Arnold van Schepen
23 juli 2011

De groene middenweg

Dat de milde belastingwetgeving voor kleine zuinige diesels niet het eeuwige leven was beschoren, viel te verwachten. Nog een paar jaar en het volle pond geldt weer, ondanks het feit dat de bescheiden dieselaars erg zuinig zijn en weinig uitstoten. Alleen het BPM-voordeel blijft overeind. Wij gingen een weekje kilometervreten met Opels wegenbelastingwonder: de Corsa ecoFLEX.

Inmiddels geniet je helaas niet meer van BPM voordelen of een milde belastingwet met je Opel Corsa. Toch blijven zowel de 2011 als veel recentere modellen nog altijd zuinige auto's. Je kunt een ecoFLEX met een hoop kilometers scoren voor zo'n 3000 euro. Wellicht is het toch tijd voor iets wat nieuwer, bijvoorbeeld een 2025 model met keyless entry en stoelverwarming. Dat kost dan wel snel 30.000 euro. De Opel Corsa is nog altijd een enorm populaire auto en het aanbod van occasions is reuze. Overweeg je er

een aan te schaffen? Check dan altijd de onderhouds- en schadehistorie

Up to date

De Corsa is in de driedeurs uitvoering nog altijd een vlotte verschijning, je ziet 'm zijn leeftijd van alweer vijf jaar niet aan. De facelift van begin dit jaar heeft de snoet van de kleine Opel in lijn gebracht met zijn grotere broers Astra en Insignia. Het ontwerp is niet zo zakelijk als dat van de Volkswagen Polo, maar evenmin zo uitbundig als dat van de Ford Fiesta. De Corsa volgt in vergelijk met zijn landgenoten de ontwerptechnische middenweg. De kleur Oriental Blue staat de Corsa overigens goed, in combinatie met de getinte zijruiten wordt de coupÃ©-achtige raamlijn subtiel benadrukt. Onze testauto is voorzien van het optionele adaptive forward lighting, meesturende halogeen lenskoplampen. Dit geeft een extra dimensie aan het front en is bovendien erg praktisch in donkere jaargetijden. Deze optie is gekoppeld aan de mistlampen die bij

het insturen de binnenbocht verlichten. Afgezien van het typeplaatje blijkt uit niets dat we met de EcoFLEX uitvoering te maken hebben. Geen dichte grille, geen afwijkende koplampen, normale 185 mm brede banden en geen aerodynamische wieldoppen. Opel past uiterlijk geen kunstgrepen toe om het verbruik te temperen.

GewÃ¶hnungsbedÃ¼rftig

Bij de facelift liet Opel het ontwerp van het interieur grotendeels ongemoeid. Er is wat meer variatie in interieurkleuren en de bovenzijde van het dashboard kreeg een andere structuur aangemeten. De grote kracht van het Corsa interieur is de ruimte, alleen personen van bovengemiddelde lengte en gewicht zitten krap wanneer ze samen voorin zitten.

De ergonomie is zoals te verwachten is van een Duitse auto: alle knoppen zitten op een

logische plek en de bediening is vanzelfsprekend. Het radio- navigatiesysteem in onze Connect Edition is daarvan een goed voorbeeld: zonder een blik in de handleiding is het systeem te bedienen. Alleen het koppelen van de mobiele telefoon ging niet zonder slag of stoot, het Bluetooth geheugen is beperkt tot vier apparaten. Wie een vijfde telefoon wil koppelen, zal er eentje uit de lijst moeten wissen.

In de vorige test van de Corsa merkten we op dat de bediening van de richtingaanwijzers en de ruitenwissers enige gewenning vraagt: de hendels keren altijd terug naar de middenstand. Voor de richtingaanwijzers geldt: een klik is drie knippers, twee klikken is continu knipperen. Door de hendel in tegengestelde richting te drukken worden ze weer uitgeschakeld.

Aan de schaalverdeling van de toerenteller is te zien dat we met een facelift Corsa ecoFLEX te maken hebben: tussen de rustpositie en het getal "10" is een extra markering aangebracht die aangeeft dat het start/stop systeem actief is. Sinds de facelift is de Corsa ook voorzien van een schakelindicator, daarover verderop meer.

Diesel, and proud of it!

