
Fahrvorstellung Opel Corsa: Vorbei ist es mit der Niedlichkeit

Von Michael Kirchberger

Der Kleinwagen Corsa ist mittlerweile ein Urgestein im Modellprogramm von Opel. Mit rund 13 Millionen verkauften Exemplaren seit 1982, gehört er zu den erfolgreichsten Baureihen der Rüsselsheimer. Jetzt geht die sechste Generation mit einem deutlich geschärften Profil an den Start. Das Einstiegsmodell mit 75 PS kostet 13 990 Euro, einen Diesel gibt es ab 19 350 Euro und das 130 PS starke Spitzenmodell ist für 23 340 Euro zu haben.

Der Corsa F, so die interne Bezeichnung der Neuauflage, verabschiedet sich von der Niedlichkeit. War der Urahn noch von kantigem Design geprägt, setzten die nachfolgenden Modelle auf Rundungen und zuletzt gar auf Van-artige Proportionen. Damit ist Schluss, ein charakterstarkes Gesicht, weniger Höhe und eine Betonung der Horizontalen machen den Kleinwagen zu einem strammen Burschen.

Der Überhang vorne ist deutlich geschrumpft, das entlastet nicht nur die Vorderachse sondern wirkt sich wohltuend auf die Proportionen der Silhouette aus. Die Länge ist geringfügig auf 4,06 Meter gewachsen, die Breite bleibt bei 1,77 Metern. Trotz der nach hinten abfallenden Dachlinie und 4,8 Zentimeter geringerer Höhe genügt die Kopffreiheit im Fond auch großen Mitfahrern, der um 2,8 Zentimeter längere Radstand schafft mehr Platz im Fond, auch der Kofferraum gewinnt 24 Liter Volumen und bietet eine Staukapazität von 309 bis 1083 Liter an.

Stolz sind die Rüsselsheimer auf den geringen Luftwiderstandsbeiwert von cW 0,29. Damit zählt der Corsa zu den Besten seiner Klasse, sagt Opel. Möglich machen das ein komplett verkleideter Unterboden und vor allem der verschließbare Lufteinlass des Kühlergrills. Solange der Motor thermisch im grünen Bereich arbeitet, klappen die Lamellen elektrisch betrieben zu und verringern die Luftverwirbelungen. Auch der Heckspoiler macht den Corsa aerodynamisch schlanker. Die Karosserieauswahl wird dagegen eingeschränkt. Die Version mit zwei Türen und Heckklappe ist Geschichte, Opels kleinster kommt künftig nur noch als Viertürer auf die Straßen.

Gewonnen haben dagegen die Möglichkeiten zur Individualisierung. Sie sind zwar nicht so ausgeprägt wie beim verbliebenen Adam, mit Kontrastfarben für Außenspiegel, Grillspange, Leichtmetallräder und Dach wird er dennoch zum persönlichen Einzelstück und folgt dem individuellen Geschmack. Differenzieren will er sich auch mit seiner Bordtechnik. Eine ganze Reihe von Ausstattungsdetails gab es bisher im Kleinwagen-Segment nicht, dazu zählen etwa das blendfreie LED-Matrixlicht oder die Sitze mit elektrischer Massagefunktion. Die Assistenten für Sicherheit und Komfort sind nahezu komplett, auch eine Ladeschale für kabelloses Laden des Handys ist auf Wunsch mit von der Partie.

Fein möbliert ist der Innenraum. Auch hier lässt sich die Optik mit Extras kräftig aufwerten, so kommt der Kleine in Sachen Haptik und Qualitätsanmutung durchaus an die der Größeren heran. Schwarzer Lack und weiches Leder finden sich ebenso wie elegante Aluminiumrahmen, das digitale Cockpit ist übersichtlich wie auch die Anordnung der Bedieneinheiten. Erfreulich auch, dass sich manch ein Assistent wie etwa die Spurhalte-Warnung direkt per Knopfdruck abschalten lässt und nicht der langwierige Weg über Bildschirmmenüs gewählt werden muss. Ein wirklicher Vorteil, wenn die

Ausbaustrecke endet und die Straße plötzlich schmal wird.

Der Corsa basiert nun ebenso wie sein Pendant im PSA-Konzern, dem Peugeot 208, auf der CMP-Plattform, auch das Motorenprogramm teilt er sich mit dem Franzosen. Drei Dreizylinder-Benziner mit 1,2 Litern Hubraum und Leistungsstufen von 75 PS, 100 PS und 130 PS finden sich im Angebot, der 102 PS starke Diesel arbeitet mit vier Zylindern und hat 1,5 Liter Volumen. Mit nur fünf manuell geschalteten Gängen muss sich der Corsa-Fahrer in der Basisversion begnügen, die mittlere Leistungsstufe der Benzin (ab 17 530 Euro) bekommt sechs Gänge oder für knapp 1800 Euro eine angenehme achtstufige Automatik. Im Spitzenmodell für 23 340 wird der Motor ausschließlich mit dem Automaten gekoppelt.

