Publicatiedatum: 1 september 2026
www.autozine.nl

Opel Corsa GSE

Het begin van het einde

Autotest | Het lijkt vreemd. De Opel Corsa is sinds 2020 op de markt en daarom is het nu eigenlijk tijd voor een nieuwe generatie. Opel bevestigt zelfs dat in 2028 de zevende generatie van de Corsa zal verschijnen. Nu, vlak voor het einde van de levenscyclus van het huidige model introduceert Opel de GSE-versie van de Corsa. Waarom?

Het eenvoudige antwoord is: omdat het kan. Het moederbedrijf van Opel, Stellantis, heeft de componenten om een sportieve compacte auto mee te bouwen op de plank liggen. Het is voor Opel dus relatief eenvoudig om een snelle versie van de Corsa te bouwen. Bovendien zijn de Opel Mokka en Opel Corsa onderhuids verwant en omdat er al een Mokka GSE is, is het bouwen van een Corsa GSE nog makkelijker. Voor de vormgeving kon Opel voortbouwen op de GSE Vision Gran Turismo.

Van Corsa tot GSE

De GSE onderscheidt zich van de alledaagse Corsa met aangepaste voor- en achterbumpers die de auto een brutalere, meer gespierde uitstraling geven. Dankzij een zwart dak lijkt de auto lager en meer gedrongen. Achttien inch velgen zijn standaard en deze hebben drie spaken als hint naar de eerste Corsa GSi.

Binnenin zijn ook hints te vinden naar die oer-Corsa, want de sportstoelen zijn uitgevoerd in een combinatie van alcantara en stof in een geblokt patroon met gele stiksels. Ze zitten bovendien voortreffelijk! De zetels bieden de extra zijdelingse steun die hoort bij een sportstoel. Tegelijkertijd zijn ze op de juiste plekken zacht of juist stevig om lange ritten comfortabel te maken. Deze formidabele stoelen hebben wel een nadeel: ze reduceren de beenruimte achterin dramatsich. Zelfs de veiligheidsgordels zijn uitgevoerd in het geel, zodat de bestuurder er aan het begin van iedere rit fijntjes aan wordt herinnerd dat dit geen doorsnee Corsa is.

Uitrusting

Opel meldt vol trots dat centraal op het dashboard een tien inch beeldscherm is te vinden waarop een infotainment-systeem draait dat wordt aangestuurd door een Snap Dragon-chip. Echter, Snap Dragons zijn er in vele soorten en maten en de fabrikant vergeet voor het gemak dat het hier om een oudere generatie gaat. Het hele systeem doet mede daarom gedateerd aan. Het beeldscherm is relatief klein, waardoor de teksten en menu's logischerwijs ook klein zijn. Het aflezen en bedienen tijdens het rijden is daarom lastig. Echter, op de functionaliteit is weinig aan te merken. En omdat het systeem al vele jaren meegaat, heeft het inmiddels diverse updates ondergaan waardoor het foutloos en betrouwbaar is. Let op dat de Corsa slechts één USB-aansluiting voorin heeft (en twee achterin).

Ten opzichte van de gewone Corsa heeft het gecombineerde audio-, communicatie- en navigatiesysteem een extra functie. In het "telemetrie"-menu is op te vragen hoeveel vermogen wordt geleverd, hoeveel g-krachten op de inzittenden worden uitgeoefend en meer.

GSE = grand sport electric

In de hoogtijdagen luisterden sportieve modellen van Opel naar de naam "GSi". Met de komst van sportieve elektrische auto's grijpt Opel terug naar een label uit een verder verleden, namelijk: "GSE". De betekenis van deze afkorting is voor de gelegenheid gewijzigd in "grand sport electric", want in de toekomst zullen alle sportieve Opels elektrische auto's zijn. Omdat een elektromotor een veel hoger rendement heeft dan een verbrandingsmotor, wordt de energie ook effectiever in prestaties omgezet. Daarbij is een elektrische auto minder complex dan een auto met verbrandingsmotor, waardoor deze goedkoper is te produceren en goedkoper kan worden aangeboden.

