
Fahrvorstellung Opel Corsa-e: Den Blitz im Logo ernst genommen

Von Michael Kirchberger

Der neue Corsa, mittlerweile das Einstiegsmodell in die Opel-Welt, hat einen formidablen Start hingelegt. Aus dem Stand ist er zur meistverkauften Baureihe der Rüsselsheimer geworden. Auch in der Strategie der Marke zur umfangreichen Elektrifizierung spielt er eine bedeutsame Rolle. Seit Ende März wird er als batterieelektrisch angetriebener Kleinwagen von den Händlern ausgeliefert, mindestens 29.900 Euro kostet der Stromer. Das sind stolze 16.000 Euro mehr als das benzingetriebene Basismodell. Dafür markiert der Corsa-e aber mit einer Leistung von 136 PS die Leistungsspitze im Portfolio.

Außerdem, so rechnet Opel vor, sinkt der Preis dank der angehobenen Kaufprämie für Elektroautos auf 23.330 Euro, dazu sind seine Unterhaltskosten aufgrund der Steuerbefreiung und dem im Vergleich zu Benzin oder Diesel günstigeren Preis für Strom deutlich geringer als die eines Verbrenners. Wer den Elektro-Corsa zudem als Dienstwagen fährt, spart durch die verringerte Besteuerung des geldwerten Vorteils nochmals erheblich. Um mehr als die Hälfte sinken die Kosten bei einer angenommenen Jahresfahrleistung von 30 000 Kilometer auf 2129 Euro. Da kann manch einer ins Grübeln kommen. Ob der Fahrspaß nicht auf der Strecke bleibt, haben wir bei einer Tagestour durchs Rhein-Main-Gebiet auch in Corona-Zeiten erfahren können.

Optisch gibt es zur konventionell angetriebenen Version des Kleinwagens kaum Unterschiede. Einzig das „e“ an den B-Säulen und am Heck weisen auf die den Strombetrieb hin und natürlich der Buchstabe „E“ auf dem Nummernschild. Auch innen gibt es zunächst keine Auffälligkeiten, Lenkrad, Startknopf, Pedale und die elektrische Parkbremse finden sich an ihren gewohnten Plätzen und sogar der Fahrwahlhebel entspricht dem der Corsa-Versionen mit Automatikgetriebe. Das Raumangebot ist für alle Mitfahrer ebenfalls gleichgroß wie in den Verbrenner-Corsas, einzig das Kofferraumvolumen sinkt um bis zu 41 Liter. 267 bis 1042 Liter schafft der Stromer, je nachdem, ob die Rücksitzlehnen aufrecht stehen oder umgeklappt sind. Geschuldet ist dieser Verlust der voluminösen Batterie, die unter Rückbank und Kofferraum eingebaut ist. Ihre 216 Zellen wiegen zusammen 345 Kilogramm und speichern 50 kWh Energie.

Der Corsa-e begeistert wie nahezu alle anderen Elektroautos mit einem überaus vehementen Antritt. 260 Newtonmeter (Nm) stehen als Drehmoment-Maximum beinahe aus dem Stand heraus bereit, Selbst bei mittlerem Tempo, etwa beim Einfädeln auf dem Beschleunigungstreifen der Autobahn sprintet der Elektriker los, als gäbe es keine Sekunden zu verschenken. In 8,1 davon sprintet er von 0 auf 100 km/h. Bei höherer Geschwindigkeit verlässt ihn jedoch der ungestüme Vorwärtsdrang und die auf 150 km/h limitierte Höchstgeschwindigkeit erreicht er mit weniger Eile.

Das Spitzentempo sollte ohnehin nicht allzu oft bemühen, wer die stattliche Reichweite des Corsa-e nutzen möchte. Bei einem WLTP-Normverbrauch von 17 kWh für 100 Kilometer kommt er 294 Kilometer weit. Von der Batterie-Kapazität sind allerdings nur 46 kWh nutzbar, bevor der Akku den Shutdown einleitet. Ungeachtet dessen nennt Opel 330 Kilometer als Reichweite und begründet dies mit dem sehr hoch angesetzten WLTP-Konsum.

