



Opel Corsa 1.3 CDTI ecoFlex Innovation Easytronic

Dreitüriger Kleinwagen mit Schrägheck (70 kW / 95 PS)

Neben zahlreichen Benzin- und einer Autogasmotorisierung ist der Corsa auch mit einem 1,3-l-Diesellagregat erhältlich. Dieses leistet entweder 55 kW/75 PS oder 70 kW/95 PS. In der stärkeren Variante ist der Motor mit einem Fünfgang-, einem Sechsgang- oder dem im Testwagen verbauten Easytronic 3,0-Getriebe kombinierbar. Das automatisierte Schaltgetriebe besitzt fünf Gänge, die bei normaler Fahrweise sanft gewechselt werden. Allerdings dauern die Schaltvorgänge sehr lange, vor allem beim Hochschalten, was auf Dauer als störend empfunden werden kann. Irritierend ist auch, dass es keine Park-Stellung gibt, es muss immer die Handbremse angezogen werden. Im ADAC EcoTest erreicht der Testwagen insgesamt ein Vier-Sterne-Ergebnis. Der ermittelte Durchschnittsverbrauch liegt bei 4,3 Litern auf 100 Kilometer. Die Fahrleistungen des Dreitürers sind zufriedenstellend. Überzeugend ist die optional erhältliche Sicherheitsausstattung. Ordert man die Frontkamera, ist der Corsa mit einer Abstandsanzeige und Kollisionswarnung, einer gut funktionierenden Verkehrszeichenerkennung sowie einer Spurverlassenswarnung ausgestattet. In Verbindung mit dem bei dieser Ausstattungsvariante serienmäßigen 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 noch eine sinnvolle Ergänzung. Ebenfalls 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 Easytronic müssen mindestens 19.575 bezahlt werden.

Karosserievarianten: Fünftürer. **Konkurrenten:** u. a.: Audi A1, Mini Cooper D.

- +** Bi-Xenonscheinwerfer serienmäßig (in dieser Ausstattung), hoher Sicherheitsstandard, sehr gutes Resultat beim ADAC Ausweichtest
- mittlere Kopfstütze im Fond kostet Aufpreis, großer Wendekreis, träge Schaltvorgänge, kein Fehlbetankungsschutz



ADAC-URTEIL

2,4 AUTOTEST

2,6 AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

3,0 Familie

2,4 Stadtverkehr

2,7 Senioren

2,3 Langstrecke

3,3 Transport

3,0 Fahrspaß

2,5 Preis/Leistung

Stand: August 2015
Text: Martin Brand

+ Verarbeitung und Finish machen beim neuen Corsa insgesamt einen guten Eindruck, wenn auch bei genauem Hinsehen Optimierungspotenzial vorhanden ist. Die Anbauteile sind weitgehend ordentlich eingepasst, jedoch verlaufen die Spaltmaße nicht immer gleichmäßig und könnten 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. Die Schweller werden von kräftigen Einstiegsleisten geschützt.

- 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. 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 eines Haltestabs 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 den Kraftstoffverbrauch auswirken. Der Corsa kann versehentlich mit falschem Kraftstoff befüllt werden, da ein Fehlbetankungsschutz fehlt.

Die maximale Zuladung fällt mit 465 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 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 oder Notlauftrad erhältlich) 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 1.045 km möglich. Durch die kompakten Ausmaße 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 bei stärkeren Beschädigungen 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 Corsa zufriedenstellend ab. Vor allem durch die breiten C-Säulen wird der Blick nach schräg hinten eingeschränkt. 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 flache Front können niedrige Hindernisse vor dem Fahrzeug gut wahrgenommen werden. Beim Rangieren helfen die gegen Aufpreis erhältlichen Parksensoren an Front und Heck (im Testwagen nur am Heck). Gegen weiteren Aufpreis ist auch ein automatischer Parkassistent erhältlich (nicht 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 (im Testwagen). In der Ausstattungsvariante Innovation sind Bi-Xenonscheinwerfer inkl. LED-Tagfahrlicht und Abbiegelicht serienmäßig verbaut. Diese haben eine begrenzte Leuchtintensität und kommen somit ohne Scheinwerferreinigungsanlage und automatische Leuchtweitenregulierung aus. Die hervorragende Ausleuchtung anderer Xenonsysteme bieten sie daher nicht. Bei störendem Scheinwerferlicht anderer Verkehrsteilnehmer blendet der Innenspiegel automatisch ab (Serie bei Innovation). Das Fernlicht blendet (in Verbindung mit Frontkamera) automatisch auf und ab (nicht im Testwagen). Die Scheibenwischer besitzen einen ordentlichen Wirkungsbereich, oben rechts bleibt aber ein größerer Bereich unberührt.

