



Opel Corsa 1.0 DI Turbo ecoFlex Start&Stop Edition

Fünftüriger Kleinwagen mit Schrägheck (66 kW / 90 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 Multimediasystems "IntelliLink" ebenfalls am kleineren Bruder, wirkt solide verarbeitet und ist optisch ansprechend. Der Ein-Liter-Dreizylinder wird per Turbolader beatmet. Dadurch leistet er 66 kW/90 PS, die für durchschnittliche Fahrleistungen ausreichen. Mit einem mittleren Testverbrauch von 5,1 l/100 km im ADAC EcoTest reicht es zu einer Vier-Sterne-Bewertung. Das Triebwerk wurde sauber vom Innenraum entkoppelt - von einem ruppigen Motorlauf, wie er bei Dreizylindern gerne vor kommt, merkt man im Corsa nichts. 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 optionalen 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 fehlt im Angebot. Ein Grundpreis von 16.740 Euro für den fünftürigen Corsa 1.0 DI Turbo in Edition-Ausstattung kann akzeptiert werden. Die Grundausstattung ist reichhaltig.

Karosserievarianten: Dreitürer. **Konkurrenten:** u. a.: Audi A1, Citroen C3, Ford Fiesta, Mini One; Peugeot 208, Seat Ibiza, VW Polo.

+ hoher Sicherheitsstandard, sehr gutes Resultat beim ADAC Ausweichtest, niedrige Fixkosten

- mittlere Kopfstütze im Fond kostet Aufpreis, großer Wendekreis, hohe Werkstattkosten



ADAC-URTEIL

2,3 AUTOTEST

2,6 AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

2,8 Familie

2,3 Stadtverkehr

2,6 Senioren

2,3 Langstrecke

3,1 Transport

2,7 Fahrspaß

2,4 Preis/Leistung

Stand: April 2015
Text: Stefan Giuliani

- ⊕ 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. Der Innenraum zeigt sich solide verarbeitet. Das Armaturenbrett ist im oberen Bereich geschäumt, lackierte Applikationen sowie Chrom werten den Innenraum auf. Die Tankklappe ist in die Zentralverriegelung einbezogen.
- ⊖ Sowohl die Türverkleidungen als auch die unteren Teile des Armaturenbretts bestehen aus hartem und kratzempfindlichem Kunststoff. Darüber hinaus könnten die Kunststoffkanten zum Teil besser entgratet sein. Die Türausschnitte sind kaum abgedichtet. An den Schwellern gibt es keine Schutzleisten, die vor Kratzern schützen könnten. 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. Zudem sind die Stoßfänger einteilig und verursachen auch bei kleinen Beschädigungen teure Reparaturen. 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.

Die maximale Zuladung fällt mit 480 kg zufriedenstellend hoch aus. Auf dem Dach dürfen Lasten bis 75 kg transportiert werden. Die maximale Anhängelast beträgt bei gebremsten Anhängern akzeptable 1.200 kg (ungebremst 560 kg). Die zulässige Stützlast der Anhängerkupplung liegt mit 55 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 Notsitz, der sich lediglich für Kurzstrecken eignet. Mit einer Tankfüllung (45 l) sind auf Basis des EcoTest-Verbrauchs Reichweiten von bis zu 880 km möglich. Durch die kompakten Abmaße zeigt sich der Corsa vor allem in der Stadt sehr handlich.
- ⊖ Für den Fall einer Reifenpanne ist der Corsa serienmäßig mit einem Reifenreparaturset ausgestattet, das sich unter Umständen schnell als unbrauchbar erweist. Gegen Aufpreis kann je nach Größe der Fahrbereifung ein vollwertiges Ersatzrad (15 Zoll) oder ein Notlauftrad (16 und 17 Zoll) geordert werden. Nur dann sind auch ein Wagenheber und Radmutternschlüssel an Bord.

Bei der ADAC Rundumsichtmessung schneidet der fünftürige Corsa zufriedenstellend ab. Vor allen durch die breiten C-Säulen wird der Blick nach schräg hinten eingeschränkt.



Trotz versenkbaren Kopfstützen ist die Sicht nach hinten nur zufriedenstellend.

Aufgrund der recht hoch positionierten Heckscheibe 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 asphärischen Bereich, der den toten Winkel verkleinert.

⊕ Dank der kompakten Maße kann der Fahrer die Karosserie insgesamt recht gut abschätzen. Durch die nach vorn abfallende Front können niedrige Hindernisse vor dem Fahrzeug gut wahrgenommen werden. Beim Rangieren helfen die gegen Aufpreis erhältlichen Parksensoren an Front und Heck. Gegen weiteren Aufpreis ist auch ein automatischer Parkassistent erhältlich (im Testwagen). 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). Gegen Aufpreis sind Bi-Xenonscheinwerfer inkl. LED-Tagfahrlicht und Abbiegelicht erhältlich (im Testwagen). Diese haben eine begrenzte Leuchtintensität und kommen somit ohne Scheinwerferreinigungsanlage und automatischer Leuchtweitenregulierung aus, bieten aber nicht die hervorragende Ausleuchtung anderer Xenonsysteme. Bei störendem Scheinwerferlicht anderer Verkehrsteilnehmer blendet der Innenspiegel automatisch ab (Option, im Testwagen). Das Fernlicht ist (in Verbindung mit Frontkamera) sensorgesteuert (nicht im Testwagen). Die Scheibenwischer besitzen einen ordentlichen Wirkbereich, wenn auch oben rechts etwas weiter gewischt werden könnte.

