



Martijn Verhoef
21 januari 2016

Weer helemaal terug

Wat zullen ze bij Opel met weemoed terugdenken aan de jaren '90. De Astra was volksvriend nummer één en ging als warme broodjes over de toonbank.

Daarvóór wist het merk met de Kadett evengoed de nuchtere Hollander te verleiden. In het nieuwe millennium ging het toch echt de verkeerde kant op met het model, want de Astra werd aan alle kanten ingehaald door de concurrentie; slechts in 2006 wist de auto nog eenmaal de koppositie te behalen. Ook de in 2009 gelanceerde Astra J wist het tij niet te keren, mede door het ontbreken van bijtellingsvriendelijke versies van dit model. Vooral door zijn vrij hoge gewicht en de inefficiënte motoren was deze auto nooit zo succesvol als weleer.

Met de introductie van de nieuwe Astra hoopt Opel te laten zien dat ze geleerd heeft van haar fouten. Aan de ene kant door het model op een flink dieet te zetten en van een nieuwe reeks motoren te voorzien. Aan de andere kant wordt de Astra nog meer neergezet als een Duits kwaliteitsproduct die de luxe van een hogere klasse voor de gewone man en vrouw beschikbaar stelt. Tijdens een uitgebreide testweek komen we

er achter of dit zijn vruchten afwerpt.



Duidelijke missie

De Astra gelooft zelf heilig in zijn missie, want hoewel we bij het vorige model over het design al niet te klagen hadden, is de nieuwe Astra nu strakker vormgegeven. Toegegeven: we praten dan wel over de Astra Innovation, die standaard is voorzien van 'Bi-Color' 18 inch wielen, waarmee de auto goed voor de dag komt. Vooral het zwart glanzende vlak achter de C-stijl valt op, hierin komt de chromen daklijst mooi uit. De strakke snoet wordt mede gevormd door de fraaie IntelliLux koplampen met matrixverlichting, die de lichtbundel aanpassen aan het type weg en het overige verkeer.

In de praktijk werkt dit keurig, de camera achter de binnenspiegel registreert de belijning en andere verkeersdeelnemers en aan de hand hiervan worden kleine LED-lampen aan- of uitgezet. Met de ingeschakelde grootlichtassistent kan dit wel leiden tot een wat onrustig verspringen van de bundel, maar verder werkt het systeem

feilloos. En hoe zelfverzekerd de uitstraling van de Astra ook is, er zijn wel wat kritiekpunten te noemen. Zo valt de grote tankklep op aan de rechterzijde van de auto en is het jammer dat de Shark Fin niet in de kleur van de lak is gespoten. Toch zet Opel met de nieuwe Astra een stijlvolle auto met een erg mooi lijnenspel neer.



On- en offline

Vooraf van binnen was bij de oude Astra goed te merken dat hij door de tand des tijds was ingehaald. De ingewikkelde knoppenwinkel is bij het ontwerpen van het interieur van de nieuwe Astra dan ook opgeofferd en een opgeruimd dashboard met een minimum aan knoppen is het resultaat. Het fijne aanraakscherm neemt bijna alle functies over en maakt de bediening van de Opel bijzonder gemakkelijk. Het scherm reageert niet alleen snel, het systeem blinkt ook uit in de mogelijkheden. Zo is de mobiele telefoon bijzonder snel gekoppeld en via Apple CarPlay is de interface van de smartphone volledig over te nemen. Bestemmingen die via de telefoon worden gezocht zijn gelijk in het Navi900-systeem van de Astra te laden.

En waar Opel de luxe belooft die normaliter in een hogere klasse gezocht dient te worden, maken ze de eigenaar van een gloednieuwe Astra niet blij met een dooie mus. Zo is bij de Innovation standaard Opel OnStar aanwezig. Dit pakket behelst niet alleen een gratis Wi-Fi Hotspot in heel Europa (iets opzoeken op vakantie was nog nooit zo gemakkelijk en goedkoop), maar er staat ook een persoonlijke assistent tot je beschikking. Met één druk op de knop word je verbonden met een callcenter, waar je (we hebben in de testweek een aantal keren gebeld) meteen wordt geholpen door een telefoniste. Deze assistent kan een bestemming in het navigatiesysteem laden (werkt sneller dan intypen), maar kan ook vragen beantwoorden over bijvoorbeeld parkeergelegenheid of het weer op de bestemming.



Massagestoel

Een ander toonbeeld van luxe is de massagestoel die de bestuurder van een Astra een aangename rit bezorgt. Als er bij veel directe concurrenten al een dergelijke stoel leverbaar is, houdt dit niet veel meer in dan het af en toe oppompen van de lendensteun. Maar de AGR ergonomische stoel in de Astra kent een veel uitgebreider

Opel Astra 1.6 CDTi Innovation

programma dat het rijden echt een stuk aangenamer maakt. Nu doen de goed zittende voorstoelen met uitschuifbare bovenbeensteun dat sowieso wel. Ook voor de achterpassagiers is meer ruimte weggelegd dan voorheen, terwijl de Opel ten opzichte van zijn voorganger juist licht is gekrompen.

