
125 Jahre Opel: Vom Laubfrosch zum Corsa

Von Walther Wuttke

Vor 100 Jahren rollte in Rüsselsheim ein unscheinbares Automobil von den Bändern, mit dem Opel, damals gerade 25 Jahre auf dem Markt, ein neues automobiles Zeitalter in Deutschland einläutete. Während damals in dem ersten Jahr nach der Inflation in Deutschland die meisten Hersteller auf große und luxuriöse Limousinen und Sportwagen setzten, begann in Rüsselsheim die Demokratisierung der Mobilität. Der Zweisitzer trug die sachliche Modellbezeichnung Opel 4 PS, was allerdings nicht die Leistung wiedergab, sondern die damals übliche Steuereinteilung.

Tatsächlich hatte der von einem 950 Kubikzentimeter großen Vierzylinder angetriebene Opel am Anfang zwölf PS, der sich im Laufe der Bauzeit auf 1,2 Liter und 20 PS steigerte. Der Kleinwagen, der als Cabriolet, Limousine und Lieferwagen angeboten wurde, war allerdings einem französischen Vorbild sehr ähnlich, was auch zu einem Plagiatsprozess führte, den Opel gewann, weil der „4PS“ im Gegensatz zum gelben Vorbild grün lackiert war.

Das Urteil bereicherte damals die deutsche Sprache. Der Spruch „Dasselbe in Grün“ hat seinen Ursprung in der juristischen Auseinandersetzung mit dem französischen Konkurrenten Citroën. Als erstes deutsches Unternehmen hatte Opel zudem damals die Fließbandfertigung eingeführt, und der später vom Volksmund „Laubfrosch“ getaufte Zweisitzer gilt als das erste deutsche Automobil für den sogenannten kleinen Mann. Der ursprüngliche Preis von 4500 Rentenmark sank bis zum Ende der Produktion im Jahr 1931 auf 1800 Reichsmark. Zwischen 1924 und 1931 entstanden insgesamt mehr als 100.000 Exemplare.

Mit dem „Laubfrosch“ begann bei Opel eine doppelgleisige Modellpolitik. Neben den großen Limousinen wie Kapitän oder Admiral, die in den 1930er-Jahren für eine gutverdienende Kundschaft angeboten wurden, lieferten die Rüsselsheimer auch Fahrzeuge für eine finanziell weniger gut aufgestellte Kundschaft. Der Opel Olympia, 1935 auf der Internationalen Automobil- und Motorrad-Ausstellung in Berlin vorgestellt, startete mit 2500 Reichsmark und war gleichzeitig das erste deutsche Großserienauto mit selbsttragender Karosserie und einer Sollbruchstelle im Rahmen, die als Vorläufer der Knautschzone gilt.

Die Tradition der bezahlbaren Mobilität setzt heute der Corsa fort, der als erstes Opel-Modell mit Frontantrieb seit 1982 produziert wird und seitdem einen Stammplatz unter den erfolgreichsten Kleinwagen einnimmt. In Deutschland ist er das meistverkaufte Modell in seinem Segment.

Seit dem Produktionsauftakt im spanischen Saragossa – später wurde er bis zum Jahr 2008 auch in Eisenach produziert – entstanden mehr als 14 Millionen Exemplare des Kleinwagens, der im Laufe seiner Bauzeit deutlich gewachsen ist. Maß der Ur-Corsa gerade 3,62 Meter, so kommt der aktuelle Corsa auf 4,06 Meter und dank des gleichzeitig auf 2,54 Meter gewachsenen Radstands herrschen im Innenraum angenehme Platzverhältnisse.

Als einziger Vertreter seiner Klasse kommt der Corsa mit Benzin- und Dieselmotoren, mit Hybridantrieb und als vollelektrische Version zu den Kunden. Für die Freunde des konventionellen Antriebs reicht die Leistungspalette von 75 PS (55 kW) bis 136 PS (100 kW), was sich in maximalen Höchstgeschwindigkeiten von 174 km/h bis 210 km/h übersetzt. Die Preisliste beginnt bei 20.300 Euro.

War der Laubfrosch der erste Kleinwagen der Marke, so ist der Corsa bei der Elektromobilität der Pionier. Der Kleinste durfte als erstes Modell der Marke an die Steckdose, und die Kunden griffen zu. Aktuell ist jeder vierte verkaufte Corsa elektrisch unterwegs. Als Antrieb dient in der Basisversion ein 100 kW (136 PS) starker Elektromotor, der den Corsa in 8,3 Sekunden von null auf Tempo 100 beschleunigt. Die Energie speichert ein 50 kWh großer Akku, der eine Reichweite von 354 Kilometern (nach

WLTP) ermöglicht. Die Variante GS Long Range (ab 38.045 Euro) mit 115 kW (154 PS) Leistung kommt mit einer Batterieladung 402 Kilometer weit. Beide Versionen erreichen bei 150 km/h ihre Höchstgeschwindigkeit. Am Schnelllader vergeht eine halbe Stunde, bis der Akku wieder zu 80 Prozent geladen ist.

Jüngster Zugang in der Modellreihe ist die Hybridversion, bei der ein speziell entwickelter 1,2-Liter-Turbomotor mit einem 21 kW (28 PS) starken Elektroantrieb verbunden ist. Das Ergebnis sind zwei Leistungsvarianten mit 74 kW (100 PS) oder 100 kW (136 PS). Der Hybrid-Corsa nutzt die 48 Volt-Technologie. „Die Einführung des Hybridantriebs ist eine strategische Entscheidung, um den CO₂-Ausstoß zu reduzieren“, erläutert ein Markensprecher.

Der Wechsel zwischen den beiden Antrieben gelingt reibungslos, und das elektrische Sechs-Gang-Doppelkupplungsgetriebe stellt stets die passende Übersetzung bereit. Wenn der Elektromotor den Vortrieb übernimmt, wechselt die Geschwindigkeitsanzeige auf Blau. Der Elektroantrieb erreicht in der Stadt einen Anteil von deutlich mehr als 50 Prozent. Opel verspricht einen Verbrauch von 4,5 bis 4,8 Liter, der auch dank der gut arbeitenden Rekuperation in der Praxis erreichbar ist. Die Höchstgeschwindigkeit ist bei Tempo 188 km/h erreicht. Die Preisliste für den Corsa Hybrid beginnt bei 26.100 Euro für die 74 kW starke Version. Der GS steht mit 30.190 Euro in der Liste. (aum)

Bilder zum Artikel



Opel Laubfrosch (1924).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel



Opel Laubfrosch (1924).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel



Mit einem „gläsernen“ Modell zeigte Opel auf der Berliner Automobilausstellung 1935 das Konstruktionsprinzip der selbsttragenden Ganzstahlkarosserie des Olympia.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel



Opel Olympia (1935).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel



Opel Corsa GSi von 1989.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Opel



Corsa-Produktion im Opel-Werk Eisenach in den 1990er-Jahren.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Opel



Opel Corsa C.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Opel



Opel Corsa Hybrid.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Opel



Opel Corsa Hybrid.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Opel