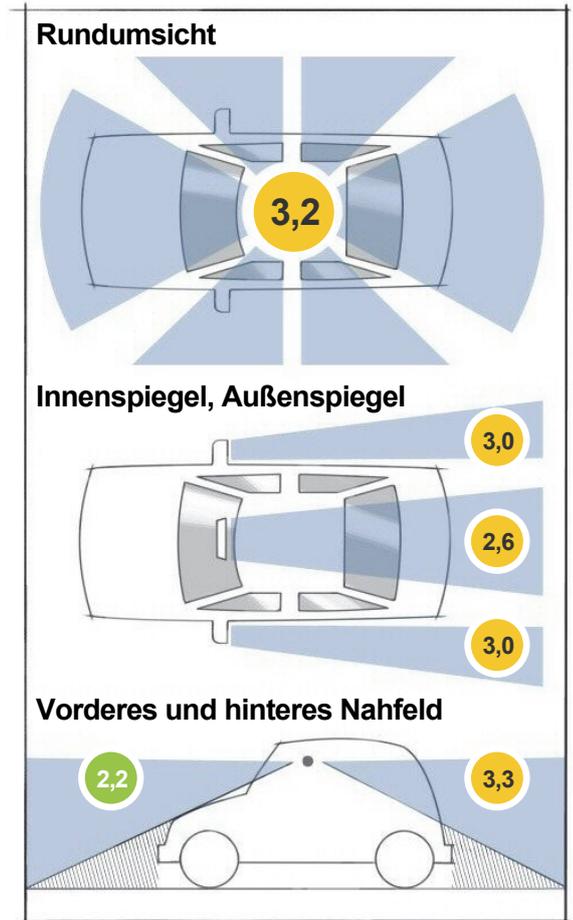
⊖ Ein Kurvenlicht ist nicht erhältlich.

2,8 Ein-/Ausstieg

Der Corsa ist serienmäßig mit Zentralverriegelung inklusive Funkfernbedienung ausgestattet. Die Tasten sind aber gleichförmig und können leicht verwechselt werden. Die Türbremsen sind hinten grob gerastet und dürften etwas kräftiger sein, um die Türen auch an Steigungen sicher offen zu halten. Die Schweller liegen niedrig und fallen auch nicht zu breit aus, wodurch man zum Ein- und Aussteigen nur einen kleinen Schritt machen muss.

⊕ Der Zustieg zu den hinten Plätzen gelingt ohne große Probleme. Die Fondtüren dürften aber etwas weiter öffnen. Über jeder Tür sind am Dachhimmel Haltegriffe angebracht. 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.



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

3,1 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 370 Liter hinein. Dann können auch fünf handelsübliche Getränkeboxen verstaut werden. Nach dem Umlegen der Rücksitzlehnen lassen sich bis zur Fensterunterkante 560 Liter verstauen. Nutzt man den gesamten Raum, finden 1.025 Liter bis unters Dach Platz.



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

2,4 Kofferraum-Zugänglichkeit

⊕ Die Heckklappe lässt sich einfach 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 fast 1,90 m Platz darunter. Die Höhe der Ladeöffnung ist großzügig und die Breite durchschnittlich bemessen. Zum Einladen muss das Gepäck über die knapp 70 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 auch 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 befindetet, schwach beleuchtet.

2,7 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehnen lassen sich asymmetrisch geteilt, von vorn bzw. von hinten und ohne großen Kraftaufwand umlegen. Zum Verstauen von kleinen Utensilien gibt es kaum Möglichkeiten. Es können nur unter dem variablen Kofferraumboden kleinere Gegenstände untergebracht werden. In der Reserveradmulde finden weitere 35 Liter Platz (wenn man nicht das Notrad ordert). Zur Ladungssicherung gibt es lediglich zwei stabile Zurrösen.

⊖ Bei unvorsichtigem Zurückklappen der Rücksitzlehnen können die Gurte hinter den Lehnen verschwinden. Beschädigungsgefahr besteht aber nicht.

2,5 INNENRAUM

2,4 Bedienung

Die Bedienelemente sind ergonomisch und gut erreichbar angeordnet. Das optionale Multimediasystem IntelliLink ist recht umfangreich, die Menüführung dennoch gut verständlich. Die Sensortasten wollen aber genau getroffen werden. Sonst reagieren sie nicht. Das System erlaubt u. a. die Wiedergabe von Smartphone-Inhalten, z. B. Navigation mittels kostenpflichtiger BringGo-App.

Es besitzt auch eine Freisprecheinrichtung via Bluetooth-Schnittstelle. Trotz des umfangreichen Systems lässt sich der Corsa nach recht kurzer Eingewöhnungsphase gut bedienen. Die Sitze lassen sich manuell justieren, die Bedienelemente sind zufriedenstellend erreichbar.

⊕ Das Lenkrad kann in Höhe und Weite eingestellt werden. 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, sodass der Schlüssel gut eingesteckt werden kann. Das Licht wird mittels links vom Lenkrad positioniertem und beleuchtetem Drehschalter oder alternativ vom optionalen Lichtsensor aktiviert. Die Nebelleuchtschalter befinden sich gut zugänglich im Lichtschalter, der Status wird im Kombiinstrument angezeigt. Das Bedienteil der Klimaautomatik ist einfach aufgebaut und gut bedienbar. Die Rundinstrumente liegen gut im Sichtfeld des Fahrers und sind einwandfrei ablesbar. Im Instrumententräger informiert u. a. der Bordcomputer über Momentan- und Durchschnittsverbrauch. Beim Wahl der Frontkamera wird dort auch der Abstand zum Vordermann (in Sekunden) angezeigt (nicht im Testwagen). 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 (Option). Der Heckwischer besitzt eine Wisch-Wasch-Automatik, Intervall- und Dauerschaltung. Der Sieben-Zoll-Touchscreen des optionalen Radio-/Multimediasystems ist gut erreichbar und ablesbar. 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 alle wichtigen Schalter beleuchtet und dadurch gut zu finden. Die elektrischen Fensterheber vorn 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. Der Innenraum wird großzügig ausgeleuchtet. Vorn gibt es Leselampen. Die Außenspiegel lassen sich elektrisch justieren, allerdings ist der Schalter unbeleuchtet und die Auswahl Taste zwischen dem linken und rechten Spiegel etwas klein. Vorn gibt es mehrere Ablagen sowie Flaschenhalter in den Türverkleidungen. Im Fond findet man Fächer in den Seitenverkleidungen und Becherhalter.



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

⊖ Das Bedienteil der Klimaautomatik ist zu tief angeordnet, sodass der Blick beim Einstellen stark vom Verkehrsgeschehen abschweift. Die Bedienung des beleuchteten Lichtschalters ist nicht optimal. Möchte man ihn auf die Stellung "0" 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. Hinten muss man sich mit einfachen Fensterkurbeln zufrieden geben. Das Handschuhfach ist klein und unbeleuchtet. Zum Schließen voll geöffneter Türen muss man sich weit aus dem Fahrzeug lehnen, da die Griffe dann weit weg sind.

2,2

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 noch größere Personen zulassen. Die Innenraumbreite ist üppig bemessen und das Raumempfinden recht angenehm, wenn auch die Mittelkonsole den Beinbereich etwas einschränkt.

3,0 Raumangebot hinten*

Im Fond ist das Platzangebot nicht so großzügig, aber noch lange nicht beengt. Sind die Vordersitze auf 1,85 m Größe eingestellt, finden hinten Passagiere bis zu einer Körpergröße von rund 1,80 m genügend Beinfreiheit vor. Die Kopffreiheit ist auch hier großzügig. Die Innenraumbreite fällt wie vorn üppig aus. Das subjektive Raumempfinden ist zufriedenstellend.



Auf den hinteren Sitzplätzen finden Personen bis 1,80 m Körpergröße ausreichend Platz vor.

3,8 Innenraum-Variabilität

Die Vordersitze lassen sich in Liegeposition bringen. Die Rücksitzlehne ist umklapbar und kann in zwei Neigungswinkeln arretiert werden. Sitzvarianten werden aber nicht angeboten.

2,7 KOMFORT

2,5 Federung

Die Feder-/Dämpferabstimmung ist ordentlich. 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. Die Karosseriebewegungen halten sich beim Kurvenfahren in Grenzen. Auch beim Beschleunigen und Bremsen nickt der Kleinwagen nicht zu stark. Einzelne kurze Wellen können noch ordentlich geschluckt werden, bei regelmäßiger Anregung kommt jedoch Unruhe ins Fahrzeug. Zudem ist auch eine gewisse Stuckerneigung vorhanden. Kleinere Einzelhindernisse und Querfugen werden noch gut von den Insassen fern gehalten, gröbere schlagen aber deutlich durch. Kopfsteinpflaster federt der Corsa recht ordentlich ab. Bei niedrigen Geschwindigkeiten geht der Fahrkomfort in Ordnung.

2,4 Sitze

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.

⊕ Der Fahrersitz kann serienmäßig in der Höhe justiert werden. Am Beifahrerplatz kostet diese Einstellmöglichkeit Aufpreis (Funktionsausstattung). Die hohen Sitzlehnen der Vordersitze sind ordentlich konturiert, könnten aber im Schulterbereich etwas ausgeprägter sein. Die Sitzflächen sind körpergerecht geformt, längere Sitzflächen und kräftigere Seitenwangen würden den Sitzkomfort und Halt erhöhen. Der Seitenhalt in schnell durchfahrenen Kurven ist zufriedenstellend. Die Sitzposition des Fahrers ist angenehm. Er kann seinen linken Fuß auf einer breiten Ablage abstellen - ein stabiles Trittbrett gibt es aber nicht. Die Atmungsaktivität des Stoffpolsters ist gut.