⊖ Ein Kurvenlicht ist nicht erhältlich.

3,0 Ein-/Ausstieg

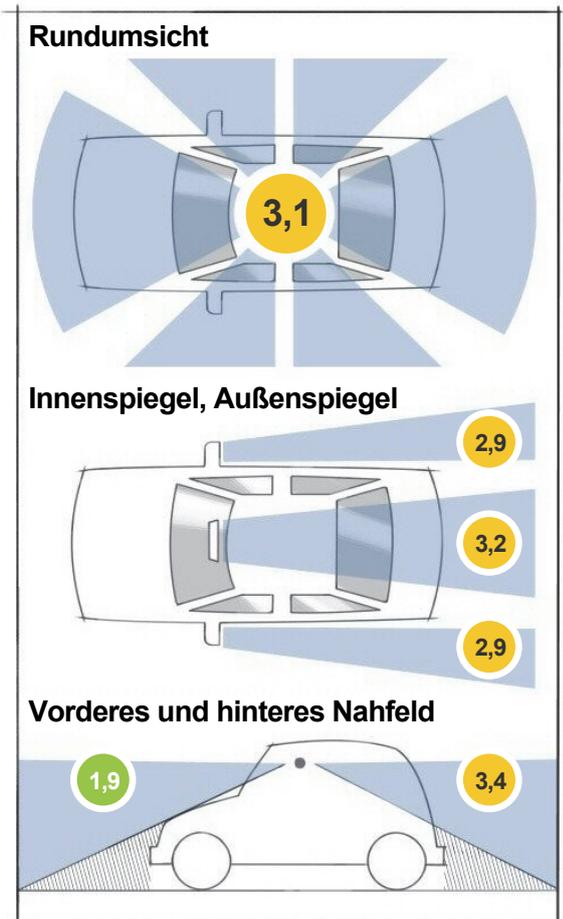
Der Corsa ist serienmäßig mit Zentralverriegelung inklusive Funkfernbedienung ausgestattet. Die Tasten sind aber gleichförmig und können daher leicht verwechselt werden. Die Türen besitzen drei Rastungen, allerdings sind diese recht schwach und halten die schweren Türen an Steigungen nicht zuverlässig offen. Zudem sind die langen Türen bereits in der ersten Stellung weit geöffnet - das erschwert das Ein-/Aussteigen in engen Parklücken. Die Schweller sind angenehm tief und fallen auch nicht zu breit aus, wodurch man zum Ein- und Aussteigen keinen zu großen Schritt machen muss. Die Sitze sind in zufriedenstellender Höhe angeordnet, die Türausschnitte besitzen eine durchschnittliche Höhe. Die Vordersitze sind serienmäßig mit einer Einstiegshilfe (Easy Entry) ausgestattet, die das Ein- und Aussteigen nach hinten erleichtert, der Platz ist aber dennoch beengt. Praktische Dach-Haltegriffe 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.



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



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

3,2 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 bis unters Dach, fasst der Laderaum 960 Liter. 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, die Breite nur durchschnittlich bemessen. Zum Einladen muss das Gepäck über die 71 Zentimeter über dem Boden liegende Ladekante gehoben werden. Befindet sich 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 Umklappen der Rücksitzlehnen nahezu 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 links befindet, schwach beleuchtet.

3,1 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehnen lassen sich ohne großen Kraftaufwand asymmetrisch geteilt umklappen. 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 hinter den Lehnen verschwinden. Beschädigungsgefahr besteht aber nicht.

2,6 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 Systemumfangs lässt sich der Corsa nach recht kurzer Eingewöhnungsphase gut bedienen. Die Sitze sind manuell einstellbar, die Hebel sind zufriedenstellend erreichbar.

