



▶ 31.100 € OPEL ASTRA GTC 2.0 TURBO OPC

Fiera al acecho

Ua base mecánica del OPC no es otra que la utilizada en las versiones también turbo pero "descafeinadas" de 170 y 200 CV, es decir, el bloque de fundición con culata de aleación y cuatro válvulas por cilindro y cotas "supercuadradas" de 86 x 86 que ya utilizaran, entre otros, el Opel Calibra Turbo y el Opel Vectra Turbo de tracción total y 204 CV de potencia. Para cuidar la fiabilidad y aumentar el rendimiento se enfría la cabeza de los pistones mediante chorros de aceite, se incrementa la capacidad del intercambiador térmico y se mejora la inyección mediante orificios más amplios en los inyectores. De otro lado, y buscando mejorar la capacidad del modelo para

▶ Crees que tienes un animal domesticado y, de repente, saca los dientes. El OPC difiere poco de sus hermanos de gama... hasta que le buscas las cosquillas. No hay que esforzarse mucho, esta fiera domada se convierte en un animal salvaje con sólo presionar a fondo el acelerador.

Las cifras de prestaciones de esta versión del Astra son totalmente espectaculares.



STOP

Pese al eficaz IDS^{plus}, pasar 240 CV al suelo por las ruedas delanteras genera pérdidas de tracción en curvas muy cerradas.

subir de vueltas renuncia además a los árboles de equilibrado. Estos y otros cambios se comprueban sobre el papel... y al pisar el acelerador. El Astra OPC sube de vueltas con una rapidez increíble. De hecho, la ausencia de los árboles de equilibrado y la presencia de un turbo de elevado soplado hacen que en solo 1.000 rpm (entre 2.500 y 3.500 rpm) aparezcan casi 100 CV.

Para comprobar dicha rapidez antes habremos de sentarnos en un habitáculo algo agobiante. A pesar del espacio disponible, la baja ubicación del techo obliga a contar con cristales pequeños, ofreciendo una visibilidad limitada. Tampoco ayudan los asientos Recaro ni la postura de conducción. Respecto a los primeros, la sujeción y comodidad que proporcionan no admiten crítica pero no puede decirse lo mismo de su ubicación y voluminosidad. Los pétalos laterales resultan tan voluminosos que impiden realizar un movimiento adecuado para manejar el cambio, a lo que ayuda muy poco una situación retrasada de la palanca que,



PENSADO PARA...

Amantes del turbo

En un tiempo en el que los TDI, JTD, CDTI o Dloquesea están de moda, surgen algunos compactos de elevada potencia y turbo para proporcionar esas sensaciones que muchos habían perdido al conducir vehículos de gasolina. La ventaja de estos motores se encuentra en un rango útil mucho más amplio que en los diésel aunque, como es obvio, con mayores consumos y menor par a bajas vueltas. Pero eso es lo que echaban de menos algunos amantes de las sensaciones fuertes, aquellos que miran con nostalgia los tiempos del Renault 5 Copa Turbo, unos apasionados a quienes el OPC debe sonar a gloria.

Así es

Opel Astra GTC 2.0 Turbo OPC

MOTOR

Situación:	Delantero transversal
Arquitectura:	4 cilindros en línea con bloque de fundición y culata de aleación
Cotas:	86,0 x 86,0 mm.
Cilindrada:	1.998 cm ³
Distribución:	Doble árbol de levas en culata accionado por correa con 4 válvulas por cilindro
Alimentación:	Inyección gasolina multipunto con turbo a 1,2 bares de presión máxima e intercambiador térmico
Potencia max.:	240 CV (176 kW) a 5.600 rpm
Par max.:	32,7 mkg (320 Nm) a 2.400 rpm

TRANSMISION

Tracción:	Delantero
Cambio:	Manual de 6 relaciones
Desarrollo en 4ª, 5ª y 6ª:	29,1/35,23 y 41,61 km/h

BASTIDOR

TRENES

Delantero:	McPherson
Trasero:	Eje torsional
Suspensión:	Resortes helicoidales, amortiguadores de gas. Barra estabilizadora delantera de 21 mm.

