



6. März 2007

Weltpremiere auf dem Genfer Automobilsalon 2007

Opel GTC Concept läutet neue Design-Ära der Marke ein

- Dynamisch und voller Überraschungen: Neue Formensprache in Exterieur und Interieur
- Markant und elegant: Beleuchtungskonzepte betonen einzigartigen Charakter
- Flexibel und innovativ: Dank „Flex4“-System per Knopfdruck vom Vier- zum Zweisitzer
- Intelligent und variabel: Elektronisch gesteuerter Allradantrieb für optimale Traktion

Genf/Wien. Mit der Weltpremiere des GTC Concept (Gran Turismo Coupé) gibt Opel auf dem 77. Genfer Automobilsalon einen ersten Ausblick darauf, wie dynamisch und erfrischend die Formensprache der Marke künftig aussehen wird. „Die Studie zeigt die neue Interpretation der Marke Opel“, erläutert Alain Visser, Geschäftsführer Europäisches Opel-Marketing. „Der GTC Concept verkörpert die selbstbewusste, emotionale Richtung, die wir mit Opel einschlagen. Seine aufregende Linienführung reflektiert in Kombination mit hoher Fahrdynamik und intelligenter Innenraum-Flexibilität die künftige Betonung der Kerneigenschaften der Marke Opel.“ Zudem trägt die Studie den Entwurf eines neuen, noch prägnanteren Markenlogos, bei dem der Opel-Schriftzug stolz in die breiter ausgeführte Umrandung des Blitzes integriert ist.

„Der GTC Concept läutet die nächste Ära in der Opel-Designsprache ein“, verrät Bryan Nesbitt, Executive Director, GM Design Europe. „In diesem viersitzigen, flexiblen Hochleistungs-Coupé hat unser Team die neue Quintessenz der Marke Opel – selbstbewusster, substanzieller, eigenständiger – visuell umgesetzt. Diese stilistische Richtung wird man bei künftigen Opel-Produkten wiederfinden.“

„In jüngster Zeit haben wir bereits eine Reihe von Opel-Konzeptfahrzeugen in der Serie umgesetzt“, so Hans H. Demant, Opel-Chef und GME Vice President Engineering.



„Konzepte wie der GTC Genève, der Antara GTC oder das Flex-Fix-Heckträgersystem aus dem TRIXX gaben einen Ausblick auf ihre spätere Serienversion. Diese Studie ist ein selbstbewusster Botschafter der Marke und könnte eine ähnliche Rolle als Vorbote von Technik und Design künftiger Opel-Modelle spielen.“

Für standesgemäßen Antrieb des viersitzigen Coupés sorgt ein 220 kW/300 PS starkes 2,8-Liter-V6-Turbo-Benzintriebwerk, das seine Kraft im Sinne optimaler Traktion und Stabilität sowie ausgeprägter Agilität über ein intelligentes, elektronisch gesteuertes Allradsystem auf die Straße bringt.

Für markentypische Onboard-Flexibilität sorgt das innovative, zum Patent angemeldete „Flex4“-System: Die Rückenlehnen der beiden Fondsitze können ferngesteuert per Knopfdruck separat an die vorderen Sitze andocken, so dass ein geräumiger Drei- oder Zweisitzer mit ebener Ladefläche und bis zu über 1.000 Litern Gepäckraumvolumen entsteht. Wie bei Opel üblich, müssen dabei die Sitze weder aus- noch eingebaut werden.

Dynamisches Design: Visuelle Kommunikation der Markenbotschaft

Der GTC Concept kündigt eine neue Design-Ära für Opel an. Wie schon der Speedster 1999 oder der GTC Genève 2003, markiert die Studie einen Wendepunkt und schlägt ein neues Kapitel in der Entwicklung der Opel-Formensprache auf.

Ein Schlüsselement des seidengrau lackierten GTC Concept (Länge/Breite/Höhe: 4.830/1.867/1.432 Millimeter, Radstand: 2.737 mm) ist die aggressiv gestaltete, athletische Front mit großen vertikalen Aluminium-Lufteinlässen, die in die Scheinwerfer hineinragen. Diese vertikalen Gestaltungselemente werden am Heck von der Auspuffanlage wieder aufgenommen und stehen für eine neue, unverwechselbare Performance-Grafik, die von vorn wie von hinten sofort ins Auge sticht.

Die stolze Front des Opel GTC Concept ist zudem geprägt von einem großen trapezförmigen Grill mit markentypisch breiter, in poliertem Aluminium ausgeführter Querspange, die ein neu interpretiertes, prägnanteres Markenlogo trägt. Die Opel-typische „Bügelfalte“ auf der Motorhaube, die auffälligen Alu-eingefassten vertikalen Lufteinlässe und die markanten Scheinwerfer signalisieren im harmonischen Zusammenspiel Leistungsfähigkeit und Stärke. Die Verwendung von LED-Technologie



eröffnete den Designern darüber hinaus kreative Freiräume zur Realisierung einer speziellen Nachtgrafik der Front- und Heckleuchten.

Ein weiteres optisches Highlight des zweitürigen Sport-Coupés mit dynamisch-flacher Silhouette ist die anspruchsvoll gestaltete Seitenansicht. Ihre skulpturhaft ausgearbeitete Grafik stellt eine Weiterentwicklung des im Antara und Opel GT gezeigten Profils dar. Mit ihrer markanten Linienführung und den spannungsgeladenen Oberflächen vermittelt sie Athletik und Eleganz.

Große Radhäuser, die aggressiv gezeichnete Räder beherbergen, unterstreichen den selbstbewussten Charakter. Dank der breiten Spur (vorn/hinten: 1.627/1.629 Millimeter) steht der Opel GTC Concept souverän auf der Straße, was von den 20 Zoll großen Felgen mit Reifen der Dimension 245/40 R20 – auf deren Lauffläche ein rotes Band Akzente setzt – noch betont wird. Die Räder greifen eine Ästhetik aus dem Motorsport auf: Die Designer setzten den Trend zu schwarzen Felgen allerdings in eleganterer Form um, indem sie einen schwarz-glänzend eloxierten Felgenstern mit polierten silbernen Außenkanten kontrastierten.

Bei der Gestaltung des GTC Concept-Hecks führten sie die Formensprache der Front mit Querspange und Blitz-Emblem auf der charakteristischen „Bügel falte“ fort. Authentisch für das Opel-Design ist die Form der Heckleuchten, deren LED-Leuchteinheiten eine unverwechselbare Nachtgrafik zeichnen. Der Spoiler – optischer Ausdruck von Leistungsorientierung – konnte dank der ausgefeilten Oberflächengestaltung in die Karosserie integriert werden. Der ausgezeichnete cW-Wert von 0,25 unterstreicht die aerodynamische Qualität des eleganten Designs.

Interieur-Design: Freundlich und einladend

Mit Modellen wie dem neuen Corsa, dem Antara und dem Opel GT hat sich das Innenraum-Design der Marke bereits deutlich hin zu einem freundlicheren Stil mit einladendem Charakter entwickelt. Der GTC Concept geht jedoch einen signifikanten Schritt weiter und repräsentiert damit das nächste Kapitel der Opel-Markenidentität beim Interieur. Seine Formen und Oberflächen nehmen die Sprache des Exterieurs auf und visualisieren in ihrer skulpturalen Gestaltung förmlich die Dynamik des Fahrerlebnisses. Der obere Teil des Cockpits erstreckt sich über der Instrumententafel in einer



geschlossenen Linienführung von Tür zu Tür und vermittelt so Fahrer und Beifahrer ein Gefühl der Geborgenheit. Das Design-Thema wird noch betont durch die große integrierte Mittelkonsole, die über der Dekoroberfläche zu schweben scheint und in ihrer Erscheinung hochklassigen Audio-Geräten gleicht.

Komplementär zur Materialwahl beim Exterieur kontrastieren Im Innenraum – strukturiert mit eleganten Akzenten in Aluminium-Optik – matte elfenbeinfarbige Oberflächen mit hochglänzenden Elementen in Klavierlack-Optik und kündigen so einen neuen Ästhetik-Standard von Opel an. Die U-förmige Alu-Grafik auf dem Lenkrad findet sich auch auf der zentralen Konsole und auf dem Schaltknopf. Damit entsteht eine die Fahrdynamik betonende optische Verbindung der Schnittstellen von Auto und Fahrer. Der Drehknopf für das Navigationssystem ist ergonomisch günstig platziert. Der Fahrer kann ihn leicht finden und bedienen, ohne die Augen von der Fahrbahn nehmen zu müssen. Die vier sportlichen Rundinstrumente sind von einem lichtdurchlässigen Ring umgeben und anstelle des traditionellen Gelbtönen von Opel in einem dynamischen Rot hinterleuchtet – optische Lösungen, mit denen Opel beim Interieur wieder verstärkt die Dynamik des Fahrerlebnisses in den Vordergrund rückt.

Als besonderes Attribut der Identität des Konzepts findet sich das raffinierte rote Band der Reifenlaufflächen auch im Innenraum wieder. Es ziert dort die Mittelachse des Lenkrads und ist vertikal in die Oberfläche der sportlich konturierten Sitze eingewoben. So zeigt Opel, wie eine leistungsorientierte Prägung des Designs durch geschmackvolle Accessoires unterstrichen werden kann.

Intelligentes Packaging: Außen kompakt, innen geräumig und flexibel

„In den letzten Jahren sind viele Autos immer größer geworden, ohne dass die Passagiere davon profitierten. Beim Opel GTC Concept haben wir diesen Trend umgekehrt und bei vergleichsweise kompakten Außenmaßen die entscheidenden Wohlfühlmaße im Innenraum optimiert“, so Frank Leopold, Manager GME Innovation, Show Cars and Advanced Packaging. „Dadurch passt das Auto so perfekt wie ein guter Handschuh.“

Dank einer tieferen Sitzposition und einer Absenkung des vertikalen Hüftpunkts – dem so genannten H-Punkt – sitzen Fahrer und Beifahrer perfekt ins Fahrzeug integriert. Die Rundumsicht ist dank des ebenfalls niedrigeren Instrumententrägers, der auch für ein



großzügiges Raumgefühl sorgt, dennoch ausgezeichnet. Verstärkt wird dieser Effekt durch die Farbgestaltung: Im oberen Bereich ist die Armaturentafel dunkel, im unteren hingegen hell gehalten.

Ein weiterer Beleg für das intelligente Packaging: Trotz der flachen Dachlinie verwöhnt der Opel GTC Concept im Fond mit viel Platz. Die Kopffreiheit hinten beträgt 920 Millimeter. Die Fondsitze sind tief platziert, und damit der viersitzige Zweitürer trotzdem die markentypische Flexibilität bietet, entwickelten die Opel-Ingenieure eine Weltneuheit: das zum Patent angemeldete „Flex4“-Innenraumkonzept.

Dank „Flex4“ lassen sich bei der Studie die Rückenlehnen der beiden hinteren Sitze per Knopfdruck sensorgesteuert und separat an die vorderen Sitze heranfahren und andocken. Die Laderaumabdeckung wird dabei automatisch über die im Boden verbleibenden Sitzflächen gezogen. Dadurch entsteht ein Drei- oder Zweisitzer mit ebener, bis zu 1,80 Meter langer Ladefläche, und das Gepäckraumvolumen steigt von 500 über 755 (Dreisitzer) auf bis zu 1.020 Liter (Maximalwert bis zur Gürtellinie).

Kraftvoller Motor und intelligentes Allradssystem

Angetrieben wird der Opel GTC Concept von einem aufgeladenen, 220 kW/300 PS starken 2,8-Liter-V6-Benzintriebwerk mit zwei verstellbaren Nockenwellen, das mit einem Sechsgang-Schaltgetriebe kombiniert ist und sein maximales Drehmoment von 400 Nm bereits ab 1.850 und dann bis 4500 min⁻¹ zur Verfügung stellt. Den Sprint von Null auf Tempo 100 erledigt die Studie laut Berechnungen in rund sechs Sekunden, die Höchstgeschwindigkeit ist auf 250 km/h begrenzt.

Seine Kraft bringt das Hightech-Turboaggregat über ein fortschrittliches, elektronisch gesteuertes Allradssystem auf die Straße, das voll in die Regelung des adaptiven IDS^{Plus}-Fahrwerks integriert ist. Eine elektronisch angesteuerte Drehmoment-Übertragungseinheit teilt die Kräfte stufenlos für optimale Traktion und Fahrdynamik zwischen Vorder- und Hinterachse auf. Die blitzschnelle Regelung ermöglicht es dabei – zum Beispiel beim starken Beschleunigen – mehr Kraft auf die Hinterachse zu geben, bevor überhaupt Schlupf auftreten kann. So entsteht ein Fahrgefühl wie bei einem sportlichen Hinterradantrieb. Ein ebenfalls elektronisch geregeltes Sperrdifferential an der Hinterachse verbessert Stabilität und Traktion durch die Verteilung des Drehmoments zwischen den



beiden Hinterrädern zusätzlich. Die Vorteile des intelligenten Allradsystems der Opel-Studie: optimale Traktion und Stabilität in allen Fahrsituationen sowie exzellente Agilität verbunden mit einem betont aktiven Fahrgefühl.

Rückfragehinweis:

Olaf H. Meidt

Tel: +43 1 28877 322

Mobil: +43 664 6195786

Josef Ulrich

Tel: +43 1 28877 325

Mobil: +43 664 3510365