



Opel Astra

Sprong vooruit

Autotest | Een Jaguar, een Audi, een BMW en een Mercedes-Benz. Daarmee begint het reclamespotje voor de nieuwe Opel Astra. Wat heeft dit te betekenen? Er verschijnt een vuurrode Opel Astra in beeld die een aanloop neemt, een springschans oprijdt en... over alle luxe auto's heenspringt! De boodschap: de Astra is ze allemaal de baas. Een proefrit moet bewijzen in hoeverre de Astra die claim waarmaakt.

Wees gerust: de Opel Astra is nog steeds een middelgrote auto met een heel gemiddeld prijskaartje. Opel heeft zich niet toegelegd op het bouwen van premium auto's. Wel oogt de elfde generatie van de Astra een stuk slanker en atletischer dan voorheen.

De auto is korter (-50 mm), lager (-25 mm) en toch ruimer geworden. Dat is te danken aan de moderne techniek, want elektronische componenten worden steeds kleiner (en lichter!). Het interieur oogt elegant en "opgeruimd". Het aantal knoppen en hendels is beperkt, omdat veel functies middels het centraal geplaatste beeldscherm worden bediend. Let daarbij op de details: het glas van het beeldscherm loopt door tot de chromen sierrand en onder het beeldscherm is een "steuntje" voor de duim, waardoor het net even prettiger is te bedienen.



De Astra maakt echt een groot verschil als het gaat om de stoelen. Wanneer wordt gekozen voor de zogenaamde "AGR"-stoelen, zijn deze in vele richtingen verstelbaar. Zo zijn ook de lengte van het zitvlak en de breedte van de rugleuning variabel. Ook heel prettig: naast stoelverwarming is ook stoelkoeling beschikbaar.

Uitrusting

Het "OpelEye" is een camera die meekijkt met de bestuurder. Deze camera leest verkeersborden en

toont deze als geheugensteuntje onder de snelheidsmeter.



Daarnaast probeert OpelEye de afstand tot andere auto's in te schatten. Wanneer de onderlinge afstand en/of snelheid gevaarlijk klein wordt, kan de computer zelfstandig remmen (alleen bij snelheden tot 60 km/u) of waarschuwen (boven 60 km/u). Omdat OpelEye is gebaseerd op een enkele camera zonder ondersteuning van radar of andere hulpmiddelen is de betrouwbaarheid in de praktijk kleiner dan bij soortgelijke systemen van andere merken.

Het "infotainment" systeem is van de laatste generatie. Zo worden AppleCar en Android Auto ondersteund en is de geluidskwaliteit van het audiosysteem bovengemiddeld goed voor een auto als deze.



De vorige Astra was al leverbaar met automatisch grootlicht. Dat wil zeggen dat het grootlicht

automatisch wordt gedimd wanneer de camera andere auto's detecteert. Opel gaat nu een stap verder met "IntelliLux LED Matix" waarbij alleen dat deel van de lichtbundel wordt gedimd dat een andere bestuurder zou verblinden. Een test in het donker leert dat het effect van deze techniek groot is. Voor wie vaak op onverlichte wegen rijdt, is IntelliLux de meerprijs zeker waard.

OnStar

Opels trots is "OnStar". Hiermee kan de Astra-rijder contact opnemen met een persoonlijke assistent die bijvoorbeeld het navigatiesysteem kan programmeren en inzicht kan geven in de technische staat van de auto. Daarbuiten kan deze assistent alle vragen beantwoorden waarop het antwoord met goed fatsoen op Internet is terug te vinden.



In de praktijk doet OnStar alles wat het belooft. Echter, met de huidige generatie smartphones lijkt OnStar al te zijn ingehaald door de techniek voordat het is geïntroduceerd. Wel heel zinnig is de automatische noodfunctie die een ongeluk detecteert (i.e. doordat de airbags zijn geactiveerd) en daarop de hulpdiensten inroept.

Voor de achterpassagiers voorziet de Astra in twee extra USB-aansluitingen plus een 4G verbinding om bijvoorbeeld tablets achterin te kunnen gebruiken. De laatste testauto die die mogelijkheid bood was een verlengde limousine met een prijskaartje waarvan een hele collectie Astra's kan worden gekocht!

Weggedrag

Naast alle nieuwigheden ontbreekt een voorziening: "FlexRide". Bij de vorige Astra kon hiermee worden gekozen voor een comfortabel of juist een sportief karakter. Volgens Opel werd dit in de praktijk te weinig besteld.



De "FlexFix" fietsendrager is komen te vervallen om gewicht te besparen, want dit uitschuifbare fietsenrek vereiste een complexe achterwielophanging.



De nieuwe, lichtgewicht Astra is een echte allemansvriend. De wegligging is prima, maar Opel verruult rijplezier voor veiligheid. Zelfs wanneer een bocht veel te laat of te snel wordt ingestuurd, geeft het onderstel geen krimp.

