



DEUTSCH-KURS

SEIT DER ÜBERNAHME DURCH DIE PSA HAT DER
OPEL CORSA FRANZÖSISCHE GENE. SPÜRT MAN DIE?

Flache Motorhaube, breiter Stand – der neue Opel Corsa hat sich vom Van-Design verabschiedet ...

Jeder kennt den Opel Corsa. Das ist weniger Vermutung als Fakt. Seit 1982 begleitet der Kleinwagen Stadtbewohner, Führerscheinneulinge und sonstige Autofahrer, die ein bodenständiges, handliches Auto suchten. Eines, das in deutscher Qualität gebaut wurde. Doch dann kam 2017 der Verkauf an den PSA-Konzern. Haben Sie sich schon einmal gefragt, wie der Klassiker „Wir sind die Jungs von der Opel-Gang“ von den Toten Hosen auf Französisch lau-ten würde? Vermutlich nicht, die Antwort darauf bekommen Sie trotzdem: Nous sommes les gars du gang Opel! Klingt irgendwie komisch, hat aber Charme. Genauso wie der neue Corsa, der erstmals auf einer PSA-Plattform steht.

Feststeht, dass der Corsa noch nie so gut aussah wie das neue Modell. Weniger Van, mehr Sport, die Karosserie ist ganze fünf

... und ist ein echter Blickfang geworden. Vor allem in der sportlichen GS-Line.



Zentimeter niedriger als die des Vorgängers. Er wirkt dynamisch, aber eben nicht übertrieben athletisch – das dürfte der Plan gewesen sein. Der kleine Opel wirkt nirgends deplatziert und hübscht eigentlich jeden Parkplatz auf. So soll es sein. Auf jeden Fall bleibt ihm die deutsche Klarheit

erhalten, die französische Verspieltheit überlässt er seinen Plattform-Kollegen.

Ganz Opel ist der Innenraum geblieben. Während sich seine gallischen Konzernbrüder mit gewagten Cockpit-Layouts und buntem Materialmix austoben, bleibt

Alle Informationen
zum neuen Opel Corsa und
zu allen anderen Opels auf

www.godrive.at

der Corsa sachlich und logisch – typisch deutsch eben. Genauso fährt er sich auch:



Hinter diesem griffigen Volant, pardon, Lenkrad nimmt man gern Platz. Funktionales Corsa-Cockpit.

angenehm direkt, weit weg von französischer Sänfte. Was freilich nicht heißt, dass der Corsa unkomfortabel sei. Vielmehr bedankt sich der quirlige Opel bei jeder Kurve für die strenge Diät, die ihm die PSA verordnet hat. Rund 100 Kilo leichter als bisher, wuselt es sich einfach besser im Kurvengewirr.

Die Corsa-Welt beginnt beim 75-PS-Benziner, der Corsa-Spaß beim 100-PS-Turbo-

Derivat. Den gibt es auch mit 130 PS, dann aber in Zwangsehe mit der feinen achtstufigen Wandlerautomatik. Auch für Dieselfreunde hat der Corsa ein Aggregat im Programm, einen 102 PS starken Vierzylinder.

Der Corsa nutzt also alle Vorzüge der französischen Mutter, bleibt aber deutsch genug, um eingefleischten Opel-Fahrern zu gefallen. Très bien.

ENERGIEBÜNDEL HEISST CORSA-E

Wo der Spaß mit 130 PS beim Benziner aufhört, fängt er beim Elektro-Modell gerade erst an. Die Stromversion Corsa-e ist mit umgerechnet 136 PS nämlich der Leistungsstärkste unter seinen Brüdern. Für einen gepflegten Kavaliertart sorgen die 260 Newtonmeter, die ganz elektrotypisch jederzeit anliegen. Bei dieser Technik sind es aber nicht Beschleunigungswerte (8,1 sec von 0 auf 100 km/h), die am Stammtisch zählen, sondern Faktoren wie Reichweite und Ladezeit. Und hier schlägt sich Opels Kleinster äußerst wacker.

Die maximale Reichweite beträgt nach WLTP beachtliche 330 Kilometer. Das ist sehr ordentlich, wenn man bedenkt, dass heimische AutofahrerInnen im Schnitt rund 50 km täglich zurücklegen. Ist der 50-Kilowattstunden-Akku mal leer, kann der Corsa-e mit maximal 100 kW Ladeleistung „aufgetankt“ werden. In 30 Minuten sind das 80%, was etwa 260 km Reichweite entspricht. Der Peugeot e-208 ist technisch identisch, spricht optisch aber andere Zielgruppen an. Ganz ehrlich: Selten wurde die Achse Paris-Rüsselsheim besser genutzt.



Nicht nur mit Verbrennungsmotoren dürfte dem Opel Corsa Erfolg beschieden sein – auch als Elektro-Auto namens Corsa-e.