Der kräftigste Corsa wird ausschließlich in der Ausstattungsversion GS-Line angeboten. Sie ist besonders dynamisch abgestimmt und wartet gar mit drei Fahrprogrammen auf, die Gaspedalkennung, Schaltzeitpunkte und die Lenkung beeinflussen. Immerhin 174 bis 208 km/h erreichen die Corsa-Versionen als Höchstgeschwindigkeit, den Sprint erledigen sie in 13,2 bis 8,7 Sekunden. Als Verbrauchswerte gibt Opel 4,1 bis 4,7 Liter auf 100 Kilometer für die Benzin und 3,2 Liter für den Diesel an. Alle Triebwerke erfüllen die Abgasnorm Euro 6d, alle sind mit Partikelfiltern ausgerüstet.

Fahrspaß halten alle Versionen bereit. Unbeladen wiegt der Kleinwagen keine 1000 Kilogramm, das erleichtert den beschwingten Marsch durch die Kurven. Lenkung und Bremse vermitteln ein sicheres Fahrgefühl, nur die Federung ist eher herzlich als sanftmütig ausgefallen. Vermutlich will sich Opel hier klar vom Peugeot-Bruder 208 absetzen, der ein gutes Stück komfortabler unterwegs ist. Dafür hält sich die Karosserieneigung beim Corsa in engen Grenzen, was ebenfalls der Agilität zugute kommt. Die Geräuschentwicklung der Triebwerke ist deutlich zu vernehmen, besonders der Diesel rumort laut- aber durchzugsstark. Als ideale Motorisierung erweist sich die 100-PS-Version, sie bietet bereits bei niedrigen Drehzahlen ordentliche Leistung an, 205 Newtonmeter Drehmomentspitze werden eindrucksvoll in Szene gesetzt. Ihr Preis liegt zwar rund 2000 Euro über dem des Basismodells, wird aber durch die Mehrausstattung relativiert.

Das Filetstück im Portfolio des Corsa wird erst im kommenden Frühjahr serviert, dann tritt die batterie-elektrische Version an. Angetrieben von einer 136 PS leistenden E-Maschine soll er in 8,1 Sekunden von 0 auf 100 km/h beschleunigen, seine Höchstgeschwindigkeit ist auf 150 km/h limitiert. Die 50 kWh starke Batterie soll eine maximale Reichweite von 337 Kilometern ermöglichen, geladen wird sie in gut fünf Stunden an einer Wallbox mit 11 kW Leistung und in 30 Minuten, wenn 100 kW Ladestrom zur Verfügung steht. Dann sind 80 Prozent ihrer Kapazität nachgefüllt. Für 29 900 Euro soll der Corsa E angeboten werden, als monatliche Leasingrate wurden zuletzt 299 Euro genannt, sie dürfte aber nach der jüngsten Aufstockung der staatlichen Prämie für Elektroautos noch sinken.

Damit ist die letzte Ausbaustufe des Opel Kleinwagens jedoch lange nicht erreicht. Denkbar ist eine noch kräftigere Variante, die dann in die Fußstapfen der früheren GSi-Modelle oder gar des Kraftzwerges Corsa OPC treten soll. Dann könnten 150 PS und mehr mobilisiert werden, selbst 190 PS sind dann nicht ausgeschlossen. (ampnet/mk)

Daten Opel Corsa 1,2 Direct Injection Turbo

Länge x Breite x Höhe (m): 4,06 x 1,96 x 1,43

Radstand (m): 2,54

Motor: R3-Benziner, 1199 ccm, Turbo, Direkteinspritzung

Leistung: 100 PS (74 kW) bei 5500 U/min

Max. Drehmoment: 205 Nm bei 1750 U/min
Höchstgeschwindigkeit: 194 km/h
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 9,9 Sek.
WLTP-Durchschnittsverbrauch: 5,5 Liter
Effizienzklasse: A
CO₂-Emissionen: 122 g/km (Euro 6d)
Testverbrauch: 6,2
Leergewicht / Zuladung: min. 1164 kg / max. 455 kg
Kofferraumvolumen: 304–1083 Liter
Max. Anhängelast: 1200 kg
Wendekreis: 10,1 m
Bereifung: 185/65 R 15
Luftwiderstandsbeiwert: 0,29
Wartungsintervalle: 20 000 km
Garantie: 24 Monate
Basispreis: 17 530 Euro
Testwagenpreis: 20 340 Euro

Bilder zum Artikel



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/Opel



Opel Corsa.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel



Opel Corsa.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel
