



Opel Astra (2009 - 2015)

De industriële revolutie

Rij-impresie | Opel breekt radicaal met het verleden. Vooral de Astra was jaren lang de gemiddelde auto voor het gemiddelde gezin. Maar de Astra-J wil veel meer zijn dan dat. Chique vormgeving en vernieuwende techniek moeten de Astra van het midden naar de top van het segment tillen. Is dat gelukt?

Airconditioning, airbags, een ABS-remsysteem of een navigatiesysteem zijn nu de normaalste zaken van de wereld. Maar er was een tijd dat alleen de allerduurste auto's zulke "geavanceerde" voorzieningen aan boord hadden. Omdat nu zelfs de kleinste stadsauto is voorzien van al deze luxe en veiligheid, valt het niet meer op.

Op het moment van schrijven zorgt de Opel Astra 2009 voor net zo'n revolutie. Techniek die eerst alleen was voorbehouden aan het absolute topsegment, is dankzij de Astra voortaan ook beschikbaar in de middenklasse.

Vormgeving

Een eerste kennismaking zal echter nauwelijks reden geven tot euforie en niemand zal de term "revolutie" in de mond nemen. De grootste kracht en tegelijkertijd het grootste probleem van de Astra is namelijk dat de meeste zaken zo snel wennen, dat ze nauwelijks opvallen.

Als deze auto een Lancia of Audi logo zou dragen, zou het ontwerp als exclusief worden gezien. Omdat de

Astra een heel gewone auto is, valt de chique vormgeving nog nauwelijks op. Toch geven de grootse lijnen samen met de accenten van chroom de Astra de voorname uitstraling waar het bij de vorige Astra's aan ontbrak.



Ruimte

Vooraf binnens is de Astra "onopvallend goed". Menigeen voelt zich direct thuis in de Astra en daarom valt nauwelijks op hoe doordacht het interieur is

ontworpen.

Als een zitpositie niet goed is, is dat direct merkbaar. Maar omdat de stoelen van de Astra royaal bemeten en over een enorme afstand verstelbaar zijn, valt veel minder snel op dat de zitpositie uitstekend is.

De ruimte voorin is zelfs zo enorm dat bestuurders tot twee meter nog royaal zitten en zelfs hoofdruimte over hebben! In dat extreme geval is de ruimte op de achterbank nihil; met een bestuurder en bijrijder van gemiddelde lengte voorin, biedt de Astra juist voldoende ruimte achterin voor twee volwassenen.



Een van de nieuwe technische vindingen is "Adaptive Forward Lighting" (AFL). Dit betekent dat de koplampen de lichtbundel automatisch aanpassen aan de omstandigheden. Zodra richting wordt aangegeven, ontsteekt een breedstraler om de berm in de rijrichting te verlichten. Het grootlicht ontsteekt automatisch zolang de computer ziet (letterlijk!) dat daarmee niemand wordt verblind.

Rondom de bestuurder zijn veel bergvakken gemaakt. Daarbij heeft Opel geen loze ruimte achteraf benut, maar is eerst gekeken wat de gemiddelde bestuurder aan bergruimte zoekt en is daar het dashboard omheen getekend. Heel handig is ook het "geheime" bergvak, waarin kostbaarheden aan het zicht en een onverhoopte grijpgrage hand onttrokken worden. In de middentunnel zijn een USB-aansluiting (incl. prima functionerende iPod ondersteuning) en een 12-volt stopcontact te vinden.

Uitrusting

De testauto is voorzien van het optionele "CD-500" navigatiesysteem. Dit werkt zo intuïtief en logisch, dat het instructieboekje niet hoeft te worden geraadpleegd. Het kaartmateriaal is zeer recent; de Astra weet ook de weg in pas opgeleverde nieuwbouwwijken.



Tijdens deze rijtest leek AFL in eerste instantie een zinloze optie. In de randstad zijn alle wegen zo goed verlicht, dat koplampen alleen nodig zijn om zichtbaar te zijn voor het overige verkeer. Dat is heel anders op provinciale wegen en in kleine dorpjes; daar biedt AFL zo veel veiligheid dat deze optie iedere euro meer dan waard is.

Rij eigenschappen

Een andere nieuwe techniek is "FlexRide". Met een druk op de "sport"-knop, wordt de besturing directer, de reactie op het gaspedaal alerter en het onderstel stugger. Omgekeerd geeft de "tour"-modus de Astra juist een heel ontspannen karakter. Een dergelijke optie is op zich niet uniek, maar wat de Astra bijzonder maakt is dat de computer automatisch een keuze tussen beide modi kan maken aan de hand van de

rijstijl van de bestuurder. Helaas is het verschil tussen de "sport", "tour" en neutrale stand gering. De vorige generatie Astra kende een soortgelijk systeem en daarvan was het effect nadrukkelijker merkbaar.



1.6

De testauto is voorzien van een 1.6 liter benzinemotor. Dit zal naar verwachting de meest verkochte motor worden. Deze krachtbron is niet uitgesproken sterk of soepel en daarom is de verleiding groot de Astra 1.6 als "karakterloos" te omschrijven. Maar het is net zo makkelijk deze variant als veelzijdig te omschrijven, want de krachtbron stelt nooit teleur.

Wanneer het kalm mag, is de auto zeer stil en legt de Astra 1.6 met gemak grote afstanden af. Wanneer nodig, is voldoende vermogen beschikbaar (115 pk / 155 Nm) om vlot te accelereren.

Gezien de vernieuwingsdrang van de rest van de Astra, valt op dat de testauto nauwelijks is voorzien van brandstofbesparende maatregelen. De Astra 1.6 is standaard niet voorzien van een schakelindicator, heeft geen start/stop-systeem en kan geen remenergie herwinnen. Desondanks bedroeg het gemiddelde testverbruik een keurige 7.1 liter per 100 km.



Conclusie

Brengt de Opel Astra 2009 een revolutie teweeg in het middensegment? Dat is sterk afhankelijk van de gekozen uitvoering. In de basis is de Astra een prima, maar weinig opvallende auto. De rijeigenschappen met de hier gereden 1.6 benzinemotor zijn gemiddeld. Als het gaat om brandstofbesparende technieken blijft de Astra zelfs achter bij de concurrentie.

Wie de Astra echter aankleedt met opties, kan het comfort en het veiligheidsniveau bereiken dat tot voor kort alleen was voorbehouden aan het topsegment. In combinatie met een efficiënte turbomotor, intelligente verlichting, een computer die meekijkt met de bestuurder, vorstelijke stoelen, vele ergonomische vondsten en een onderstel dat zich automatisch aanpast aan de rijstijl, brengt de Astra wel degelijk een revolutie te weeg in het middensegment. ■



Specificaties

Opel Astra (2009 - 2015) 1.6 Edition

Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte	442 x 181 x 151 cm
Wielbasis	269 cm
Gewicht	1.293 kg
Aanhanger	680 kg
Aanhanger geremd	1.250 kg
Tankinhoud	56 l
Bagageruimte	370/1235 l
Bandenmaat	205/60R16

Motor en prestaties



Motorinhoud	1598 cc
Cilinders / kleppen	4/
Vermogen	115 pk @ 6000 tpm
Koppel	155 Nm @ 4000 tpm
Aandrijving	voorwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	11,7 sec.
Topsnelheid	188 km/u
Verbruik gemiddeld	6,3 l / 100 km
Verbruik stad	8,3 l / 100 km
Verbruik buitenweg	5,1 l / 100 km
CO2 uitstoot	147 gr. / km

Prijs

Prijs	€ 22.145,-
Prijs instapmodel	€ 18.395,-