



Wir leben Autos.

7 juni 2011

Nieuwe Opel Astra GTC: knap design, sterk rijgedrag

- ***Prachtig design: sportcoupé met opvallende proporties en een zelfbewuste uitstraling***
- ***Specifiek onderstel: alle GTC-versies krijgen High Performance-veerpoten vooraan.***
- ***Perfect voor dagelijks gebruik: ruim, flexibel en boordevol innovatieve technologieën***

Opel staat voor een drukke herfst met de introductie van drie nieuwe iconen: de revolutionaire elektrische Ampera met verlengd rijbereik, de flexibiliteitskampioen Zafira Tourer van de nieuwe generatie en de sportieve compacte driedeurs Astra GTC. De Astra GTC beleeft zijn wereldpremière op het 64e internationale autosalon van Frankfurt am Main, van 15 tot 25 september 2011.

De nieuwe Astra GTC valt op door zijn knap design en sterke rijeigenschappen. Vanaf de buitenzijde gezien, voegen uitgesneden vormen met preciese details karakter toe aan de zuivere, golvende coupelijnen. Op de weg halen alle Astra GTC-versies voordeel uit een geavanceerde voorasconfiguratie met HiPerStrut (High Performance Strut) die ideaal samenwerkt met de intelligente, door Opel gepatenteerde achteras met Watt-stangen-systeem. Deze combinatie resulteert in hoogwaardige stabiliteit en rijprecisie. Slechts weinige, dan nog extreem sportieve auto's in dit segment, bieden een vooras met een zo geavanceerde architectuur.

"De Astra GTC is het sportieve lid van de Opel-familie", verklaart Karl-Friedrich Stracke, Chief Executive Officer van Opel/Vauxhall. "Hij werd in onze vestiging in Rüsselsheim ontworpen en ontwikkeld als een zeer aantrekkelijke sportcoupé met inspirerende rijprestaties die echter terzelfder tijd betaalbaar, ruim en flexibel diende te zijn. Wij zijn ervan overtuigd dat hij een frisse wind zal laten waaien in het segment van de compacte sportieve auto's."



De GTC is de ultieme Astra wat design en rijdynamiek betreft. Met 15 tot 20% van het verkoopvolume van Astra zal hij een nieuwe boost geven aan de succesvolle familie compacte wagens van Opel, die haar marktaandeel in Europa verhoogde van 8,3% in 2009 tot 11,4% in 2010.

Gespierd koetswerkdesign, gestructureerd door knappe lijnen

De nieuwe Astra GTC werd grotendeels geïnspireerd door de Opel GTC Paris Concept die vorige herfst werd geïntroduceerd op de Mondial de l'Automobile in Parijs. Als compacte, sportieve vijfzitter met coupé-uitstraling en opvallende proporties heeft de Astra GTC een specifiek design. Hij heeft geen enkel koetswerkelement gemeenschappelijk met de andere leden van de Astra-familie, met uitzondering van de buitenspiegelbehuizingen en de staafantenne. Zes van de zeven wielmodellen van 17 tot 20" zijn alleen verkrijgbaar op de GTC.

"Wij wilden dat de Astra GTC de ultieme uitdrukking zou zijn van Opels designtaal – een mix van beeldende kunst en Duitse precisie – en dat hij gestalte zou geven aan onze passie voor de auto", aldus Mark Adams, Vice President, Opel/Vauxhall Design. "Emoties mochten echter de functionaliteit niet overschaduwen: de Astra GTC is een intelligente en betaalbare droomwagen".

In profiel hebben de designers de spanning gemaximaliseerd door het aantal lijnen te beperken. Slechts drie lijnen bouwen de spanning op en bepalen de vorm van de Astra GTC. De kenmerkende sikkellijn van Opel, een smalle, pittige lijn die van de voordeur naar de onderzijde van de achtervleugel naar beneden golft en de zijanten een energieke uitstraling geeft, wordt in dezelfde richting geïntroduceerd als op de Insignia. Vanaf de deurgreep loopt een tweede lijn naar de achterkant van de GTC, die de indrukwekkende uitstraling benadrukt door de oppervlakken op te splitsen in een fijn deel onderaan en een brede schouder bovenaan. De derde lijn, die het zuivere, sportieve silhouet van het dak volgt, is afgewerkt in chroom en benadrukt de ruitlijn, die de blik naar de fraai geïntegreerde spoiler leidt.



De zuivere voorzijde wordt gekenmerkt door Opels typische vouw in het midden en benadrukt door opvallende koplampen met de vorm van arendsogen en vleugelvormige daglichten. Ze vormen de verbinding tussen de verfijnde verchromde embleemstaaf en de opvallende gescheiden trapeziumvormige grille, die lager werd geplaatst om de voorzijde een sportief karakter te geven.

De schouders vormen het meest indrukwekkende onderdeel van de Astra GTC. Hun krachtige ontwerp geeft de auto imposante proporties en een zeer doelbewuste uitstraling die zijn lage, brede fysionomie benadrukt. De lijn van de C-stijl loopt door in de achterkant en krult zich tot in de achterspoiler, die op ingenieuze wijze werd geïntegreerd in de doorlopende daklijn. Als optie verkrijgbare leds beklemtonen het horizontaal uitgewerkte, vleugelvormige motief van de achterlichten.

Exclusieve hightech-voorwielophanging voor een strakker stuurgevoel

Het mechatronic-onderstel van de Astra GTC wordt gekenmerkt door een voorwielophanging met een exclusieve, spitstechnologische architectuur, vergelijkbaar met die van de Insignia OPC. Deze lay-out verbetert de wendbaarheid en geeft het nauwkeurige stuurgevoel dat veeleisende bestuurders van een sportief ogende wagen verwachten.

Vergeleken met de Astra vijfdeurs, ligt de GTC 15 mm lager op de weg, terwijl de basisafmetingen van het onderstel iets groter worden. Door de langere geleidingsarmen aan de achterzijde wordt de wielbasis 10 mm langer (2.695 in plaats van 2.685 mm). De spoorbreedte is ook groter: 1.584 mm (+ 40 mm) vooraan en 1.588 mm (+ 30 mm) achteraan. Hierdoor kan de auto voorzien worden van sportieve wielen met een grotere banddiameter, die de stabiliteit, de wegligging en de visuele aantrekkingskracht verbeteren.

De belangrijkste verandering is evenwel niet zichtbaar met het blote oog. Alle Astra's GTC, ongeacht de motorversie en het afwerkingsniveau, zijn namelijk uitgerust met een extra kenmerk dat normaal het voorrecht is van sportwagens uit de topklasse: voorwielophanging met High Performance-veerpoten (HiPerStrut).



Vergeleken met de standaard McPherson-ophanging van de Astra, heeft **HiPerStrut** een kleinere fuseependwarshelling en rolstraal en een kortere as. De HiPerStrut verbetert de wielgeleiding en bandengrip, beperkt koppelreacties in het stuur en verhoogt het vermogen in de bochten om de bestuurder van de Astra GTC het sportieve, snedige gevoel te geven dat ze verwachten, met meer precisie en feedback.

Bovendien vermindert HiPerStrut het zwaaien van de wielen, waardoor wielen met grotere diameter kunnen worden gemonteerd. Deze geavanceerde architectuur, die de wagen aan de weg doet kleven, zal alle GTC-bestuurders nu al opwindend rijplezier bezorgen, nog voor de zeer sportieve versies, die voor de nabije toekomst gepland zijn, op de markt komen.

De achteras combineert een meerledige krukas met een **Watt-stangensysteem**. Deze intelligente constructie die alleen door Opel wordt gebruikt, heeft zijn talrijke voordelen al bewezen op de Astra. Hoewel ze lichter en compacter is dan een multilink-ophanging, verschaft ze hoogstaand comfort, een uitstekende geluidsisolatie en een onberispelijke rijstabiliteit.

Het onderstel van de Astra GTC is perfect geïntegreerd met Opels intelligente, volledig adaptieve chassisregelsysteem **FlexRide**. Deze technologie optimaliseert de stabiliteit, het rijgedrag in de bochten en de stuurreacties door haar werking automatisch aan te passen aan de staat van de weg, de snelheid in de bochten, de bewegingen van de auto en de rijstijl van de bestuurder. Een betere wegligging en wagenbalans bevorderen ook de rijveiligheid in noodsituaties. FlexRide biedt bovendien drie instellingen, zodat het karakter van de auto met een eenvoudige druk op een knop kan worden aangepast. De bestuurder kan op ieder ogenblik kiezen tussen het evenwichtige standaardprogramma, de op comfort gerichte "Tour"-modus en de actievere "Sport"-stand.



Vier motoren bij de lancering – sportievere versies volgen binnenkort

De Astra GTC kan van bij de aanvang besteld worden met vier motoren: een diesel en drie benzinekrachtbronnen.

De verbeterde 2.0 CDTI common-rail turbodieselmotor, waarvan het maximumvermogen werd verhoogd tot 121 kW/165 pk, beschikt over een roetfilter en een handgeschakelde zesversnellingsbak. Opels nieuwe Start/Stop-technologie, die het verbruik verlaagt in het stads- en “stop-and-go”-verkeer, is standaarduitrusting. De 2.0 CDTI combineert uitstekende prestaties met een laag verbruik. Hij levert tot 380 Nm koppel door middel van een overboostfunctie, en laat de Astra GTC in 8,9 seconden van 0 naar 100 km/u sprinten. De topsnelheid bedraagt 210 km/u. Het gemengd brandstofverbruik ligt niet hoger dan 4,9 liter diesel per 100 km, en de CO₂-uitstoot bedraagt 129 g/km. Met zijn tankinhoud van 56 liter kan de Astra GTC 2.0 CDTI meer dan 1.100 km afleggen.