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

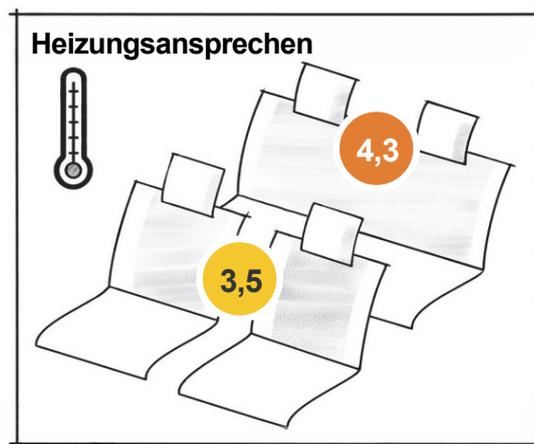
2,8 Innengeräusch

Das Innenraumgeräusch liegt auf akzeptablem Niveau. Der gemessene Geräuschpegel beträgt bei 130 km/h 70,2 dB(A). Der kleine Dreizylindermotor hält sich akustisch zurück. Fahrgeräusche sind im Innenraum nicht zu stark präsent, wenn auch schlechte Fahrbahnbeläge durch ein Dröhnen wahrgenommen werden. Windgeräusche treten etwas erhöht auf.

3,2 Klimatisierung

Der Corsa Edition ist serienmäßig mit einer manuellen Klimaanlage ausgestattet. Optional sind eine Klimaautomatik mit einstellbarer Intensität (im Testwagen) und gegen weiteren Aufpreis eine Standheizung erhältlich (nicht im Testwagen). Gegen Aufpreis sind auch eine Lenkradheizung, eine beheizbare Windschutzscheibe und Sitzheizung vorn erhältlich. Im ADAC Heizungstest schneidet der Corsa 1.0 DI Turbo ecoFlex Start&Stop Edition nur durchschnittlich ab. Besonders die hinten Sitzenden müssen sich lange gedulden, bis angenehme Temperaturen im Innenraum vorherrschen. Die Temperaturregelung kann nur im Gesamten vorgenommen werden, einzelne Zonen gibt es nicht. Die Luftmengenverteilung kann nur in vorgegebenen Kombinationen eingestellt werden.

+ Ein Aktivkohlefilter filtert unangenehme Gerüche aus der Luft.



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

2,5 MOTOR/ANTRIEB

3,0 Fahrleistungen*

Der Corsa 1.0 DI Turbo ecoFlex Start&Stop Edition schneidet im Klassenvergleich bei den Fahrleistungen durchschnittlich ab. Der Ein-Liter-Turbomotor leistet 66 kW/90 PS (bei 3.700 1/min) und besitzt ein maximales Drehmoment von 170 Nm (bei 1.800 1/min). Beim Sprint von 60 auf 100 km/h vergehen 8,6 Sekunden. Gemessen wurde der simulierte Überholvorgang im dritten Gang. Dieser deckt den Geschwindigkeitsbereich optimal ab. Der kleine Turbo zeigt sich erfreulich durchzugsstark. Bei den Elastizitätsmessungen von 60 auf 100 km/h vergehen im vierten Gang 11,2 Sekunden und im fünften Gang 14,6 Sekunden. Im langen sechsten Gang wird der Corsa dann doch etwas träger. 20,3 Sekunden benötigt er, bis er die 100 km/h knackt.

2,3 Laufkultur

+ Dreizylinder-Motoren können ihre Bauart akustisch nicht leugnen. Der Klang ist einfach charakteristisch. Die Zeiten, in denen sie aber zwingend rau und knurrig laufen, sind vorbei. Opel zeigt beim Corsa, wie schön man den Motor vom Innenraum entkoppeln kann. Zwar nimmt man an Lenkrad und Schalthebel Vibrationen wahr, aber sicher nicht mehr als bei einem Vierzylinder-Benziner. Vom Drehzahlkeller bis zum -begrenzer emittiert der kleine Turbomotor keine störenden Frequenzen und wird auch nicht aufdringlich laut.

2,1 Schaltung

⊕ Die sechs Vorwärtsgänge lassen sich insgesamt ordentlich schalten, wenn auch der Schalthebel etwas präziser geführt sein könnte. Vor allem bei schnellen Schaltvorgängen haken die Gänge gelegentlich. Die Schaltwege fallen angenehm kurz aus. Die mögliche Schaltgeschwindigkeit liegt hoch. Der Rückwärtsgang ist klar von den Vorwärtsgängen abgesetzt und gegen versehentliches Einlegen gesichert. Durch die Synchronisierung kann stets problemlos sowie geräusch- und verschleißarm eingelegt werden. Die Schaltempfehlung animiert den Fahrer zum Hochschalten, eine Runterschaltempfehlung erhält der Fahrer jedoch nicht. Beim Anfahren an Steigungen hilft die serienmäßige Berganfahrhilfe, indem für kurze Zeit die Bremsanlage automatisch aktiviert 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.

