



Opel Corsa 1.3 CDTI ecoFlex Start&Stop Innovation

Dreitüriger Kleinwagen mit Schrägheck (70 kW / 95 PS)

Die fünfte Generation des Corsa ist im Vergleich zum Vorgänger nur um wenige Millimeter gewachsen und präsentiert sich mit dem aktuellen Markengesicht, das stark an den kleineren ADAM erinnert. Das Interieur orientiert sich u. a. mit der Anordnung des optionalen Multimediasytems "IntelliLink" ebenfalls am kleineren Bruder, wirkt solide verarbeitet und ist optisch ansprechend. Der überarbeitete 1.3-l-Dieselmotor erfüllt nun die Euro-6-Abgasnorm und kommt mit einem Durchschnittsverbrauch von 4,0 Liter Diesel auf 100 km im EcoTest aus. Punkten kann der Corsa auch bei den Fahrleistungsmessungen. Das Aggregat reicht für den Alltagsgebrauch völlig aus, ein Sechsganggetriebe würde allerdings eine feinere Abstufung der Gänge ermöglichen. Überzeugend ist die optional erhältliche Sicherheitsausstattung. Ordert man die Frontkamera, ist der Corsa mit einer Abstandsanzeige und Kollisionswarnung, einer gut funktionierenden Verkehrszeichenerkennung und einer Spurverlassenswarnung ausgestattet. In Verbindung mit dem bei dieser Ausstattungsvariante serienmäßigem Bi-Xenonlicht besitzt der Opel zudem einen Fernlichtassistenten. Gegen weiteren Aufpreis ist auch ein Totwinkelwarner erhältlich. Das ist ein sehr umfangreiches Angebot für einen Kleinwagen - nur ein City-Notbremsassistent wäre eine sinnvolle Ergänzung. Sehen lassen kann sich die Serienausstattung: Licht-/Regensensor, Klimaanlage sowie ein automatisch abblendender Innenspiegel sind beim Innovation ab Werk an Bord. Allerdings hat der Corsa einen stolzen Preis: Für den 1.3 CDTI ecoFlex Start&Stop Innovation müssen mindestens 18.640 bezahlt werden. **Karosserievarianten:** Fünffürer. **Konkurrenten:** u. a.: Audi A1, Citroen C3, Ford Fiesta, Mini One D, Peugeot 208, SEAT Ibiza, VW Polo.

- +** Bi-Xenonscheinwerfer serienmäßig, umfangreiche Sicherheitsausstattung, gute Fahrleistungen, sparsamer und sauberer Motor
- dritte Kopfstütze im Fond kostet Aufpreis, kein Fehlbetankungsschutz, geringe Stützlast, großer Wendekreis



ADAC-URTEIL

2,3 AUTOTEST

2,6 AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

3,0 Familie

2,3 Stadtverkehr

2,7 Senioren

2,2 Langstrecke

3,2 Transport

2,6 Fahrspaß

2,4 Preis/Leistung

Stand: Oktober 2014
Text: Martin Brand

⊕ Verarbeitung und Finish machen beim neuen Corsa insgesamt einen guten Eindruck, wenn auch bei genauem Hinsehen etwas Optimierungspotenzial vorhanden ist. Die Anbauteile sind weitgehend ordentlich eingepasst, jedoch verlaufen die Spaltmaße nicht gleichmäßig und sie könnten auch etwas schmaler sein. Der Kofferraum ist sauber verkleidet, die Seitenverkleidungen bestehen allerdings aus kratzempfindlichem Kunststoff. Die Türausschnitte sind recht gut gegen Schmutz von außen abgedichtet und Leisten schützen die lackierten Schweller vor Kratzern. Der Innenraum präsentiert sich solide verarbeitet. Die Armaturen sitzen ordentlich und das Interieur ist optisch ansprechend. Das Armaturenbrett ist im oberen Bereich geschäumt, lackierte Applikationen sowie Chrom werten den Innenraum auf. Der Tankdeckel ist in die Zentralverriegelung einbezogen und der Stutzen sogar mit einer Gummilippe gegen Schmutz von außen abgedichtet.

⊖ Sowohl die Türverkleidungen als auch die unteren Teile des Armaturenbrettes bestehen aus hartem und kratzempfindlichem Kunststoff. Darüber hinaus könnten die Kunststoffkanten zum Teil besser entgratet sein. Sowohl die Stoßfänger als auch die Fahrzeugflanken müssen ohne Schutzleisten auskommen, die den Lack bei kleinen Remplern oder bei unvorsichtig geöffneten Türen benachbarter Fahrzeuge schützen könnten. Die Motorhaube wird nur mittels Haltestab offen gehalten, Gasdruckfedern wären die bessere und komfortablere Alternative. Weder der Motorraum noch der Unterboden sind von unten verkleidet. Dadurch kann das Aggregat leicht verschmutzen. Aerodynamische Optimierungen würden Luftverwirbelungen reduzieren und sich somit positiv auf Geräuschemissionen und den Kraftstoffverbrauch auswirken. Der Corsa kann versehentlich mit falschem Kraftstoff befüllt werden, da ein Fehlbetankungsschutz fehlt.

Die Alltagstauglichkeit des Dreitürers geht in Ordnung. Die maximale Zuladung fällt mit 525 kg zufriedenstellend hoch aus. Auf dem Dach dürfen Lasten bis 75 kg transportiert werden. Die maximale Anhängelast beträgt bei gebremsten Anhängern akzeptable 1.150 kg (ungebremst 580 kg). Die zulässige Stützlast der Anhängerkupplung liegt mit 45 kg nicht sehr hoch. Zwei schwere E-Bikes lassen sich mittels Heckträger nicht befördern. Optional kann das im Stoßfänger integrierte FlexFix-Fahrradträgersystem (nicht mit Anhängerkupplung, Rückfahrkamera, Notlauftrad) geordert werden. Damit lassen sich zwei Räder bis je 20 kg transportieren.

⊕ Der Corsa bietet vier vollwertige Sitze und einen schmalen und ungünstig ausgeformten Notsitz, der sich lediglich für Kurzstrecken eignet. Mit einer Tankfüllung (45 l) sind auf Basis des EcoTest-Verbrauchs Reichweiten von bis zu 1.125 km möglich.

⊖ Für den Fall einer Reifenpanne ist der Corsa serienmäßig mit einem Reparaturset ausgestattet, das sich unter Umständen schnell als unbrauchbar erweisen kann. Gegen Aufpreis kann je nach Größe der Fahrbereifung ein vollwertiges Ersatzrad (15 Zoll) oder ein Notlauftrad (16 und 17 Zoll) geordert werden, dann sind auch ein Wagenheber und Radmutternschlüssel an Bord.