Der Aktionsradius hängt mehr noch als bei einem konventionell motorisierten Wagen von der Zurückhaltung des Menschen am Lenkrad ab. Wer sachte durch die City cruist, zügelt den Konsum der Synchron-E-Maschine auf weniger als 14 kWh. Damit steigt die

Reichweite. Beim Tempomachen dagegen zählt die Anzeige in zügigen Zehnerschritten rückwärts. Da erinnern wir uns gerne an den leicht modifizierten Olympischen Gedanken: Nicht gewinnen, ankommen ist alles. Bestenfalls am Ziel winkt die Ladestation aufmunternd zu. Mit 100 kW Leistung bringt Gleichstrom den Lithiumionen-Akku in flinken 30 Minuten wieder auf 80 Prozent seiner Kapazität. Mühevoll wird es dagegen an der Haushaltssteckdose. Hier vergeht eine ganze Stunde, bis Energie für 10 Kilometer Fahrtstrecke in die Batterie geflossen ist, 60 Kilometer Reichweite gewinnt der Corsa-e an einem 11 kW-Anschluss in derselben Zeit.

Die sehr anständigen Fahrleistungen lassen sich über drei Programme auf das jeweilige Anliegen des Chauffeurs abstimmen. Im Eco-Modus reduziert das System die Leistung auf 82 PS (60 kW) und 180 Nm Drehmoment, das Fahrpedal spricht langsamer an und setzt dem Fuß mehr Widerstand entgegen. Damit wird der Viertürer aber lange nicht zur Schnecke, vor allem im Stadtverkehr reicht dieses Potenzial zumindest dann, wenn er nicht als Dauer-Sieger beim Ampel-Sprint Anerkennung finden muss. 109 PS (80 kW) und 220 Nm stehen im mittleren Modus „Normal“ bereit, der bietet sich für Ausfahrten über Land trefflich an und lässt den Corsa-e Steigungen munter bewältigen. In der Einstellung „Sport“ spannt der Antrieb die Muskeln und bietet uneingeschränkte Kräfte, zudem wird die Lenkung direkter und präziser. Der Federungskomfort bleibt hingegen in allen Modi durchweg gleich, die Fahreigenschaften sind ausgewogen und familientauglich.

Bei beherzteren Fahrten sorgt der dank der schweren Batterie niedrige Schwerpunkt für geringe Karosserieneigungen. Vor allem aber gibt sich der Corsa-e überaus laufruhig, ein wesentlicher Vorteil im Vergleich zu den Diesel- und Benzinantrieben, die allesamt mit drei Zylindern auskommen und nicht gerade Musterknaben in Sachen Laufkultur sind. Im elektrischen Opel bewegen sich eben keine Kolben auf und ab, die E-Maschine ist bis auf ein leises Pfeifen akustisch und mechanisch absolut unauffällig.

Bremsen soll ein E-Auto tunlichst selten, vielmehr gilt es, die kinetische Energie über den Motor, der dann als Generator arbeitet, zurück in elektrische zu verwandeln und so den Wagen zu verzögern. Der E-Corsa tut dies in zwei Stufen, sie lassen sich über einen Schalter auf dem Fahrwahlhebel einstellen. Die Stufe „D“ bringt eine Temporeduzierung mit 0,6 m/s², das fühlt sich an, als würde man bei einem Verbrennungsantrieb mit Automatik das Gas wegnehmen. Die kräftigere Stufe „B“ bremst mit deutlich spürbaren 1,3 m/s², das ist etwas mehr als bei einem Diesel mit manueller Schaltung, wenn die Motorbremse wirksam eingesetzt wird. Die Bremslichter bleiben nach den Zulassungsanforderungen in beiden Fällen dunkel.

