



Eerbetoon

De Nürburgring, het legendarische circuit gelegen in de Duitse Eifel, is al sinds de jaren zestig de plaats waar Opel haar modellen uittest, afstelt en doorontwikkelt. Het ruim twintig kilometer lange asfaltlint door de beboste heuvels rond het dorpje Nürburg draagt de bijnaam 'de Groene Hel' en dat is niet voor niets: kenners beschouwen de Ring als het zwaarste circuit ter wereld. De ideale testbaan voor nieuwe auto's dus, want als een auto zich hier goed handhaaft, dan is de openbare weg een peulenschil. Om de speciale band met het Duitse circuit te onderstrepen, introduceert Opel een eerbetoon in de vorm van de Astra OPC Nürburgring Edition. Zijn verschijning belooft in ieder geval veel goeds!



Koolstofvezel

Voor de autospotters onder ons, eerst een cursusje 'Nürburgring Edition herkennen'. Het begint al met de opvallende kleur Casablanca White. Deze auto is de enige OPC die in die kleur wordt geleverd. Dan is er natuurlijk de striping in de vorm van een finishvlag die van voor tot achter over de auto loopt. En niet te vergeten de grote witte wielen geschoeid met brede laagprofielbanden. Verder zijn er nog wat subtiele kenmerken, zoals bijvoorbeeld het Nürburgring-logo op de B-stijlen en de koolstofvezel spiegels. Nou ja, eigenlijk is het koolstofvezel-look bestickering. Misschien is het een beetje jammer dat het niet echt is, maar aan de andere kant zou dat erg prijzig zijn geworden, bovendien zie je het verschil amper.



Spierwitte lak, finishvlag-striping, grote witte wielen: met deze Astra val je op!

Het resultaat van al dit uiterlijk vertoon is een auto die zo intimiderend is, dat hij de concurrentie degradeert tot een stelletje muurbloempjes. Hij maakt echt veel indruk. Dat komt natuurlijk ook omdat de Astra GTC in de basis al een zelfverzekerde en gespierde verschijning is. Zelfs met een 1.4 onder de motorkap ziet hij eruit als een <i>hot hatch</i>. Denk bijvoorbeeld aan de belijning van de zijramen: het lijkt wel alsof het dak een stuk verlaagd is! De OPC uitvoering doet daar nog een schepje bovenop

met zijn centrale uitlaat en stoere bumperpartijen en de Nürburgring Edition doet dáár weer een schepje bovenop met de eerdergenoemde kenmerken.

'497 of 835'

Ook binnenin is deze Astra verre van standaard. Neem bijvoorbeeld de stoelen; flinke sportstoelen van Recaro, die er heel serieus uitzien. Ze bieden dan ook enorm veel steun. Jammer alleen dat de zijwangen nogal 'klemmen' als de bestuurder wat breder is, maar verder zijn ze helemaal top. Daarnaast zien we talloze OPC-logo's en in 'carbon-look' uitgevoerde interieurlijsten. Vlak voor de pook zit een gedenkplaatje met het opschrift '497 of 835', met andere woorden: Opel bouwt slechts 835 exemplaren van de Nürburgring Edition. Dat heeft alles te maken met het



Binnenin veel OPC-logo's, carbon-look sierlijsten en Recaro sportstoelen.

klasserecord dat Opel met de Astra OPC vestigde op de Nürburgring: hij deed 8 minuten en 35 seconden over een ronde. Inmiddels heeft Renault het record in handen: de Mégane RS was nóg sneller.

Het gezegde 'wie mooi wil zijn moet pijn leiden' is bij de Astra dubbel en dwars van toepassing. Die mooie lage daklijn wreekt zich namelijk op twee manieren: het interieur voelt door de lage ruiten nogal benauwd aan en bovendien is het zicht naar buiten (met name naar achteren) niet om over naar huis te schrijven. Dankzij de lage zit is er met de hoofdruimte gelukkig weinig mis. De ruimte op de achterbank is niet geweldig, echter wel normaal voor een auto van deze klasse, dus net te weinig ruimte voor volwassenen maar genoeg voor kinderen. Qua kofferruimte is hij met 340 liter ook marktconform, auto's als de Volkswagen Golf en Renault Mégane kunnen ongeveer net zoveel verstouwen.

