



## Media Information

Le 9 février 2016

### GT Concept, Mokka X et Astra : le menu alléchant d'Opel pour Genève

- Sportivité et passion : le GT Concept présenté en première mondiale
- Aventure et connectivité : le nouveau Mokka X prêt pour ses débuts
- Efficience et polyvalence : l'Astra et le break Astra Sports Tourer
- Performante et exaltante : la nouvelle Astra TCR est prête pour la piste

Opel va montrer son assurance et sa passion pour l'automobile en présentant son interprétation de la sportive de demain au 86<sup>e</sup> Salon International de l'Automobile de Genève (du 3 au 13 mars 2016). Il y exposera en première mondiale le GT Concept – un descendant direct de l'Experimental GT, qui fut en 1965 le tout premier concept-car présenté par un constructeur automobile européen. En outre, le constructeur de Rüsselsheim dévoilera au public le nouveau Mokka X. Ce nouveau SUV compact a pour ambition de conforter le succès établi par son prédécesseur, en adoptant un design extérieur et intérieur encore plus séduisant et une offre multimédia connectée des plus modernes. La nouvelle Astra jouera aussi un rôle de premier plan sur le stand Opel dans le Hall 2 du Palexpo (stand numéro 2231). L'offre vedette d'Opel en catégorie compacte démontrera que si elle est parfaitement à l'aise au quotidien, elle tentera aussi de briller sur les circuits dans sa variante Astra TCR présentée en première mondiale. Karl-Thomas Neumann, CEO d'Opel Group, dévoilera toutes les nouveautés lors de la conférence de presse Opel qui se tiendra le mardi 1<sup>er</sup> mars à 11h00.

« Les voitures que nous mettons en vedette à Genève révèlent bien la nature d'Opel aujourd'hui. Le GT Concept montre que nous sommes innovants et que nous avons une idée précise de la direction à prendre. La nouvelle Astra et le nouveau Mokka X montrent que nous écoutons nos clients et que nous les mettons au centre de tout ce que nous faisons, en produisant des voitures désirables et abordables. L'Astra TCR enfin montre que nous n'oublions pas notre passé en sport automobile, avec toutes ses connotations émotionnelles, » commente Karl-Thomas Neumann.



## **GT Concept : la sportive épurée du futur**

2016 est une année importante dans les 154 ans d'histoire d'Opel qui a l'ambition de réussir le plus grand redressement de l'histoire de l'automobile. Les chiffres de ventes sont à la hausse et le constructeur montre qu'il croit en demain en présentant le concept d'une sportive du futur accessible. Le Concept GT sera très certainement l'une des principales attractions du Salon de l'Automobile de Genève. Le Concept GT a tout ce qu'il faut pour séduire les amateurs de voitures de tous âges. Authentique sportive, propulsion à moteur central avant, il descend en droite ligne de l'Opel GT des années 60-70 et du Monza Concept, présenté à Francfort en 2013. Il annonce la nouvelle évolution du design sculptural d'Opel. Les lignes de cette sportive évoquent l'avant-garde mais restent sobres, renonçant à tout ce qui pourrait venir perturber leur pureté. Le GT Concept n'a pas de poignées de porte, pas plus que de rétroviseurs extérieurs, et délaisse les éléments de décoration superflus. Il s'agit d'une véritable sportive, ce que l'on perçoit dans ses proportions classiques : long capot et porte-à-faux ultracourts. Le dynamisme se perçoit aussi dans la forte signature rouge qui fractionne graphiquement la carrosserie à l'horizontale. L'absence de couvercle de coffre, le dessin des portes intrigant et novateur, l'échappement double en position centrale, l'allure du volant et bien sûr, le nom, tout évoque la GT des origines. Toutefois, l'Opel GT Concept ne se contente pas de simplement mimer son ancêtre : il réinvente l'esprit plein d'audace et de passion de la GT des origines, sans verser dans la nostalgie ni dans le design rétro.

Pensée comme une sportive populaire – et non comme une *supercar* élitiste – l'Opel GT Concept reçoit un puissant moteur trois cylindres 1,0 litre suralimenté, placé en position centrale avant. Ce bloc essence à rendement extrêmement élevé est dérivé de la motorisation déjà rencontrée sous les capots des ADAM, Corsa et nouvelle Astra. Dans cette définition sportive, il développe 107 kW/145 ch avec un couple maximal de 205 Nm (les valeurs de consommation pour l'Opel GT Concept ne sont pas encore disponibles). La puissance est transmise vers l'essieu arrière doté d'un différentiel à blocage mécanique par une boîte séquentielle à six rapports commandée par des palettes au volant. Cette deux-places d'un poids inférieur à 1.000 kg franchit le 0 à 100 km/h en moins de huit secondes et atteint une vitesse maximale de 215 km/h.



### **Personnalité 4x4 affirmée et remarquable connectivité : le nouveau Mokka X**

Opel présentera une autre première mondiale à Genève avec le nouveau Mokka X dont la commercialisation interviendra à l'automne 2016. Le Mokka connaît un grand succès depuis son lancement il y a trois ans et a déjà été commandé à plus de 500.000 exemplaires. Pour assurer la pérennité de ce succès, Opel a procédé à une profonde refonte de son SUV. Il lui a trouvé une nouvelle appellation, le X évoquant son caractère d'aventurier. Ce sera le cas pour tous les futurs SUV et CUV d'Opel.