2,3 Sicht

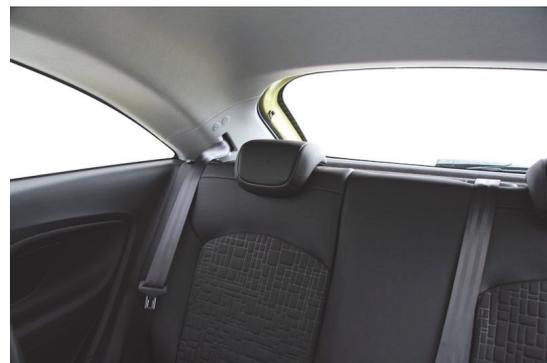
Der Fahrer sitzt in durchschnittlicher Höhe, wodurch er das Verkehrsgeschehen zufriedenstellend überblicken kann. Bei der ADAC Rundumsichtmessung schneidet der dreitürige Corsa zufriedenstellend ab. Durch die breiten C-Säulen wird vor allem der Blick nach schräg hinten eingeschränkt. Aufgrund der recht hoch positionierten Heckscheibenunterkante lassen sich niedrige Gegenstände im hinteren Fahrzeugnahbereich nur akzeptabel wahrnehmen. Sowohl der Innen- als auch die Außenspiegel bieten nur ein durchschnittliches Sichtfeld. Immerhin besitzt der linke Außenspiegel einen zusätzlichen asphärischen Bereich, der den toten Winkel verkleinert.

⊕ Dank der kompakten Maße kann der Fahrer die Karosserie insgesamt recht gut abschätzen. Die flache Front ist zwar nicht optimal einsehbar, das hintere Ende kann aber gut abgeschätzt werden. Niedrige Hindernisse können vor dem Fahrzeug gut wahrgenommen werden. Beim Rangieren helfen die gegen Aufpreis erhältlichen Parksensoren am Heck. Gegen weiteren Aufpreis ist auch ein automatischer Parkassistent erhältlich (im Testwagen), der auch Sensoren an der Front beinhaltet. Der Assistent kann den Corsa sowohl in Längs- als auch in Querparklücken lenken, der Fahrer muss nur die Geschwindigkeit regulieren. Optional kann auch eine Rückfahrkamera geordert werden (nicht im Testwagen). Der Corsa INNOVATION ist serienmäßig mit Bi-Xenonscheinwerfern (ohne automatischer Leuchtweitenregulierung) inkl. LED-Tagfahrlicht und Abbiegelicht im Hauptscheinwerfer ausgestattet. Die Fahrbahn wird nachts gut ausgeleuchtet. Bei störendem Scheinwerferlicht anderer Verkehrsteilnehmer blendet der Innenspiegel serienmäßig automatisch ab. Das Fernlicht ist (in Verbindung mit Frontkamera) sensorgesteuert. Die Scheibenwischer besitzen einen ordentlichen Wirkungsbereich, wenn auch oben rechts etwas mehr gewischt werden könnte.

⊖ Ein Kurvenlicht ist nicht erhältlich.

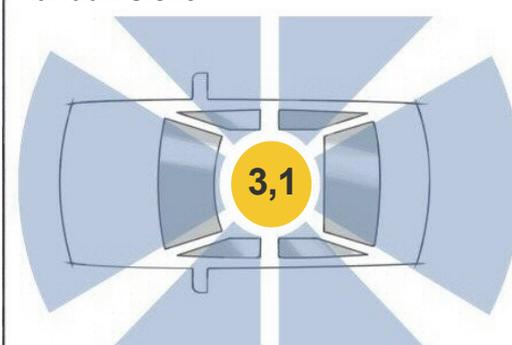
3,0 Ein-/Ausstieg

Der Corsa ist serienmäßig mit Zentralverriegelung inklusive Funkfernbedienung ausgestattet. Die Tasten sind aber gleichförmig und können daher leicht verwechselt werden. Die Türen besitzen drei Rastungen, allerdings sind diese recht schwach und halten die schweren Türen an Steigungen nicht zuverlässig offen. Zudem sind die langen Türen bereits in der ersten Stellung weit geöffnet - das ist in engen Parklücken ungünstig. Die Schweller liegen in guter Höhe über der Straße und fallen auch nicht zu breit aus, wodurch man zum Ein- und Aussteigen nur einen kleinen Schritt machen muss. Die Sitze sind in zufriedenstellender Höhe angeordnet, die Türausschnitte besitzen eine durchschnittliche Höhe.

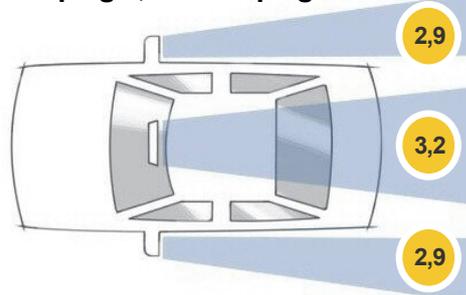


Trotz der versenkbaren Kopfstützen ist die Sicht nach schräg hinten eingeschränkt.

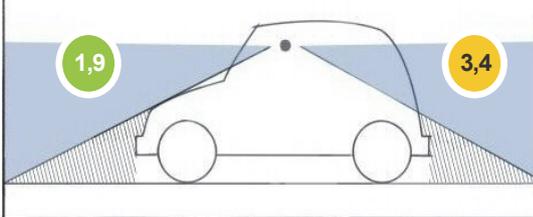
Rundumsicht



Innenspiegel, Außenspiegel



Vorderes und hinteres Nahfeld



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen. Bei den Innen- und Außenspiegeln werden deren Sichtfelder aus dem Blickwinkel des Fahrers bewertet. Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor bzw. hinter dem Fahrzeug erkennt.

Die Vordersitze sind serienmäßig mit einer Einstiegshilfe (Easy Entry) ausgestattet, die das Ein- und Aussteigen nach hinten erleichtert, der Platz ist aber dennoch beengt. Haltegriffe, die beim Ein-/Aussteigen helfen, gibt es nur vorn.

⊕ Durch Ziehen am Fernlichthebel lässt sich die Coming-Home-Funktion aktivieren. Dann leuchten die Scheinwerfer für eine gewisse Zeit den Bereich vor dem Fahrzeug aus. Das Licht wird auch mit dem Aufschließen des Fahrzeugs aktiviert.

⊖ Man kann sich versehentlich aussperren, da die Fahrzeugverriegelung nur bei offener Fahrertür unterbunden wird.

3,2 Kofferraum-Volumen*

Das Kofferraum-Volumen fällt im Klassenvergleich durchschnittlich aus. Ist der variable Kofferraumboden in unterer Position, finden bis zur Kofferraumabdeckung nur 235 Liter Platz. Baut man die Abdeckung aus und belädt das Abteil bis unters Dach, passen bis zu 335 Liter hinein. Dann können fünf handelsübliche Getränkeboxen verstaut werden. Nach dem Umlegen der Rücksitzlehnen lassen sich bis zur Fensterunterkante 560 Liter verstauen. Nutzt man den gesamten Raum, finden 960 Liter bis unters Dach Platz. Ist der variable Kofferraumboden in oberer Position, können darunter 140 Liter verstaut werden.



Mit unveränderten 235 l Volumen ist der Kofferraum des neuen Corsa geringfügig kleiner als der beim Konkurrenten VW Polo (240 l).

