



Volgende stap naar premium

Als er ã-ets is dat autofabrikanten graag willen, dan is het 'premium' genoemd worden. Vatten consumenten jouw producten daaronder, dan maak je auto's die boven de massa uitsteken als het gaat om bouwkwiteit, uitstraling, gebruikte materialen en rijgedrag. Opel zou graag ook in het rijtje Audi, Volkswagen, BMW en Mercedes Benz staan, maar kon dat nooit waarmaken. Om de stap toch te maken zijn ze in Rã¼sselsheim niet over ã©ã©n nacht ijs gegaan. Met de Cascada - een cabrio op basis van de Astra - wordt tevens een hoogwaardiger interieur en een nieuwe 1.6 turbomotor geã-ntroduceerd. Of deze auto 'premium' genoemd mag worden, vinden we uit in een uitgebreide test.



Koppendraaier

Dat Opel de laatste jaren qua design goed bezig is wisten we al, door aansprekende modellen zoals de Insignia en de verschillende fraaie varianten van de nieuwe Astra. Echte koppendraaiers waren het nog niet, maar met de Cascada komt daar verandering in. Door zijn mooie lijnen, donkerbruine metallic lak en grote velgen kregen we een hoop opgestoken duimen, zowel bij geopende als gesloten toestand van het cabriodak. En het moet ook gezegd worden; de auto ziet er bijzonder fraai uit. Er is geen lijn teveel getekend om de auto een gestrekte, stijlvolle uitstraling te geven. Voor een geringe meerprijs voorzie je de auto van 19 inch grote velgen, die de auto echt afmaken.

Van voren is het design overduidelijk gebaseerd op de Astra, maar van opzij en van achter heeft de auto geheel zijn eigen ontwerp meegekregen, hoewel de achterlichten sterk lijken op die van de recent gefacelifte Insignia. Waar het afgelopen decennia vooral een witte carrosseriekleur aan een opmars bezig was, is dat nu de kleur bruin. Denk hierbij niet aan het bruin dat je in de jaren '70 veel zag, maar aan een

Opel Cascada 1.6 Turbo Cosmo

donkerbruine lak die in de schaduw zwart lijkt en in de zon prachtig glanst met zijn bruine gloed.



Niet nieuw, wel fijn

Ook aan de binnenzijde is de gelijkenis met de Astra duidelijk zichtbaar, al is dat geen kritiek aangezien het design ervan prima in orde is. Waren we nog niet erg enthousiast over de gebruikte materialen in het interieur van de Astra, in de Cascada is overduidelijk meer aandacht en geld besteed om ook binnenin het gevoel van luxe te krijgen. Niet alleen de gebruikte plastics zijn beter, de met leer beklede bovenzijde van het dashboard is een duidelijke verbetering ten opzichte van de andere modellen. Leer vind je ook op de deurbekleding, de achterbank en de stoelen. In dit geval op heerlijk zittende stoelen die meervoudig verstelbaar zijn - inclusief een uitschuifbare zitting - om een perfecte zitpositie te krijgen. De stoelen bieden naast comfort tevens voldoende zijdelingse steun voor het bochtenwerk.

Omdat de veiligheidsgordels door de grote portieren ver naar achter zitten, zou je

Opel Cascada 1.6 Turbo Cosmo

normaliter halsbrekende toeren moeten uithalen om de gordel te kunnen pakken. Zo niet in de Cascada, daar wordt deze je aangereikt zodra je de contactsleutel omdraait. Het is niet nieuw, maar wel handig. Stel je als man van gemiddelde lengte - dus rond de 1.80 - 1.85 - een van de voorstoelen af, dan is er achterin weinig beenruimte over. Hoofdruimte is er genoeg uiteraard, mits je het dak geopend hebt. Met de gesloten softtop kom je al snel met je kruin in aanraking met het hemeltje. Opel koos bij de voorganger, de Astra CC, nog voor een stalen klappdak, maar komt hier van terug door de Cascada te voorzien van een stoffen dak. Met het dak dicht mis je het stalen dak nooit, door de erg goede geluidsisolatie. Dat een stoffen dak minder bagageruimte opslokt is waar, maar toch blijft er weinig ruimte over geheel achterin als je optimaal wil genieten van het zonlicht. Een boodschappentas en nog wat losse spulletjes kun je nog net kwijt, maar heb je meer ruimte nodig dan moet je het dak dicht zetten en zet de rest van de boodschappen op de achterbank.



