

## Opel Astra Van 1.9 CDTI

## Andere tijden

Opel heeft een nieuwe Astra Van op de markt gebracht. Zowel aan de buitenkant als onderhuids lijkt de nieuwe stationcar in niets meer op zijn voorganger. Opel is nog niet al te lang actief met bestelwagens, maar een recente presentatie wees uit dat de groei er wel flink in zit, ondanks de krimpende bestelautomarkt.

Het ziet er allemaal een stuk flitsender uit, het exterieur van de nieuwe Astra. Kreeg Opel in het verleden nog wel eens het verwijt te saai en te burgerlijk te zijn, ondanks bezuinigingsoperatie Olympia is Opel erin geslaagd een sportief ogende stationcar te brengen die als het ware al wegrijdt uit de folder. Dynamiek is het parool. De grote koplampunits zijn op het intimiderende af, maar het geheel oogt lekker sportief. En dat is knap voor een bestelwagen. Opel heeft een prachtig

interieur ontworpen. Het flitsende van de buitenkant wordt van binnen wat subtieler voortgezet. Alles voelt daarbij stevig en prettig degelijk aan. Harde oppervlakken zijn, ondanks royaal gebruik van kunststoffen, uit den boze. En dat is fijn. Schakelaars, meters en knopjes ogen modern. Dit alles is op een dusdanige wijze gerangschikt dat de chauffeur niet mis kan grijpen en dat steeds weer die dynamiek blijft doorklinken. Opel heeft ook onderhuids aanpassingen uitgevoerd. Door een over-

eenkomst tussen moederbedrijf GM en de Fiat-groep beschikt Opel over moderne dieselmotoren, de laatste generatie common rail. De immer aan de Astra Van gekoppelde 1.7 liter Isuzu-dieselmotor gaat een maand na het verschijnen van deze uitgave uit productie. Ervoor in de plaats komt een 1.9 liter common rail motor van Fiat/Alfa, die goed is voor 120 pk. Er is ook nog een versie van maar liefst 150 pk, maar dat is wel wat erg sterk voor dit boodschappenwerk. Later volgt nog de 1.3 liter JTD-motor van Fiat, die we al kennen van de Combo, maar dan met zeker tien pk meer.

**Zesbak**

Opel heeft de verleiding niet kunnen weerstaan om achter de niet kinderachtige motor een zesbak te koppelen. Met 280 Newtonmeter trekkracht bij slechts 2000 toeren had een vierbak meer voor de hand gelegen, nu is de chauffeur ondanks een surplus aan trekkracht gedwongen frequent door te schakelen. De bak in deze Astra schakelde daarbij vrij stug, wat wellicht mede werd veroorzaakt door de maagdelijke kilometerstand. Feit is dat alle kracht van de motor de chauffeur niet goed ter beschikking staat, mits hoog in toeren wordt doorgetrokken, wat weer nadelig is voor het brandstofverbruik. Een ander minpunt is de vage en onnodig zware besturing. Zelfs leeg doet de Astra ons denken aan



een stadstruck die wat te zwaar achter het kop-schot is geladen. Lijkt ons niet nodig. Met de toegankelijkheid van de laadruimte is alles dik in orde, wat ook geldt voor de afwerking daarvan. Dit is een compliment dat ombouwer Terberg in de zak kan steken.

De Astra bleek onder normale omstandigheden aangenaam stil. De geluidsmeter sloeg krap 70 dB(A) uit bij 120 km/h. De cruise control is eenvoudig te bedienen en doet zijn werk goed. Op provinciale wegen is de Astra zo stil (65 dB(A)) dat men bijna vergeet met een diesel onderweg te zijn. Dat de Astra met deze moderne motor snel accelereert verbaast niet. Zowel tachtig als 120 km/h wordt met gemak in de derde versnelling bereikt. Na een week testrijden bleek bovendien dat de Astra met ruim 1 op 15 een prima waarde neerzet. Bij 120 km/h tokkelt de Italiaanse diesel 2.200 rpm, en ziehier het voordeel van zo'n zesbak: lage toeren bij kruissnelheden. Daarmee doet de nieuwe, grotere Astra het beter dan zijn toch ook zuinige voorganger. Een beter verbruik dus van een grotere auto, met een grotere motor en met meer versnellingen. De kunst is alleen wel om de

Astra goed te temmen bij de kruissnelheden, maar daar kan de cruise control zijn steentje toe bijdragen. Tot slot: de Astra is weliswaar een stuk duurder dan zijn voorganger, maar neem van ons aan: het is een compleet andere auto geworden.

**Tim de Jong****Eenvoudig**

Het dashboard is eenvoudig gehouden.

**Zesbak**

Deze zesbak is in het begin even wennen en hij leidt tot meer werk voor de chauffeur. Maar als die het goed doet, belooft de Astra hem met een lager brandstofverbruik.

**Specificaties & metingen**

Merk.....	Opel .....
Type.....	Astra Van.....
Motor.....	1,9 CDTI .....
Inhoud (cc).....	1910 .....
Vermogen (pk/kW).....	120/88 .....
Versnellingsbak.....	6 versnellingen .....
Afmetingen uitwendig: l x b x h (cm) .....	452 x 175 x 165 .....
Wielbasis (cm).....	270 .....
Afmeting laadruimte: l x b x h (cm).....	162 x 110 x 96 .....
Tilhoogte (cm).....	59 .....
Opening achterdeur: b x h (cm).....	105 x 77 .....
Opening zijdeur: b x h (cm).....	55 x 77 .....
Eigen gewicht (kg).....	1370 .....
Nuttig laadvermogen (kg).....	500 .....
Max. aanhangwagengewicht (kg).....	1400 .....
Geluidsniveau bij 80/120 km/h (dBA) .....	65/70 .....
Topsnelheid (km/uur).....	niet gemeten .....
Brandstofverbruik (leeg, snelweg).....	1 op 15,5 .....
Aanschafprijs standaard.....	€ 18.116,- .....
Aanschafprijs als testauto.....	€ 21.451,- .....