De 95 pk sterke 1.3 CDTI laat duidelijk horen dat hij een afstammeling van Rudolf Diesels geesteskind is. Bij een koude start is binnen en buiten de auto duidelijk te horen wat voor vlees we in de kuip hebben. Eenmaal op temperatuur - die bij gebrek aan een temperatuurmeter niet af te lezen is - verdwijnen de scherpe randjes van de dieselsound wel, maar de motor verloochent zijn afkomst niet. Op de snelweg draait het dieseltje een keurige 2.500 toeren bij 120 kilometer per uur, en ook dan is op de achtergrond de brom hoorbaar aanwezig. Dit zegt overigens meer over de bouwkwaliteit van de Corsa dan over het gebrek aan geluidsisolatie. Het windgeruis over de carrosserie is voor een auto van dit formaat, en de leeftijd van het ontwerp in acht genomen, voorbeeldig. Het bandengeluid blijft altijd op de achtergrond, en ook het onderstel doet zijn werk zonder daarvan luidruchtig verslag te doen aan de inzittenden. Het onderstel is stevig afgeveerd en heeft een groot incasseringsvermogen dankzij

riante veerwegen. Met vier volwassen inzittenden aan boord blijft de Corsa goed rijden. Komt de nood aan de man, dan is er altijd nog het standaard ESP om de helpende hand te bieden. Overigens, wie van plan is regelmatig (volwassen) achterpassagiers mee te nemen, doet er goed aan om voor de 5-deurs Corsa te kiezen. De instap, maar vooral het uitzicht door de kleine achterraampjes van de driedeurs versie is krap bemeten. Al met al is het rij- en stuurgedrag van de Corsa onopvallend goed, wie voor het eerst met de Corsa de weg op gaat komt bijna geen verrassingen tegen.

Wegrijhulp

Bij het wegrijden vanuit stilstand komt het motormanagement op een opmerkelijke manier in actie. Op het aangrijpingspunt van de koppeling wordt het toerental opgevoerd tot 1.100 toeren. Opmerkelijk, want een diesel, ook al is die van bescheiden formaat, heeft normaal bij stationair toerental genoeg koppel om zonder horten of

stoten weg te rijden. Bij de Corsa EcoFLEX ligt dat anders, hoewel de koppeling zeer goed te doseren is, is het koppel beneden de 1.100 toeren blijkbaar onvoldoende om zonder afslaande motor weg te rijden. Rolt de auto eenmaal, dan mag de rechtervoet het weer overnemen. Ook bij het achteruitrijden meent het motormanagement extra gas te moeten geven. Zelfs al rolt de auto en volstaat het stationair toerental, het motormanagement is consequent en blijft het toerental op 1.100 houden. Meewarige blikken bij het achteruit inparkeren zijn het gevolg wanneer blijkt dat de bestuurder geen bejaarde of beginnend bestuurder is.

Het gemis aan koppel bij lagere toerentallen speelt de Corsa ook parten in de eerste drie versnellingen. Die zijn tamelijk lang, logisch in het geval van de ecoFLEX, maar niet lekker afgestemd op de vermogensopbouw. Op papier bereikt de motor bij 1.750 toeren zijn maximum koppel van 190 Nm, maar gevoelsmatig piekt het koppel een kleine 200 toeren later. De toerenval in de eerste drie versnellingen is circa 1.000 toeren. Wie schakelt bij 2.500 toeren komt midden in het turbogat bij 1.500 toeren terecht. Met 30 km/u door de woonwijk in de derde versnelling is not done. Zelfs in de tweede versnelling houdt de trekkracht dan niet over.

Maar goed, bereikt de toerentellernaald het getal "20" dan gaat de EcoFLEX van jetje. Opschakelen bij 3.000 toeren en de prestaties en het vlotte uiterlijk zijn weer met elkaar in overeenstemming. De ecoFLEX is voorzien van een slimme schakelindicator. Deze geeft alleen het advies om op te schakelen wanneer je te lang in een te lage versnelling rijdt. Even doortrekken leidt dus niet onherroepelijk tot een irritant knipperende indicator. Een voorbeeld voor andere merken.

All inclusive

Voor â‚¬17.195 mag u de Corsa ecoFLEX Connect Edition de Opel-showroom uitrijden. Qua veiligheidsuitrusting is de standaard uitvoering al niet karig uitgerust: Straight Line Stability control, Cornering Brake Control en ESP plus zijn standaard. Het navigatiesysteem wordt standaard geleverd met een DVD voor heel Europa, andere merken willen daarvoor nog wel eens een stevige meerprijs rekenen. De meest in het oog springende opties op onze testauto zijn de Adaptive Forward Lighting - zowel praktisch als visueel gezien een aanrader - en het winterpakket dat verwarmde voorstoelen en, jawel, stuurwielverwarming omvat. Voor â‚¬19.410 euro is deze Corsa de uwe. Een riant uitgeruste, degelijk gebouwde Duitser waarin elke bestuurder een fijne zitplaats vindt en die op geen enkel parkeerterrein misstaat. Daarnaast kunt u ook een gebruikte Opel kopen. En genoegen nemen met doorsnee 1 liter op elke 20 kilometer.

Plus

+ Ruim interieur
+ Uitrusting
+ Bouwkwaliteit

Min

- Overbrengingen versnellingsbak
- Motorgeluid
- Instap achterin