2,5 Kofferraum-Zugänglichkeit

⊕ Die Heckklappe lässt sich unkompliziert mittels Taster am Emblem entriegeln und leicht anheben. Zum Schließen gibt es zwei Griffmulden in der Innenverkleidung. Die Heckklappe schwingt weit auf und bietet Personen bis zu einer Größe von rund 1,85 m Platz darunter. Die Höhe der Ladeöffnung ist großzügig und die Breite durchschnittlich bemessen. Zum Einladen muss das Gepäck über die knapp 71 Zentimeter über dem Boden liegende Ladekante gehoben werden. Ist der variable Ladeboden in unterer Position, stört beim Ausladen eine rund 19 Zentimeter hohe Stufe. Ist der variable Ladeboden oben, muss das Ladegut nur zwei Zentimeter angehoben werden. Durch die verhältnismäßig geringe Kofferraumtiefe lassen sich an der Rücksitzlehne liegende Gegenstände gut erreichen. Dank des variablen Kofferraumbodens ist die Ladefläche nach dem Umlegen der Rücksitzlehnen nahe zu eben.

⊖ Große Personen sollten auf den Kopf achten, da dieser leicht an den seitlichen Ecken der Heckklappe oder an dem abstehenden Heckklappenschloss gestoßen werden kann. Das Ladeabteil ist mit nur einer Lampe, die sich hinten im linken Eck befindet, schwach beleuchtet.

3,1 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehnen lassen sich asymmetrisch geteilt, ohne großen Kraftaufwand umlegen. Das Zurückklappen ist aber etwas umständlich, da die Lehnen aufgrund der fehlenden Fondtüren nicht gut zugänglich sind. Zum Verstauen von kleinen Utensilien gibt es kaum Möglichkeiten. Es können nur unter dem variablen Kofferraumboden (140 l) kleinere Gegenstände untergebracht werden. In der Reserveradmulde können weitere 40 Liter verstaut werden (wenn man nicht das Notrad ordert). Zur Ladungssicherung gibt es lediglich zwei stabile Zurrösen.

⊖ Bei unvorsichtigem Zurückklappen der Rücksitzlehnen können die Gurte, trotz der kleinen Führungshaken, eingeklemmt werden.

2,6 INNENRAUM

2,5 Bedienung

Das Cockpit des neuen Corsa wurde im Vergleich zum Vorgänger deutlich überarbeitet und präsentiert sich nun übersichtlicher gestaltet. Die Bedienelemente sind ergonomisch und gut erreichbar angeordnet. Das optionale Multimediasystem IntelliLink ist recht umfangreich, die Menüführung dennoch gut verständlich. Nicht optimal ist allerdings, dass die berührungssensitiven Tasten zielgenau bedient werden müssen, da sie sonst nicht reagieren. Das System erlaubt u. a. eine Wiedergabe von Smartphone-Inhalten, z. B. Navigation mittels kostenpflichtiger BringGo-App, und besitzt eine Freisprecheinrichtung (via Bluetooth-Schnittstelle). Trotz des umfangreichen Systems lässt sich der Corsa nach recht kurzer Eingewöhnungsphase gut bedienen. Die Sitze lassen sich nur manuell justieren, die Einsteller sind zufriedenstellend erreichbar. Vorn gibt es eine Innenraumbeleuchtung und Leselampen, im Fond gibt es keine Beleuchtung.



Sowohl die Funktionalität des Fahrerplatzes als auch die Verarbeitungsqualität des Innenraums machen einen zufriedenstellenden Eindruck.

⊕ Das Lenkrad kann in Höhe und Weite eingestellt werden und die Pedale sind einwandfrei angeordnet. Der Schalthebel ist gut erreichbar, könnte insgesamt aber etwas höher und damit näher am Lenkrad liegen. Das Zündschloss befindet sich im Lenkstock und ist unbeleuchtet, aber zum Fahrer hin gewandt, so dass der Schlüssel gut eingesteckt werden kann. Das Licht wird mittels links vom Lenkrad positioniertem und beleuchtetem Drehschalter oder alternativ vom serienmäßigen Lichtsensor aktiviert. Das Fernlicht ist ebenfalls sensorgesteuert, kann aber im Auto-Modus nicht deaktiviert werden. Die Nebelleuchtschalter befinden sich gut zugänglich im Lichtschalter, der Status wird im Kombiinstrument angezeigt. Die Rundinstrumente liegen gut im Sichtfeld des Fahrers und sind einwandfrei ablesbar. Im mittig angeordneten Display informiert u. a. der Bordcomputer über Momentan- und Durchschnittsverbrauch. Auch der Abstand zum Vordermann (in Sekunden) wird dort angezeigt. Sind Türen, die Heckklappe oder die Motorhaube offen, wird der Fahrer ebenfalls informiert. Darüber liegen die digitale Kühlflüssigkeitstemperatur- und die Kraftstoffanzeige - beide sind nur grob ablesbar. Die Scheibenwischer sind vorn sensorgesteuert, die Empfindlichkeit des Sensors kann eingestellt werden. Der Heckwischer besitzt eine Wisch-Wasch-Automatik, Intervall- und Dauerschaltung. Der Sieben-Zoll-Touchscreen des optionalen Radio-/Multimediasystems ist gut erreichbar und ablesbar in zufriedenstellender Höhe positioniert. Das Audiosystem kann auch mittels Lenkradtasten bedient werden. Am Lenkrad wird ebenfalls die Geschwindigkeitsregelanlage aktiviert, die eingestellte Geschwindigkeit aber nicht im Kombiinstrument angezeigt. Es sind insgesamt alle wichtigen Schalter beleuchtet und dadurch gut zu finden. Die elektrischen Fensterheber besitzen eine Ab-/Aufwärtsautomatik und funktionieren auch ohne Zündung, bis eine Tür geöffnet wird. Die Heckscheibenheizung wird nach einer bestimmten Zeit abgeschaltet, was sich positiv auf den Kraftstoffverbrauch auswirkt - Schalter und Kontrolllampe könnten insgesamt aber etwas größer ausfallen. Die Außenspiegel lassen sich elektrisch justieren, allerdings ist der Schalter unbeleuchtet und die Auswahltaste zwischen dem linken und rechten Spiegel etwas klein. Vorn gibt es kleinere Ablagen sowie Flaschenhalter in den Türverkleidungen. Der Becherhalter in der Mittelkonsole, der aus einem Gummiband besteht, kann seinen Zweck nur bedingt erfüllen - hierfür müssen die Gefäße einen recht großen Durchmesser besitzen. Im Fond findet man Fächer in den Seitenverkleidungen und Lehnentaschen.

– Das Bedienteil der manuellen Klimaanlage ist zu tief angeordnet, so dass der Blick beim Einstellen stark vom Verkehrsgeschehen abschweift. Da die Temperatur weder geregelt noch angezeigt wird, ist ein häufiges Nachjustieren unter Umständen nötig. Die Bedienung des beleuchteten Lichtschalters ist nicht optimal. Möchte man ihn auf die Stellung "o" drehen, springt er zurück auf "Auto", auch wenn die automatische Lichtsteuerung ausgeschaltet ist - dadurch lässt sich der Lichtsensorstatus nicht dauerhaft erkennen. Beim nächsten Motorstart ist der Lichtsensor allerdings wieder aktiviert. Das Handschuhfach ist klein und unbeleuchtet. Aufgrund der langen Türen sind die weit hinten positionierten Gurte nicht optimal erreichbar. Zudem verlaufen die Gurte ungünstig am Einstellrad der Lehne und können beim Einstellen stören. Zum Schließen voll geöffneter Türen muss man sich weit aus dem Fahrzeug lehnen, da die Griffe dann weit weg sind

2,4 Raumangebot vorne*

+ Vorn fällt das Platzangebot im Klassenvergleich ordentlich aus. Fahrer bis zu einer Größe von 1,90 m finden genügend Beinfreiheit vor. Die Kopffreiheit würde deutlich Größere zulassen. Die Innenraumbreite ist üppig bemessen und das Raumempfinden recht angenehm, wenn auch die Mittelkonsole den Beinbereich etwas einschränkt.

