Die Seitengrafik des dreitürigen Corsa erinnert mit der nach hinten abfallenden Fensterlinie an den Astra GTC.

EXKLUSIVE DREITÜRER:

OPEL CORSA UND SUZUKI SWIFT „SPORT“

Zwei exklusive Dreitürer für maximalen Fahrspaß sind der Opel Corsa Sport 1.4 mit 66 kW/90 PS und der 92 kW/125 PS starke Suzuki Swift Sport. Athletische Konturen und muskulöse Schultern verbindet der Corsa Sport mit einer Dachlinie wie ein Coupé, während der Swift Sport die Kategorie des Super-Mini wieder zum Leben erweckt.

Bei künftigen sportlichen Top-Versionen gehen die einst bei den Micro-Vans Agila und Wagon R+ zusammenarbeitenden Marken Opel und Suzuki in Deutschland weiter getrennte Wege. Opel präsentiert auf dem Genfer Automobilsalon im März den Corsa OPC mit 141 kW/192 PS starkem 1,6-Liter-Turbomotor und bereichert damit die „sportlichen Speerspitze OPC-Modelle“ um eine sechste Variante. Bei Suzuki geht ab der Saison 2007 der Swift Sport in der Rallye-Version mit 100 kW/136 PS beim Suzuki-Markencup an den Start, während der 167 kW/225 PS starke Swift Super 1600 weiter in der World Rallye Championship (WRC) mitmischt.

Sportliche Proportionen

Der Corsa als coupéartiger Dreitürer stimmt mit dem familientauglichen Fünftürer formal nur in der Frontpartie bis zu den vorderen Dachsäulen überein. Identisch sind genau vier Meter Länge und 1,49 Meter Höhe. Die 1,71 Meter Breite der dreitürigen Version übertrifft der mit vier Seitenscheiben großzügig verglaste Fünftürer geringfügig um zwei Zentimeter. Langer Radstand und breite Spur (2,51/1,48 Meter) sorgen für sportliche Proportionen. Deutlich ausgeformte Kotflügel über den hinteren Rädern unterstreichen den kraftvollen Eindruck. Die bis zu 17 Zoll großen Räder sind nahe an den Karosserieecken platziert, mit sehr kurzem Überhang hinten. Trotz aufwändiger Maßnahmen zu Fußgängerschutz, wirkt auch der vordere Überhang ausgesprochen kurz.

Flexible Lösungen

Flexible und individuelle Lösungen erfüllen die Ansprüche unterschiedlichster Käufer. Die Farben der Bezüge harmonieren mit der Oberfläche der Instrumententafel. Die Gepäckraumabdeckung kann hinter der Rückbank verstaut werden. Ein in zwei Positionen zu fixierender Laderaumboden ermöglicht die Unterteilung von 285 Liter Kofferraumvolumen und eine ebene Ladefläche, wenn die 40:60 teilbare Rücksitzlehne für maximal 1100 Liter Stauraum vorgeklappt wird. Der fast unsichtbar im hinteren Stoßfänger untergebrachte Integralträger „Flex-Fix“ lässt sich ohne Ein- oder Ausbauten herausziehen und nimmt bis zu zwei Fahrräder auf. Neu sind im Corsa auch Hightech-Accessoires wie Kurven- und Abbiegelicht oder beheizbares Lenkrad.

Dynamik mit Reserven

Ausgezeichnete Dynamik und perfektes Handling bietet das neu entwickelte Fahrwerk mit hohen Reserven. ABS, elektronische Bremskraftverteilung, Kurvenbremskontrolle und Geradeausbremskontrolle sind Serie. Gegen 359 Euro Aufpreis

bremst das ESP-System bis zu vier Räder individuell ab. Das Lenkrad ist in Länge und Höhe verstellbar. Die elektrische Servounterstützung erfolgt variabel und die Übersetzung wird im Corsa Sport – exklusiv in dieser Klasse – bei steigendem Lenkwinkel direkter. Das optional erhältliche Abbiege- und Kurvenlicht schwenkt die Scheinwerfer um bis zu 15 Grad nach außen und um den halben Wert nach innen. Unter 40 km/h leuchtet zusätzlich das statische Abblendlicht je nach Lenkeinschlag oder beim Setzen des Blinkers.

Sparsam und flott

Alle Vierzylinder der ECOTEC-Familie haben als verbrauchsgünstige Benziner oder effiziente Dieselaggregate Vierventiltechnik. Der stärkste Ottomotor – im dreitürigen Corsa Sport in Kombination mit manuellem Fünfganggetriebe ab 17.486 Euro erhältlich – ist derzeit der 1.4 TWINPORT mit 66 kW/ 90 PS und 125 Nm maximalem Drehmoment. Bei einem Durchschnittsverbrauch von 5,9 Liter Super je 100 Kilometer ist dieses so drehfreudige wie bewährte Triebwerk für 173 km/h Höchstgeschwindigkeit und die Beschleunigung aus dem Stand auf Tempo 100 in 12,4 Sekunden gut. Besonders flott erfolgt in der Sport-Version der Spurt von 80 auf 120 km/h im fünften Gang binnen 16,8 Sekunden.