+ Das Lenkrad kann in Höhe und Weite eingestellt werden. Die Pedale sind einwandfrei angeordnet. Der Wählhebel ist gut erreichbar. 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 serienmäßigen Lichtsensor aktiviert. 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 Instrumententräger informiert u. a. der Bordcomputer über Momentan- und Durchschnittsverbrauch. Bei Wahl der Frontkamera wird dort auch der Abstand zum Vordermann (in Sekunden) angezeigt (im Testwagen). Sind Türen, die Heckklappe oder die Motorhaube offen, wird der Fahrer ebenfalls informiert. Darüber liegen die digitale Kühlflüssigkeitstemperatur- und Kraftstoffanzeige - beide sind nur grob skaliert. Die Scheibenwischer sind vorn sensorgesteuert, die Empfindlichkeit des Sensors kann eingestellt werden (Serie). Der Heckwischer besitzt eine Wisch-Wasch-Automatik, Intervall- und Dauerschaltung. Der Sieben-Zoll-Touchscreen des optionalen Multimedia-/Infotainmentsystems ist gut erreichbar und ablesbar. Das Audiosystem kann auch mittels Lenkradtasten bedient werden. Ebenfalls am Lenkrad wird die Geschwindigkeitsregelanlage aktiviert, die eingestellte Geschwindigkeit aber nicht im Kombiinstrument angezeigt. Das Bedienteil der Klimaautomatik ist einfach aufgebaut und gut bedienbar. Die Heckscheibenheizung wird nach einer bestimmten Zeit abgeschaltet, was sich positiv auf den Kraftstoffverbrauch auswirkt. Die elektrischen Fensterheber besitzen eine Ab-/Aufwärtsautomatik und funktionieren auch ohne Zündung, bis eine Tür geöffnet wird. Es sind alle wichtigen Schalter beleuchtet und dadurch gut zu finden. Der Innenraum wird großzügig ausgeleuchtet, vorn gibt es zudem Leselampen. Die Außenspiegel lassen sich elektrisch justieren, allerdings ist der Schalter unbeleuchtet und die Auswahl Taste zwischen dem linken und rechten Spiegel etwas klein. In der ersten Reihe finden sich mehrere Ablagen sowie Flaschenhalter in den Türverkleidungen. Im Fond gibt es Fächer in den Seitenverkleidungen und Becherhalter.

- 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. Das Handschuhfach ist klein und unbeleuchtet. Zum Schließen voll geöffneter Türen muss man sich weit aus dem Fahrzeug lehnen, da die Griffe dann weit entfernt sind.



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

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 ist auch für Personen bis über zwei Meter ausreichend. 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 große Personen 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 Raumempfinden ist akzeptabel, der seitliche Dacheinzug verläuft am Kopf und die Seitenscheiben fallen klein aus.



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 asymmetrisch umklappbar und kann in zwei Neigungswinkeln arretiert werden. Sitzvarianten werden aber nicht angeboten.

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. Auf unebenen Fahrbahnoberflächen ist auch eine gewisse Stuckerneigung vorhanden. Bei plötzlichen Lenkimpulsen neigt sich die Karosserie etwas, insgesamt hält sich die Wankneigung in tolerierbaren Grenzen. Auch beim Beschleunigen und Bremsen nickt der Kleinwagen nicht zu stark. 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 insgesamt in Ordnung.

2,4 Sitze

Der Corsa Innovation ist serienmäßig mit höheneinstellbaren Vordersitzen ausgestattet - eine Neigungseinstellung der Sitzfläche 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, eine längere Auflagefläche und kräftigere Seitenwangen würden den Sitzkomfort und Halt erhöhen. Der Seitenhalt in schnell durchfahrenen Kurven ist somit 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 Stoff-/Lederpolsters (Ledernachbildung) ist zufriedenstellend.

- Auf dem Fondmittelsitz ist die Sitzposition aufgrund der Sitzkontur unbequem. Lordosenstützen sind für den Corsa nicht erhältlich.

2,8 Innengeräusch

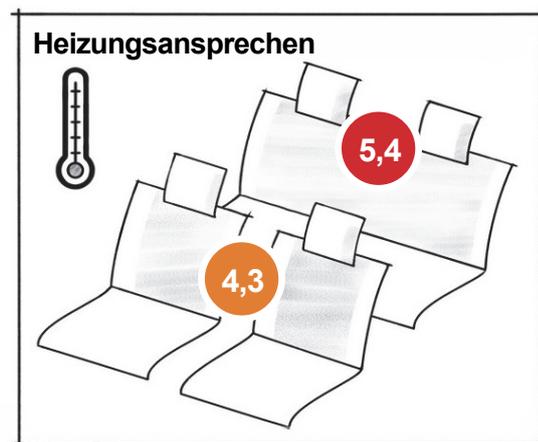
Das Innenraumgeräusch liegt auf akzeptablem Niveau. Der gemessene Geräuschpegel beträgt bei Autobahnrichtgeschwindigkeit (130 km/h) 70,1 dB(A). Der kleine Dreizylindermotor läuft etwas knurrig, hält sich akustisch aber weitgehend zurück. Fahrgeräusche sind im Innenraum nicht zu stark präsent, wenn auch auf schlechten Fahrbahnbelägen ein Dröhnen wahrgenommen wird. Windgeräusche treten bei höheren Geschwindigkeiten stärker auf.

