

Abnahmefahrt Opel Corsa: Das Hornbacher Schießen

Von Peter Schwerdtmann

So hätten wir es immer gern: ein aktuelles Auto zu Vergleich und die Möglichkeit, jede Variante ausreichend lange zu fahren, im Alltagstrab und im gestreckten Galopp. Opel bot uns jetzt die Chance, die nächste Generation des Kleinwagens Corsa in dieser idealen Konstellation zu erfahren. Vier getarnte Vorserienfahrzeuge mit abgehängten Armaturentafeln traten im Städtchen Hornbach zum sogenannten Validation Drive an.

Zum optimalen „Versuchsaufbau“ gehört der Vergleich mit dem aktuellen Modell. Wir starteten mit einem handgeschalteten Opel Corsa mit dem 1,4-Liter-Turbo-Benziner mit 100 PS und fanden an ihm nichts Wesentliches auszusetzen. Der Kleinwagen mit der Van-Silhouette ließ sich so bewegen, wie wir es von vielen Klassenkollegen gewohnt sind: alles in Ordnung. Auch das Raumangebot passt, liegt sogar am oberen Rand des Segments. Umso mehr waren wir gespannt, wo denn nun der Fortschritt beim Neuen liegen könnte, zumal der neue Corsa das erste Ergebnis der Kooperation mit der neuen französischen Mutter PSA auf der „Common Modular Platform“ (CMP) von PSA mit Motoren aus dem PSA-Regal darstellt.

Eins war auf den ersten Blick klar. Mit dem neuen Corsa verabschiedet sich Opel vom Van-Charakter. Das Gesicht steht senkrecht, die Motorhaube verläuft flacher ansteigend, die A-Säule steht steiler – herauskommt ein Kleinwagen in der typischen kompakten Zwei-Volumen-Architektur mit 4,06 Metern Länge, kurzen Überhängen und damit längerem Radstand (plus 28 mm) sowie eine um 30 mm tiefere Sitzposition des Fahrers. Ähnliche Formen gab es in der bereits fast 30 Jahre dauernden Corsa-Geschichte schon. Erst mit der vierten von inzwischen fünf Generationen entstand beim Corsa C die Linie mit der flach ansteigenden Front.

Für den Neuen wurde offenbar heftig abgespeckt. 108 Kilogramm weniger bringt er auf die Waage. Allein 40 kg konnten bei der Rohkarosse eingespart werden. So schafften es die Entwickler, das Leergewicht für die Version mit der einfachsten und leichtesten Ausstattung und ohne Fahrer oder Treibstoff im Tank auf 980 kg herunterzuholen. Aber auch nach DIN-Regel stehen dann nur rund 1100 kg in den Papieren. Beim Gepäckabteil legt der neue dagegen zu, um 24 Liter auf 309 Liter plus dem Volumen, was nach Umklappen der Rücksitzbank entsteht.

Aufgerüstet wurde ebenfalls bei den Technologien, auf deren Demokratisierung Opel so stolz ist. Man habe die klassenbeste Licht-Performance mit Voll-LED-Scheinwerfern und -Rückleuchten sowie Matrix-Technologie, loben die Entwickler und weisen auf das breite Angebot an Fahrer-Assistenzsystemen hin. Deren Zusammenstellung zum Marktstart Ende des Jahres wird noch mit dem Marketing ausgehandelt.

Vier Motoren stehen zur Wahl. Der Dreizylinder-Turbo-Benziner mit 1,2-Liter Hubraum wird in drei Stufen angeboten werden: 75 PS, 100 PS und als Turbo mit 130 PS. Neben dem Sechs-Gang-Handscharter wird es auch eine Acht-Gang-Wandlerautomatik geben. Der 1,5 Liter-Diesel leistet 100 PS und kann nur mit dem Handscharter kombiniert werden. Bei Tastendruck lassen sich vier Fahrmodi einstellen, deren Spreizung sicher im Laufe der weiteren Erprobung bis zur Vorstellung des neuen Corsa bei der Fachpresse im November noch vergrößert werden kann.

Gelegenheit dazu gibt es. Denn wir fuhren Fahrzeuge aus der zweiten von vier Vorserien. Da gibt es noch Raum für Verbesserungen. Deswegen werden diese Tests mit Vorserienfahrzeugen schließlich durchgeführt, ob am eiskalten Polarkreis oder im

verregneten Elsass. Auch die engen französischen Landstraßen stellen eine Herausforderung dar, zumal bei Nässe in den Vorserienmodellen ohne ESP oder Airbags.

