



Bjorn Blokzijl
4 januari 2013

Het kleinere alternatief

Sedans, een langzaam uitstervend ras in de Nederlandse automarkt. Buiten de hogere segmenten is de variant 'met kont' veruit de minst populaire carrosserievariant. Ooit waren vierdeursvarianten van zelfs de Opel Corsa en de Volkswagen Polo redelijk verkopende auto's in ons land. In het segment boven deze compacte klasse was vooral de Jetta, de 'Golf-met-kont', een vaste waarde. Van de overige modellen van de concurrenten verkocht de vierdeurs slecht en Opel besloot zelfs van de vorige generatie Astra geen sedan op de Nederlandse markt te brengen. Nu, drie jaar na de introductie van de nieuwste Astra, grijpen de Duitsers de facelift aan om alsnog een sedan te introduceren. Voor een meerprijs van 500 euro ten opzichte van de hatchback krijg je in plaats van een vijfde deur een kleinere achterklep. Of deze toevoeging een goede keuze is, moet blijken uit een weekje rijden met de Astra Sedan 1.4 Turbo.



Lekker kontje

Zoals gezegd is de Astra Sedan gebaseerd op het model van na de facelift. De grille en de koplampen zijn identiek aan de eerder geteste OPC. Tot aan de B-stijl is de auto gelijk aan de vijfdeurs hatchback, maar daarachter heeft dit model een geheel andere lijn. Een lijn die de verwantschap met de Insignia duidelijk laat zien. Het is alsof de designers van Opel deze grotere sedan onder een kopieermachine hebben gelegd en hem tot 90% hebben verkleind. Het resultaat mag er echter zijn. Leken sedans in dit segment vaak op hatchbacks waar een kofferbak aan was 'geplakt', de Astra is dusdanig onderscheidend van zijn drie- en vijfdeursbroers dat het een model op zich lijkt. Met zijn haast coupé-achtige lijn over de achterste deuren en de kofferklep heeft de auto een dynamische uitstraling, welke extra wordt versterkt door de optionele multispaks 19 inch (!) lichtmetalen velgen. Hoewel de lijn fraai is, lijkt het voor de achterpassagiers niet veel goeds te voorspellen voor de beschikbare ruimte.



Ruimer, maar minder praktisch

Om daar maar direct op in te gaan: de ruimte achter de voorstoelen is beperkt, voor zowel het hoofd als de benen. Staan de voorstoelen in de stand zodat een bestuurder van gemiddeld Nederlands postuur goed kan zitten, dan kunnen enkel nog kleine kinderen achterin hun benen kwijt. Ook moet de lengte van de achterpassagiers beperkt zijn, anders raakt de kruin al snel de bekleding van het dak. Dã© reden waarom je een sedan verkiest boven de hatchback is de grotere bagageruimte. Dat voordeel heeft de vierdeursvariant van de Astra ook zeker, met 460 liter ten opzichte van 370 voor de vijfdeurs. Toch is deze ruimte niet optimaal te benutten door de krappe toegang.

Over de rest van het interieur kunnen we kort zijn. Het is identiek aan dat van de andere varianten van de Astra, waarbij zelfs de rode verlichting van de klokken als de

Opel Astra Sedan 1.4 Turbo Cosmo

sportstand wordt aangezet is overgenomen; ietwat overdreven voor een auto als deze. Hoewel er in de basis niks mis is met het interieurdesign, zou Opel wel wat beter naar de materiaalkeuze kunnen kijken. In elke Astra die we testen valt op dat sommige knoppen wel erg goedkoop lijken en voelen en daarbij erg vlekgevoelig zijn. Daarbij zit het geheel niet helemaal goed in elkaar. Zowel vanuit het dashboard als van onder de hoedenplank komen storende rammels die niet met een simpele handeling opgelost kunnen worden.



Stil doch loom

Over het rijden met Opels compacte middenklasser waren we al vanaf de introductie positief. Strak, comfortabel en vertrouwenwekkend zijn de trefwoorden die horen bij het weggedrag van de Astra. De sedan is hier geen uitzondering op. Ook met de grote velgen blijft het comfort gehandhaafd en wordt het stuurgedrag van de OPC benaderd.

Opel Astra Sedan 1.4 Turbo Cosmo

Qua rijplezier komt de van de 1400cc grote turbomotor voorziene sedan niet in de buurt van de snelste uitvoering van de Astra. Dit komt vooral door het lome karakter van deze motorisering. Bij alle geteste Opels waarin deze 140pk sterke motor lag, waren we weinig positief over de vermogensafgifte. Zo ook bij de sedan, waarbij vooral het gebrek aan kracht bij acceleratie vanuit stilstand niet doet vermoeden dat er daadwerkelijk 140 paarden onder de motorkap vandaan kunnen komen. Tijdens tussenacceleraties is er wel voldoende vermogen beschikbaar en ook zonder te schakelen is de motor soepel genoeg om door te trekken naar snelheden waarbij je rijbewijs niet veilig meer is. Dit alles gebeurt zonder brommen en vibraties. Hoewel schakelen niet nodig is om gang te houden in de Astra, is het bedienen van de pook geen straf. Omdat de bak ietwat stroef schakelt, kun je precies schakelen en voel je ook echt dat je een versnellingsbak aan het werk zet.





Kleiner met behoud van comfort

We waren sceptisch over het nut van de toevoeging van een sedan aan het gamma van de Astra. Er zijn natuurlijk al de sportieve driedeurs GTC, de vijfdeurs hatchback en de stationwagon. Toch zie je dat nu veel automobilisten kiezen voor een compactere auto, maar toch het comfort en de uitstraling van de zakensedan die ze gewend waren willen behouden. Zo bezien is de keuze voor de Astra sedan nog niet zo vreemd. Qua exterieur lijkt de auto een kleine kopie van zijn grote broer, bovendien is de compacte middenklasser uit te rusten met alle luxe die je in een grotere middenklasser ook tegenkomt: navigatie, luxe stoelen met verwarming en voldoende zitruimte voor de bestuurder en de bijrijder. Toch kent de sedan wat negatieve punten zoals de beperkte ruimte op de achterbank en de krappe toegang tot de bagageruimte. Daarbij is de 1.4T wederom niet erg goed bevallen en vraagt de auto om een soepelere en krachtigere motor. Concluderend blijkt de Astra Sedan een prima alternatief voor de Insignia-rijder die wel kleiner wil gaan rijden, maar geen luxe of uitstraling wil inleveren.

Plus

- + Fraaie middenklasser sedan
- + Fijne zitpositie
- + Stille motor

Min

- De motor lijkt geen 140pk te hebben
- Beperkte ruimte op de achterbank
- Kleine opening bagageruimte