



Arno Lommers
14 oktober 2006

© Rijtesten.nl

Intro

Vers van de pers, een test met de geheel nieuwe Opel Corsa. Opel heeft de Corsa eindelijk smooel gegeven, net als de rest van hun nieuwste modellen. Kijk maar naar de Astra, Zafira en Vectra, overal komen die grote koplampen en dikke bumpers terug. Waar Opel tot voorkort vooral de grijze muis onder de auto-ontwerpers was, wordt er tegenwoordig door de Duitsers steeds meer op sportiviteit en unieke ontwerpen gehamerd. Niet alleen Opel is hier mee bezig, ook Peugeot en Renault die onlangs hun nieuwe 207 en Clio hebben gepresenteerd, dit zijn dan ook zeer geduchte concurrenten van de Corsa.

Eerlijk is eerlijk, deze test is nog niet geheel compleet (ook wat betreft foto's)

vanwege de beschikbare tijd, maar er zal ongetwijfeld een uitgebreidere beschrijving van de Corsa op deze website komen te staan. Weer een reden om regelmatig terug te komen! Uiteindelijk wilden we de trouwe lezers niet lang laten wachten op de Corsa, en beter iets dan niets, nietwaar?



Het exterieur

Zoals in het intro al beschreven richt Opel zich tegenwoordig meer op sportiviteit, de Corsa is echt compleet anders geworden. Het lijkt wel een enorme grijs die hij maakt tegenover andere weggebruikers, met zijn gestrekte koplampunits en vele lijnen in de bumper. De mistpitjes zijn goed in het geheel opgenomen en ook de chroomkleurige strip (het is gewoon plastic) in de grille staat hem goed.

Aan de zijkant is misschien nog een beetje van de vorige Corsa terug te vinden, al was het alleen maar de achterste zijruit die in een punt afloopt. Voor de rest zien we op deze driedeurs grote voorportieren met stevige trekgrepen en spiegels die niet meer tegen de A-stijl geplakt zijn, maar op het portier staan. Verder naar achteren vallen de brede heupen op, deze zijn van binnenuit in de buitenspiegels mooi te zien, een leuk detail. Vanaf de Enjoy-uitvoering zijn de stootstrips in kleur gespoten, dat ziet er wel zo strak uit. Standaard is de Enjoy voorzien van 15-inch wieldoppen, de testauto is er een met het introductiepakket Launch, dat onder andere 16-inch lichtmetalen wielen bevat. De nieuwe Corsa heeft echt zo'n ontwerp dat gewoon om lichtmetalen wielen vraagt, plasticdoppen, hoe mooi ook, staan simpelweg niet.

De achterlichten zijn bijna net zo groot als de schijnwerpers aan de voorkant. Ze zijn schuin geplaatst wat zorgt voor een dynamisch ogend geheel. Een nadeel hiervan is wel dat zo de laadopening naar onderen toe steeds smaller wordt. Op de achterklep een groot Opel-logo, de naam Corsa en de motoraanduiding. Net als aan de voorzijde hier veel lijnen die alles tot een geheel doen smelten.

Opel heeft zo te zien tegenwoordig meer lef, maar het blijft natuurlijk een kwestie van smaak. Je vindt het super of helemaal niets.



Het interieur

Als er Ã©Ã©n plaats is waar de nieuwe Corsa vooruit is gegaan dan is het wel het materiaalgebruik. Het vorige model was al niet met het goedkoopste plastic uitgevoerd, maar dit is echt heel goed. Alles voelt stevig, solide, zacht waar dat gewenst is en de

meeste materialen spiegelen niet. Om diverse knoppen zit een randje rubber en alles zit op een logische plek. De bediening van de knipperlichten en ruitenwissers is een ander verhaal, daar is enige gewenning op zijn plaats. Opel heeft ook hier gekozen voor het vaak bekritiseerde systeem dat de hendels aan de stuurkolom terug laat komen in hun uitgangspositie zodra deze bediend zijn. De cruise control is doormiddel van een draai aan de knipperlichthendel te activeren, de boordcomputer verwisseld van functie door dezelfde handeling te verrichten aan de ruitenwischerhendel.

Op het ruim in hoogte en lengte verstelbare stuurwiel zitten druk- en draaitoetsen voor de bediening van de standaard radio/cd-speler, die overigens heel mooi in het dashboard is geïntegreerd. Onder de radio zijn de knoppen van de airco, een optie uit het introductiepakket, ondergebracht.

De eerste indruk wat betreft de stoelen is dat deze erg stevig zijn. Maar na een tijdje voelen ze toch erg prettig aan, ook de gebruikte stof is niet zweterig en ziet er goed uit. Het stuur is in deze uitvoering niet met leer bekleed, erg jammer want dit loopt op zomerse dagen toch vrij snel uit op kleffe handen! De verstelbaarheid van de voorstoelen is eenvoudig en de bestuurdersstoel kan ook in hoogte worden versteld, de gordels zijn eveneens verstelbaar. Ruimte voor hoofd, armen en benen is voorin genoeg aanwezig.

Het is duidelijk te merken dat de Corsa ettelijke centimeters in alle richtingen is gegroeid, vooral op de achterbank valt dit op. Waar je bij de vorige Corsa nogal eens met de knieën tegen de voorstoelen zat, is dat nu niet het geval. Ook de hoofd- en schouderruimte vallen niet tegen. Twee kommavorimge hoofdsteunen zijn standaard, een derde exemplaar is alleen standaard op de vijfdeurs. Wā©l is er een derde driepunts gordel aanwezig, dus kon die extra hoofdsteun er ā©cht niet vanaf?

