

Intro

Er zijn modellen in autoland die geen uitgebreide reclamecampagnes nodig hebben om kopers te krijgen. De Astra is ook zo'n auto die in elke serie weer vele kopers aan zich bindt. Met name ook de station-uitvoering is altijd een populaire variant geweest bij jonge gezinnen of zakelijke rijders waar hun auto niet het verlengstuk van hun ego is. Toch zijn de verkopen van de Astra de laatste jaren niet wat het geweest is. Waar er ooit meer dan 40.000 in een jaar in Nederland op naam werden gezet, zit dit de laatste jaren net onder de 15.000. Zelfs het nieuwe model heeft daar nog geen verandering in gebracht. Hoe kan dat toch?



Kan de Astra weer naar de absolute top?

Het exterieur

Van voren is deze auto onmiskenbaar een Opel en dat is niet alleen vanwege de Blitz in de grille. Ook de dikke chromen rand bovenin de grille en karakteristieke koplampen zijn aspecten die je vandaag de dag op veel Opels terugvindt. Achter het glas van de koplampen zijn de afzonderlijke pitten duidelijk te onderscheiden van elkaar, mede doordat ze op verschillende dieptes liggen. Persoonlijk vind ik het dan toch jammer dat er weer gekozen is voor een oranje glas voor het knipperlicht, terwijl aan de zijkant nota bene weer voor blank glas is gekozen.



Duidelijk een Opel!

Vanaf de zijkant komt het grote verschil met de GTC en 5-deurs in het zicht. De daklijn, hoewel lichtjes aflopend, loopt natuurlijk verder door naar achteren om de extra ruimte achterin te creëren. De dikkere wielkasten en de wioldoppen die eruit zien als stevige lichtmetalen velgen zorgen ervoor dat de auto ondanks zijn praktische insteek niet direct zo plomp overkomt. Wellicht dat zwarte stijlen in de ramen hier ook nog aan bij hadden kunnen

dragen, maar Opel heeft ervoor gekozen om deze in kleur mee te spuiten.

Achterop prijken de rood gekleurde achterlichten op een verder vrij 'gladde' achterkant. Wel typisch aan de achterlichten is het materiaal van het glas. Het is namelijk niet domweg rood glas met een lampje erachter, maar het lijkt of bovenop het rode gedeelte nog weer een laag blank glas ligt. Dit geeft een leuk en origineel effect. Voor de rest wordt de achterkant gedomineerd door een zeer breed achterraam, waaronder zich een groot vlak bevindt wat enkel nog gebroken wordt door de chromen strip met type-aanduidingen.

Het interieur

In het interieur is duidelijk gekozen voor een doelmatige, sobere invulling door middel van grijstinten. Van de donkere en middelgrijze bekleding tot het donkergrijze met metaalkleurige dashboard is alles grijs. Ondanks dat zo'n opsomming wel heel erg saai klinkt, is het toch niet zó saai. Maar sprankelend is ook weer wat anders.

Het sportief gevormde stuur met bediening voor audio en boordcomputer ligt lekker in de hand en de meters erachter zijn duidelijk afleesbaar, al is het wel zeer opmerkelijk te noemen dat een temperatuurmeter ontbreekt. Er is weliswaar een



Doelmatig en praktisch ingericht

waarschuwinglampje voor het geval er echt dingen mis zijn, maar degenen die zuinig zijn op hun motor, maar toch af en toe het onderste uit de kan willen, zullen het wel missen. Het vergde even wat moeite om door de opties van de boordcomputer heen te komen, maar uiteindelijk lukt het toch door het schuifknopjes links op het stuur een keer in te drukken. Eenmaal een keer gedaan, kost het uiteraard geen moeite meer. Ook de bediening van de knopjes links naast het stuur voor bijvoorbeeld cruisecontrol en hoogteverstelling van de koplampen hebben een wat eigenzinnige bediening, maar ook hier geldt dat het eenvoudig gaat als je maar eenmaal weet hoe.

De console is functioneel van opzet en krijgt nog wat kleur door de oranje verlichting van de knopjes. Alles zit op een logische plek en heeft een even zo logische bediening. Wel vraag ik me af of het nodig moet zijn dat knoppen naast elkaar ietwat bewegen als je één van hen indrukt.

