Corsa-F-e kMethner 26-7-21

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 (wie ich dachte) „First Edition". Da mir die einzige nicht-aufpreispflichtige Farbe „power orange" nicht gefiel, bestellte ich ihn für 300€ (!!) Aufpreis in weiß. Nicht metallic oder perleffekt, sondern biederes banales simples Standard-weiß. Ich empfinde den Aufpreis als unverschämt. ☹ Ich leistete mir zudem den 3-phasigen AC-Lader mit 11 kW (der nicht mehr als 10,2 kW zieht), obwohl der mit knapp 1200€ ebenfalls unverschämt teuer war (und ist). Bei Kia kostet der (der immerhin 10,9 kW zieht) nicht mal 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 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! ☺ ☺ ☺…

Nachtrag: Allerdings war deren Interesse an mir mit Übergabe des Autos dann schlagartig erloschen. Ich hatte ein paar Beanstandungen am Auto und machte sehr holprige Erfahrungen mit dem Kundendienst für Werksangehörige. Es hatte teils mit der Umstellung der e-mail-Adressen von opel auf psa auf stellantis zu tun. Teils auch damit, dass die Opel-Kollegen in Frankreich keine hohe Priorität besitzen.

Überraschenderweise kam Ende August die Mitteilung, dass mein Corsa bereits auf dem Weg nach Rüsselsheim sei – also bezahlte ich ihn, lies ich ihn zu und versicherte ihn, wie all meine E-Autos, wieder über Peter Bieger. Nur auf die Fzg.-Rechnung ließ mich Opel 7 Wochen warten … naja, bei dem reduzierten Personalbestand kein Wunder.

Das isser am Tag der Abholung, dem 8.9.20, 15 Monate nach Bestellung:

Bis auf einen minimalen Staubeinschluß im Lack auf den ersten Blick ohne Fehler. Da könnte sich Teslas US-Produktion so manche Scheibe 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 (verriet man mir bei Opel), 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 Lade“kabel“ 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!

<u>Laden:</u>

AC:

Also lud ich den neuen Corsa zuhause erstmal über meinen bewährten GO-e via Typ-2-Kabel, das ich 2017 vom besten Chinesen gekauft hatte. Erstaunlicherweise hat der untere (DC)-Einbaustecker zwar einen abdichtenden Gummistopfen, der obere (AC) aber nicht. Bei den Koreanern sind beide gegen Wassereindringen verstopft. PSA muss sparen…

Die Ladekontrolle ist das grün blinkende Rechteck links unten neben dem Ladeanschluss. Die Anzeige im Fiat zentral auf dem Armaturenbrett 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! ☺

DC-Schnelladen:

Ich war nach vergeblichem Zwischenhalt an einer toten Innogy-Säule (A3-Dernbach Urbacher Wald Ost) am retternden 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, dass 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 in gut 20 Minuten schnell geladenen 26 kWh zu 39Cent/kWh passt. Billig war gestern, aber für DC geht das ja noch....

Die Ladezustandsüberwachung via myOpel App funktioniert leider nicht wirklich (s.u.). ☹

Leider gibt es keine Programmiermöglichkeit, den Ladevorgang bei 90 oder 80% zu begrenzen, was, zugunsten der Lebensdauer des Akkus, sinnvoll wäre. ☹

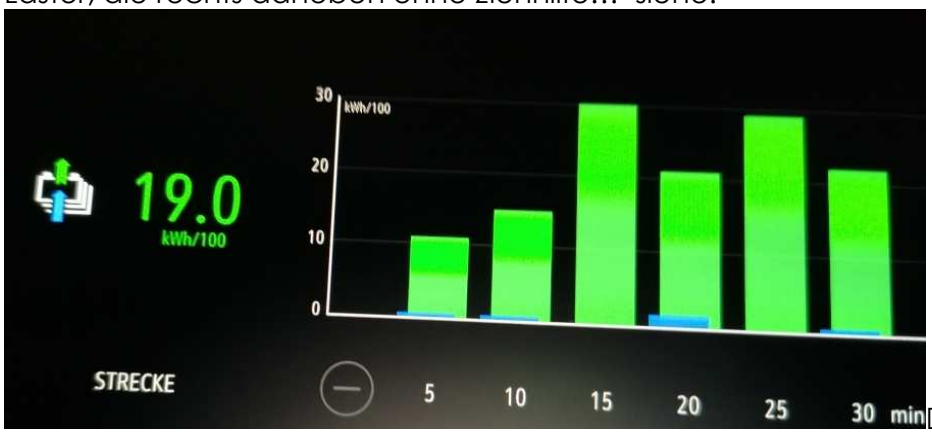
Übrigens: die Position der Ladebuchse hinten links ist die schlechteste von allen. Das haben die Koreaner besser verstanden. Aber die gute Einparkhilfe gleicht das etwas aus, falls die Kamera nicht mal wieder verdreckt ist, was bei der Position über'm Nummernschild eigentlich fast immer so ist… ;)

Wenn man dann wirklich mal zu 100% voll geladen hat, darf man sich nicht wundern, dass der Corsa beim „gas"wegnehmen weder in D noch in B rekuperierend bremst. Das kommt dann nach ein paar Kilometern verbrauchten Stroms langsam wieder. Das machen andere E-Autos schlauer, weil sie einen sanften Bremseneingriff „reinmogeln".

Verbrauch:

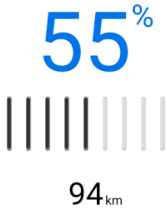
Sommer:
Landstraße mit Ortsdurchfahrten in entspannter, aber flüssiger Fahrweise: 13,7 kWh/100km mit Klimaanlage. Schnellstr./Autobahn bis 120 km/h (20-25°C, trocken): 15 – 16. Im Schnitt nach ca 800 km gemischten Betriebs: 14,8 mit einem Best-Verbrauch auf meiner Standard-Schleichstrecke (B8 von Runkel nach Kronberg und zurück) von 13,0 bei 22°C. Die Wiederholung dieses Versuchs bei 12°C 2 Wochen später brachte 14,7 als enttäuschendes Ergebnis. Trotz teils Eco, ohne A/C und bei trockener Straße. ☹
Dann bei 10 – 14°C Autobahn gefahren. Zu 70% feucht bis nass. Heizung an, Licht meist auch. Ergebnis: von 17,6 bis über 22 kwh/100km, dabei nie über 125 km/h, meist 100 – 110. Auf der