3,4 Raumangebot hinten*

Im Fond ist das Platzangebot knapp bemessen. Sind die Vordersitze auf 1,85 m Größe eingestellt, finden hinten nur Passagiere bis zu einer Körpergröße von rund 1,75 m genügend Beinfreiheit vor. Die Kopffreiheit würde Personen bis zu einer Größe von 1,80 m zulassen. Die Innenraumbreite geht im Klassenvergleich in Ordnung. Das subjektive Raumempfinden ist zufriedenstellend, wenn auch die Dachlinie nah am Kopf verläuft.



Hinten ist der Zustieg ziemlich beschwerlich. Etwas erleichternd wirkt die Easy-Entry Funktion, die auf beiden Seiten serienmäßig vorhanden ist.

3,8 Innenraum-Variabilität

Die Vordersitze lassen sich in Liegeposition bringen. Die Rücksitzlehne ist umklappbar und kann in zwei Neigungswinkeln arretiert werden.

2,9 KOMFORT

2,6 Federung

+ Die Feder-/Dämpferabstimmung ist insgesamt zufriedenstellend. Während der Corsa auf langen Wellen, besonders bei höheren Geschwindigkeiten, eine klare Tendenz zum Nachschwingen besitzt, wirkt er aber auch gleichzeitig auf kurzweiliger Fahrbahn etwas nervös. Plötzliche Lenkimpulse quittiert der Opel mit einer ausgeprägten Seitenneigung und taucht beim Bremsen auch recht stark ein. Einzelne kurze Wellen können noch ordentlich geschluckt werden, mehrere aufeinanderfolgende bringen jedoch Unruhe ins Fahrzeug. Auf unebenen Fahrbahnuntergründen ist auch eine gewisse Stuckerneigung vorhanden. Kleinere Einzelhindernisse und Querfugen werden noch gut von den Insassen fern gehalten, größere schlagen aber deutlich durch. Kopfsteinpflaster wird zu den Insassen durchgereicht, aber nicht als zu unangenehm wahrgenommen. Bei niedrigen Geschwindigkeiten geht der Fahrkomfort in Ordnung.

Sitze

Der Corsa INNOVATION ist serienmäßig mit höheneinstellbaren Vordersitzen ausgestattet - eine Neigungseinstellung ist nicht möglich. Im Fond sind die äußeren Sitze wenig konturiert und bieten dadurch auch kaum Seitenhalt. Die Sitzposition ist auf den recht straff gepolsterten Sitzen zufriedenstellend, große Personen wünschen sich aber mehr Oberschenkelunterstützung.

⊕ Die hohen Sitzlehnen der Vordersitze sind ordentlich konturiert, könnten aber im Schulterbereich etwas ausgeprägter sein. Die Sitzflächen sind körpergerecht geformt, längere Sitzflächen und ausgeprägtere Seitenwangen würden den Sitzkomfort und Halt erhöhen. Der Seitenhalt in schnell durchfahrenen Kurven ist zufriedenstellend. Die Sitzposition des Fahrers ist angenehm und dieser kann seinen linken Fuß dank breiter Ablage gut abstützen - ein stabiles Trittbrett gibt es aber nicht. Die Atmungsaktivität des Stoff-/Lederpolsters (Ledernachbildung) ist zufriedenstellend.

⊖ Auf dem Fondmittelsitz ist die Sitzposition aufgrund der Sitzkontur unbequem.

Innengeräusch

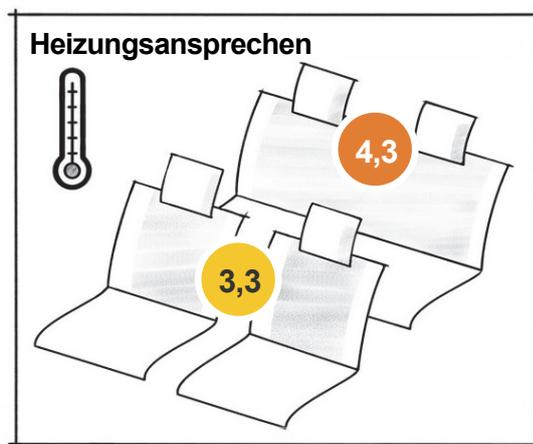
Das Innenraumgeräusch liegt auf akzeptablem Niveau. Der gemessene Geräuschpegel beträgt bei 130 km/h 69,7 dB(A). Subjektiv wird vor allem das Aggregat deutlich im Innenraum wahrgenommen, besonders unter Last. Fahrgeräusche sind nicht zu stark im Innenraum präsent, wenn auch schlechte Fahrbahnbeläge durch ein Dröhnen wahrgenommen werden. Windgeräusche sind durchschnittlich zu vernehmen und steigen mit der Geschwindigkeit an.

Klimatisierung

Der Corsa INNOVATION ist serienmäßig mit einer manuellen Klimaanlage ausgestattet. Optional sind eine Klimaautomatik und gegen weiteren Aufpreis eine Standheizung erhältlich (beides nicht im Testwagen). Gegen Aufpreis sind auch eine Lenkradheizung, eine beheizbare Windschutzscheibe und Sitzheizung vorn erhältlich. Im ADAC Heizungstest schneidet der Corsa 1.3 CDTI ecoFlex Start&Stop INNOVATION nicht gut ab. Besonders die hinten Sitzenden müssen sich lange gedulden, bis angenehme Temperaturen im Innenraum vorherrschen.

⊕ Ein Aktivkohlefilter filtert unangenehme Gerüche aus der Luft.

⊖ Die Temperatur kann nur grob vorgewählt und muss immer wieder nachjustiert werden - eine Temperaturanzeige fehlt. Wirklich komfortabel ist das nicht. Die Luftmengenverteilung kann nur in vorgegebenen Kombinationen eingestellt werden. Die hinteren Seitenscheiben lassen sich nicht öffnen.



Heizungstest bei -10°C in der ADAC-Klimakammer.

2,5

MOTOR/ANTRIEB

2,2

Fahrleistungen*

⊕ Der Corsa 1.3 CDTI ecoFlex Start&Stop INNOVATION schneidet im Klassenvergleich gut bei den Fahrleistungen ab. Das 1,3-l-Diesellaggregat leistet 95 PS (bei 3.750 1/min) und besitzt ein maximales Drehmoment von 190 Nm (bei 1.500 1/min). Die Elastizitätswerte des Motors sind in den zwei größten Gängen gut. Im vierten Gang benötigt der Corsa 10,1 Sekunden und im Fünften 14,2 Sekunden für die Beschleunigung von 60 auf 100 km/h. Der simulierte Überholvorgang (Beschleunigung von 60 auf 100 km/h) wird in guten 7,1 Sekunden (3. Gang) absolviert.

