Jan Westerhof
21 februari 2010

Scherp geschud

Decennialang leverde Opel met de Kadett en de Astra de best verkochte auto van Nederland. Sinds het nieuwe millennium is die koppositie ingenomen door andere auto's en lukte het Opel slechts in 2006 om met de Astra deze plek te heroveren. De vraag is of Opel met de presentatie van de scherp getekende en fors gegroeide nieuwe Astra de topnotering terug kan winnen. Een retourtje Brussel met de 125 pk sterke 1.7 CDTI moest uitwijzen of het merk uit RÃ¼sselsheim de kaarten goed geschud heeft.

Wie mooi wil gaan...

Op het visuele vlak mag Opel zeker gecomplimenteerd worden. Net als de Insignia is de nieuwe Astra een breekpunt met Opels burgerlijke imago. Zowel het koetswerk als het dashboard is prachtig gestileerd en verplettert iedereen die hoort dat het een Opel is. De spitse neus en vooral de brede heupen maken de Astra tot een van de mooiere compacte middenklassers. Deze fraaie stijl zorgt er ondanks zijn flinke buitenmaten voor dat de Astra geen superruime auto is geworden. Voorin valt er benevens het stoten van de knie aan de brede middenconsole nog niet veel te klagen. Het ruimteaanbod is voldoende en de forse en perfect gevormde optionele sportstoelen waren een heerlijkheid op weg naar de Europese hoofdstad. Achterin vinden volwassenen daarentegen maar net voldoende ruimte en valt vooral de nauwe instap op. Gelukkig hoefden we op reisbagage en fotoapparatuur niet te besparen, want de kofferruimte is met 370 liter een van de grotere in zijn klasse. Ook hier vraagt de styling

weer enige inschikkelijkheid, doordat de kofferklep nogal smal is en de doorlaadhoogte flink. Door de optioneel in twee hoogten instelbare kofferruimtebodem echter op de hoogste stand te zetten wordt dat laatste gedeeltelijk geÃ«limineerd. De bagage wordt er dan als het ware in geschoven, maar de laadruimte wordt hiermee wel behoorlijk beperkt.

FlexRide

De groeispurt van de Astra betaalt zich pas uit op lange afstanden. Het niet altijd even goede Belgische wegennet werd door de grote wielbasis van 2.69 meter goed verwerkt en tezamen met het flinke gewicht maakt dat de Astra tot een klasse groter aanvoelende auto. De enige kritiek op comfortgebied is de wat stoterige vering en demping op korte oneffenheden en daar bood het 1.100 euro kostende FlexRide een soort oplossing. Hiermee kunnen de dempers van de Astra aangepast worden en kan

de demping naast 'standaard', op 'sport' en 'tour' worden ingesteld. In 'tour' is de Astra inderdaad soepeler, maar er overheerst een kunstmatig en vooral geprogrammeerd karakter. In de sportstand is de Astra aardig sportief te rijden en voelt de auto evenwichtig en neutraal aan, maar zijn massa was duidelijk merkbaar op de Belgische binnenwegen. Met een druk op de sportknop wordt de besturing en de demping een tandje strakker en reageert ook de motor feller. Punt blijft dat de aanpassingen ook hier een artificieel gevoel geven en dat de besturing nooit echt natuurlijk is. De gemiddelde Astra-consument zal het FlexRide niet bestellen en dat lijkt de betere keuze te zijn: in de 'normale' modus rijdt de Astra gewoon vooral comfortabel met een paar dynamische trekjes.

Terugval

Dat Opel is teruggevallen op de in de basis al uit de jaren '80 stammende 1.7 CDTI,

mag als jammer worden beschouwd. Met name de rauwe draaicultuur en de weinig indrukwekkende prestaties zijn niet meer van deze tijd. De 125 pk en 280 Nm hebben duidelijk te lijden onder de ruim 1400 kilo wegende Astra. Wel erg fijn is het brede toerenbereik met het mooi verspreide koppel. Dan merk je dat Opel het door Isuzu ontwikkelde blok heeft voorzien van een gemoderniseerd motormanagement. Toch houd je het idee dat de 125 pk niet uit de verf komen en schakel je dan voor een flukse inhaalactie even terug. De motor en de versnellingsbak harmoniÃ«ren overigens goed en de bak schakelt kort en strak. Ook de spatiÃ«ring is uitstekend en in het zesde verzet wordt het toerental bij 120 km/h tot iets meer dan 2000 toeren per minuut terug gebracht. Helaas heeft dit noch zijn weerslag op het motorgeluid dat ook bij constante snelheden aanwezig blijft, noch op het testverbruik dat met 1 op 14 behoorlijk hoog ligt.

Uitrustingsfeestje

Met de krappe 30 mille die Opel wil zien voor een optieloze 1.7 CDTI Cosmo zit de Astra inmiddels op het prijsniveau van de duurdere auto's in dit segment. De Astra onderscheidt zich door het interieur dat er met zijn vele knoppen rijk uitziet, al duurt het even voor je de bediening daarvan onder de knie hebt. Met name het optionele navigatiesysteem is net niet intuÃ¯tief genoeg te bedienen en heeft geen touchscreen, maar kost daarentegen dan ook slechts 500 euro. De pasvorm van de doorgaans fraaie materialen is - op de overgang tussen het dashboard en de deuren na - uitstekend. Door fraaie afwerkingdetails zoals een rode sfeerverlichtingrand tussen de versnellingspook en het middenconsole doet de Astra ook hier een klasse hoger gepositioneerd aan. De auto is zelfs leverbaar met adaptieve bochtverlichting of verkeersbordherkenning: opties die voorheen voorbehouden waren aan duurdere auto's.

Groter

Waarschijnlijk wordt de nieuwe Astra gekocht omdat hij er fantastisch uitziet. Daarvoor moet er aan zitruimte worden opgeofferd en krijg je dat pas terug in het bagageruim. De flinke buitenafmetingen zorgen voor een hoog gewicht en dat zorgt tezamen met de niet meer zo moderne 1.7 CDTI voor een relatief fors verbruik. De Astra laat zich op afroep best lekker door een bochtje sturen en is doorgaans aangenaam comfortabel te noemen. Zijn rijcomfort en het mooie interieur met opvallend goede sportstoelen geven de berijder het fijne gevoel met de Astra een maatje groter te rijden. Dat heeft echter een bepaalde prijsstelling en of de consument dat aan een Astra uitgeeft zal grotendeels het succes bepalen.

Plus

+ Uitstraling exterieur en interieur
+ Comfortabel rijgedrag en uitmuntende stoelen
+ Voelt een klasse hoger aan

Min

- Rauwe dieselmotor met matig verbruik
- Zitruimte op de achterbank net voldoende
- FlexRide geeft kunstmatig weggedrag