

e-Corsa

unser 5tes BEV (battery electric vehicle) – endlich ein Opel. Naja, fast, eigentlich ein Peugeot 208, aber halt ge“opel“t. Immerhin sollen die Sitze in Rüsselsheim entstanden sein, denn dies ist eine der wenigen Entwicklungskompetenzen, die die Franzosen den Deutschen noch gelassen haben. Da der Mastermind der Sitzentwicklung, Jürgen M., ein toller alter Kollege aus Vorauseswicklungszeiten ist, bin ich überzeugt, dass die Sitze wirklich gut sind.

Wie kam es dazu?: Nun, als ex.-Op‘ler bin ich immer noch berechtigt, beim Werksverkauf einzukaufen. Da mich ein lieber alter Freund und Kollege auf die Veranstaltung hingewiesen hatte, wo das Auto intern präsentiert wurde, nahm ich mir die Zeit und besuchte (nach langer Zeit mal wieder) Rüsselsheim. Nach einem Hybrid-SUV mit E-AWD-Funktion (sicherlich nicht schlecht, aber ich halte prinzipiell nicht allzu viel von Hybrid-PKW und schon garnichts von SUV), rollte endlich die orange Überraschung ein. Leider mit geschwärzten Scheiben – wir durften auch später nicht in den Innenraum schauen. Einer der Designer und der Chef der Vorauseswicklung präsentierten. Eine nette Übung für solche Veranstaltungen vor der Laien-Öffentlichkeit von Journalisten und Autohändlern, aber dem interessierten Detailwissensbedarf von meist technisch versierten Op‘lern hielt das nicht stand. Offenbar hatte man Angst vor Leaks und beantwortete tiefer reichende Fragen eher nicht. Schade. Im „blinden“ Vertrauen auf die Fähigkeiten meiner Kollegen bestellte ich dann aber doch „meinen“ Corsa als einer der 3 ersten. Auslieferung: April 2020.

So soll er aussehen:



Innen:

(Bilder von www.opel.de)

Orange ist die einzige nicht aufpreis-pflichtige Farbe, sogar läppisches weiß (ohne irgendwelches metallic oder perleffekt) kostet 300€ extra. **Frechheit!** Da ich nicht im Straßenbauauto herumfahren möchte, wird meiner halt weiß. Das schrille grün des alten Corsa, das so gut zum e-Corsa gepasst hätte, gibt es leider nicht mehr ☹️. Weil ich unbedingt das Matrix-Licht haben möchte und das 10 Zoll Display, muss ich die Top-Ausstattung nehmen: da ist das Dach schwarz und die Aluräder 17". Blöde Aufteilung/Zuordnung der Sonderausstattungen! Interessant: die Positionierung der Hochtöner. Da muss sich wohl noch irgendwer an mich erinnert haben ☺️

Die Opel-Post berichtete: <https://opelpost.com/06/2019/opel-corsa-e/>

Daten c/o von Opel (Stand 19.6.19):

Radstand (mm)	2538
Gesamtlänge	4060
Höhe bei Leergewicht (mm)	1435
Breite mit aus-/eingeklappten Außenspiegeln (mm)	1960/1765
Wendekreis (Wand zu Wand / ggf. Bordstein zu Bordstein) (m) ...?	
Gepäck-/Laderauminhalt (ECIE-Messmethode) (l)	267 (AMS nennt 309)
Fahrzeuggewicht	1530 (AMS nennt 1450)
Tankinhalt (l)	50
Anhängelast gebremst (12% Prüfsteigung) / ungebremst (kg) ...?	
Zul. Gesamtgewicht (kg)	...?
Leistung, max. (kW (PS)/min-1)	100 (136) / Elektromotor
Drehmoment, max. (Nm/min-1)	260
Höchstgeschwindigkeit (km/h):	150
Beschleunigung (0-50 km/h - 0 – 100, sec):	2,8 - 8,1
Ladeleistung (kWh AC - DC):	11 3-phas - 100 CCS (Klappe hinten seitlich links)

Anstelle einer Verbrauchsangabe zeigt Opel eine Zahl: 330, die eher der Reichweite entsprechen dürfte. Naja, die lernen noch. AMS nennt die 330 km als WLTP-Wert.

Das Auto ist trotz Akkupaket an die 5 cm niedriger als der alte Corsa, was sicherlich dem Luftwiderstand gut tut.

Mit bis zu 100 kW belastet die Schnellladung die Akkuzellen also bis max 2C, das ist den üblichen Zelltypen noch ohne allzu viel Lebensdauereinschränkung zuzumuten, zumal aktiv flüssig gekühlt wird.

