

Fahrbericht Opel Corsa 1.2 DIT: Trotz harter Bandagen sehr charmant

Von Michael Kirchberger, cen

Der Opel Corsa wurde schon vor seinem Straßendebüt mit reichlichem Vorschusslorbeer bedacht. Seiner neuen Rolle als Einstiegsmodell der Rüsselsheimer wird er gerecht und kann obendrein mit sehr ausgewogenen Proportionen, vor allem aber mit Ausstattungsoptionen, die üblicherweise erst in deutlich höheren Klassen zu finden sind, in vielen Disziplinen punkten.

Stämmig steht er da, der 4,06 Meter lange Corsa, sein fein gezeichnetes Blechkleid weist Eigenständigkeit auf, außer dem üppig dimensionierten Tankdeckel (er ist überraschenderweise auf der Fahrerseite positioniert), liegt ihm jegliche sichtbare Ähnlichkeit mit dem unter französischer Flagge fahrenden Bruder-Modell, dem Peugeot 208, fern. Farbe verändert den Charakter des Opel auffällig. Der Serienlack in Orange ist die einzige aufpreisfreie Tönung, damit wirkt er peppig und jugendlich. Metallic-Lackierungen kosten 405 Euro mehr, besonders im gediegenen Grau geben sie ihm eine edle Note und stellen ihn im Kreis der Wettbewerber gut auf. Kontrastfarben für das Dach sind ebenfalls möglich, zusammen mit vielen Designextras und dem üppigen Angebot verschiedener Leichtmetallräder lässt sich der Corsa schon außen sehr persönlich gestalten.

Das Platzangebot im ordentlich möblierten Innenraum ist auf den vorderen Plätzen angemessen, den Aufenthalt im Fond möchte man Erwachsenen allerdings höchsten auf der Kurzstrecke zumuten, für ein paar Minuten können sich aber große Passagiere arrangieren. Beim Gepäcktransport ist Zurückhaltung überflüssig, in den Kofferraum passen 304 Liter, durch das Umklappen der Rücksitzlehnen lässt sich sein Volumen auf 1083 Liter steigern. Die Ladekantenhöhe ist gerade noch akzeptabel, das Heck braucht den nötigen Halt, den ihm die Bordwand gibt, es fordert aber Muskelkraft, um einen Getränkekasten an Bord zu hieven. Im Innenraum finden sich zahlreiche Ablagen, in den Türtaschen kommen Literflaschen unter, trotzdem sind die Behältnisse schlank und keineswegs unförmig. Das Handschuhfach ist von ungeheurer Tiefe. Gäbe es den dicken Shell-Straßenatlas noch, er fände darin mühelos Platz. Gut geschnittene Ablagen beheimatet die Mittelkonsole, Becher oder Schlüssel sind hier gut aufgehoben.

Hochwertige Materialien

Die Sitze für Fahrer und Beifahrer könnten etwas mehr Seitenhalt bieten, eine korrekte Sitzposition findet der Fahrer jedoch mühelos. Was auch an der Zwei-Wege-Verstellung des knappen Lederlenkrads liegt. Die Instrumentierung mit dem digitalen Tacho und einem schlecht ablesbaren, quasi-analogen Drehzahlmesser-Balken findet ebenfalls nicht ungeteilte Zustimmung. Dafür ist der Corsa auf Wunsch überaus kommunikativ. Mit dem Smartphone versteht er sich in den höheren Ausstattungsversionen serienmäßig per Aplle Carplay oder Android Auto, die Minicomputer ersetzen dann die eingebaute Navigation, die sich Opel mit immerhin 800 Euro bezahlen lässt. Geladen werden sie auf Wunsch und für 135 Euro Aufpreis kabellos in einer Schale in der Mittelkonsole. Die Bedienung ist einfach und selbsterklärend, die verwendeten Materialien sind durchweg hochwertig und lassen kaum vermuten, dass man hier in einem Kleinwagen unterwegs ist.

Mit dem schlüssellosen Zugangs- und Startsystem genügt ein nachhaltiger Druck auf den Startknopf an der Armaturentafel, um den Motor anzulassen. Dann aber macht die 1,2-Liter-Maschine mit ihren 100 PS (74 kW) kein Hehl daraus, dass sie mit nur drei statt vier

06.04.2020 09:47 Seite 1 von 5



Zylindern arbeitet. Das raue Knurren verliert der Dreitopf nie, versöhnt jedoch mit einer ordentlichen Kraftentfaltung. Bei fast jeder Drehzahl stellt er reichlich Leistung bereit, 205 Newtonmeter Drehmomentspitze liegen schon bei 1750 Umdrehungen in der Minute an, obenrum wird ihm die Luft dann dünn. Macht aber nichts, denn das Fahren mit niedrigerer Drehzahl senkt den Verbrauch. Ohnehin sind die Übersetzung und sehr lang ausgelegte Gänge im Stadtverkehr nicht immer komfortabel. Der Fünfte und Sechste des leicht zu schaltenden Getriebes scheiden in der City völlig aus, in Tempo-30-Zonen besteht immer der Zweifel, ob der zweite oder der dritte Gang gerade angemessen ist. Denn unterhalb von 1100 Touren wird es der Turbomaschine flau in den Brennräumen und die Fortbewegung akustisch und mechanisch unkomfortabel.

