



Opel Astra GTC

Ruwe bolster, blanke pit

Autotest | Designmeubelen, merkkleding en haute cuisine. Allemaal steken ze zonder twijfel boven de middelmaat uit. Maar gezien de hoge prijs zijn deze fijnere zaken in het leven lang niet voor iedereen betaalbaar. Opel wil nu met de Astra GTC een exclusieve coupé aanbieden tegen een heel gewone prijs. Bovendien zou de Astra GTC ook nog eens sportiever rijden dan een gewone Astra. Is dat gelukt?

De dakantenne, de buitenspiegels en de deurhendels. Dat zijn de enige onderdelen die de GTC gemeenschappelijk heeft met de vijfdeurs Astra. Met andere woorden: Opel wilde met de GTC veel meer aanbieden dan zomaar een driedeurs Astra.

De driedeurs Astra is dan ook meer een coupé dan een driedeurs hatchback. Dankzij eenvoudige, welgemikte lijnen heeft de GTC een atletische vormgeving. De wielkasten zijn veel groter dan van een gewone Astra, om ruimte te bieden aan grote wielen met al even grote velgen (tot twintig inch). Met name de achterzijde is zeer breed en gespierd.

Dat was mogelijk omdat de GTC ook onderhuids sterk verschilt van een gewone Astra. Zo is de spoorbreedte vergroot, hetgeen niet alleen goed staat maar ook meer stabiliteit biedt. Ook de wielbasis is verlengd om de rijeigenschappen te verbeteren.

Dat laatste levert ook nog eens meer binnenruimte op. Voor een coupé is de Astra GTC daarom bijzonder ruim voorin. Ter illustratie: met de voorstoel in de achterste stand, kunnen zelfs lange bestuurders niet

meer bij de koppeling. Ondanks het gestroomlijnde uiterlijk, is de hoofdruimte prima. In tegenstelling tot de meeste concurrenten biedt de Astra GTC een volwaardige achterbank waar met enige goede wil ook volwassenen kunnen zitten.



Uitrusting

Wat de GTC wel gemeenschappelijk heeft met de gewone Astra, is het uitrustingsniveau. Zo is de GTC te voorzien van het "Opel Eye": een camera die meekijkt met de bestuurder. Zo leest de computer verkeersborden en wordt als geheugensteuntje de geldende maximumsnelheid naast de snelheidsmeter getoond. Bij donker wordt de reikwijdte van het dimlicht automatisch aangepast, uiteraard zonder het overige verkeer te hinderen.

Zoals het hoort bij een moderne auto is de GTC voorzien van een geïntegreerd audio-, navigatie- en communicatiesysteem. Ook de verplichte iPod-ondersteuning is keurig verzorgd. De klank van het audiosysteem voldoet, maar is heel gewoontjes voor een spannende auto als deze.



voorzien van dezelfde motoren als de vijfdeurs hatchback en de stationcar. Deze leveren hetzelfde vermogen, en op enkele tienden van seconden na, dezelfde prestaties. Pas volgend jaar wordt een extra snelle "OPC" variant verwacht.



Met name de 1.6 liter turbo benzinemotor valt tegen. Deze levert op papier 180 pk, maar daar is in de praktijk weinig van te merken. Alleen wanneer de naald van de toerenteller tot bij het rode gebied wordt gejaagd, levert de turbomotor prestaties van enige betekenis. Een fractie later grijpt de begrenzer alweer in om een einde aan de pret te maken. Als het toerental juist tot onder de 2.000 tpm daalt, valt de auto bijna stil.

Ook belangrijk: de Astra GTC is leverbaar met speciale stoelen die zijn ontwikkeld in samenwerking met het Duitse instituut voor gezonde ruggen. Deze stoelen zitten absoluut voortreffelijk en zijn op zich al een reden om voor Opel te kiezen!

Rijden

Ondanks het veelbelovende uiterlijk, is de Astra GTC



Heel veel schakelen is daarom het devies. Dat wordt echter bemoeilijkt door de zeer lange slag van het koppelingspedaal. De koppelingsplaten slippen ongebruikelijk lang voordat de koppeling daadwerkelijk aangrijpt. Tijdens snel schakelen valt de snelheid daarom alsnog terug, omdat de koppeling lang werk heeft. Een eenvoudig hellingproefje wordt hierdoor ook lastiger.

