



Opel Corsa-e

Gewoon elektrisch

Autotest | Opel wil geavanceerde techniek bereikbaar maken voor een groot publiek. Maar als het over elektrische auto's gaat is dat een uitdaging. Elektrische auto's zijn immers kostbaar en voor velen zijn ze ingewikkeld en vreemd. Opel belooft nu de oplossing te bieden met de "Corsa-e". Is de Corsa-e inderdaad de elektrische auto voor het grote publiek?

De Corsa-e is niet de eerste elektrische auto van Opel. Eerder zorgde Opel voor een ware revolutie met de Ampera, die dankzij een hulpmotor bleef rijden als de accu leeg was. Later volgde de Ampera-e, die een ongekend groot bereik had voor een auto in zijn prijsklasse. Opel zet de kennis die het heeft opgedaan met die pioniers nu op een heel andere manier in. De techniek wordt nu aangeboden in een voordelige en vertrouwde verpakking.



De zesde generatie van de Opel Corsa wordt aangeboden met benzine-, diesel- en elektromotor. Door geen apart elektrisch model aan te bieden, wil

Opel elektrisch rijden zo gewoon mogelijk maken. Ongeacht de aandrijving ziet de Corsa er hetzelfde uit, hoogstens zijn er verschillen in de aankleding.

Ruimte en uitrusting

Omdat bij het basisontwerp van de Corsa al is rekening gehouden met elektrische aandrijving, is ook de binnenruimte voor alle uitvoeringen gelijk. Dat wil zeggen: voldoende ruimte voorin, matige ruimte achterin. Het verschil zit slechts in de details. Zo is de bagageruimte in alle versies gelijk, maar heeft de Corsa-e minder ruimte onder de laadvloer.



Ook het dashboard is bij alle uitvoeringen hetzelfde. Terwijl andere merken de techniek etaleren, zorgt Opel juist voor een vertrouwde verpakking. Ongeacht de gekozen aandrijflijn ziet het interieur er hetzelfde uit en is de bediening ook hetzelfde. Alleen de indeling van de digitale klokken wijkt af, want naast de snelheid toont de Corsa-e hoeveel energie resteert en hoeveel kilometer nog kan worden gereden voordat moet worden geladen.

De uitrusting van de Corsa is modern en compleet, maar niet innovatief. Het audio-, communicatie- en navigatiesysteem is eenvoudig maar doeltreffend. Het navigatiesysteem weet laadpunten te vinden, maar houdt bij het plannen van een route geen rekening met het resterende bereik (hiervoor moet een app van Opel op de mobiele telefoon worden gebruikt). Het geluid van het standaard audiosysteem is rommelig en wollig.

Door te kiezen voor opties of voor duurdere

uitvoeringen, biedt de Corsa de door Opel in het vooruitzicht gestelde techniek uit een hoger segment. Denk daarbij aan semi-zelfrijdende functies en een online assistent. Letterlijk en figuurlijk het meest in het oog springend is de "IntelliLux LED Matrix"-verlichting, die tijdens een eerdere test met de Corsa echt een bijdrage leverde aan de veiligheid bij rijden in het donker.

Rijegenschappen

Het uiterlijk, de binnenruimte en de bediening zijn voor iedere Corsa gelijk. De elektrisch aangedreven Corsa-e rijdt echter heel anders dan de varianten met verbrandingsmotor. Om zo veel mogelijk ruimte voor batterijen te maken heeft de Corsa-e namelijk een fractie grotere wielbasis en spoorbreedte. Vanwege het extra gewicht van de batterijen (345 kg) heeft de Corsa-e een geavanceerdere wielophanging (vergelijkbaar met die van de Corsa GS). Omdat de batterijen in de vloer zijn verwerkt, is de auto steviger en ligt het zwaartepunt lager. Ook dat zorgt voor een compleet ander gevoel.



In vergelijking met de Corsa met verbrandingsmotor voelt de Corsa-e steviger, stabiel en rustiger. Terwijl de standaard Corsa (met name de GS) levendig en wendbaar is, is de Corsa-e zwaar en minder beweeglijk. Dat is absoluut geen nadeel, want het zorgt voor een meer volwassen gevoel, alsof het een auto uit een hoger segment betreft. Bij snelle, plotselinge stuurbewegingen reageert de Corsa-e vanwege het hoge gewicht minder alert en grijpt het elektronische stabiliteitsprogramma (ESP) vaker in. In

lange, snelle bochten met vloeiende lijnen is de Corsa-e juist zeer stabiel en kunnen conventionele auto's zelfs moeiteloos zoek worden gereden.

Elektrische auto

De prijs van een elektrische auto wordt grotendeels bepaald door de capaciteit van de accu. Hoe meer bereik, hoe duurder de auto. Juist hier zorgt Opel voor een echte doorbraak, want rekening houdende met de actieradius is de Corsa-e zo'n 5.000 euro (!) voordeliger dan soortgelijke auto's. Toch heeft Opel niet bezuinigd op het type accu of de conditionering. Zoals het hoort heeft de Corsa-e een accupakket dat actief wordt gekoeld danwel verwarmd om maximaal te kunnen presteren en snel te kunnen laden.

De prestaties van de 130 pk / 260 Nm sterke elektromotor zijn prima. Daarbij is er een groot verschil tussen de normale, economische en sportieve stand. In de sportieve modus "hangt" de auto heerlijk aan het stroompedaal. Dan is de Corsa-e gretig en venijnig snel. De acceleratie van 0 naar 100 km/u kost 8.1 seconden en daarmee is de Corsa-e beduidend sneller dan de doorsnee compacte auto, maar minder snel dan een sportwagen.