3,8 Klimatisierung

Der Corsa Innovation 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). Die Temperaturregelung kann nur für alle Insassen gemeinsam vorgenommen werden, einzelne Zonen gibt es nicht. Die Luftmengenverteilung ist nur in vorgegebenen Kombinationen möglich. Gegen Aufpreis sind auch eine Lenkradheizung, eine beheizbare Windschutzscheibe und Sitzheizung vorn erhältlich.

⊕ Ein Aktivkohlefilter entfernt unangenehme Gerüche aus der Luft.

⊖ Im ADAC Heizungstest schneidet der Corsa 1.3 CDTI ecoFlex Innovation mäßig ab. Die Insassen müssen sich sowohl vorn als auch hinten lange gedulden, bis der Innenraum erwärmt wird. Die hinteren Seitenscheiben lassen sich zulasten der Durchlüftung nicht versenken.



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

2,9 MOTOR/ANTRIEB

2,9 Fahrleistungen*

Der Corsa 1.3 CDTI ecoFlex fährt in Verbindung mit dem automatisierten Schaltgetriebe (Easytronic) bei den Fahrleistungsmessungen ein zufriedenstellendes Ergebnis ein. Das Dieselaggregat leistet 95 PS (bei 3.750 1/min) und besitzt ein maximales Drehmoment von 190 Nm, das bereits bei 1.500 1/min anliegt. Der simulierte Überholvorgang (Beschleunigung von 60 auf 100 km/h) wird in durchschnittlichen 8,4 Sekunden 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 fällt die Laufkultur zufriedenstellen aus.

3,0 Schaltung

Das automatisierte Schaltgetriebe (Easytronic) arbeitet insgesamt zufriedenstellend. Bei zurückhaltender Fahrweise schaltet das Getriebe recht weich. Bei plötzlichem Durchdrücken des Gaspedals erfolgen die Schaltvorgänge jedoch ruppig und es sind deutliche Schläge spürbar. Beim Anfahren reagiert das Getriebe etwas träge und auch beim Hochschalten braucht es lange, bis der Gang gewechselt ist.

⊕ Beim Anfahren an Steigungen verhindert der serienmäßige Berganfahrassistent ein Zurückrollen des Fahrzeugs. Der Rückwärtsgang lässt sich stets problemlos einlegen, auch wenn das Fahrzeug noch langsam nach vorn rollt. Die Start-Stopp-Automatik funktioniert einwandfrei.

⊖ Die Bedienung des Wählhebels ist insgesamt schlecht. Das Einlegen der Fahrstufen gelingt zwar problemlos, der Hebel kehrt aber immer in die Mittelstellung zurück, was etwas irritiert. Ungünstig ist jedoch, dass es keine separate Park-Position gibt. Deshalb muss die Handbremse angezogen werden, damit das Fahrzeug gesichert ist und man den Zündschlüssel abziehen kann.

3,0 Getriebeabstufung

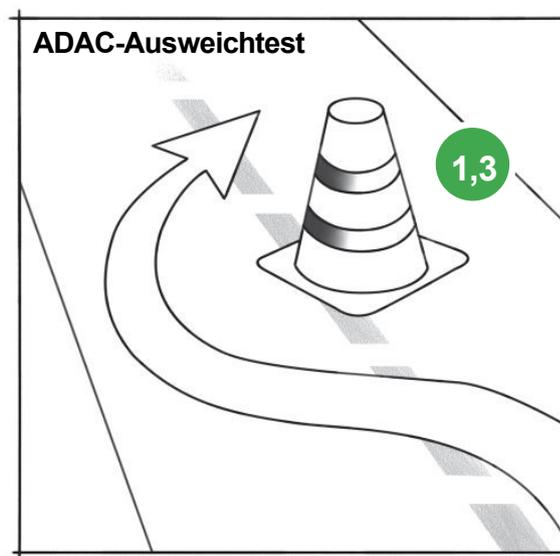
Das Easytronic-Getriebe besitzt lediglich fünf Fahrstufen, die gut zueinander passen. Dennoch könnte ein sechster Gang eine feinere Stufung der einzelnen Gängen sowie eine größere Spreizung und eine längere Gesamtübersetzung ermöglichen. Im fünften Gang dreht der Motor bei Tempo 130 rund 2.850 1/min.

