



Martijn Verhoef  
12 juni 2016

## Back in business

Vlak na het ophalen van de nieuwe Opel Astra Sports Tourer word ik ingehaald door een stationversie van de Astra G uit 2001. In Ã©n oogopslag is duidelijk dat er in vijftien jaar een enorme vooruitgang is geboekt in het middensegment en dat de Astra anno 2016 behoorlijk aan uitstraling heeft gewonnen. De ontwikkeling gaat nog sneller dan in het hogere segment, want de nieuwe Astra is van zaken te voorzien die tot voor kort niet voor de gewone man waren weggelegd. Tegen meerprijs zit de bestuurder op een verwarmde en geventileerde massagestoel, is de achterklep handsfree te openen en staat er 24 uur per dag een persoonlijke assistent tot je beschikking. Of de focus hierdoor niet teveel is verplaatst op luxe, in plaats van praktische bruikbaarheid, vonden we uit tijdens de testperiode.



## Verdeelde meningen

De Sports Tourer (wat een verwarrende naam is, want zÃ³ sportief ziet de auto er nou ook weer niet uit), oogt nog een stuk groter dan zijn voorganger. Optisch bedrog, want de nieuwkomer is maar een paar millimeter langer en zelfs iets smaller. De chromen sierlijst is het meest in het oog springende detail en dat designelement kan lang niet iedereen bekoren. Schuin vanaf de neus gezien voegt de sierlijst wat dynamiek toe aan het ontwerp (net als bij de Adam), maar en profiel heeft de lijst volgens sommigen wel iets weg van de versiering van een rouwwagen.

De C-stijl is dus even wennen, maar het moet gezegd worden: origineel is het wel. De Astra Sport Tourer heeft verder een strak gelijnd uiterlijk, waarmee de auto vlot voor de dag komt. Ook in het wat saaie grijs metallic komt het ontwerp goed uit, niets om je voor te schamen dus. Net als bij de hatchback is het ontwerp weer klaar voor de komende jaren.





## Infotainment innovatie

Op het gebied van infotainment stelt Opel met IntelliLink zeker niet teleur. Op de Business+-uitvoering die wij reden is dit systeem standaard aanwezig. Niet alleen heb je dan de beschikking over spraakbediening van zowel de navigatie als de carkit, wanneer je een Androidtelefoon of iPhone hebt, kun je ook nog eens de gehele interface van je smartphone op het scherm projecteren. Berichten worden dan voorgelezen en streamingdiensten als Spotify zijn te gebruiken. Maar Opel gaat verder, want optioneel is er OnStar. Voor 495 euro is de auto volledig voorbereid en beschik je over een 4G Wi-Fi Hotspot. Een persoonlijke assistent staat 24 uur per dag telefonisch ter beschikking en kan bijvoorbeeld een bestemming in het navigatiesysteem zetten, maar ook de claxon af laten gaan, wanneer je in een drukke parkeergarage de auto zoekt, of de deuren vergrendelen als je er niet helemaal zeker van bent dat je de auto hebt afgesloten. Genoemde functies zijn een jaar gratis en kosten daarna ongeveer 100 euro per jaar.



## Niet afgeladen

Waar normaal gesproken een dik afgeladen testauto bij de importeur staat te wachten, is er bij de Sports Tourer voor een bescheidener variant gekozen. Voor bijna 26.000 euro heb je een behoorlijk complete stationwagen. Zo zijn de stoelen met verlengbare zitting erg comfortabel en ondersteunend. Met het interieurpakket beschik je over een neerklapbare achterbank, die met een knopje in de kofferbak is neer te klappen. Aan ruimte is er sowieso geen gebrek binnen de Opel, want ten opzichte van zijn voorganger zijn er weer wat liters extra gewonnen en je komt ook geen aflegvakjes of bekerhouders tekort. Achterin kunnen drie jonge kinderen of twee volwassenen prima plaatsnemen, want hoofd- en beenruimte is er voldoende.

Al met al is het interieur enorm opgeknapt ten opzichte van zijn voorganger. Geen overkill aan knopjes meer en een snel werkend touchscreen maken de auto weer toekomstbestendig. Hier en daar is de materiaalkeuze nog wat twijfelachtig, zo is het kunststof van de achterdeurpanelen een stuk harder dan die bij de voorportieren. Bovendien doen de stengels aan het stuur wat verouderd aan.



