



Wir leben Autos.

7 juin 2011

Nouvelle Opel Astra GTC : superbe ligne, superbe comportement

- ***Design éblouissant : un coupé sportif spectaculaire bien campé sur la route***
- ***Châssis spécifique : toutes les GTC sont équipées d'un McPherson sophistiqué***
- ***Idéale au quotidien : spacieuse, modulable et dotée d'équipements novateurs***

La rentrée sera bien occupée cette année pour Opel, avec le lancement de trois nouveautés capitales : la révolutionnaire Ampera, berline électrique à autonomie augmentée, le Zafira Tourer, nouvelle génération de la référence de la modularité, et l'Astra GTC, compacte trois portes sport. L'Astra GTC sera présentée en première mondiale au 64^{ème} Salon automobile de Francfort, du 15 au 25 septembre 2011.

La nouvelle Astra GTC se démarque grâce à une superbe ligne, et de superbes aptitudes routières. Dans la rue, les formes sculpturales sont rythmées par quelques éléments saillants qui ajoutent de l'intensité aux lignes nettes et fluides du coupé. Et sur la route, toutes les versions d'Astra GTC bénéficient d'épures de suspension avant baptisées HiPerStrut – High Performance Strut, soit jambes de force hautes performances. Ce McPherson sophistiqué est le complément idéal de l'ingénieux essieu arrière à parallélogramme de Watt breveté par Opel. L'ensemble assure à la GTC une stabilité sans faille et un comportement routier très incisif. Sur ce segment, seules quelques rares sportives très affûtées peuvent se targuer de présenter une architecture aussi sophistiquée du train avant.

« L'Astra GTC est la sportive de la famille Opel, » expose Karl-Friedrich Stracke, Président-directeur général d'Opel/Vauxhall. « Elle a été dessinée et pensée dans nos bureaux d'études de Rüsselsheim pour être un coupé sportif à fort potentiel de séduction, offrant des performances réjouissantes mais sachant rester abordable, spacieux et modulable. Nous sommes convaincus qu'il amènera une bouffée d'air frais dans le segment des compactes sportives ».



La GTC est l'évolution ultime de l'Astra en matière de design et de dynamique. Représentant entre 15 et 20% de l'ensemble des ventes d'Astra, elle va dynamiser l'ensemble de la famille compacte d'Opel. Celle-ci remporte déjà un joli succès, puisque son taux de pénétration du segment en Europe est passé de 8,3% en 2009 à 11,4% en 2010.

Une ligne tout en muscles, rythmée par des nervures tendues

La nouvelle Astra GTC est très inspirée de l'Opel GTC Paris Concept dévoilée l'automne dernier au Mondial de l'Automobile de Paris. Superbe compacte cinq places offrant la séduction d'un coupé, l'Astra GTC dispose d'une carrosserie qui lui est propre : elle ne partage aucun élément extérieur avec d'autres membres de la famille d'Astra, à l'exception de la coque du rétroviseur extérieur et du brin d'antenne. Six des sept jantes de 17 à 20 pouces ont également des dessins exclusifs à la GTC.

« Nous avons voulu que l'Astra GTC soit l'expression ultime du style Opel – rencontre de l'art de la sculpture et de précision allemande – et l'incarnation de notre passion pour l'automobile, » explique Mark Adams, Vice-président du Design Opel/Vauxhall.

« Toutefois, nous n'avons pas souhaité que l'émotion prenne le pas sur la fonctionnalité : l'Astra GTC est une voiture de rêve bien conçue et abordable. »

Pour la silhouette, les designers ont insisté sur l'aspect spectaculaire en limitant le nombre de lignes : il en suffit de trois pour créer la tension et sculpter les formes de l'Astra GTC. Un fin pli de tôle descend d'abord depuis la porte avant jusqu'à la base de l'aile arrière et donne de la puissance au flanc, formant la virgule caractéristique d'Opel avec la même orientation que sur l'Insignia. Un deuxième pli de tôle cerne la poignée de porte et file jusqu'à l'arrière, soulignant la stature spectaculaire de la GTC en développant les surfaces jusqu'à une fine nervure et un épaulement prononcé. La troisième ligne suit le contour incisif et sportif du pavillon et se pare de chrome pour souligner le graphisme du vitrage ; elle guide l'œil jusqu'au grand spoiler parfaitement intégré.

Le style sobre de l'avant reprend la nervure centrale typique d'Opel. Il est encore accentué par des projecteurs très minces, intenses, en œil d'aigle, avec des feux de jour reprenant le dessin en aile.



Ils forment comme des parenthèses entre le jonc chromé raffiné portant le logo et l'impressionnante calandre trapézoïdale, dont l'implantation basse évoque les circuits et laisse deviner le caractère sportif de la voiture.

