

autoo**mobil** **im betrieb**

Die DEKRA-Zeitschrift für
die großen Pkw-Fuhrparks

Sonderdruck aus
Heft 5/82
Oktober/November



Lohnt das Warten bis März '83?

Erst im März 1983 kommt der in Spanien produzierte Opel Corsa auf den deutschen Markt. Ist der neue Mini so interessant, daß Neuanschaffungen etwa eines Kadett, Fiesta oder Polo zurückgestellt werden sollten?

Grundsätzlich ist die halbjährige Pause zwischen Produktionsstart und Verkaufsbeginn ein Vorzug. Der Corsa wird in einem völlig neu errichteten Werk im spanischen Zaragoza gebaut. Neues Werk plus neues Auto – da ergeben sich zwangsläufig Anlaufschwierigkeiten. Deshalb ist der spätere Einstieg in den besonders anspruchsvollen deutschen Markt eine richtige Entscheidung. Schließlich muß der Corsa hierzulande den Vergleich mit bewährten und auch ausgereiften Konkurrenten bestehen. Welche Voraussetzungen bringt er dafür mit?

Karosserie/Innenraum

Opel hat bei der Konzeption des Corsa sichtlich den Hauptkonkurrenten VW angepeilt. So gibt es den Corsa wie Polo/Derby in zwei Karosserie-Varianten: Als Schrägheck-Version und als Stufenheck-Limousine. Volkswagen hat mit dem Polo Coupé neuerdings sogar eine dritte Karosserie-Variante im Programm. Alle anderen in- und ausländischen Wettbewerber beschränken sich auf eine Grundkarosserie – ausnahmslos Schrägheck – und schaffen Varianten-Vielfalt durch unterschiedliche Motoren und Ausstattungen. Um den Vergleich nicht ausufern zu lassen, sollen Corsa und sein Stufenheck-Bruder Corsa TR zunächst an den Hauptwettbewerbern Polo und Derby gemessen werden. Die Minis von Opel und Volkswagen gibt es grundsätz-

lich nur zweitürig. Andere Wettbewerber wie Citroën (Visa), Renault (R 5) und Toyota (Starlet) bieten auch viertürige Karosserien an. Der Maßvergleich zwischen Corsa-Schrägheck und Polo zeigt nahezu

auch die Opel-Konstrukteure bei der vorgegebenen Außenlänge keine Wunder vollbringen. Hat bei den Gepäckräumen einer der Konkurrenten die Nase vorn? Nach VDA-Norm hat der Schrägheck-Corsa ein Ge-

Motoren/Getriebe

Um den Corsa besonders preiswert motorisieren zu können, wurde auf einen alten Bekannten zurückgegriffen: den 1,0-l-OHV-Motor mit dreifach gelagerter



Links: Frontspoiler, aber auch weniger auffällige Feinarbeit wie A-Säule ohne Regenrinne brachten für den Schrägheck-Corsa einen Luftwiderstandsbeiwert von 0,36. – Rechts: Bis zur Stoßstange herunterreichende Heckklappe für bequemes Beladen. – Ganz rechts: Geräumiger Fahrerplatz, Sitzposition sowie Lenkung und Schaltung tadellos (Ausstattungsvariante Luxus).

Oben: Schrägheck-Corsa L, die Leichtmetallfelgen sind Sonderausstattung

Unten: Corsa TR Berlina. Nicht nur durch Stufenheck, sondern auch im Karosseriestil (Frontpartie, Radausschnitte) ein eigenständiges Modell

Übereinstimmung, siehe Tabelle mit den technischen Daten der beiden Konkurrenten. Auch beim Vergleich zum Fiesta muß man sagen: Opel hat sich an die Klassen-Norm gehalten.

Gleiches Bild zwischen Corsa TR und VW Derby: Der Neuling ist geringfügig kürzer, schmaler und höher. Bei den Innenräumen sind beide Wettbewerber typische Minis: Tadellose Sitzposition für die Vorderleute, knappes Raumangebot auf den Rücksitzen. Hier konnten

päckraumvolumen von 225 l, der Polo bringt es auf 238 l. Bei vorgeklappter Rücksitzbank und Beladung bis unter das Dach sind es beim Corsa 845 l und beim Polo 975 l. Der Gepäckraum des Corsa TR faßt 430 l, beim Derby sind es 445 l.