Die 100-PS-Variante mit Handschaltung zeigte schon bei den ersten Sprints, dass dieser Antrieb deutlich Agilität gewinnt. Der Motor dreht spontaner und williger. Sein Drei-Zylinder-Knurren passt sehr gut zu dem Eindruck von Kraft, der sich schon bei den 100 PS vermittelt. Es mag an dem geringeren Gewicht liegen, zumindest ist es aber auch der frischeren Charakteristik der Motoren zu danken, dass es frech vorangeht. Mit 130 PS und der neuen Acht-Gang-Automatik wird der Eindruck vom gelungenen Vorwärtsdrang noch stärker.

Die Vorderräder reagieren spontan und präzise auf die Eingaben des Fahrers. Ein Untersteuern konnten wir trotz der Nässe nicht feststellen. Dafür überraschte die Federung, die kurze Stöße zwar hörbar, aber kaum spürbar durchdringen lässt. Der Corsa gibt sich stramm, ohne hart zu sein. Auf den wenigen geraden Strecken unserer Testrunden erwies sich der Geradeauslauf außerdem als autobahn- und der Fahrkomfort als langstreckentauglich.

Vorfreude scheint also angesagt zu sein. Die Verbindung mit PSA hat einen so typischen Opel geschaffen, dass die Frage erlaubt ist, wie sich die Franzosen für ihre Modelle wohl davon unterscheiden werden.

Wer wissen will, wie der Opel Corsa ohne Tarnung aussieht, der wird schon bald eine bessere Vorstellung vermittelt bekommen. Denn die erste Corsa-Variante wird der Corsa mit batterieelektrischem Antrieb sein. Und der wird noch im Mai vorgestellt werden. Wer es noch genauer wissen will, muss sich bis zur Weltpremiere im September auf der IAA gedulden. Unser Hornbacher Schießen über die Straßen ging jedenfalls nicht so aus wie das Honrberger Schießen. Für uns stand fest, wer besser war. (ampnet/Sm)

*

Historie und Histörchen, mal ganz außer der Reihe:

Vor der Wache Sandkamp warten Journalisten – vorwiegend, aber nicht nur – der Fachrichtung Wirtschaft auf Einlass zu einer Pressekonferenz in das Volkswagen-Werk Wolfsburg. Da rollt ein Volkswagen Bulli mit Fahrzeug-Transportanhänger vor mit einem zitronengelben, in diesem Umfeld sehr modern wirkenden Pkw auf der Ladefläche. Am Bug fehlt das Markenzeichen. Sofort beginnt die Diskussion: Haben wir einen Prototypen erwischt, einen Personenwagen der Zukunft, ungewöhnlich mutig gestaltet für ein Wolfsburger Produkt.

Die Gruppe nähert sich neugierig dem flotten Gelben. Da sagt einer: „Das ist der neue Opel Corsa“. Das Logo auf dem Lenkrad entlarvt den Rüsselsheimer. Die Hoffnung auf eine unerwartete Sensation verpufft. (ampnet/Sm)

Bilder zum Artikel



Noch getarnt: Opel Corsa auf Erprobungsfahrt.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel



Noch getarnt: Opel Corsa auf Erprobungsfahrt.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel



Noch getarnt: Opel Corsa auf Erprobungsfahrt.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel



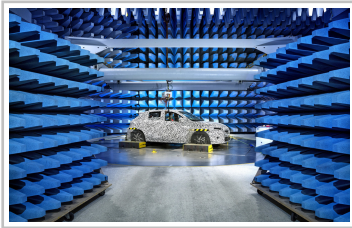
Noch getarnt: Opel Corsa auf Erprobungsfahrt.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel



Noch getarnt: Opel Corsa auf Erprobungsfahrt.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel



Noch getarnt: Opel Corsa im Entwicklungslabor.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel



Noch getarnt: Opel Corsa im Entwicklungslabor.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel



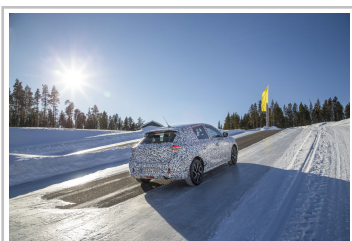
Noch getarnt: Opel Corsa auf Erprobungsfahrt.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel



Noch getarnt: Opel Corsa auf Erprobungsfahrt.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel



Noch getarnt: Opel Corsa auf Erprobungsfahrt.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel



Noch getarnt: Opel Corsa auf Erprobungsfahrt.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel
