



## Opel Tигра TwinTop

### Zij is braaf

Autotest | Opel heeft zich als één van de weinige autofabrikanten de vraag gesteld: waarom moet een cabriolet tevens een sportwagen zijn? Niet iedereen stelt prijs op het karakter van een sportwagen met alle luxeproblemen die daarbij horen, zoals beperkte ruimte en een nog veel beperktere bruikbaarheid bij slecht weer. Bovendien maakt de drang naar sportwagen-prestaties een cabriolet beduidend duurder in aanschaf en gebruik. Opel wil met de Tигра TwinTop een praktische en betaalbare cabriolet aanbieden en Autozine gaat na of dat gelukt is.

Een korte rit met de Tигра is voldoende om vooral een mening over andere cabrio's te vormen. Waarom moet een cabriolet een sportwagen zijn? Wat voor de ene sportief gedrag is, is voor een ander ronduit nerveus of agressief. Juist die laatste groep zal een (proef)rit met de Tигра als een openbaring ervaren. Deze cabriolet is net zo comfortabel en hanteerbaar als iedere andere compacte Opel.

### Rijplezier

Dat wil overigens niet zeggen dat de Tигра geen rijplezier biedt. In tegendeel. De hier gereden 1.8-liter versie maakt van de Tигра een vlotte auto. Het verschil met een sportieve auto is niet zozeer terug te vinden in de prestaties, maar vooral in het karakter. De Tигра is alleen snel als daar echt om wordt gevraagd en is nooit uitdagend of opdringerig. De motor blijft laag in de toeren waardoor de auto zeer stil en uiterst comfortabel is. Dat maakt de Tигра bij uitstek tot een auto om lange afstanden mee af te leggen. Ook bij gebruik voor woon-werk verkeer vraagt deze cabriolet geen enkele concessie van de bestuurder.



Dankzij het metalen cabriodak worden de geluiden van de banden en de rijwind tot een minimum beperkt. Het geluidsniveau is vergelijkbaar met dat van de gemiddelde compacte moderne auto met vast dak. Houd ondanks de lage toeren wel rekening met een stevige dorst, want al deze luxe en veiligheid brengt maar liefst 1.265 kg op de schaal en dat is loodzwaar voor zo'n handzame tweezitter. Ondanks een rijstijl die met menig andere testauto voor een lager verbruik zorgt dan de fabriek opgeeft, verbruikte deze zwaarlijvige Tигра zelfs meer!

Gelukkig is in het weggedrag geen spoor van zwaarlijvigheid terug te vinden. Opnieuw is de Tигра geen direct gestuurde, achterwielaangedreven en

plankhard geveerde sportwagen. Het is wel een levendige en uiterst wendbare gooi-en-smijt machine. De Tigrā is niet uitdagend, maar wie het toch probeert komt er achter dat de auto een ronduit voortreffelijke wegligging heeft. Vooral op slingerende landweggetjes geeft de Tigrā "karrevrachten" rijplezier.



## Interieur en uitrusting

Het weggedrag is zelfs zo goed dat Opel een elektronisch stabiliteits systeem alleen als optie levert (zelfs na een testrit in de sneeuw een terechte keuze) en daarmee de prijs laag houdt. Wel logisch is het feit dat airconditioning standaard is ("Cosmo" uitvoering), want het kleine interieur beslaat snel en dan is airconditioning een ideaal middel om de ramen snel weer helder te maken. Een eveneens dankbare keuze is de standaard gemonteerde autoradio met stuurbediening die ook CD-ROM's met daarop MP3 bestanden afspeelt (die in vele voorgaande testauto's jammerlijk in de doosjes moesten blijven).

Zoals de rijeigenschappen al verraadden, is de sfeer in het interieur meer dat van een exclusieve personenauto dan die van een sportwagen. Natuurlijk is de binnenruimte beperkt omdat dit een tweepersoons coupé is, maar toch geeft de Tigrā het gevoel van een personenauto. Om te beginnen liggen de inzittenden niet, maar staan de (in hoogte verstelbare) stoelen gewoon rechtop. Dat heeft tot gevolg dat de beenruimte prima maar de hoofdruimte voor lange bestuurders beperkt is. Bij aanvang van iedere rit werd de bestuurdersstoel wel even versteld om toch nog een ideale zitpositie te vinden, maar dat

is uiteindelijk niet gelukt.

De materialen van de stoelen en het dashboard zijn zo gekozen dat als het interieur ooit onverhoopt (of doelbewust voor deze test) natregent, het daarna probleemloos, streeploos en kringloos opdroogt. Het interieur voelt, geheel volgens goed Opel-gebruik, solide en duurzaam.

## Ruimte

Hét punt waarop de Tigrā zich van alle andere tweepersoons cabriolets onderscheidt is de bergruimte. Dat begint in het interieur met twee forse deurbakken plus een ruim en afsluitbaar dashboardkastje.