Cascada: met de C van cruisen

Nooit waren we echt enthousiast over de 1.4 turbomotor die in de auto's van General



Opel Cascada 1.6 Turbo Cosmo

Motors liggen. 140 Pk's zou dat blok moeten leveren, maar dat komt er naar je gevoel niet uit. Dat blok is nog steeds leverbaar in de Cascada, maar gelukkig is er ook de nieuwe geblazen 1.6. Met 170pk lijkt hij voldoende gemotoriseerd voor de bijna 1.700 kg zware cabriolet. Het resultaat is tweeslachtig. Dat deze motor beter is dan de 1.4 staat als een paal boven water, maar zeker in combinatie met de zestraps automaat maakt het van de Cascada geen sprinter. Rijd je rustig en vloer je het gaspedaal niet, dan schakelt de automatische versnellingsbak soepel en zonder schokken, maar wil je toch wat meer opschieten, dan heeft de bak er wat meer moeite mee en voel je de schakelmomenten wat duidelijker.

Dat de 170pk sterke motor van de auto geen sprinter maakt, wil niet zeggen dat hij traag is. Door het karakter van de motor - vanaf een laag toerental presteert hij al zonder mokken - zit je binnen de 10 seconden op de '100' en rij je ongemerkt op snelheden die gevaarlijk zijn als je je roze papiertje wil behouden. Het soepele karakter past bij de duidelijk op comfort gerichte afstelling van het onderstel. Sturen gaat echter wel direct genoeg zonder een vaag gevoel rond de middenstand en ook voel je redelijk veel van wat er onder de voorwielen gebeurt. Maar in deze auto auto is toch het fijnst om met het dak geopend te genieten van het mooie weer: oftewel cruisen. Rijd je met het dak open dan zit je tot op hoge snelheid behoorlijk uit de wind door de relatief ver doorlopende voorruit. Uit ervaring weten we dat een cabriolet in bijna alle gevallen merkbaar minder stijf is dan een dichte variant. Een trillende binnenspiegel en hier en daar een rammeltje of een kraakje is het resultaat van de afgenomen torsiestevigheid. In de Cascada is er van vibratie van de binnenspiegel of rammels, piepjes en kraakjes echter geen sprake. Zelfs als je over klinkerweggetjes rijdt, blijft de carrosserie vrij van torderen.



CASCADA

Hier word je blij van!

We begonnen dit testverslag met de vraag of Opel met de Cascada een auto heeft neergezet die het predicaat 'premium' verdient. Als je puur kijkt naar de eerder genoemde criteria dan komt deze auto dichtbij om deze stempel te krijgen. Met zijn sterk verbeterde en luxe interieur, het ontbreken van rammels en kraakjes, de goed geïsoleerde kap en het fraaie design van de carrosserie en de velgen is hij meer dan ooit een concurrent voor de gevestigde orde zoals de A5 Cabriolet en de E-klasse Cabriolet. Hij is nog niet helemaal op dat niveau, door zijn foutjes zoals de wel erg kleine bagageruimte met het dak geopend en de beperkte ruimte op de achterbank.

Pak je de prijslijst er bij, dan word je alleen maar enthousiaster over de Cascada. Voor €37.295 koop je al een handgeschakelde Cascada 1.6 Turbo met 170pk. Verlang je de automaat en de luxe waar wij over beschikten, dan kost dat een extra investering van een kleine 8.000 euro en staat er voor net iets meer dan 45 mille een complete Cascada op de oprit waar je niks in mist. Maar zelfs dat bedrag is een schijntje als je dat vergelijkt met wat voorgenoemde auto's moeten kosten. Een kale E-klasse



Opel Cascada 1.6 Turbo Cosmo

Cabriolet kost al 52.300 euro en zonder opties kost een A5 Cabriolet je minstens 47.500 euro. Bij inruil over een paar jaar zul je het prijsverschil enigszins terugverdienen, maar het verschil zal niet zo groot zijn als nu. Onze conclusie is dan ook niet verrassend. Zoek je een middenklasser cabriolet waarin je heerlijk comfortabel kunt genieten van de zomerzon, maar je wil niet 10 mille meer betalen voor vier ringen of een ster op de grille, dan is de Opel Cascada d'Ä© auto die je moet hebben.

Plus

- + Soepele, smeuwige motor
- + Fraai design
- + Zeer betaalbare luxe

Min

- Ruimte op de achterbank te klein voor auto van dit formaat
- Kleine bagageruimte bij geopend dak
- Automaat minder soepel bij vlot accelereren