



Opel Astra GTC (2005 - 2011)

Oude wijn in nieuwe zakken?

Test | Een TV-reclame wil de kijker doen geloven dat de Opel Astra GTC een begeerlijke droomauto is die nog door vele generaties zal worden bewonderd. Maar een vluchtige blik op de auto geeft het idee dat de nieuwkomer niet meer is dan een 3-deurs Astra, waarvan alleen de naam echt bijzonder is. Is de Astra GTC alleen een slim staaltje marketing of is deze "Grand Turismo Compact" daadwerkelijk een bijzondere auto?

De eerste twijfel wordt weggenomen bij het instappen. Deze "Sport"-uitvoering heeft stevige lederen sportstoelen met veel zijdelingse steun. De lage daklijn geeft direct het knusse gevoel dat kenmerkend is voor een coupé. Het betekent echter ook dat de stoel voor de 1 meter 90 lange testrijder meteen in de laagste stand moet worden gezet. Zelfs dan is de hoofdruimte beperkt.



Enmaal genesteld biedt de bestuurdersstoel uitzicht op een dashboard dat nauwelijks verschilt van de gewone Astra. Dit exemplaar heeft een paar knoppen meer (o.a. stoelverwarming) dan de vorige testauto,

maar is verder tot in details als de kevlar sierstrips identiek. Een zinloze maar leuke oliedrukmeter of andere smaakmakers zitten er niet in voor de GTC-rijder. Zelfs een koelwatertemperatuurmeter ontbreekt, net als op de gewone Astra. Het "CD50" systeem bestaande uit een boordcomputer, telefoon en audiosysteem is een extra. Het klinkt prima en weet bovendien, als één van de weinige fabrieksradio's, raad met MP3-bestanden.

Achterin

De achterbank van deze coupé is bruikbaar voor meer dan alleen bagage. Daarvoor scharniert de rechter voorstoel zo ver naar voren dat deze bijna in het dashboard staat. Een kleine misser van de ontwerpers: met de hoofdsteun in de hoogste stand raakt deze het dak en komt de stoel klem te zitten. De achterbank biedt voor volwassenen voldoende ruimte voor een korte rit. Kinderen zitten er prima en genieten van het geborgen gevoel achterin deze GTC.

Het zicht naar buiten wordt beperkt door de kleine zijruit. Dit is ook een probleem voor de bestuurder want zoals menig andere coupé, is ook de GTC lastig te overzien. Vooral achteruit inparkeren vraagt enige gewenning. De eerste dagen restten vele meters

achter de auto, terwijl de bestuurder dacht krap te hebben geparkeerd.

Prijslijst

Het gevoel van exclusiviteit krijgt een deuk bij het bestuderen van de prijslijst. De GTC is namelijk in dezelfde uitvoeringen verkrijgbaar als de gewone Astra. Dat betekent een basismodel met weinig potente 1.4-liter benzinemotor en "Enjoy" basis-uitrusting. Ook een weinig zinnenprikkelende 1.3-liter diesel behoort tot de mogelijkheden.



Het instapmodel zou eigenlijk de hier gereden 1.8-liter benzinemotor moeten zijn. Daarmee zijn de prestaties voldoende en als de krachtbron zich even kwaad mag maken is de GTC redelijk snel. In de praktijk wordt de GTC vooral met 200 pk sterke 2-liter turbomotor verkocht en alleen in die variant worden de prestaties neergezet die bij het veelbelovende uiterlijk passen.



Ongeacht het motorvermogen verschilt het weggedrag van de GTC merkbaar van dat van de gewone Astra. Dat is niet vreemd, want alleen de motorkap en voorspatborden zijn gelijk aan die van de vijfdeurs variant. De coupé is langer, breder en lager. Vrij vertaald: mooier, stabiel en sneller.

Helaas is de (optionele) panoramische voorruit, die het gevoel van een cabriolet met het comfort van een gesloten auto moet combineren, nog niet leverbaar. Vreemd, want in vrijwel alle reclamefoto's wordt juist die uitvoering getoond.

Sport

De Astra GTC staat 1,5 cm dichter bij het wegdek dan de 5-deurs uitvoering en het onderstel is aangepast voor een dynamischer weggedrag. Dat is echter niet direct merkbaar. De GTC stuurt iets strakker dan de gewone Astra, maar daar blijft het bij. In tegenstelling tot coupés van andere merken, schreeuwt de GTC het niet uit. Het duurt daarom even tot de GTC daadwerkelijk weet te overtuigen (hint: een prima smoes om een extra lange proefrit te vragen).

Met een druk op de knop kunnen de besturing, de reactie op het gaspedaal en het onderstel worden aangepast. Meerdere auto's, inclusief de gewone Astra, hebben een dergelijke voorziening, maar bij de GTC is het effect veruit het grootst. Ineens verandert de GTC in een echte rij-machine die continu uitdaagt. Iedere bocht moet en kan sneller dan de vorige. De GTC laat zich nu prima aanvoelen en geeft nu echt het idee met een bijzondere auto op pad te zijn.

Een "Gran Turismo", een reisauto die moeiteloos trans-Europa reizen maakt. Ook in Sport-modus klinkt Amsterdam, Milaan, Parijs op één dag niet uitnodigend. GTC staat echter voor "Gran Turismo Compact" en Amsterdam, Brussel, Luxemburg klinkt ineens heel aantrekkelijk!



Conclusie

Is "Astra GTC" een mooie naam voor een bekende 3-deurs familieauto of is dit werkelijk een bijzondere auto? Het antwoord hangt sterk af van de gekozen uitvoering. De basismodellen zijn niet meer dan een vertrouwde Astra in een mooie jas. Immers, 3-deuren en een fraai maar onoverzichtelijk koetswerk maken nog geen sportcoupé.

De uitvoeringen met "Sport"-knop komen echter een eind in de richting. Dankzij deze voorziening is de GTC naar wens comfortabel of juist zeer sportief. In dat laatste geval zijn de besturing en wegligging absoluut subliem. Wie dan kiest voor een snelle motor (sneller dan de hier gereden 1.8) kan ook genieten van prestaties die tot de verbeelding spreken. ■



Specificaties

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

Afmetingen

Lengte x breedte x hoogte	429 x 179 x 142 cm
Wielbasis	261 cm
Gewicht	1.165 kg
Sleepvermogen	n.b.
Sleepvermogen geremd	n.b.
Tankinhoud	52 l
Kofferinhoud	380/380 l
Bandenmaat	205/55 R 16 91H

Motor en prestaties



Cilinderinhoud	1796 cc
Cilinders / kleppen	4/0
Vermogen	125 pk @ 5600 tpm
Koppel	170 Nm @ 3800 tpm
Aandrijving	Voorwielaandrijving
Acceleratie 0 - 100 km/u	10,7 sec.
Topsnelheid	200 km/u
Verbruik combinatierit	7,8 l / 100 km
Verbruik stadsrit	10,4 l / 100 km
Verbruik buitenweg	6,1 l / 100 km
CO2 uitstoot	gr. / km

Prijs

Prijs	€ 20.100
Basisprijs	€ 16.700