
Fahrbericht Opel Corsa GSi: Sehen statt hören

Von Dennis Gauert, cen

Die Kleinwagen. Sie lernen und wachsen und zeigen später nochmal wie es geht. Der Opel Corsa A GSi ist so ein Kandidat. In einem winzigen Kasten tobten Ende der 80er Jahre 98 PS an der Vorderachse. Die Lenkung des wendigen Kleinwagens glich einem Go-Kart und die Mundwinkel zogen in den Serpentin eine Ebene mit der Nasenspitze. Viele Beifahrer lachten da auch vor Angst mit. Opels Kleinstster wurde schließlich gebaut, als der NCAP-Crashtest noch Knautschzone hieß und Tieferlegungsfedern im heimischen Backofen hergestellt wurden. Im aktuellen GSi treffen wir auf einen sicheren Kandidaten mit Turbolader, Sportfahrwerk und modernen Technikextras.

394 Kilogramm liegen zwischen dem Urahn von 1987 (820 Kilogramm) und dem aktuellen Opel Corsa GSi (bis 1214 Kilogramm). Die Fahrzeugklasse ist so enorm gewachsen, dass frühere Kleinwagen heute in die Fahrzeugkategorie eines Pedelecs rutschen würden. Unsinnig wäre hier ein Vergleich der Fahreigenschaften zwischen den Familienbrüdern. Hinzu kommt, dass der aktuelle Corsa GSi nur als Ausstattungsvariante für hart gesottene bestellbar, der 150-PS-Turbomotor aber nicht exklusiv für ihn bestimmt ist.

In „Mandarina Orange“ schnellst der Corsa GSi über die Landstraßen. Eine Farbe, die entweder geliebt oder verabscheut wird. Doch gerade zur kalten Jahreszeit soll etwas Wärme ja gut tun. Ebenso kurierend soll das GSi-Paket auf den Corsa selbst wirken. Mit in Silber eingefassten Lufteinlässen, Carbon-Look im Kühlergrill und an den Seitenspiegeln kündigt der Kleinwagen seine Ambitionen an. Für den Beweis soll ein angestellter Dachkantenspoiler und ein von Opel-Motorsportchef Volker Strycek auf der Nordschleife abgestimmtes Fahrwerk sorgen. Zusammen mit 18-Zoll-Leichtmetallfelgen kostet der Spaß 2115 Euro, was zu einem Grundpreis von 20 040 Euro führt. Geld, das mancher sonst beim Tuner ausgegeben hätte - mit einem vermutlich schlechteren Gesamtergebnis.

Auf der Rechnung stehen allerdings noch nicht die Recaro-Halbschalen in Nappaleder. Für die werden 2060 Euro extra fällig. Da fällt nicht nur dem Sozius die Kinnlade herunter. Denn hinten sitzen - dafür ist der kleine Blitz dann nicht mehr gemacht. Durch den kleinen Spalt, der beim Umklappen entsteht, können nur Kleinkinder ohne ausgefallene Akrobatik entweichen. Für den Fahrspaß zahlt sich das Gestühl allerdings aus: Die Recaros halten den Fahrer jederzeit fest im Sattel. Das mit perforiertem Leder bezogene und abgeflachte Sportlenkrad liegt griffig in der Hand und die Schaltung arbeitet präzise.

Bei der Ausstattung und den Sportsitzen kann Fans schon warm ums Herz werden. Mit Klavierlack und Chrom-Zierelementen ist der Corsa innen interessant gestaltet. Alle Bedienelemente sind gut erreichbar, die Lenkradheizung wird zügig warm. Auf der Ebene Komfort und Bedienbarkeit ist der GSi damit voll auf der Höhe der Zeit. Die Haptik ist für die Klasse einwandfrei und auch die Verarbeitung stimmt. Klappergeräusche oder Poltern sind im Corsa ein Fremdwort. Das Geräuschniveau auf der Autobahn bleibt ebenfalls im Rahmen.

Die inneren Werte sind ja auch in der Technik zu finden. Mit einem 1.4-Liter-Vierzylinder-Turbomotor verfügt der Corsa über ausreichend Leistung, um auf der Landstraße ein paar schnittige Bahnen zu ziehen. In 8,7 Sekunden beschleunigt der Corsa GSi damit auf 100 Kilometer pro Stunde. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt aufgrund des eng abgestimmten Getriebes 207 km/h. Das Ansprechverhalten des Motors ist für einen Turbo sehr direkt und gleichmäßig. Da mag man schnell an einen Sauger denken. Der

Corsa bietet jederzeit genug Drehmoment und schiebt ab 3000 U/min richtig nach vorn. So gelingen Überholmanöver spielend. Leider weckt der Motorsound dabei wenig Emotion. Ein Sportauspuff hätte hier mehr Spaß bei weniger Einsatz gebracht.

Das Fahrwerk ist für die Klasse umwerfend gut abgestimmt. Roll- und Wankbewegungen sind stark minimiert und der GSi klebt förmlich auf der Straße. Aufgrund des kurzen Radstands und der direkten, nicht immer präzisen Lenkung ist das Fahren bei hohen Geschwindigkeiten mit Geschick verbunden. Spurrillen und Senken fährt der Corsa gnadenlos mit, sodass Korrekturen nötig sind. In Verbindung mit den Recarositzen sind Serpentinien aber dennoch ein Genuss. Der Grund dafür ist die heckbetonte Abstimmung, die hohe Kurvengeschwindigkeiten und ein agiles Handling bereithält. Ein bisschen hartgesotten muss man für den GSi schon sein.

Am Fahrgefühl des Corsa GSi ist nicht nur das Fahrwerk selbst beteiligt. Mittels elektronischer Drehmomentverteilung ersetzt Opel hier ein mechanisches Sperrdifferential. So wird das Drehmoment je nach Fahrsituation an die vorderen Räder geleitet, um Traktion zu gewährleisten. Das funktioniert so lange gut wie der Untergrund nicht rutschig ist. Dann kommt nämlich die Traktionskontrolle hinzu und sorgt für leichtes Stottern in der Vorderachse. Ebenso wie das ESP ist sie nicht abschaltbar. Dass Opel solche festen Kindersicherungen in ein GSi-Modell setzt, geht zugunsten der Versicherungseinstufung. Das elektronische Stabilitätsprogramm regelt aber immerhin spät, sodass der Spieltrieb auf öffentlichen Straßen nicht unnötig eingebremst wird. Positiv fällt die Lenkung auf, die nur leichte Antriebseinflüsse an den Fahrer weitergibt. So spürt der GSi-Pilot zwar was vorne passiert, muss aber nicht stetig reagieren.

Nun zu den Formularen: Unser Testwagen wird mit 27 805 Euro beziffert. Unter anderem in der Aufpreisliste angekreuzt wurde die beheizbare Thermo-Tec Windschutzscheibe (210 Euro), das Navi 4.0 Intelli-Link (850 Euro), 18-Zoll-Leichtmetallfelgen (750 Euro), eine Frontkamera (750 Euro), Bi-Xenon-Scheinwerfer mit LED-Tagfahrlicht (600 Euro) und weitere Optionen. Da es sich hier fast ausschließlich um sinnvolle Extras handelt, die man ungern missen möchte, wird es windig im Portemonnaie. Besonders die Bi-Xenon-Scheinwerfer und das intuitiv bedienbare Navigationssystem mit Touchscreen machen den Corsa zum souveränen Alltagsbegleiter. Hinzu kommen kleine Späße wie ein Laptimer, eine Abstandsanzeige, Kollisionswarnung und die Verkehrsschilderkennung, die unerwünschte Post fernhält.