Met de 2.0 liter dieselmotor onder de kap toont de GTC iets meer karakter. De dieselmotor reageert beter op het gaspedaal en bouwt het vermogen iets gretiger op. Ook het gevoel in de koppeling is veel beter met de dieselmotor. Toch is de GTC ook met deze krachtbron geen spannende auto.



De remmen zijn ruimschoots opgewassen tegen het motorvermogen. Bovendien laten ze langdurig "misbruik" toe (i.e. veelvuldig remmen bergaf). Het gevoel in het rempedaal laat echter te wensen over en daarom kan de GTC niet tot op de laatste millimeter voor een bocht worden afgeremd.

Weggedrag

Speciaal voor de GTC heeft Opel een nieuwe voorwielophanging ontwikkeld die lichter en steviger is. De motor van de stuurbekrachtiging zit dichterbij de stuur-as en een kleiner deel van de wielophanging hoeft daadwerkelijk te worden bewogen. Dat voorkomt uiterst effectief dat de kracht van de motor de besturing beïnvloedt ("torque steer"). Daarbovenop is de besturing directer.

Dit komt echter alleen tot uiting wanneer hard en vooral wild wordt gereden. Op korte, plotselinge stuurbewegingen reageert de GTC zeer alert. Daarna is de grip uitstekend, maar dat geldt alleen op droog wegdek. Door de verhouding tussen de bandenmaat en velgmaat is de grip op nat wegdek juist matig (de banden kunnen zich niet "zetten" naar de bocht).



coupés. ■

De GTC is daarom een auto die alleen in handen van ervaren bestuurders echt snel is. Toch komt de GTC ook dan nauwelijks tot leven en blijft de verwachte sensatie uit. Ook een druk op de "Sport"-knop verandert daar weinig aan.

Wanneer kalm met het dagelijks verkeer wordt meegereden, is van alle bijzondere techniek weinig tot niets merkbaar. Dit is zeker geen sportcoupé die iedere rit tot een feestje maakt. Dat kan echter ook als een voordeel worden uitgelegd, want het zorgt ervoor dat de auto niet snel gaat vermoeien.

Conclusie

De Opel Astra GTC belooft schoonheid en sportiviteit tegen een alledaagse prijs. Als het gaat om sportiviteit weet de GTC helaas nauwelijks te overtuigen. De prestaties zijn slechts een fractie beter dan die van een gewone Astra. Met name de 1.6 liter turbomotor valt tegen, die toont te weinig karakter. De besturing en wegligging zijn veel beter dan van een gewone Astra, maar dat komt alleen tot uiting op een (bij voorkeur droog!) circuit. In het dagelijks verkeer vallen de verschillen nauwelijks op.

Als het gaat om het uiterlijk, dan valt de Astra GTC juist in alle opzichten positief op. De GTC is veruit de mooiste van de Astra-familie. Het lijnenspel straalt schoonheid uit en maakt van een alledaagse auto als een Opel Astra een uiterst begerlijk object. Opel biedt deze fraaie verschijning aan tegen een prijs die slechts iets hoger is dan van een gewone Astra en duikt daarmee behoorlijk onder de prijs van andere



Specificaties

Opel Astra GTC 2.0 CDTI Sport

Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte	447 x 184 x 148 cm
Wielbasis	270 cm
Gewicht	1.450 kg
Aanhanger	730 kg
Aanhanger geremd	1.500 kg
Tankinhoud	56 l
Bagageruimte	n.b.
Bandenmaat	235/50R18

Motor en prestaties



Motorinhoud	1956 cc
Cilinders / kleppen	4/
Vermogen	165 pk @ 4000 tpm
Koppel	350 Nm @ 1750 tpm
Aandrijving	voorwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	8,9 sec.
Topsnelheid	210 km/u
Verbruik gemiddeld	4,9 l / 100 km
Verbruik stad	5,8 l / 100 km
Verbruik buitenweg	4,4 l / 100 km
CO2 uitstoot	129 gr. / km

Prijs

Prijs	€ 31.895,-
Prijs instapmodel	€ 26.745,-