Agiles und sicheres Fahrverhalten

Die langen Übersetzungen ergaben während unserer Strecken bei moderater Fahrweise einen Durchschnittsverbrauch von 5,7 Litern Benzin auf 100 Kilometer, 0,2 Liter mehr, als der WLTP-Zyklus angibt. Wer das Gaspedal nur sanft tätschelt und den Beschleunigungswert von 9,9 Sekunden aus dem Stand auf 100 km/h nicht ständig überprüfen will, kommt auch mit 5,4 Liter über die Standarddistanz. 44 Liter Tankvolumen erlauben beachtliche Reichweiten und der Corsa kann zur Zapfsäule rollen, wenn der Spritpreis nicht gerade auf Rekordniveau gipfelt.

194 km/h erreicht der gar nicht kleine Opel mit dieser Motorisierung, er schafft die Höchstgeschwindigkeit eher im fünften als im sechsten Gang. Leicht wird ihm trotz seines niedrigen Gewichts von nur rund einer Tonne nicht beim Spitzentempo. Der ausladende Dachspoiler erzeugt den nötigen Druck auf die Hinterachse. Das Fahrwerk steckt die Geschwindigkeitshatz ebenso locker weg wie forsche Fahrten durch die Kurven. Gleich welcher Couleur die Biegungen auch sind, der Opel nimmt sie sportlich, mit Anstand und geringen Karosserieneigungen Die Lenkung stellt dabei trotz ihrer Leichtgängigkeit die erwünschte Präzision bereit.

Das agile und sichere Fahrverhalten erkauft sich der Corsa jedoch mit erheblicher Härte. Die Federung gibt gnadenlos weiter, in welch schlechtem Zustand manch deutsche Straße ist. Das kann auf langer Fahrt erheblich nerven. Opel hat diese Abstimmung vermutlich als unüberfühlbares Differenzierungsmerkmal zum Peugeot 208 gewählt, der franzosentypisch sehr viel weicher unterwegs ist. Mit ein wenig mehr Sanftheit jedoch würde der Corsa noch mehr Gefallen finden – es will ja nicht jeder immer auf der letzten Rille unterwegs sein.

Novum im Segment

Auftrumpfen kann der aus Spanien stammende Rüsselsheimer hingegen mit seinen Möglichkeiten zur Individualisierung. Mit Kontrastfarben nicht nur fürs Dach sondern auch für Außenspiegel, Grillspange und Leichtmetallräder lässt er sich dem persönlichen Stil entsprechend maßschneidern. Auch mit seiner Bordtechnik setzt er Maßstäbe und bietet das, was andere einst die Demokratisierung des Komforts genannt haben. Dass eine Lenkradheizung eine wirklich feine Sache ist, bemerkt der Chauffeur nicht nur an den kältesten Tagen des Jahres. Für den Corsa ist sie lieferbar. Dazu gibt es auf Wunsch eine Standheizung. Neu in der Kleinwagen-Klasse ist auch das blendfreie LED-Matrixlicht, nachts macht der Opel glauben, da käme eine Premium-Limousine daher. Auch die elektrische Massagefunktion der vorderen Sitze ist im Segment ein Novum.

Viele Sicherheitsassistenten treten bereits in der Basisversion als Serienstandard an. Der Frontkollisionswarner, die adaptive Temporegelung und der Spurhalteassistent (der sich erfreulicherweise mit einem Knopfdruck ausschalten lässt,) sowie die Verkehrszeichenund Müdigkeitserkennung gehören dazu. Die Aufpreise für weitere Extras und Optionen sind moderat, Parkpilot, Rundumkamera und aktive Einparkhilfe gibt es im Paket für 650

06.04.2020 09:47 Seite 2 von 5



Euro, nur die Lederausstattung für 1200 Euro und das 890 Euro kostende Panorama-Glasdach schlagen aus der Art.

Der Corsa ist ein angenehmer Weggefährte. Praktisch im Alltag, munter und spritzig beim Wochenend-Ausflug, nur manchmal etwas zu fordernd, wenn es um die Tugenden der Federung geht. Seine Bedienung ist hingegen mustergültig einfach, das Ausstattungsangebot phänomenal. All die schicken Extras in einem Kleinwagen? Damit könnte er seinen größeren Familienbrüdern durchaus Konkurrenz machen. Wer nicht auf das deutlich größere Platzangebot angewiesen ist, könnte sich in Zukunft durchaus für einen Corsa statt für einen Astra entscheiden. (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: 74 kW / 100 PS 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

Testverbrauch 5,7 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

06.04.2020 09:47 Seite 3 von 5



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.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel

06.04.2020 09:47 Seite 4 von 5





Opel Corsa.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel



Opel Corsa.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Michael Kirchberger

06.04.2020 09:47 Seite 5 von 5