Deutlichere Unterschiede gibt es bei der Zuladung. Polo und Derby haben niedrigere Leergewichte, Corsa und Corsa TR dafür ein höheres zulässiges Gesamtgewicht. So haben die beiden Neulinge eine um 50 kg höhere Zuladung.

Kurbelwelle, der schon im ersten Kadett der 60er Jahre eingebaut war. Wie auch die hubraumstärkere Variante 1,2-S-OHV, die heute noch im Kadett angeboten wird, ein millionenfach bewährtes, äußerst robustes und unkompliziertes Aggregat. Durch Verdichtungserhöhung, anderen Vergaser und neue Nockenwelle leistet der 1,0 S 33 kW/45 PS. Mit dieser Maschine ist der Corsa keinesfalls untermotorisiert. Ihre Reife ist zumindest ebenso hoch zu bewerten wie die neuzeitlichen Konstruktionsmerkmale der

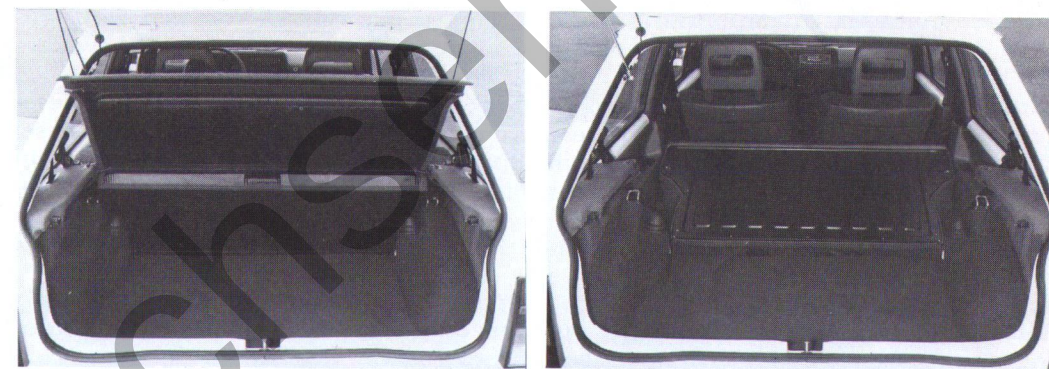
rie-Klebemethode schnell und kostengünstig zu beseitigen.

Preise und Prognose

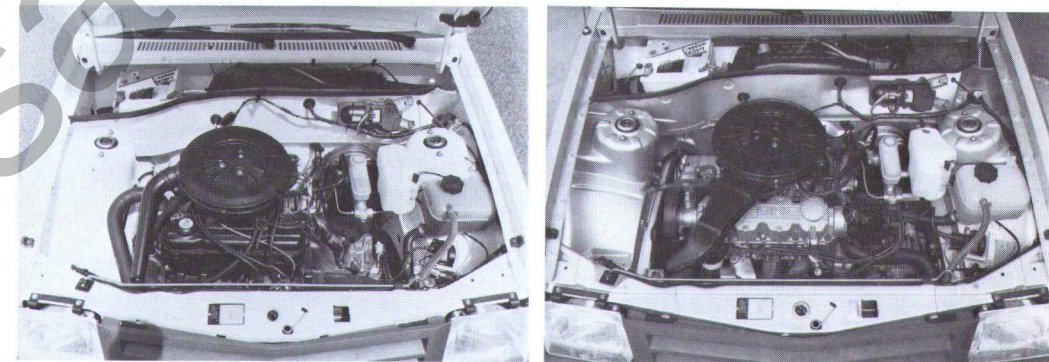
Die Preise sollen erst unmittelbar vor dem Verkaufsstart im März nächsten Jahres bekanntgegeben werden. Das Lohnniveau der spanischen Opel-Arbeiter liegt gut 10% unter dem ihrer deutschen Kollegen. Es ist nicht zu erwarten, daß sich diese Tatsache in den Preisen widerspiegelt. Die Corsa-Preisliste wird wohl kaum viel anders aussehen als die des VW Polo oder Ford Fiesta.