Achter de stoelen is een (niet afsluitbare) diepe ruimte te vinden die doorloopt tot in de bagageruimte. Daarin passen bijvoorbeeld twee ataché-koffertjes of in geval van de testrijder een jas, een laptop, een enorme hoeveelheid cd's en de ophopende verpakkingen van allerlei snacks die tijdens de proefritten zijn verorberd.

Het zo nadrukkelijk genoemde verschil tussen wel en niet afsluitbaar is hier van belang, want het is wel zo prettig dat de auto ook veilig kan worden geparkeerd met geopende kap. Het belangrijkste kritiekpunt is in dit opzicht de hendel voor het ontgrendelen van de motorkap die niet is "verstopt" in een afsluitbaar vak.

## Bagageruimte

Een deel van de kofferruimte wordt bij auto's als deze

gereserveerd voor het geopende dak. Daarbij zijn diverse systemen in omloop die het mogelijk maken die ruimte tijdelijk te blokkeren om zo de bagageruimte te vergroten. Die systemen bestaan uit netten, rolgordijnen, zakken en andere creatieve lapmiddelen. De Tigrà toont de elegantste oplossing tot nu toe: een stevige wand die met twee beugels (waarvan tijdens de test een handgreep afbrak) is vergrendeld. Deze tussenwand is eenvoudig te verplaatsen zodat de kofferruimte toeneemt.

Het resultaat is een bagageruimte die niet alleen gigantisch groot is voor een cabriolet, maar zelfs de vergelijking aan kan met de ruimste compacte auto's van dit moment! De bagageruimte is toegankelijk via een elektrisch bedienbare achterklep. Dat klinkt als het toppunt van luxe, maar in de praktijk is het vervelend omdat het nooit zo snel is als handmatig openen en sluiten.

## TwinTop

Het belangrijkste is voor het laatst bewaard: TwinTop verwijst naar het dak dat eenvoudig kan worden geopend. Dat gaat echter niet, zoals de brochure doet geloven, met één druk op de knop. Het dak is half automatisch omdat eerste twee beugels aan de bovenrand van de voorruit moeten worden losgemaakt. Daarna is een druk op de knop inderdaad voldoende om het dak in 18 seconden lenig en behendig op te vouwen in de kofferruimte. Uitstappen, opvouwen of opbergen van de dakconstructie is niet nodig en dat maakt het extra verleidelijk iedere kans aan te grijpen het dak te openen.

Ondanks de relatief hoge achterwand is het gevoel van vrijheid volledig. De inzittenden zijn goed beschermd tegen wind en kou zodat ook langere afstanden kunnen worden afgelegd met geopende kap. Zo werd ook tijdens de test in deze wintermaanden volop genoten van ieder straaltje zon.



## Conclusie

Wie zoekt naar een onvervalste roadster, zweert bij achterwielaandrijving, geniet van het tikken van de regen op de stoffen cabriokap en de radio uitzet om te luisteren naar het gieren van de motor behoort niet tot de doelgroep van de Opel Tigrà TwinTop. Maar wie altijd al droomde van een comfortabele, praktische, exclusieve en toch betaalbare cabriolet vindt in de Tigrà een onweerstaanbare nieuwkomer. Opel heeft daarbij bewust niet gekozen voor sportiviteit, terwijl geen concessies zijn gedaan aan de wegligging.

In de dagelijkse praktijk is de Tigrà TwinTop even probleemloos als iedere andere compacte auto. Maar zodra het weer het toelaat, kan het dak eenvoudig worden geopend om volop te genieten van de vrijheid die cabrio-rijden zo aantrekkelijk maakt.

De vorige Tigrà kreeg het label "vrouwenauto" opgeplakt en dat geldt ook voor deze laatste generatie. Evenals de vorige Tigrà is de TwinTop aantrekkelijk en verleidelijk, maar dankzij de praktische mogelijkheden is het tegelijkertijd een auto die wordt gekozen met verstand. ■



## Specificaties

### Opel Tigra TwinTop 1.8 16v Linea Nera

#### Maten en gewichten

Lengte x breedte x hoogte	392 x 169 x 136 cm
Wielbasis	249 cm
Gewicht	1.265 kg
Aanhanger	n.b.
Aanhanger geremd	n.b.
Tankinhoud	45 l
Bagageruimte	250/440 l
Bandenmaat	

#### Motor en prestaties



Motorinhoud	1796 cc
Cilinders / kleppen	4/4
Vermogen	125 pk @ 6000 tpm
Koppel	165 Nm @ 4600 tpm
Aandrijving	voorwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	9,4 sec.
Topsnelheid	204 km/u
Verbruik gemiddeld	7,7 l / 100 km
Verbruik stad	10,9 l / 100 km
Verbruik buitenweg	5,8 l / 100 km
CO2 uitstoot	185 gr. / km

#### Prijs

Prijs	€ 26.445,-
Prijs instapmodel	€ 20.195,-