Foto: Andreas Heise/Autoflotte

Als Plattformbruder des Peugeot-Stromers nutzt der E-Corsa sinnigerweise gleiche Technik. Aber er bleibt deutlich eigenständig

Der Vollstromer mit Blitzantrieb

Das könnte was werden: Die sechste Corsa-Generation stromert ab kommenden Frühjahr los. Mit richtig viel Reichweite und toller Optik. Billig wird der Hesse allerdings nicht, dafür wahlweise aber echt clever.

Fotos: Opel (2), Rocco Swantusch/Autoflotte (unten rechts)

Ein klar gezeichnetes Interieur zählt auch beim E-Corsa zur DNA. Funktionale

Schalter bleiben aber. Das Batterien-Paket ist das Herzstück des Rüsselsheimers

„Der neue Corsa ist elektrifiziert." Mit Verve betont Opel-Chef Michael Lohscheller dies und gibt die Bühne frei für den in vielerlei Hinsicht Hoffnungsträger aus Rüsselsheim. Auf die Straße kommt der neue Corsa erst im kommenden Frühjahr – wenn man ihn als Stromer wählt.

Denn das Werk in Saragossa verlässt er sowohl als Benziner als auch mit einem immensen Batteriepack von 50 kWh, die nach dem Ampera-e bereits zweiten Voll-Stromer mit Blitz bis zu 330 Kilometer (WLTP) weit bringen sollen. Natürlich ist die E-Variante schwerer als der Konventionelle – allein die Lithium-Ionen-Akkus bringen mehr als sieben Zentner auf die Waage.

Keine AGR-, aber Sport-Sitze

Also musste sich der 4,06 Meter große Kleinwagen abducken – minus 48 Millimeter –,wuchs indes beim Radstand und macht auch sonst einen sehr schnittigen Eindruck. Wer sich fragt, ob Opel trotz der skalenträchtigen Gleichteilepolitik von

PSA, sichtbar bleiben wird, muss die Antwort nicht fürchten.

Deutlich wird dies beim Blick ins Cockpit. Dem Trend, alle Funktionen rein auf ein Display zu fokussieren und mit zahlreichen Untermenüs den Fahrer abzulenken, widerstehen die Hessen. Knöpfe und Schalter gibt es weiterhin (fürs Radio zum Beispiel), aber aufs Wesentliche reduziert. Das kleine Sportlenkrad des Peugeot-i-Cockpits wird man allerdings ebenso vergeblich suchen wie rückenschonende AGR-Sitze – immerhin gibt es Sportsitze, die dem Rücken ähnlich schmeicheln sollen.

Auf zu abruptes Rekuperieren wollen die Hessen ebenfalls verzichten, in zwei der drei Fahrmodi variiert der Grad der Schubumkehr, die nie so stark wird, dass die Bremslichter zu leuchten beginnen – wie es beim Ampera-e der Fall ist. Sportlich soll es dennoch mit eigens abgestimmter Fahrwerk- und Dynamikauslegung der Motor-Getriebe-Kombination zugehen. Der Fahrersitz liegt übrigens 28 Millimeter tiefer als beim Vorgänger. Da aber neben Performance (von 0 auf 100 km/h in 8,1 Sekunden) die Reichweite ein neues USP für Autos mit Stecker ist, begrenzen die Fahrmodi die Kraftentfaltung des 100 kW-Antriebes bis maximal 60 kW – was im Umkehrschluss den Aktionsradius des Fünfsitzers erheblich vergrößert.

100-kW-Stromstoß

Wer dennoch schnell die Speicher auffrischen will, kann per DC-Lader mit bis zu 100 kW dreiphasig Strom tanken (beispielsweise bei Ionity. Der nötige CCS-Anschluss ist stets an Bord.

Sonst kann der Kleinwagen per Haushaltssteckdose oder Wallbox geladen werden (7,4 kW – 11 kW). Die eigene Wallbox haben die Hessen in zweifacher Ausführung im Portfolio. Eine internetfähige Wallbox, die sich speziell für Fuhrparkbetreiber anbietet. Und eine günstigere Lösung ohne Webanschluss. Preise sind hierzu noch keine bekannt. Beim Thema Fremdladen soll die PSA-Marke Free2Move unkompliziert helfen. Mit der entsprechenden App lassen sich nicht nur Ladepunkte finden und ansteuern, sondern damit lässt sich der Corsa auch im Winter vorheizen.

Der Aufpreis der First Edition fällt mit 2.521 Euro im Vergleich zum Basis-E-Corsa (25.126 Euro) moderat aus. Das Einsteigermodell ist zwar kein Schnäpchen, aber für einen Kleinwagen vernünftig ausgestattet – in der Selection gibt es bereits Klimaautomatik, elektrische Parkbremse, schlüsselloses Startsystem, Apple Carplay/Android Auto, Multimedia-DAB-Radio mit 7-Zoll-Farb-Touchscreen, Frontkollisionswarner mit automatischer Gefahrenbremsung und Fußgängererkennung sowie Spurhalte-Assistenten. Schmankerl wie das erste LED-Matrix-Licht (588 Euro) im Kleinwagen oder das „Luxurisieren" mittels feiner Ledersitze klappt beim Corsa jedoch ausschließlich für die First Edition, die daher unsere Kauempfehlung bekommt.

Der ab sofort kleinste Rüsselsheimer im Programm (Adam und Karl sind gestrichen) ist sicherlich der prominenteste, aber nicht einzige Elektro-Hesse. Bis 2020 sollen der Mokka X sowie der Vivaro elektrifiziert werden – den Start macht der Grandland X als Plug-in-Hybrid. Die 300 System-PS lesen sich überdimensioniert – allein der Ottomotor steuert 200 Pferdestärken bei –, hinzu kommen zwei 80 kW-E-Kraftwerke, die das SUV zum Allradler machen, der bis zu 52 Kilometer (WLTP) elektrisch surren kann und daher nur mit 0,5 Prozent des Bruttolistenpreises versteuert wird. Als Business Edition startet das Triple-Herz bei 41.966 Euro. *ah, rs*

Fotos: Opel

Im Grandland X schlägt ein Triple-Herz. 200-Otto-PS treffen auf zwei E-Motoren mit jeweils 80 kW Leistung. Im Cockpit zeichnet sich das Opel-E-Design ab