La zone de l'épaule est la partie la plus remarquable de l'Astra GTC. Ce relief puissant donne à la voiture une allure imposante et lui apporte beaucoup de présence, en soulignant son aspect bas et collé à la route. La ligne du montant de custode se fond dans le hayon, avant de s'enrouler autour du spoiler arrière ingénieusement intégré dans la ligne ininterrompue du pavillon. Les feux à diodes disponibles en option reprennent le motif en aile sur les blocs optiques arrière.

Une épure high-tech exclusive des suspensions avant pour une conduite incisive

Le châssis mécatronique de l'Astra GTC dispose d'une épure exclusive et sophistiquée de la suspension avant, semblable à celle de l'Insignia OPC. Elle améliore le comportement dynamique et offre la précision de tenue de route que les conducteurs exigeants attendent d'une voiture à prétentions sportives.

Par rapport à l'Astra cinq portes, l'assiette de la GTC a été abaissée de 15 mm et les cotes de base du châssis ont légèrement augmenté. L'allongement des bras tirés à l'arrière a entraîné un accroissement de l'empattement de 10 mm, qui passe de 2.685 à 2.695 mm. Les voies aussi sont plus larges : 1.584 mm (+ 40 mm) à l'avant et 1.588 mm (+ 30 mm) à l'arrière. Cela permet de monter des jantes sportives chaussées de pneumatiques de plus grand diamètre, au profit de la stabilité, de la tenue de route et de l'esthétique.

Le changement le plus important, cependant, n'est pas visible à l'œil nu. Toutes les versions d'Astra GTC, quelles que soient leurs motorisations et leurs finitions, sont équipées d'un atout supplémentaire que l'on ne rencontre habituellement que sur des sportives haut de gamme : une suspension avant High Performance Strut (HiPerStrut, jambes hautes performances). Par rapport au McPherson de la suspension normale de l'Astra, la jambe **HiPerStrut** réduit l'inclinaison et le déport de l'axe du pivot de la fusée et présente un axe plus court. Cela permet d'améliorer le contact de la roue avec le revêtement, de réduire les réactions de couple dans la direction et d'augmenter



l'adhérence en virage, offrant aux conducteurs d'une Astra GTC le comportement incisif et sportif qu'ils espèrent. La voiture est informative et précise dans ses réactions.

En outre, la jambe HiPerStut réduit les contraintes sur les flancs des pneus, ce qui permet de monter sur la voiture des roues de grand diamètre. Cette épure colle le véhicule à la route, et garantit de prendre un véritable plaisir de conduire au volant de n'importe quelle GTC, avant même l'apparition des versions très sportives prévues dans un futur proche.

L'architecture du train arrière associe un essieu de torsion intégré avec un **parallélogramme de Watt**. Cette construction ingénieuse, exclusive à Opel, a déjà démontré ses multiples avantages dans l'Astra. Plus légère et plus compacte qu'un essieu multibras, elle offre un grand confort, une excellente isolation des bruits et d'excellentes qualités de stabilité et de contrôle.

Le châssis de l'Astra GTC a été conçu pour intégrer parfaitement le système de contrôle châssis totalement adaptatif d'Opel, le **FlexRide**. Ce dernier améliore la stabilité de comportement. Le comportement en virage et la réponse de la direction bénéficient de l'adaptation automatique à l'état du revêtement, à la vitesse en virage, aux mouvements de caisse et au type de conduite adopté. La qualité de comportement et l'équilibre de la voiture participent aussi à la sécurité en situation d'urgence. En outre, le FlexRide offre trois réglages différents, permettant de changer la personnalité de la voiture d'une simple pression sur un bouton : il est possible de choisir à tout moment entre le mode Standard, un compromis universel, le mode « Tour », orienté confort ou le mode « Sport », plus axé sur une conduite active.

Quatre moteurs pour commencer : les versions sportives pour bientôt

Dès son lancement l'Astra GTC peut être commandée avec quatre motorisations au choix : trois blocs essence et un diesel.

Le moteur turbodiesel common rail 2.0 CDTI revu dispose de 121 kW/165 ch. Il reçoit un filtre à particules et une boîte manuelle six vitesses. Il s'équipe aussi en série du nouveau système Start/Stop d'Opel, qui réduit la consommation dans les embouteillages. Le 2.0 CDTI associe grande sobriété et excellentes performances.



Il fournit jusqu'à 380 Nm de couple grâce à la fonction *overboost* et permet à l'Astra GTC d'atteindre la barre des 100 km/h en 8,9 secondes. La vitesse maxi est de 210 km/h. La consommation mixte ne dépasse pas 4,9 litres de gazole aux 100 km et les émissions de CO₂ sont de 129 g/km. Avec son réservoir de carburant de 56 litres, l'Astra GTC 2.0 CDTI peut ainsi parcourir plus de 1.100 kilomètres.

Le système Start/Stop est également monté en série avec les deux moteurs essence 1.4 turbo de 88 kW/120 ch et de 103 kW/140 ch. Les deux reçoivent une boîte manuelle six vitesses, délivrent 200 Nm de couple et se contentent de 5,9 litres d'essence aux 100 km (139 g/km CO₂). Au sommet de l'offre essence se trouve actuellement le 1.6 turbo de 132 kW/180 ch avec boîte manuelle six vitesses, dont la vitesse maxi est de 220 km/h.

D'autres motorisations seront proposées lors de la première mondiale au Salon automobile de Francfort. Les versions les plus sportives, dont une future OPC à hautes performances, suivront en 2012.

Des équipements novateurs au service du plaisir et de la sécurité

Quel que soit le moteur, conduire une Astra GTC est une expérience gratifiante grâce à un châssis exceptionnel. Le plaisir – tout comme la sécurité – peut recevoir l'appoint de toute une série d'équipements d'avant-garde.

La seconde génération du système de caméra frontale **Opel Eye** bénéficie de fonctions améliorées et étendues. La fonction de reconnaissance des panneaux de signalisation **Traffic Sign Recognition** (TSR) peut identifier plus de panneaux qu'auparavant et les informations qu'elle fournit sont complétées par les données du système de navigation. A côté de l'alerte de dérive **Lane Departure Warning** (LDW), la caméra offre aussi une nouvelle fonction, le **Following Distance Indication** (FDI) qui informe visuellement le conducteur de la distance le séparant du véhicule qui le précède.



La quatrième génération d'éclairage adaptatif **Advanced Forward Lighting Bi-Xenon** (AFL 4) fait ses débuts dans l'Astra GTC. En plus des neuf fonctions de l'AFL+ – dont un assistant de passage en phare **High Beam Assist** – il peut recevoir l'appoint du système de réglage de faisceau automatique **Intelligent Light Ranging** (ILR), qui utilise la caméra frontale Opel Eye pour mesurer la distance avec le véhicule qui précède et régler ainsi la forme du faisceau des feux de croisement. Le système optimise ainsi en permanence l'éclairage de la chaussée sans aveugler les autres usagers. Avec ces dix fonctions, l'Astra GTC offre la meilleure prestation d'éclairage du segment.

Un design élégant et fonctionnel

Par rapport à ses concurrentes, l'Astra GTC ne sacrifie pas la fonctionnalité en dépit de sa ligne de coupé. En premier lieu, elle peut accueillir jusqu'à cinq personnes dans son habitacle. De plus, son compartiment à bagage modulable offre de 370 à 1.235 litres – soit au moins 200 litres de plus que la concurrence. Les volumes de rangement dans l'habitacle ont gagné 50% par rapport à la précédente génération de GTC, grâce entre autres au frein à main électrique optionnel qui libère de la place dans la console centrale – précisément à l'endroit le plus accessible.

L'habitacle soigné de l'Astra GTC fait alterner volumes sculptés et lignes dynamiques. Son caractère sportif et élégant bénéficie de tissus, d'harmonies et de bandeaux décors renouvelés sur les exécutions Enjoy et Sport. Elle peut aussi recevoir un nouvel habillage haut de gamme des sièges, mêlant cuir nappa et alcantara. Le volant sport monté en série, doté d'un revêtement offrant une bonne préhension, accentue encore le caractère attachant de la GTC.

Pour pouvoir accueillir toutes sortes de conducteurs, les sièges avant de l'Astra GTC offrent l'éventail de réglages le plus important du segment. Des sièges avant ergonomiques sont également proposés en option, avec réglages sur huit axes (assise : avant/arrière, haut/bas et réglage d'inclinaison ; dossier : avant/arrière) et soutien lombaire réglable sur quatre axes. Certifiés par l'AGR, organisme indépendant de spécialistes du dos, ils sont proposés en Belgique à partir de 300 euros et au Luxembourg à partir de 286 euros.



L'Astra GTC a été conçue et développée au Centre international de Développement technique d'Opel à Rüsselsheim et sera construite à Gliwice, en Pologne.

Dès son lancement l'Astra GTC peut être commandée avec quatre motorisations et deux niveaux de finition. En Belgique les prix vont de 21.250 euros (Astra GTC Enjoy 1.4 Turbo 88 kW/120 ch) à 26.450 euros (Astra GTC Sport 2.0 CDTI 121 kW/165 ch) ; au Grand-dûché de Luxembourg de 20.200 à 25.140 Euros