De bagageruimte is variabel in te delen door de vloer een verdieping hoger te leggen. Ook voor de hoedenplank is een slim foefje ontworpen, deze kan tijdens het vervoer van hogere voorwerpen simpelweg tegen de rugleuning van de achterbank geschoven worden. In de bagageruimte is de groeistuij ook merkbaar, er kan gewoon net iets meer bagage vervoerd worden, ook als de rugleuning gedeeld neergeklapt wordt. Op

deze manier ontstaat er een bijna vlakke laadvloer als de bagagevloer op de hoogste stand is gezet.



Het rijden

Dat de Corsa gegroeid is is duidelijk, maar is het weggedrag ook beter dan voorheen? Hierop kan ik alleen maar volmondig "ja" antwoorden. Vooral met de optionele 195/55 R16 banden ligt de auto als een blok op het asfalt, maar ook de grotere wielbasis werkt hier aan mee. Door de korte testperiode heb ik de auto nog niet op zijn gedrag in snelle bochten kunnen beoordelen, maar bij een normale rijstijl is het echt een heerlijk rijdende wagen. Vooral de verwerking van oneffenheden en verkeersdrempels is stukken beter. De vorige Corsa was onverbiddelijk hard afgeveerd

op drempels, de huidige generatie is nog steeds stevig, maar vangt alles beter op. Hier door is ook overhellen in de bochten nauwelijks iets dat opvalt en de auto blijft mooi neutraal.

Het stuurgevoel is nog steeds wat kunstmatig, mede het gevolg van de elektrische bekrachtiging, maar er zijn fabrikanten die dit hebben weten te voorkomen. Wel is de auto zonder zogenaamde zaagbewegingen lange bochten door te sturen.

De auto in deze test is een 1.2i-16V Twinport voorzien van Easytronic. Eigenlijk een geautomatiseerde handgeschakelde vijfbak. Het is te merken dat Opel nog eens gekeken heeft naar deze combinatie, want de schakelovergangen verlopen net wat vlotter en soepeler dan bij het vorige model. Een gerobotiseerde versnellingsbak kan simpelweg nog steeds niet tippen aan een echte volautomaat (die is verkrijgbaar in combinatie met de 1.4-motor), maar de verbeteringen zijn voelbaar. Er is weinig verschil in acceleratie tussen de manuele- en automatische stand, en is er voorzien in een sportmodus, waarin de motor doortrekt naar wat hogere toerentallen, maar deze is in combinatie met het erg rustige karakter van de 1.2-motor nauwelijks interessant.

Inderdaad, de 80 pk sterke Twinport-motor is erg rustig van aard. Zo rustig zelfs dat de prestaties nu niet direct sprankelend genoemd kunnen worden. Op een gewicht van 1030 kilo (zo'n 100 kg meer dan de vorige Corsa!) is 80 pk en 110 Nm gewoon te weinig. Vooral met versnellen op hoger tempo, ook met de acceleratiefunctie van de cruise control, heeft de motor echt moeite. In de stad gaat het prima, maar zodra de snelheid boven de 90 km/h komt moet je niet de beste verwachtingen hebben.

Wat opvalt is dat de motor erg stil is, zeker tot zo'n 3.000 toeren per minuut. Alleen bij een snelheid van 105 km/h op de teller, toch een vaak gereden tempo in Nederland, is een lichte resonantie in het stuurwiel voelbaar, heel vreemd. Bij 100 en 110 niet meer, een schoonheidsfoutje waarschijnlijk.



© Rijtesten.nl

Slot

Op veel punten is de Opel Corsa verbeterd. Zijn weggedrag is volwassener, de afwerking is prima en de motor is mooi stil. Ook de interieurruimte en uitrusting bevinden zich op een hoger niveau dan voorheen. Waar Opel nog aandacht aan moet besteden om het Ã©cht een lekkere auto te maken zijn de matige prestaties van de 1.2-motor en het kunstmatige stuurgevoel. Het uiterlijk is lekker modern en strak vormgegeven, maar is uiteraard aan smaak onderhevig.

Zoals in het intro beschreven, is de Corsa niet de enige auto in zijn segment. Er zijn veel kapers op de kust om zieltjes te winnen, kijk maar naar Fiat met de Grande Punto, Ford met zijn FiÃ«sta en Seat gooit de Ibiza in de strijd. Allemaal auto's die afhankelijke

van de uitvoering voor prijzen tussen de 12 en 20 mille leverbaar zijn. Maar de nieuwe Corsa gooit zijn charmes in de strijd en Opel hoopt uiteraard dat het de best verkochte auto in zijn klasse zal worden. Of dat zo is, zal de tijd moeten uitwijzen.

Tot slot een opsomming van de opties die gemonteerd zijn op de testauto:

â€¢ Air Blue Metallic â‚¬ 450

â€¢ Launch intro-pakket â‚¬ 695

omvat: 16-inch lichtmetalen wielen, mistlampen vÃ³r en handmatige airco

â€¢ Technic-pakket â‚¬ 125

omvat: cruise control en boordcomputer

â€¢ Actieve hoofdsteunen â‚¬ 150

â€¢ Verwarmde spiegels â‚¬ 100

Plus

- + Weggedrag
- + Zitruimte
- + Afwerking

Min

- Matige prestaties
- Kunstmatig stuurgevoel
- Bedieningshendels aan stuurkolom