De uitrusting is bij de Astra OPC dik voor elkaar. Stabiliteitscontrole, veel airbags, keyless entry, cruise control en radio/cd-speler zijn standaard. En wat niet standaard is, kost niet veel extra. Voor een bescheiden €795 heb je bijvoorbeeld cd-navigatie met kleurenscherm, een mp3-speler én parkeersensoren achter. Bi-xenon verlichting kost €700 extra. In vergelijking met de concurrentie zijn zowel de standaarduitrusting als de optieprijzen erg aantrekkelijk. Maar de Astra OPC kost dan ook een stuk meer. Met zo'n 34 mille op zak kun je bij Renault de Mégane R26 bestellen, voor 35 mille kun je bij Volkswagen terecht voor een Golf GTI Edition 30, terwijl Opel voor deze OPC Nürburgring Edition bijna 40 duizend euro vraagt.

Rauw

Dat we niet met een gewone Astra te maken hebben, blijkt al wanneer we op de startknop drukken. Een donkere grom maakt duidelijk dat de OPC geen lieverdje is. Maar dat is niet het enige, want hij klinkt niet alleen bijzonder, hij voelt ook zo. De stevige aanvoelende koppeling, dito schakelpook en directe gaspedaalrespons zorgen ervoor dat je je aandacht niet kunt laten verslappen wanneer je met dit bommetje onderweg bent. Als je niet bij de les blijft, word je daar meteen op afgerekend. Dat heeft uiteraard niet alleen met de sportieve besturing te maken, ook het feit dat er niet minder dan 240 paarden worden vrijgelaten op de voorwielen speelt een grote rol.



De tweeliter turbomotor is hitsig en krachtig, maar klinkt nogal rauw.

Zo'n motorvermogen op de voorwielen zorgt bij sommige auto's vooral voor slippende wielen, maar de Astra OPC brengt de pk's best goed op het asfalt. Okay, in de regen kun je volgas optrekken in laagste drie versnellingen beter vermijden, maar bij droge omstandigheden valt het tractieverlies alleszins mee. Zorg alleen wel dat je het stuur stevig vast hebt, want anders kan de auto wel eens zijn eigen pad kiezen als al het vermogen vrijkomt. De motor is beresterk, maar blinkt niet uit in verfijning: de turbo komt er nogal plotseling in en het motorgeluid is wat aan de rauwe kant. Bij lage toerentallen klinkt hij lekker ordinair, bovenin maakt hij echter veel herrie op een niet zo aantrekkelijk manier.

De belangrijkste onderhuidse verandering die bij de Nürburgring Edition is toegepast, dat is het onderstel. Hij maakt namelijk gebruik van het zogenaamde IDS+ 2 onderstel, bekend van bijvoorbeeld de Vectra OPC. Hiermee ligt de Astra prima op de weg, je kunt met een flinke snelheid door de bocht zonder dat de auto gaat 'schuiven'. Een plotselinge sturbeweging deert hem ook niet: hij is erg koersvast. Het onderstel is duidelijk niet gericht op comfort. Op de een goed geasfalteerde snelweg is er niets aan de hand, maar zodra het wegdek wat pokdalig wordt of is bezaaid met verkeersdrempels, dan wordt het een ander verhaal. Maar ach, wie sportiviteit wenst, moet nu eenmaal wat comfort inleveren.

Temmen

In veel opzichten is de Astra OPC een opwindende auto. Met zijn agressieve looks is hij, vooral als Nürburgring Edition, een auto die je niet snel over het hoofd ziet. Maar het blijft gelukkig niet alleen bij het uiterlijk. De besturing is buitengewoon sportief, de prestaties ronduit indrukwekkend en hij hangt als een bezetene aan het gas. Hij heeft alleen twee minpunten: de prijs ligt een stuk hoger dan bij zijn concurrenten bovendien is hij met zijn harde vering en hitsige gasrespons niet bepaald makkelijk in de omgang. Komt het bij jou niet op een euro



meer of minder en kun je prima leven met een auto die zich niet makkelijk laat temmen, breng dan een bezoekje aan de Opel-dealer. Maar wees er wel snel bij: van de zestien Nürburgring Editions die naar ons land komen, zijn de meeste al verkocht.

Plus

- + Voelt écht sportief aan
- + Ziet er écht sportief uit
- + Complete uitrusting

Min

- Gasrespons wat nerveus
- Heel weinig comfort
- Behoorlijk prijzig