



Opel Corsa 1.2 DI Turbo GS Line Automatik

Fünftürige Schräghecklimousine der Kleinwagenklasse
(96 kW/130 PS)

Die sechste Generation ist zugleich der erste Corsa unter dem neuen Eigentümer PSA. So wurde der Kleinwagen bereits auf der PSA-Plattform entwickelt, die unterschiedliche Antriebsarten ermöglicht – vom Benziner und Diesel über Plug-In-Hybrid bis hin zum Elektroantrieb. Zur Markteinführung stehen für den Corsa vier Verbrennungsmotoren zur Auswahl, die die Abgasnorm Euro 6d erfüllen. Im Frühjahr 2020 folgt dann die elektrische Variante als Corsa-e. Der Testwagen trat mit dem 130 PS starken 1,2-l-Turbobenziner an, der kultiviert läuft und gut mit der 8-Stufen-Automatik harmonisiert. Der Dreizylinder überrascht durch seine Durchzugsstärke, aber auch seinen Verbrauch, der mit durchschnittlich 6,5 l/100 km nicht gerade gering ausfällt. Das Fahrwerk federt gut, bietet sichere Fahreigenschaften und vermittelt einen guten Fahrbahnkontakt. Die Lenkung hingegen wirkt synthetisch und hinterlässt einen entkoppelten Eindruck – hier fehlt eine bessere Rückmeldung von der Straße. Im Fahrzeuginnenraum findet man sich schnell zurecht. Die Verkleidungen bestehen vorrangig aus harten Materialien, was nicht so hochwertig wirkt. Auch das Platzangebot auf der Rücksitzbank lädt nicht zum Verweilen ein, es geht eng zu, selbst für einen Kleinwagen. Die Bedienung über Touchscreen, Tasten und Rädchen funktioniert nach einer kurzen Phase gut, wobei einige Statusmeldungen und Menüpunkte gewöhnungsbedürftig sind. Der Grundpreis für den Corsa in der GS Line-Ausstattung inklusive 130-PS-Benziner und 8-Stufen-Automatik ist mit 23.340 Euro hoch, wobei serienmäßig bereits zahlreiche Sicherheitsausstattungen wie Frontkollisionswarner, Spurhalteassistent und Verkehrszeichenerkennung an Bord sind. Durch zusätzliche Sonderausstattungen beträgt der Testwagenpreis dann allerdings bereits 30.210 Euro. **Konkurrenten:** Ford Fiesta, Kia Rio, Renault Clio und VW Polo.

- ⊕ durchzugsstarker Turbo-Motor, harmonische 8-Stufen-Automatik
- ⊖ hoher Anschaffungspreis, geringes Platzangebot, hoher Kraftstoffverbrauch, gute Technologie-Ansätze nicht konsequent umgesetzt

ADAC-Urteil

AUTOTEST **2,7**

AUTOKOSTEN **1,8**

Zielgruppencheck

	Familie	3,5
	Stadtverkehr	3,0
	Senioren	3,2
	Langstrecke	3,0
	Transport	3,7
	Fahrspaß	2,4
	Preis/Leistung	2,2

Ecotest ★★☆☆☆

3,2 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

3,4 Verarbeitung

Die Karosserie des Corsa ist sorgfältig gefertigt und weitgehend sauber verarbeitet. Die Anbauteile sind akkurat eingepasst und die Spalten verlaufen gleichmäßig. Der Unterboden ist gut geschützt und großflächig verkleidet – lediglich im hinteren Bereich zerklüftet. Der Innenraum wirkt mit farblich abgesetzten Kunststoffen und silbernen Umrandungen optisch ansprechend.

⊖ Ein paar Nachlässigkeiten trüben den guten Gesamteindruck: Manche Blechkanten könnten noch besser

3,1 Alltagstauglichkeit

Setzt man den Ecotest-Verbrauch von 6,5 l/100 km an, ergibt sich mit dem 44 Liter Tank eine theoretische Reichweite von circa 675 km. Die maximal mögliche Zuladung liegt im Falle des Testwagens bei 475 kg – das reicht für vier Personen mit Gepäck. Mit einem geeigneten Trägersystem darf man bis zu 70 kg Last obenauf transportieren. Die Stützlast auf der Anhängerkupplung beträgt 55 kg – für einen Fahrradträger mit zwei normalen Fahrrädern ausreichend, allerdings wären zwei Pedelecs bereits zu schwer. Wenn es ein Anhänger hinten dran sein soll, darf er bis zu 1,2 Tonnen wiegen – falls er über eine eigene Bremse verfügt. Ungebremste Anhänger dürfen maximal 615 kg wiegen. Bei einer Reifenpanne muss man sich entweder mit dem serienmäßigen Reparaturset oder einem optionalen Not- oder Reserverad (inklusive Bordwerkzeug und Wagenheber) behelfen. Erfreulich handlich ist der Corsa im Stadtverkehr: mit 4,06 m Länge und 1,96 m Breite (inklusive Außenspiegeln) findet man leichter einen Parkplatz und der Wendekreis von 11,0 m und die Leichtgängigkeit der Lenkung vereinfachen das Rangieren.

2,9 Licht und Sicht

⊕ Die Abmessungen des Kleinwagens lassen sich gut abschätzen, wobei die Sicht aus dem Corsa heraus rundherum eingeschränkt ist – beispielsweise die breiten C-Säulen schränken die Sicht auf das Fahrzeugumfeld ein, gerade beim Abbiegen oder rückwärts Einparken. Opel bietet jedoch zahlreiche Assistenzsysteme an, die hier gegen Aufpreis unterstützen – beispielsweise Parksensoren vorne und hinten sowie eine Rückfahrkamera. Ein Fernlichtassistent (an/aus) ist Serie. Erst in Verbindung mit dem IntelliLux-LED-Matrix-Licht ist ein verkehrsabhängiges Ausblenden anderer Verkehrsteilnehmer möglich – allerdings grob gerastert.

⊖ Opel hat gute Technologie-Ansätze, die die Sicherheit im Straßenverkehr erhöhen würden, setzt sie aber (vermutlich

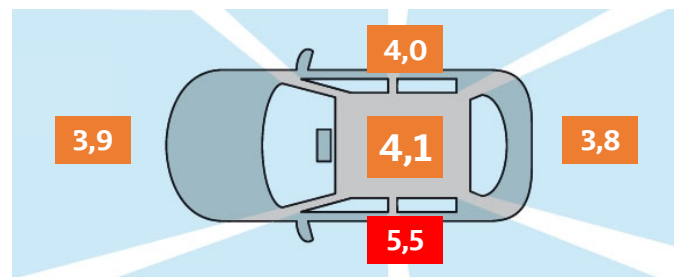
versiegelt werden und die Karosserie, die bei geöffneter Heckklappe sichtbar wird, ist nicht vollständig lackiert. Der Kofferraum ist innen zwar verkleidet, wirkt aber billig. Beispielsweise ist ein Taschenhaken vorhanden, der aber scharfkantig ist und wenig stabil wirkt. Die Mittelarmlehne ist wackelig und macht einen wenig soliden Eindruck. Die Make-Up Spiegel in den Sonnenblenden müssen ohne Beleuchtung auskommen.



Trotz versenkbaren Kopfstützen ist die Sicht nach hinten nur zufriedenstellend.

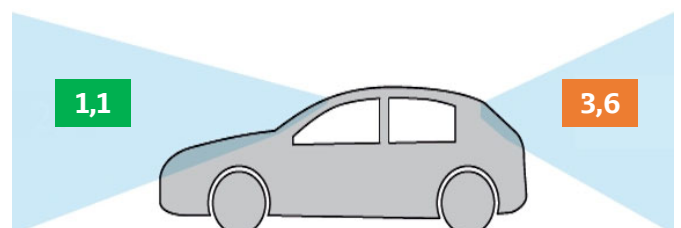
Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen



Vorderes und hinteres Nahfeld

Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor und hinter dem Fahrzeug erkennt.



aufgrund des Kostendrucks) nicht konsequent um. So hält das aufpreispflichtige IntelliLux-LED-Matrix-Licht nicht das, was es verspricht. Die Lichtintensität des Abblendlichts dürfte höher sein, zumal das aktivierte Fernlicht zeigt, was die LEDs leisten könnten – das wäre auch im Abblendbereich wünschenswert. Zudem ist die Kurvenlichtfunktion lediglich bis 70 km/h aktiv und fehlt somit nachts auf unbeleuchteten Landstraßen. Und ein Parklenkassistent ist ausschließlich in

Verbindung mit Schaltgetriebe erhältlich. Das sollte anders technisch realisierbar sein. Einen asphärischen Bereich in den Außenspiegeln gibt es nicht, sodass der Bereich neben/hinter dem Auto schlechter einsehbar ist. Dafür gibt es dann wiederum einen aufpreispflichtigen Totwinkel-Warner, der ebenfalls nur in einem eingeschränkten Geschwindigkeitsbereich funktioniert.

2,9 Ein-/Ausstieg

Das Ein- und Aussteigen beim Corsa gelingt einigermaßen angenehm, obwohl die Schweller recht hoch und breit sind. Die Sitzfläche befindet sich 42 cm über der Straße (Sitz ganz nach unten gestellt) und damit recht niedrig. Die Türen öffnen weit und geben angemessen große Türausschnitte frei. Selbst an Steigungen werden sie dabei sicher offengehalten – vorne in drei und hinten in zwei Positionen. Gegen Aufpreis ist ein schlüsselloses Zugangssystem mit Sensoren an der Fahrertür und am Kofferraum erhältlich. Am Dachhimmel sind vier Haltegriffe vorhanden, die das Ein- und Aussteigen erleichtern sowie während der Fahrt hilfreich und praktisch sind.

⊖ Sowohl die B-Säule (Vordertür) als auch die C-Säule (Fondtür) ragen zu sehr in den Einstiegsbereich, sodass man beim Einsteigen dort leicht anstößt. Im Fußraum geht es im Fond ebenfalls sehr beengt zu, man sollte beim Einsteigen bewusst den ersten Fuß bereits in der Nähe des Mitteltunnels platzieren.

Das Keyless-System funktioniert (neben der separaten Kofferraumentriegelung) lediglich an der Fahrertür an einer



Mit 250 l Volumen ist der Kofferraum des neuen Corsa geringfügig größer als beim Vorgängermodell (235 l).

bestimmten Fläche am Türgriff und lässt sich nicht ohne weiteres deaktivieren. Wie die meisten Systeme besitzt es einen ungenügenden Diebstahlschutz und kann mit einem Funkverlängerer überlistet werden – Näheres unter: www.adac.de/keyless.

3,7 Kofferraum-Volumen

Unter der Kofferraumabdeckung fasst der Gepäckraum des Testwagens 250 Liter. Entfernt man die Abdeckung und nutzt den Stauraum bis zum Dach hoch, erweitert sich das Volumen auf 310 Liter. Alternativ kann man im Kofferraum auch bis zu fünf Getränkeboxen unterbringen. Klappt man die Rückbank um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur

Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfohlen), lassen sich bis zu 545 Liter verstauen. Unter Ausnutzung des verfügbaren Raums hinter den Vordersitzen sind bis zu 890 Liter Volumen vorhanden. Unter dem Boden finden in der Reserveradmulde rund um das Reifenreparaturset rund 40 Liter Platz.

3,5 Kofferraum-Nutzbarkeit

Die Kofferraumklappe lässt sich leicht öffnen und schließen, die Griffleiste an der Innenseite der Klappe ist praktisch. Personen mit einer Größe bis circa 1,85 m müssen sich um ihren Kopf keine Sorgen machen, da die Klappe in dem Fall weit genug nach oben schwingt. Größere Personen sollten auf das etwas abstehende Heckklappenschloss achten, um sich nicht den Kopf zu stoßen. Die Ladekante liegt 70 cm über der Straße und damit noch insgesamt günstig, wobei die innere Stufe mit

18 cm, gerade beim Entladen, erstmal überwunden werden muss.

⊖ Die Ausleuchtung des Ladeabteils mit nur einer Lampe ist zu gering. Zudem ist die Nutzbarkeit des Kofferraums eingeschränkt, da bei umgeklappter Rücksitzlehne zwei unterschiedliche Bodenniveaus mit einer deutlichen Stufe entstehen.

