Pawel Piotrowski
12 juli 2015

Car of the people

Weet u het nog, de tijden dat Opel 35 jaar achtereen het bestverkochte merk van Nederland was? Dat is inderdaad een tijdje geleden. Vanaf halverwege de zero's heeft Opel in Europa behoorlijk wat terrein verloren. De rol van populaire volksauto is deels door de stevige concurrentie uit Zuid-Korea overgenomen. In plaats van Opel Corsa rijdt de brave burger nu Kia Rio. Maar Opel vecht terug. Met behulp van de emotioneel beladen German Engineering slagzin moet het tij worden gekeerd. De nieuwe Corsa neemt het voortouw en moet met nieuwe motoren, moderne gadgets en een aansprekend design zichzelf naar de top van de verkooplijsten katapulteren.

Huzarenstukje

Of de nieuwe Opel Corsa deze ambitieuze doelstelling ook daadwerkelijk gaat halen is voor een groot deel van een goed en smaakvol ontwerp afhankelijk. Klinkt eenvoudig, maar is het niet. Het betaalbare B-segment wordt overspoeld met leuk gelijnde modellen en de mogelijkheden om op vier meter lengte een onderscheidend design neer te zetten zijn vrij beperkt. Daarbij moesten de designers ook nog eens met de carrosseriestructuur van de voorganger worstelen, die wegens kostenbesparingen door het nieuwe model is overgenomen. En toch oogt de Corsa E als een compleet nieuw model. Het neusje met stoere bi-xenon koplampen heeft veel stijlelementen van de adembenemende Opel Monza conceptcar overgenomen en spreekt duidelijk een nieuwe taal. Aan de achterzijde heeft Opel de trukendoos opengetrokken. Met behulp van een zwart gelakt inzetstuk is de raamlijn veranderd. Slim. Nieuwe achterlichtunits die tot in het kofferdeksel doorlopen maken de illusie van een 'nieuw model' compleet. Al deze cosmetische ingrepen staan de Corsa goed. Het model oogt weer lekker fris en modern. Een geinig detail is de extravagante kleurstelling van onze testauto. Het knallende Peppermint Green Ã 600 euro zou je eerder op een kostbare Aston Martin

DB9 in London verwachten aan te treffen, maar ook de Corsa kan het hebben. Vooral in combinatie met de dikkere bumpers en het zichtbare uitlaatpijpje van het 795 euro kostende OPC Line Pack vormt het een geslaagde en leuke combinatie.

Prinsheerlijk

Minstens zo belangrijk is tegenwoordig een mooi, hoogwaardig en functioneel interieur. Het dashboard van de voorganger was nog van de oude stempel. Overheersend zwart, minimalistisch uitgerust en vooral rechttoe rechtaan getekend. Echt vrolijk werd je daar niet van. In de nieuwe Corsa heeft Opel alles uit de kast gehaald om er een aangename plek van te maken. Met behulp van speelse vormgeving, hoogwaardige materialen en een modern aanraakscherm moet zich de klandizie direct thuis voelen. En dat lukt aardig. Met de grote klokkenwinkel, uitgebreide stuurwielbediening en aanraakscherm in het zicht krijg je de indruk in een groter model te zitten. De royale interieurruimte en goede ergonomie dragen daar onbewust aan bij. Vanaf de bestuurdersstoel zijn alle bedieningsorganen makkelijk bereikbaar. Ook het Intellilink aanraakscherm staat niet te ver weg. Het systeem is eenvoudig bedienbaar

en kan aan alle gangbare smartphones gekoppeld worden. Op de ruime, comfortabele en ergonomisch gevormde stoelen zit je prinsheerlijk. Voor een B-segmenter is de zitpositie uitmuntend. Op de achterbank gaat het vanzelfsprekend krapper aan toe, maar voor korte ritten volstaat het allemaal. Kritischer zijn we over de kofferbakinhoud. Met 280 liter is deze niet opzienbarend ruim. Met neergeklapte achterbankleuning kun je de inhoud weliswaar tot 1.090 liter vergroten, maar de krappe kofferbakuitsnede bemoeilijkt het inladen van groot materiaal.

De oren spitsen

In het recente verleden is Opel menigmaal op het gedateerde motorenaanbod bekritiseerd. Terwijl de meeste concurrenten op levendige en koppelrijke turbomotoren waren overgestapt, kon de lokale Opel dealer de Corsa alleen met atmosferische benzinemotoren leveren. In het stille waren de Duitsers wel in de weer met de ontwikkeling van een moderne 1.0 driecilinder turbomotor. Deze krachtbron is dit jaar aan het motorengamma van de Corsa toegevoegd. Je kunt 'm in twee smaken krijgen; met 90 of 115 pk. Wij reden met de sterkste van de twee en werden positief verrast. Na

het omdraaien van de contactsleutel komt de driecilinder fluisterstil tot leven. Van een typische driecilinderbrom is geen sprake. Sterker nog, je moet je oren spitsen om Ã¼berhaupt iets waar te nemen. Ook de typische onbalans is met geen mogelijkheid te traceren. Opel heeft onmiskenbaar kosten noch moeite gespaard om de loopkarakteristiek aan de eigenschappen van een viercilinder aan te passen. De stille en trillingsvrije loopcultuur is voor een driepitter voorbeeldig. En dankzij de drukvulling produceert het kleine blokje logischerwijs een hoger koppel dan de archaÃ¯sche 1.4 viercilinder. Deze staat overigens nog wel in de prijslijsten. Het prijsverschil bedraagt 500 euro ten voordele van de 1.4, maar ik kan me nauwelijks voorstellen dat er nog iemand is die voor de turboloze viercilinder kiest.