2,4 FAHREIGENSCHAFTEN

2,2 Fahrstabilität

Der Corsa schneidet bei der Fahrstabilität insgesamt gut ab, kann bei der Richtungsstabilität aber nicht vollkommen überzeugen. 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. Lupft man das Gaspedal in einer 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.

2,8 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 und auch der Kurbelaufwand hält sich in Grenzen - von Anschlag bis Anschlag sind es knapp drei Lenkradumdrehungen. Darüber hinaus ist der Corsa üblicherweise mit dem City-Modus, der bei niedrigen Geschwindigkeiten die Lenkkraftunterstützung erhöht, ausgestattet, dieser ist jedoch nicht mit der Frontkamera (im Testwagen) kombinierbar und daher nicht im Testwagen verbaut.

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

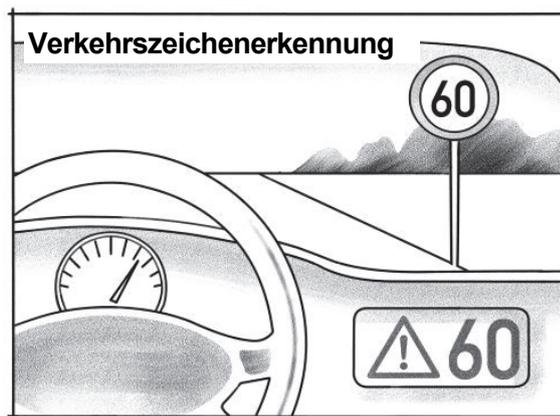
2,3 Bremse

⊕ Die Bremse spricht gut an und lässt sich einwandfrei dosieren. Der Opel steht bei einer Vollverzögerung aus 100 km/h nach ordentlichen 37,1 Metern (Mittelwert aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Reifen: Michelin Energy Saver+ der Größe 195/55 R16 87H). Dabei lässt die Bremse auch bei starker Beanspruchung nicht in ihrer Wirkung nach. Die Spurtreue bei Vollbremsungen in Kurven ist insgesamt zufriedenstellend, mitunter wird das Heck aber etwas unruhig.

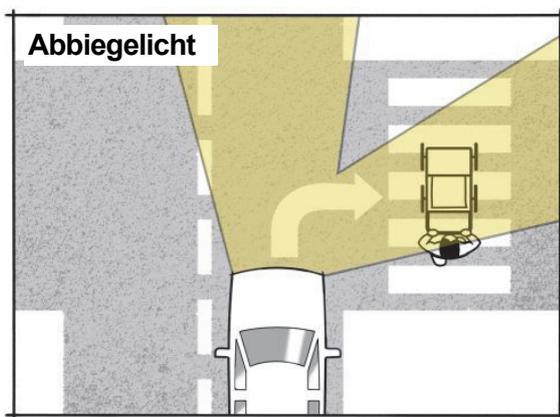
1,9 SICHERHEIT

1,8 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

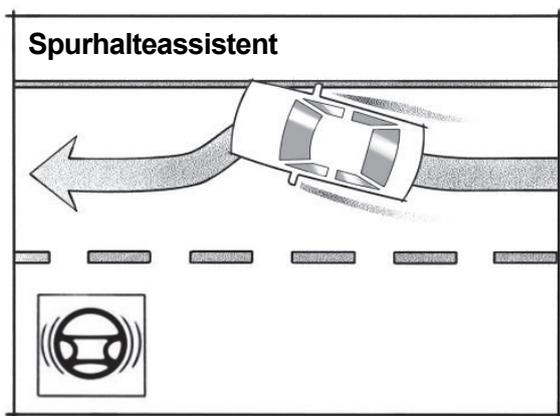
⊕ Der Corsa ist serienmäßig mit dem elektronischen Stabilitätsprogramm (ESP) und einem Bremsassistenten ausgestattet. Letzterer hilft dem Fahrer, bei Notbremsungen das volle Bremspotenzial zu nutzen. Bei einer Vollverzögerung blinkt das Bremslicht und warnt so den nachfolgenden Verkehr. Ab Werk ist der Corsa Innovation mit Bi-Xenonscheinwerfern inkl. Abbiegelicht im Hauptscheinwerfer ausgestattet. Im Serienumfang enthalten ist auch das direkt messende Reifendruckkontrollsystem, das den Fahrer warnt, wenn ein Reifen Luft verliert.