2,8

Laufkultur

Der kleine Diesel arbeitet recht rau, vor allem nach dem Kaltstart. Vibrationen sind aber auch bei Betriebstemperatur dauerhaft im Innenraum zu vernehmen, besonders im unteren Drehzahlbereich bei Leistungsabforderung. Dann neigt das Aggregat auch zu leichtem Dröhnen. Nutzt man das gesamte Drehzahlband, quittiert der Diesel das mit einer lauten Arbeitsweise ab etwa 4.000 1/min. Insgesamt stellt die Laufkultur zufrieden.

2,3

Schaltung

⊕ Die fünf Vorwärtsgänge lassen sich insgesamt ordentlich schalten, wenn auch der Schalthebel etwas präziser geführt sein könnte. Vor allem bei schnellen Schaltvorgängen haken die Gänge etwas, die Schaltwege fallen durchschnittlich aus. Der Rückwärtsgang ist klar von den Vorwärtsgängen abgesetzt und gegen versehentliches Einlegen gesichert. Er kann stets problemlos eingelegt werden. Die Schaltempfehlung animiert den Fahrer zum Hochschalten, eine Runterschaltempfehlung erhält der Fahrer jedoch nicht. Beim Anfahren an Steigungen hilft die serienmäßige Berganfahrhilfe beim Losfahren, indem für kurze Zeit ein Zurückrollen des Fahrzeugs verhindert wird. Die Kupplung lässt sich ordentlich dosieren. Das serienmäßige Start-Stopp-System funktioniert einwandfrei. Der Motor springt auch wieder an, wenn der erste Gang bereits während aktiver Stopp-Phase eingelegt und die Kupplung im Anschluss betätigt wird.

3,0

Getriebeabstufung

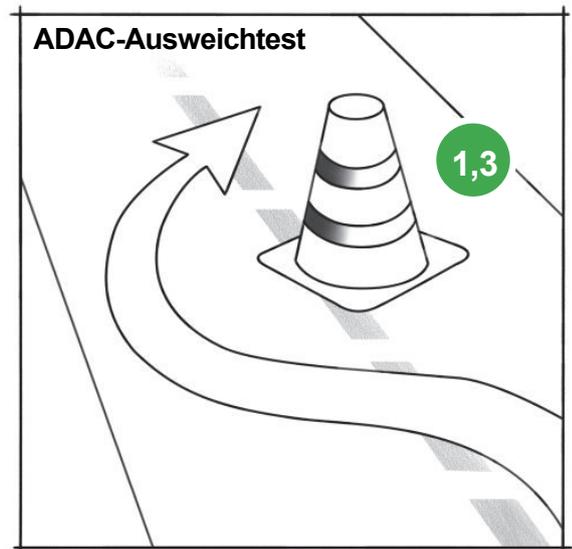
Das Fünfganggetriebe ist ordentlich abgestuft, ein sechster Gang könnte jedoch eine feinere Spreizung der einzelnen Gängen ermöglichen. Die Gesamtübersetzung hat Opel zufriedenstellend gewählt. Bei Tempo 130 dreht das Aggregat im größten Gang mit akzeptablen 2.700 1/min.

2,3 FAHREIGENSCHAFTEN

2,2 Fahrstabilität

Der Corsa 1.3 CDTI ecoFlex Start&Stop schneidet bei der Fahrstabilität insgesamt gut ab, kann bei der Richtungsstabilität aber nicht vollkommen punkten. Der Opel neigt sich bei plötzlichen Lenkimpulsen zunächst zur Seite und baut dann erst Seitenführungskräfte an der Hinterachse auf. Dadurch drängt das Heck bei einem Lenkimpuls recht stark und quittiert dies mit einem Nachpendeln. Darüber hinaus wird der Kleinwagen bei Bodenwellen in Kurven leicht versetzt. Auch Spurrillen haben einen gewissen Einfluss auf die Richtungsstabilität.

+ Im ADAC Ausweichtest fährt der Corsa ein sehr gutes Ergebnis ein. Er reagiert spontan auf den ersten Lenkbefehl und begibt sich weitgehend neutral auf Ausweichkurs. Beim Gegenlenken wird das Fahrzeug stabilisiert und lässt sich problemlos durch den Parcours manövrieren. Lediglich die leichtgängige Lenkung vermittelt dem Fahrer dabei wenig Fahrbahnkontakt. Werden Kurven zu schnell angefahren, zeigt sich der Corsa selbst bei hohen Geschwindigkeiten recht neutral und neigt im Grenzbereich zum Untersteuern - das überfordert auch ungeübte Fahrer nicht. Hebt man jedoch das Gaspedal in der Kurve, so dass ein Lastwechsel entsteht, drückt der Opel etwas mit dem Heck nach, bleibt aber gut beherrschbar. Im Bedarfsfall regelt das elektronische Stabilitätsprogramm (ESP) zuverlässig. Beim Anfahren auf rutschigem Untergrund hilft die Traktionskontrolle, in dem sie die zum Durchdrehen neigenden Vorderräder abbremst.



Beim ADAC-Ausweichtest erfolgt die Einfahrt in die Pylonengasse mit einer Geschwindigkeit von 90 km/h bei mindestens 2000 Motorumdrehungen im entsprechenden Gang. Geprüft wird die Fahrzeugreaktion, d.h. die Beherrschbarkeit beim anschließenden Ausweichen.

2,7 Lenkung*

Die Lenkung spricht sehr direkt auf Lenkbefehle an, lässt den Corsa dadurch aber nervös wirken und auch der Geradeauslauf leidet etwas darunter. Zudem ist die Lenkung besonders aus der Mittellage heraus sehr leichtgängig, besitzt keine gute Mittenzentrierung und vermittelt dem Fahrer dadurch keinen guten Fahrbahnkontakt. Bei größeren Lenkwinkeln baut die Hinterachse leicht verzögert Seitenführungskräfte auf und erst dann folgt der Opel der vorgegebenen Richtung. Dies führt dazu, dass gelegentlich Lenkkorrekturen nötig sind. Bei größeren Lenkwinkeln ist das Lenkgefühl etwas besser, insgesamt aber nur akzeptabel.

+ Beim Rangieren ist aufgrund der Leichtgängigkeit kein hoher Kraftaufwand erforderlich und auch der Kurbelaufwand hält sich in Grenzen - von Anschlag bis Anschlag sind es knapp drei Lenkradumdrehungen.

- Der Wendekreis fällt mit rund 11,1 Metern im Klassenvergleich sehr groß aus.

2,2 Bremse

+ Im Bremskapitel schneidet der Corsa 1.3 CDTI ecoFlex Start&Stop Innovation gut ab. Die Bremse spricht gut an und lässt sich einwandfrei dosieren. Der Opel steht nach einer Vollverzögerung aus 100 km/h nach guten 36,6 Metern (Mittelwert aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Reifen: Continental ContiEcoContact5, 195/55 R16 87H).

