

Intro

Volgens mij heb ik ze nu allemaal gereden. Net na de introductie maakte ik de eerste proefrit in de 5-deurs Astra. Later kwamen ook de station en de GTC aan de beurt. Deze auto's bevielen mij stuk voor stuk heel goed. Voor de rit in de MPV variant, de Zafira mocht ik zelfs meewerken aan een fotosessie van de Autoweek, waarin ook de Volkswagen Touran en de Honda FR-V figureerden. De Zafira krijgt binnenkort een herkansing, maar dit keer is de Coupe Cabrio aan de beurt.



Het exterieur

een voordeel van de late lancering is dat je kan leren van de 'fouten' van anderen. Je hebt dan ook langer de tijd om naar de wensen van de consumenten te luisteren. De kans is daardoor groter dat het eindresultaat beter is dan die van de concurrentie. Daardoor heb je niet alleen de mogelijkheid om de constructie te verbeteren, maar ook om de styling aan te passen aan de eisen van de consument.. De belangrijkste kritiek die de eerder gelanceerde franse concurrenten kregen, was dat het design niet in evenwicht zou zijn. Daar heeft Opel goed naar geluisterd en een auto getekend die een aanwinst is voor de reeks waarin hij thuis hoort.



Het dak bestaat uit drie delen, zodat hij minder ruimte gebruikt in de kofferbak. Een van de eerste dingen die gebeuren tijdens het openen van het dak, is dat de klep van de bagageruimte aan de achterzijde open scharniert. Daarna maakt het dak zich los van de voorraamstijl. De twee achterste delen worden dubbel gevouwen en het derde deel wordt er bovenop gelegd. Gelijktijdig wordt hoedenplank voorzichtig tussen de bewegende delen van het dak heen gemanoeuvreerd. Op het hoogste punt ontvouwen zich twee verstopte elementen, die na sluiting samen met twee vergelijkbare onderdelen op de kofferklep het gat opvullen die ontstaan is op de plek van de achterraamstijl.

de testauto is lekker vol geladen met opties en heeft daardoor flink wat luxe aan boord. Om bij het factuurbedrag van € 38.234,25 te komen wordt de basisprijs van € 32.245,- verhoogd met de som van het navigatiepakket (€ 1.595,-), de lederen bekleding (€ 1.300,-), het rokerspakket (€ 30,-), het kleuren info display (€ 650,-), de bi-xenon koplamp (€ 700,-), de park pilot (€ 500,-), de metallic. Mica lak (€ 550,-) en de afleveringskosten (€ 632,-, inclusief de wettelijk verplichte kosten). Dan zal € 38.234,25 het uiteindelijke bedrag op de nota zijn.

Het interieur

het is natuurlijk onvermijdelijk, maar de sfeer die de Coupe Cabrio uitademt is veel luxer dan de eerder geteste Astra modellen. Dat komt vooral omdat er naast de sportieve elementen, nu ook opties zijn gemonteerd die bedoeld zijn om indruk te maken bij de burens. Met name het wonderschone zadelbruine leer is daarbij een eyecatcher van formaat. De accessoiresbrochure heeft in totaal vijf verschillende soorten kleurcombinaties waaruit gekozen kan worden. Twee daarvan, waaronder die in de geteste wagen, zijn van leer gemaakt, de drie anderen zijn stoffen bekleding. De meest gewaagde



daarvan is een zwart/ rode kleuren combi die weer de nadruk legt op sportiviteit. De stoelen zitten perfect, daarin verschillen ze niet ten opzichte van de andere modellen. Dat geldt ook voor het dashboard, dat is alleen op details veranderd en die verandering zit vooral in de kleurstelling. Anders is het gesteld op de achterbank, want daar is eigenlijk niet genoeg beenruimte beschikbaar. Dat is jammer, want dat had de Astra TT een extra plus punt op kunnen leveren. De kofferbak heeft als het dak gesloten is best een redelijk formaat met 440 liter en halveert ruimschoots als het dak wordt geopend. De bagage kan dan makkelijk bereikt worden door middel van een drukknop, waardoor het opgevouwen dak iets omhoog komt. Dit systeem is echter niet zo snel en laat dus even op zich wachten. Even snel iets achteruit pakken zal alleen gaan als je heel even geduld hebt. Als het opgevouwen dak dan omhoog getild is, dan kun je redelijk makkelijk in de kofferruimte komen.

