

Auto & Motor
TECHNIEK

© **WWW.AMT.NL** - Dé internetsite voor de Automotive Professional

Gedurfde styling slaat aan

Het oog wil wat!

Weinig nieuwe Opel-modellen zijn met zoveel enthousiasme onthaald als de nieuwe Astra, de derde van deze serie sinds de naam Kadett werd afgeserveerd. Opel heeft erg veel aandacht besteed aan z'n succesnummer en niet zonder reden, want de concurrentie is hevig.

De nieuwe Astra is er voorlopig alleen nog als vijfdeurs hatchback, maar het is duidelijk dat binnen afzienbare tijd een driedeurs, een stationwagon, een MPV en zelfs een cabrio hun opwachting maken. Als al deze modellen dezelfde uitstraling krijgen als de vijfdeurs hatchback, dan zit Opel de komende jaren weer stevig in het zadel. De nieuwe Astra heeft namelijk een fraai uitgebalanceerd ontwerp, dat alom in de smaak valt. Opel heeft er echt een nieuwe auto van gemaakt.

De concurrentie in dit segment is hevig. De Astra moet opboksen tegen succesnummers als de VW Golf, de Toyota Corolla en de Peugeot 307. De Astra-prijslijst begint bij een simpele Essentia met 1.4 liter 16V motor voor € 18.250,- en eindigt bij de Cosmo 2.0 Turbo die € 29.150,- noteert. Behalve vier benzinemotoren biedt Opel twee 1.7 liter turbodiesels aan, waarvan wij de sterkste 74 kW te leen hadden in Cosmo-uitvoering. Deze kost € 25.950,- en dat bewijst maar weer eens hoe in een ongehoord hoog tempo ook heel normale auto's enorm duur zijn geworden. Want bedenk wel: dit is een Opel Astra voor een prijs waarvoor je vijf jaar geleden nog riant een Audi A4 of een BMW 316i kocht! En voor de Astra-prijzen van toen, krijg je nu amper nog een Renault Clio. Lang leve de euro!

Vrij van trilling

Opel monteert onder de motorkap van de 1.7 CDTi een aangename 1.7 liter common-rail turbodiesel. Dit is nog niet Astra's topdiesel, want die komt iets later in de vorm van een samen met Fiat ontwikkelde 110 kW 1.9 CDTi. Opel geeft voor deze moderne turbodiesel een fabrieksvermogen op van 74 kW en een maximum koppel van 240 Nm bij 2300 t/min. Over deze diesel kunnen we eigenlijk heel kort zijn:

het is een heel fijne motor met veel souplesse. Wanneer je de contactsleutel omdraait gebeurt er even niets alsof hij in gedachten zelf even voorgloeit. Daarna springt de viercilinder krachtig en indien in koude toestand, ook luid hoorbaar tot leven. De eerste paar minuten klinkt de CDTi ook als een echte diesel waarna het geluid langzaam wegebt en er de geluiden van een lekker snorrende turbodieselmotor overblijven. De turbodiesel draait mooi trillingvrij, wat vooral wachtend met stationair draaiende motor bij een stoplicht opvalt. Erg snel is de motor overigens niet en ons testverbruik lag hoger dan de fabriek verwachtte. De in deze versie standaard gemonteerde zesbak doet zijn werk goed. De korte pook laat zich licht en eenvoudig schakelen en gezien het niet al te opvallende motorgeluid vergaten we soms om de zesde versnelling in te schakelen. De koppeling werkt licht en is goed te doseren.

Kwaliteit overtuigt

De nieuwe Astra straalt een enorm kwaliteitsgevoel uit. Het openen en sluiten van de portieren en de grote achterklep, de gebruikte materialen in het interieur en ook de manier waarop alles in elkaar steekt, het lijkt wel een Audi! Ook het interieur mag er zijn, het is minder somber dan we van Opel gewend zijn. Grote, stevige stoelen houden de inzittenden goed op hun plaats, de instelling van de stuurstoelhoogte is een fluitje van een cent. De optimale stuurpositie en comfortabele zit maken lange ritten tot een aangename bezigheid en je hebt de indruk niet met een Astra maar met een Omega onderweg te zijn. Dat verklaart misschien weer iets van de hoge prijs!

De Astra werd 14 cm langer dan zijn voorganger, maar de wielbasis bleef min of meer gelijk.



Je zit prima achter het goed verstelbare stuur, het instrumentarium is uitstekend afleesbaar. De pook zit op de juiste plek, een middenarmsteun ontbreekt helaas.

Foto's: Jan Liefstink

De met nep-aluminium beklede middenconsole herbergt onder meer de klimaatregeling, boordcomputer en audio. De bediening is gelukkig uiterst eenvoudig.