Heimfahrt unterwegs teuer nachgeladen, sicherheitshalber mit 100 km mehr angezeigter Reichweite als zum Erreichen meines Fahrtziels nötig. Daher auch mal ein Stück um die 120 „laufen lassen“. Als dann 100 km später die Reichweite nur noch knapp über der Reststrecke lag, hab ich mich hinter einen flotten LKW einsortiert und habe damit den Momentanverbrauch von bis zu 30 auf 11 – 15 reduziert – es regnete dabei dauerhaft - der Schwallwiderstand der Reifen tut sicherlich was dazu - Bild: die beiden linken Balken hinter'm Laster, die rechts daneben ohne Ziehhilfe… siehe:



Die WLTP-Werksangabe ist folglich eine sinnfreie Einstufung, der Corsa braucht genauso viel wie der AmperaE, der schwerer ist und einen schlechteren Luftwiderstand hat. Offenbar verschwendet der Corsa allzu viel Energie für den musikalisch fragwürdigen Antrieb… ☹ - Sprich: wer Langstrecke elektrisch fahren möchte, der nehme lieber die Bahn oder einen Tesla. Der Corsa wird über 100 km/h zum Schluckspecht. Und die Ladesäulenbetreiber haben die „Melkkuh Autofahrer“ inzwischen für sich entdeckt und zocken mächtig ab – allen voran Ionity.

Winter:
Bei Temperaturen um die 4 – 6°C erreiche ich auf meiner bekannten „Schleich“strecke nun keine Werte mehr unter 16,5. Wenn wenig Verkehr ist, dann schon meist 17,2. Bei Temperaturen knapp über Null kommen wir nun schon auf 19,5. Das kann heiter werden. Der Fiat hatte ein Verbrauchsverhältnis Winter/Sommer von 1,7 mit banaler Heizung, der Corsa hat ja angeblich eine Wärmepumpe. Nun bei ca 5°C die kpl Strecke in „eco“ gefahren -> 17,6, es wird nicht besser – ich bin offenbar nicht der erste, der den Stromverbrauch dieser PSA-Plattform kritisch sieht: https://www.heise.de/tests/Peugeots-Elektro-Auto-e-208-im-Test-Bei-Frost-ein-Grossabnehmer-4986311.html
Bei der typischen Strecke nun mit Temperatur zwischen -1 und +2°C mit meist feuchter Straße schon bei 20,2 kWh/100km gelandet.

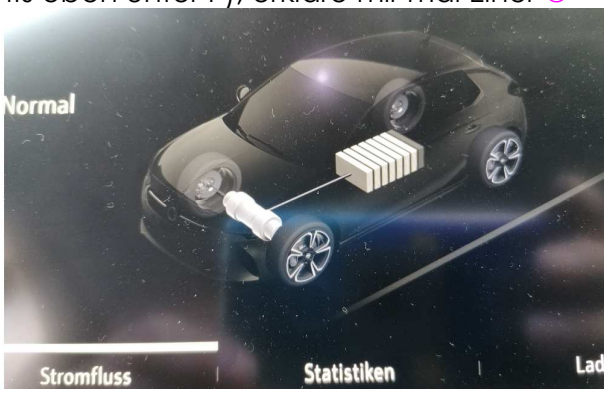


Fazit: Winter-Reichweite: 170 km (ohne Autobahnfahrten)

Anzeigen im Auto:

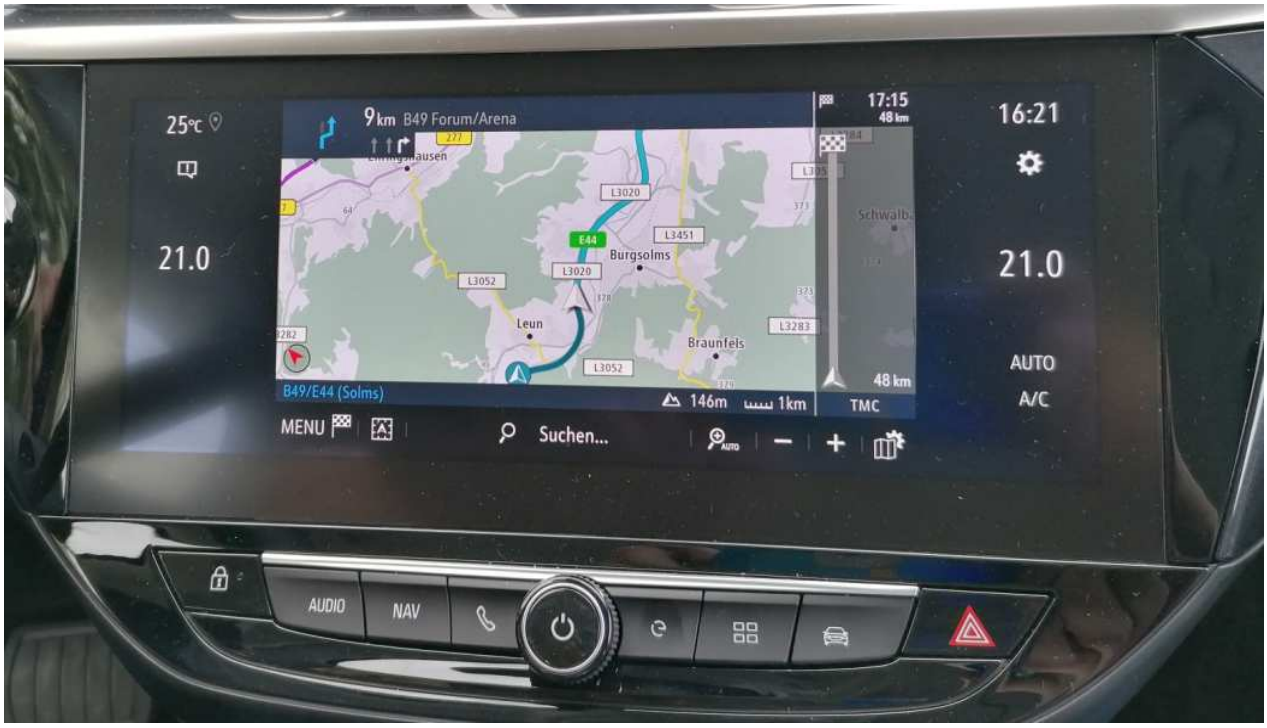
„Tank“-Anzeige:
Ich hoffe, es liegt nur an meinem wenig ausgeprägten Talent, im Nirvana der Bedienungsanleitung die richtigen Infos zu finden – aber es stört mich wirklich, dass ich den Ladestand des Akkus nicht in % angezeigt bekomme, sondern nur im „bargraph“ Schätzbalken. Da die DC-Ladesäule diese %zahl anzeigt, muss sie ja in den Untiefen der Corsa-Elektronik vorhanden sein -> also zeigt sie gefälligst im Display an, Platz gibt es da genug!!! ☹ … immerhin zeigte die MyOpel-App den Akkustand korrekt in % an (leider nur zum Zeitpunkt, an dem das Auto zuletzt eingeschaltet war, dazu unten mehr) …

Verbrauchsanzeige:
Der Momentanverbrauch ist in einem Untermenü versteckt, das am linken Lenkstockhebel aufrufbar ist. Leider ist das keine wirkliche Momentan-Leistungsanzeige (in kW), denn sie zeigt keine Werte unter Null an, also die Rekuperation. Der bargraphige Charge-Eco-Power-Balken ist ein viel zu ungenaues Spielzeug! ☹ Das war im Fiat herrlich simpel und informativ und das auch noch in Echtzeit! Immerhin gibt es 2 „Trip" Möglichkeiten, sich verschiedene Langzeitverbräuche anzeigen zu lassen.
Und warum mir mein Auto nach jedem Neustart die ersten 1 - 2 Kilometer erstmal weiß machen will, ich sei nicht angeschnallt (rechts oben unter P), erkläre mir mal Einer ☹

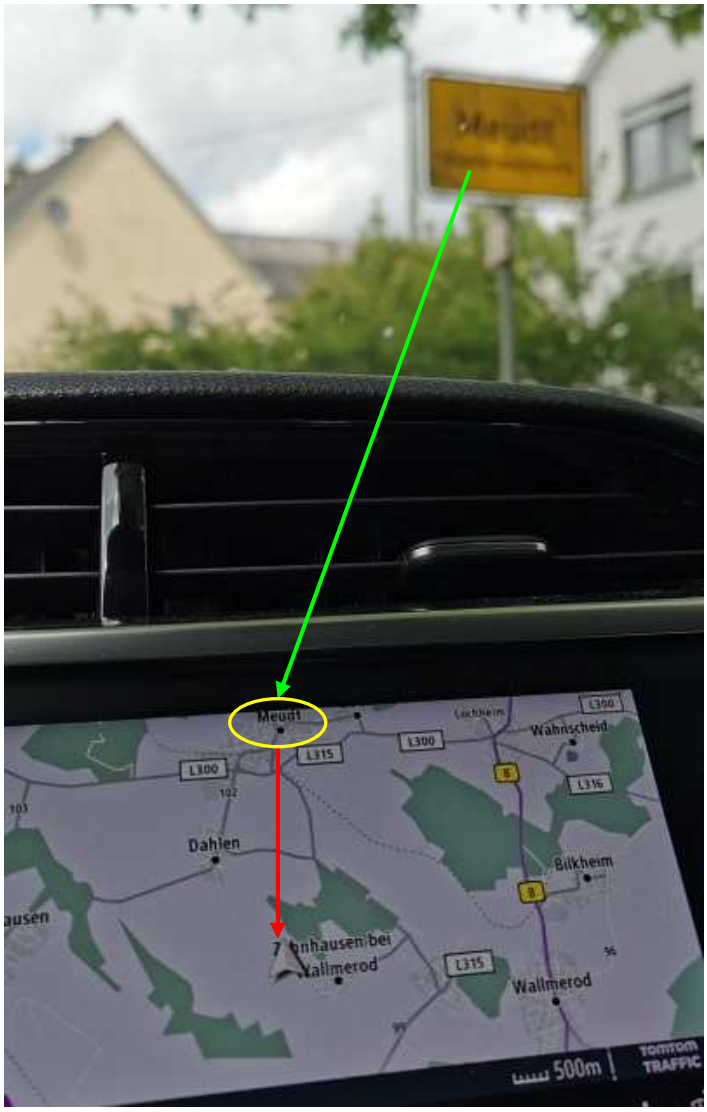


Im „großen" Display den Durchschnittsverbrauchs/-rekuperationsbalken alle 5 Minuten abschätzen zu können ist zwar ganz nett, aber nur begrenzt aussagekräftig. Was allerdings völlig sinnlos und überflüssig ist, ist die dumme Anzeige des „Stromfluss'" – und das auch noch in beiden Displays! Da verschwendet man wichtiges Anzeigepotential für Unsinn! Sowas brauche ich genauso dringend, wie das Pfurzkissen im Tesla. ☹

Navigation:
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 verschwenden Opels Infotainer für große schwarze Flächen auf beiden Seiten mit wenigen und teils überflüssigen (siehe „Klima") Informationen: ☹



2 Tage nach Aktivierung meiner My-Opel-App erkennt der Corsa nun doch (manchmal) mein Handy und ich kann (endlich) mit Google Maps navigieren. Zwar zeigt die originale TomTom-Navi auch aktuelle Infos, wenngleich deutlich umständlicher als Google. Dass sie auch Ladestationen an und neben der Strecke zeigt, ist ansich schön, nur bekommt man nach Antippen keinerlei hilfreiche Info, ob frei oder besetzt, welche Ladekarten dort zu welchen Tarifen und bei welchen kW-Ladeleistungen verfügbar sind – und auch keinen Navi-Link dorthin. Dazu muss man dann doch wieder ins Handy schauen – während der Fahrt zurecht verboten! Leute, wenn Ihr schon einen ansich sehr willkommenen Service anbietet, dann doch bitte auch so, dass man davon was hat. Ich kann nicht ständig anhalten um dann im Handy (Tipp: App „Chargeprice“) nach Infos zu suchen. Was macht Tesla es seinen Kunden doch sooo viel leichter!!
Lt.„Opel“-Navi fährt man öfters mal neben der Straße im Acker (bisheriger Rekord: ca 5 km Luftlinie daneben!!) ☹.



Mal isser 50 Meter daneben, mal 10 Kilometer, meist dazwischen was… Dies Problem haben viele weitere Nutzer*innen des Corsa und seiner Geschwister. Eine Lösung seitens Opel/PSA (Hard- oder Software?) wurde manchem Corsa-Fahrer versprochen und inzwischen (Kuli 21) wohl auch eingebaut: manche glauben, ein anderes Kabel eingebaut bekommen zu haben, manche glauben, das mittels SW-Update erreicht zu haben. Eine kleine Hilfe ist der Hinweis, in solchen Momenten anzuhalten, die „NAV"-Taste genau 5 Sekunden gedrückt zu halten und dann nach loslassen die Anzahl der empfangenen Satelliten zu sehen. Für eine einwandfreie Ortung braucht es mind. 4 davon. Am 25.7. habe ich dann stundenlang die neue SW auf mein Notebook geladen, was nach 2 Tagen und diversen Abbrüchen mit „über-nacht-laden" endlich klappte, dann den file auf die Festplatte gespielt, der die Bedienung des Infotainment-Displays auffrischen soll und den dann auf den 2ten 32GB-Stick, den ich versucht hab drauf bekam. Dann braucht es ca 35 im Auto (vorher Klima aus „Automatik" und „20°C" einstellen und den Sicherheitsgurt des Fahrersitzes anschnallen (man muß sich dabei ja nicht dahinter fesseln ;)), bis das aufgespielt ist. Erste Probenavigation: 9 Satelliten und Weg ohne Abweichung gefunden. Da man den Tag bei Stellantis niemals vor dem Abend loben sollte, bleibe ich erstmal gespannt… Das gleiche macht man dann einen Tag danach noch mit der SW der Navigationskarten. Haste gedacht! Erstmal einen neuen 32er Stick kaufen, Opel beschreibt nur jungfräuliche Sticks. Auch vorher leer räumen und formatieren reicht nicht. Meine Güte, das sind „Experten"!!

Die Streckenführung findet oft nicht die optimale Strecke, sondern will bei Einstellung „schnellste Strecke" konsequent zur Autobahn, auch, wenn das den schlimmsten Umweg bedeutet. Also „ökonomischste Strecke" eingestellt, da geht's dann auch mal durch Fußgängerzonen. Da der Corsa ganz ohne „Gas" schon 7 km/h schnell fährt, sollte man

dabei aber den Fuß über dem Bremspedal lassen! Anscheinend sind französische Fußgänger schneller in „Beiseite-Springen“ als deutsche.

Und, selbst an sonnigen Herbsttagen führt der kleinste Schlagschatten (z.B. ein Baum oder Haus neben der Straße) dazu, dass das Display in den Nacht-Modus wechselt und gleich darauf wieder zurück. Dieses ständige Hin-und Her bei Wald-Durchfahrten oder durch Städte mit mehr als 2-geschossigen Bauten nervt doch sehr ☹

Polestar macht es richtig: was man selbst nicht kann, lässt man die Profis machen. Und Google kann das Navigieren halt besser als Tom-Tom.

Klima:
Interessanterweise hat man getrennte Regler und Anzeigen der Vorwahltemperatur der Klimaanlage für Fahrer und Beifahrer, ohne dass man sie zonen-getrennt einstellen kann. Wozu zeigt man die Vorwahltemperatur dann links und rechts getrennt an? Siehe „21,0“ im obigen Foto – das ist nicht nur Platzverschwendung, sondern auch noch Irreführung. ☹

Hat man AC an und Lüftung auf „Auto“, beschlägt bei 10°C Außentemp. und Regen die Front- und die linke Seitenscheibe. Also Gebläse manuell hoch drehen. Das konnte schon mein letzter Verbrenner vor vielen Jahren deutlich besser! Wird denn bei A/C die Luft nicht getrocknet?

Sitzheizung geht flott und gut verteilt. Einzig störend: wenn rechts eingeschaltet war und man bei der nächsten Fahrt alleine fährt, ist der Beifahrersitz wieder geheizt. Unverständlich, denn ansich hat das Auto eine Sitzerkennung, da könnte man so was vermeiden, wenn man bei Opel nicht vergessen hätte es entsprechend zu programmieren. Ein Knopf mehr, den man nach dem Starten kontrollieren muss. Nervig!

Lenkradheizung geht schnell, wird dann aber zu heiß. Da wäre weniger Leistung oder eine Regelung besser.

Radio:
Immerhin hab ich es im 2ten Anlauf geschafft, die „Favoriten“ Radiosender als DAB statt UKW (FM) abzuspeichern. Ist ebbes umständlich, aber naja, Opel-Infotainment halt. Im DAB wird der Sender deutlich besser gehalten als im traurigen „FM“-Modus. Letztere Aussage relativiere ich, nachdem ich mit HR1 bis Moers zum E-Cannonball fuhr. Schon vor Köln war der Sender weg und das Radio stumm. Schade, denn dann hört man das „Konzert“ des E-Antriebs im Corsa umso schlimmer. ☹

MyOpel App:
Die wichtigste Funktion, nämlich im Restaurant in der Nähe der Ladestation im Handy nachschauen zu können, wie weit mein Corsa draußen inzwischen geladen hat, funktioniert leider meist nicht: es wird nur der Ladestand angezeigt, der zum letzten Zeitpunkt aktiv war, als die Zündung eingeschaltet war. Beim Laden schließe ich das Auto aber ab. –
Diese App ist recht nutzlos, da müssen die Entwickler mal beim Wettbewerb nachschauen, wie man das richtig macht. ☹ Auch nach AppDate ist das nicht besser geworden. Thema verfehlt – setzen – sechs!

Uhrzeit:
Man kann es eigentlich nicht glauben, aber die haben tatsächlich vergessen, ihm die „Intelligenz“ mitzugeben, die Umstellung Winter-/Sommerzeit selbsttätig vorzunehmen. Zudem geht die Uhr ungenauer als eine 5-€ Armbanduhr. ☹ Im Forum kam der Tipp: einfach mal für einen Moment UKW mit RDS-Radio einschalten, dann synchronisiert sich die Zeit. Muss ich mal probieren.

Beladen:

Einsteigen:
Das Einsteigen in den knappen Raum zwischen Lenkrad und B-Säule ist für Langbeiner wie mich eher ein „einfädeln". Und das Aussteigen ein mühsames „durchwursteln" um die vorwitzige B-Säule herum. Das erklärt den verschmutzen linken Ärmel an meiner Oberbekleidung. ☹ Seltsam, denn meine Körpermaße entsprechen exakt der Norm für den „95-percentilen-Mann", mit dem Autohersteller ihre Ergonomie entwickeln. Immerhin bleibt über'm Kopf mehr als genug Platz. Hinter mir passen keine erwachsenen Unterschenkel mehr hin, für einen Heckpassagier muss ich halt unkommod weit nach vorn rutschen. Da merkt man schon die Nachteile einer Fzg.-Platform, die eine lange Motorhaube braucht für stinkende Diesel und Benziner. Die Sitze selbst wirken recht schmal und haben zu wenig Unterstützung im Lordosenbereich. Auf Dauer sind sie zu weich und verursachen sogar bei mir Rückenschmerzen, der mit so was ansich keine Probleme hat. Das Auto ist also eher für kleinere leichtere schlankere Personen gemacht, wie sie in Gallien häufiger vorkommen als in Germanien.
Die Türen öffnen sehr weit. Gut für's Beladen, aber, wenn man vom Fahrersitz die ganz offene Fahrertür wieder schließen möchte, muss man sich schon fast akrobatisch weit aus dem Auto lehnen. Fazit: Nix für alte Leute!

Gepäck:
Die Heckklappe öffnet hoch genug, dass ich mir nicht den Kopf stoße. Wie es sein soll.
Der Kofferraum bietet keine Haltevorrichtung/Ablage für's Ladekabel, so fliegt es halt immer hinten umher. Aber es passen immerhin 3 Wasserkästen rein, wenn man das Kabel zunächst wegräumt. Fast immer hängt sich dabei dann (zunächst unbemerkt) die Laderaumabdeckung am Scharnier aus und die Hecklappe lässt sich nicht schließen. Das nervt!
Was war dagegen der (pur-elektrische) AmperaE für ein Raumwunder!

Ablagen:
Die vorderen Türtaschen bieten Platz für große Flaschen. ☺ Der Handschuhkasten ist riesig, aber ohne Kühlung und ohne Beleuchtung – und das in der Top-Ausstattung! Die Ablagen in der Mittelkonsole sind OK, wer sein Handy induktiv laden will, kann das dort (mein Huawei P30pro lädt allerdings nicht). Schade nur, dass es dort nur eine 12V-Steckdose und nur <u>einen</u> USB-Anschluss gibt. Und es gibt leider keine geeignete Ablage für eine Sonnenbrille. ☹

Geräusche:

Was gleich beim losfahren auffällt: der Antrieb jault wie eine alte Straßenbahn. Somit war der Spitzname gleich klar: „Tram" (ich erwog auch „Heulsuse"). Und der ist wahrhaft nicht schmeichelhaft gemeint. Ich vermute Zahnpaarungsgeräusche im Differential: das geht definitiv besser! ☹ ☹ Lt Forum haben viele Corsa-e und Peugeot 208-e dasselbe Problem, aber nicht alle. Grundfrequenz je nach Geschwindigkeit zwischen 340 und 435 Hz. Zudem in schmalen Gewindigleitsbändern noch ein Geräusch wie ne schreiende Kreissäge. Auch der Antrieb des AmperaE war hörbar, aber bei weitem nicht derart laut. Der Fiat ist auch hier mal wieder Benchmark, Bosch kann das halt…

Ab 100 km/h kommt noch ein nervender und mit gemessen 78 dB ziemlich lauter Brummton bei konstant 150 Hz hinzu, als führe man im Benziner mit Sportauspuff. Verschiedene Fahrbahnbeläge und Reifen machen keinen Unterschied, Lastwechsel im Antriebsmoment auch nicht und der Ton bleibt bei 150 Hz auch mit unterschiedlichem Tempo. Ich wage besser keine Prognose, wo das herkommt. Es nervt halt sehr. Somit ist das Auto absolut nicht Autobahntauglich. ☹ ☹

Nachtrag: in einem 3-monatigen Werksaufenthalt (es ist leichter, einen Termin beim Papst zu kriegen…) wurde meinem Auto eine neue Antriebseinheit eingebaut, die nun nicht mehr brummt und schreit, nur noch (gerade so akzeptabel) heult. Nun isser „state-of-the-art", zumindest auf dem mittelmäßigen Könnensstand von PSA. Die meisten Könner hat Tavares ja erfolgreich aus Rüsselheim verjagt.

Immerhin 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. Immerhin: klappern und knarzen tut nichts – da merkt man den fehlenden Einfluss von GM mal positiv… ☺

Den Radioklang bewerte ich lieber nicht, ich bin dafür zu sehr Fachmann, als dass ich viel Positives finden könnte. Die Basis-Ausstattungen anderer Autos klingen auch nicht besser. Insofern ist das kein spezifisches Problem. Allerdings bieten andere Hersteller zumindest gegen Mehrpreis Besseres an, Opel nicht. Chance verpasst!

Antriebsleistung:

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) dank eines sehr indirekt ausgelegten Fahrpedals mit einem deshalb recht gemütlichen Beschleunigungsvorgang. An der Ampel kann das schon mal nerven, denn, anders, als man es von den meisten E-Autos kennt, fährt man den Stinkern so 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, solange es draußen über +5 Grad ist, denn ist der (unbeheizte) Akku kalt, will er kaum Strom (=Kraft) liefern. Das Fahrwerk bleibt der Antriebsleistung in gewohnter Opel-Tradition gewachsen. ☺ Das war im Fiat anders (Rodeo aber Spaß)…

Bei 3°C Außentemperatur und nach ca 15 Minuten eher gemütlicher Fahrt hatte ich zum Überholen rechtzeitig (wegen der Gedenksekunde) auf „Sport" gedrückt, was er auch in der Anzeige quittiert, und dann mit Schmackes überholen wollen… - isss nich. ☹ anscheinend ruft er nur die volle Leistung ab, wenn der Akku warm genug ist. Und er heizt ihn anscheinend nicht hinreichend auf, wenn man gemütlich unterwegs ist. Hat der denn keine Akkuheizung?

Dass der E-Antrieb bei voller Akku-Ladung ganz und gar nicht rekuperiert, ist für mich als Ingenieur zwar technisch erklärbar, aber für „Lieschen Müller und Otto Normalverbraucher" nicht. Andere Autohersteller haben für diese Situationen mit sanftem Bremseneingriff Lösungen ersonnen, die die Kundenerfahrung etwas konsistenter und vorhersehbarer machen. Zumal sowas die selten genutzen hinteren Bremsscheiben wenigstens ab und an mal „automatisch" säubern würde. Nachsitzen! ☹

Fahrverhalten:

Die Lenkreaktion 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 weichen Achsgummis nehmen die schlimmsten Spitzen weg. Immerhin hab ich die optionalen 17-Zoll Reifen 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/Querfugen in Kurven etwas stößig wird, fast erinnert mich das an Manta-selig, der hatte auch einen Panhard-Stab an der primitiven Starrachse. Dafür „steht“ sie, anders als von Peugeot gewohnt, (wenn's mal sein muss) absolut stabil und hilft dem sehr fahrsicheren Eindruck. Insofern immerhin in dem Punkt ein echter Opel! ☺

Aber: befahren Sie mal eine schmale Straße, die keinen Mittelstreifen hat, sondern nur markierte Fahrbahnränder. Wenn Ihnen da ein Auto entgegen kommt und Sie nach rechts an den weißen Streifen heranfahren wollen, damit es auf der schmalen Straße keinen Unfall gibt, dann wehrt sich der „intelligente“ Spurhalteassistent dagegen und will Sie in den Gegenverkehr hinein lenken! Schlecht abgestimmt! ☹ Ich hoffe auf eine Verbesserung mit kommenden Software-Updates. Nach einem Jahr warte ich immer noch!

