



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, 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 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 Brieger. Nur auf die Rechnung warte ich nun bereits 7 Wochen ... ☹

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 Tesla 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 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 den neuen Corsa zuhause erstmal über meinen bewährten GO-e via meines Typ-2-Kabels, das ich 2017 vom besten Chinesen gekauft hatte:



Die Ladekontrolle ist das grün blinkende Rechteck links unten neben dem 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 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 passt. Billig war gestern....

Die Ladezustandsüberwachung via myOpel App funktioniert leider nur sporadisch. 😞

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

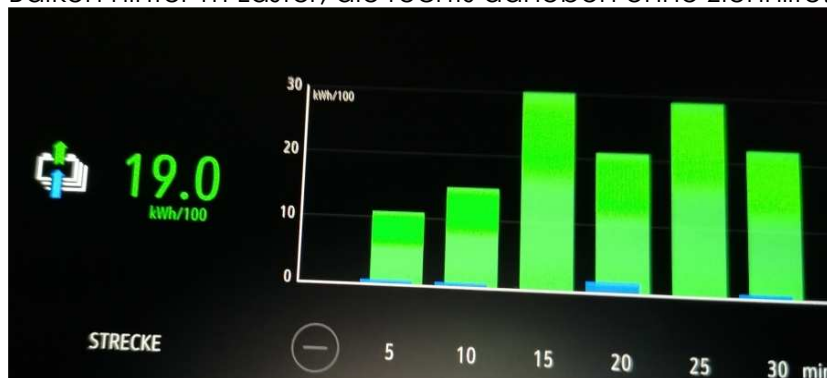
Übrigens: die Position der Ladebuchse hinten links ist die schlechteste von allen. Das haben die Koreaner besser verstanden. Aber die Einparkhilfe gleicht das etwas aus ;)

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.

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 – 15,7. Im Schnitt nach ca 800 km gemischten Betriebs: 14,8 mit einem 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 Eco und ohne A/C und trockener Straße. ☹️
Dann aber bei 10 – 14°C Autobahn gefahren. Zu 70% feucht bis nass. Heizung an, Licht meist auch. Ergebnis: 17,6 bis über 22 kWh/100km, dabei nie über 125 km/h, meist 100 – 110. Auf der Heimfahrt unterwegs teuer nachgeladen mit 100 km mehr Reichweite als zur Erreichen meines Fahrtziels angezeigt. Daher auch mal ein Stück um die 120 „laufen lassen“. Als dann nach 100 km die Reichweite nur noch knapp über der Reststrecke lag, hab ich mich hinter einen flotten LKW einsortiert und habe damit den Momentanverbrauch von knapp 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 den ICE 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 Innogy.

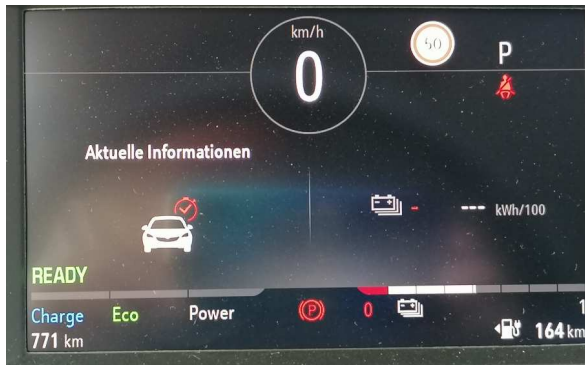
Winter:

Ich fürchte Schlimmes...

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 in „bargraph“ Schätzbalken. Da die DC-Ladesäule diese %zahl anzeigt, muss sie ja in den Untiefen der Corsa-Elektronik vorhanden sein -> also zeigt sie gefälligst an!!! ☹️ ... immerhin zeigt die MyOpel-App den Akkustand korrekt in % an...



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! Immerhin gibt es 2 „Trip“ Möglichkeiten, Langzeitverbräuche anzeigen zu lassen.