De besturing is niet te licht en niet te zwaar, maar helaas ontbreekt de nodige "feedback" waardoor de bestuurder niet voelt welke krachten er op de voorwielen werken. Hoe capabel de Astra ook is, het gevoel van vertrouwen blijft uit. In vergelijking met soortgelijke auto's is de Astra iets gevoeliger voor zijwind.



Motoren

Tegenover de moderne elektronica staan uiterst conservatieve motoren. Op het programma staan heel gewone benzine- en dieselmotoren. Wanneer wordt gevraagd naar hybrides of elektrische uitvoeringen, hult Opel zich in nevelen.

Uiteraard zijn de geboden motoren wel van de allerlaatste generatie. Zo is de 1.0 liter driecilinder motor die al zeer succesvol was in de Opel Corsa en Adam nu ook beschikbaar in de Astra. Ondanks het feit dat de Astra een maatje groter is, voldoet deze kleine motor ruimschoots.



In de stad komt de Astra 1.0 prima mee. Wel is merkbaar dat dit het instapmodel is, want de kleine krachtbron moet nadrukkelijk worden aangespoord om te presteren. Zodra de turbo wakker wordt, blijkt de 1.0 uiteindelijk over royale reserves te beschikken. Vlot invoegen op de snelweg of veilig passeren op

provinciale wegen is daarom geen enkel probleem.

Opel heeft de nadelen van een driecilinder motor redelijk weten op te lossen. De onrustige loop, waar dergelijke motoren om bekend staan, is geheel afwezig. Alleen bij een hoog toerental is de karakteristieke roffel hoorbaar. Wanneer kalm wordt gereden is het verbruik (zeer) laag, maar wanneer harder wordt gereden loopt het verbruik sterker op dan bij de grotere motoren (testverbruik: 5.5 liter per 100 km op een uiterst eenvoudig parcours).



1.4 Turbo

Omdat de 1.0-liter motor zo succesvol is in de kleinere modellen, heeft Opel die motor voorzien van een extra cilinder voor gebruik in grotere modellen. Alle efficiency verhogende en gewichtsbeparende technieken zijn uiteraard gebleven. De 1.4 Turbo loopt merkbaar mooier dan de 1.0 en levert bovendien bij lage toerentallen meer souplesse.

Omdat de 1.4 Turbo minder hard hoeft te werken om te presteren, is het makkelijker om zuinig te rijden. Zelfs op een veeleisend parcours (bergen, stadsverkeer) bleef het verbruik beperkt tot 5.8 liter per 100 km.

De sterkste motor op het programma is een oude bekende: de 1.6 liter turbo die goed is voor 200 pk. Ondanks die veelbelovende waarde is deze sterkste Astra absoluut geen sportwagen. Het vermogen wordt vooral gebruikt om nog meer rust en souplesse te

bieden. Ongeacht het toerental is daarom altijd merkbaar dat er een enorme reserve beschikbaar is en dat geeft het bevoorrechte gevoel een topmodel te rijden.



Conclusie

Biedt de nieuwe Opel Astra de kwaliteit van een luxe reisauto van een premium merk? Nee, natuurlijk niet. Wat de Astra wel biedt zijn veel van de luxe en veiligheidsvoorzieningen van dergelijke auto's, tegen een fractie van de prijs.

Daarbij is de Astra met de tijd meegegaan. De auto is lichter en dus zuiniger geworden. Alhoewel de motoren niet vernieuwend zijn, combineren ze verdienstelijke prestaties met een beschaafd verbruik. Het weggedrag is goed en veilig, maar de Astra toont op dit vlak weinig karakter.

In tegenstelling tot de premium-merken zet Opel de geavanceerde techniek niet in om een model interessanter of spannender te maken. In plaats daarvan maakt Opel de Astra veiliger, comfortabeler en praktischer. Daarmee houdt Opel vast aan het vertrouwde concept, maar maakt de Astra toch een grote sprong vooruit. ■



Specificaties

Opel Astra 1.4 Turbo Innovation

Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte	437 x 188 x 149 cm
Wielbasis	266 cm
Gewicht	1.278 kg
Aanhanger	620 kg
Aanhanger geremd	1.410 kg
Tankinhoud	47 l
Bagageruimte	370/1210 l
Bandenmaat	225/45R17

Motor en prestaties



Motorinhoud	1398 cc
Cilinders / kleppen	4/4
Vermogen	150 pk @ 5600 tpm
Koppel	230 Nm @ 2000 tpm
Aandrijving	voorwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	8,5 sec.
Topsnelheid	215 km/u
Verbruik gemiddeld	5,1 l / 100 km
Verbruik stad	6,3 l / 100 km
Verbruik buitenweg	4,3 l / 100 km
CO2 uitstoot	117 gr. / km

Prijs

Prijs	€ 25.395,-
Prijs instapmodel	€ 19.995,-