinander liegenden Dachteile per Knopfdruck rund 25 Zentimeter an.

Hightech-Innovationen

Kurze Überhänge und weit außen platzierte 18-Zoll-Räder unterstreichen die sportliche Silhouette. Technisch profitiert der TwinTop von den Stärken der dritten Astra-Generation. Dazu zählt das breite Motorenprogramm mit fünf Benzinern (77 kW/105 PS bis 147 kW/200 PS) und dem 110 kW/150 PS starken 1.9 CDTI-Common-Rail-Diesel mit serienmäßigem Diesel-Partikel-Filter (DPF). Toptriebwerk ist der souveräne 2.0 Turbo ECOTEC-Motor mit 147 kW/200 PS, der eine Spitzengeschwindigkeit von 237 km/h ermöglicht. Hightech-Innovationen unterscheiden zusätzlich den Astra TwinTop von Mitbewerbern. Dazu zählen das adaptive IDSPlus-Fahrwerk mit elektronischer Dämpferregelung CDC und zuschaltbarem Sport-Modus oder die „mitlenkenden“ Bi-Xenon-Scheinwerfer.

Platzsparendes Tigra-Dach

Mit 3,92 Meter Länge und 1,90 Meter Breite, aber nur 1,36 Meter Höhe ist der Tigra Twin Top ein kompakter Zweisitzer, der sich nach Öffnen von zwei Verschlüssen elektrohydraulisch in nur 18 Sekunden vom Coupé zum Cabrio verwandelt. Der hintere Dachteil mit der Rückscheibe versinkt bei-

Ein cooler Cruiser ist der zusammen mit dem Pontiac Solstice und dem Saturn Sky im GM-Werk Wilmington, Delaware (USA) gebaute Opel GT

Scharfe Kanten und muskulös gewölbten Flächen bilden die aufregende Außenhaut des neuen Opel GT.

Opel-typisch ist beim Tigra TwinTop der trapezförmige Grill mit Mattchrom-Querstrebe.

Hinter den Kopfstützen des Tigra TwinTop zeigt das wellenförmige Aluminiumprofil, wie elegant ein Überrollschutz sein kann.

Beim Antara signalisiert die Karosserie unten ausgeprägte Robustheit, während sich oben athletischer Ausdruck mit stilvoller Eleganz paart.

Mehrfach gesichert sind Fahrräder beim Antara auf dem Flex-Fix-Transportsystem.

Sportlich auskonturierte Sitze stehen für den dynamischen SUV-Charakter des Antara.

Die stimmigen Proportionen des Astra TwinTop werden von vorn und in der Seitengrafik sichtbar.

Die innovative Dachtechnik von Astra und Tigra TwinTop erlaubt viel Platz im Gepäckabteil und eine sportlich-elegante Linienführung .

nahe senkrecht unter dem Kofferraumdeckel und das vordere Stück legt sich waagrecht darüber. So bleibt das 70 Liter fassende Staufach hinter den Sitzen unbeeinträchtigt und 440 Liter Kofferraumvolumen bei geschlossenem Dach reduzieren sich nur auf 250 Liter, die weiterhin gut zugänglich sind. Bei voll erhaltener Kofferraumhöhe lassen sich sogar Getränkekisten verstauen und der Deckel öffnet und schließt elektrohydraulisch. Die Preise beginnen bei 17.990 Euro.

Verbrauchsgünstige Motoren

Der Tigra TwinTop ist mit drei Vierzylinder-Motoren der ECOTEC-Reihe erhältlich, die sich durch kultivierte Leistungsentfaltung und niedrigen Kraftstoffverbrauch auszeichnen. Von den Benzinern kommt der 66 kW/90 PS starke 1.4 TWINPORT im Durchschnitt mit 6,1 Liter Super und mit Easytronic statt dem Fünfganggetriebe sogar mit 6,0 Liter je 100 Kilometer aus. Dabei sind 180 oder 178 km/h Höchstgeschwindigkeit und der Spurt aus dem Stand auf Tempo 100 in 12,4 oder 13,4 Sekunden möglich. Das 1.8 ECOTEC-Triebwerk verbraucht zwar durchschnittlich 7,7 Liter, erlaubt aber auch 204 km/h Spitze und 9,4 Sekunden Beschleunigungszeit. Der 1.3 CDTI mit 51 kW/70 PS ermöglicht es als „Motor des Jahres 2005“ zudem, das Frischlufterlebnis im Tigra TwinTop mit besonders geringem CO^2-Ausstoß zu verbinden – er emittiert nur 124 g/km. Mit dem Fahrwerk des Corsa GSi, der direkten Lenkung und der verwindungssteifen Karosserie sind Handling und Fahrkomfort ausgezeichnet.

Aufregende GT-Statur

Die legendäre Modellbezeichnung GT feiert jetzt ab 32.180 Euro ihr Comeback in einem beeindruckenden Zweisitzer, der ebenfalls Autogeschichte schreiben könnte. Als typischer Roadster hat er den Motor vorn, klassischen Heckantrieb, ein sportlich instrumentiertes Cockpit und ein auf Figur geschneidertes Stoffverdeck. Breit, mit flacher Silhouette, langer Motorhaube und kurzen Überhängen verkörpert er die charakteristischen Proportionen. Angetrieben wird der GT von einem 194 kW/264 PS starken 2,0-Liter-ECOTEC-Turbomotor mit Benzin-Direkteinspritzung. Das Triebwerk beschleunigt per Fünfgang-Schaltgetriebe den neuen GT in 5,7 Sekunden aus dem Stand auf Tempo 100, erlaubt 229 km/h Höchstgeschwindigkeit und verbraucht im Durchschnitt 9,2 Liter Super je 100 Kilometer. Entsprechend beträgt die CO^2-Emission 218g/km. Der neue Opel GT wurde auf dem Genfer Automobilsalon von einer Fachjury, bestehend aus Motorjournalisten und Experten aus zwölf Ländern, zum „Cabrio of the Year 2007“ gewählt. Der Roadster ist nach dem Opel Tigra TwinTop (2004) und dem Opel Speedster (2000) das dritte Opel-Modell, das die seit 1994 vergebene Auszeichnung erhalten hat.

Karl Seiler

... und nächste Woche im

Autohandel

Die SUV-Familie von Mercedes-Benz mit verbesserter R-Klasse sowie ML-, GL- und G-Klasse