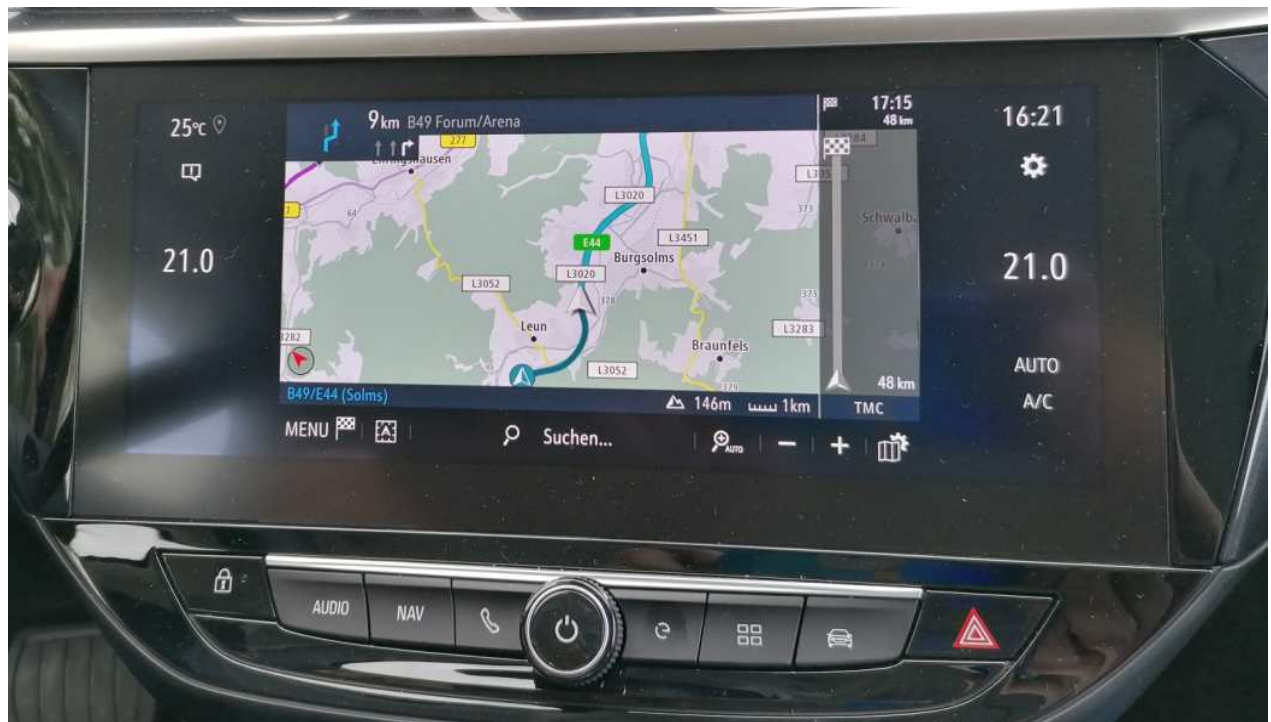
Und warum mir mein Auto nach jedem Neustart die ersten 2 Kilometer erstmal weiß machen will, ich sei nicht angeschnallt, erkläre mir mal Einer 😞



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! Sowa brauche ich genauso dringend, wie das Pfuhrkissen 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 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. Zudem zeigt die originale TomTom-Navi nun 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 nach Infos zu suchen. Was macht Tesla es seinen Kunden doch sooo viel leichter!!

Klima:

Schwachsinnigerweise 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. 😞

Hat man AC an und Lüftung auf „Auto“, beschlägt bei 10°C Außentemp. und Regen die Frontscheibe. Also Gebläse manuell hoch drehen. Das konnte schon mein letzter Verbrenner vor vielen Jahren deutlich 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 wollte. 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. 😞

Beladen:

Einsteigen:

Das Einsteigen in den knappen Raum zwischen Lenkrad und B-Säule ist für Langbeiner wie mich eher ein „einfädeln“. 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 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. Nix für alte Leute!

Was war dagegen der (pur-elektrische) AmperaE für ein Raumwunder!

Ablagen:

Sehr ärgerlich ist der fehlende Ablageplatz für ein Ladekabel. Ansonsten gefällt der für solch ein kurzes Auto noch 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 vorderen Türtaschen bieten Platz für große Flaschen. 😊 Der Handschuhkasten ist riesig, aber ohne Kühlung und ohne Beleuchtung. 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. Und es gibt leider keine geeignete Ablage für eine Sonnenbrille. ☹️

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 definitiv besser! ☹️☹️ Auch der Antrieb des AmperaE war hörbar, aber bei weitem nicht derart laut. Der Fiat ist auch hier mal wieder Benchmark...

Über 100 km/h kommt noch ein nerviger und mit gemessen 78 dB ziemlich lauter Brummtton hinzu. Unterschiedliche Fahrbahnbeläge machen keinen Unterschied, Lastwechsel im Antriebsmoment auch nicht. Da bleibt eigentlich nur der Verdacht, dass der Drehzahlregler des Motors das verursacht. Zumal mit dem Brummtton der Stromverbrauch überproportional ansteigt. ☹️☹️

Liebe Kollegen, ich werde Euch damit wohl auf die Pelle rücken müssen – das kann so nicht bleiben!

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. Zudem: 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 Achsgummis 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! 😊

Aber: befahren Sie mal eine schmale Straße, die keinen Mittelstreifen hat, sondern nur markierte Fahrbahnräder. 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! Das ist **GEFÄHRLICH**, werte Opel-Kollegen und sollte schleunigst korrigiert werden! 😡 😡 😡

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 eher übervorsichtig schon früh 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 Lichtautomatik), werde ich noch herausfinden...

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... 😡

Was nachts mächtig stört: die hinteren Sitze bleiben gänzlich unbeleuchtet. Ist der Sparzwang bei Opel nun schon so schlimm geworden? 😡

Genauso stört das unbeleuchtete Handschuhfach. Wird vielleicht doch Zeit, dass denen in Rüsselsheim mal ein Licht aufgeht ...

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) wegen eines sehr indirekt ausgelegten Fahrpedals und einem deshalb recht gemütlichen Beschleunigungsvorgang. An der Ampel kann das schon mal nerven, denn, anders, als man es von 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. Und auch hier bleibt das Fahrwerk der Antriebsleistung in gewohnter Opel-Tradition immer gut gewachsen. 😊 Das war im Fiat anders (Rodeo aber Spaß)...

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 über-ängstlich wie im AmperaE. Die Übersichtlichkeit der Karosserie 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 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 angenehm kleine Wendekreis. 😊

Was ich schmerzlich vermisse, nachdem ich mich im AmperaE an diese nützliche Funktion gewöhnt hatte: den Querverkehrswarner beim rückwärts ausparken. ☹️

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. Wozu dann vorn all die Sensoren sind (siehe* bei der Nummernschildbefestigung ganz oben), frage ich mich dann schon. Auch hat der linke Außenspiegel die Markierung für den Totwinkelwarner, aber der bleibt dunkel man könnte denken, der sei kaputt. Wie der bessere Spurhalteassistent das Auto mittig führt, hätte mich auch interessiert. Naja, so bleibt mir noch der meist funktionierende Verkehrsschild-Erkenner, der mich ortseingangs schon 2 mal versuchte in den Blitzer zu jagen, weil er den Ortseingang nicht (oder zu spät) erkannte. Müdigkeitswarner und Notbremsassistent habe ich bisher nicht gebraucht – daher hier keine Bewertung. Was an dem 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! ☹️

Beobachtungen am Rande:

DAS Forum:

<https://www.goingelectric.de/forum/viewforum.php?f=313>

Winterräder:

Die Räder des CorsaE haben 32 mm Einpresstiefe, anders als 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-Komplettäder haben 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) auch in ET 32 an. Die Winter-Kompleträder sind leider mit Reifen bestückt, die meinen Ansprüchen nicht genügen.

Ein Trost: da PSA das passive Reifendruckkontrollsystem (via ABS/ESB) verwendet, braucht man wenigstens keine teuren Drucksensoren in den Rädern!

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: A/C so lassen, wie man das vorher eingestellt hatte.

- Der „Normal“ Fahrmodus ist nach Start immer vorgewählt – leider nicht der letzt-gefahrene.

- Und, was gar nicht geht: das Handy wird – trotz aktiviertem Bluetooth und gutem Empfang – oft 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 Zentralsdisplay (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. ☹

→ Man kommt kaum hinterher, alle (un-)möglichen Presets nach dem Start des Autos erstmal zu korrigieren... ☹

Start-Knopf:

Es irritiert, dass man den zum Ein- aber auch zum Ausschalten derart lange drücken muss. ☹ Im AmperaE war das bedeutend intuitiver.

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: Artikelnummer: 1670092380, Preis: 240€ (Tipp von JSteffe aus dem Forum)



more 2 come...