

# Urocze Gran Turismo



Uderzająca, dynamiczna stylistyka, moc i zwinność to cechy najnowszej Astry GTC. Od początku kwietnia będzie ją można kupić w Polsce

**O**pel nie przypadkiem wybrał na miejsce prezentacji trzeciej wersji nadwoziowej Astry malownicze okolice Malagi na południu Hiszpanii. Tamtejszy klimat i gorący, hiszpański temperament idealnie pasują do najnowszego modelu GTC (Gran Turismo Compact). To auto w gamie kompaktowej Astry ma bowiem najbardziej dynamiczny wygląd.

Od wersji 5-drzwiowej różni się nie tylko brakiem drugiej pary drzwi. Tak naprawdę nadwo-

zie GTC zaprojektowano indywidualnie i z wyjątkiem przedniego zderzaka, atrapy i reflektorów wszystkie elementy są inne. Auto jest też o 41 mm dłuższe i o 25 mm niższe od hatchbacka 5d. Mocno pochylona szyba i wygięta w łuk linia dachu nadają stylistyce tej wersji bardzo sportowy i agresywny charakter typowy dla samochodów coupé. W przeciwieństwie jednak do tych ostatnich GTC może pochwalić się całkiem przestronnym wnętrzem mieszczącym 5 osób. Dzięki niższemu usytu-

owaniu siedziś foteli pasażerowie mają porównywalną z modelem 5d ilość miejsca nad głowami. Identyczna jest też pojemność bagażnika – 380 l. Oparcie tylnej kanapy można składać i dzielić w stosunku 40:60 (opcjonalnie 40:20:40). Sytem Easy Entry ułatwia zajmowanie miejsca na tylnych siedzeniach, zapamiętuje też ustawienie przednich foteli.

#### Podobieństwo rodzinne

Poziom wykończenia i wyposażenia jest taki sam, jak w po-

zostałych modelach Astry. Poza bazową wersją Essentia do wyboru będą pakiety Enjoy, Cosmo i Sport, każdy dopasowany do innego gustu. Standard obejmie m.in. elektrycznie ustawiane i podgrzewane lusterka, elektrycznie podnoszone szyby, tempomat, kolumnę kierownicy z dwupłaszczyznową regulacją, zdalnie sterowany centralny zamek oraz klimatyzację i radioodtwarzacz CD (z wyjątkiem Essentia). Nad bezpieczeństwem pasażerów czuwa system Safetec z przednimi i bocz-

nyimi airbagami, kurtynami powietrznymi, ABS-em z elektronicznym rozdziałem siły hamowania oraz wspomaganie na glego hamowania (Brake Assist), systemem odłączania pedałów PRS oraz w zależności od wersji systemem stabilizacji toru jazdy ESP Plus i kontrolą trakcji TC Plus. Długa lista opcji obejmie w sumie ponad 50 pozycji, wśród nich m.in. bikselenowe reflektory z funkcją doświetlania zakrętów (AFL), system kontroli ciśnienia w oponie, wspomaganie ruszania

#### Dane producenta

	1.4	1.6	1.8	2.0t	2.0t	1.3 CDTI	1.7 CDTI	1.9 CDTI	1.9 CDTI
<b>Silnik</b>	benz. R4/16	benz. R4/8	benz. R4/16	benz. R4/16	benz. R4/16	L.diesel R4/16	L.diesel R4/16	L.diesel R4/16	L.diesel R4/16
Poj. skokowa (ccm)	1364	1598	1796	1998	1998	1248	1686	1910	1910
Moc maks. (kW/kM)	66/90/5600	77/105/6000	92/125/5600	125/170/5200	147/200/5400	66/90/4000	74/100/4400	88/120/4000	110/150/4000
Maks. mom. obr. (Nm)	125/4000	150/3900	170/3800	250/1950-4000	262/4200	200/1750	240/2300	280/2000-2750	320/2000-2750
Śr. spalanie (l/100 km)	6,3	6,6	7,7	9,0	9,3	4,8	5,0	5,8	5,8
0-100 km/h (s)	13,6	12,2	10,7	8,5	7,8	13,6	12,2	10,5	8,9
Prędkość maks. (km/h)	180	187	200	220	234	174	182	193	210
Wymiary - rozstaw osi (mm)	4290/1794/1435 - 2614								

Wszystkie dane dla wersji z manualną skrzynią biegów.



W topowych wersjach wyposażeniowych w wykończeniu wnętrza zastosowano elementy chromowane i skórzane. Deska rozdzielcza została przejęta bez zmian z innych wersji nadwoziowych Astry III



Bagażnik ma pojemność identyczną jak w 5-drzwiowym hatchbacku - 380 l. Oparcie tylnej kanapy można dzielić w stosunku 40:20:40



Wysiadanie z tyłu nie sprawia większych kłopotów

pod górę, automatyczną klimatyzację, układ szybkiego ogrzewania wnętrza Quickheat, system nawigacyjny, kilka wzorów tapicerek (w tym również skórzanych) i panoramiczną szybę przednią. Ta ostatnia to zupełnie nowość nie tylko w Astrze, lecz także w aucie seryjnym. Szyba ma długość 1,5 m i średnią szerokość 1,16 m. Wcina się w dach aż do słupka środkowego. Zapewnia doskonałą widoczność i poczucie przestrzenności. Nie wpływa przy tym ujemnie na poziom bezpieczeństwa, a dzięki technologii Solar Protect wnętrzu się nie przegrzewa.

#### Dynamika i komfort

GTC wyposażone jest w interaktywny układ jezdny IDS znany już z wersji 5d i kombi. Charakterystyka zawieszenia została usztywniona, tak by do-

stosować ją do stylu auta. Na życzenie oferowany jest system IDS Plus z ESP i elektroniczną kontrolą amortyzacji (CDC), która dostosowuje pracę amortyzatorów do warunków drogowych, poprawiając dodatkowo trakcyjność auta i bezpieczeństwo prowadzenia. Kierowca może też przyciskiem „Sport Switch” na konsoli środkowej wybrać tryb sztywności zawieszenia: komfortowy lub sportowy. W tym ostatnim przypadku zmienia się także praca przepustnicy i układu kierowniczego. W żadnym trybie nie ma problemów z opanowaniem auta, które zachowuje się bardzo stabilnie, przewidywalnie

i potrafi dostarczyć sporo przyjemności z jazdy.

Podczas prezentacji do dyspozycji otrzymaliśmy dwie topowe wersje silnikowe: benzynową 2.0 Turbo o mocy 200 KM oraz wysokoprężną 1.9 CDTI o mocy 150 KM. Obydwie z 6-biegowy-

Fabryka w Antwerpii będzie produkować rocznie 60 tys. Astr GTC

mi przekładniami i pełnym wyposażeniem potwierdziły doskonałe właściwości jezdne i dynamiczny charakter auta.

Nowy Opel wejdzie do sprzedaży na początku kwietnia. Poza wspomnianymi 2 topowymi wersjami do wyboru będzie

jeszcze 7 innych jednostek napędowych o mocy od 90 do 170 KM. Ceny na rynku niemieckim zaczynają się od 15 200 euro i są niemal identyczne z kosztami porównywalnych wersji 5-drzwiowych.

Rafał Sękalski