2,3 Getriebeabstufung

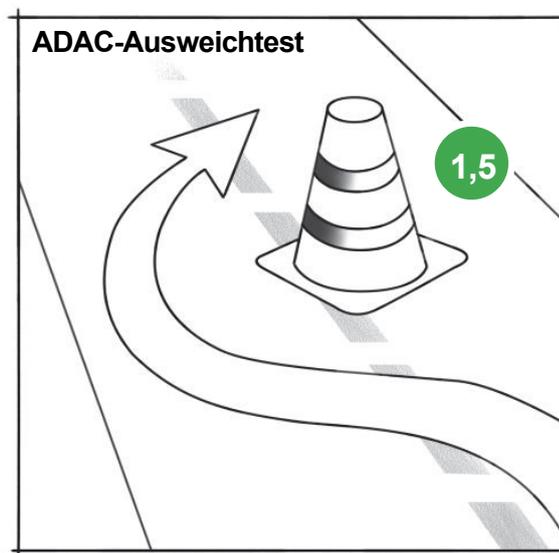
⊕ Das Sechsganggetriebe ist einwandfrei abgestuft. Die Drehzahlsprünge beim Schalten sind gleichmäßig und nicht zu groß, dass der Turbomotor gleich wieder seine volle Kraft entfalten kann. Die Gesamtübersetzung hat Opel relativ lang gewählt. Bei Tempo 130 dreht der Motor im größten Gang mit nur 2.800 1/min.

2,3 FAHREIGENSCHAFTEN

2,3 Fahrstabilität

Der Corsa schneidet bei der Fahrstabilität insgesamt gut ab, kann bei der Richtungsstabilität aber nicht vollkommen punkten. Bei einem plötzlichen Lenkimpuls pendelt der Corsa etwas um die Mittellage bevor er sich wieder stabilisiert. 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. 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 das Gaspedal in der Kurve, sodass 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.

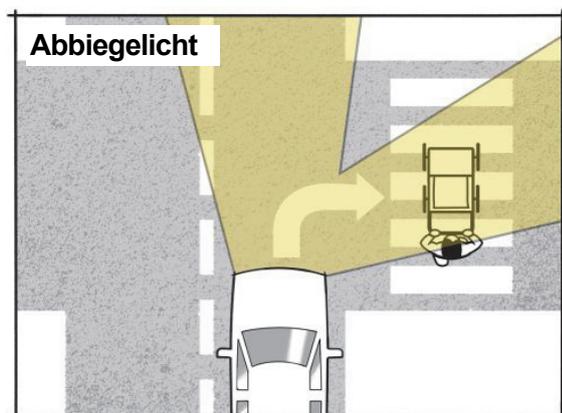
2,6 Lenkung*

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 und besitzt keine gute Mittenzentrierung. Bei größeren Lenkwinkeln baut die Hinterachse leicht verzögert Seitenführungskräfte auf. Dies führt dazu, dass gelegentlich Lenkkorrekturen nötig sind. Bei größeren Lenkwinkeln ist das Lenkgefühl etwas besser.

- + Beim Rangieren ist aufgrund der Leichtgängigkeit kein hoher Kraftaufwand erforderlich (zuschaltbarer City-Modus) und auch der Kurbelaufwand hält sich in Grenzen - von Anschlag bis Anschlag sind es knapp drei Lenkradumdrehungen.
- Der Wendekreis fällt mit rund 10,9 Metern im Klassenvergleich groß aus.

2,1 Bremse

+ Die Bremse spricht gut an und lässt sich einwandfrei dosieren. Der Opel steht nach einer Vollverzögerung aus 100 km/h nach guten 36,4 Metern (Mittelwert aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Reifen: Michelin Energy Saver der Größe 195/55 R16 87H). Dabei zeigt sich die Bremse standhaft. Die Spurtreue bei Vollbremsungen in Kurven ist insgesamt zufriedenstellend, je nach Situation wird der Corsa aber etwas unruhig am Heck.



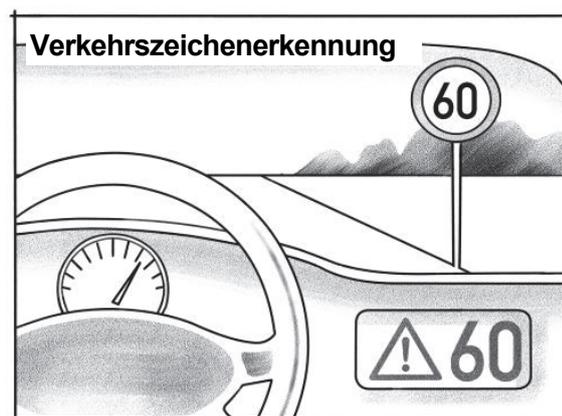
Abbiegelicht

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.

