



Max Veldhuis
27 april 2020

Frans-Duitse alliantie

De tijd dat de Opel Kadett de best verkochte auto van Nederland was, ligt alweer een tijdje achter ons. In 2017 werd het verlieslijdende Duitse merk overgenomen door het Franse PSA en inmiddels lijkt het een stuk beter te gaan. De nieuwe Corsa mag eveneens de vruchten van deze samenwerking plukken.

Het is geen toeval dat de introductie van de Corsa niet veel later plaatsvond dan die van zijn broertje: de Peugeot 208. Deze twee modellen hebben namelijk behoorlijk wat gemeen met elkaar. Ze staan allebei onder meer op hetzelfde platform en beschikken over dezelfde motoren. Het verschil zit hem dan ook voornamelijk in het ontwerp en bepaalde details, iets wat we al veel langer zien bij bijvoorbeeld Volkswagen, Skoda en Seat. Deze manier van auto's bouwen is bedrijfsmatig gezien zeer efficiënt, omdat je het leeuwendeel van de kosten maar één keer hoeft te maken. Hier is wel een 'maar' aan verbonden, want het onderscheidend vermogen tussen verschillende merken en modellen wordt er over het algemeen niet beter op. Heeft Opel dit met de Corsa wel kunnen realiseren ten opzichte van de 208? Wij nemen de proef op de som.



Een Opel, maar net even anders

Opel is een merk dat toch vooral te boek staat als degelijk, verstandig en verantwoord. Het zijn over het algemeen auto's met een doorsnee uitstraling waar niemand op enige manier aanstoot aan zal nemen. Het merk probeerde in 2013 met de Adam een hipper imago te krijgen. Dat model is echter nooit een groot succes geworden. De eerste tekenen van de koers die PSA met Opel uit wilde gaan stippelen, zagen we met de komst van de Grandland X en Crossland X: herkenbare stijlelementen behouden, maar tegelijkertijd meer mogelijkheden creëren om het geheel met leuke lakkleuren en mooie wielen desgewenst op smaak te kunnen brengen. De nieuwe Corsa volgt die lijn. Je herkent hem meteen als een Opel door de vormgeving van de verlichting en de grille. Van de zijkant gezien heeft hij zelfs wat weg van de Grandland X door het zwarte inzetstuk in de C-stijl, dat vanaf de bovenkant van de raamlijn naar schuin naar beneden af loopt.

De eerste indruk is dus positief: er staat duidelijk een Opel voor je neus, niet een Peugeot. Op bepaalde punten is de invloed van PSA bij een nadere inspectie wel terug

Opel Corsa 1.2 Turbo 100 pk GS Line

te zien. Als we kijken naar de basisvorm en het profiel van de beide auto's lijken ze als twee druppels water op elkaar. Ook de spiegels zijn 1 op 1 overgenomen van Peugeot. Deze zaken vallen alleen op als je erop gaat letten. De testauto rekt in ieder geval volledig af met het doorsnee-imago van Opel. Hij is voorzien van de GS Line, wat betekent dat de voor- en achterbumper er nog een tikkeltje sportiever uit zien dan bij de standaarduitvoering. Ook is het uitlaatsierstuk verchromd en zijn er tweekleurige 17 inch vijfspaaks wielen onder geschroefd. De felle kleur 'Orange Fizz' is echter de meest dominante factor. We verwachten niet dat een groot percentage van de klanten hun Corsa op deze manier gaat bestellen. Jammer, want het misstaat de auto zeker niet.



Een toefje franje

In het ontwerp van het interieur van de nieuwe Corsa zien we een vergelijkbare aanpak als bij het exterieur. De algehele eerste indruk is namelijk typisch Opel: degelijk en functioneel, waarbij de rode accenten, aluminium pedalen en sportstoelen van de GS Line gelukkig nog zorgen voor de nodige franje. Anders was het geheel wel erg sober geweest. De opzet is volledig anders dan bij de 208. Opel gaat voor de Corsa veel meer



Opel Corsa 1.2 Turbo 100 pk GS Line

op de conventionele toer: analoge tellers, een aparte module voor de klimaatcontrole en meer knopjes. Peugeot heeft juist gekozen voor een veel digitalere aanpak. De twee auto's verschillen in dit opzicht dus behoorlijk van elkaar. Het multimediasysteem is dan wel weer 1 op 1 overgenomen. Het werkt duidelijk en snel, waarbij wel opgemerkt moet worden dat het bijzonder is dat de informatie over de klimaatcontrole nog aan weerszijden van het scherm wordt weergegeven. In de 208 is dit functioneel, maar in de Corsa is het gezien het extra bedieningspaneel overbodig. Het oppervlak van het scherm dat daardoor in beslag genomen wordt had beter tot zijn recht kunnen komen.

Het dashboard van de Corsa is net als bij de 208 hoger gepositioneerd dan zijn voorganger. Hierdoor heb je het gevoel dat je in een auto rijdt van een klasse hoger. De gebruikte materialen en afwerking van de Opel zijn zeker voor het segment goed te noemen, maar bieden niet dezelfde kwaliteitsbeleving als de Fransoos. De zitpositie voorin is dik in orde, met voldoende instelmogelijkheden en lekker zittende stoelen, en het grote glazen dak zorgt ervoor dat het interieur dankzij de extra lichtinval mooi ruimtelijk aanvoelt. Deze indruk verdwijnt wel zodra je achterin gaat zitten, want daar houdt met name de hoofdruimte door het panoramadak niet over. Met vier volwassenen fatsoenlijk plaatsnemen zal een lastige opgave worden. De kofferbak is dan wel weer ruim te noemen: de Corsa biedt opvallend genoeg 44 liter meer bagageruimte dan de 208.