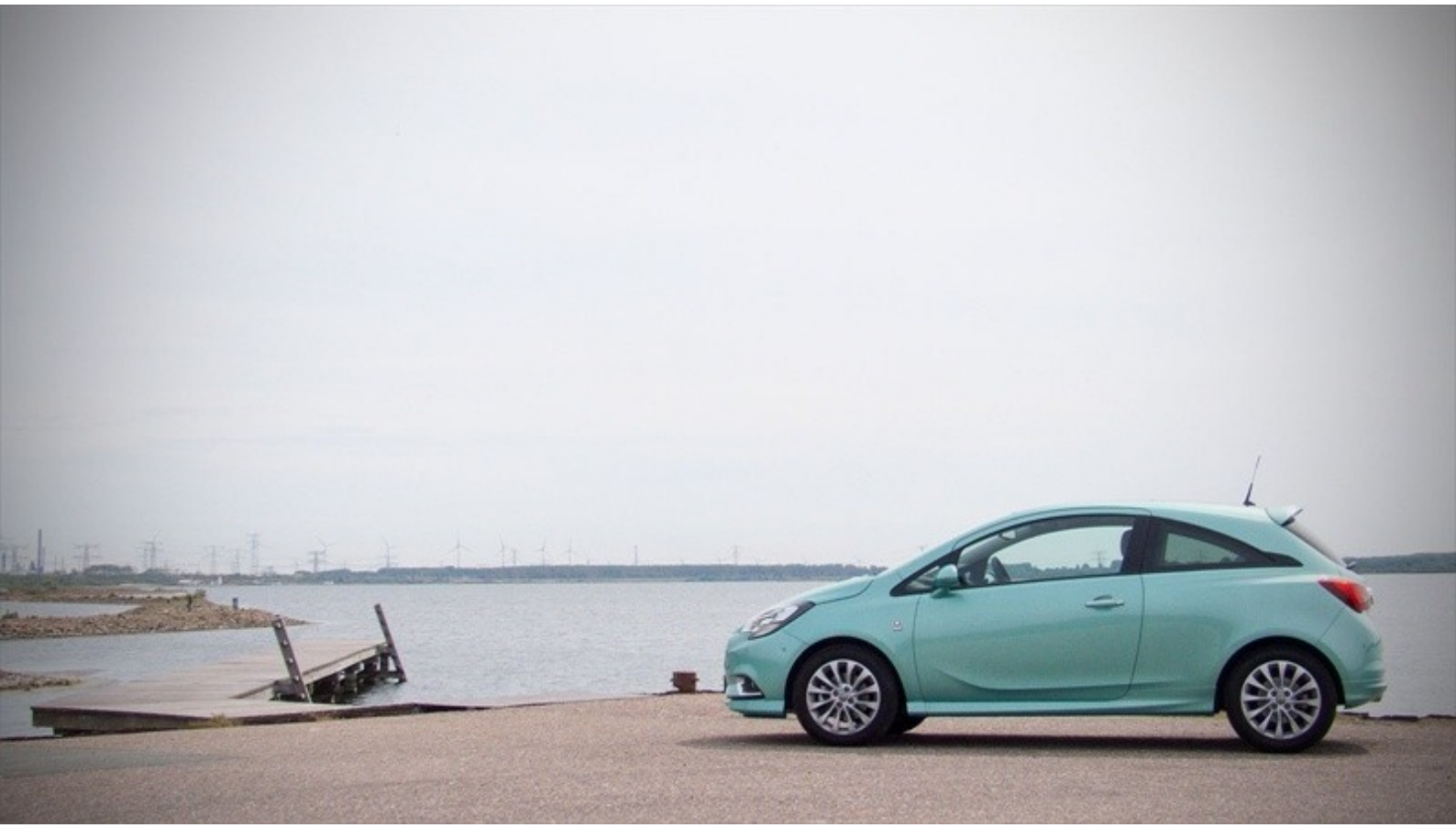
Fun to drive

Met 115 pk en 170 Nm tovert de 1.0 driecilinder namelijk een brede glimlach op ieders gezicht. Al vanaf lage toerentallen pakt het blokje gretig op en komt de 1.063kg wegende Corsa enthousiast uit de startblokken. Nadat de turbodruk volledig is opgebouwd sleurt de kleine driecilinder als een malle door. Wauw, ongelofelijk hoeveel

kracht in een 'melkpak' schuil kan gaan! Uiteindelijk vlakt de acceleratie bij 5.000tpm af en wordt het tijd om over te schakelen naar een hogere versnelling. De pook laat zich soepel en trefzeker door de schakelcoulisse bewegen. Na een korte adempauze pakt het blokje de draad weer op en begint het plezier van voor af aan.

Ook de rest 'klopt'. Zowel de stuurinstallatie als onderstelafstemming gooit geen roet in het eten. Voor een bread and butter model stuurt de Opel opvallend direct en voelt het onderstel soeverein aan. De vorige Corsa reed al aangenaam, maar de nieuwe doet daar nog een grote schep bovenop. Vooral het langeafstandscomfort is vermeldenswaardig. Putdeksels, grove oneffenheden en venijnige richels worden gevoelsmatig net zo comfortabel als in een grotere auto weggewerkt. Deze Corsa voelt bijna als een Insignia aan. Bijna, want het zware en logge karakter ontbreekt. De Opel gaat speels de bocht om, blijft de ingeslagen koers stoÃ¯cijns volgen en helt niet teveel over. In combinatie met de levendige motor maakt dit de Corsa tot een heerlijk gooi-en-smijt bakkie. Het is natuurlijk geen hardcore OPC, maar doordat de grenzen dichterbij liggen heb je er minstens net zoveel fun mee.

Het minder leuke aspect komt pas aan de pomp tevoorschijn. Met een speelse rijstijl stijgt het brandstofverbruik van de 1.0 driecilinder tot astronomische hoogtes. Het door Opel opgegeven verbruik van 4,9 liter haal ik bij lange na niet. De boardcomputer laat nog een enigszins optimistisch cijfer zien, maar na het aftanken pak ik de rekenmachine erbij en blijkt er uiteindelijk 6,7 liter loodvrij per honderd kilometer door de brandstofleidingen te zijn gestroomd. En dat is best fors voor een driedeurs hatchback. Toegegeven, mijn rechtervoet was daar zeker medeschuldig aan, maar in principe zou je verwachten dat een driepitter ook dan met minder genoegen zou nemen. Wellicht dat de teruggeschroefde 90 pk versie in de praktijk iets zuiniger is.



Volledig uitontwikkeld

Met een consumentenprijs van 21.517 euro kost de door ons gereden 1.0 Turbo Cosmo een serieuze bak geld. Maar je krijgt daar ook een hoop auto voor terug. Vooral in het interieur laten de Duitsers zien dat ze de wensen van de hedendaagse klanten begrijpen. Een aansprekend design, hoogwaardige materialen en moderne gadgets moeten de veeleisende koper warm laten lopen voor de charmante hatchback. Deze positieve eerste indruk wordt niet langer door een archaÃ¯sche krachtbron verstoord. De nieuwe 1.0 Turbo is soepel, stil en enthousiast. Het kleine blokje verleent de lichte Corsa vleugels. In combinatie met het soevereine weggedrag en de fijne stuurinstallatie voelt de nieuwe Opel Corsa als een volledig uitontwikkelde auto aan. En dat is die in feite ook. Van deze nieuwe vorm van German Engineering zien we in de toekomst graag meer.

Plus

+ Mooi, hoogwaardig en modern interieur
+ Stille, soepele en levendige motor
+ Volwassen aanvoelend onderstel

Min

- Minder zuinig dan verwacht
- Kleine bagageruimte
- Niet goedkoop