3,2 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehne lässt sich asymmetrisch geteilt umklappen; eine Durchladeeinrichtung in der Mitte der Lehne für lange Gegenstände gibt es nicht. Das Umklappen der Rücksitzlehne gelingt aus dem Fahrzeuginnenraum problemlos und die Kopfstützen müssen zuvor nicht entfernt werden.

⊖ Beim Zurückklappen der Lehnen besteht die Gefahr, die seitlichen Sicherheitsgurte einzuklemmen. Praktische Fächer für kleine Gegenstände links oder rechts im Kofferraum sind ebenfalls nicht vorhanden.

2,9 INNENRAUM

2,4 Bedienung

⊕ Beim Cockpit des Corsa mit den zahlreichen Tasten wird die Verwandtschaft zu Peugeot deutlich, wobei es durch den zentralen Touchscreen durchaus übersichtlich gestaltet ist. Die klassischen analogen Instrumente liegen gut im Sichtfeld des Fahrers und lassen sich sowohl bei Tag als auch bei Nacht einwandfrei ablesen. Das Kombiinstrument beinhaltet ein zentrales 3,5-Zoll-Fahrerinfodisplay, das den Fahrer mit zusätzlichen Informationen versorgt. Die Auswahl der entsprechenden Informationen erfolgt über den linken Lenkstockhebel und ist gewöhnungsbedürftig. Das 10-Zoll-Display (Sonderausstattung Multimedia Navi Pro) in der Mittelkonsole des Testwagens ist gut positioniert und leicht zum Fahrer geneigt. Praktisch sind der Drehregler für die Lautstärke und die Schnellwahltasten für einige Menü-Punkte. Darüber hinaus sind die meisten Knöpfe und Schalter im Fahrzeug griffgerecht angeordnet und ihre Gruppierung nach Funktionen (beispielsweise Klimatisierung) schlüssig. Das separate Klimabedienteil selbst ist ebenfalls übersichtlich gestaltet, allerdings recht tief angeordnet. Alle Schalter, mit Ausnahme der Beleuchtungstasten am Dachhimmel, sind beleuchtet und daher selbst bei Dunkelheit gut erkennbar. Darüber hinaus ermöglicht die passende Anordnung des Lenkrads (mit großem Einstellbereich) eine gute Sitzergonomie. Die Pedale sind ebenfalls einwandfrei angeordnet, der Platz um das Gaspedal könnte jedoch etwas großzügiger ausfallen. Der optionale Regensensor vereinfacht den Alltag ebenso wie die elektrischen Fensterheber mit Abwärts- und Aufwärtsautomatik samt Einklemmschutz.

⊖ Die Menüstruktur des Touchdisplays beinhaltet zahlreiche Auswahlmöglichkeiten und ist daher etwas unübersichtlich



Die Funktionalität des Fahrerplatzes ist gut, die Verarbeitungsqualität des Innenraums machen einen zufriedenstellenden Eindruck.

und nicht klar strukturiert. Die Lenkradfernbedienung ist komfortabel, allerdings berühren die Handballen schnell die äußeren Tasten, sodass es leicht zu unerwünschten Fehlbedienungen kommen kann. Bei unterschiedlichen Funktionen signalisiert eine Kontrollleuchte in einem Taster die Deaktivierung – ist beispielsweise die Parkhilfe nicht aktiv, leuchtet die Kontrollleuchte im Taster "Parkpilot OFF", wobei das "OFF" leicht übersehen werden kann. Ob dann noch das "gedrückt halten" des Start-Stopp-Tasters für Zündung ein/aus beziehungsweise Motor ein/aus nervt oder als vermeintliche Sicherheitseinrichtung Gefallen findet, muss jeder für sich entscheiden.

3,1 Multimedia/Konnektivität

Der Corsa wird in der GS Line serienmäßig mit einem 7-Zoll-Touchscreen Radio mit Bluetooth (Audio-Streaming und Freisprecheinrichtung), USB-Schnittstelle, DAB+, sechs Lautsprechern und der Smartphone-Integration per Apple CarPlay oder Android Auto ausgestattet. Ein CD-Laufwerk ist nicht

verfügbar. Erweitert werden kann der Corsa um ein Navigationssystem mit der Sonderausstattung Multimedia Navi Pro (Testwagenausstattung). Durch Opel-Connect sind dann auch Online-Dienste wie Echtzeit-Verkehrsinformationen verfügbar.