Vooraf is het goed toeven maar ook achterin vinden twee volwassenen prima plaats. Zowel voor- als achterin missen we wel een middenarmsteun. De achterbank is in twee verschillende delen omklapbaar. De uitrusting mag er wezen. De Cosmo is de duurste uitvoering en dat komt in een riant standaard uitrusting tot uiting. Elke nieuwe Astra komt met elektro-hydraulische stuurbevestiging, cruise control, ABS, actieve hoofdsteunen voorin, zijairbags voorin, gordijnairbags, afstandsbediende centrale vergrendeling, elektrisch bediende en verwarmbare buitenspiegels, elektrische zijruiten voorin, een mooie boordcomputer en getint glas rondom. Airco en een radio zijn helaas extra's. De dure Cosmo heeft standaard wel een airco maar nog steeds geen radio. Verdere standaard items in de Cosmo-versie zijn onder meer een regensensor, halogeen mistlampen voor, leren stuurwiel, 16 inch aluminium wielen, een zelfdimmende



Volkswagen ging bij de styling van z'n nieuwe Golf zeer behoudend te werk, concurrent Opel toonde meer lef. Hier staat een compleet nieuw, en zeer geslaagd ontwerp.

Aan de achterzijde vallen vooral de achterlichten, de dikke chroomstrip en puntige kofferklep op. Hij toont lekker sportief.



De bagageruimte meet 370 liter. Genoeg, maar niet meer de grootste in zijn klasse.



Opel zag kans een aantrekkelijk interieur te ontwerpen. De kwaliteit van het gebodene benadert de Audi-standaard.



De achterbank is in twee ongelijke delen omklapbaar en biedt voldoende ruimte voor twee volwassenen. Ook hier ontbreekt een middenarmsteun.

Flexibel onderhoud

In navolging van de nieuwe Vectra is ook bij de Astra het ECO-Service-Flex onderhoud ingevoerd. Geen vaste service-intervallen, maar onderhoud dat is aangepast op het rijgedrag en de rijomstandigheden. Via het cockpit-display wordt de bestuurder geattendeerd op de noodzaak van onderhoud, ook is de ver-

wachte km-stand voor de volgende beurt op te roepen. De praktijk laat inmiddels zien dat met Opel's ECOService-Flex inderdaad lange intervallen bereikt worden. Bij de Astra benzine modellen ligt het maximum op 2 jaar of 34.000 km en bij de diesels op 2 jaar of 50.000 km. Dan wordt de olie ververs, het oliefilter



De rijomstandigheden bepalen de lengte van de service-intervallen bij deze Opel. Zijn ze gunstig, dan hoeft de Astra twee jaar niet naar de garage.

vernieuwd evenals het interieurlichtfilter. Voor de benzine-motoren schrijft Opel een GM-LL-A-025 olie voor en voor de zelfontbranders een GM-LL-B-025. De Astramotoren zijn voorzien van onderhoudsvrije hydraulische klepstoters, uitgezonderd de 1.6 benzine (Z16XEP) en de 1.7 diesels (Z17DT). Daar moet de klepspeling na 10 jaar of 150.000 km met vulplaatjes worden gecorrigeerd. Bij 60.000 km of 4 jaar krijgen de benzine-motoren nieuwe bougies en een lucht-

filter. Bij de diesels wordt het luchtfilter na 50.000 km of 4 jaar vernieuwd. Aandacht vraagt ook de distributieriem. Alleen de 1.4 benzine motor (Z14XEP) heeft een ketting, de overige benzine motoren en de diesels een tandriem. Die zijn aan vervanging toe bij respectievelijk 90.000 km (benzine) en 120.000 km (diesel). Tot slot de transmissies: de handbakken zijn voor het leven gesmeerd, de automaten moeten elke 4 jaar of 60.000 km worden ververs. ●