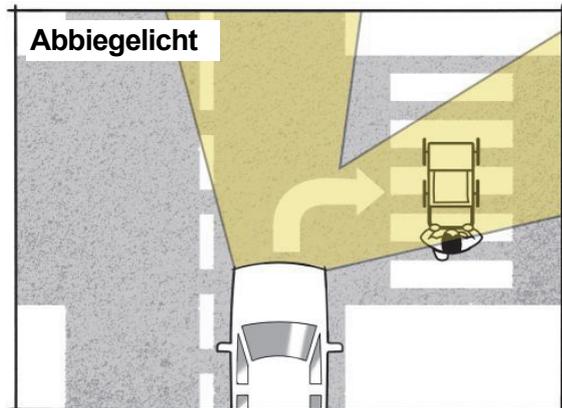
Dabei zeigt sich die Bremse belastbar. Die Spurtreue bei Vollbremsungen in Kurven ist insgesamt zufriedenstellend, je nach Situation wird der Corsa aber etwas unruhig am Heck.

1,9 SICHERHEIT

1,8 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Die aktive Sicherheit des Kleinwagens kann sich sehen lassen. Der Corsa ist serienmäßig mit dem elektronischen Stabilitätsprogramm (ESP) und einem Bremsassistenten ausgestattet. Letzterer hilft dem Fahrer bei Notbremsungen das volle Bremspotenzial zu nutzen. Bei einer Vollverzögerung blinkt das Bremslicht mit erhöhter Frequenz und warnt so den herannahenden Verkehr. Ab Werk ist der Corsa INNOVATION mit Bi-Xenonscheinwerfern mit Abbiegelicht im Hauptscheinwerfer ausgestattet. Im Serienumfang enthalten ist auch das direkt messende Reifendruckkontrollsystem, das den Fahrer warnt wenn ein Reifen Luft verliert. Gegen Aufpreis ist die Frontkamera mit Abstandsanzeige, Kollisionswarner, Verkehrsschilderkennung, Spurverlassenswarner und Fernlichtassistent erhältlich. Der Abstand zum Vorausfahrenden wird in Sekunden im Kombiinstrument angezeigt. Bei einer drohenden Kollision wird der Fahrer akustisch und optisch gewarnt. Letztere Warnung wird durch eine Einblendung rot blinkender Leuchten in der Armaturentafel vor der Windschutzscheibe realisiert. Der Verkehrszeichenassistent erkennt u. a. Tempolimits, Überholverbote sowie deren Aufhebung und Zusatzinformationen (z. B. Nässe). Der Assistent ist untertags zwischen 14 und 200 km/h (nachts 150 km/h) aktiv, die Anzeige erfolgt im Kombiinstrument. Der Spurverlassenswarner macht den Fahrer akustisch beim Verlassen der Fahrspur, ohne Blinkerbetätigung, aufmerksam. Eine haptische Warnung wäre eine bessere Lösung. Gegen weiteren Aufpreis ist der automatische Parkassistent erhältlich, der einen Totwinkel-Warner beinhaltet. Der Assistent ist aber nur bis 140 km/h aktiv und warnt den Fahrer mittels Lampen in den Außenspiegeln, wenn sich Fahrzeuge im toten Winkel befinden. Leider arbeitet das System nicht perfekt, manchmal wird auch der Gegenverkehr erkannt und eine Warnung wäre auch bei höheren Geschwindigkeiten sinnvoll. Serienmäßig ist der Corsa INNOVATION mit einer Geschwindigkeitsregelanlage ausgestattet, bei der die Fahrgeschwindigkeit begrenzt werden kann (Speedlimiter). Ein unbeabsichtigtes Anfahren ist nicht möglich, da sich der Motor nur mit betätigtem Kupplungspedal starten lässt.

Abbiegelicht



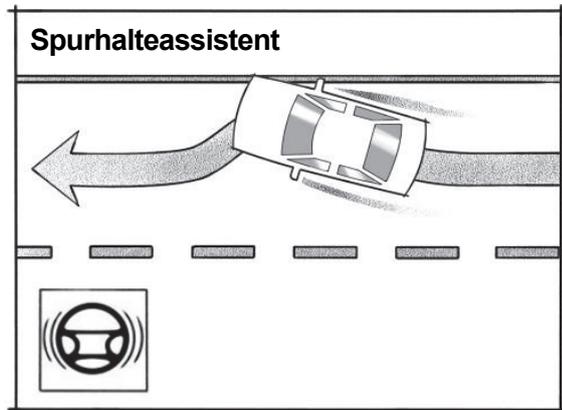
Zusätzliche Lampen (oder angepasste Nebelscheinwerfer) leuchten im Stadtverkehr beim Abbiegen die betreffende Seite besser aus. So wird das Risiko, an Kreuzungen und Einmündungen Fußgänger zu übersehen, erheblich vermindert.

Verkehrszeichenerkennung



Eine Videokamera an der Fahrzeugfront erkennt Verkehrszeichen, die auf Tempo-Limits oder Überholverbote hinweisen und stellt diese für einige Sekunden in einer Anzeige im Armaturenbrett dar.

Spurhalteassistent



Infrarotsensoren oder Kameras erkennen die Fahrbahn-Markierungen. Verlässt der Fahrer seine Spur ohne zu Blinken (etwa wegen Unachtsamkeit oder Sekundenschlaf), erfolgt eine optische, akustische oder haptische Warnung.

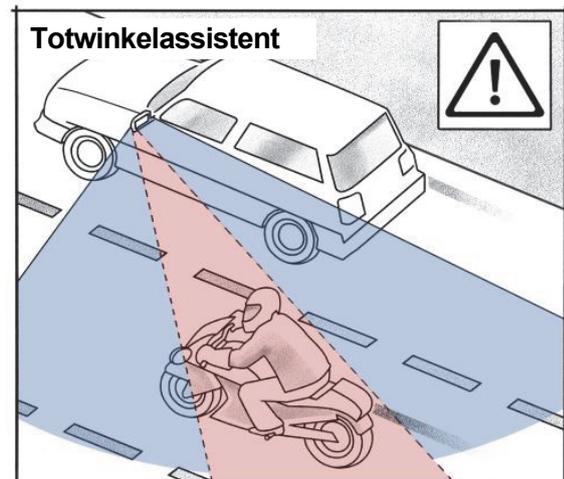
⊖ Der Blinker funktioniert nicht bei aktivierter Warnblinkanlage, dadurch kann ein Richtungswechsel beim Abschleppen nicht ohne Weiteres angezeigt werden. In den Türinnenverkleidungen fehlen Rückleuchten oder -reflektoren, die den rückwärtigen Verkehr im Dunkeln auf geöffnete Türen hinweisen könnten. Ein City-Notbremssystem ist nicht erhältlich.

1,7 Passive Sicherheit - Insassen

Ein Crashtestergebnis lag vom neuen Corsa zur Testveröffentlichung nicht vor.