In de normale stand heeft de Corsa-e een minder uitgesproken karakter en is ook minder duidelijk dat het hier een elektrische auto betreft. Voor een elektrische auto produceert de Corsa-e zelfs opvallend veel rijgeluiden. Uiteraard is de elektromotor zo goed als onhoorbaar, maar daarom vallen de geluiden van de banden en rijwind des te meer op.

"Het is niet overdreven om te stellen dat de Corsa-e de meest verstandige elektrische auto van dit moment is"



Om zo efficiënt mogelijk te rijden is een eco-stand beschikbaar. Daarbuiten biedt Opel weinig "trucs" om de bestuurder inzicht te geven in de techniek of invloed uit te oefenen op de aandrijflijn. Door de hendel van de "automatische versnellingsbak" (er is in feite maar 1 versnelling) niet in "D" maar in "B" te zetten, wordt meer energie teruggewonnen bij het loslaten van het stroompedaal en daarmee zijn alle hulpmiddelen besproken. Opel maakt deze keuze om twee redenen: techniek kost geld en de fabrikant wil elektrisch rijden zo eenvoudig mogelijk maken om de drempel tot elektrisch rijden laag te houden.

Laden en bereik

Een officiële meting volgens de "WLTP"-methode wijst uit dat de Corsa-e 337 km op een volle accu af kan leggen. Tijdens de testrit bij lage temperaturen en over lange afstanden (beide ongunstig voor een elektrische auto) kon 280 km op een volle batterij worden afgelegd.

Tijdens het laden toont de Corsa-e hoeveel tijd resteert tot de accu geheel is gevuld. Daarbij bedient Opel zich van een minder wetenschappelijk verantwoorde, maar meerzeggende, eenheid: in het display wordt getoond hoeveel kilometer per uur wordt bijgeladen.



De laadsnelheid is afhankelijk van de gebruikte stroombron en daarin biedt Opel opmerkelijk veel flexibiliteit. De Corsa-e kan laden aan het stopcontact thuis en dat gaat met een snelheid van ongeveer 10 km/u (1.8 kW). Optioneel is een slimme kabel leverbaar waarmee gebruik kan worden gemaakt van extra sterke stopcontacten in huis. Dan loopt de snelheid op tot 20 km/u (3.7 kW).

Om te laden aan een publiek laadpunt zijn er twee opties. Standaard accepteert de Corsa-e 7.2 kW over 1 fase en dat betekent opladen met een snelheid van maximaal 7.2 kW. Door te kiezen voor de optionele, ingebouwde 3-faselader loopt die snelheid op tot 11 kW (indien het laadpunt dit kan leveren). Deze optie is zinvol wanneer vaak langs de straat wordt geladen. Voor wie thuis laadt, en dus iedere dag begint met een volle accu, is dit niet noodzakelijk. Heel slim: voor landen met minder laadmogelijkheden biedt Opel een set verloopkabels en -stekkers om van iedere mogelijke stroombron gebruik te kunnen maken.

De Corsa-e is standaard geschikt voor een laden bij snelladers zoals die zijn te vinden langs de snelweg. Hier kan de Corsa-e in theorie tot 100 kW laden. Tijdens de testrit bleek echter dat deze spectaculaire snelheid alleen kortstondig gehaald kan worden wanneer de accu bijna leeg is. In de meeste gevallen ligt de laadsnelheid rond de 50 kW, waarbij de boordcomputer nog altijd een spannende 460 km/u toont.

Conclusie

Is de Opel Corsa-e de elektrische auto voor het grote publiek? Absoluut! Opel bereikt dat op een aantal manieren. De belangrijkste is de prijs. Andere elektrische auto's etaleren de bijzondere techniek, imponeren met hun prestaties of verleiden met futuristische vormgeving. Opel kiest juist voor een nuchtere aanpak en daarom is de Corsa-e vele duizenden euro's voordeliger, maar minstens even functioneel (bereik!) als duurdere elektrische auto's. Het is niet overdreven om te stellen dat de Corsa-e de meest verstandige elektrische auto van dit moment is.

Daarbij verlaagt Opel de drempel tot elektrisch rijden op andere manieren. Of er nu wordt gekozen voor een Corsa met verbrandingsmotor of met elektromotor: het uiterlijk, de binnenruimte en de bediening verschillen niet of nauwelijks. Tenslotte biedt Opel veel flexibiliteit in het laden. Dat maakt het laden makkelijker en geeft minder zorgen bij intensief gebruik van de auto. Kortom: de Opel Corsa maakt elektrisch rijden gewoon. ■



Specificaties

Opel Corsa-e

Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte
Wielbasis

406 x 177 x 144 cm
254 cm

Gewicht
Aanhanger
Aanhanger geremd

1.530 kg
n.b.
n.b.

Batterij
Bagageruimte
Bandenmaat

50 kWh
267/1042 l
195/55R16

Motor en prestaties



Vermogen
Koppel
Aandrijving

136 pk @ 3673 rpm
260 Nm @ 300 tpm
voorwielen

Acceleratie 0 - 100 km/u
Topsnelheid

8.1 sec.
150 km/u

Verbruik gemiddeld
Verbruik stad
Verbruik buitenweg

16.50 kWh / 100 km
n.b.
n.b.

Actieradius
CO2 uitstoot

337 km
0 gr. / km

Prijs

Prijs
Prijs instapmodel

€ 32.399,-
€ 24.499,-