



Dennis van 't Kruis
12 maart 2007

© Rijtesten.nl

Intro

Ondanks de vele vormen van concurrentie, zijn samenwerkingsverbanden binnen de auto industrie de normaalste zaak van de wereld. Daardoor komen er ogenschijnlijk dezelfde auto's op de markt die bij verschillende merken onder een andere naam bekend zijn. Zo kon het zijn dat de aloude Kadett E ook als Pontiac Le Mans rond reed, en dat was maar een van de incarnaties van de populaire Opel. Of zoals de Ford Fiesta die ineens als Mazda 121 door het leven moest. De moordende concurrentie vindt blijkbaar vooral op de showroom vloer plaats.

Op hoger niveau blijkt dat de merken zijn ondergebracht in grotere concerns die vanuit kostenoverwegingen ervoor kiezen om de verschillende afdelingen te laten delen in de

expertise, om vervolgens tot een beter resultaat te komen. Binnen General Motors, waar Opel deel van uitmaakt, komt dit vaak voor. Het nieuwste voorbeeld daarvan is de nieuwe Opel Antara, die zijn techniek deelt met de Chevrolet Captiva. Buiten de uiterlijke verschillen maken ze gebruik van dezelfde motoren. Prijstechnisch ontlopen ze elkaar maar weinig, dus de vraag is: waarom zou je voor de Antara kiezen en niet voor de Captiva?



© Rijtesten.nl

Het exterieur

Fotogeniek is een van de woorden waarmee je de Opel Antara prima kunt omschrijven. Na aankoop staat er een krachtig ogende SUV voor de deur van zijn nieuwe baasje. Maak je een rondje rond de auto dan vind je her en der de elementen die duidelijk



Opel Antara 2.0 CDTI Cosmo

maken dat je het hier te maken hebt met een lid van de Opel-familie. Vooral door het design en plaatsing van de chroomelementen en de het achterlicht, die dezelfde basisvorm heeft als het exemplaar dat tegenwoordig op de jongste Corsa prijken. De immens ogende buitenspiegel zijn goed in proportie tot de rest van de auto.

De fraaie 18 inch velgen zitten standaard in het Cosmo-pakket. Deze velgen hebben een strakke vormgeving, zijn niet bepaald een toonbeeld van frivoliteit. Mocht je als koper of leaser kiezen voor de Enjoy uitvoering, dan krijg je standaard de 17 inch. Die velgen hebben een iets speelser design. Opel biedt de mogelijkheid om op je Enjoy ook de 18 inchers te bestellen. Daarvoor moet dan â,- 360, - worden betaald. Nog een stap lager staat de Essentia, die alleen maar geleverd wordt met 16 inch stalen velgen inclusief kunststof wioldoppen. Onder de grote Antara ogen die echter klein en uit proportie. Voor het mooie zijn de grotere velgen bij een must. De Essentia is overigens alleen leverbaar in combinatie met de basismotor, dus de dieselaars worden niet voor die keuze gesteld.



Het interieur

Nadat je de deur hebt geopend, wordt je ontvangen in een stijlvol interieur. Het "saddlebrown"™ leder geeft het geheel een warme, maar ook rustgevende uitstraling. Er is ook zwart leder verkrijgbaar, maar dat heeft lang niet dezelfde warme uitstraling als deze kleur. In dat opzicht is het bij de Antara vergelijkbaar als bij de eerder geteste Astra TwinTop die ook voorzien was met deze optie. De stoelen lijken vlak, maar hebben toch wel goed opgelet tijdens de opleiding tot autostoel. De zijdelingse steun is dan ook ruim voldoende. Het enige puntje van kritiek betreft de lengte van de zitting. Voor extra comfort op langere ritten, is het belangrijk dat het volledige bovenbeen wordt ondersteund door de zitting. Een te korte zitting kan vermoeidheid in de benen opleveren, en dat is niet geheel de bedoeling van een

comfortabele SUV. De hoge zitpositie heeft als bijkomend voordeel dat de instap ook hoger is dan bij een normale auto. Het is niet zo dat je moet klimmen om achter het stuur te geraken, het is veel meer een kwestie van je komt draaien en gaan zitten. Prettig voor mensen die last hebben van hun rug of die minder goed ter been zijn. Degene die zich moeten vermaken op de achterbank zullen weinig klagen over de beenruimte die zij tot hun beschikking hebben.

De vijfdeurs Opel Astra heeft een bagageruimte van 380 liter. Als je het afdekscherm van de Antara zijn zichtonttrekkende functie laten doen, dan is er niet meer dan 370 liter beschikbaar voor de bagage die mee mag. Het wordt al beter als je het scherm weglaat en de achterbank omklapt, dan is er ruimte voor 865 liter aan meegebrachte goederen, tenminste dat geldt als je onder de raamlijn blijft. Prop je hem helemaal tot het dak vol, dan is er 1.420 liter beschikbaar.

Het dashboard is simpel van opzet en kan gerust ergonomisch genoemd worden. Het stuur is van een goed formaat en deze heeft daarnaast ook nog de juiste dikte. De chromaccenten in het stuur staan stoer en chic tegelijk. De aandacht wordt echter opgevestigd door de drie luchtkoker, die pontificaal aanwezig zijn. Dat kun je ook zeggen over de grote binnenspiegel. Deze hangt wel buiten het zichtsveld van de bestuurder, dus je hebt er geen hinder van. De houtaccenten zijn bescheiden en vullen het geheel mooi aan. Vaak hoor je veel kritiek op het gebruik van dit soort accenten, omdat het hout moet voorstellen, maar dat het feitelijk een stukje geverfd kunststof is. Toch gaat mijn voorkeur uit naar deze vorm van versiering, omdat het veel meer bijdraagt aan het luxegevoel dan een egaal gekleurd accentdeel.



Het rijden

Na het starten klinkt er het typische geluid van een diesel vanuit het motorcompartiment. De inzittenden hebben daar geen last van, omdat er ruim voldoende isolatiemateriaal is verwerkt. Voorbijgangers zal het echter niet ontgaan dat de krachtbron dit een verre achterneef is van de uitvinding van de heer Rudolf Diesel. Nogmaals in de auto wordt het geluid voldoende gedempt en op snelweg snelheden is het zelfs opvallend stil in deze SUV. Bij 100 km/uur worden er slechts 1.800 omwentelingen per minuut gemaakt en ook bij 160 km/uur wordt er nog maar weinig van de motor gevraagd. Niet meer dan 3.000 tpm zal er dan worden aangewezen door de naald. Als je dan bedenkt dat er pas bij 150 km/uur er een klein beetje geluid de leefruimte binnen probeert te komen, dan kun je begrijpen dat 10 km/uur verder het

nog steeds relatief rustig is.

De acceleratie onderweg naar de voorgenoemde snelheden volgt een gelijkmatige curve, zonder dat het echt lijkt te gaan. Ondanks dat er weinig snelheidsgevoel is, blijkt de honderd kilometer per uur toch na een redelijke 12,1 seconde bereikt te zijn. De 2 liter diesel gebruikt daarvoor 150 pk bij 4.000 tpm en 320 Nm bij 2.000 tpm. Het gevoel blijft daarbij hangen dat een flink deel van deze paardenstal gebruikt wordt voor het hoge gewicht van de auto. De 1785 kg draagt ook bij aan het brandstofverbruik van 8,6 l/100 km (1 op 11,6). Geheel in de lijn der verwachtingen en typisch voor een turbodiesel; onder de 2.000 tpm staan de meeste paarden te wachten op hun beurt. Eenmaal daarboven komt er meer leven in de brouwerij. De gemonteerde automaat verplaatst zich soepel tussen de verschillende versnellingen en voelt zich prima thuis in combinatie met de 2 liter diesel. Het toont maar weer eens mooi aan dat een dikke diesel en een goed werkende automaat een prima combinatie zijn.

De minirotondetest, bedoeld om de wegligging in krappe en snel genomen bochten te testen, toont niet alleen een zoektocht naar de buitenzijde van de bocht, maar levert ook behoorlijk wat protesten van de banden op. Desondanks en in combinatie met een licht overhellen van de carrosserie bleek de snelheid in die korte bocht niet lager dan bij eerdere testen met andere voorwielaangedreven auto's. De Antara wordt namelijk pas een 4X4, als de ondergrond glad of oneffenheid is. Vanaf het moment wordt het motorvermogen in gelijke delen verdeeld tussen de voor- en de achterwielen. Bij de noodstop beten de remmen zich enthousiast vast in de remschijven en de vertraging was dan ook navenant. Daardoor duikt de neus van de wagen een flink deel in zijn vering.