Licht:

Das Matrix-Licht ist ein schönes Spielzeug. Auf Landstraßen mit nur gelegentlichem Gegenverkehr wirklich toll ☺ . Auf der Autobahn im Regen hab ich den Lichtschalter dann doch ganz nach rechts gedreht auf Abblendlicht. Damit irritiert man keinen der vor einem fahrenden Rückspiegel. Ausschalten kann man das „Auto“ Licht nicht, ansich kein Fehler, denn anscheinend schaltet sich die Lichtautomatik rechtzeitig an und man gehört nicht zu den vielen Idioten, die bei Dämmerung auf ihr Tagfahrlicht vertrauen und hinten dunkel sind. Ob bei Nebel tags die Lichtautomatik funktioniert (ansich das KO-Kriterium der meisten Lichtautomatiken), werde ich noch herausfinden… -> -> natürlich nicht.

Sicht:

Leider spiegelt sich das gemustert-glänzende Armaturenbrett in der Windschutzscheibe bei Sonnenschein, sodass man das Geschehen vor einem wie durch einen Grauschleier betrachtet. Das konnten Autohersteller auch schon mal besser, auch Opel… ☹ Und die weißen A-Säulen mit dem Hochton-Knubbel spendieren rechts und links zudem einen hellgrauen Rand. Leute: so was macht man dunkelgrau! Auch die Klavierlackflächen in der Mittelkonsole reflektieren je nach Sonnenstand gleißend hell. Verehrte Autohersteller, bitte rennen Sie solchen Moden nicht hinterher und machen Innenraumflächen bitte wieder matt! Sogar Tesla hat es im jüngsten M3-Update begriffen.

Was nachts beim einsteigen und ausräumen mächtig stört: die hinteren Sitze bleiben gänzlich unbeleuchtet. Ist der Sparzwang bei Opel nun schon so schlimm geworden? ☹

Genauso stört das unbeleuchtete Handschuhfach trotz vorhandener „Ambiente“ Beleuchtung. Wird vielleicht doch Zeit, dass denen in Rüsselsheim mal ein Licht aufgeht … ;)

Rangieren:

Rückwärts einparken ist wegen der doofen Position des Ladeports (hinten links) leider oft notwendig, dafür aber wirklich einfach: die Kamera und die 180°-Darstellung aus Vogelsicht hilft sehr – gut gemacht, PSA! Sofern man die ständig verschmutzte Kameralinse immer wieder sauber wischt… Zudem gibt es die üblichen Piepser mit den gelb-orange-roten Warnbalken. Funktioniert gut und lange nicht derart über-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. ☺ Dass die breiten C-Säulen zusammen mit den breiten Blindflächen des Heckfensters enorme tote Winkel „3/4-hinten“ erzeugen, fällt so kaum noch auf.

Da das Armaturenbrett seitlich 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 noch recht kleine Wendekreis. ☺
Was ich schmerzlich vermisse, nachdem ich mich im AmperaE an diese nützliche Funktion gewöhnt hatte: den Querverkehrswarner beim rückwärts ausparken – die nötigen Sensoren sind doch an Bord, oder? ☹ Auch ein Fall für ein Software-Update?

Weitere **Assistenz-Systeme:**

Ich hatte dem Verkaufsberater bei der Bestellung dummerweise geglaubt und den „intelligenten" Tempomaten als Abstandstempomaten (ACC) missverstanden. Und nicht das entsprechende Paket „Active Drive Assist" bestellt. Warum dann vorn all die Sensoren vorhanden sind (siehe * bei der Nummernschildbefestigung ganz oben), frage ich mich dann schon. Auch haben beide Außenspiegel die Markierung für den Totwinkelwarner**, aber der bleibt dunkel - man könnte denken, der sei kaputt. **: im Untermenü finden und ausschalten, nach ein paar Sekunden einschalten und dann geht er. Leute, so was macht man in der „End-of-line-control"! Wie der bessere Spurhalteassistent das Auto mittig führt, hätte mich schon interessiert, nachdem der normale Spurverlassenswarner leider zu gefährlichen Verkehrssituationen führen kann.
Naja, so bleibt mir noch der leider nicht zuverlässig funktionierende Verkehrsschild-Erkenner, der mich ortseingangs schon diverse Male versuchte in den Blitzer zu jagen, weil er den Ortseingang nicht (oder zu spät) erkannte. Und der nach manchen Ortschaften penetrant weiter „30" befiehlt, obwohl man schon 2 Kilometer lang wieder 100 fahren darf. Eigentlich unverständlich, denn GPS mit hinterlegter Navikarte ist doch immer im Hintergrund aktiv! Kommunizieren die steuernden Computer denn nicht miteinander?
Müdigkeitswarner und Notbremsassistent habe ich bisher nicht gebraucht – daher hier keine Bewertung.
Was an dem viel zu kompliziert zu aktivierenden Tempomaten „intelligent" sein soll, erschließt sich mir bisher nicht. Als ich in einer 130er Begrenzung mit ca 95 fahrend daran herum gespielt habe und dabei anscheinend den Geschwindigkeitsbegrenzer drückte, beschleunigte mein Corsa plötzlich wie von Hornissen gejagt – gut, dass vor mir frei war, sonst hätte es den Notbremsassistenten gebraucht. Das kann man wirklich intuitiver gestalten! ☹
Wieder eine „Funktion", auf die ich lieber verzichte, wie auch die angebliche Spracheingabe, deren Bedienung sich mir bisher nicht erschlossen hat.