A l'extérieur, le Mokka X affiche une physionomie plus affirmée. Sa face avant revue est dans l'esprit du nouveau look Opel, avec une calandre horizontale en forme d'aile et la puissante signature lumineuse formée par les feux de jour à LED en aile double. L'avant adopte en outre des surfaces aux formes plus sculpturales et plus définies, comptant moins d'inserts en plastique. Cela donne au Mokka X une posture plus affirmée sur la route, une allure mieux ancrée et plus virile. L'arrière adopte aussi la signature lumineuse en forme d'aile double, qui vient griffer les feux arrière à LED. Les flancs du véhicule conservent les traits sculptés et élégants et les nervures en partie basse lui donnent du muscle. La « virgule » caractéristique d'Opel s'envolant vers l'arrière confirme son dynamisme.

A l'intérieur, l'ambiance du Mokka X a été complètement revue grâce à une toute nouvelle planche de bord. Le nouveau tableau de bord s'articule autour d'éléments aux volumes plus horizontaux. Il est plus simple et plus épuré, mais aussi plus net et plus soigné dans sa réalisation. La console centrale a été complètement réaménagée autour des écrans tactiles 7 ou 8 pouces de la nouvelle génération de systèmes multimédia. Elle se distingue maintenant par son élégance raffinée et son design plus sobre, le nombre de boutons ayant été revu à la baisse – de nombreuses fonctions sont maintenant accessibles en se servant des écrans tactiles capacitifs.

Le Mokka X sera à coup sûr l'un des véhicules les mieux connectés de sa catégorie. Deux versions de la nouvelle génération du système multimédia IntelliLink vont apporter l'univers des smartphones dans le Mokka X grâce à la présence d'Apple CarPlay et d'Android Auto.



Sous le capot, le 1,4 litre Direct Injection Turbo de dernière génération délivrant 112 kW/152 ch sera disponible en combinaison avec une transmission automatique à six rapports, un système Start/Stop et la transmission intégrale adaptative.

Par ailleurs, les ingénieurs sont restés fidèles à la volonté d'Opel de démocratiser au maximum l'innovation technologique en équipant le Mokka X de projecteurs *Adaptive Forward Lighting* à LED. Le nouveau système AFL à LED adapte automatiquement la forme du faisceau en fonction des situations de conduite rencontrées afin de produire le meilleur éclairage possible. Au total, neuf fonctions d'éclairage différentes correspondant à des faisceaux spécifiques sont disponibles.

### **Légère, efficiente, pratique et séduisante : la nouvelle Opel Astra**

Plus légère, plus sobre et plus dynamique, tout en offrant encore plus de confort : chaque élément qui compose la nouvelle Astra exprime le souci d'efficience. Par rapport aux modèles qui les ont précédés, la berline cinq portes a réussi à gagner ainsi jusqu'à 200 kg et le Sports Tourer jusqu'à 190 kg. Une réduction de poids significative qui a permis d'améliorer notablement l'agilité de comportement et la sobriété.

L'offre de motorisations proposée par l'Astra joue également un grand rôle dans les progrès constatés au niveau de la perception de conduite : toutes les nouvelles Astra bénéficient des moteurs Opel de dernière génération. Les moteurs essence et diesel dont la cylindrée va jusqu'à 1,6 litre parviennent tous à associer une remarquable sobriété et une excellente réactivité. A Genève sera présenté un nouveau diesel haut-de-gamme, doté d'une suralimentation à deux étages. Le 1.6 CDTI BiTurbo ECOTEC développe 118 kW/160 ch avec un couple maxi de 350 Nm. Associé à la boîte manuelle à six rapports et au Start/Stop, il permet à la berline cinq portes de limiter sa consommation à 4,2 litres de gazole aux 100 kilomètres (111 g de CO<sub>2</sub> par kilomètre).

La cinq-portes tout comme le Sports Tourer peuvent compter sur un espace intérieur en augmentation, en dépit de leurs dimensions extérieures réduites (5 portes) ou équivalentes (Sports Tourer). En particulier, les passagers arrière profitent d'un espace aux jambes en hausse de 35 millimètres dans le premier cas et de 28 millimètres dans le second. En



outre, l'Astra Sports Tourer peut transporter plus de bagages qu'auparavant – désormais son volume utile atteint 1.630 litres, soit 80 litres de mieux que le modèle précédent. Le vaste espace de chargement est également plus facile d'accès que jamais grâce au nouveau hayon motorisé, qui s'ouvre et se ferme d'un simple mouvement du pied sous le pare-chocs (en série sur Innovation).

Aux côtés de la cinq-portes et du break Sports Tourer, Opel présentera aussi à Genève au public international la nouvelle Astra TCR. Le puissant moteur 2,0 litres suralimenté offrira à la nouvelle version compétition de la berline de tourisme de Rüsselsheim quelque 330 ch et un couple maxi de 420 Nm. Cette puissance est transmise aux roues avant par l'intermédiaire d'un double embrayage et d'une boîte séquentielle compétition à six rapports avec palettes au volant. Un système automatisé de double débrayage permet de descendre les rapports sans à-coups.. Le freinage est assuré par des disques de 378 mm associés à des étriers à 6 pistons à l'avant, ainsi que des disques de 265 mm et des étriers à 2 pistons à l'arrière. Le pilote peut moduler la répartition du freinage depuis l'habitacle. La voiture fera ses débuts en 2016 dans plusieurs championnats TCR aux mains de pilotes d'écuries compétition-client.