Kort gezegd: De Antara is meer een langeafstandskruiser dan een bochtenspecialist. Het comfort is op Amerikaanse leest geschoeid en lange ritten zullen dan ook prettig onder de wielen doorglijden. Automobilisten die in de jaren '70 en '80 van de vorige eeuw wel eens een grote Opel hebben bestuurd, zullen zich beslist nog wel het deinen herinneren. De Antara heeft deze eigenschap ook een beetje. Om dit grotendeels tegen te gaan heeft de fabrikant vrij stevige schokdempers aangebracht.

Met het gevolg dat op slecht wegdek met dwars richels de deining nogal abrupt wordt onderbroken. Bij langere oneffenheden van de weg, waarbij het onderstel meer tijd heeft om te reageren, worden de deinbewegingen gelijkmatiger gedempt. Hetgeen het comfort ten goede komt.



Slot

Naast de diesel in de testauto zijn er nog twee motoren leverbaar. Om te beginnen is er een 2.4 benzinemotor met 140 pk bij 5.200 tpm en 220 Nm bij 2.400 tpm. De motor rijdt vanaf stilstand in 11,9 seconden naar 100km/h en is alleen leverbaar met een handgeschakelde vijfversnellingsbak. Iets duurder is de 3,2 V6 met 227 pk bij 6.600 tpm en 297 Nm bij 3.200 tpm. Alleen leverbaar met een vijftraps automaat, versnelt

deze motor de Antara in een nette 8,8 seconde naar de honderd kilometer per uur. Afgaande op deze cijfers kun je eenvoudig concluderen dat dit een auto is, waarmee je menig sprintje bij het verkeerslicht kan winnen, als je dat zou willen.

Er zijn niet al te veel opties aangevinkt toen de dealer deze demo samenstelde, maar dat was dan ook niet echt nodig. Alleen de keuze voor de Cosmo-uitvoering, aangevuld met het Premium pakket (â,- 1.950,-) zorgt al voor een ruimschoots aangeklede auto. Nadat ook de metallic lak en de wettelijk verplichte kosten aan de factuur zijn toegevoegd, wordt het bedrag opgekrikt van â,- 44.065,- naar â,- 47.371,-

De oplettende lezer heeft waarschijnlijk al gezien dat de gefotografeerde Antara op verschillend schoeisel staat. Bij een tweede bezoek aan de dealer waren deze nieuwe 20 inch Irmischer velgen aan het uiterlijk toegevoegd. Het design van deze velgen past goed bij de rest van de auto. Wel is het zo dat ze het comfort iets verminderen. Dat is niet verwonderlijk als je de wang van de band ziet. Die is nu kleiner en dus stugger om toch hetzelfde gewicht te kunnen dragen. De prijs voor deze vier sieraden: â,- 3.434,-. En dat is nog exclusief de naafkapjes (â,- 26,-) en de set slotbouten (â,- 27,-).

Terugkomend op de vraag bovenaan deze test: waarom zou je voor de Antara kiezen? Als je de geteste versie van de Antara gaat vergelijken tegenover de duurste en gelijk gemotoriseerde Captiva, dan blijkt dat de basisprijs van de Chevrolet â,- 930,- hoger ligt. Maar als ik slechts een enkele reden zou mogen opnoemen, waarom ik eerder voor de Antara dan voor de Captiva zou kiezen, dan is dat zonder meer de kleur van het leer op de stoelen van de testauto. In tegenstelling tot zwart leer brengt deze kleur licht en warmte in het binnenste van de auto. Zwart leer staat over het algemeen heel mooi, maar als je deze keus kan maken, is die kleur bijna kansloos.

Plus

- + saddlebrown leder
- + Robuust uiterlijk
- + Comfortabele kilometervreter

Min

- Korte stoelzitting
- Weinig snelheidsgevoel
- Stevig brandstofverbruik