Qua bagageruimte loopt de Astra keurig in de pas met de concurrentie, de Golf hatchback biedt bijvoorbeeld tien liter meer kofferbakinhoud.Â

Het materiaal waaruit het dashboard is opgetrokken voelt hoogwaardig aan, alleen bij de achterste deurpanelen is het kunststof harder en is er geen verschil met de vorige Astra te voelen. Doordat de Astra vrij onoverzichtelijk is, is de achteruitrijcamera een welkome aanvulling. Het is dan ook jammer dat deze camera een wat wazig beeld geeft, ondanks het reinigen van de lens.



Lichtvoetig ten voeten uit

We rijden met de 136 pk sterke 1.6 CDTi met zestraps automaat. Het lagere gewicht is goed merkbaar bij het rijden met de Astra, want de auto doet erg lichtvoetig aan, zelfs

dynamisch. Qua kracht heb je aan de dieselmotor meer dan genoeg, de 110 pk sterke versie zal ongetwijfeld voldoende zijn voor de gemiddelde Nederlandse automobilist. Niettemin is dat beetje extra wel prettig wanneer je net nog even wilt inhalen. De automaat werkt hier aan mee door vlot te schakelen, zonder hinderlijk inhouden. Eigen input wordt echter niet zo gewaardeerd, want flippers aan het stuur ontbreken en het handmatig schakelen met de pook voegt zelden iets toe, tenzij je de bergen intrekt. Merkwaardig genoeg ontbreekt er ook een schakelaar waarmee de bestuurder van rijmodus kan wisselen. Een Sport- of Ecoknop zou een welkome aanvulling zijn. Zoals aangegeven doet de Astra bijzonder lichtvoetig aan en bochten nemen is nu veel plezieriger dan bij zijn voorganger (tenzij er OPC achter staat).

De demping zit tegen het sportieve aan, zonder dat hij straf wordt. Je voelt erg goed waar de auto mee bezig is en zeker korte oneffenheden worden duidelijk doorgegeven, maar op lange stukken overtuigt de auto als een aangename reisgezel. Het comfort aan boord draagt hier aan bij, want de motor blijft erg stil (behalve bij een koude start) en ook windgeruis en bandengerol van de 18 inch wielen worden keurig buiten het interieur gehouden. De motoren en de dynamiek staan dan ook op een veel hoger plan dan bij zijn voorganger en tijdens de testweek hebben we ook over de efficiëntie niet te klagen. Het gemiddelde verbruik komt uit op 5,2 liter per 100 kilometer, daar waar 4,5 wordt beloofd.



In spanning afwachten

De Astra is voor Opel ongelooflijk belangrijk en de strijd in het C-segment laait weer helemaal op. Met de komst van de nieuwe MÃ©gane keert de rust voorlopig nog niet terug en het blijft spannend welke auto de consument uiteindelijk het meeste kan bekoren. Het verschil in bijtelling is al bijna geen issue meer, waardoor andere waarden weer gaan opspelen. Bijvoorbeeld: hoeveel krijg ik nu eigenlijk voor mijn geld? Bij de Astra is er erg veel mogelijk, maar veel luxe zaken zijn slechts optioneel leverbaar. De diesel met automaat is er vanaf 29.795 euro. De Innovation die wij reden kost minimaal 32.295 euro en is dan standaard voorzien van OnStar en actieve veiligheidssystemen.

Door de LED-koplampen, het volledig lederen interieur met verwarmbare zitplaatsen voor en achter, het introductiepakket met onder andere de massagestoel en de inparkeerhulp, plus een aantal kleinere opties komt de prijs op 37.315 euro. Slechts een schuifdak en adaptieve cruise control zijn dan nog over op de keuzelijst, waardoor de Astra dik in zijn spullen zit.

De luxe opties, zoals de persoonlijke assistent, maken het rijden in de Astra best

bijzonder. Maar wat nog belangrijker is: Opel heeft de juiste aanpassingen gedaan, zodat de auto luxe, dynamisch en toch heel nuchter aanvoelt, waardoor wij wel durven voorspellen dat de auto succesvoller zal zijn dan zijn voorganger.Â

Plus

- + Lichter, zuiniger en ruimer dan zijn voorganger
- + Luxe opties bereikbaarder dan ooit
- + Fijne infotainment

Min

- Kleine designmissers in het exterieur
- Kwaliteit achteruitrijcamera
- Mogelijkheid wisselen rijmodus ontbreekt