Interessant: der Tankinhalt von 50 Litern – ich interpretiere das mal als 50 kWh Akkukapazität, wie es in Rüsselsheim mündlich genannt wurde. Ob die brutto oder netto sind, wollte man nicht sagen, finde ich schon noch raus [-> leider nur brutto, da bleiben netto wohl 46]. Auch interessant: eine Anhängelast!!! Eine AHK war allerdings nicht bestellbar, die Position der Nebelschlussleuchte verbietet m.E. eine AHK und meine Rückfrage diesbezüglich wurde nicht wirklich beantwortet. Den tollen Fahrradträger des alten Corsa gibt es allerdings nicht mehr. ☹



Tolle Bildersammlung: <https://de.motor1.com/photo/4112312/opel-corsa-e-2020-details/>

Man kann gut sehen: Frontantrieb. Großer Kühler für Motor/Differential und Akku/AC. Akkupack in 2 Paketen: Tankposition und unter Vordersitzen in 18 Modulen mit 450 kg Gewicht. Anders als bei einem durchgehend drunter hängenden Pack spart man so Gesamthöhe, lässt Fußraum für die hinteren Passagiere (vergleicht mal mit Tesla Model 3) und kann die Karosse auch für Verbrennerversionen nutzen. **Clever.**

Ob es einen Frunk gibt, muss ich noch rausfinden. [-> nein] Da mich die Opel-Oberen nicht davon abhalten konnten, mir das ausgestellte Auto von unten anzusehen (so schnell konnten die mich garnicht hochheben...), weiß ich, es hat die bekannte Verbundlenker-Hinterachse aus dem PSA-Baukasten. *: ein Youtuber behauptet, der e-Corsa habe eine Starrachse mit Panhard-Stab – nunja, der uns gezeigte hatte die nicht drin... Hoffentlich durften meine alten Kollegen das Fahrwerk abstimmen, Peugeot hat da m.E. wirklich nur wenig Kompetenz.

Was ich zum Akku erfahren konnte: prismatische stehende Zellen von CATL, den Chinesen, die bekanntlich in Deutschland eine Zellfabrik bauen. Flüssig gekühlt stirnseitig unten (ähnlich i3), zwar nicht ideal, aber besser als die hermetisch versiegelten Nicht-Kühlungen manch bisheriger E-PKW (e-Golf, Leaf...). Die Frage nach variabler Rekuperation wurde mir mit dem Hinweis auf 3 Fahrmodi beantwortet. Keine rekuperiert bis zum Stillstand, wie das der i3 tut.

Ergänzende Infos von der IAA 2019:

Klimatisierung mittels Wärmepumpe ist Serie !! ☺ VW kassiert beim ID3 dafür extra!

Das große „Panorama“-Glasdach ist fest verklebt, kann also nicht gekippt werden (was insbesondere bei e-Autos hilfreich wäre, wenn man ohne Strom fressende Heizung/Kühlung fahren möchte). Schade!

Als Zubehör ist ein mobiles AC-Ladegerät für einen vergleichsweise sehr günstigen Preis zu haben, das sehr stark an den Juice-Booster erinnert. Mit Wandhalter. Opel hat verstanden. Andere bieten nur ortsfeste Wall-Boxen an.

Neben dem Handbremshebel ist ein „drive mode“ Knopf. Dabei werden Leistung und Drehmoment reduziert, um Strom zu sparen. Bei „Sport“ hat man die volle Leistung (100 kW), bei „normal“ eine auf 74 kW und bei „Eco“ auf 60 kW reduzierte Motorleistung. Für die Leute, die kein Gefühl im Fuß haben. Übrigens: die vergleichsweise hohe Verbrauchsangabe in Opels Veröffentlichungen von 17 kWh pro 100 km wurde angeblich im „normal“ Modus ermittelt, ohne die Rekuperation zu berücksichtigen. Da bleibt noch Hoffnung, mit zahmer Fahrweise auch sparsamer fahren zu können. $46\text{kWh}/17 = 270\text{ km Reichweite}$... Prospekt und Wirklichkeit...

Der Gangwahlhebel bietet auf der hintersten Stellung eine verstärkte Rekuperation, die sich fahren soll wie das „one-touch-pedal“ des i3, aber unter 8 km/h schaltet es ab – man muss darunter dann mit dem Bremspedal zum Stillstand kommen.

Unter dem hoch klappbaren Kofferraumboden ist ein kleines Staufach für Ladeziegel und ggfls tyre-repair-kit. Beides fehlte auf der Messe (sicherheitshalber...)

Im Motorraum ist kein Platz für einen „frunk“: ☹ Wo soll das Ladekabel hin?