FRENOS

Delanteros:	Discos ventilados de 321 mm
Traseros:	Discos de 278 mm

DIRECCION

Tipo:	Cremallera asistida
Nº de vueltas de volante:	2,5
Diámetro de giro:	10,6 m

RUEDAS

Llantas:	Aleación ligera de 8 x 18 pulgadas
Neumáticos:	225/40 R 18
Ayudas dinámicas:	ABS. Servofreno. Distribuidor electrónico de la fuerza de frenada. Asistente a frenada de emergencia. Control de tracción y control de estabilidad

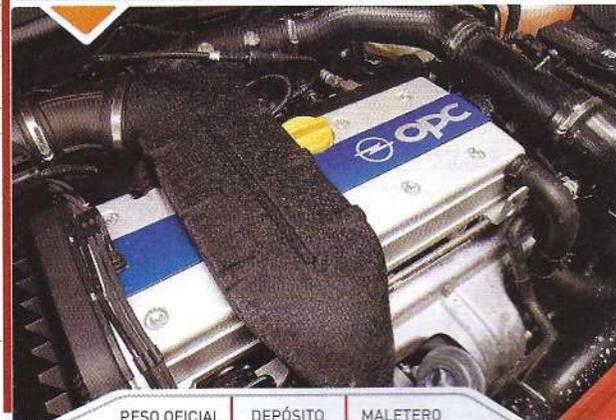
MEDICIONES

Vía delantera	1,49 m
Vía trasera:	1,49 m
Ancho:	1,42 m



Los asientos sujetan a la perfección pero la visibilidad es limitada y hay poca ergonomía para el conductor.

Parece mentira que una base mecánica tan veterana ofrezca las excelencias de este dos litros.



PESO OFICIAL
1.393 kg

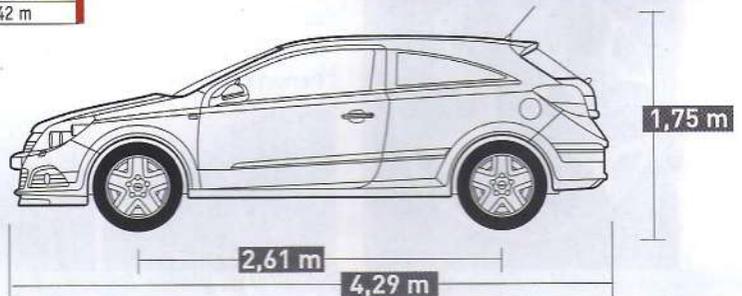
DEPÓSITO
52 litros

MALETERO
380 dm³

Cuál es

Opel Astra GTC 2.0 Turbo OPC

Fecha de lanzamiento:	Marzo 2005
Carrocerías:	3p, 5p y SW
Motores:	1.3 CDTI (90 CV), 1.7 CDTI (100 CV), 1.9 CDTI (120 CV), 1.9 CDTI (150 CV), 1.4 (90 CV), 1.6 (105 CV), 1.8 (125 CV), 2.0T (170 CV), 2.0T (200 CV), 2.0T (240 CV)
Acabados:	Enjoy, Sport, Cosmo, Essentia y OPC
Precio desde:	17.040 euros
Precio versión probada:	31.100 euros
Precio unidad probada:	34.118 euros



Así va

Opel Astra GTC 2.0 Turbo OPC

PESO	
Peso en báscula:	1.358 kg
Reparto del/tras:	64,0/36,0 %
NEUMÁTICOS	
Marca/modelo	Continental SportContact2
Dimensiones	225/40 R 18
PRESTACIONES	
ACELERACION:	
0-100 km/h:	6,51 s
400 m salida parada:	14,52 s
1.000 m salida parada:	26,29 s
RECUPERACION:	
En 4ª desde 40 km/h:	16,27/28,76 s
400/1.000 m:	
En 5ª desde 50 km/h:	16,37/29,52 s
400/1.000 m:	
En 6ª desde 50 km/h:	18,45/33,18 s
400/1.000 m:	
ADELANTAMIENTO 80-120 Km/h	
4ª/5ª/6ª	5,30/6,60/8,67 s
VEL. MÁX.OFICIAL:	244 km/h
FRENADA	
A 60/100/120 km/h:	12,6/34,7/50,7 m
CONSUMO OFICIAL (l/100 km)	
Urb./Extraurb./Mixto	13,0/7,0/9,2 l/100 km
CONSUMOS AUTOVIA	
Carretera:	7,5 l/100 km
Crucero:	100-110 km/h
Promedio:	95,4 km/h
Autopista:	8,5 l/100 km
Crucero:	120 km/h
Promedio:	118,3 km/h
POTENCIA EN BANCO	
	244,9 CV a 5.440 rpm
PAR EN BANCO	
	39,3 mkg a 3.390 rpm
CONFORT	
SONORIDAD INTERIOR	
Al ralentí:	44,3 dB
A 100/140 km/h:	68,5/74,4 dB
HABITABILIDAD	
Plazas delanteras	
Anchura:	137 cm
Altura:	89/93 cm
Plazas traseras	
Anchura:	131 cm
Altura:	89 cm
Espacio para piernas:	72 cm
Maletero	
Anchura mínima:	94 cm
Altura mínima:	51 cm
Capacidad :	345 dm3



Tanto en carreteras viradas como sobre vías rápidas el comportamiento del Astra destaca positivamente

EN MOVIMIENTO

Efectividad controlada

Según los más antiguos de la profesión basta muchas veces con saber la marca de un modelo y su cifra de potencia para tener una idea muy clara de cómo será su posterior comportamiento en carretera. El Astra OPC vendría a ser en este sentido la excepción que confirma la regla. Entre los Opel deportivos la tendencia habitual de la marca venía a ser la de ofrecer unos muelles de dureza variable con unos amortiguadores muy duros. Con tales características, el comportamiento de los mismos en carreteras en buen estado ofrecía muchas satisfacciones, casi tantas como críticas recibían al circular por asfaltos deteriorados. Las oscilaciones de baja frecuencia (típicas de autovías y autopistas) se solventaban sin problemas gracias a la suave intervención de la primera parte del muelle, mientras que las de frecuencia elevada (habitual en los rebotes producidos por baches u ondulaciones de las carreteras de segundo orden) llegaban a producir golpes secos en la amortiguación y hacían perder muchos enteros a su calificación no sólo en comportamiento, sino también en cuanto a comodidad. Para remediar dicha situación en un coche con el tremendo potencial mecánico del Astra

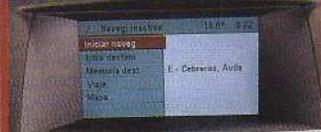
OPC se ha recurrido a un "truco" técnicamente vistoso y tremendamente efectivo; mantener un sistema de suspensión no excesivamente elaborado pero mejorado respecto a otras versiones y dotarlo, además, de toda una parafernalia electrónica (ver recuadro iDSplus) capaz de hacer variar la respuesta del mismo dependiendo de las circunstancias. El resultado práctico es un chasis adaptado a cualquier tipo de conducción: no resulta incómodo aunque sea algo duro de suspensiones, copia bien la carretera cuando está en buen estado sin reacciones secas al estropearse el asfalto y, además, resulta muy fácil en su conducción considerando la caballería de su mecánica. Mejor aún, los mejores volantistas sabrán apreciar una entrada del control de estabilidad menos intrusiva que en otras realizaciones de la marca así como la posibilidad de jugar con los cambios de apoyo para mitigar en parte el comportamiento subvirador. Más allá en el nivel de conducción queda la posibilidad de desconectar por completo el control de estabilidad pero ¡cuidado! los 240 CV (y más) existen de verdad y los pequeños errores son inaceptables a las velocidades que permiten su mecánica

El escape central trapezoidal es un sello de las realizaciones del OPC (Opel Performance Center)



Qué lleva

OPEL ASTRA GTC 2.0 TURBO OPC



Equipamiento básico	S
Airbags laterales delanteros: tórax/cabeza	S/S
Airbags laterales traseros: torax/cortina	N.D./S
Aire acondic./Climatizador	S/S
Alarma antirobo	333*
Anclajes Isofix	S
Control de cruce/velocidad	S
Control de estabilidad/tracción	S/S
Elevallas eléc traseros	N.D.
Faros Xenón/adaptativos/anti-niebla	N.D./583/S
Lava/limpiacristales	S
Llantas de aleación	S
Mandos en el volante	S
Ordenador de viaje	S
Pintura metalizada	416
Reglajes asiento conductor: altura/inclinación/lumbar/eléctricos	S/N.D./S/N.D
Reglajes volante: altura/dist.	S/S
Retrovisores: eléc./calefac.	S/S
Sensor de lluvia	S
Sensor de encendido de faros automático	S
Sensor de aparcamiento	312
Sistema de navegación	1.072*
Tapicería: cuero/Alcantara	1.613*
Temperatura exterior	S

Equipamiento específico	
Asientos del. deportivos	S
Faros direccionales Bi-Xenón	1.041
Eje trasero autonivelante	S
Reproductor MP3	S
Suspensión deportiva variable	S
Control presión neumáticos	208

EQUIPO BÁSICO COMPUESTO POR: airbag conductor y pasajero, antibloqueo de frenos ABS, cierre centralizado con telemando, cuentarevoluciones, dirección asistida, elevallas eléctricas delanteras, equipo de sonido con CD, respaldo trasero abatible por secciones.
S: Serie; ND: No disponible; O: Opcional sin precio disponible; Precio* opción montada en coche de pruebas; SG: Sin cargo; Pack: Opcional incluido en un paquete; Precios en euros.



↑ Corta palanca de cambio, pero no por ello lo son sus recorridos.



IDS plus Electrónica deportiva

Con denominaciones de lo más impactante (Sistema de Conducción Interactiva -IDSplus-, Control Continuo de la Amortiguación CDC o Red Integrada de Control de Chasis -ICC) Opel proporciona una serie de sistemas que tienen por objetivo la unificación de dos características de conducción habitualmente antagónicas: confort y estabilidad. Aceleración longitudinal y vertical, ángulo de dirección, velocidad del vehículo o grado de balanceo de la carrocería son controlados mediante sensores para proporcionar información a la unidad de control. Dicha información se analiza cada dos milisegundos y, en función de ella, se varía la dureza de los cuatro

amortiguadores (mediante válvulas solenoide) y se decide la entrada en funcionamiento del control de tracción, del control de estabilidad o del ABS. Toda esta electrónica, denominada Sistema de Conducción Interactiva (IDSplus) está disponible en otros Opel como el Vectra o el Signum, así como en otras versiones del Astra. En nuestra opinión, el mejor resultado del sistema se consigue sin embargo con el OPC en el que, además del mismo -montado de serie-, se cuenta con muelles y amortiguadores endurecidos, una carrocería 15 milímetros más baja que en el resto de la gama y variaciones en la estabilizadora y en la geometría de la dirección.

por cierto, no por ser corta tiene cortos recorridos.

La sensación de potencia acompaña al motor en todo su rango de revoluciones, siendo en la zona alta en la que se encuentra más a gusto y con un punto, a partir de unas 4.000 rpm, en el que parece tener una segunda juventud. Ello que obliga a prestar mucha atención al conducir por carreteras viradas en regímenes medios dado que, junto a la elevada capacidad para subir de vueltas provocada por la acción del turbo, origina respuestas del acelerador superiores

a las esperadas. Sí, se trata de todo un deportivo, y sí, ofrece un comportamiento muy seguro ayudado por innumerables sistemas de seguridad activa y pasiva. Pero no, no se puede -ni se debe- tomar a la ligera, el OPC hace honor a sus siglas, se trata de un vehículo que ha pasado por el Opel Performance Center y, como tal, es un deportivo en el que las prestaciones están al acecho para atacar incluso cuando menos te lo esperas. ●



A pesar de contar con un manejo muy aceptable, el cambio está algo retrasado respecto del conductor.

Palmarés

OPEL ASTRA GTC OPC

SEGURIDAD	
Comportamiento rutero	9,0
Frenos	8,5
Visibilidad	8,0
Alumbrado	8,0
Puesto de conducción	7,0
MECANICA	
Motor	9,5
Transmisión	8,5
Aceleración	9,5
Recuperación	9,0
Consumo	8,0
CONFORT	
Amplitud interior	7,0
Confort de marcha	8,0
Confort climático	8,0
Confort acústico	7,0
Accesibilidad	6,5
UTILIZACION	
Equipo de serie	8,0
Funcionalidad	7,0
Calidad apreciada	8,0
Maletero	7,0
Maniobrabilidad	7,5
ECONOMIA	
Valor de compra	7,0
Interés diesel/gasolina	4,0
Precio de opciones	8,0
NOTA MEDIA	7,7

David Ayala Israel Gardyn

DA TU OPINIÓN: dayala@mpib.es