In evenwicht

De Corsa weet dus als het gaat om het design behoorlijk wat onderscheidend vermogen te creëren, maar hoe zit dat met de rij-eigenschappen? De gelijkenis met Peugeot is hier het meest prominent aanwezig, want de gehele aandrijflijn is afkomstig van PSA. Onder de motorkap treffen we de welbekende 1.2 liter grote driecilinder turbo met 100 pk en 205 Nm koppel aan. Inderdaad, exact dezelfde motor als in de 208 die we hebben gereden. Dit blokje is goed bij de les, klinkt lekker en biedt voldoende vermogen voor de Corsa. In combinatie met de handgeschakelde zesbak kan zelfs de term 'rijplezier' worden aangehaald, want dat biedt deze Opel zeker. Met de sportknop op de middenconsole wordt de besturing zwaarder, de gasrespons scherper en klinkt de motor met behulp van de speakers iets zwaarder en indringender. De Corsa voelt lichtvoetig aan en laat zich mooi door de bochten dirigeren. Het onderstel weet hierbij een mooi evenwicht tussen comfort en sportiviteit te bieden. Hierbij moet wel opgemerkt worden dat de besturing zelfs in de sportstand aan de lichte en afstandelijke kant is. Voor het reguliere dagelijks gebruik is dit echter niet heel storend.

Op de snelweg is het mooi stil in de Corsa. Dit draagt verder bij aan de volwassen indruk die de auto maakt. De motor maakt weinig toeren en is bovendien zuinig. Dankzij het relatief hoge koppel hoef je over het algemeen ook niet terug te schakelen voor een inhaalactie, bij 1.750 toeren per minuut staat het immers al tot je beschikking. Al met al is de rijervaring dus prettig, maar wat opvalt is dat de hulpsystemen niet optimaal lijken te functioneren. De adaptieve cruise control doet niet altijd even vloeiend zijn werk en lijkt soms wat aan de late kant te reageren. Daarbij hebben we de overactieve rijbaanhulp snel uitgezet, want soms greep het systeem zelfs in als de richtingaanwijzer aanstond. Dit waren ook onze kritiekpunten op de 208, dus Opel heeft de systemen zelf niet verder verfijnd.



Zo gek als je zelf wilt

Auto's uit het B-segment staan tegenwoordig op een hoger plan dan voorheen het geval was. Ook de Corsa is verkrijgbaar met veel meer luxe opties dan zijn voorganger. Vanaf 17.699 euro staat de basisuitvoering met de 75 pk sterke variant van de 1.2 driecilinder op de stoep. Bij het samenstellen kun je kiezen uit drie verschillende 'lines':

de 'Edition', 'GS Line' en 'Elegance'. Wat betreft de motoren bestaat de keuze uit vier verschillende variaties van de 1.2: 75 pk met handgeschakelde vijfbak, 100 pk met handgeschakelde zesbak, 100 pk met achtrups automaat en 130 pk met dezelfde automaat. Voor de dieselaars onder ons is er ook nog een 1.5 met 102 pk en handgeschakelde zesbak beschikbaar. Wat hierbij vooral opvalt is de meerprijs van de automaat: die bedraagt minimaal 2.300 euro bij de variant met 100 pk, de enige motorisering die met beide versnellingsbakken leverbaar is.

Onze testauto is de GS Line, wat betekent dat hij sportiever is aangekleed dan de chique Elegance, die wat betreft uitrusting en prijsniveau ongeveer op hetzelfde niveau zit. Hij staat in de prijslijst vanaf 22.897 euro. Onze testauto is nog voorzien van opties als het glazen panoramadak, adaptieve cruise control, adaptieve matrix-LED koplampen en een achteruitrijcamera met parkeersensoren voor en achter. Deze zaken drijven de prijs op naar 27.789 euro. Dit is uiteraard behoorlijk aan de prijs voor een B-segmenter, maar je bent dan wel echt van alle gemakken voorzien. Een vergelijkbare Peugeot 208 is echter al gauw een paar duizend euro duurder afhankelijk van de uitvoering en extra uitrusting. De Corsa is niet buitengewoon goedkoop, maar hij is zeker in dat licht bezien een prima deal. Je kunt het zo gek maken als je zelf wilt. Ga je voor een wat meer degelijke samenstelling, dan ben je al snel een stuk voordeliger uit.



Een behoorlijke vooruitgang

De nieuwe Opel Corsa is een behoorlijke stap vooruit ten opzichte van zijn voorganger. Hij voelt aan als een auto van een klasse hoger en weet zowaar een vleugje rijplezier te bieden. Met name de aandrijflijn is er behoorlijk op vooruit gegaan. Ondanks het feit dat Opel is overgenomen door PSA en de Corsa behoorlijk wat componenten deelt met de Peugeot 208, weten de beide merken zich nog steeds van elkaar te onderscheiden. De Corsa lijkt iets lager in de markt te zijn gezet dan de 208, wat met name terug valt te zien in het interieur. Dit maakt tegelijkertijd ook dat de Opel een paar duizend euro goedkoper is dan zijn Franse evenknie. De indruk die uiteindelijk blijft hangen is dat de samenwerking met de Fransen Opel toch vooral goed heeft gedaan. De Corsa kan de strijd met de concurrentie -zelfs uit eigen huis- met opgeheven hoofd aangaan.

Plus

- + Volwassen indruk
- + Fris uiterlijk
- + Gebalanceerd rijgedrag

Min

- Overactieve hulpsystemen
- Ruimte achterin
- Lichte besturing