⊕ Der Corsa ist serienmäßig mit Front- und Seitenairbags für Fahrer und Beifahrer sowie durchgängigen Kopfairbags vorn und hinten ausgestattet. Vorn besitzen die Gurte sowohl Gurtstraffer als auch Kraftbegrenzer, im Fond haben die äußeren Gurte Kraftbegrenzer. Vorn bieten die Kopfstützen Personen bis zu einer Größe von 1,95 m guten Schutz. Sie liegen nah am Kopf und können dadurch optimal wirken. Im Fond reichen die Stützen für Passagiere bis zu einer Größe von knapp 1,70 m, könnten aber näher am Kopf liegen. Fahrer und Beifahrer werden ermahnt sich anzuschnallen, der Status der hinten Sitzenden wird im Kombiinstrument angezeigt. Schnallt sich jemand während der Fahrt ab, ertönt ein Warnton. An den stabilen Türgriffen können hohe Zugkräfte aufgebracht werden, was sich nach einem Unfall positiv auswirken kann.

⊖ Eine dritte Kopfstütze im Fond kostet Aufpreis - diese sollte jedoch serienmäßig verbaut sein. Das Warndreieck besitzt einen speziellen Halter in der Kofferraumrückwand, allerdings ist dieser unter dem variablen Boden (obere Stellung) positioniert. Dadurch ist das Warndreieck bei beladenem Abteil schlecht zugänglich.



Mit Hilfe von Radarsensoren wird das seitliche Umfeld überwacht. Beabsichtigt der Fahrer, die Fahrspur zu wechseln, während sich Fahrzeuge im toten Winkel befinden, erfolgt eine optische Warnung.

2,2 Kindersicherheit

Ein aktuelles Crahtestergebnis liegt derzeit nicht vor. Im Fond können nur zwei Kindersitze nebeneinander montiert werden. Auf den äußeren Fondplätzen sind die Gurtanlenkpunkte gut positioniert, sie könnten aber etwas weiter auseinander liegen - das Anschnallen ist nur möglich, wenn der Kindersitz leicht nach außen versetzt ist. Eine Montage hoher Kindersitze ist vorn rechts und hinten außen nur gerade so möglich, da die Kindersitze an der C-Säule anstehen.

⊕ Laut Bedienungsanleitung eignen sich die hinteren Außenplätze und der Beifahrersitz zur Montage universeller Kindersitze aller Altersgruppen. Der Beifahrerairbag kann serienmäßig deaktiviert werden. Kindersitze können auf den äußeren Fondplätzen mit dem serienmäßigen Isofix-System inkl. Ankerhaken lagestabil befestigt werden. Gegen Aufpreis ist das Isofix-System auch für den Beifahrerplatz erhältlich (nicht im Testwagen). Alternativ ist auch eine Montage mit den Gurten möglich. Die Gurte sind auf allen Plätzen lang, schiebt man den Beifahrersitz allerdings ganz nach vorn, dann kann der Gurt zu kurz zur Befestigung sein. Die Schlösser sind kurz und stabil fixiert, was die Montage erleichtert.

⊖ Aufgrund der fehlenden Türen ist die Zugänglichkeit nach hinten und somit die Montage der Kindersitze beschwerlich. Die Schlösser sind im Fond nicht verwechslungssicher und das Isofix-System lässt sich nur mit Einsteckhilfen problemlos nutzen. Auf dem Fondmittelsitz dürfen laut Fahrzeug-Bedienungsanleitung keine Kindersitze montiert werden. Hier ist ohnehin die Sitzkontur aufgrund der hohen und schmalen Wulst ungünstig, ein Kindersitz würde seitlich kippen.

2,5 Fußgängerschutz

Ein Crashtestergebnis lag zur Testveröffentlichung nicht vor. Es wird aber ein guter bis zufriedenstellender Fußgängerschutz erwartet, da weite Bereiche der Motorhaube sowie des Stoßfängers nachgiebig sind.

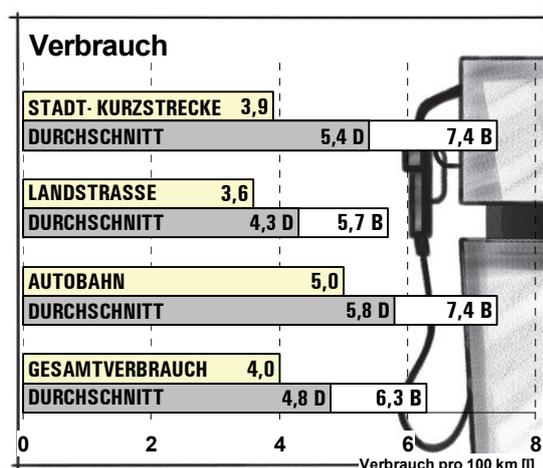
1,9 UMWELT/ECOTEST

2,5 Verbrauch/CO₂*

⊕ Der Corsa 1.3 CDTI ecoFlex Start&Stop schneidet in diesem Kapitel mit einer CO₂-Bilanz von 129 g/km gut ab - das entspricht 35 Punkten. Aus der Messung resultiert ein Durchschnittsverbrauch von 4,0 Liter Diesel auf 100 Kilometer. Im Innerortsteil verbraucht der Opel, auch dank Start-Stopp-System, niedrige 3,9 l/100 km. Außerorts liegt der Verbrauch bei 3,6 l/100 km und auf der Autobahn braucht der Corsa 5,0 l/100 km.

1,3 Schadstoffe

⊕ Dank Euro-6 Abgastechnik fällt das Ergebnis in diesem Kapitel sehr gut aus, keine der Schadstoffgruppen zeigt besondere Auffälligkeiten. Der Lohn dafür sind 47 von 50 Punkten. Zusammen mit den CO₂-Punkten bringt es der Corsa 1.3 CDTI ecoFlex Start&Stop Innovation auf 82 Punkte im EcoTest, was vier von fünf Sternen entspricht.



Kraftstoffverbrauch in l/100 km – Klassendurchschnitt für Fahrzeuge mit Dieselmotor (D) und mit Ottomotor (B)

2,6 AUTOKOSTEN

2,0 Betriebskosten*

⊕ Die Betriebskosten ergeben sich zu weiten Teilen aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der Opel sparsam mit dem Kraftstoff umgeht und zudem den günstigeren Diesel benötigt, fällt das Ergebnis in diesem Kapitel gut aus.

3,9 Werkstatt- / Reifenkosten*

Der Corsa muss alle 30.000 km oder alle 12 Monate zum Service in die Werkstatt. Der kleine Dieselmotor besitzt eine Steuerkette, die einen oftmals teuren Zahnriemenwechsel überflüssig macht.

⊕ Opel verbaut nach eigenen Angaben langlebige Verschleißteile und gewährt zudem eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung. Der Rußpartikelfilter ist völlig wartungsfrei und muss nicht gewechselt werden. Die Kosten für den Reifenersatz liegen auf günstigem Niveau.

⊖ Der jährliche Service bedeutet auch für den Normal- und Wenigfahrer häufigere Werkstattaufenthalte und somit mehr Ausgaben.

2,8 Wertstabilität*

Dem neuen Corsa 1.3 CDTI ecoFlex Start&Stop Innovation wird für den vierjährigen Berechnungszeitraum ein durchschnittlicher Restwertverlauf prognostiziert.

