



Opel Astra Succesformule

Veel merken houden krampachtig vast aan een bewezen succesformule. Een nieuw model biedt alle sterke punten van het vorige en is veelal alleen op details verbeterd. Maar Opel dankt het enorme succes van de Astra al jaren aan een heel andere formule: iedere nieuwe Astra is radicaal anders dan de voorganger en moet op ieder punt vernieuwing brengen. Welk nieuws brengt de geheel nieuwe, vierde generatie van de Opel Astra?

Voor de nieuwe Astra heeft Opel zichzelf een ambitieus doel gesteld: breng alle luxe en innovatie van een luxe zakenauto naar de middenklasse. Om dat doel te realiseren heeft Opel een uitstekend rolmodel in huis: de Insignia. Deze auto heeft precies een jaar geleden de zakelijke markt op z'n kop gezet door meer luxe en een hoogwaardigere uitstraling te bieden dan menig tegenstrever.

Het begint met de "ontwerptaal" van de Insignia. Alhoewel de Insignia niet meer is dan een middelgrote zakenauto, heeft deze favoriet onder de leaserijders de uitstraling van een directielimousine.

Toch is de Astra zeker geen "kleine Insignia" geworden. De Astra is bedoeld als sportieve en praktische middenklasser en is slechts geïnspireerd op de Insignia. De Astra heeft een vlotte, moderne uitstraling met chique accenten. De grille is laag en breed, zodat de auto er belangrijk uitziet. Het lijnenspel wordt benadrukt door de chromen omlijsting van de zijruiten.



Interieur

Neem plaats in de Astra en het is onmiddellijk duidelijk wat Opel bedoelt met "democratisering van techniek". De opzet van het dashboard doet in niets denken aan een eenvoudige, compacte auto.

De voorruit is nadrukkelijk naar voren geplaatst om een groter gevoel van ruimte te creëren. Ook het dashboard ligt extra naar voren en dat draagt bij aan de bewegingsruimte

voorin.

Ten opzichte van de vorige Astra is de nieuwe generatie 17 cm langer en is de wielbasis met 7 cm toegenomen. Daarmee zit de Astra exact tussen de Corsa en Insignia. De extra centimeters vertalen zich in volop ruimte voor- en achterin. Ook met een forse bestuurder voorin, rest voldoende ruimte op de achterbank voor volwassenen.



De voorstoelen zijn letterlijk overgenomen van de Insignia, alleen de bekleding verschilt. Voor een auto in deze klasse biedt de Astra daarom een riante zit en alleen dat al geeft het gevoel een klasse hoger te rijden.

Ergonomie

Bijzonder in het interieur zijn de vele bergvakken. In de regel wordt loze ruimte gebruikt als bergruimte, maar bij de Astra is de bergruimte vanaf het eerste begin gepland. In de middentunnel zijn een USB-aansluiting (werkt ook met iPod!), AUX-ingang en 12 volt stopcontact te vinden om draagbare muziekspelers en/of telefoons aan te sluiten. Heel handig zijn de geheime vakken, om bijvoorbeeld een telefoon of draagbaar navigatiesysteem veilig in op te bergen.

Een doordacht detail zijn de luchtroosters waarvan niet alleen kan worden bepaald hoeveel lucht ze de auto in blazen, maar ook of de luchtstroom geconcentreerd of juist diffuus moet zijn.

De kofferruimte is voorzien van een in hoogte instelbare laadvloer ("FlexFloor"). Met de "dubbele laadvloer" in de laagste stand biedt de Astra maximale bagageruimte, maar het laden en lossen wordt dan bemoeilijkt door een hoge tildrempel. Daarom kan voor het laden van zware stukken de

laadvloer omhoog worden gebracht en vervalt de laaddrempel (ten koste van de ruimte). Onder de laadvloer ontstaat dan een groot vak waarin tere spullen kunnen worden gescheiden van zwaardere bagage.

Uitrusting

Alhoewel de binnenruimte goed en doordacht is benut, is dit niet het punt waarmee de Astra zich nadrukkelijk van de concurrentie onderscheidt. Wat de Astra bijzonder maakt is de vooruitstrevende techniek. Alle vernieuwende elektronica van de Insignia is namelijk ook beschikbaar in de Astra. Terwijl de Insignia al voorzieningen biedt die uniek zijn in het zakelijke segment, maakt dit de Astra helemaal bijzonder!

Het belangrijkste nieuws is het "Opel Eye". Dit is een camera in de voorruit die verkeersborden leest. Een melding van bijvoorbeeld een maximumsnelheid of inhaalverbod verschijnt als geheugensteuntje in een display tussen de snelheidsmeter en toerenteller.

Het navigatiesysteem "DVD 8000" beschikt over een ingebouwde reisgids, waarmee op het kleurenscherm zelfs foto's en details over bezienswaardigheden zijn op te roepen.



FlexFix

Een heel andere vernieuwing is "FlexFix". Dit is een fietsendrager die in de achterbumper geïntegreerd is. Monteren of demonteren (en opslaan!) is daarmee overbodig. Wanneer de fietsendrager nodig is, kan deze binnen luttele seconden uit de achterbumper worden getoverd. Na gebruik vouwt de fietsendrager weer onzichtbaar weg.

De moeilijkheid bij het ontwikkelen van FlexFix was dat de

achterwielophanging in de weg zat. De oplossing is gevonden in een veel compactere achterwielophanging, die tijdens de ontwikkeling ervan zelfs beter bleek te zijn dan een traditioneel exemplaar! Dankzij de zogenaamde "Watt-link" blijven de achterwielen in een bocht beter recht op het asfalt staan. Dit vergroot zowel het comfort (geen geluid van wringende banden) als de grip.