Het rijden

Terwijl de mussen van het dak afvallen en het kwik in de thermometer begint te verdampen, wordt mij door de verkoper uitgelegd hoe de dakconstructie van de Astra TwinTop zich laat bedienen. Niet dat je een raketdeskundige moet zijn om het te bedienen, maar het zou een flinke zoektocht kunnen opleveren als je niet weet waar het knopje zich bevindt. Het schouwspel dat de drukknop oplevert is indrukwekkend. Het ballet van de bewegende delen baart opzien in zijn complexiteit. Dat dit kunststukje is, werd aangetoond door de bediening van de afstandsbediening. Door een van



de knopjes ingedrukt te houden, kun je de Duitse Coupe Cabrio op afstand openen en sluiten. Bij de testauto haperde dit systeem nog een beetje, waardoor het noodzakelijk werd om toch op te staan van de stoel op het terras. Dit om de afstand tussen de bediener en het systeem te verkleinen. Ik heb dit probleem gemeld bij de verkoper en hij vertelde mij dat er nog een update moest worden uitgevoerd, waarna alles foutloos zou werken. Bij bediening in de auto zelf met het knopje, die vlakbij de achteruitkijkspiegel zit, werkte het geheel probleemloos. Het euvel is dus al gevonden door de fabrikant en de oplossing is voorhanden. De zestien klepper in het vooronder laat zich tijdens de acceleratie enthousiast horen, maar door de redelijk sportieve sound wordt het niet vervelend. Om in 11,4 seconden naar de honderd te spurten heeft het blok 140 pk bij 6300 tpm en 174 Nm bij 3800 tpm tot zijn beschikking. Deze tijd ligt 1,4 seconden hoger dan de 5-deurs Astra met dezelfde motor. Het verschil in gewicht van slechts 190 kg in het voordeel van de gezinsverpakking verklaard deze afwijking. Een aantal ronden op de minirontonde liet zien dat de CC best wel hard een bocht om wil, toch voel je dan ook dat de auto tordeert. Dat verschijnsel steekt ook de kop op als je op een recht stuk snel je stuur enkele graden naar links en rechts beweegt. Je krijgt dan beetje het gevoel alsof de body op een punt scharniert en dat het geheel op het uiterste punt van beide beweging iets te ver in de vering duikt. Dit wordt echter niet door het onderstel veroorzaakt, maar veel eerder door de carrosserie. Met de rechthoekige stabiliteit is het goed gesteld. Tijdens een snelle snelwegrit met het dak geopend en de ramen omhoog blijkt dat het prima uit te houden is in het passagiers deel van de TwinTop. Zelfs op hogere snelheid blijft de windwerveling binnen de perken. De werveling die wel aanwezig is zorgde voor de nodige verkoeling op deze snikhete testdag. Laat je de ramen zakken en ga je dan rijden, dan wordt het op de achterbank wel winderiger, en dat uit zich dan weer in klapperende veiligheidsgordels op diezelfde zitplaatsen.

Klik hier voor een filmpje van onze Opel Astra TwinTop 1.8 Cosmo

Slot

Coupe Cabrio's in het algemeen bundelen de leuke elementen van het autorijden. Het design is verfijnder dan de modellen waar ze van stammen en je rijdt in een cabrio. Door het stalen dak is de wagen 365 dagen per jaar bruikbaar. Zonder de nadelen van een stoffen dak. Omdat Opel zijn steentje pas laat in de vijver gooit, hebben ze de mogelijkheid gehad om te kijken naar de doelpogingen van de, voornamelijk Franse, concurrenten. Opel is er in geslaagd om vooral het design te laten slagen. De techniek die ze erbij bedacht hebben is een genot om naar te kijken en te ervaren. Wat wel jammer is, is het feit dat



het ze niet gelukt is om er een echte 4 persoon cabrio van te maken.

Plus

- + oogstrelend uiterlijk
- + fraai staaltje techniek
- + prima prestaties

Min

- feitelijk een 2+2
- torderen van de carrosserie
- klapperende veiligheidsgordel achterin