Start/Stop is ook standaard met de twee 1.4 turbobenzinemotoren met maximumvermogens van 88 kW/120 pk en 103 kW/140 pk. Beide krachtbronnen worden gekoppeld aan een handgeschakelde zesversnellingsbak, leveren een maximumkoppel van 200 Nm en verbruiken 5,9 liter brandstof per 100 km (139 g/km CO₂). De krachtigste benzinemotor is momenteel de 1.6 Turbo van 132 kW/180 pk, gekoppeld aan een handgeschakelde zesversnellingsbak. In deze versie bereikt de nieuwe Astra GTC een topsnelheid van 220 km/u.

Naar aanleiding van de wereldpremière op het autosalon van Frankfurt zullen nog meer krachtbronnen worden aangeboden. De sportiefste versies met inbegrip van de prestatiegerichte OPC, volgen in 2012.

Innovatieve technologieën komen rijplezier en veiligheid ten goede

Welke motor hij ook onder de kap heeft, rijden met een Astra GTC is altijd een boeiende ervaring dankzij zijn uitstekende onderstel. Fun – en veiligheid – kunnen worden verbeterd met een brede waaier van innovatieve systemen.



Het **Opel Eye**-camerasysteem van de tweede generatie biedt verbeterde en uitgebreide functies. De functie **Traffic Sign Recognition** (TSR) kan meer borden herkennen dan voorheen, en de informatie die de functie verstrekt, wordt aangevuld met gegevens van het navigatiesysteem. Naast de vertrouwde rijstrookassistent **Lane Departure Warning** (LDW) ondersteunt de camera nu ook een **Following Distance Indication** (FDI) functie die de bestuurder visuele informatie geeft over de afstand ten opzichte van de wagen vóór hem.

Het nieuwe adaptief verlichtingssysteem van de vierde generatie **Advanced Forward Lightning met bi-xenonkoplampen** (AFL 4) debuteert op de Astra GTC. Ter aanvulling van de negen functies van AFL+ – waaronder de High Beam Assist om de grote lichten in en uit te schakelen naargelang er al dan niet andere voertuigen op de weg zijn – kan het systeem worden verbeterd met een **Intelligent Light Rangingsysteem** (ILR) dat de camera aan de voorzijde van het Opel Eye gebruikt om de afstand ten opzichte van de voorligger te meten en het dimlichtpatroon aan te passen. Zo kan de verlichting van de weg continu worden geregeld zonder andere bestuurders te verblinden. Met deze tien functies beschikt de Astra GTC over het beste verlichtingspakket in zijn segment.

Stijlvol, doelgericht design

Vergeleken met zijn concurrenten sluit de Astra GTC, ondanks zijn coupéachtige design, geen compromissen op het vlak van de functionaliteit. Hij biedt niet alleen plaats aan vijf inzittenden, maar in zijn flexibele bagageruimte is ook een volume van 370 tot 1.235 liter beschikbaar – ruim 200 liter meer dan bij zijn rivalen. Het totale opbergvolume in de passagiersruimte werd met 50% verhoogd ten opzichte van de vorige GTC-generatie. Dit is onder meer te danken aan de optionele elektrische parkeerrem, waardoor extra ruimte vrijkomt in de middenconsole, net daar waar de opbergruimte het best bereikbaar is.

Het design van het kwaliteitsvolle interieur van de Astra GTC verenigt zorgvuldig uitgesneden vormen en dynamische lijnen. Zijn uitgesproken sportieve karakter wordt benadrukt door de nieuwe stoffen, kleuren en sierelementen van de afwerkingsniveaus Enjoy en Sport. Nieuwe premium lederbekledingen met een combinatie van alcantara en nappaleder zijn verkrijgbaar. Ook het standaard sportstuurwiel met verbeterde grip beklemt het opwindende karakter van de GTC.



De voorzetels van de Astra GTC bieden de breedste waaier aan regelmogelijkheden in het segment, zodat iedere bestuurder de ideale rijkhouding kan vinden. Ergonomisch geoptimaliseerde voorzetels met acht regelrichtingen (kussen: voor/achter, op/neer en kantelen; rugleuning: voor/achter), lendensteunregeling met vier standen en verlengbaar zitkussen – gecertificeerd door de onafhankelijke rugspecialisten van de organisatie AGR (Aktion Gesunder Rücken - Duitse vereniging voor een gezonde rug) – zijn een betaalbare optie, met een basisprijs van 300 euro.

De Astra GTC werd ontworpen en ontwikkeld in Opels internationaal technisch ontwikkelingscentrum in Rüsselsheim, en zal gebouwd worden in Gliwice, Polen.

De Astra GTC kan van bij de aanvang besteld worden met vier motoren en twee afwerkingsniveaus. De catalogusprijzen van deze versies gaan van 21.250 euro (Astra GTC Enjoy 1.4 Turbo 88 kW/120 pk) tot 26.450 euro (Astra GTC Sport 2.0 CDTI 121 kW/165 pk).