Fazit: viel Potential für Verbesserungen in SW-Updates! Eigentlich hatte ich von Opel erwartet, mir ein fertig entwickeltes Auto zu verkaufen und keines auf dem Stand eines Beta-Prototypen. Wenn es dann wenigstens mit den Nachbesserungen ohne graue Haare klappen würde. Aber 3 Monate Werksaufenthalt waren ja offenbar nicht genug, wenigstens auch die Software up-zu-daten. ☹

<u>Informationen und Beobachtungen am Rande:</u>

DAS Forum:
https://www.goingelectric.de/forum/viewforum.php?f=313
und hier die Beschwerden anderer Corsa-e-Fahrer*innen:
https://www.goingelectric.de/forum/viewtopic.php?f=313&t=61320

Winterräder:
Die Räder des CorsaF-e haben 32 mm Einpresstiefe, anders als die der Verbrenner mit 38 mm. Folglich beim Räderkauf nicht nur die Last (>500 kg) beachten, sondern auch die ET, was die Auswahl stark einschränkt und somit teuer macht. Die beim Opelhändler zu kaufenden Winter-Kompletträder hatten im Oktober 20 ET38 – die beim Peugeothändler auch. Hat da womöglich der ganze Konzern Tiefschlaf gehalten?? ☹ *Nachtrag:* inzwischen hat die Leute jemand aufgeweckt und zumindest der Haus-und Hof-Opelhändler Auto-Jakob in Rüsselsheim bietet beide Versionen an.
Die leisen Dunlop Winter 5 habe ich nun schon mal bestellt, ebay hatte gerade die 10% Aktion.
Opel bietet Räder (ohne Reifen) in Alu (ca 200€/St) und Stahl (ca 50/St) nach anfänglichen Schwierigkeiten nun auch in ET 32 an. Deren Winter-Kompletträder sind leider mit Reifen bestückt, die meinen hohen Ansprüchen nicht genügen. Neu für Opel: Alu- und Stahlräder brauchen unterschiedliche Radschrauben! ☹
Ein Trost: da PSA das passive Reifendruckkontrollsystem (via ABS/ESB) verwendet, braucht man wenigstens keine teuren Drucksensoren in den Rädern!
Als ich die beiden Sorten Radschrauben dann beim Räderwechsel in der Hand hielt, musste ich an meine Jahre in Frankreich denken: „warum einfach, wenn's kompliziert geht". Nicht nur, dass die 2-teilige Konstruktion mit konischer Zwischenscheibe und Feingewinde teurer in der Fertigung ist, sie hält das Anzugsmoment auch nicht aufrecht. Normale Radschrauben, wie sie bei echten Opels und auch allen VW üblich sind, haben bei der Kontrolle der Radschrauben-momente niemals ein Nachziehen bedurft – diese aber nach gerade mal 30 km bereits eine Viertel Umdrehung – und zwar alle! Sowas hätte ich zu meiner Zeit niemals freigegeben! ☹ ☹

An oder aus?:
- A/C (die Klimatisierung) ist nach Start des Autos immer eingeschaltet. Das „Auto" der Lüftung aber steht so, wie es nach Abschalten des Corsa zuletzt war -> Verbesserungsvorschlag an Opel: A/C so lassen, wie man das zuletzt eingestellt hatte.
- Der „Normal" Fahrmodus ist nach Start immer vorgewählt – leider nicht der letzt-gefahrene. -> gleicher Vorschlag.
- Und, was gar nicht geht: das Handy wird – trotz aktiviertem BlueTooth und gutem Empfang – ab und zu nicht erkannt und muss dann nach dem Start des Corsa neu gekoppelt werden, was der Corsa manchmal verweigert. Das nervt! Zumal dafür eine Anzeige fehlt. ☹

- Wenn man unter'm Zentraldisplay (das 7-Zoll, das sich 10-Zoll nennt) auf „e" (wie Energie" drückt, erscheint immer zuerst die nutzlose „Stromfluss" Anzeige und nicht die „Statistiken", die immerhin brauchbare Infos anzeigt. Wenn man bei Opel schon nicht auf „Stromfluss" gänzlich verzichten kann, dann sollte dieser Unsinn sich doch bitteschön nicht auch noch in den Vordergrund drängen. ☹
- War beim Verlassen des Autos die Sitzheizung an, dann ist sie auch bei der nächsten Fahrt wieder an, selbst, wenn dann kein Beifahrer drin sitzt. Was soll das denn?
→ Man kommt kaum hinterher, alle (un-)möglichen Presets nach dem Start des Autos erstmal zu korrigieren… ☹ hoffentlich wird das in den kommenden Software-Updates alles verbessert…

Start-Knopf:
Es irritiert, dass man diesen zum Ein- aber auch zum Ausschalten derart lange und fest drücken muss. ☹ Im AmperaE war das bedeutend intuitiver/reaktiver.

OBD-Steckplatz:
Siehe: https://www.outilsobdfacile.com/location-plug-connector-obd/Opel-corsa-f

Lade-Langstreckentest YouTube: https://youtu.be/rYoJ6CM218I

Klima beim Laden:
Tipp von miradarya in Forum: „Die Klima läuft auch ohne aktive Fahrbereitschaft. Allerdings muss man dafür das Auto einmal ausschalten und dann wieder ohne die Bremse zu treten einschalten".

Handy-Fernsteuerung:
Opel-Anleitung (engl.): https://www.youtube.com/watch?v=S8CjMXITOEo&feature=youtu.be

Doppelter Boden für den Kofferraum:
das ist das Originalteil des Peugeot 208-e im Corsa: Artikelnummer: 1670092380, Preis: 240€
(Tipp von JSteffe aus dem Forum)

Oder Selbst bauen nach dieser tollen Anleitung:
https://www.goingelectric.de/forum/viewtopic.php?f=313&t=64136

Licht im Kofferraum:
Wem die Funzel zu dunkel ist, der baue das ein: https://www.ebay.de/itm/224036428488

Für Anfragen/Beschwerden:
kundenservice.de@opel.com

Unten drunter:

Anlässlich des Radwechsels auf Winterräder hatte ich die Gelegenheit genutzt, mir meinen Corsa kurz von unten anzusehen – ist ja mein Fachgebiet. Km-Stand: 2250! Ich möchte das nicht für mich behalten, auch wenn es für Manche zu „fachchinesisch“ ist:

1) Rad-Mittenzentrierung:

wie heute bei den meisten Autoherstellern: fettfrei ☹ - Ergebnis: sieht man ja: Rostet schon neu. -> Keramik- oder Kupferpaste drauf! Dann kriegt man die Winterräder im Frühling wieder runter.

2) Befestigung Federbein-Schwenklager:

prinzipiell richtig. Schwenklager immerhin mit Tauchlack-Überzug, damit es nicht sofort rostet. Schrauben: unnötig lang.

3) Spurhebel – Spurstange:

Alu ist teuer, Kröpfung schafft Biegemoment. Aber ist wegen des starken Radeinschlags (zugunsten des kleinen Wendekreises) wohl nötig.

4) VA-Lenkerlagerung:

VA-Lenker-hinten: Standard-Chassis-Schraube (auch hier zu lang), stehende geschlitzte Büchse (verringert Unwuchtempfindlichkeit). Vorne: längs liegende Büchse. Keine Einwände.

5) Bremse hinten:

Scheibenbremse mit elektrischer Handbremse. Schwimmsattel, GGG verzinkt. Mal gespannt, wann die verrottet. E-Autos sind hinten mit Bremstrommeln besser bedient.

6) untere Federsitze:

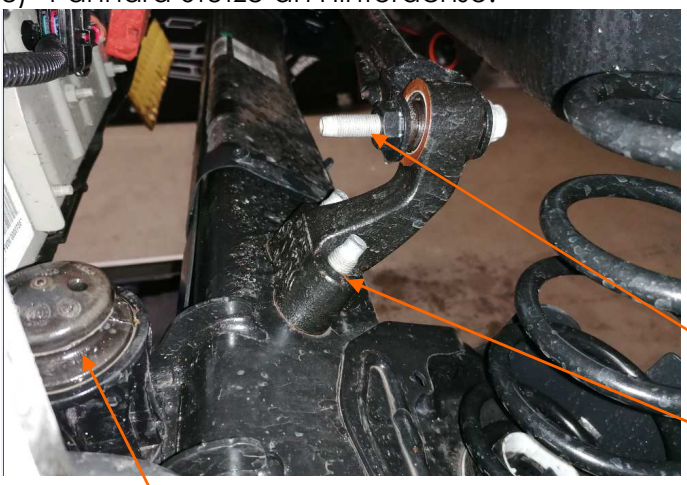
vorn hinten

Federn sitzen nicht Stahl auf Blech, sondern in Plastik, was Rost und somit Federbrüchen vorbeugt. Da ging ausnahmsweise mal Dauerhaltbarkeit vor Sparzwang ☺

7) Federabstützung oben (Hinterachse):

Kraftabstützung teils auf den Längsträger (gut), teils auf ein labberiges Blech, das zudem die Spaltkorrosion buchstäblich einlädt. ☹ Ein Fall für Rostschutz-Nachbehandlung (Wachs- oder Kettenfettspray). Solch einen Murks würden Op'ler niemals konstruieren!

8) Panhard-Stütze an Hinterachse:



stabile Gußeisenstütze, mit den hier passend langen Standard-PSA-Schrauben fest mit dem Dünnblech des Achskörpers verschraubt. Quizfrage: was verbiegt zuerst?
Wie unsinnig diese Schrauben-Standardisierung ist, sieht man gut an der Lagerung zum Panhard-Stab.
Der Anschlag-Gummi ist auf dem Längsarm zum (stabilen) Unterboden. In der Feder würde er den labberigen oberen Federteller ja wohl auch verbiegen. Na ja…

9) Unterboden total:

von vorn

von hinten

10) Unterboden Detail:

von hinten nach vorn zur Stufe zur hinteren Sitzebene ist hier gezeigt, wie der Akkukasten am Unterboden hängt. Immerhin lackiert, aber ohne jedweden weiteren Rostschutz mit deutlichen Eintrittsöffnungen für Salzwasser. Das wird wohl bald schon rosten. Was die ungeschützten Steckkontakte auf Dauer sagen, dürfte auch klar sein… ☹
Wenn das alles nicht meine Spezialkur bekäme…

Nachtrag:
Da mich manche Eigenschaften wirklich störten, hatte ich bei den alten Kollegen so lange nachgefragt, bis ich einen Nachbesserungstermin im Werk bekam. Am 19.1. meinen Corsa-e nach Rüsselsheim gebracht. Das Leihfahrzeug war ein brummig lauter 3-Zylinder Astra, weshalb ich den erstmal 2 Monate stehen ließ. Als ich nach Monaten immer noch keine Vollzugsmeldung aus Rüsselsheim bekam, fuhr ich den Astra doch mal. Als ich ihn bekam, war er neu und der Tank leer, als ich ihn 14 Wochen später zurück brachte, hatte er 600 km drauf und war voll getankt. Und, wie verlangt, sauber.

Am 28.4.21 habe ich dann meinen reparierten Corsa wieder abholen dürfen. Leider nicht sauber – die angekratzten Felgenhörner kamen nach eigenen Untersuchungen von den billigen Radabdeckungen, die ich anstelle teurer Original-Opel-Teile für meine Winterräder erstanden hatte. Die Haupt-Beanstandung (Antriebsgeräusch) ist nun hinreichend behoben, den aktuellen Software-Stand hat man leider nicht aufgespielt, auf meine Nachfrage gibt man mir keine Antwort. So kann man das Auto nun manchen Kunden zumuten, wenngleich es halt immer noch ein Kleinwagen ist und ein geblitzter Peugeot, also bei weitem nicht perfekt. Es bleibt zu hoffen, dass die vielen kleinen Fehler/Unvollkommenheiten noch mit Software-Updates nachgebessert werden. Fraglich ist allerdings, wie man die dann in sein Auto bekommt. Immerhin ist mein Corsa nun so gut wie der beste, den Opel in der Lage ist zu liefern. Das mag jungen sportlich-schlanken nicht zu groß gewachsenen Fahrer*innen passen, für mich ist das Auto leider nix. Aber das war ja mein eigener Fehler, die Kiste im Vertrauen auf die Arbeit meiner alten Kollegen ohne Probefahrt und Probesitzen bestellt zu haben. Dummerweise hat der Herr Tavares inzwischen die meisten tauglichen Opel-Kollegen raus-geekelt, was die mangelhaften Leistungen des Kundendiensts erklärt. Auch die Opel-Händler können da Dinge berichten, die man kaum glauben kann. Man lernt halt auch im Alter noch hinzu. Für diese Firma habe ich 25 Jahre gearbeitet, als sie noch zu GM gehörte. Nun blutet mir mein Herz. Schade um Opel.

more 2 come…