Sichtbar wird die Energie-Rückgewinnung über das spezielle Info-Display auf dem Sieben-Zoll-Monitor der Mittelkonsole, der mittels grün-blauer Balkengrafik im Fünf-Minutentakt zeigt, wieviel Energie eingesetzt und Rückgewonnen wurde. Und natürlich über die Reichweitenanzeige, die bei längeren Bergabfahrten deutlich zulegt. Der Monitor zeigt auf Wunsch auch den Energiefluss an, was bei einem Elektroauto jedoch nur bedingt hilfreich ist. Entweder, die Batterie wird geladen, oder sie versorgt den Motor mit Antriebsenergie.

Im Preis des Basismodells Selection ist ein Ladekabel für die Haushaltssteckdose enthalten, die kraftvollere Verbindung für 11 kW-Anschlüsse muss mit 750 Euro extra bezahlt werden. Zum Serienstandard zählen jedoch das schlüssellose Startsystem, die elektrische Parkbremse, die Klima-Automatik, ein Bordcomputer und das Multimedia-System. Die Reihen der Assistenten sind mit dem Frontkollisionswarner, dem adaptiven Tempomat, dem Spurhaltewächter und einer Verkehrsschilderkennung besetzt. Der Corsa-e Edition (30.650 Euro) ist serienmäßig auf 11 kW Ladeströme ausgelegt, bei der Spitzenausstattung First Edition für 32.900 Euro kommen unter anderem Leichtmetallräder, LED-Scheinwerfer, elektrische Fensterheber vorn und hinten sowie allerlei optischer Zierrat dazu.

Opels erster Vollelektriker seit dem Inhaberwechsel von GM zu PSA ist spannend. Er bietet hohen Alltagsnutzen, eine erkleckliche Reichweite und eine ordentliche Portion Fahrspaß. Über die Haltbarkeit des Akkus muss sich der Besitzer keine Sorgen machen, Opel gewährt acht Jahre Garantie auf ihn, was bei einem möglichen Wiederverkauf durchaus positive Auswirkungen haben dürfte.

Daten Opel Corsa-e

Länge x Breite x Höhe (m): 4,06 x 1,96 x 1,44
Radstand (m): 2,54
Motor: Synchron-Elektromotor
Leistung: 100 kW / 136 PS bei 3673 - 10 000 U/min
Max. Drehmoment: 260 Nm bei 300 -3673 U/min
Höchstgeschwindigkeit: 150 km/h (abgeregelt)
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 8,1 Sek.
Batteriekapazität: 50 kWh / Gewicht 345 kg
Reichweite: 330 km
WLTP-Durchschnittsverbrauch: 17 kWh/100 km
Testverbrauch 14,4 kW/h
Effizienzklasse: A+
CO2-Emissionen: 0 g/km
Ladedauer: 5:15h (11 kW/Wallbox) 0:30h (100 kW Gleichstrom)
Leergewicht / Zuladung: min. 1530 / max ca. 400 kg
Kofferraumvolumen: 267-1042 Liter
Wendekreis: 10,74 m
Bereifung: 195/55 R 16
Luftwiderstandsbeiwert: 0,29
Wartungsintervalle: 20 000 km
Garantie: 24 Monate (Batterie 8 Jahre/160 000 km)
Basispreis: 29 900 Euro (-6000 Euro Prämie)

Bilder zum Artikel



Opel Corsa-e.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Michael Kirchberger



Opel Corsa-e.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Michael Kirchberger



Opel Corsa-e.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Michael Kirchberger



Opel Corsa-e.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Michael Kirchberger



Opel Corsa-e.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Michael Kirchberger



Opel Corsa-e.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Michael Kirchberger



Opel Corsa-e.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Michael Kirchberger



Opel Corsa-e.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Michael Kirchberger



Opel Corsa-e.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Michael Kirchberger