Welche Chancen hat der Corsa im Fuhrpark?

Die Stufenheck-Variante TR wird wohl eher den Privatmann ansprechen, der für seine vielköpfige Familie auch einen großen Gepäckraum benötigt. Hier ist eher mit Konkurrenz im eigenen Hause zu rechnen. Man kann den Corsa TR durchaus als Alternative zum Kadett ansehen, der ja ausschließlich mit Schrägheck geliefert wird. Für den Opel-Fuhrpark ist der Schrägheck-Corsa sicher eine willkommene Bereicherung des Angebots. Es gibt genügend Aufgaben für Fahrzeuge der Corsa-Größenordnung, die Fuhrpark-Erfolge von Polo und Fiesta sowie anderen kleinen Kompaktwagen beweisen das. Der Mini mit vorgeklappter oder ausgebaute Rückbank hat schließlich den Nutzwert eines nicht zu kleinen Kombis. Das trifft ohne Zweifel auch für den Corsa zu. So kann die in der Überschrift gestellte Frage, ob sich das Warten auf diesen neuen Opel lohne, ohne Einschränkung mit „ja“ beantwortet werden. Zumal in Fuhrparks sowieso nicht Entscheidungen von heute auf morgen getroffen werden.



Gepäckraumvolumen (nach VDA-Meßmethode) 225 l – bis unters Dach 845 l



Modernisierter Veteran: OHV-Maschine 1,0 S Neu in der OHC-Motorenfamilie: 1,2 S

Opel Corsa/TR contra VW Polo/Derby				
	Opel Corsa 1,0 S	VW Polo 1,05 N	Opel Corsa TR 1,2 S	VW Derby 1,1 S, E
Motor				
Hubraum (effektiv) ccm	993	1043	1196	1093
Bohrung/Hub mm	72/61	75/59	77,8/62,9	69,5/72
Leistung kW/PS	33/45	29/40	40/55	37/50
Nennndrehzahl min ⁻¹	5400	5300	5600	5600
Verdichtung	9,2	9,5	9,2	9,7
Drehmoment Nm bei Drehzahl min ⁻¹	68	74	90	82
	2600	2700	2200	3300
Abmessungen				
Länge mm	3622	3655	3955	3975
Breite mm	1532	1580	1540	1580
Höhe mm	1365	1355	1360	1355
Radstand mm	2343	2335	2343	2335
Gewichte				
zul. Gesamtgewicht kg	1215	1130	1215	1150
Leergewicht kg	735	700	740	725
Zuladung	480	430	475	425
Norm-Verbrauch				
Stadtzyklus (Liter/100 km)	7,7*)	7,9	8,5*)	7,4
bei 90 km/h (Liter/100 km)	5,2*)	5,6	5,1*)	4,9
bei 120 km/h (Liter/100 km)	7,0*)	7,6	7,0*)	6,7
Kraftstoff	S	N	S	S
Grundpreis DM incl. MwSt.				
	11 650,—	11 790,—	12 738,—	12 990,—

*) Siehe letzte Seite.

Neuer Opel Corsa

Fahrwerk

Mit Kadett und Ascona hat Opel nahezu auf Anhieb gelernt, hervorragende Frontantriebs-Fahrwerke zu bauen. Das trifft auch für den Corsa zu. Er hat vorne Federbeine mit einem Querlenker und einer Lenkstreu. An diese Streben ist auch der Stabilisator angelenkt, den es allerdings erst ab 1,2 l S als Sonderausstattung sowie beim 1,3 l S und beim Corsa TR serienmäßig gibt. Die starre Hinterachse hat die flachen Miniblock-Federn und nahezu senkrecht stehende Stoßdämpfer. Die Zahnstangenlenkung mit 3,9 Umdrehungen von Anschlag zu Anschlag ist leichtgängig und direkt. Insgesamt ein Fahrwerk, das sich auf Anhieb in die Spitzengruppe der Fronttriebler einreicht. Nach den hervorragenden Fahrwerks-Eigenschaften von Kadett und Ascona war das allerdings auch nicht anders zu erwarten.