Dat wil niet zeggen dat er geen uitdagingen waren! Om de elektromotor op ieder moment van een overvloed van energie te kunnen voorzien heeft Opel het batterij-management aangepast. In de regel wordt een batterij actief gekoeld en/of verwarmd om sneller

op te kunnen laden. Opel past datzelfde mechanisme toe om beter te kunnen presteren. Het systeem is in de rallysport getest en is nu klaar voor het grote publiek.

Voor het circuit, de openbare weg en de Autobahn

Dankzij alle aanpassingen levert de elektromotor van de Corsa GSE 281 pk / 345 Nm. Daarmee is de GSE de sterkste Corsa tot nu toe. En ondanks het feit dat de Corsa met iedere generatie groter en zwaarder wordt, heeft deze GSE toch de gunstigste pk-gewicht verhouding.

Opel stelde zich tot doel om de GSE geschikt te maken voor het circuit, zonder de dagelijkse bruikbaarheid te vergeten. In de gewone modus gedraagt de GSE zich daarom als een heel gewone auto. De testrijder vond de GSE zelfs een tikkeltje tam en schakelde daarom ook op de openbare weg bij voorkeur de sportmodus in. Dan is de GSE nog steeds niet nerveus of opdringerig, maar wel gretig en uitdagend. Nu nodigt de Corsa uit tot rappe tussensprints die nog sneller lijken dankzij een kunstmatig motorgeluid. Dat motorgeluid is veel subtieler dan in de Lanca Ypsilon HF en Abarth 600e, die gebruik maken van dezelfde techniek als de Opel Corsa GSE. Alhoewel de sprint van 0 naar 100 km/u in 5.5 seconden ronduit snel is voor een auto in dit segment, zijn het toch echt de tussenaccelleraties op hogere snelheid waarmee de GSE echt indruk maakt. Zoals het hoort bij een Opel moet de Corsa GSE namelijk ook kunnen presteren op de linkerrijstrook van de Duitse Autobahn.

"Alhoewel de Corsa in de bocht minstens zo capabel is als de stalgenoten, maakt de Corsa het racen makkelijker zodat iedereen er eindeloos van kan genieten"

Bij meer versnellen hoort meer remmen

Bij meer sprintvermogen hoort meer remvermogen en daarom is de Corsa GSE voorzien van vier klauwen per remschijf (355 mm voor, 268 mm achter). Dat is zeer effectief, maar het kan het hoge gewicht van de auto niet verhullen. Verwacht daarom niet het fenomenale stopvermogen van bijvoorbeeld de veel lichtere Opel Corsa OPC uit 2007. Dat was zo imposant, dat het nog steeds in het geheugen van de testrijder staat gegrift!

In de sportstand wint de Corsa GSE geen energie terug bij het loslaten van het stroompedaal. Dit is gedaan om te voorkomen dat het plotselinge verminderen van snelheid een negatieve invloed zou hebben op de balans van de auto. Door echter de b-stand te kiezen is het mogelijk om ook in de sportieve modus te remmen op de motor en dus energie terug te winnen. In deze modus rijdt de Corsa GSE volgens ondergetekende het prettigste.

Weggedrag

Omdat de Corsa en andere sportieve modellen van Stellantis allemaal dezelfde componenten delen, bestaat het risico dat ze ook allemaal hetzelfde karakter hebben. Ze hebben allemaal een verlaagd onderstel en een grotere spoorbreedte dan de alledaagse versies. Ieder merk heeft echter in eigen beheer de fijnregeling verzorgd. De verschillen zitten daarom in de software die de motor, de batterij, de stuurinrichting en de veiligheidsnetten bestuurt. Zo

heeft Opel de besturing directer gemaakt en een anti-rolbeugel achter gemonteerd.

