Bjorn Blokzijl
25 oktober 2012

Astra voor gevorderden

Toen we begin dit jaar de Opel Astra GTC aan de tand voelden, konden we onze opwinding over zijn uiterlijke schoonheden niet onder stoelen of banken steken. Toch kon deze auto zijn sportieve looks niet geheel waarmaken. Als antwoord hierop introduceren de Duitsers nu de 280pk sterke OPC. Niet alleen de motor is anders, ook het uiterlijke vertoon verschilt van de normale GTC. Of Opel met de dikste uitvoering van de middenklasser de basiskwaliteiten benut en de negatieve kanten heeft opgelost, moet blijken uit een weekje sturen.

Beauty and the beast

Opels waren in de eerste jaren van de 21ste eeuw niet bijster spannend vormgegeven, maar ze zijn de afgelopen jaren goed bezig op het gebied van design. Ook al is de GTC in de basis al een bijzonder fraaie auto, de OPC voegt daar met zijn andere bumpers, spoilers en skirts wat extra sportiviteit aan toe. De andere voorbumper met de verchroomde omlijsting van de luchtinlaten voor zowel de intercooler als de motor zelf en de dikkere achterbumper zijn standaard op elke OPC. Een grotere achterspoiler en de zijskirts zijn onderdeel van het OPC+ pakket, dat net geen 900 euro kost. Tezamen met de - tevens in dit pakket opgenomen - grotere 20 inch lichtmetalen velgen is de OPC een geslaagde auto, die de fraaie lijnen van de GTC combineert met de beestachtige uitstraling die perfect past bij een krachtpatser als deze.

Sensationele stoelen

Waar we bij het binnenstappen van de GTC nog enigszins teleurgesteld waren door het standaard Astra-interieur, is dit bij de OPC wel anders. In de basis is het binnenste gelijk, maar de interieurdesigners hebben moeite gedaan om de snelste uitvoering van de Astra wat extra cachet te geven. Buiten de blauwe stiksels plus OPC-logo's op het stuur en de versnellingspookhoes zijn het de stoelen die de meeste aandacht op zich vestigen. Al waren we al tevreden over de stoelen die in de standaard Astra te vinden zijn, deze speciale OPC-stoelen zijn briljant. De wangen van de stoelen zijn volledig naar wens in te stellen en zo ontstaat er voor iedereen een prettige zitpositie.

Heb je de perfecte zitpositie gevonden en draai je de sleutel om - een startknop ontbreekt gek genoeg - dan lichten de klokken wit op. Druk je echter de OPC-knop op het dashboard in, dan verandert deze kleur in fel rood om het sportieve karakter van

deze auto nog eens extra te benadrukken. Over het algemeen ziet het dashboard er prima uit, maar zijn niet alle gebruikte materialen van het materiaal gemaakt dat je zou verwachten in een middenklasser van ruim 40 mille. Vooral de vlekgevoeligheid van de knopjes op het dashboard en in de deuren valt negatief op. Ook is het interieur niet geheel vrij van een klein rammeltje als het onderstel op de meest stugge stand is ingesteld.

Met een druk op de knop...

Rijd je weg in de Astra OPC dan valt, naast het iets meer aanwezige motorgeluid, niet direct op dat je in de meest krachtige en snelle variant onderweg bent. De besturing is prettig, maar niet super direct. Ook de gasrespons is bovengemiddeld, maar niet zoals je gewend bent van een straatracertje. Druk je echter op de OPC-knop, dan verandert het compleet. Niet alleen de klokken krijgen een andere kleur, het gehele karakter van

de auto is anders. De demping wordt strakker, het stuurgedrag is direct en precies en de auto spurt er vandoor zodra je het gaspedaal ook maar iets beroert.

Zelden reden we in een voorwielaangedreven auto met 280 paardenkrachten die zoveel grip heeft. Samen met het directe stuurgedrag - door de hydraulische in plaats van elektrische bekrachtiging - en de soepele motor die 400 Nm levert, maakt het de Astra OPC tot een speelkameraadje waar je niet snel genoeg van krijgt. Kanttekening is echter wel dat de ondergrond droog moet zijn om plezier te beleven aan deze auto. Op nat wegdek blijven de banden zoeken naar grip en is wielspin geen uitzondering.

Verwacht geen zware ploffen in de uitlaat of gegorgel van onder de motorkap. Ben je het geluid van bijvoorbeeld een Mini Cooper S gewend, dan valt het spektakel van het geluid wat de OPC levert tegen. Opel heeft er namelijk voor gekozen om niet zozeer een zwaar geluid uit de uitlaat te laten komen, maar wel het blazen van de uitlaatgassen vanuit het motorblok extra aan te zetten. Het moet gezegd worden: het klinkt even vreemd, maar het is er zeker niet minder spectaculair door. Nadeel van het hitsige blok is het hoge testverbruik van 11,3 liter per 100 gereden kilometers, of 8,9 kilometer per liter. Het verschil met de fabrieksopgave is aanzienlijk, gezien de 12,3 kilometer per liter die de Duitsers opgeven.

Spektakel heeft een prijs

In de klasse waarin Opel de Astra OPC positioneert, zijn meerdere kapers op de kust, die allen minder paarden loslaten op de voorwielen. Enkel de MÃ©gane RS komt met zijn 265 pk's nog enigszins in de buurt. Groot voordeel van deze concurrenten is dat ze voor een aanzienlijk lager bedrag in de showroom staan dan waar de OPC voor verkocht wordt. Ruim 46.000 euro is een hoop geld voor een auto van dit formaat, al biedt deze auto ten opzichte van de concurrentie een ruimere standaarduitrusting en zeer betaalbare opties zoals de grote velgen en het navigatiesysteem. In de basis is de OPC een GTC en heeft 'ie diens kwaliteiten overgenomen, zoals onder andere de binnenruimte. Het tweeliter grote geblazen blok zorgt voor de kracht die je verwacht in een auto als deze en samen met het rij- en stuurgedrag kunnen we concluderen dat de Astra OPC het meeste spektakel biedt van alle aangeboden auto's in deze klasse, al heeft het wel een prijskaartje.

Opel Astra GTC OPC

Plus

+ Strak weg- en stuurgedrag
+ Ophitsend motor- en uitlaatgeluid
+ Perfecte stoelen

Min

- Duurder dan de concurrentie
- Hoog verbruik
- Materialen in het interieur niet foutloos