Vorstellung Opel Corsa: Mit dem Kleinen hat man Großes vor

Von Michael Kirchberger

Seit nunmehr 37 Jahren ist der Kleinwagen Corsa ein essenzieller Bestandteil des Modellangebots von Opel. 1982 gestartet, macht die Baureihe heute 23 Prozent aller Verkäufe der Marke aus, insgesamt wurden in den Werken Eisenach und Saragossa mehr als 13,6 Millionen Exemplare gebaut. Im November startet die sechste Generation des Bestsellers zu Preisen ab 13 990 Euro. Dafür gibt es einen 75 PS (55 kW) starken Dreizylinder mit 1,2 Litern Hubraum und ein überaus gelungenes Wägelchen mit selbstbewusstem Design.

Angeboten wird die Neuauflage ausschließlich als Viertürer mit Heckklappe, gebaut wird sie in Spanien. Der Corsa steht auf der CMP-Plattform von PSA und da diese mit verschiedenen Antriebskonfigurationen bestückt werden kann, kommt Opels kleinster im nächsten Frühjahr auch als Elektrovariante. Der Corsa-e soll 29 990 Euro kosten und mit einer Füllung des 50 kWh-Akkus 330 Kilometer weit kommen. Die konventionell motorisierten Versionen können mit drei Benzinern und einem Diesel bestellt werden. Die Ottomotoren leisten bei gleichem Hubraum wie das Basisaggregat dank Turboaufladung 100 PS (74 kW) und 130 PS (96 kW) und kosten 17 520 und 22 340 Euro. Der Diesel kommt mit 1,5 Litern Hubraum auf 102 PS (75 kW) und wird für 19 350 Euro offeriert.

Die deftigen Preissprünge resultieren aus den Ausstattungen. Nur das Einstiegsmodell ist in der Basisausstattung zu haben, die 100-PS-Variante ist mindestens als Corsa Edition um Angebot, das Spitzenmodell mit 130 PS wird immer mit einem achtstufigen Automatikgetriebe und dem Ausstattungsniveau GS-Line kombiniert. Die Benziner haben Tanks mit 40 bis 44 Liter Volumen und verbrauchen zwischen 5,3 und 6,4 Liter Treibstoff auf 100 Kilometer, dem Diesel genügen 4,0 Liter.

Mit dem neuen Corsa endet die Niedlichkeit des Opel-Kleinwagens. Nach dem Aus für Karl und Adam übernimmt er nun die Rolle eines Einstiegsmodells und setzt so mit sportlichen, charakterstarken Proportionen auf Seriösität. Trotz der sich nach hinten dynamisch absenkenden Dachlinie bleibt auf den Plätzen im Fond genügend Kopffreiheit, der Raum für Beine und Knie ist ausreichend bemessen, wie es eine erste Sitzprobe nachwies. Die A-Säule ist weiter nach hinten gewandert, eine niedrige Fensterlinie gibt zusammen mit den bis zu 17 Zoll großen Leichtmetallrädern Statur.

Die Dimensionen haben sich kaum verändert. Länge und Breite (4,06 und 1,77 Meter) sind nahezu identisch mit den Maßen des Vorgängermodells. Nur die Höhe hat um 4,8 Zentimeter auf 1,43 Meter abgenommen. Reduziert haben die Aerodynamiker auch den Luftwiderstandsbeiwert. Er liegt jetzt bei einem cW-Wert von 0,29, was für einen Kleinwagen mit Schrägheck eine Meisterleistung ist und den Corsa zum Klassenprimus macht. Dafür wurde der Unterboden nahezu vollständig verkleidet, ein angedeuteter Heckspoiler für mehr Effizienz angebaut und vor dem Kühler ein Aero-Shutter montiert, der den Weg für die Kühlluft schließt, wenn keine benötigt wird.

Auf dem bisherigen Niveau rangiert derweil das Kofferraumvolumen. Mindestens passen 309 Liter unter die Gepäckraumabdeckung, beim Corsa-e sind es 267 Liter. Das asymmetrische Umklappen der Rücksitzlehen vergrößert das Ladevolumen, eine kräftige Stufe zwischen Kofferraumboden und der Sitzanlage konnten die Konstrukteure allerdings

nicht vermeiden.