1,9 SICHERHEIT

2,0 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

+ 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. Optional ist der Corsa mit Bi-Xenonscheinwerfern und Abbiegelicht im Hauptscheinwerfer ausgestattet. Im Serienumfang enthalten ist 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. Die optische 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 warnt den Fahrer akustisch, verlässt er die Fahrspur ohne Betätigen des Blinkers.

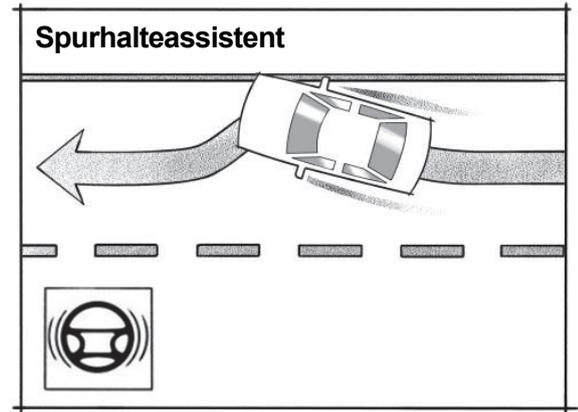


Verkehrszeichenerkennung

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.

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. Eine Warnung wäre auch bei höheren Geschwindigkeiten sinnvoll. Gegen Aufpreis ist der Corsa 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.

– 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.

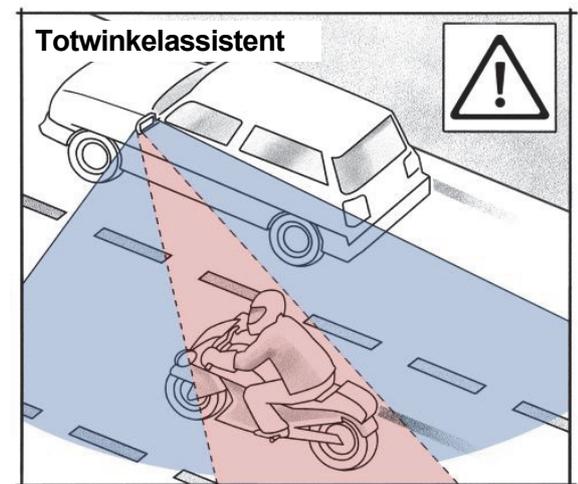


Infrarotsensoren oder Kameras erkennen die Fahrbahn-Markierungen. Verlässt der Fahrer seine Spur ohne zu Blinken (etwa wegen Unachtsamkeit oder Sekundenschlaf), erfolgt eine optische, akustische oder haptische Warnung.

1,8 Passive Sicherheit - Insassen

+ Beim ADAC Crashtest erreicht der neue Corsa im Bereich Insassensicherheit 79 % der möglichen Punkte (Stand 12/2014). Er 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 Kofferraum 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.

1,8 Kindersicherheit

+ Beim ADAC Crashtest erreicht der Corsa im Bereich Kindersicherheit 77 % der möglichen Punkte (Stand 12/2014). Im Fond können zwei Kindersitze nebeneinander montiert werden. 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 langen Gurten möglich.

Die Schlösser sind kurz und stabil fixiert, was die Montage erleichtert. Es können auch sehr hohe Kindersitze eingebaut werden, auch wenn es auf dem Beifahrerplatz etwas eng wird.

⊖ Die Schlösser sind im Fond nicht verwechslungssicher. Auf dem Fondmittelsitz dürfen laut Fahrzeug-Bedienungsanleitung keine Kindersitze montiert werden. Die weiche Polsterung und die Konturierung sind dort auch nicht geeignet, um Kindersitze lagestabil zu befestigen.

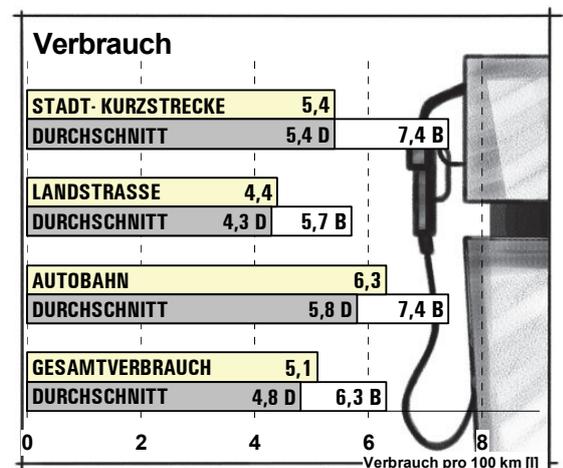
2,1 Fußgängerschutz

+ Beim ADAC Crashtest erreicht der neue Corsa im Bereich Fußgängerschutz 71 % der möglichen Punkte (Stand 12/2014). Verbesserungspotential bieten noch die Randbereiche der Motorhaube und die A-Säulen.