Weggedrag

Een andere nieuwe ontwikkeling is "FlexRide" en ook dit is afgekeken van de Insignia. Een computer houdt de rijstijl van de bestuurder in de gaten. Wanneer de bestuurder hard rijdt, maakt de computer de besturing directer en wordt de reactie op het gaspedaal alerter. Bij een kalme rijstijl wordt het weggedrag juist aangepast om meer comfort te bieden. Het verschil tussen beide is in de praktijk echter zeer gering.

Omdat dit een auto is die een groot publiek moet aanspreken, kon Opel niet kiezen voor een uitgesproken sportief of comfortabel karakter. In plaats daarvan streeft Opel er naar de best mogelijke combinatie van beide te bieden en mede dankzij "FlexRide" is dat gelukt.



In vergelijking met de vorige Astra is de wegligging merkbaar verbeterd. Op slecht wegdek is de auto stiller en comfortabeler, op snelheid is de nieuwe Astra juist scherper en capabeler. In vergelijking met de directe concurrenten is het verschil echter niet zo groot als Opel wil doen geloven.

Diesel

Op het moment van schrijven wordt de Astra aangeboden met vier benzine- en vier dieselmotoren. Ook hier is niet nadrukkelijk gekozen voor sportiviteit of een laag verbruik, maar streeft Opel er naar de best mogelijke combinatie van beide te bieden.

Eerst is gereden met de 2.0 liter dieselmotor. Zoals veel onderdelen is ook deze overgenomen uit de Insignia. Alhoewel de Astra veel kleiner is dan de Insignia, is de "2.0 CDTi" in de Astra alleen zuiniger en nauwelijks sneller. De optionele automaat verstaat z'n werk goed, maar schakelt zeker niet onmerkbaar.



1.4 Turbo

De meeste testkilometers zijn afgelegd met de geheel nieuw ontwikkelde 1.4 liter turbomotor. Het voordeel van het gebruik van een turbo is dat de relatief kleine motor veel vermogen levert, maar toch heel zuinig is. De Opel-kraftbron is goed voor 140 pk / 200 Nm en zou desondanks in staat zijn 17 kilometer af te leggen op een liter benzine. Ondanks het streven naar een laag verbruik ontbreken een start/stop-systeem of een schakelindicator.

Met een kalme rijstijl is de Astra 1.4 Turbo zeer stil. Bovendien is al bij een laag toerental veel trekkracht beschikbaar, zodat de motor zich goed leent voor zuinig rijden. In de praktijk is de auto echter niet zo zuinig als Opel belooft. Met een uitgesproken kalme rijstijl kwam het gemiddelde verbruik (stadsverkeer en provinciale wegen) uit op 1 op 16.4.



Op de snelweg valt de Astra 1.4 Turbo op door de hoge mate van comfort. Omdat het toerental aangenaam laag blijft, presteert de auto gevoelsmatig met groot gemak. Bij 100 km/u blijft de naald van de toerenteller iets onder de 2.000 tpm, 120 is ongeveer 2.500 tpm. Ook veel hogere kruissnelheden (170 km/u) worden met groot gemak vastgehouden en daarmee is Opel in z'n opzet geslaagd: de Astra brengt inderdaad het comfort van een luxe zakenauto naar het middensegment.

Conclusie

Terwijl veel nieuwe auto's meer een evolutie zijn dan een revolutie, weet de Opel Astra zich op vele vlakken te vernieuwen. Dat beperkt zich niet alleen tot de vormgeving, maar heeft ook betrekking op de ergonomie. Denk daarbij aan grote, uiterst comfortabele stoelen, heel veel bergruimte in het

interieur en een slimme, geïntegreerde fietsdrager.

De uitrusting is ronduit vernieuwend. Het "Opel Eye" leest verkeersborden en maakt het de bestuurder makkelijk in onbekende gebieden. "FlexRide" zorgt ervoor dat de auto zich razendsnel aanpast aan een sportieve of juist ontspannen rijstijl.

Zoals mag worden verwacht van een moderne auto, zijn de motoren sterk en toch zuinig. De dieselmotoren zijn stil, maar ietwat karakterloos. Met name de 1.4 liter benzine Turbomotor is een echte aanrader. Deze is levendig en vlot wanneer gewenst, maar leent zich even makkelijk voor een kalme en zuinige rijstijl. In zekere zin houdt Opel dus toch vast aan een bewezen succesformule: vernieuwing. ■



Techniek

Opel Astra 1.4 Turbo Sport

Maten en gewichten

Lengte	442 cm
Breedte	181 cm
Hoogte	151 cm
Wielbasis	269 cm
Gewicht	n.b.
Aanhanger	n.b.
Aanhanger geremd	n.b.
Tankinhoud	56 l
Bagageruimte	370/1235 l



Motor en prestaties

Motorinhoud	1364 cc
Cilinders / kleppen	4/
Vermogen	140 pk @ 4900 tpm
Koppel	200 Nm @ 1850 tpm
Aandrijving	voorwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	9,7 sec.
Topsnelheid	205 km/u
Verbruik gemiddeld	5,9 l / 100 km
Verbruik stad	7,8 l / 100 km
Verbruik buitenweg	4,8 l / 100 km
CO2 uitstoot	138 gr. / km



Prijs

Prijs	€ 25.280,-
Prijs instapmodel	€ 18.495,-

Deze auto verzekeren?

Dat kan vanaf:

€ 62 per maand



Deze auto leasen?

Dat kan vanaf:

€ 356 per maand



Uw advertentie hier?

Neem contact op met:

sales@autozine.nl

? ? ? ? ?