Der Elektromotor des Corsa-e leistet 136 PS (100 kW) und bringt es auf 260 Newtonmeter Drehmomentspitze. Der Standardsprint gelingt in 8,1 Sekunden, der Stromer ist damit die spurtstärkste Variante. Die Höchstgeschwindigkeit ist auf 150 km/h begrenzt, und nur wer den Fahrmodus Sport einschaltet, kann sie erfahren. Der Modus Eco garantiert dagegen maximale Reichweite, die Einstellung normal ist ein Kompromiss aus beidem. Der Lithiumionen Akku hat eine Kapazität von 50 kWh, der Verbrauch auf 100 Kilometer wird mit 17 kWh angegeben. An einer Wallbox mit 11 kW Leistung dauert es etwa fünf Stunden und 15 Minuten, bis die Batterie vollständig geladen ist, an einer Schnell-Ladestation mit 100 kW vergehen nur 30 Minuten, bis ein Füllstand von 80 Prozent erreicht ist.

Beim Gewicht nimmt der Corsa-e naturgemäß die Pole-Position ein, er wiegt 1530 Kilogramm. Allerdings wurde die Baureihe ordentlich abgespeckt, an der Karosserie konnten 40, bei den Motoren 15 Kilogramm eingespart werden. Und auch die Sitzanlage wurde erleichtert, die hat im Vergleich zum Vorgängermodell zehn Kilogramm verloren. Ungewöhnlich in der Kleinwagenklasse ist eine Motorhaube aus Aluminium, die das Gewicht um weitere 4,5 Kilogramm senkt. Die Versionen mit Verbrennungsmotor wiegen unbeladen zwischen 1055 und 1233 Kilogramm. Der Corsa wächst technisch über die Grenzen seines Segments hinaus.

Das gilt auch für Ausstattung und Assistenzsysteme. Opel spricht von einer Demokratisierung der Helferschar. Zum ersten Mal ist blendfreies Matrix-LED-Licht in dieser Klasse zu haben. Die Lenkrad- und Sitzheizung gab es schon bisher, jetzt aber können Ledersitze mit Massagefunktion für den Fahrer bestellt werden. Es gibt einen sensorgesteuerten Flankenschutz, Tempo- und Spurhalte-Assistent sowie eine 180 Grad-Panoramakamera als Erleichterung beim Rangieren. Auch der aktive Einparkhelfer und eine Ladeschale für Smartphones werden als Option angeboten.

Die Möglichkeiten zur Individualisierung sind nicht so umfangreich wie beim verblichenen Adam, doch lässt sich der Corsa mit allerlei optischen Attributen auf den Geschmack seines Besitzers abstimmen. So gibt es Kontrastlackierungen für die Gehäuse der Außenspiegel, farbige Spangen für die Kühlergrills und auffällige Grafiken in verschiedenen Ausführungen. Die Leichtmetallräder lassen sich mit farbigen Inlays bunter gestalten, die Dächer in Weiß oder Schwarz lackieren.

Seine Publikumspremiere feiern der Corsa und der Corsa-e auf der IAA in Frankfurt im September. Jetzt schon kündigt Opel weitere Schritte der Elektrifizierung an. In kommenden Jahr sollen der Grandland X als Hybrid-Version antreten, der Vivaro und der Nachfolger des Mokka X folgen als reinrassige Stromer. Einen solchen Antrieb erhält ein Jahr darauf auch der Zafira Life. Wird auch Zeit. Schließlich trägt Opel einen Blitz im Markenzeichen, der an Schaltkästen und Hochspannungsmasten der E-Werke vor Stromschlägen warnt. (ampnet/mk)

Bilder zum Artikel

Opel Corsa.

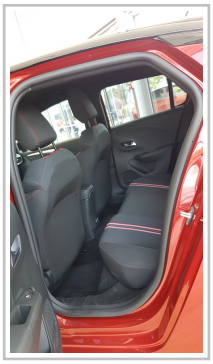
Foto: Auto-Medienportal.Net/Michael Kirchberger

Opel Corsa.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Michael Kirchberger

Opel Corsa.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Michael Kirchberger



Opel Corsa.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Michael Kirchberger

Opel Corsa-e.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Michael Kirchberger

Opel Corsa-e.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel

Opel Corsa.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel

Opel Corsa.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel

Opel Corsa.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel

Opel Corsa.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel

Opel Corsa.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Michael Kirchberger