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.

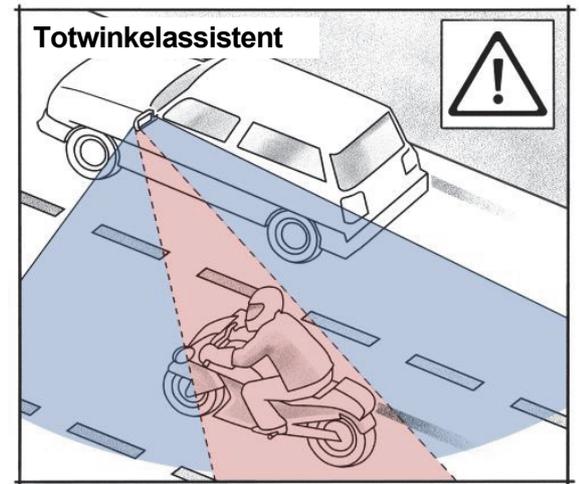


Zusätzliche Lampen (oder angepasste Nebelscheinwerfer) leuchten im Stadtverkehr beim Abbiegen die betreffende Seite besser aus. So wird das Risiko, an Kreuzungen und Einmündungen Fußgänger zu übersehen, erheblich vermindert.



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.

Gegen Aufpreis ist die Frontkamera mit Abstandsanzeige, Kollisionswarner, Verkehrsschilderkennung, Spurverlassenswarner und Fernlichtassistent erhältlich. Der Abstand zum Vorfahrenden wird in Sekunden im Kombiinstrument angezeigt. Bei einer drohenden Kollision wird der Fahrer akustisch und optisch gewarnt. Die Warnung erfolgt durch eine Einblendung rot blinkender Leuchten in der Armaturentafel vor der Windschutzscheibe. Der Verkehrszeichenassistent erkennt u. a. Tempolimits, Überholverbote sowie deren Aufhebung und Zusatzinformationen (z. B. Nässe). Der Assistent ist bei Tageslicht ab 14 km/h und nachts bis 150 km/h aktiv, die Anzeige erfolgt im Kombiinstrument. Der Spurverlassenswarner macht den Fahrer akustisch auf das 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. Das System 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 immer zuverlässig, teilweise wird auch der Gegenverkehr erkannt und es wäre auch eine Warnung bei höheren Geschwindigkeiten sinnvoll. Serienmäßig ist der Corsa Innovation mit einer Geschwindigkeitsregelanlage ausgestattet, bei der die Fahrgeschwindigkeit begrenzt werden kann (Speedlimiter).



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.

➖ Der Blinker funktioniert nicht bei aktivierter Warnblinkanlage, dadurch kann ein Richtungswechsel beim Abschleppen nicht 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

➕ Im ADAC Crashtest erreicht der fünftürige Corsa im Bereich Insassensicherheit 79 Prozent der möglichen Punkte und insgesamt vier von fünf Sternen bei den Crashtests (Stand 12/2014) - der Dreitürer sollte ähnlich abschneiden. Der Opel 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 anzuschallen, 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 hilfreich ist.

➖ 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 ggf. schlecht zugänglich.

2,1 Kindersicherheit

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 gerade so möglich, da die Kindersitze an der C-Säule anstehen.

⊕ Beim ADAC Crashtest erreicht der fünftürige Corsa im Bereich Kindersicherheit 77 Prozent der möglichen Punkte (Stand 12/2014), der Dreitürer sollte ein ähnliches Ergebnis erreichen. Laut Bedienungsanleitung eignen sich die hinteren Außenplätze und der Beifahrersitz zur Montage universeller Kindersitze aller Altersgruppen. Der Beifahrerairbag kann serienmäßig deaktiviert werden. Kindersitze lassen sich auf den äußeren Fondplätzen mit dem serienmäßigen Isofix-System inkl. Ankerhaken sicher befestigen. 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.

⊖ Aufgrund der fehlenden Türen ist die Zugänglichkeit nach hinten und somit die Montage der Kindersitze beschwerlich. Die Schlösser sind im Fond nicht verwechslungssicher. Auf dem Fondmittelsitz dürfen laut Bedienungsanleitung keine Kindersitze montiert werden. Hier ist ohnehin die Sitzkontur aufgrund der hohen und schmalen Wulst ungünstig, ein Kindersitz würde seitlich kippen.

2,1 Fußgängerschutz

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

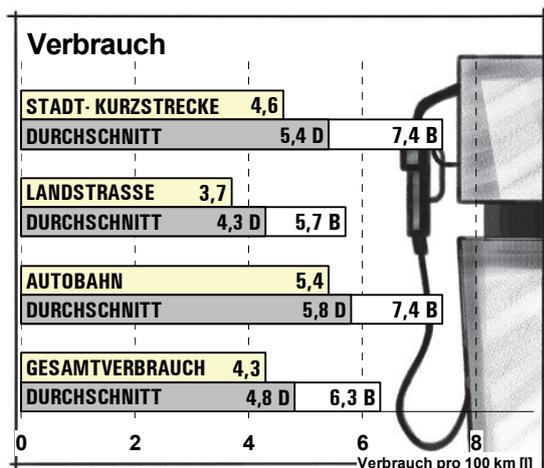
2,2 UMWELT/ECOTEST

2,8 Verbrauch/CO₂*

Der Corsa 1.3 CDTI ecoFlex Start&Stop Easytronic erreicht in diesem Kapitel mit einer CO₂-Bilanz von 138 g/km ein zufriedenstellendes Ergebnis, was 32 Punkten entspricht. Aus der Messung resultiert ein Durchschnittsverbrauch von 4,3 Litern Diesel auf 100 Kilometer. Im Innerortsteil verbraucht der Opel trotz Start&Stop-System 4,6 l/100 km. Außerorts liegt der Verbrauch bei 3,7 l/100 km und auf der Autobahn bei 5,4 l/100 km.

1,5 Schadstoffe

⊕ Dank Euro-6 Abgastechnik fällt das Ergebnis in diesem Kapitel sehr gut aus, keine der Schadstoffgruppen zeigt besondere Auffälligkeiten. Der Lohn dafür sind 45 von 50 Punkten. Zusammen mit den CO₂-Punkten bringt es der Corsa 1.3 CDTI ecoFlex Start&Stop Easytronic auf 77 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

1,8 Betriebskosten*

⊕ Die Betriebskosten ergeben sich zu weiten Teilen aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der Opel nicht zu verschwenderisch mit dem gegenüber Super-Kraftstoff etwas günstigeren Diesel umgeht, fällt das Ergebnis in diesem Kapitel gut aus.

4,1 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 Testwagen wird für den vierjährigen Berechnungszeitraum bei einer Jahreslaufleistung von 15.000 km ein durchschnittlicher Restwertverlauf prognostiziert.

4,0 Kosten für Anschaffung*

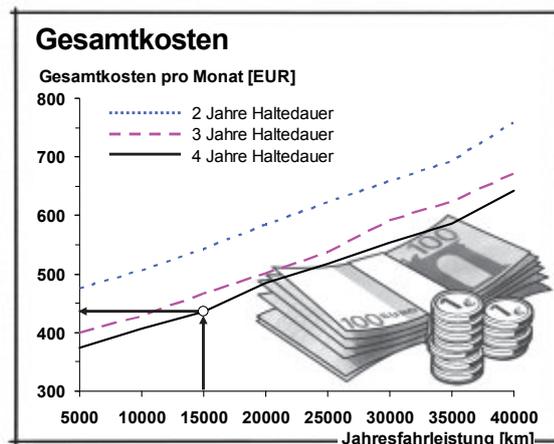
Opel verlangt für den Corsa 1.3 CDTI ecoFlex Start&Stop Easytronic, in der Topausstattung Innovation als Dreitürer mindestens 19.575 Euro, was im Klassenvergleich teuer ist. Immerhin besitzt der Corsa dafür eine umfangreiche Serienausstattung, zu der u. a. Bi-Xenonscheinwerfer, Licht- und Regensensor sowie eine Klimaanlage gehören. Die empfehlenswerte Frontkamera sowie der Toter-Winkel-Warner kosten jedoch Aufpreis.

