



Pawel Piotrowski
27 mei 2011

Blokkendoos passã©

Stationwagens uit de middenklasse waren lange tijd met pragmatisme doordrenkt en van elke vorm van frivoliteit ontdaan. Dit dogma werd door Opel tot ongekende hoogte verheven. Jarenlang was een Caravan van Opel het toppunt van fantasieloze burgerlijkheid. Met het inslaan van een nieuwe designtaal is de ouderwetse bekrompen blokkendoos ook bij Opel uitgeroeid. In plaats van het straatbeeld te ontsieren moet de nieuwe Astra Sports Tourer de buurt juist verfraaien.



Kloeke bak

Met wisselend succes hebben autofabrikanten hun middenklasse familiekoetsen van een artistieker jasje voorzien. Het is dan ook zeker niet gemakkelijk om van een relatief korte auto een spannend geheel te maken. Langgerekte dakbogen of lage coupé-lijnen komen de interieurruimte niet ten goede en die extra liters bagageruimte zijn nu juist een van de redenen om een middenklasse stationwagon aan te schaffen. Deze optie staat voor veel autofabrikanten dus niet open. Een greep in de trukendoos door de designer levert echter vaak een komisch ogend resultaat op. Des te opmerkelijker is het dat de nieuwe designtaal van Opel juist zo geschikt blijkt te zijn voor het ontwerpen van een kloeke bak. De Insignia Sports Tourer was daar al een mooi voorbeeld van en de nieuwe Astra Sports Tourer oogt met de essentiële opties zelfs knapper dan de grote broer. Dat is een knap staaltje vakmanschap, maar het valt niet te ontkennen dat de groeisprong van de Astra ook een aanzienlijke bijdrage aan

het visuele genoeg levert.



Numbers don't lie

Van deze groeisput heeft het interieur objectief gezien maar weinig geprofiteerd. Cijfers liegen niet en een vergelijking met de voorganger leert dat de Sports Tourer op vele vlakken enkele millimeters heeft moeten inboeten. De ingekorte wielbasis en licht aflopende daklijn hebben vooral hun weerslag op de tweede zitrij gekregen alwaar de been- en hoofdruimte marginaal is afgenomen. Dat maakt van de Astra echter nog lang geen krap bemeten auto. De bagageruimte is met haar 500 liter riant en de subjectieve ruimtebeleving heeft een stap voorwaarts gemaakt. Met de modelwijziging is de Astra wel beduidend praktischer geworden. De rugleuningen kunnen nu vanuit de bagageruimte met een hendel plat worden gelegd en de afdekhoes scharniert met de achterklep mee. Naar voorbeeld van duurdere merken is in de Sports Tourer een

Opel Astra Sports Tourer 1.4 Turbo Sport

railsysteem leverbaar geworden waarmee bagage veilig kan worden vastgezet.



Ontspannen zitpositie

Op de eerste rij zijn de wijzigingen groter en ook hier heeft het avant-gardisme het conservatisme verdrongen. Het claustrofobische dashboard van de voorganger heeft plaats moeten maken voor een driedimensionaal exemplaar waar je deels over de verschillende lagen heen kijkt. Dat dashboard lijkt overigens als twee druppels water op dat van de Insignia. Ondanks de nogal brede en drukke middenconsole heerst er een luchtige sfeer voorin. Zowel de bestuurder als passagier beschikken over voldoende bewegingsruimte. In de door ons gereden 'Sport' uitvoering zitten bovendien ruime en goed verstelbare stoelen die het lichaam tijdens lange reizen prima ondersteunen. Net als in de Insignia kan het grote stuur lekker ver naar de bestuurder worden uitgeschoven. Door al deze ingrediënten kan iedereen in de Astra een goede en

ontspannen zitpositie vinden.



Zware klus

De keerzijde van de groeispurt van de Astra komt tijdens het rijden naar voren. Het hogere ledige gewicht is duidelijk merkbaar aan de niet meer dan passabele prestaties die de 1.4 Turbo weet neer te zetten. Dit geblazen blok heeft de oude atmosferische 1.8 motor vervangen en heeft een identiek vermogen en iets hoger koppel. Belangrijker is echter dat het nieuwe turboblok zowel vermogen als koppel eerder vrijgeeft. De daarmee theoretisch gepaard gaande betere prestaties worden echter volledig tenietgedaan door het hogere gewicht. Om vlot door te rijden ben je genoodzaakt om de motor flink in de toeren te jagen en dat komt het verbruik logischerwijs niet ten goede. Daar komt nog bij dat de 1.4 Turbo een nogal rauwe loop heeft en in de verte zelfs als een dieselmotor klinkt. In deze klasse bestaan fijnere turbomotoren die

Opel Astra Sports Tourer 1.4 Turbo Sport

beduidend beter presteren. Gelukkig is het onderstel van de Sports Tourer wel dik in orde. Vering en demping zijn vrij stevig en dat beïnvloedt het weggedrag gunstig. Daarnaast stuurt de Astra Sports Tourer direct en licht zoals we dat ook van de hatchback kennen.



Missie geslaagd?

Optisch heeft de nieuwe Astra Sports Tourer zijn stoffige imago eindelijk van zich afgeschud en daarmee is zijn missie voor een groot deel geslaagd. De kloek gelijnde stationwagon herinnert geen moment aan zijn duffe voorgangers en weet in het interieur te verrassen met een paar praktische oplossingen die wij tot voor kort slechts bij duurdere modellen zagen. De groeispuurt van de Sports Tourer komt het interieur echter nauwelijks ten goede en het hogere ledige gewicht weerspiegelt zich in teleurstellende prestaties. Jammer, want het onderstel is feilloos afgestemd. Het is te



Opel Astra Sports Tourer 1.4 Turbo Sport

hopen dat Opel snel met een krachtigere benzineversie komt die het 'Turbo' opschrift op de achterklep wel in daarmee corresponderende prestaties weet om te zetten.

Plus

- + Geen grijze muis meer
- + Praktische oplossingen in het interieur
- + Feilloos afgestemd onderstel

Min

- Prestaties vallen tegen
- Relatief hoog benzineverbruik
- Duurder dan de voorganger