Service

Opel hat auf den Gebieten Kundenbetreuung, Service und Reparaturfreundlichkeit einen sehr guten Ruf, der von Anfang an auch gleich auf den Corsa übertragen werden sollte. So wurden dem Corsa günstige Voraussetzungen für niedrige Werkstattkosten mit auf den Weg gegeben. Die elektronische Zündung und der hydraulische Ventilspiel-Ausgleich wurden schon im Motoren-Kapitel angesprochen. Reparaturfreundlich auch die Kupplungsscheibe, die ohne Getriebeausbau gewechselt werden kann. Die Karosserie ist von vornherein auf Abschnittsreparaturen ausgelegt. Rahmentteile können stumpf geschweißt werden. Blechschäden im Heckbereich sind durch eine Karosse-

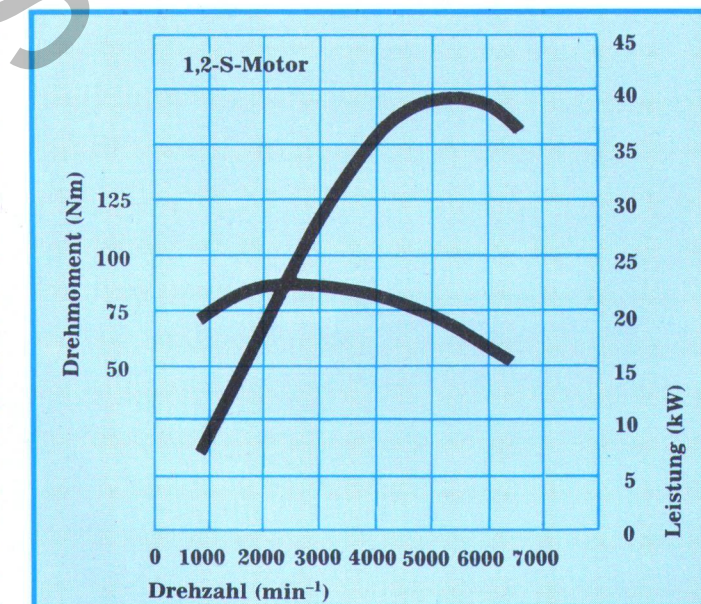
anderen Corsa-Maschinen. 1,3 l S (51 kW/70 PS) und 1,2 l S (40 kW/55 PS) sind direkte Abkömmlinge der neuen Motoren-Generation, die im Kadett eingeführt wurde und auch den Ascona antreibt. Oberliegende Nockenwelle mit Zahnriemenantrieb, Querstrom-Zylinderkopf aus Aluminium, hydraulischer Ventilspielausgleich, elektronische Zündanlage und elektrischer Lüfter sind die zeitgerechten Merkmale dieser Motoren. Ihre Kinderkrankheiten haben sie bereits im Kadett auskuriiert, so daß sie trotz jüngeren Konstruktionsdatums ebenfalls als ausgereift gelten können.

Auch für Polo und Derby stehen drei Benzin-Vierzylinder zur Auswahl: 1,05 l / 1,1 l / 1,3 l, alle auf Normalkraftstoff abgestimmt. Opel bevorzugt für alle Motoren Super. Eine Sonderstellung bei den VW-Motoren ist der 1,1 l „E“, der auf Superkraftstoff eingestellt ist. Diesen Motor kombiniert Volkswagen mit einem 3+E-Getriebe, also extrem langem vierten Gang. Er hat denn auch – siehe Vergleichstabelle – die günstigsten Verbräuche nach DIN 70030. Die Verbrauchswerte der Minis von Opel und Volkswagen sind jedoch generell so zeitgemäß günstig, daß man nicht um zehntel Liter feilschen und davon die Kaufentscheidung abhängig machen sollte.