3,0 Fixkosten*

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

2,1 Monatliche Gesamtkosten*

⊕ Die monatlichen Gesamtkosten bleiben trotz des hohen Anschaffungspreises und der hohen Werkstattkosten auf niedrigem Niveau. Positiv wirken sich hingegen die geringen Fixkosten aus.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 436 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

WEITERE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.2	1.4	1.0 DI Turbo ecoFlex Start&Stop	1.4 Turbo ecoFlex Start&Stop	1.0 DI Turbo ecoFlex Start&Stop	1.4 Turbo ecoFlex Start&Stop	1.3 CDTI ecoFlex Start&Stop	OPC
Aufbau/Türen	SR/3	SR/3	SR/3	SR/3	SR/3	SR/3	SR/3	SR/3
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1229	4/1398	3/998	4/1364	3/998	4/1364	4/1248	4/1598
Leistung [kW (PS)]	51 (70)	66 (90)	66 (90)	74 (100)	85 (115)	110 (150)	55 (75)	152 (207)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	115/4000	130/4000	170/1800	200/1850	170/1800	220/3000	190/1500	245/1900
0-100 km/h[s]	16,0	13,2	11,9	11,0	10,3	8,9	14,9	6,8
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	162	175	180	185	195	207	163	230
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	5,4 S	5,2 S	4,3 S	5,2 S	4,9 S	5,9 SP	3,8 D	7,5 SP
CO2 [g/km]	126	121	102	122	115	136	100	174
Versicherungsklassen KH/VK/TK	16/16/16	15/17/17	15/17/17	15/17/17	15/17/17	15/19/22	17/17/17	15/25/23
Steuer pro Jahr [Euro]	88	80	34	82	60	110	133	190
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	429	436	435	449	441	498	432	663
Preis [Euro]	11.980	12.845	14.480	13.780	16.390	17.380	14.930	24.650

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-Haftpflicht
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 1/min
Maximales Drehmoment	190 Nm
bei	1500 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	5-Gang-automatisiertes 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	13,5 s
Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	8,4 s
Bremsweg aus 100 km/h	37,1 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	3,1 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	4,3 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	4,6/3,7/5,4 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe	82 g/km
CO ₂ -Ausstoß Test(*WTW)	138 g/km
Innengeräusch 130km/h	70,1 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4021/1736/1479 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	1950 mm
Leergewicht/Zuladung	1225 kg/465 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	235 l/560 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	580 kg/1150 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	45 l
Reichweite	1045 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte fett

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	68 Euro
Monatliche Werkstattkosten	55 Euro
Monatliche Fixkosten	93 Euro
Monatlicher Wertverlust	220 Euro
Monatliche Gesamtkosten	436 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	17/17/17
Grundpreis	19.575 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	Serie
Automatikgetriebe (Easytronic)	680 Euro ^o
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kollisionswarnung (Frontkamera)	700 Euro ^o
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Regen- und Lichtsensor	Serie
Reifendruckkontrolle (direkt)	Serie
Servolenkung	Serie
Tempomat	Serie
Totwinkelassistent (inkl. Parkassistent)	580 Euro
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	Serie
Klimaautomatik	310 Euro ^o
Kopfstützen hinten (Mitte)	60 Euro ^o
Rücksitzlehne, umklappbar	Serie
Zentralverriegelung	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung (abnehmbar)	690 Euro
Außenspiegel, elektrisch einstellbar (+ beheizbar)	Serie
Einparkhilfe hinten	355 Euro ^o
Lackierung Metallic	475 Euro ^o

^o im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

2,4

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,8	Fahreigenschaften	2,4
Verarbeitung	3,1	Fahrstabilität	2,2
Alltagstauglichkeit	2,6	Lenkung*	2,8
Sicht	2,5	Bremse	2,3
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	2,1
Innenraum	2,6	Fußgängerschutz	2,1
Bedienung	2,4	Umwelt/EcoTest	2,2
Raumangebot vorne*	2,4	Verbrauch/CO ₂ *	2,8
Raumangebot hinten*	3,4	Schadstoffe	1,5
Innenraum-Variabilität	3,8		
Komfort	2,9		
Federung	2,6	AUTOKOSTEN	2,6
Sitze	2,4	Betriebskosten*	1,8
Innengeräusch	2,8	Werkstatt- / Reifenkosten*	4,1
Klimatisierung	3,8	Wertstabilität*	2,8
Motor/Antrieb	2,9	Kosten für Anschaffung*	4,0
Fahrleistungen*	2,9	Fixkosten*	3,0
Laufkultur	2,8	Monatliche Gesamtkosten*	2,1
Schaltung	3,0		
Getriebeabstufung	3,0	¹ ohne Wirtschaftlichkeit *Werte klassenbezogen	