



Martijn Verhoef
11 augustus 2015

Karl de Kleine

De ontwikkelingen in het A-segment zijn enorm. Op het gebied van design en personalisatie buitelen de merken over elkaar heen, om toch vooral de hipste auto in het kleinste segment neer te zetten. Ook het rijgedrag en de aangeboden veiligheidssystemen hoorden tot voor kort tot de grotere klasse. Dit betekent aan de ene kant dat het A-segment binnen Europa het grootst is, maar aan de andere kant ook dat een auto uit de kleinste klasse nog nooit zo duur was. Opel probeert deze laatste beweging een halt toe te roepen, door voor een schappelijke prijs een volwassen auto te leveren. Klinkt dit te mooi om waar te zijn? Wij testten een week lang de nieuwe Opel Karl om het antwoord te ontdekken.



Niet hip

Zo op het eerste gezicht valt de Karl niet in het rijtje van "hippe" A-segmenters als de Toyota Aygo en Kia Picanto te plaatsen. De frisse Blue Ray lak probeert het geheel wat op te leuken, maar bij het aanzien van de Karl heb je niet het idee met een compleet nieuwe auto te maken te hebben. Er staat een no nonsense auto, bescheiden en wellicht een tikkeltje saai. De auto is duidelijk als Opel te herkennen, met een hoge neus en achterlichten die doen denken aan de Corsa van voor de facelift. De vouw in de kofferbak en de twee parallel lopende lijnen - met een beetje fantasie kun je er de Opel Blitz in herkennen - zijn leuke designelementen. Opel heeft goed weten te verbloemen dat de Karl Edition, zoals wij hem reden, op wioldoppen staat, want ze doen niet onder voor een setje lichtmetaal. Zoals gezegd geen contrasterende dakkleuren, spiegelkappen of LED-verlichting. Alleen een aantal felle kleuren kunnen de Karl doen opvallen. Weet overigens wel wat je besteld, want de kleur van "onze" Karl komt met geen mogelijkheid overeen met het sample uit de catalogus.



Hotspot

Vanbinnen is het ook geen polonaise van kleuren en motiefjes. Er is een strak en degelijk dashboard in de Karl geplaatst, wat lekker overzichtelijk is en uit fijne materialen is opgetrokken. Maar dan wel in stemmig grijs en zwart, hoewel er in de duurdere Cosmo uitvoering wel een lichter interieur mogelijk is. Over een multimediasysteem in de test-Karl kunnen we kort zijn, dat schittert door afwezigheid in de Selection en Edition uitvoeringen. Wil je toch over meer dan de FM-transmitter beschikken, dan heb je voor 295 euro een USB-radio met bluetooth, DAB+ en twee extra luidsprekers. Dit systeem zit ook standaard op de Cosmo. Vanaf januari 2016 is er ook een Intellilink touchscreen leverbaar in de Karl, waarbij de telefoon gekoppeld kan worden voor navigatie. Ook uniek in deze klasse is de OnStar dienst van Opel, waarbij onder andere een 4G hotspot en een GPS locator (handig bij diefstal) worden ingebouwd. Bij aanschaf (€ 495 euro) kan er twaalf maanden gratis gebruik worden gemaakt van deze dienst, die ook een noodoproepsysteem bevat. Daarna gaat het werken als een abonnement.Â

De stoelen zitten erg fijn en de bestuurdersstoel is voldoende uitgebreid te verstellen. Het fijne stuur dat we kennen uit de Corsa is alleen in hoogte te verstellen, wat niet vreemd is in deze klasse. Toch is ook voor langere personen een goede zitpositie te vinden. Wanneer er passagiers achterin worden vervoerd, kunnen de inzittenden voorin niet al te riant zitten, omdat er anders niet veel beenruimte overblijft. Er is voldoende hoofdruimte, maar de Celerio is op dat punt heer en meester. Hetzelfde geldt voor de bagageruimte, want er zijn een aantal concurrenten die het op dat punt beter doen. Maar dan wordt er vooral naar liters inhoud gekeken, want door de diepe achterbak van de Karl kun je er meer in kwijt dan je denkt.



Benchmark

Door het rijgedrag bombardeert Karl zich meteen tot de benchmark van het segment. Want waren we een tijdje terug nog enthousiast over het rijgedrag van een 108 en Up, de Opel legt de lat weer een stukje hoger. De besturing werkt lekker direct, terwijl je ook gerust kunt kilometervreten op de snelweg zonder dat Karl nerveus wordt. De wegligging is erg goed, de demping is comfortabel. Vaak worden auto's met een korte

wielbasis stoterig, maar de kleine Duitser filtert oneffenheden moeiteloos weg. Het schakelen gaat ook erg strak en het aangrijpingspunt van de koppeling is goed voelbaar.

Kracht komt de 1.0 benzinemotor met 75 pk niet te kort en zeker in het stadsverkeer is de Opel ronduit snel. Op de snelweg komt de auto ook goed mee, hoewel terugschakelen af en toe wel vereist is. Opvallend is ook hoe stil de auto is. Terwijl wij de Opel Karl rijden, trekt er net een zomerstorm over Nederland. De auto geeft geen krimp, windgeruis wordt buitengehouden en de auto blijft koersvast zijn reis vervolgen. Hoe nuchter Karl ook overkomt, een bescheiden drinker is hij niet. Na de testcyclus van afwisselend stad-, land- en snelwegen levert wat rekenwerk een gemiddeld verbruik van 6,2 liter op de 100 kilometer op, waar 4,4 liter beloofd wordt.



Verstandige keuze?

Opel presenteert de Karl als een verstandige keuze. En inderdaad is een auto voor 10.595 euro met vijf volwaardige zitplaatsen, cruise control en centrale

deurvergrendeling niet gek. Maar wil je ook airconditioning en een radio, dan zit je al minimaal aan de Edition vast. Die staat voor 11.745 euro in de prijslijst. Wij rijden de Edition+, met fraai neplichtmetaal, een matig werkende rijbaanhulp en mistlampen met bochtverlichting, die 12.340 euro kost. Daarnaast zijn een verwarmd stuurwiel (uniek in deze klasse!) en verwarmde voorstoelen aanwezig, evenals het Comfort pakket met onder andere een parkeerhulp. Samen met de lak brengt dit de prijs op 13.451 euro. De minimaal 13.245 euro kostende Cosmo heeft veel van de genoemde opties al standaard en voegt daar ook nog het uitgebreide multimediasysteem aan toe. In verhouding tot de concurrentie is er voor een erg redelijke prijs een behoorlijk complete auto te krijgen, waarbij sommige opties door de concurrentie niet eens geleverd worden.Â



Onderaan de rekening

Onderaan de rekening moeten de plussen en minnetjes tegen elkaar afgestreept worden. Het design is niet vernieuwend, maar dit kan door veel mensen (onder het motto 'doe maar normaal, dan doe je al gek genoeg') ook als voordeel worden gezien.

Het ruimte-aanbod is niet slecht, maar er zijn concurrenten die het beter doen. Het rijgedrag is op het moment van schrijven onovertroffen, maar het brandstofgebruik valt echt tegen.

Opel heeft met de Karl gepresteerd, waar ze een aantal decennia's zo goed in waren. Een auto leveren met een behouden uiterlijk, die veel waar voor zijn geld biedt. Met de Opels Kadett en Astra had dat als effect dat half Nederland er in reed, dus we zijn benieuwd of Karl net zoveel nuchtere harten kan veroveren.

Plus

- + Goed geprijsd
- + Erg fijn rijgedrag
- + Luxe opties leverbaar

Min

- Niet zuinig
- Niet vernieuwend