De banden hebben een grote invloed op het karakter van de auto. De GSE wordt standaard geleverd op Michelin Pilot Sport 4S in de maat 215/40 R18. Optioneel zijn banden van Hankook leverbaar met een lagere rolweerstand voor een lager verbruik. De prestatiedrang van de Corsa GSE vertaalt zich namelijk altijd in een hoog verbruik (testverbruik: 16.5 kWh / 100 km), ook wanneer kalm wordt gereden.

Het onderstel van de GSE is niet alleen verlaagd. De veren zijn ook korter en stugger gemaakt. Wederom scoort de GSE daarmee uitstekend op de Autobahn, want ook op hoge snelheid blijft de auto zeer stabiel en controleerbaar. In de stad is het harde onderstel echter minder prettig. Iedere richel, drempel of oneffenheid is duidelijk voelbaar, hetgeen vooral voor passagiers onaangenaam is. Als gezinsauto verdient een gewone Corsa daarom de voorkeur.

Alhoewel de Corsa GSE zich beter thuisvoelt op de Autobahn dan andere kleine auto's, blijven de compacte afmetingen superieur op een bochtig parcours. En daar heeft de Corsa GSE een "geheim wapen". Om het motorvermogen niet om te zetten in wielspin, maar in tractie, is tussen de voorwielen een mechanisch sper-differenteel (Torsen) gemonteerd. Afhankelijk van de situatie wordt het vermogen daarmee variabel over het linker- en rechtervoorwiel verdeeld. Dat voorkomt trekken in het stuurwiel (alhoewel de GSE dat in beperkte mate nog steeds doet) en zorgt voor extra stabiliteit bij een snelle wisseling van links naar rechts. Dan is zelfs voelbaar dat de Corsa zijn grip niet verliest, maar juist versterkt! Alhoewel er uiteraard grenzen zijn, zorgt de opzet ervoor dat het royale vermogen van de Corsa GSE straffeloos kan worden aangesproken. Op die manier kan iedereen vaak en lang met deze GSE spelen!

Conclusie

Waarom introduceert Opel een GSE-versie van de Corsa terwijl het model al bijna aan het einde van de levenscyclus is en de opvolger al is aangekondigd? Omdat het relatief makkelijk kan en omdat de Corsa een uiterst populair model is. Het is ook omdat Opel onderdeel is van Stellantis en daarom toegang heeft tot standaard-componenten die zich al in de rallysport hebben bewezen. De investering is daarom beperkt. Tenslotte delen de Corsa en Mokka dezelfde technische basis, zodat twee auto's in één beweging konden worden aangepast.

Omdat verschillende merken toegang hebben tot dezelfde componenten, bestaat het risico dat ze allemaal tot hetzelfde eindresultaat komen. Dat geldt zeker wanneer ze allemaal hetzelfde doel hebben, namelijk de snelste auto in het segment aanbieden. Met de afstelling van het onderstel, de bandenkeuze en heel veel parameters in de software kan het karakter worden bepaald. Dat is bij de Corsa afgestemd op stabiliteit op hoge snelheid en vergevingsgezindheid. Alhoewel de Corsa in de bocht minstens zo capabel is als de stalgenoten, maakt de Corsa het racen makkelijker zodat iedereen er

eindeloos van kan genieten. ■

Specificaties
Opel Corsa GSE

Maten en gewichten

Lengte x breedte x hoogte	408 x 177 x 143 cm
Wielbasis	254 cm
Gewicht	1.554 kg
Aanhanger	n.b.
Aanhanger geremd	n.b.
Batterij	54 kWh
Bagageruimte	267/1042 l
Bandenmaat	215/40R18

Motor en prestaties

Vermogen	281 pk @ 0 rpm
Koppel	345 Nm @ 1 tpm
Aandrijving	voorwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	5.5 sec.
Topsnelheid	180 km/u
Verbruik gemiddeld	16.50 kWh / 100 km
Verbruik stad	n.b.
Verbruik buitenweg	n.b.
Actieradius	374 km
CO2 uitstoot	0 gr. / km

Prijs

Prijs	€ 40.999,-
Prijs instapmodel	€ 27.499,-