
Fahrbericht Opel Corsa-e: Alles zu seiner Zeit

Von Peter Schwerdtmann, cen

„120 Kilometer sind noch drin“, erklärte mir der Fahrer, der uns den Opel Corsa-e zur Redaktion gefahren hatte. Wir konnten ihn beruhigen; wir haben auch Steckdosen. Zwei Mal habe er unterwegs nachgeladen und schnell sei er auch nicht gefahren, berichtet er. Mit der Eisenbahn wird er schneller wieder in Rüsselsheim sein als mit dem batterieelektrischen Kleinwagen bei der Redaktion. Was lernen wir daraus? Elektroautos sind eben doch keine Alleskönner. Aber sie sind vielseitiger als vermutet, wenn sie richtig eingesetzt werden.

Der Opel Corsa-e soll es nach dem Prüfverfahren WLTP auf 330 km Reichweite bringen. Unser Stromnetz hat es aber nie geschafft, mehr als 290 km in die 50 Kilowattstunden-Batterie zu drücken. Dafür lag unser Praxisverbrauch mit 14,4 kWh unter dem WLTP-Wert von 17 kWh. Wir haben die Batterie zwar nie leergefahren. So sprechen die Werte dafür, dass eine Reichweite von mehr als 300 km allemal erreicht werden wird, wenn der Fahrer nicht das Fahrpedal an den Boden nagelt.

Rechnen wir ein bisschen weiter: Opel und andere zitieren gern Statistiken, nach denen die tägliche Fahrstrecke bei einem Pkw in Deutschland 25 km nicht übersteigt. Seien wir doch mal großzügig und nehmen wir an, ein Frankfurter pendelt täglich zu Opel in Rüsselsheim. Das sind gut 50 Kilometer am Tag. Er kann also die komplette Woche ohne Aufladen pendeln – wenn nichts dazwischenkommt.

Da er zwei Mal am Tag über die berüchtigte A66 muss, sollte er besser in der Mitte der Woche einen ordentlichen Schluck Strom nachladen. Schließlich ist das kein echtes Problem: Stecker rein, später Stecker wieder raus – das ist schneller erledigt als Tanken. Voraussetzung ist die Steckdose oder Wallbox daheim, am besten auf dem eigenen Grundstück, noch besser in der Garage oder eine zuverlässige Lademöglichkeit beim Arbeitgeber. Der Opel-Pendler aus Frankfurt fände im Werk eine Lademöglichkeit.

Wäre sein Corsa-e auch noch ein Geschäftsfahrzeug, wäre sein Glück fast unbezahlbar: Er müsste nicht mehr ein Prozent vom Rechnungspreis seines Fahrzeugs als Einkommen bei der Steuer angeben, sondern nur noch die Hälfte. Dazu addieren sich die geringeren Wartungskosten und erst recht der billigere Strom daheim. Er fährt die 100 km für deutlich weniger als vier Euro Energiekosten. Und dann noch die Prämie. Samt einem Coronarabatt kommen da schnell 10.000 Euro zusammen, die der Kaufpreis niedriger als der Listenpreis landet. Der Staat versteht es, die Seinen zu locken. Und Hersteller wie Händler helfen gern.

Wer meint, in einem Corsa-e mit der kompletten Familie, Hund und Gepäck in den Urlaub fahren zu müssen, der wähle ein Ziel innerhalb des Reichweitenradius. Wer sich an die Schlangen an den Autobahntankstellen in der Urlaubszeit erinnert, der hat nur eine schwache Vorstellung von dem, was ihn im Elektroauto noch lange auf Fernstrecken erwarten wird: Andere, die schneller waren, zugeparkte oder defekte Säulen, falsche Karte für den Anbieter, extrem hohe Strompreise und selbst bei perfekter Gleichstrom-Säule ein höherer Zeitbedarf als für ein Mittagessen. Mit geduldigen Kindern könnte der Familienurlaub dennoch gelingen.

Wer sein Elektroauto als einziges Auto für die ganze Familie anschafft, der sollte die Rhön, den Taunus, die Eifel oder Franken bevorzugen und sich den Rest des Jahres über sein kostengünstiges Mobil freuen. Im Corsa-e fällt das leicht; denn der Corsa bleibt auch mit dem e ein Corsa: Opels gelungener Kleinwagen mit vier Türen und Heckklappe, mit

ausreichend Platz für die Familie samt Hund und ein Gepäckabteil in der bescheidenen Größe von 267 Litern, natürlich durch Umklappen der Rückenlehnen erweiterbar auf maximal 1042 Liter – so wie sich das gehört.

Optisch unterscheidet sich der elektrische Corsa einzig durch das „e“ an den B-Säulen und Heck und natürlich mit dem Buchstaben „E“ auf dem Nummernschild. Auch innen gibt es kaum Auffälligkeiten: Lenkrad, Startknopf, Pedale und die elektrische Parkbremse finden sich in gewohntem Stil am gewohnten Platz. Sogar der Fahrwahlhebel gleicht dem der Corsa-Versionen mit Automatikgetriebe. Entsprechend der Eindruck, den die Insassen erleben: modern, hochwertig trotz teils einfacherer Materialien und ganz schön breit.

Doch der Corsa-e täuscht nicht und enttäuscht. Er beeindruckt mit dem für Elektroantriebe typischen vehementen Antritt. 260 Newtonmeter (Nm) stehen sofort zur Verfügung und verschaffen ihm eine Spurtstärke, mit der er in der Stadt auch PS-Protze verblüffen kann – bis 50 km/h, dann wird es normaler. Tempo 100 erreicht er aber immerhin schon nach 8,1 Sekunden. Bei 150 km/h ist dann allerdings Schluss, damit die Höchstgeschwindigkeit nicht zu viel von der Reichweite schluckt.

Doch das ist nicht alles, was ihm die Techniker als Vorsorge mitgegeben haben. Der Eco-Modus reduziert die Leistung auf 82 PS und 180 Nm Drehmoment, das Fahrpedal spricht langsamer an und setzt dem Fuß mehr Widerstand entgegen. Damit wird der Viertürer aber nicht zur Schnecke, vor allem im Stadtverkehr reicht dieses Potenzial zumindest dann, wenn er nicht ständig mit den PS-Riesen mithalten will. 109 PS und 220 Nm stehen im mittleren Modus „Normal“ bereit, der bietet sich für Ausfahrten über Land an und lässt den Corsa-e Steigungen bewältigen. In der Einstellung „Sport“ spannt der Antrieb die Muskeln und bietet alle 136 PS, zudem wird die Lenkung direkter und präziser. Der Federungskomfort bleibt in allen Modi gleich.

Der Opel Corsa-e kommt zur rechten Zeit. Er ist eines der wenigen Angebote kleiner, vollwertiger und bezahlbarer batterieelektrischer Autos aus deutscher Produktion. Diese Ausnahmestellung wird ihm im Markt die Absatzzahlen bringen, die Rüsselsheim sich erhofft. Aber diese Situation nicht lange halten. Das Angebot aus deutschen Landen wird in den unteren Klassen wachsen. Auch dann hat jeder Corsa seine Chance, vermutlich sogar besonders in der e-Version. Er hat jetzt seine Zeit. (ampnet/Sm)

Daten Opel Corsa-e Elegance

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 oder 160.000 km)
Basispreis: 31.578,32 Euro (-9000 Euro Prämie)
Einstiegsmodell „Green Deal“: 19.667 Euro

Bilder zum Artikel



Opel Corsa-e.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Opel Corsa-e.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Opel Corsa-e.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Opel Corsa-e.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel



Opel Corsa-e.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel



Opel Corsa-e.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel



Opel Corsa-e.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel



Opel Corsa-e.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel



Opel Corsa-e.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel



Opel Corsa-e.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel



Opel Corsa-e.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Michael Kirchberger



Opel Corsa-e.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel



Opel Corsa-e.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Michael Kirchberger



Opel Corsa-e.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel



Opel Corsa-e.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel
