



Eigene Erfahrungen

Als ehemaliger Werksangehöriger hatte ich bereits am 8. Juni 2019 die Möglichkeit genutzt, meinen Corsa-E zu bestellen. Ich entschied mich für den nahezu voll ausgestatteten „First Edition“. Da mir die einzige nicht-aufpreispflichtige Farbe „power orange“ nicht gefiel, bestellte ich ihn für 300€ (!!) Aufpreis in weiß. Nicht metallic oder perlfeffekt, sondern biederes banales simples Standard-weiß. Ich empfinde den Aufpreis als unverschämt. Ich leistete mir zudem den 3-phasigen AC-Lader mit 11 kW, obwohl der mit knapp 1200€ ebenfalls unverschämt teuer war (und ist). Bei Kia kostet der unter 500€ Aufpreis. Und ich schreibe hier lieber nicht hin, was er im Einkauf kostet. ☺

Da ich der erste Besteller war, berichtete sogar die Opel-Post davon. Lieferzusage war für März 2020. Nunja, Ende Januar bekam ich dann die Mitteilung, dass mein Auto erst „Ende 2020“ lieferbar sein werde. Ich forschte nach dem Grund: der teure AC-11-Lader aus chinesischer Produktion hatte Lieferprobleme. Hhmmm... - Da ich meinen Fiat 500E California meinem Sohn ab April versprochen hatte, weil der TÜV seines ollen Astra dann ablief, hatte ich ein Problem. Aber auf alte liebe Opel-Kollegen kann ich mich sogar so lange Zeit nach meinem Abschied noch verlassen: ich bekam einen nagelneuen Ampera-E als Übergangsauto gestellt. Und das (dank Corona?) völlig ohne Bürokratie. Op'ler vertrauen einander halt! Einen ganz herzlichen Dank an den Werksverkauf!

Überraschenderweise kam Ende August die Mitteilung, dass er bereits auf dem Weg nach Rüsselsheim sei – also lies ich ihn zu und versicherte ihn, wie all meine E-Autos, wieder über Peter Brieger.

Das isser am Tag der Abholung , dem 8.9.20:



Bis auf einen minimalen Staubeinschluß im Lack auf den ersten Blick ohne Fehler. Da könnte sich Tesla doch viele Scheiben abschneiden!

Ein Blick in den Motorraum:



Leider ohne Frunk. Das Auto hat offenbar keinen Ablageort für ein Ladekabel! ☹

Vorne würde der übliche Nummernschildhalter die Sensoren für die Assistenzsysteme verdecken, daher wird das Nummernschild vorn gelocht:



und direkt verschraubt:



Zuhause erstmal alles angeschaut und die Bedienungsanleitung kpl. durchgeackert. Leider hab ich den ansich zur Basisausstattung gehörenden 230V Schuko-Ladeziegel nicht finden können. Das Fach, wo er lt. Bedienungsanleitung hätte liegen sollen, war eh schon voll:



Die Erklärung: da Opel mir (als Erstbesteller) das „Universal-Ladekabel“ geschenkt hatte und lt. Preisliste, bei Bestellung dessen, das Std.-1,8kW Ladekabel entfällt, hab ich es nicht bekommen. Hätte mir ja auch mal einer sagen können. Aber solch ein Juice-Booster inkl. Schuko und CEE16 Adapter ist ja auch was feines!

Laden:

Also lud ich ihn zuhause erstmal über meinen bewährten GO-e via meines Typ-2-Kabels, das ich mal vom besten Chinesen gekauft hatte:



Die Ladekontrolle ist das grün blinkende Rechteck am Ladeanschluß. Die Anzeige im Fiat war deutlich praktischer, zeigte sie doch schon von Weitem den ungefähren Füllgrad in 5 Stufen. Nach dem Ladetest suchte ich einen „release-button“, fand ihn aber nicht. Also vor'm GO-e die Sicherung raus – stromlos: und schon entriegelte es. Dann noch mal die betreffende Seite in der üppigen Anleitung gesucht:

Auto abschließen – Auto aufschließen - Fahrertür öffnen -> offen.

Gut, ansich sogar wirklich sinnvoll. Als ich 2 Tage später den ersten Schnellladeversuch machte und meine Maske im Auto vergessen hatte, holte ich die über die Beifahrertür und die Ladung wurde nicht unterbrochen! Clever gemacht!



Ich war nach vergeblichem Zwischenhalt an einer toten Innogy-Säule (A3-Dernbach Urbacher Wald Ost) am rettenden Gewerbepark Oberhonnefeld mit 12% angekommen (was mir die Allego-Säule und nicht das Auto verriet) und er lud mit 72kW, als ich nach ein paar Minuten das Säulendisplay kontrollierte. Dummerweise hatte ich dort nicht den 150kW- sondern den 80kW-Anschluß gewählt. Wegen starken Sonnenscheins kaum ablesbar -> kein Foto. Ärgerlich nur, das wohl kurz vorher E-mobil-1 die DC-Ladepreise von 32 auf 50 Cent erhöht hatte und ich meine olle Telekom-Ladekarte bemühen musste (nun Alpic), sie buchten 10€19 ab, was für die geladenen 26 kWh passt. Billig war gestern....

Leider finde ich keine Möglichkeit, den Ladevorgang bei 90 oder 80% zu stoppen, was, zugunsten der Lebensdauer des Akkus, sinnvoll wäre. ☹

Übrigens: die Position der Ladebuchse hinten links ist die schlechteste von allen. Das haben die Koreaner besser verstanden.

Verbrauch:

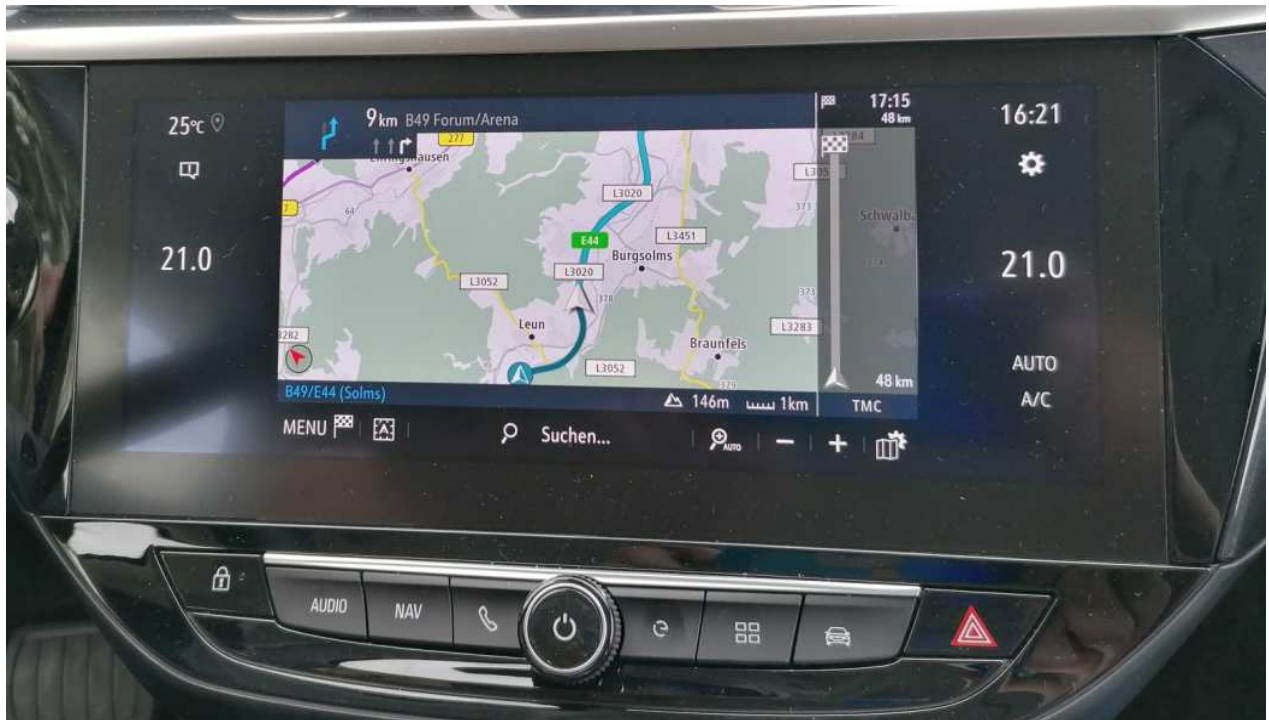
Sommer: Landstraße mit entspannter, aber zügiger Fahrweise: 13,7 kWh/100km mit Klimaanlage. Schnellstr./Autobahn mit um die 120 km/h: 14,4.

Winter: **kommt noch ;)**

Anzeigen im Auto:

Ich hoffe, es liegt nur an meinem wenig ausgeprägten Talent, im Nirvana der Bedienungsanleitung die richtigen Infos zu finden – aber es stört mich wirklich, dass ich den Ladestand des Akkus nicht in % angezeigt bekomme, sondern nur in „bargraph“ Schätzbalken. Auch habe ich bisher nicht so was sinnvolles wie den Momentanverbrauch/-rekuperation in kW gefunden (im Fiat war das ebenso simpel wie informativ). Den Durchschnittsverbrauchs/-rekuperationsbalken alle 5 Minuten abschätzen zu können ist zwar ganz nett, aber wenig aussagekräftig. Was allerdings völlig sinnlos und überflüssig ist, ist die dumme Anzeige des „Stromfluß“ – und das auch noch in beiden Displays! Da verschwendet man wichtiges Anzeigepotential für Unsinn! Sowas brauche ich genauso dringend, wie das Pfurzkissen im Tesla. ☹

Navigiert man dann, merkt man, dass Google sehr viel besser versteht, wie simpel man Eingaben machen kann. Was aber am meisten ärgert, nachdem man sich für reichlich Aufpreis den 10 Zoll-Screen gekauft hat: die Landkarte wird nur in ca 7 Zoll Größe gezeigt, den Rest verschwendet man für große schwarze Flächen rundum mit wenigen Informationen: ☹



Schwachsinzigerweise hat man getrennte Regler und Anzeigen der Vorwahltemperatur der Klimaanlage für Fahrer und Beifahrer ohne dass man sie zonen-getrennt einstellen kann.

Beladen:

Ärgerlich ist lediglich der fehlende Ablageplatz für ein Ladekabel. Ansonsten gefällt der für solch ein kurzes Auto doch hinreichend große Kofferraum und die für meine 1,84 hinreichend hoch öffnende Heckklappe. Ein doppelter Boden wäre schon schön um Kabel etc verstauen zu können – so fliegt der Kram halt immer hinten rum. ☹

Die Türen öffnen sehr weit. Gut für's Beladen, aber, wenn man vom Fahrersitz die ganz offene Fahrtür wieder schließen möchte, muss man sich schon fast akrobatisch weit aus dem Auto lehnen.

Die vorderen Türtaschen bieten Platz für große Flaschen. Der Handschuhkasten ist riesig (**und gekühlt??**). Die Ablagen in der Mittelkonsole sind OK, wer sein Handy induktiv laden will, kann das dort. Schade nur, dass es dort nur eine 12V-Steckdose und nur einen USB-Anschluß gibt.

Da ich wegen meiner langen Haxen den Fahrersitz (und das Lenkrad) recht weit nach hinten schieben muss, stört mich die B-Säule beim Einsteigen (man könnte es auch als „einfädeln“ bezeichnen). Immerhin bleibt über'm Kopf mehr als genug Platz. Und hinter mir passen keine Unterschenkel mehr hin, für einen Passagier muss ich doch leider unkommod weit nach vorn rutschen. Da merkt man halt die Nachteile einer Fzg.-Plattform, die eine lange Motorhaube braucht für stinkende Diesel und Benziner. Was war dagegen der (puristische) AmperaE für ein Raumwunder!

Geräusche:

Was gleich beim losfahren auffällt: der Antrieb singt wie eine alte Straßenbahn. Somit war der Spitzname gleich klar: „Tram“. Und der ist nicht schmeichelhaft gemeint. Ich tippe auf Zahnpaarungsgeräusche im Differential: das geht besser! ☹ Auch der Antrieb des AmperaE war hörbar, aber bei weitem nicht derart laut. Der Fiat ist auch hier mal wieder Benchmark...

Dafür halten sich Windgeräusche und Fahr(bahn)geräusche in Grenzen, woran womöglich die gute Bereifung (Michelin) ihren Anteil hat. Beim Tesla lag der Lärm der Abrollgeräusche ja zum großen Teil an den Hankook Reifen. Klappern und knarzen tut nichts – man merkt den fehlenden Einfluss von GM... ;)

Fahrverhalten:

Die Lenkung ist zielgenau und genau richtig im Kompromiss zwischen hektisch und stumpf. Die Lenkkräfte passen harmonisch dazu. Der Abrollkomfort ist OK für solch ein Auto, er wirkt nicht zu knochig und die Gummis nehmen die schlimmsten Spitzen weg. Immerhin hab ich die optionalen 17-Zöller mit 2,7/2,6 bar vollgepumpt.

Der Federweg ist nicht allzu lang, die Karosse wankt in Kurven kaum – man hat ein sicheres Fahrgefühl. Einzig nervt mich (bin als Fahrwerker halt etwas übersensibel) die Starrachse hinten, die bei Bodenwellen in Kurven etwas stöbig wird, fast erinnert mich das an Manta-selig. Dafür „steht“ sie, anders als von Peugeot gewohnt, absolut stabil und hilft dem sehr fahrsicheren Eindruck. Insofern ein echter Opel! ☺

Antrieb:

Leider ist der „Normal“ Modus immer eingeschaltet, nachdem man losgefahren ist. Der ist für meinen Geschmack etwas zu zahm ausgelegt mit einer spürbaren Anfahrschwäche (PSA möchte offenbar Stromspitzen vermeiden) und einem doch etwas gemütlichen Beschleunigungsvorgang. An der Ampel kann das schon mal nerven, denn, anders, als man es von E-Autos kennt, fährt man den Stinkern nicht auf und davon. Allein auf weiter Flur kann man damit entspannt durch die Landschaft gleiten, das geht sogar im „Eco“-Modus noch hinreichend. Möchte man allerdings das erleben, was E-Autos besser können als Turbo-DSG-„Gedenkminuten“-Benziner, dann muss man in den „Sport“-Modus schalten. Es entsteht zwar nicht die Vehemenz des FiatE oder AmperaE oder gar eines Tesla, aber doch schon spürbar mehr Spaß als im schlaffen Normalmodus. Aber auch hier bleibt das Fahrwerk der Antriebsleistung in gewohnter Opel-Tradition immer gut gewachsen. Das war im Fiat anders ☺

Rangieren:

Rückwärts einparken ist wirklich einfach: die Kamera und die 180°-Darstellung hilft sehr – gut gemacht, PSA! Vorn gibt es die üblichen Piepser mit den gelb-orange-roten Warnbalken. Funktioniert gut, lange nicht derart ängstlich wie im AmperaE. Die Übersichtlichkeit der Karosse ist rundum gut, ich sehe sogar vorn das Ende der Motorhaube und – anders als im „rücksichtslosen“ Tesla M3 – das Geschehen hinter mir im Innenspiegel.

Da das Armaturenbrett meist blendarm dunkel gehalten ist, stören auch keine Reflexe in den Außenspiegeln. Diese haben die bisher beste Form, die ich je in einem Auto hatte: sie sind hoch genug, dass sie die Straße dahinter in voller Länge zeigen und breit genug, dass kaum ein toter Winkel entsteht. Und trotzdem haben sie kein LKW-Format. Für besonders enge Parkbuchten lassen sie sich anklappen – anders als bei manchen anderen PKW gewinnt man damit wirklich Gesamtbreite. Gut gemacht!

Und last but not least überrascht der für einen Fronttriebler mit langem Radstand trotzdem enge Wendekreis. ☺

Beobachtungen am Rande:

more 2 come...