Zweifach ein Europäer

Zum sportlichen Stadtflitzer hat sich der Suzuki Swift bereits 2005 in der dritten Generation als Drei- wie als Fünftürer gemausert. Der (ehemals nur) praktische Kleinwagen wurde nicht nur weitgehend in Europa entwickelt, sondern wird auch in Ungarn produziert. So erfüllen die großzügige Verglasung, die raumsparende Drehstab-Hinterradaufhängung und die direkt ausgelegte Lenkung hohe europäische Ansprüche. Mit 3,70 Meter Länge ist der „normale“ Swift zwar sechs Zentimeter kürzer als sein Vorgänger, dafür mit 1,69 Meter aber zehn Zentimeter breiter und in der Höhe sogar um 15 Zentimeter auf 1,50 Meter gewachsen. Bei 2,38 Meter Radstand beträgt das Gepäckraumvolumen 213 Liter und ist dank 40:60 geteilter Rückbank bis auf 495 Liter erweiterbar.

Dynamische Optik

Den kraftvollen Auftritt des nur dreitürig und als Viersitzer erhältlichen Swift Sport prägen neben den weit außen platzierten 17-Zoll-Leichtmetallrädern mit der Reifengröße 145/45 die Kühlermaske mit angedeuteten Flaps und Klarglas-Halogenscheinwerfern. Der kühne Schwung der ausgeprägten Schulterpartien, muskulös wirkende Seitenschweller und ein Wabengrill mit Diffusor-Optik am Heck runden den sportlichen Auftritt ab. Am oberen Rand der Heckklappe reduziert ein Dachkanten-Spoiler den Auftrieb und verbessert die Stabilität des Swift Sport bei hohen Geschwindigkeiten. Im Grundpreis von 17.500 Euro ist beim Swift Sport auch die Metallic-Lackierung enthalten.

Kurzer Vorderwagen und große Fahrgastzelle sind typisch für die Super-Mini-Klasse des Swift Sport.

Höchste Wertigkeit und exklusives Finish zeigen beim Interieur des Corsa Sport die matt-verchromte Konsole und das mit perforiertem Leder bezogene Lenkrad.

Ein Cockpit für echten Fahrspaß ist die mittig angeordnete Armaturenanlage des Suzuki Swift Sport.

Zusätzliche Transportmöglichkeiten eröffnet optional beim Corsa das im Stoßfänger untergebrachte und leicht ausziehbare FlexFix-Transportsystem.

In der Länge übertrifft der Swift Sport die übrigen Swift-Modelle ausstattungsabhängig um gut sieben Zentimeter.

Dunkel getönte Frontscheinwerfer, verchromter Sportauspuff und 16-Zoll-Leichtmetallräder mit der Reifengröße 195/55 kennzeichnen den Corsa Sport.

Alles fürs Sportlerherz

Innen bietet der Swift Sport alles, was das Sportlerherz begehrt: Dreispeichen-Lederlenkrad, runder Schaltknauf, beleuchteter Tachoring, Pedalerie aus gelochtem Edelstahl und schalenartig ausgeformte Sportsitze mit integrierter Kopfstütze. Die Drehzahlmesser-Skala beginnt (wie bei Sport-Motorrädern) unten, in der „Sechs-Uhr-Position". CD-Radio-Kombination mit MP3-Abspielfunktion, integriertem Navigationsgerät, Lenkradbedienung, sechs Lautsprechern und geschwindigkeitsabhängiger Lautstärkeregelung ist ebenso Serie wie automatische Klimaanlage mit Pollenfilter. Über Sitzheizung vorn, elektrische Fensterheber und Zentralverriegelung mit Funkfernbedienung hinaus ist als Komfort-Highlight sogar ein schlüsselloses Zugangs- und Startsystem vorhanden. Die gute Sicherheitsausstattung schließt ABS, sechs Airbags, Dreipunktgurte rundum, Stabilitätskontrolle ESP und Traktionskontrolle ein. Verfügbare Farben sind Supreme Red, Cosmic Black Pearl Metallic und Silky Silver Metallic.

Drehfreudiger Sportmotor

Weltweit ist Suzuki Marktführer bei Kleinwagen und gleichzeitig mit rund zwei Millionen Autos pro Jahr die Nummer 12 – in Japan sogar der viertgrößte Auto-Hersteller. Der bekannte 1,5-Liter-Reihenvierzylinder wurde für die Sport-Version auf 1,6 Liter Hubraum vergrößert, im Innern reibungsoptimiert und mit einem Doppelrohr-Auspuffsystem bestückt. So stieg die Leistung um fast 23 Prozent auf 92 kW/125 PS und das maximale Drehmoment auf 148 Nm. In Verbindung mit dem kurz gestuften Fünfgang-Schaltgetriebe beschleunigt der Swift Sport in lediglich 8,9 Sekunden aus dem Stand auf Tempo 100 und erreicht 200 km/h Höchstgeschwindigkeit. Bei einem durchschnittlichen Verbrauch von 7,2 Liter Super-Plus je 100 Kilometer ergeben sich mit dem 45-Liter-Tank über 600 Kilometer Reichweite. Scheibenbremsen rundum – vorn innenbelüftet – verzögern zuverlässig und die geschwindigkeitsabhängig elektrisch unterstützte Servolenkung passt gut zur straffen Auslegung des mit MONROE-Sportstoßdämpfern bestückten Fahrwerks.

Karl Seiler

... und nächste Woche im
Autohandel
Daihatsu Trevis & Materia