## Gretig en dynamisch

Bij de oude Astra stationwagon hadden we enige kritiek op de motorisering. Doordat de naar verhouding zware auto voorzien was van redelijk 'luie' motoren, kwam de auto nooit zo gretig over. Hoe anders is dat bij de 1.0 liter turbomotor die in de nieuwe Sports Tourer is gelepeld. In de Corsa beviel de motor ons al en ook in de Astra kan de driecilinder prima uit de voeten. Zijn 105 pk lijkt niet veel, maar in de praktijk voelt de auto vlotter aan dan de oude turbomotor met 140 pk. Alleen onder de 1750 toeren mis je kracht door een turbo lag en dat maakt de driecilinder uit de Focus nog net iets fijner. De kilo's zijn er bij de nieuwe telg afgevlogen, waardoor de Astra ruim honderd kilo lichter is dan zijn voorganger. En dat merk je bij alles, want ook in bochten is de auto nu veel beter op zijn plek. De besturing was al niet verkeerd, maar in combinatie met het fijnere onderstel en het lagere gewicht is de auto op alle punten prettiger dan de Astra J. De handbak schakelt met korte slagen en veel preciezer dan de wat hakerige bak uit de oude Astra. Door de lange versnellingen mis je een zesde versnelling niet. Het helpt ook mee dat de motor in alle rust zijn werk doet, waardoor van hinderende motorgeluiden in het interieur geen sprake is.



# Opel Astra Sports Tourer 1.0 Turbo Business+

Het theoretische verbruik legt met 1 op 22 de lat veel te hoog, maar voor een testverbruik van bijna 1 op 17 hoeft de auto zich niet te verantwoorden. Ook zijn er pluspunten uit te delen voor het start/stopsysteem, dat bijzonder snel werkt en daardoor prima te gebruiken is bij het verkeerslicht, ook als je vooraan staat. Aan veiligheidssystemen geen gebrek: Opel Eye behoedt je voor gevaar met een rijbaanhulp en noodremassistent. Licht- en regensensoren zijn ook aanwezig en hoewel dat niet zo vernieuwend is, valt op dat zowel het licht als de ruitenwissers behoorlijk laat worden ingeschakeld, waardoor je al snel de neiging hebt om zelf het dimlicht en de ruitenwissers aan te sturen.



## Wake up call

Opel laat zien dat het goed naar de kritieken op de oude Astra heeft geluisterd. De auto werd op een dieet gezet, de knopjes in het interieur werden tot een minimum beperkt en de aandrijflijn en de versnellingsbak werden verder verfijnd. Met de beschikking over de zo welkome downsizemotoren doet de Astra weer helemaal mee in zowel de zakelijke als de particuliere markt. Met de Sports Tourer is niet alleen een hele



# Opel Astra Sports Tourer 1.0 Turbo Business+

praktische auto neergezet, met een extra investering beschik je ook nog eens over een boel luxe. En die investering hoeft niet buitensporig te zijn, want vanaf de Innovation beschik je al over luxe bekleding, Keyless Entry en een elektrisch te bedienen achterklep, die eventueel ook met een voetveeg onder de achterbumper is te openen. In combinatie met de 1.0 Turbo spreek je dan over een aanschafprijs van 24.795 euro. De Business+ die wij reden is wat soberder uitgerust, maar staat dan wel vanaf 22.395 euro in de prijslijsten. Waarom je voor die uitvoering zou kiezen is een raadsel, want met de gekozen opties als OnStar en veiligheidssystemen komt de auto duurder uit dan de Innovation die deze functies standaard heeft en meer.

Een semi-automaat is 500 euro duurder. De 1.4 turbo met 150 pk is er vanaf 23.895 euro en met een zestraps-automaat vanaf 26.395 euro. Er is ook een 200 pk benzinemotor, terwijl bij de dieselmotoren te kiezen is uit 110, 136 en 160 pk. Een ruime keuze dus.

Terwijl het middensegment net weer wat is ingedut na de bijtellingsoorlog, moeten de concurrenten flink aan de bak om het totaalplaatje van de Astra te evenaren. Want wat Opel aanbiedt is baanbrekend en op dit moment heeft geen enkele concurrent daar een antwoord op, dat durven we wel te stellen.

## Plus

- + Erg goede driecilinder en versnellingsbak
- + Ruimte genoeg
- + Maakt luxe bereikbaar

## Min

- Materialen niet overal even top
- Business+ niet erg interessant als uitvoering
- Traag reagerende licht- en regensensoren