Der Corsa GSi ist vom Fahrverhalten her eine Taschenrakete mit einem hervorragend abgestimmten Sportfahrwerk, etwas künstlicher Lenkung und ausreichend Leistung. Für die junge, experimentierfreudige Zielgruppe sind die Fahrhilfen sinnvoll abgestimmt und ermöglichen aktives Fahren auch durch enge Kurven, ohne dabei große Risiken eingehen zu müssen. Damit besitzt der GSi einen guten Lerneffekt. Im Alltag behält der Corsa bis auf den Zustieg im Fond seine Qualitäten, fordert aber Kompromissbereitschaft.

Weder ist der GSi ein reiner Wagen für die Rennstrecke, noch für eine ausgiebige Europareise. Er soll sportliche Ambitionen in den Alltag bringen und an das aktive Fahren heranführen. In Mandarin Orange ist dem Fahrer dazu ein interessiertes Lächeln der Passanten gewiss. Ein Corsa GSi ist heute eben ein Auto, das man von außen mehr mit den Augen als mit den Ohren wahrnimmt. (ampnet/deg)

Daten Opel Corsa GSi

Länge x Breite x Höhe (m): 4,09 x 1,78 x 1,48

Radstand (m): 2,50

Motor: R4-Benziner, 1364 ccm, Turbo, Direkteinspritzung

Leistung: 110 kW / 150 PS bei 5000 U/min

Max. Drehmoment: 220 Nm von 3000 bis 4500 U/min

Kraftübertragung: Sechs-Gang-Schaltgetriebe
Höchstgeschwindigkeit: 207 km/h
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 8,7 Sek.
Testverbrauch: 8,5 Liter
Abgasnorm: Euro 6d-Temp
Leergewicht: bis 1214 Kilogramm
Kofferraumvolumen: 285 / 1120 Liter
Wendekreis: 10,6 m
Basispreis GSi: 20 040 Euro
Testwagenpreis: 27 805 Euro

Bilder zum Artikel



Opel Corsa GSi.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



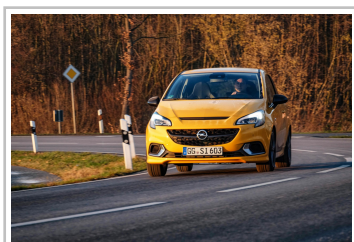
Opel Corsa GSi.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



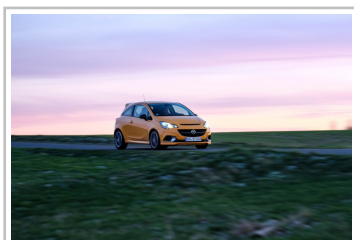
Opel Corsa GSi.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



Opel Corsa GSi.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



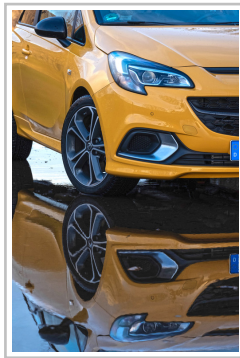
Opel Corsa GSi.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



Opel Corsa GSi.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



Opel Corsa GSi.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



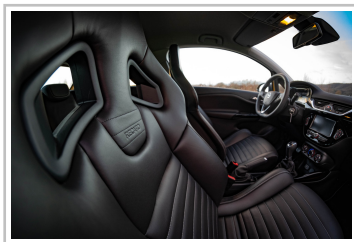
Opel Corsa GSi.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



Opel Corsa GSi.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



Opel Corsa GSi.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



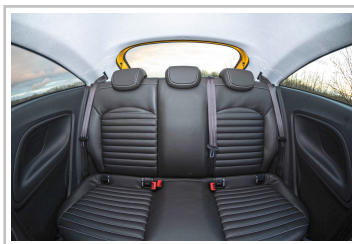
Opel Corsa GSi.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



Opel Corsa GSi.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



Opel Corsa GSi.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



Opel Corsa GSi.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



Opel Corsa GSi.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert