

Silnik 1,4/140 KM
 0-100 km/h 10,2s
 Cena: 84 250 zł

ASTRA GTC dynamicznie pokonuje ślalom. 3-drzwiowe nadwozie wygląda rasowo



Pierwszy test

W sportowym stylu

Przekonuje dopracowanym zawieszeniem z przednią osią z Insignii OPC oraz 3-drzwiowym nadwoziem. Czy to pozwoli nowej Astrze GTC ze 140-konnym benzyniakiem stać się sportowym kompaktem?

■ GTC – tymi trzema literami Opel oznacza od 2005 r. 3-drzwiową wersję Astry. Wówczas w sprzedaży pojawiło się pierwsze GTC, zbudowane na trzeciej generacji niemieckiego kompaktu. W 2010 r. zadebiutowała Astra IV, ale początkowo do salonów trafiła jako 5-drzwiowy hatchback i kombi. Na kolejną generację odmiany GTC trzeba było poczekać do końca 2011 r. W pierwszym teście oceniamy samochód z doładowanym silnikiem benzynowym o mocy 140 KM.

Już sylwetka 5-drzwiowej Astry IV ma linie godne auta sportowego, a w GTC spotęgowano to wrażenie. Pojazd wygląda na ekstremalnie szeroki, a dynamiki dodają mu muskularne nadkola oraz wyraziste linie. Połotu nie zabrakło także projektantom tyłu, gdzie efektownie prezentują się dwuczęściowe światła z diodami LED (dopłata 1 tys. zł). Całość obrazu dopełniają oferowane opcjonalnie, 19-calowe aluminiowe felgi. Jeśli to komuś nadal nie wystarczy, może do-

kupić 20-calowe alufelgi (dopłata 3,2 tys. zł). Atrakcyjna stylistyka Astry GTC ma też wady – niewielka powierzchnia bocznych szyb oraz mocne pochylenie tylnej szyby i przednich słupków sprawiają, że widoczność z miejsca kierowcy jest ograniczona.

DOBRA JAKOŚĆ I DUŻO KLAWISZY

Po zajęciu miejsca we wnętrzu od razu dostrzegamy dwie cechy. Pierwsza, pozytywna, to wysoka jakość materiałów wykończeniowych. Kon-

solę środkową, drzwi oraz kierownicę ozdobiono metalizowanymi aplikacjami, ponadto kierownicę obszyto skórą, która częściowo jest perforowana. Druga cecha, niestety, negatywna, to duża liczba przycisków na konsoli środkowej. Trudno się początkowo zorientować, jak włączyć mapę nawigacji oraz którym klawiszem przyciemnić ekran (jego blask denerwuje podczas podróżowania w nocy).

W Astrze GTC nie mogło zabraknąć porządnym sportowych foteli. Kierowca i pasażer czują się w nich niemal zakleszczeni – dzięki temu nie ma mowy o najmniejszym nawet przesunięciu na boki podczas dynamicznego pokonywania zakrętów. Warto jeszcze dodać, że szybkie podróżowanie krętymi odcinkami dróg w przypadku tego auta daje kierowcy ogromną frajdę. To przede wszystkim zasługa dopracowanego, sprężystego podwozia z przednią osią zapożyczoną z Insignii OPC (opis obok). Astrę GTC prowadzi się znacznie sprawniej od pozostałych wersji nadwoziowych kompaktu z Rüsselsheim. Opel spontanicznie

HiPerStrut – przednie zawieszenie Astry GTC pochodzi z 325-konnej Insignii OPC

■ HiPerStrut, czyli przednie zawieszenie Astry GTC, w porównaniu z tradycyjnymi kolumnami McPhersona ma lżejszą i bardziej zwartą budowę. W tej konstrukcji zmniejszono kąt nachylenia i osadzenia sworzni, a także długość zwrotnicy. Zmian dokonano po to, by ograniczyć

wpływ wysokiego momentu obrotowego na układ kierowniczy. Dzięki temu poprawie uległa przyczepność i trakcja pojazdu – podczas dynamicznego przyspieszania na mokrej nawierzchni prowadzący nie czuje na kierownicy szarpania, charakterystycznego dla aut przednionapędowych.





DUŻA liczba przycisków na konsoli środkowej sprawia, że obsługa urządzeń pokładowych wymaga przyzwyczajenia



TESTOWANE auto wyposażono w 19-calowe alufelgi (dopłata 1,6 tys. zł). Niestety, przyczyniają się one do obniżenia komfortu



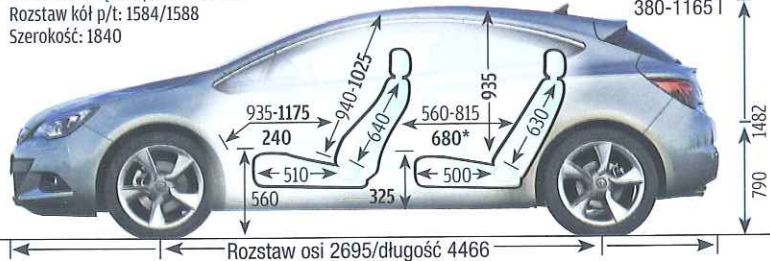
KOKPIT Astry GTC jest identyczny z deskami rozdzielczymi stosowanymi w kombi oraz 5-drzwiowym hatchbacku. W wersji Sport kierownicę obszyto perforowaną skórą. Nawigacja z 7-calowym kolorowym ekranem kosztuje 2,6 tys. zł

WYMIARY w milimetrach

ASTRA GTC

Szerokość wnętrza p/t: 1470/1425
Rozstaw kół p/t: 1584/1588
Szerokość: 1840

Poj. bagażnika
380-1165 l



Oceniane są tylko wytłuszczone dane

*Przy przednich fotelach przesuniętych o metr do tyłu

wchodzi w zakręty, a zmiany obciążenia są tak niewielkie, że kierowca nawet przez chwilę nie traci kontroli nad pojazdem. Jak na samochód przednionapędowy podsterowność okazuje się nieznaczna.

O komforcie resorowania można zapomnieć. Już nawet podczas spacerowego tempa sztywno zestrojone zawieszenie sprawia, że pasażerami porządnie wytrzęsie. Jednak prawdziwe męki zaczynają się po przełączeniu układu jezdnego w tryb sportowy, gdyż wtedy zawieszenie staje się ekstremalnie twarde. Regulacja nastawów układu jezdnego jest możliwa dzięki zawieszeniu FlexRide, dostępnemu za 3,5 tys. zł.

SILNIKOWI BRAKUJE WIGORU

O ile zestrojenie podwozia oraz stylistyka w stu procentach odpowiadają za sportowy charakter Astry GTC, o tyle testowany benzyniak trochę nie pasuje do tego wizerunku – podczas jazdy nie odczuwa się 140 KM pracujących pod maską. Potwierdza to przyspieszenie od 0 do 100 km/h,

które trwa 10,2 s (według producenta 9,9 s). Znacznie lepiej oceniamy elastyczność silnika. W tym przypadku dobry wynik to zasługa wysokiego momentu obrotowego, którego maksymalna wartość jest uzyskiwana już przy 1850 obr./min. Jednak największą zaletą jednostki napędowej okazuje się niskie zapotrzebowanie na benzynę. Podczas testu samochód spalił średnio 8,1 l/100 km. Po części jest to zasługa instalowanego seryjnie układu start-stop.

RYWALE (DANE FABRYCZNE)

Audi A3 1.8 TFSI
160 KM, 0-100 km/h w 7,6 s
Cena: od 101 600 zł



Volvo C30 2.0
145 KM, 0-100 km/h w 9,4 s
Cena: od 78 100 zł



VW Scirocco 1.4 TSI
160 KM, 0-100 km/h w 8,0 s
Cena: od 88 190 zł



OCENA

KAROSERIA

★★★★

■ Fantastyczna stylistyka łączy się niestety z dobrą widocznością. Przestrzeń we wnętrzu – wystarczająca jak na usportowane auto. Pojemny bagażnik.

NAPĘD

★★★★

■ Silnik jest oszczędny, ale osiągi Astry GTC trochę rozczarowują.

KOMFORT

★★★★

■ Ta cecha praktycznie nie istnieje w przypadku Astry GTC. Twarde zawieszenie spodoba się tylko prawdziwym miłośnikom dynamicznego podróżowania.

PROWADZENIE

★★★★★

■ Auto perfekcyjnie pokonuje kręte odcinki dróg. W dużej mierze udaje się to dzięki przedniemu zawieszeniu z Insignii OPC.

KOSZTY

★★★★★

■ Na tle konkurentów cena samochodu okazuje się dość korzystna.

PODSUMOWANIE

★★★★★

■ Stylistyka oraz prowadzenie nowej Astry GTC są jak najbardziej sportowe – auto jeździ jak po szynach! Oczywiście, z powodu sportowych aspiracji mocno usztywnione zawieszenie nakazuje szybko zapomnieć o jakimkolwiek komforcie resorowania. Decydując się na ten model powinni pomyśleć o mocniejszym, 180-konnym napędzie benzynowym. Testowane auto ma silnik 1.4 o mocy 140 KM, który trochę nie pasuje do image'u modelu.



RED. TOMASZ KAMIŃSKI

DANE TECHNICZNE	OPEL
Silnik - typ/cylindry/zawory	t.benz. R4/16
Pojemność skokowa (cm³)	1364
Moc maksymalna (kW/KM/obr./min)	103/140/4900
Maks. mom. obrotowy (Nm/obr./min)	200/1850
Prędkość maksymalna (km/h)	201
Skrzynia biegów/napęd	man. 6/przedni
Hamulce przód/tył	tw/t
Zbiornik paliwa (l)/emisja CO ₂ (g/km)	56/139
Ogumienie auta testowego	235/45 R 19

WYNIKI TESTU	ASTRA GTC
Przyspieszenie 0-50 km/h	3,3 s
0-100 km/h	10,2 s
Elastyczność 60-100 km/h (4. bieg)	9,6 s
80-120 km/h (6. bieg)	17,5 s
Masa własna/ladowność	1502/448 kg
Rozdział mas przód/tył	62/38 proc.
Średnica zawracania w lewo/w prawo	12,3/12,1 m
Hamowanie ze 100 km/h zimne	37,5 m
Hamowanie ze 100 km/h gorące	36,5 m
Poziom hałasu przy 50 km/h	58 dB
przy 100 km/h	66 dB
przy 130 km/h	74 dB
Średnie spalanie	8,1/100 km
Zasięg	690 km

WYPOSAŻENIE	ASTRA GTC
Airbagi czołowe/boczne/kurtyny	S/S/S
ESP/Swiatła bikszenonowe	S/5200 zł
Klimatyzacja man./aut.	N/S
Elektrycznie sterowane szyby/lusterka	S/S
Komputer/tempomat	900 zł/S
Aluminiowe felgi	S

KOSZTY/GWARANCJA	ASTRA GTC
Gwarancja mechaniczna	2 lata
Gwarancja perforacyjna	12 lat
Przeglądy	co 30 tys. km
Cena	84 250 zł