Modelserie en prijzen

Opel Astra 1.4-16v Essentia:	€ 18.250,-
Opel Astra 1.6-16v Essentia:	€ 19.350,-
Opel Astra 1.8-16v Essentia:	€ 20.650,-
Opel Astra 2.0 Turbo Enjoy:	€ 26.050,-
Opel Astra 1.7 CDTi 59 kW Essentia:	€ 21.450,-
Opel Astra 1.7 CDTi 74 kW Essentia:	€ 22.450,-
Enjoy:	+ € 400,-
Sport:	+ € 2.750,-
Elegance:	+ € 3.250,-
Cosmo:	+ € 3.500,-
ABS:	standaard
ASR:	standaard
Stabiliteitsregeling:	+ € 800,-
Remassistent:	standaard
Zij-airbags:	standaard
Windowbags:	standaard
Regensensor:	+ € 200,- (Elegance/Cosmo: standaard)
Centrale vergrendeling met afstandsbediening:	standaard
Elektrische ramen voor:	standaard
Elektrische ramen achter:	+ € 300,-
Handbediende airco:	+ € 1.100,- (Elegance/Cosmo: standaard)
Automatische airco:	+ € 500,- tot € 1.600,-
Cruise control:	standaard
Audiosysteem:	+ € 750,-
Navigatiesysteem:	+ € 2.300,-
Lederen bekleding:	+ € 2.000,-
Automaat:	+ € 1.650,- (op 1.8)
Easytronic:	+ € 2.000,- (op 1.6)

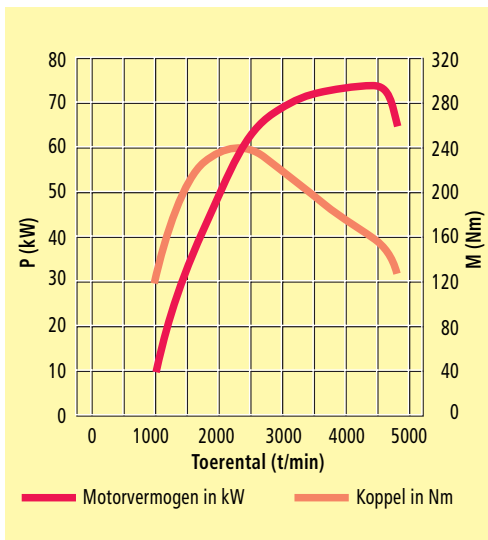
Opel Nederland
 ☎ (076) 544 80 00
 www.opel.nl



Vooraf op het gebied van styling en kwaliteit scoort de nieuwe Astra zeer hoog. Opel heeft het gelukkig aangedurfd er een echt nieuw model van te maken. Tel daarbij op het hoogwaardige rijcomfort en de plezierige stureigenschappen, en je hebt een aantrekkelijke, on-Opel-achtige auto.



De nieuwe Astra heeft veel in z'n mars, maar daar staat een hoge prijs tegenover. Een airco is niet standaard op de basismodellen, evenals een audiosysteem. Ook al is de kwaliteit sterk verbeterd, een gewone particulier die zijn auto uit eigen zak betaalt zal afhaken en naar een goedkoper Opel-model of een ander merk uitwijken.



Testmetingen Auto & Motor
TECHNIEK

Max. motorvermogen (fabrieksopgave): 74 kW bij 4400 t/min

Max. koppel (fabrieksopgave): 240 Nm bij 2300 t/min

Acceleratie:

0-80 km/h: 8,6 sec. 0-100 km/h: 12,3 sec. 80-120 km/h: 9,8 sec.

Geluidsmetingen:

80 km/h: 65 dBA 100km/h: 67 dBA 120 km/h: 70 dBA

Brandstofverbruik EC 93/116:

Stadsrit: 6,4 liter op 100 km Buitenweg: 4,2 liter op 100 km

Combinatierit: 5,0 liter op 100 km

Gemiddeld testverbruik: 7,0 liter op 100 km

Topsnelheid (fabrieksopgave): 181 km/h

Gegevens: Opel Nederland

binnenspiegel en sportstoelen met een gecombineerde leder/stof bekleding. Opel vond dit nog niet genoeg en voorzag ons testexemplaar van een Sport Chassis Pakket (€ 975,-), Zicht en Licht Pakket (€ 715,-), Interactive Driving System IDS-Plus (€ 1.420,-), klimaatbeheersing (€ 500,-), Radio/CD met 6 cd-wisselaar (€ 1.730,-) en tot slot nog 17 inch lichtmetalen wielen (€ 450,-). In totaal kwam de geteste Astra daardoor op € 31.740,- en dat is voor de goede orde nog even, een stuitend bedrag van 69.946,- gulden! Voor een Astra...

Magnifiek rijgedrag

Onze testauto was voorzien van het Sportpakket en IDS-Plus. Met deze fraaie ondersteltechnieken (zie Technisch Bekeken) ligt de Astra als een rots op de weg en gedraagt hij zich opvallend sportief, zonder dat het comfort daaronder lijdt. We weten dat de Astra zonder IDS-Plus al een geweldige wegligging heeft, maar de geavanceerde elektronica onder deze Opel, maakt dat de grenzen van het mogelijke heel ver weg liggen. De nieuwe Astra scoort niet alleen met comfort, maar ook met sportief rijplezier. ●

Dick Schornagel