De sportief gevormde stoelen zijn wat aan de harde kant, maar zitten desondanks goed. Uiteraard is de stoel op de te verwachten posities naar de berijder aan te passen, maar ook een kanteling van de stoel en verstelling van de lendensteunen is mogelijk voor de bestuurder. Samen met het verstelbare stuur moet het dan voor iedereen mogelijk zijn een goede positie te vinden. De middenarmsteun die bij het Editionpakket hoort geeft nog weer even een beetje extra comfort. Ook achterin is het prima vertoeven in deze station. Sterker nog je hebt zelfs meer dan genoeg hoofd- en beenruimte, zodat zelf lange

personen geen contact zullen maken voor stoel voor zich of de hemelbekleding. De bagageruimte is eveneens 'des stations' met een net afdekkleed eroverheen. Het zeil loopt overigens ook aan de zijkanten door een geleider, zodat je geen last krijg van een hangend zeil op den duur.

Het rijden

De testauto is voorzien van de 1.9 CDTi-motor die door veel merken binnen het General Motors-concern wordt gebruikt. Dit is de basisversie van de motor met 100 pk. Je zou haast zeggen slechts 100 pk, maar waar hebben we het over, een aantal jaren terug zou dit een pittige diesel genoemd worden. De motor kan aardig overweg met de auto en zonder een strepentrekker te zijn brengt hij de auto toch makkelijk en vlot van zijn plek. Het vreemde is wel dat het vaak ook bij dit stukje kracht blijft. Wanneer je de auto eens flink door laat trekken komt de motor hoog in de toeren wat flauwtjes over in verhouding met het laagtoerige karakter. Natuurlijk



1.9 CDTi 100pk: Prima cruiser

is dit min of meer inherent aan een diesel, maar zelfs dat in gedachten houdend, is het allemaal wat flauw. Met name als je op de snelweg nog even een versnelling wil inzetten, moet je dit niet stand te pede verwachten. Voor het cruisen op een vaste snelheid is deze auto uitermate geschikt. Zeker met zijn cruise control en 6e versnelling is het aangenaam cruisen. Het enige wat weer minder is bij deze snelheden zijn de rijgeluiden. En dan doel ik zowel op windgeruis als op een soort resonantie door de hele auto heen. Nu waaide het op het moment van de test ook wel aardig, maar toch was het wel een bovenmaatse hoeveelheid geluid. Wanneer de snelheden wat opgevoerd werden vormde een resonantie achterin de auto een soort zware zoem of brom. Het was niet hinderlijk in de zin dat het pijn deed aan je oren, maar een prettig geluid was het ook zeker niet. Dit deed weer afbreuk aan het verder aangename cruisen.

In het stadse is de Astra wederom een hele gelijkmatige auto. Hij is niet messcherp de bocht om en het is geen dweil. Gewoon weer heel doelmatig. Uiteraard gingen steeds netjes de knipperlichten aan bij ieder bochtje en de bediening daarvan viel niet bij mij in de smaak. Ik ben gewend dat zo'n hendel drie standen heeft, namelijk uit of de knipperlichten aan één van beide kanten van de auto aan, maar hier schoot de hendel steeds weer terug naar de middelste stand. (Een soort van softtouch button, maar dan in de hendelvariant). Resultaat was dat je behoorlijk moest wennen aan het gebruik van de hendel en met name in het geval van wisselen van rijstrook, als je het knipperlicht een paar keer wil laten knipperen, was het wennen, want er was nog wel een soort van tussenstand die hier voor zorgde, zonder dat heel duidelijk was waar die stand eindigde en de normale knipperstand begon.

Slot

Al met al is deze Astra een prima auto voor iemand die een auto ziet als een vervoersmiddel van A naar B en hierbij waarde hecht aan het praktische vermogen van een auto, want er is eigenlijk weinig op deze auto aan te merken. Daarentegen is er ook weinig aan de auto op te merken in de zin van opvallende of enerverende eigenschappen, dus mijn verwachting is dat de gepassioneerde autoliefhebber deze Astra dan ook links zal laten liggen. Helaas voor Opel zien mensen hun auto steeds vaker als meer dan een vervoersmiddel. Samen met de grote concurrentie in deze klasse zal daar ook een groot deel van de oorzaak van de ingezakte verkoopcijfers liggen. Met alleen een goede auto redt je het tegenwoordig niet meer. Al moeten we niet direct te melancholisch gaan doen, want 15.000 Astra's is nog steeds een flinke hoeveelheid natuurlijk.



Niet uitgesproken genoeg om een echte topper te zijn

De prijs is wel weer zeer aantrekkelijk. Deze stationvariant staat eventueel zelfs al voor een bedrag onder de 20.000 euro bij je op de oprit. Deze uitvoering met deze dieselmotor komt op een dikke 28.000 euro, wat nog steeds netjes is. Zeker gezien het uitrustingsniveau is dat niet gek, want het is zo een heel complete auto.

Plus

- + Complete uitrusting
- + Praktische auto
- + Prijs

Min

- Overall weinig spannend
- Rijgeluiden
- Knipperlichtbediening