2,3 UMWELT/ECOTEST

2,9 Verbrauch/CO2*

Der Corsa 1.0 DI ecoFlex Start&Stop schneidet in diesem Kapitel mit einer CO₂-Bilanz von 141 g/km nur durchschnittlich ab - das entspricht 31 Punkten im ADAC EcoTest. Aus der Messung resultiert ein Durchschnittsverbrauch von 5,1 Liter Superkraftstoff auf 100 Kilometer. Innerorts verbraucht der Opel 5,4 l/100 km. Außerorts liegt der Verbrauch bei 4,4 l/100 km und auf der Autobahn braucht der Corsa 6,3 l/100 km.



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

1,6 Schadstoffe

+ Dank Euro-6 Abgastechnik fällt das Ergebnis in diesem Kapitel gut aus, wenn auch der Feinpartikelaußstoß teils deutlich erhöht ist. Resultat sind 44 von 50 Punkten. Zusammen mit den CO₂-Punkten bringt es der Corsa auf 75 Punkte im EcoTest, was vier von fünf Sternen entspricht.

2,6 AUTOKOSTEN

3,8 Betriebskosten*

Die Betriebskosten ergeben sich zu weiten Teilen aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Ein nur durchschnittlicher Verbrauch von relativ teurem Super-Kraftstoff führt zu etwas höheren Betriebskosten.

4,1 Werkstatt- / Reifenkosten*

Der Corsa muss alle 30.000 km oder alle 12 Monate zum Service in die Werkstatt. Der 1,0-Liter-Turbomotor 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. Die Kosten für den Reifenersatz liegen auf relativ günstigem Niveau.
- Der jährliche Service bedeutet auch für den Normal- und Wenigfahrer häufigere Werkstattaufenthalte und führt somit zu mehr Ausgaben.

3,1 Wertstabilität*

Dem neuen Corsa 1.0 DI wird für den vierjährigen Berechnungszeitraum (Jahreslaufleistung 15.000 km) ein durchschnittlicher Restwertverlauf prognostiziert.

3,3 Kosten für Anschaffung*

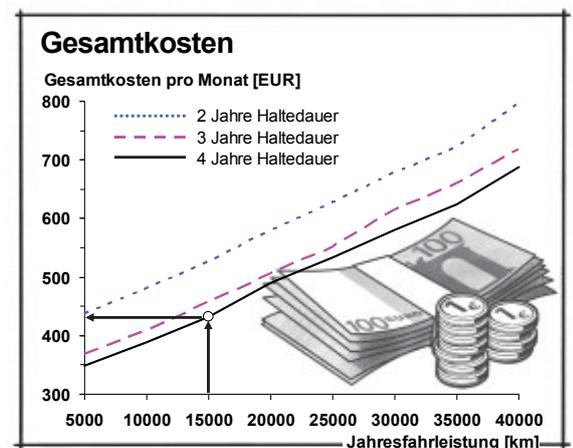
Der Anschaffungspreis fällt beim Corsa 1.0 DI ecoFlex Start&Stop Edition als Fünftürer im Klassenvergleich durchschnittlich aus. Der Grundpreis liegt bei 16.740 Euro. Allerdings besitzt der Corsa in der getesteten Variante bereits eine für einen Kleinwagen sehr umfangreiche Serienausstattung.

1,7 Fixkosten*

+ Die Fixkosten fallen im Klassenvergleich günstig aus. Die jährliche KFZ-Steuer beträgt 42 Euro. Die Versicherungseinstufungen sind allesamt in durchschnittlicher Höhe (KH: 15; VK: 17; TK: 17).

2,0 Monatliche Gesamtkosten*

+ Die monatlichen Gesamtkosten fallen im Klassenvergleich günstig aus. Vor allem die geringen Fixkosten hält die gesamte monatliche Belastung auf erträglichen Niveau.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 433 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

DIE MOTORVARIANTEN (BENZINER)

in der preisgünstigsten Modellversion

| TYP | 1.2 | 1.0 DI Turbo ecoFlex Start&Stop | 1.4 | 1.4 ecoFlex Start&Stop | 1.4 Turbo ecoFlex Start&Stop | 1.0 DI Turbo ecoFlex Start&Stop | 1.4 Turbo ecoFlex Start&Stop |
|-------------------------------------|----------|---------------------------------|----------|------------------------|------------------------------|---------------------------------|------------------------------|
| Aufbau/Türen | SR/5 | SR/5 | SR/5 | SR/5 | SR/5 | SR/5 | SR/5 |
| Zylinder/Hubraum [ccm] | 4/1229 | 3/998 | 4/1398 | 4/1398 | 4/1364 | 3/998 | 4/1364 |
| Leistung [kW (PS)] | 51 (70) | 66 (90) | 66 (90) | 66 (90) | 74 (100) | 85 (115) | 110 (150) |
| Max. Drehmoment [Nm] bei U/min | 115/4000 | 170/1800 | 130/4000 | 130/4000 | 200/1850 | 170/1800 | 220/3000 |
| 0-100 km/h[s] | 16,0 | 11,9 | 13,2 | 13,2 | 11,0 | 10,3 | 8,9 |
| Höchstgeschwindigkeit [km/h] | 162 | 180 | 175 | 175 | 185 | 195 | 207 |
| Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller | 5,4 S | 4,5 S | 5,2 S | 5,0 S | 5,3 S | 5,0 S | 5,9 SP |
| CO2 [g/km] | 126 | 106 | 122 | 117 | 123 | 117 | 137 |
| Versicherungsklassen KH/VK/TK | 16/16/16 | 15/17/17 | 15/17/17 | 15/17/17 | 15/17/17 | 15/17/17 | 15/17/17 (vorläufig) |
| Steuer pro Jahr [Euro] | 88 | 42 | 82 | 72 | 84 | 64 | 112 |
| Monatliche Gesamtkosten [Euro] | 436 | 451 | 443 | 442 | 458 | 451 | 497 |
| Preis [Euro] | 12.730 | 15.230 | 13.595 | 13.950 | 14.530 | 17.140 | 18.130 |

