



Opel Astra OPC

Ruwe bolster, ruwe pit

Autotest | De titel van de eerste test van de Opel Astra GTC luidde: "Ruwe bolster, blanke pit". Die titel was gekozen omdat de driedeurs Astra er veelbelovend uitziet, maar nauwelijks anders rijdt dan een gewone Opel Astra. Nu is er een uitvoering die zo spannend is dat de testrit rechtstreeks naar het circuit leidde: de Astra OPC.

Tot nu toe leverde de sterkste Astra GTC 180 pk. De variant van het Opel Performance Centre (OPC) doet daar een stevige schep bovenop en trakteert op 280 pk! Het maximale koppel is met precies 400 Nm al even imposant voor een auto als deze. Al dat vermogen is genoeg om vanuit stilstand in precies zes seconden naar de 100 km/u te sprinten, om door te gaan tot een elektronisch begrensde topsnelheid van 250 km/u.

Opel kiest voor een turbomotor omdat de Astra OPC daarmee relatief zuinig is. Ter illustratie: het verbruik ligt 12% lager dan bij de vorige Astra OPC (en de CO2-uitstoot 14% lager). Bovendien heeft een turbomotor een meer "explosief" karakter dan een atmosferisch exemplaar. Opel heeft dan ook doelbewust voor een weinig zachtzinnige turbo gekozen, puur om de sensatie te vergroten. En terecht!



Tot 4.000 toeren is de viercilinder al gretig, daarboven ronduit agressief. Dan klinkt een unieke "turbo-schreeuw" die alle andere mechanische geluiden overstemt. Alhoewel dit ronduit spectaculair is, lijkt het turbogeluid op het gillen van de banden en weet de bestuurder niet of de banden danwel de motor het uitschreeuwen.

Weggedrag

Dankzij een "lamellen-sperdifferentieel" kunnen de voorwielen het vermogen goed verwerken. Terwijl de concurrentie kiest voor een elektronische variant, kiest Opel voor een mechanisch differentieel. Dat is duurder, maar heeft een belangrijk voordeel: de elektronische versie beperkt het vermogen door middel van kortstondige remingrepen. Opels mechanische differentieel verdeelt de aandrijfkracht optimaal en verliest dus geen vermogen.



Het resultaat is, dat te veel gasgeven bijna onmogelijk is. Zelfs wanneer midden in de bocht (en niet bij het uitkomen van de bocht) volgas wordt gegeven, blijft de Astra OPC de gevolgde koers keurig volgen. Gas loslaten in de bocht wordt zwaarder afgestraft dan te vroeg gasgeven!

Hoe agressief de OPC is, is met een druk op de knop te bepalen. Iedere Opel Astra is optioneel te voorzien van "FlexRide". Hiermee kunnen de besturing, het onderstel en de reactie op het gaspedaal aan de omstandigheden worden aangepast. Naast de standaard comfortabele, normale en sportieve stand, kent de Astra OPC een extra sportieve modus. Een druk op de OPC-knop resulteert in instant agressie en zet alle systemen nog eens extra op scherp. Een leuk showelement: de klokken worden in de OPC-modus rood verlicht.



Een belangrijke troef van de Astra OPC is de bijzondere voorwielophanging. Opel heeft gekozen voor een "HiPerStut" en dit heeft als belangrijkste voordeel dat de wielen altijd recht op het wegdek blijven staan. Dat vergroot zowel de grip als het gevoel in het stuurwiel. De besturing voelt altijd elektronisch-kunstmatig, maar dat is in dit geval niet verkeerd. Een "handrembochtje" is uitgesloten: de OPC is voorzien van een elektrisch bediende handrem die is niet gediend van dergelijke stunts. Het ESP is daarentegen geheel uit te schakelen.



Mocht de bestuurder c.q. coureur zichzelf toch een keer overschatten, dan remt de OPC als een ware sportwagen. De remweg vanaf 100 km/u is zo'n 35 meter en dat is vergelijkbaar met rassportwagens. Bovendien remt de Astra OPC kaarsrecht en zonder enig drama (het is nauwelijks te merken wanneer het

ABS bijspringt).

Optioneel kan de Astra OPC worden voorzien van een race-computer. Hiervoor kiest Opel een unieke formule: het centrale zenuwstelsel van de auto (de "CAN-bus") wordt via Bluetooth aangesloten op de iPhone (geen Android). Met de bijbehorende "Power app" kunnen vervolgens alle parameters van de auto worden uitgelezen. Deze kunnen worden gekoppeld aan rondetijden om de prestaties op het circuit te analyseren.



Openbare weg

Na een middagje spelen op het circuit, leent de Astra OPC zich net zo makkelijk voor het dagelijkse verkeer. Het onderstel is ontegenzeggelijk stevig, maar niet zo stug dat het onprettig is op de openbare weg. Op de turbo-schreeuw na, is de motor opvallend stil en daarom leent deze OPC zich prima voor het afleggen van langere afstanden.

Een eco-stand en een prima functionerend stop/start-systeem zorgen ervoor dat het verbruik beperkt blijft. Een zuinigheidstest leverde een gemiddeld verbruik van 7.4 liter per 100 km op. Inclusief het racen op het circuit kwam het gemiddelde testverbruik uit op 9.9 liter per 100 km.



De kuipstoelen ondersteunen het lichaam zo goed, dat ze de Astra OPC alleen maar aantrekkelijker maken voor dagelijks gebruik. De exacte besturing, het overvloedige koppel bij lage toeren en de royale uitrusting zorgen er allemaal voor dat de OPC ook op de openbare weg overtuigt als de meest exclusieve Astra.

Conclusie

Eindelijk! Na een ietwat teleurstellende proefrit met de gewone Astra GTC, is er nu een versie die het veelbelovende uiterlijk van Opels Astra coupé aanvult met sublieme rijeigenschappen. De 2.0 liter turbomotor kan ronduit agressief zijn. Een slim "lamellen-sperddifferentieel" zorgt er voor dat het vermogen van 280 pk / 400 Nm maximaal in prestaties wordt omgezet. Ook het uitstekende onderstel en de krachtige remmen zorgen er voor dat de Astra OPC zich helemaal thuisvoelt op het circuit.

Tegelijkertijd biedt de Astra OPC meerwaarde op de openbare weg. Al bij een laag toerental is veel vermogen beschikbaar, en dat draagt bij aan de souplesse. De OPC wordt standaard geleverd met (vrijwel) alle voorzieningen die bij andere Astra's optioneel zijn en daarom heeft de bestuurder altijd het bevoorrechte gevoel met een bijzondere auto onderweg te zijn. ■

Specificaties

Opel Astra OPC 2.0 Turbo OPC

Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte	447 x 184 x 148 cm
Wielbasis	270 cm
Gewicht	1.550 kg
Aanhanger	730 kg
Aanhanger geremd	1.500 kg
Tankinhoud	56 l
Bagageruimte	380/1165 l
Bandenmaat	235/50R18

Motor en prestaties



Motorinhoud	1998 cc
Cilinders / kleppen	4/
Vermogen	280 pk @ 5500 tpm
Koppel	400 Nm @ 2500 tpm
Aandrijving	voorwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	6 sec.
Topsnelheid	250 km/u
Verbruik gemiddeld	8,1 l / 100 km
Verbruik stad	10,8 l / 100 km
Verbruik buitenweg	6,5 l / 100 km
CO2 uitstoot	189 gr. / km

Prijs

Prijs	€ 42.995,-
Prijs instapmodel	€ 26.745,-