\*(Exclusief BTW, exclusief afleveringskosten)



### Sportief

*Sportieve lijnen kenmerken de nieuwe Astra Van.*



### Andere tijden

*Het nieuwe Astra-interieur laat zien dat bij Opel echt andere, modernere tijden zijn aangebroken. In deze Astra is comfort vanzelfsprekend.*



### Afwerking

*Opvallend is dat de Astra erg goed is afgewerkt, ook het gedeelte van de laadruimte, dat door Terberg is gebouwd.*



### Optimaal

*Voor deze klasse heeft de Astra een vrijwel optimaal gevormde laadruimte. Het laadvermogen bedraagt 500 kg.*



### Nieuwe motor

*Opel doet voor de dieselmotoren zaken met Fiat, waardoor deze Astra nu met een modern 1.9 liter common rail blok kan worden uitgerust.*



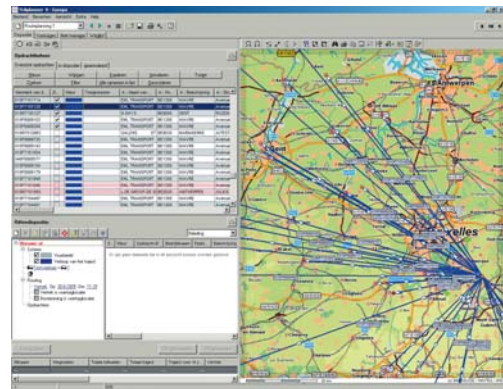
### Volle bak

*De Italiaanse motor in de Astra neemt wel zijn ruimte in onder de motorkap. De motor blijkt zuinig, stil en sterk.*

## NIUWS

# Nieuwe functies in scansoftware

ScanSys introduceert deze maand versie 3.0 van haar ImageCapture-software voor het digitaal archiveren van documenten. De scanapplicatie is uitgebreid met een aantal specifieke functies voor de transportsector. Zo werkt ImageCapture de emballage-administratie tijdens het scanproces automatisch bij en worden ook schades en manco's geregistreerd. Daarnaast kunnen inkoopfacturen worden gescand en gearhiveerd. De scansoftware verzorgt bovendien het afletteren van charter-inkoopfacturen en maakt automatisch de boeking aan in de financiële administratie.



ScanSys is al enkele jaren op de markt met ImageCapture 2.5. Deze versie was opgebouwd uit verschillende losse modules, waaraan per branche een eigen invulling werd gegeven. "Vanwege de gebruikersvriendelijkheid is ervoor gekozen alle losse modules te in-

tegreren in ImageCapture 3.0", vertelt sales manager Maarten Terlingen. "De gebruiker hoeft nu minder handelingen te verrichten, waardoor het verwerkingsproces wordt versneld." Meer informatie: ScanSys, Den Haag, tel. (070) 301 03 11, [www.scansys.nl](http://www.scansys.nl) ■

## Subsidie roetfilter bestelauto's op komst

Volgens de BOVAG werkt de overheid aan een alternatieve vorm van roetfiltersubsidiëring voor nieuwe taxi's en bestelauto's. Dat is een van de uitkomsten van een workshop die het ministerie van VROM organiseerde over de stimulering van roetfilters. Officieel is de huidige stimulering van € 600,- per auto met roetfilter ook al bedoeld voor taxi's en bestelauto's. Het probleem is evenwel dat deze korting via de BPM verrekend wordt en dat betaald wordt voor taxi's en bestelauto's nu eenmaal niet. De overheid gaat dit probleem nu aanpakken door de subsidie voor dit soort wagens anders te kanaliseren. Tijdens de workshop hebben het ministerie van VROM en diverse belangenorganisaties waaronder BOVAG besproken hoe stimulering van roet-

filters het beste kan worden aangepakt. In totaal is er €181 miljoen beschikbaar. Stichting SenterNovem stelt mede op basis van de uitkomsten van de workshop een rapport op voor het ministerie van VROM, waarin de mogelijke vorm van de stimuleringsregeling wordt beschreven. Dit moet medio september

gereed zijn. Tevens loopt er op verzoek van de Tweede Kamer een onderzoek naar de mogelijkheid om roetfilters verplicht te stellen. Staatssecretaris Van Geel van VROM heeft aangegeven in principe vóór zo'n verplichting te zijn, maar zegt dat Europese regels zo'n maatregel moeilijk uitvoerbaar maken. ■

## Concurrent voor Betuweroute

De spoorwegbedrijven van Frankrijk, België, Luxemburg en Zwitserland werken aan een nauwe samenwerking voor het vrachtverkeer tussen Antwerpen en Milaan. Men wil op de manier een tegenwicht vormen tegen de Deutsche Bahn. Onder

andere gaat men een concurrerend alternatief bieden voor de 'linksrheijnische' spoorverbinding die aansluit op de Betuweroute en de IJzeren Rijn. De vakbonden zijn niet enthousiast over het plan. Ze vrezen voor de arbeidsvoorwaarden. ■