Aufbau

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

KT = Kleintransporter
 HKB = Hochdachkombi
 TR = Transporter
 BU = Bus
 SUV = Sport Utility Vehicle
 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

| | |
|--|------------------------|
| 3-Zylinder Otto | Schadstoffklasse Euro6 |
| Hubraum | 998 ccm |
| Leistung | 66 kW (90 PS) |
| bei | 3700 1/min |
| Maximales Drehmoment | 170 Nm |
| bei | 1800 1/min |
| Kraftübertragung | Frontantrieb |
| Getriebe | 6-Gang-Schaltgetriebe |
| Reifengröße (Serie) | 185/65R15 |
| Reifengröße (Testwagen) | 195/55R16H |
| Bremsen vorne/hinten | Scheibe/Trommel |
| Wendekreis links/rechts | 10,85 m |
| Höchstgeschwindigkeit | 180 km/h |
| Beschleunigung 0-100 km/h | 11,9 s |
| Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang) | 8,6 s |
| Bremsweg aus 100 km/h | 36,4 m |
| Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe | 4,5 l |
| Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super) | 5,1 l |
| Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB | 5,4/4,4/6,3 l |
| CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe | 106 g/km |
| CO ₂ -Ausstoß Test(*WTW) | 141 g/km |
| Innengeräusch 130km/h | 70,2 dB(A) |
| Länge/Breite/Höhe | 4021/1746/1481 mm |
| Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel) | 1945 mm |
| Leergewicht/Zuladung | 1200 kg/480 kg |
| Kofferraumvolumen normal/geklappt | 235 l/560 l |
| Anhängelast ungebremst/gebremst | 560 kg/1200 kg |
| Dachlast | 75 kg |
| Tankinhalt | 45 l |
| Reichweite | 880 km |
| Garantie | 2 Jahre |
| Rostgarantie | 12 Jahre |
| ADAC-Testwerte fett | |

KOSTEN

| | |
|---------------------------------------|-----------------|
| Monatliche Betriebskosten | 98 Euro |
| Monatliche Werkstattkosten | 55 Euro |
| Monatliche Fixkosten | 83 Euro |
| Monatlicher Wertverlust | 197 Euro |
| Monatliche Gesamtkosten | 433 Euro |
| (vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr) | |
| Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK | 15/17/17 |
| Grundpreis | 16.740 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 rund 350 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC Autotest ist nach dem ab 01.01.2015 gültigen ADAC Testprotokoll erstellt. Die Testergebnisse sind daher nur bedingt mit den Autotests vor dem 01.01.2015 vergleichbar.

Die Angaben zu Kfz-Steuer und Autokosten basieren auf zum Veröffentlichungszeitpunkt aktuellen Daten. Die Autokosten wurden mit dem seit 01.01.2015 gültigen Berechnungsmodell erstellt. Diese sind daher nicht mit den Autokosten früherer Tests vergleichbar. Die aktuellsten Kostenberechnungen aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten.

*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.

Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr.

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

AUSSTATTUNG

TECHNIK

| | |
|--|-----------------------|
| Abbieglicht (inkl. Bi-Xenon) | 750 Euro [°] |
| Automatikgetriebe | nicht erhältlich |
| Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch | Serie |
| Kollisionswarnung (Frontkamera) | 700 Euro |
| Kurvenlicht | nicht erhältlich |
| Regen- und Lichtsensor | 145 Euro [°] |
| Reifendruckkontrolle | Serie |
| Servolenkung | Serie |
| Tempomat (Komfort-Paket) | 570 Euro [°] |
| Totwinkelassistent (inkl. Parkassistent) | 580 Euro [°] |
| Verbrauchsanzeige (Bordcomputer) | Serie |
| Verkehrsschilderkennung (Frontkamera) | 700 Euro |
| Xenonlicht | 750 Euro [°] |

INNEN

| | |
|--------------------------------------|-----------------------------|
| Airbag, Seite vorne/hinten | Serie/nicht erhältlich |
| Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten | Serie |
| Audioanlage | Serie |
| Fensterheber, elektrisch vorne | Serie |
| Innenspiegel, automatisch abblendend | 145 Euro [°] |
| 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 [°] |
| Lackierung Metallic | 465 Euro [°] |

[°] im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

2,3

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

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte klassenbezogen