3,8 Kosten für Anschaffung*

Der Anschaffungspreis liegt beim Corsa 1.3 CDTI ecoFlex Start&Stop INNOVATION als Dreitürer im Klassenvergleich hoch. Es müssen mindestens 18.640 Euro für den Kleinwagen aufgewendet werden. Allerdings besitzt der Corsa in der getesteten Variante eine sehr umfangreiche Serienausstattung. Ab Werk ist der Opel mit Bi-Xenonscheinwerfern, Licht- und Regensensor sowie einer Klimaanlage ausgestattet. Die empfehlenswerte Frontkamera sowie der Toter-Winkel-Warner kosten allerdings Aufpreis.

3,1 Fixkosten*

Die Fixkosten fallen im Klassenvergleich durchschnittlich aus. Die jährliche KFZ-Steuer beträgt 123 Euro. Die Versicherungseinstufungen sind ungünstig. Besonders teuer fällt die Haftpflichtversicherung aus, aber auch die Teil- und Vollkaskoversicherung sind hoch eingestuft (KH: 17; TK: 17; VK: 17).

2,1 Monatliche Gesamtkosten*

⊕ Die monatlichen Gesamtkosten fallen im Klassenvergleich günstig aus. Positiv wirken sich die niedrigen Betriebskosten aus. Werkstatt-/Reifenkosten und der hohe Anschaffungspreis treiben die Kosten nach oben.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.2	1.0 DI Turbo ecoFlex Start&Stop	1.4	1.4 Turbo ecoFlex Start&Stop	1.0 DI Turbo ecoFlex Start&Stop	1.3 CDTI ecoFlex Start&Stop	1.3 CDTI ecoFlex Start&Stop
Aufbau/Türen	SR/3	SR/3	SR/3	SR/3	SR/3	SR/3	SR/3
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1229	3/998	4/1398	4/1364	3/998	4/1248	4/1248
Leistung [kW (PS)]	51 (70)	66 (90)	66 (90)	74 (100)	85 (115)	55 (75)	70 (95)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	115/4000	170/1800	130/4000	200/1850	170/1800	190/1500	190/1500
0-100 km/h[s]	16,0	11,9	13,2	11,0	10,3	14,9	11,9
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	162	180	175	185	195	163	182
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller [l]	5,4 S	4,3 S	5,2 S	5,2 S	4,9 S	3,8 D	3,3 D
CO2 [g/km]	126	102	121	122	115	100	87
Versicherungsklassen KH/VK/TK	16/16/16	15/17/17	15/17/17	15/17/17	15/17/17	17/17/17	17/17/17
Steuer pro Jahr [Euro]	88	34	80	82	60	133	123
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	439	439	445	460	446	442	442
Preis [Euro]	11.980	14.480	12.845	13.780	16.390	14.930	15.730

Aufbau

ST = Stufenheck
SR = Schrägheck
CP = Coupe
C = Cabriolet
RO = Roadster
KB = Kombi

KT = Kleintransporter
TR = Transporter
GR = Großraumlimousine
BU = Bus
GE = Geländewagen
PK = Pick-Up

Versicherung

KH = KFZ-Haftpf.
VK = Vollkasko
TK = Teilkasko

Kraftstoff

N = Normalbenzin
S = Superbenzin
SP = SuperPlus
D = Diesel
FG = Flüssiggas
G = Erdgas
E = Strom

DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro6
Hubraum	1248 ccm
Leistung	70 kW (95 PS)
bei	3750 U/min
Maximales Drehmoment	190 Nm
bei	1500 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	5-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	185/65R15
Reifengröße (Testwagen)	195/55R16H
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11/11,05 m
Höchstgeschwindigkeit	182 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	11,9 s
Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	7,1 s
Bremsweg aus 100 km/h	36,6 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	3,3 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	4,0 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	3,9/3,6/5,0 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe	87 g/km
CO ₂ -Ausstoß Test(*WTW)	129 g/km
Innengeräusch 130km/h	69,7 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4021/1736/1479 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	1950 mm
Leergewicht/Zuladung	1210 kg/525 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	235 l/560 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	580 kg/1150 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	45 l
Reichweite	1125 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte **fett**

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	80 Euro
Monatliche Werkstattkosten	54 Euro
Monatliche Fixkosten	94 Euro
Monatlicher Wertverlust	210 Euro
Monatliche Gesamtkosten	438 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	17/17/17
Grundpreis	18.640 Euro

NOTENSKALA

● Sehr gut	0,6 – 1,5	● Ausreichend	3,6 – 4,5
● Gut	1,6 – 2,5	● Mangelhaft	4,6 – 5,5
● Befriedigend	2,6 – 3,5		

Der ADAC-Autotest beinhaltet über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC-Autotest ist nach dem neuen, aktualisierten ADAC-Autotest-Verfahren 2013 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Umwelt und Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.03.2013 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.05.2012 gültigen Steuergesetzgebung.

*WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO₂-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO₂-Emissionen auch die CO₂-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich.

Weitere Autotests finden Sie unter www.adac.de/autotest

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbieglicht	Serie
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kollisionswarnung (Frontkamera)	700 Euro ^o
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Regen- und Lichtsensor	Serie
Reifendruckkontrolle	Serie
Servolenkung	Serie
Tempomat (inkl. Begrenzer)	Serie
Totwinkelassistent (Autom. Parkassistent)	580 Euro ^o
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Verkehrsschilderkennung (Frontkamera)	700 Euro ^o
Xenonlicht	Serie

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Audioanlage	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	Serie
Klimaanlage/Klimaautomatik	Serie/310 Euro
Kopfstützen hinten (Mitte)	60 Euro
Rücksitzlehne, umklappbar	Serie
Zentralverriegelung	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung (abnehmbar)	690 Euro
Außenspiegel, elektrisch einstellbar (+ beheizbar)	Serie
Einparkhilfe hinten	355 Euro ^o
Lackierung Metallic	465 Euro

^o im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

2,3

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,8	Fahreigenschaften	2,3
Verarbeitung	3,1	Fahrstabilität	2,2
Alltagstauglichkeit	2,5	Lenkung*	2,7
Sicht	2,3	Bremse	2,2
Ein-/Ausstieg	3,0	Sicherheit	1,9
Kofferraum-Volumen*	3,2	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	1,8
Kofferraum-Zugänglichkeit	2,5	Passive Sicherheit - Insassen	1,7
Kofferraum-Variabilität	3,1	Kindersicherheit	2,2
Innenraum	2,6	Fußgängerschutz	2,5
Bedienung	2,5	Umwelt/EcoTest	1,9
Raumangebot vorne*	2,4	Verbrauch/CO ₂ *	2,5
Raumangebot hinten*	3,4	Schadstoffe	1,3
Innenraum-Variabilität	3,8		
Komfort	2,9		
Federung	2,6	AUTOKOSTEN	2,6
Sitze	2,4	Betriebskosten*	2,0
Innengeräusch	2,7	Werkstatt- / Reifenkosten*	3,9
Klimatisierung	3,9	Wertstabilität*	2,8
Motor/Antrieb	2,5	Kosten für Anschaffung*	3,8
Fahrleistungen*	2,2	Fixkosten*	3,1
Laufkultur	2,8	Monatliche Gesamtkosten*	2,1
Schaltung	2,3		
Getriebeabstufung	3,0		

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte klassenbezogen