In Youtube gibt es einige Berichte. Besonders: https://www.youtube.com/watch?v=B_SA2KEC74

Weitere (eigene) Bilder:

Navi-Display auf einer Höhe, die Trägern von Gleitsichtbrillen das Ablesen erleichtert:



Schön großes Handschuhfach:



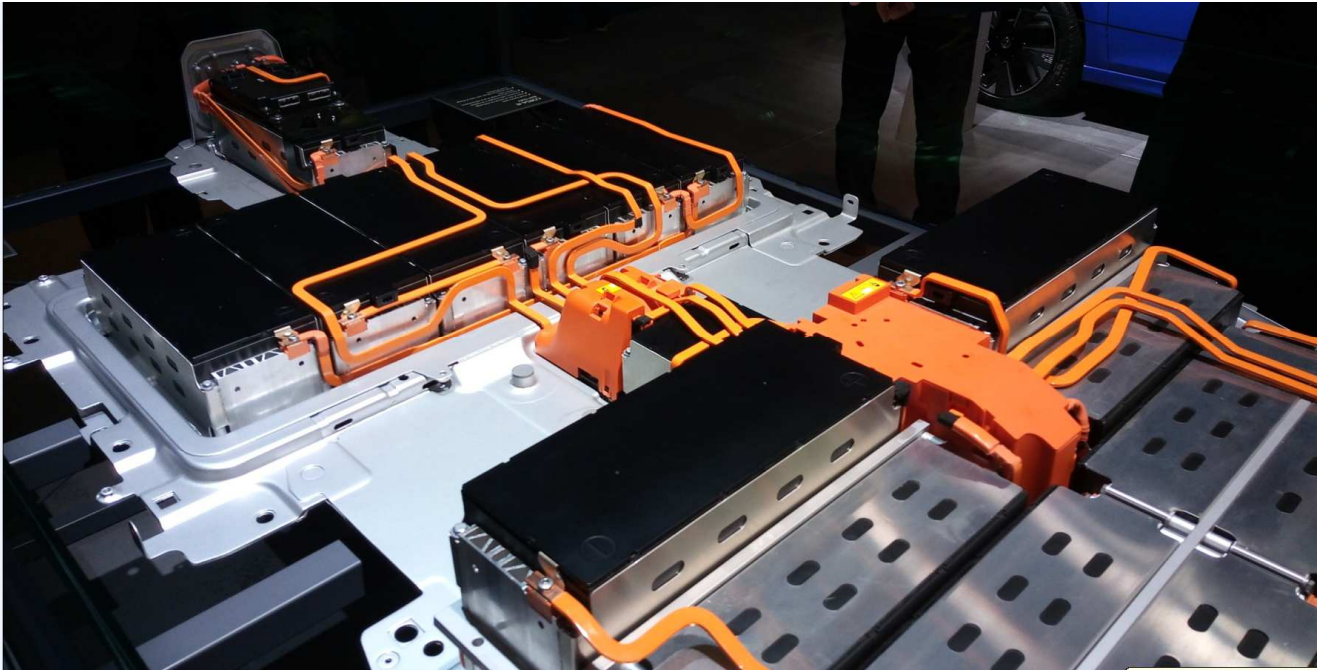


Ich kann mit meinen 1,84 gerade noch so „hinter mir“ sitzen. Dabei passen meine Füße unter den Vordersitz und ich habe meine Knie nicht „neben meinen Ohren“ (anders als im Tesla).



Für 3 Kästen Wasser könnte es reichen...

Die Antriebsquelle:



Der Akku hat 18 Module à 12 prismatischen Zellen, also 216 Zellen. Die sind in 2P 108S verschaltet. Bei 3,65V nomineller Zellspannung hat der Akku also eine Spannung von 394 VDC. Eine Zelle hat folglich 63 Ah. Die „Lücke“ zwischen dem Teil unter den Vordersitzen und denen unter den Hintersitzen schafft Platz für die Füße der hinteren Passagiere. Davon könnten sich so manche namhaften Hersteller von E-Autos mal eine Scheibe abschneiden.

Hier ein sehr interessantes Video zur verwendeten Akkutechnik und Ratschläge zum Laden:
<https://www.youtube.com/watch?v=LP2hnyiHv8g>

ELEKTROMOBILITÄT LOHNT SICH.

VERGLEICH BETRIEBSKOSTEN.

Niedrige Betriebskosten, steuerliche Erleichterungen und günstigere Wartungskosten sind viele gute Gründe, auf Elektromobilität umzusteigen.

Freuen Sie sich über niedrige Betriebskosten* :

Kosten	Elektrisch ¹	Benzin ¹	Diesel ¹
Instandhaltung ²	€ 22,88	€ 30,40	€ 30,40
Energie ³	€ 42,00	€ 56,00	€ 37,00
Steuern ⁴	€ 0,00	€ 7,17	€ 14,00
Gesamtkosten	€ 64,88	€ 93,57	€ 81,40

* Betriebskosten pro Monat, bezogen auf eine Laufleistung von 10.000 km p. a., in den ersten 4 Jahren.

Interessanter Vergleich von: <https://www.opel.de/fahrzeuge/corsa/einfach-elektrisch.html>

Der Test eines der wenigen YouTuber, der knapp und sachlich testet:
<https://www.youtube.com/watch?v=r8r99cBl-M4>

Es bleibt spannend...