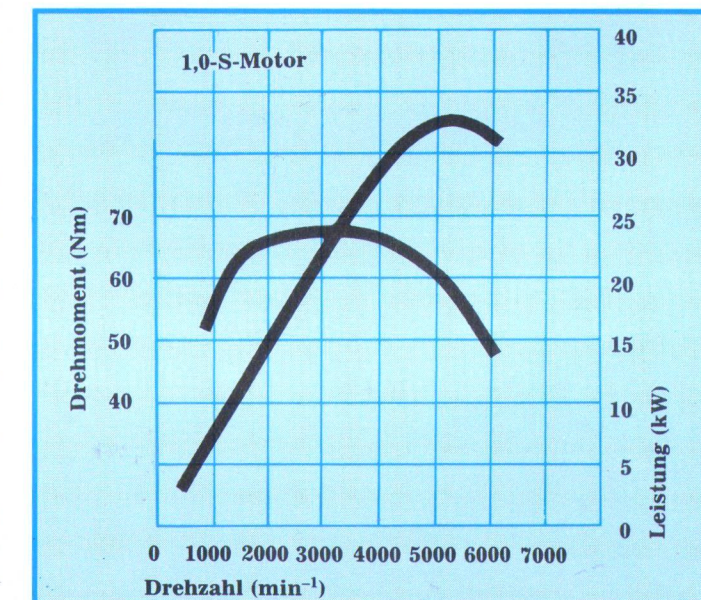
Während Volkswagen den Polo und den Derby mit herkömmlichem Viergang-Getriebe oder 3+E-Auslegung ausrustet, wird Opel dem Corsa-Interessenten die Wahl zwischen Viergang-Getriebe oder Fünfgang-Getriebe lassen. Lediglich beim 1,3 l S gehört das Fünfgang-Getriebe zur Serienausstattung. Es ist im vierten Gang 0,89 und im fünften Gang 0,71 übersetzt. Das Viergang-Getriebe hat in der obersten Stufe ein Übersetzungsverhältnis von 0,97.

Die 3+E-Auslegung ist sicher ein gutes Sparkonzept, das aufwendigere Fünfgang-Getriebe jedoch der bessere Kompromiß, wenn es um Sparsamkeit und Anpassung an die unterschiedlichsten Fahrwiderstände zugleich geht. Es wäre sicher nicht praxistgerecht, allein aufgrund der hier und dort differierenden technischen Daten ein Urteil pro oder contra Opel oder VW-Motorisierung zu fällen. Fest steht, daß Opel auf Anhieb mit einem Motoren- und Getriebe-Angebot auf den

Markt kommen wird, das dem Hauptwettbewerber nicht nachsteht. Soll man für Autos dieser Klasse nach einem Diesel rufen? Solange nicht supersparsame, kleine Direkteinspritzer serienreif sind, ist der Wunsch verfrüht. Sicher wird der Diesel eines Tages auch beim kleinen Kompaktwagen zu finden sein. Nach heutigem Stand ist die Optimierung der Benzinmotoren in dieser Klasse sicher der richtige Weg, auch bezüglich des Anschaffungspreises.



Leistung (40 kW bei 5600 min⁻¹) und Drehmoment (90 Nm bei 2200 min⁻¹) des 1,2 S-Motors



Leistung (33 kW bei 5400 min⁻¹) und Drehmoment (68 Nm bei 2600 min⁻¹) des 1,0 S-Motors



***) Information der Adam Opel Aktiengesellschaft:**

Durch geänderte Getriebe- und Achsübersetzungen konnte der Normverbrauch der ab März 1983 in Deutschland zum Verkauf gelangenden Fahrzeuge weiter gesenkt werden:

Die neuen Verbräuche nach DIN 70030 in 1/100 km:

	Stadtzyklus	bei 90 km/h	bei 120 km/h
Opel Corsa 1,0 S	7,2 S	4,9 S	6,6 S
Opel Corsa 1,2 S	8,1 S	4,9 S	6,5 S

Herausgegeben von der
ADAM OPEL Aktiengesellschaft, 6090 Rüsselsheim
Verkaufsförderung und Produktinformation