Dirk-Jan Dalhuisen
18 mei 2012

Passend vervolg

 Als Ã©Ã©n automerk de afgelopen jaren wel wat succes kon gebruiken, is het Opel wel. De populaire Astra wordt bij de door financiÃ«le onzekerheid geplaagde GM-dochter dan ook op handen gedragen - een succes dat nauwelijks op een beter moment had kunnen komen. Toch zijn het niet alleen de verkoopcijfers die RÃ¼sselsheim weer in jubelstemming brengen. Vergeet vooral ook niet dat het imago van Opel dankzij de Astra en grote broer Insignia een enorme boost heeft gekregen. Het saaie en burgerlijke Opel van weleer verdwijnt in gestaag tempo uit het straatbeeld en maakt plaats voor een nieuwe lijn modellen, die het merk een jong, fris en zelfs dynamisch gezicht moet geven. Kan de nieuwe Astra GTC Opels ambitieuze aspiraties een passend vervolg geven?

She's got the looks

Nog voordat je ook maar een meter met de GTC hebt gereden, lijkt het antwoord op die vraag al klip en klaar. Wie had vijf jaar geleden kunnen denken dat men zich anno 2012 zou kunnen vergapen aan... een Astra? Wat niemand voor mogelijk hield, krijgt de GTC met verve voor elkaar: mensen kijken de auto na, drommen eromheen op de parkeerplaats van de plaatselijke grootgrutter. Weliswaar geholpen door het lekker smoelende 19 inch lichtmetaal, maar het doet niets af aan de visuele aantrekkingskracht van de GTC. Scherpe lijnen en een massieve body zijn de basisingrediÃ«nten, de hoge taille- en lage daklijnen doen de rest. Het resultaat mag er zijn: de GTC maakt geen geheim van z'n Astra-DNA, maar heeft tegelijk ook zo'n eigen uitstraling dat 'ie veel meer is dan 'zomaar' diens driedeurs afgeleide.

Als iedere andere Astra

Zo onderscheidend als de GTC voor de buitenwereld is, zo marginaal verschilt de als coupÃ© in de markt geplaatste GTC vanbinnen van z'n vijfdeurs broertje. Pluspunten scoort de GTC daarom als het gaat om afwerking en materiaalgebruik, terwijl de knoppenkakofonie op het dashboard juist wat too much is. Je kunt er gerust een vrije middag voor uittrekken om je alle knopjes eigen te maken, temeer omdat de bediening ook niet altijd even gemakkelijk is. Dat laatste kan ook worden gezegd van de instap naar achteren, die duidelijk de sluitpost is geweest bij het ontwerpen van de GTC. Een typisch geval 'vorm boven functie' dat, eenmaal achterin, ook weer als sneeuw voor de zon verdwijnt: de achterbank is relatief ruim voor een auto van dit kaliber en dat compliment mag ook de bagageruimte zich aantrekken.

Loepzuiver

Opel labelt de GTC nadrukkelijk als het sportieve broertje van de gewone Astra. Waar in soortgelijke gevallen vaak niet veel meer dan een blik uiterlijk vertoon open wordt getrokken, begrijpen ze in RÃ¼sselsheim waar het werkelijk om draait: een sportieve rijbeleving. En dus werd de HiPerStrut-wielophanging van de Insignia OPC van stal gehaald en op de GTC toegepast. Om niet in ingewikkeld jargon te vervallen, laten we de techniek zelf gemakshalve even voor wat 'ie is; feit is dat het een vermakelijke en scherp rijdende auto heeft opgeleverd. De GTC stuurt niet alleen gevoelig en direct, maar is dankzij z'n wielophanging bovendien vreemd van aandrijfreacties. Al met al maakt dat de GTC tot een heel plezierige rijdersauto.

Vink je ook de optie 'FlexRide' (1.100 euro) aan, dan krijg je de mogelijkheid om zelf het rijkarakter te bepalen. Het mooie is dat je, meer dan bij veel soortgelijke systemen,

duidelijk de verschillen tussen de standen voelt. Waar de GTC standaard berekend is op de wat dynamischer ingestelde automobilist, lijkt de 'Tour'-modus geboren voor comfortabele woon-werk-kilometers en stedelijk verkeer. Sturen gaat wat lichter en ook het onderstel wordt wat milder. Wil je het maximale uit de GTC halen, dan zul je eerder vriendjes worden met de 'Sport'-stand. Daarmee zet je de GTC op scherp - zelfs de meterklokken lichten rood op - en laat je de besturing en het onderstel het best tot hun recht komen. Leuk als je tijdens de zomervakantie een bochtige Alpen-route wilt verkennen!

Zware kluif

Met een feilloos onderstel, een prettig schakelende zesbak en een fijne zitpositie (Opel monteert standaard AGR-gecertificeerde stoelen) is de GTC gezegend met veel ingrediÃ«nten om als lekkere rijdersauto gekwalificeerd te kunnen worden. De 1.4

Turbo in het vooronder schiet in dat opzicht helaas tekort. Op papier zou je met 140 pk heel aardig uit de voeten moeten kunnen, maar in de praktijk blijkt de motor een zware kluif te hebben aan de 1.400 kg die de GTC inclusief berijder in de schaal legt. Het blok mist de souplesse waarover concurrerende EcoBoosts, TSI's en THP's wel beschikken en moet er daarom behoorlijk aan trekken. Omdat ook de Sport-knop geen soelaas biedt, is op toeren houden het devies. Dat heeft vooral z'n weerslag op het verbruik; het motorgeluid blijft namelijk keurig op de achtergrond.

Vermakelijk en betaalbaar

Met een schappelijke vanafprijs van 25.745 euro vraagt Opel voor de GTC zo'n 1.400 euro meer dan voor de vijfdeurs Astra; een meerprijs die het gelikte uiterlijk en het aangepaste, uitblinkende onderstel rechtvaardigen. Want wat ligt de GTC goed op het netvlies Ã©n de weg. Lichtvoetig laat Opels blitskikker zich dirigeren, nauwelijks

gehinderd door z'n gewicht. Motorisch is er voor Opel nog wel werk aan de winkel. Een aandrijflijn met meer souplesse zou het dynamische karakter van de GTC beslist goed doen. Want als deze auto Ã©Ã©n ding duidelijk heeft gemaakt, is het wel dat Opels sportieve aspiraties hier misschien wel het meest tot hun recht komen. Wie z'n zinnen op de Astra heeft gezet en niet om diens ruimte verlegen zit, heeft aan de GTC een vermakelijke, betaalbare metgezel.

Plus

+ Geslaagde vormgeving
+ Uitblinkend onderstel
+ Perfecte stoelen

Min

- Motor mist souplesse
- Druk bezaaid dashboard
- Forse dode hoeken