Joep de Heer
10 september 2022

Repeating success?

De Opel Astra was decennialang een van de populairste auto's in Nederland. Betrouwbaar, betaalbaar en een nuchtere uitstraling; precies de mix waar de Nederlander voor valt. In de jaren '90 stond de Astra steevast in de top van best verkochte auto's. Behaalde successen uit het verleden bieden echter geen garantie voor de toekomst. Sterke concurrenten wisten de Astra in te halen met sportieve en frisse modellen, geholpen door een aantrekkelijke bijtelling. Hoewel de Astra's van de afgelopen jaren hoog scoren op betrouwbaarheid en betaalbaarheid liepen de verkopen terug. De Opel werd een grijze muis tussen al het flitsende geweld van haar concurrenten.

Nu gaat het roer om in RÃ¼sselsheim. Geholpen door Stellantis moet de Opel Astra weer uitdagend, jong en sportief worden zonder kernwaarden als betrouwbaarheid en betaalbaarheid uit het oog te verliezen. We zoeken uit of die missie geslaagd is.

A new blitz is born

Op het gebied van design zijn geen stappen, maar sprongen gemaakt. Een heerlijk strak en hoekig lijnenspel is te zien over de hele lengte van de auto. Vooral in de sportieve uitvoering met lakkleur Electric Yellow springt hij maximaal in het oog. Aangevuld met veel zwarte panelen en zwarte logo's doet deze auto geen centimeter onder voor de Volkswagen Golf of Ford Fiesta. Met deze nieuwe Astra wil Ã©n mag je weer gezien worden.

Het is direct duidelijk dat de inspiratie voor deze auto voortkomt uit conceptauto Opel Vizor. Het zwarte front in combinatie met de uitlopende verlichting lijken 1-op-1 overgenomen. LED is standaard en zowel aan de voor- als de achterzijde wordt de breedte van de auto geaccentueerd door de platte uitlopende verlichting. Een verwijzing naar het roemruchte verleden is de vinden rond de C-stijl van de auto. De inkepingen naast het laatste zijruitje vormen een hint naar de Opel Kadett van de jaren 80. Een extra sportieve touch wordt gegeven door het verticaal geplaatste derde remlicht boven de achterruit; een knipoog richting Formule 1?

Familietrekjes

Wie verrast is door het flitsende exterieur van de nieuwe Astra mag de ogen ook uitwrijven bij het zien van het interieur. Een verfrissende en moderne uitstraling overvalt je wanneer je voor het eerst instapt. Achter het stuur vinden we het grote, overzichtelijke Opel Pure Panel. Het gebogen, zwartgelakt paneel met twee schermen voor de rijinformatie en multimedia straalt rust en bescheidenheid uit en toont je zonder veel poespas de informatie die je nodig hebt. De schermen zijn volledig in te delen naar eigen voorkeur. Aanvullend wordt ondersteuning geboden door een helder head-up display dat desgewenst snelheid en navigatiegegevens toont.

De middentunnel met automaatknop laat duidelijk zien dat de Peugeot 308 en deze Astra familie van elkaar zijn; de ontwerpers hebben de onderdelen rechtstreeks overgenomen van elkaar. De stoelen zijn AGR gecertificeerd wat resulteert in zeer veel zitcomfort. Tijdens langere routes kan je het hier prima uithouden. Daarnaast biedt de Astra haar berijders een uitgebreid palet aan massagefuncties die het comfort naar een hoger plan moeten trekken. Enige minpunt zit in het stuur, wat vrij dun en hard is.

Het doet af aan een dynamische rijbeleving.

De totale lengte van de Astra is toegenomen met een verwaarloosbare 4 millimeter. De wielbasis daarentegen is gegroeid met 13 millimeter. Deze toegenomen ruimte mag worden toegeschreven aan het interieur. Zo is de kofferruimte gegroeid van 370 liter in de vorige generatie naar 422 liter in deze nieuwe. De passagiers op de achterbank hebben geen klagen en kunnen zowel knieÃ«n als hoofd prima kwijt. Klein minpunt is dat er maar Ã©Ã©n USB-aansluiting te vinden is achterin. Een ruzie tussen de achterbankpassagiers zal moeten uitwijzen wie zijn mobiele apparatuur het eerste mag opladen tijdens een lange trip.

Duits

Wat ligt er onder de kap van deze hippe Duitser? Voor ieder wat wils! Je hebt de keuze uit een tweetal benzinemotoren met respectievelijk 110 pk tot 130 pk, een plug-in hybride met 180 pk en een dieselmotor met 130 pk. Ons testmodel is voorzien van de 130 pk 1.2-liter driecilinder Turbo Start/Stop motorisering gekoppeld aan een 8-traps

automaat.

Dat de automaat en de 130 pk een prettig samenspel oplevert merken we al snel als we de startknop hebben ingedrukt. Naadloos weten ze de auto te laten accelereren en soepel en vlot mee te laten gaan in het verkeer. De roffel van de driecilinder klinkt plezierig door in het interieur zonder storend te worden. Trap je het gas wat dieper in, dan schakelt de automaat hoorbaar terug en voel je de druk van de turbo aangenaam in je rug. Geen hardcore sportiviteit maar een fijne balans tussen sportiviteit en comfort.

Dat geldt ook voor het onderstel. Wie had gedacht dat het onderstel week en zacht zou aanvoelen omdat het uit de schappen van Stellantis komt heeft het mis. De ingenieurs van Opel hebben de afstelling zo aangepast dat het perfect past bij deze Astra. Strak in de bochten en op hogere snelheden, zonder kunstmatig hard aan te voelen. En dus; 'Autobahn-proof'!

Kosten

Het is geen geheim dat de oplopende prijzen ook de autosector treffen. Waar de prijs van de voorgaande generatie Astra nog startte rond de 20.000 euro mag je nu 10.000 euro meer meenemen om de sleutels van je nieuwe Astra in handen te krijgen. Daarmee is Opel geen uitzondering. Concurrenten als de Ford Focus en Volkswagen Golf starten rond dezelfde prijs. Enkel auto's als de Seat Leon en Mazda 3 kunnen nog worden gekocht voor bedragen onder de 30.000,- euro.

Standaard wordt de Astra rijk uitgerust door Opel. Zo is LED-verlichting, draadloze Apple Carplay en Android Auto, Lane Keep Assist en Adaptive Cruise Control altijd beschikbaar. Ga je voor een volledig aangekleed model met alle mogelijke toeters en bellen dan zal je eindigen met een prijs boven de 45.000,- euro. Een flinke smak geld maar, helaas, geen uitzondering binnen de markt.

Terug aan de top

De Opel Astra heeft een metamorfose ondergaan. Een transformatie naar een flitsende, frisse en moderne verschijning met de nieuwste techniek aan boord. Daarmee is de Astra in Ã©Ã©n klap weer de auto waar de gemiddelde Nederlander als een blok voor valt. Dat maakt de keuze in het C-segment weer een stuk moeilijker, want de concurrentie blijft ijzersterk. Iedere fabrikant kiest een duidelijke en uitgesproken designtaal en dus zal de keuze steeds afhankelijker worden van de designwensen van de gebruiker.

Wij zien genoeg (zelf)vertrouwen voor de Astra. We voorzien de aankomende jaren een terugkeer van de auto in de top drie van het C-segment. Missie geslaagd!

Plus

+ Modern en fris
+ Fijne stoelen
+ Meer ruimte voor bagage

Min

- Beperkte USB aansluitingen voor passagiers
- Dun stuur