

Gecapituleerd voor de GTC!

Toen de Astra van de derde generatie in maart 2004 op de markt kwam, liet Opel al zien over veel design-lef te beschikken. Dat het nog strakker en sportiever kan zien we nu bij het compleet maken van het gamma met het uitbrengen van de GTC, die in een nóg sneller jasje gestoken is. Auto-plus kon een week lang beschikken over de 1.6 liter Twinport in Enjoy-uitvoering en voelde het coupé-model eens stevig aan de tand. Of we ook hebben genoten, kunt u hieronder lezen!

Tekst/test/foto's: Evert Flapper

Vormgeving

We hadden de GTC natuurlijk graag in een andere kleur gehad, sportief rood of zo, en zeker ook mét de fantastisch ogende panoramische voorruit. Het werd er een in black sapphire en helaas zonder de grote glasplaat, aangezien die nog niet beschikbaar was. Sommige auto's en zeker deze sportief ogende GTC, zou je eigenlijk alleen maar in een beperkt aantal kleuren moeten kunnen bestellen, rood of geel. Je wilt je tenslotte in zo'n auto toch onderscheiden van de grijze massa? Tip voor GM: lever elke GTC mét panoramische voorruit! Dat zou van deze Astra pas echt een verkoopsucces maken!

Over de vormgeving van het exterieur van deze Astra GTC kunnen we kort zijn: stoer, supersnel ogend! Dat wordt veroorzaakt door de typisch aflopende daklijn



De afgebeelde tennisartikelen werden ons ter beschikking gesteld door Intersport Megastore Westerhaven. Foto: Anne Hoekstra - Auto-plus.



is in het interieur compleet verdwenen en dat is jammer. Want je verwacht van het sportief ogende uiterlijk ook iets meer sportieve elementen terug in het interieur

instappen valt op hoe enorm groot de portieren zijn en hoe ver je naar achteren moet reiken om de gordel te kunnen pakken. Dat is eigenlijk een nadeel van iedere driedeurs.

minpunten:

- panoramische voorruit is optie
- beperkt uitzicht naar achteren

pluspunten:

- dynamisch uiterlijk
- fijne sportafstelling

Enmaal in de vrij stevige stoelen gezeten, vinden we vrij gemakkelijk de ideale zit en starten we de 1.6 liter TWINPORT. Onze testauto is uitgerust met een aantal leuke opties, waaronder werkelijk schitterend ogende 17 inch Dynamic



en de hoekige zijruiten achter die een bijzonder strak profiel creëren. De brede, gesculptuurde schouders accentueren de krachtige vorm van het koetswerk, dat ongeveer 15 mm lager ligt dan die van de vijfdeurs. Vooral mét de onderscheidende panoramische voorruit heb je met de GTC een blikvanger van de eerste orde. Het strak gelijnde exterieur is dus een van z'n sterke punten, maar elk voordeel heb z'n nadeel. Bij de GTC is dat het zicht naar achteren. Oorzaak: de lage achterraut en de dikke C-stijl. Het onderscheidende karakter van de GTC ten opzichte van alle andere Astra-uitvoeringen

zoals een sportstuur en/of aluminium pedalen. Zelfs in de 170 pk sterke turbo-GTC zul je ze niet aantreffen. Maar over de aankleding van het interieur 'an sich' geen onvertogen woord, dat ziet er gewoon netjes uit. Niets dan lof!

Rijgedrag

Genoeg over het uiterlijk vertoon, nu gaan we naar z'n inborst kijken, met andere woorden rijdt 'ie net zo lekker als dat 'ie er uit ziet? Om daar achter te komen zullen we toch echt achter het stuur moeten kruipen en het beestje de sporen moeten geven. Helemaal geen straf, we doen niets liever! Bij het



velgen inclusief 215/45 R 17 banden en een € 700,- kostend Sport Chassis pakket, waardoor hij zich lekker strak door de bochten laat sturen en de carrosserie nauwelijks overhelt. De ophanging van het onderstel is dus sportief afgesteld, net als de versnellingspook die zich lekker strak laat bedienen. Maar we moeten eerlijk zijn in deze test en dan moeten we concluderen dat hoe we het ook wenden of keren, de 1.6 liter TWINPORT ons toch ietwat teleurstelt. We hadden 'm graag wat feller op het

gas gehad. Een sprint van 0 naar 100 km/u klokten wij voor u in 12 seconden, niet echt indrukwekkend voor een auto die er zo bloedsnel uitziet. En dan ook maar meteen z'n top: 200 echte kilometers per uur. Daar kun je wel weer mee thuiskomen! Ook ons testverbruik bleef binnen de grenzen van het betamelijke: nét geen 1 op 10.

O ja, over binnenruimte hebben we in deze snel ogende hatchback ook niet te klagen: ruim voldoende op de schaal van 1.90 meter!



Specificaties:



Motor

viencilinder benzinemotor
16-kleppen
cilinderinhoud: 1.598 cm³
slag x boring: 81,5 x 79,0 mm
compressieverhouding: 10,5 : 1
max. vermogen: 77 kW (105 pk)
bij 6.000 t/min
max. koppel: 150 Nm/3.900 t/min

Transmissie

Handgeschakelde 5-versnellingsbak, voorwielaandrijving

Maten en gewichten

l x b x h: 4288 x 1794 x 1415 mm
wielbasis: 2614 mm
Spoorbreedte voor/achter: 1488 mm
inhoud bagageruimte: 380/1300 l.
tankinhoud: 52 liter
draaicirkel: 10,8 meter
kentekengewicht: 1130 kg
maximaal toelaatbaar totaal-
gewicht: 1685 kg
maximale asbelasting
voor/achter: 870/840 kg
maximale daklast: 75 kg

Prestaties

topsnelheid: 200 km/u (187 km/u*)
acceleratie: 0-100 km/u in 12,0 s (12,2 s*)

Brandstofverbruik en uitstoot

Gem. verbruik: 1: 15*
Gem. testverbruik: 1: 9,7
CO₂-uitstoot: 158 g/km

Banden en velgen

17" lichtmetalen velgen
met 215/45 R17 banden

Prijs

consumentenprijs: € 21.345,-
prijs testauto: € 25.125,-
* = fabrieksofgave

Conclusie

Die moet dan ook zijn dat Opel met deze GTC bewezen heeft over een stukje lef te beschikken door een auto op de markt te zetten die veel spannender oogt dan wat de concurrentie in deze prijsklasse te bieden heeft. De Astra GTC heeft ons aangenaam verrast, omdat 'ie fun was om in te rijden. Maar wil je echt rap vooruit, kies dan voor de 170 pk sterke Turbo of wacht tot de OPC-versie, die er dit najaar aankomt!

Voor meer informatie:

Van der Molen Groningen
Sontplein 1, Molenpark (naast IKEA)
9723 BZ Groningen
T 050 - 58 85 600
E lp@vandermolen.nl
I www.vandermolen.nl

Openingstijden Showroom:

Elke werkdag van 09.00 - 18.00 uur
Do. av. tot 21.00 uur
Za. van 09.00 - 17.00 uur