2,4 Raumangebot vorn

⊕ Der Fahrersitz lässt sich für Personen bis zu einer Körpergröße von 1,95 m zurückschieben, was für einen Kleinwagen ein guter Wert ist. Die Kopffreiheit bietet Menschen bis zu einer Körpergröße von knapp 2 m Platz, sodass das Raumgefühl in Ordnung ist. Der serienmäßige dunkle Dachhimmel drückt etwas das Raumgefühl. Gegen

Aufpreis gibt es jedoch ein großes Panorama-Glasdach, das viel Licht in den Innenraum lässt.

⊖ Im Fußraum geht es vorn recht beengt zu. Die Fußablage links für den Fahrer ist deutlich zu klein und im Beifahrerfußraum erreichen die Füße schnell die Wölbung zur Spritzwand.

4,1 Raumangebot hinten

⊖ Selbst für einen Kleinwagen ist das Raumangebot und die Beinfreiheit des Corsa auf der Rückbank eingeschränkt und große Personen wünschen sich mehr Oberschenkelunterstützung. Sind die Vordersitze für 1,85 m große Menschen eingestellt, können dahinter lediglich 1,72 m große Personen noch sitzen. Die Kopffreiheit ist hinten bis circa 1,80 m ausreichend – in der Mitte eckt man schnell am Dachhimmel an. Das Raumgefühl ist recht beengt, was durch die auf Kopfhöhe verlaufenden C-Säulen verstärkt wird. Zwei Personen finden geradeso Platz – bei Dreien wird es aufgrund der Innenbreite zu eng.



Auf den hinteren Sitzplätzen finden nur Personen bis 1,72 m Körpergröße ausreichend Platz vor.

3,4 Innenraum-Variabilität

Die Variabilität der Sitzplätze beschränkt sich auf das geteilte Umklappen der Rücksitzlehnen – verschiebbare Sitze gibt es hinten nicht. Die Anzahl an Ablagen ist vorn mit Flaschenhaltern und kleinen Fächern in den Türen, einem geschlossenen Fach unter der Mittelarmlehne und einer Ablage vorn in der Mittelkonsole durchaus praxistauglich. Es gibt vorn zudem

zwei Becherhalter, die nicht variabel gestaltet sind. Im Fond findet man, abgesehen von Flaschenhaltern und kleinen Fächern in den Türen sowie Lehnentaschen, keine zusätzlichen Ablagemöglichkeiten. Das Handschuhfach besitzt ein großzügiges Format, ist allerdings weder beleuchtet noch klimatisiert oder abschließbar.

3,2 KOMFORT

2,9 Federung

Der Corsa ist mit einem für die Fahrzeugklasse üblichen Standardfahrwerk ausgestattet. Innerorts federt das Fahrwerk gut. Kopfsteinpflaster führt zu etwas Wummern und Vibrationen im Innenraum, ansonsten halten sich die Erschütterungen in

Grenzen. Mit zunehmender Geschwindigkeit nimmt der Federungskomfort etwas zu.

⊖ Auf der Autobahn schwingt der Corsa bei tiefen Bodenwellen etwas nach.

3,1 Sitze

Durch die Lederausstattung des Testwagens werden die in der GS Line sonst üblichen Sportsitze für Fahrer und Beifahrer durch Komfortsitze ersetzt – damit ist auch der Beifahrersitz in seiner Höhe einstellbar. Die Konturen von Lehnen und Sitzflächen der Vordersitze sind angenehm, bieten jedoch nur wenig Seitenhalt. Der Fahrersitz ist mit einer Lendenwirbelstütze ausgestattet, die in Höhe und Intensität einstellbar ist und damit

eine Massagefunktion ermöglicht. Die optionale Mittelarmlehne mit Ablagefach kann lediglich längs, aber nicht in der Höhe eingestellt werden; damit ist sie nicht für alle Staturen passend. Die Armauflagen in den Türen sind vorn unzureichend gepolstert, hinten muss man direkt mit hartem Kunststoff vorliebnehmen.

⊖ Auf der Rückbank geht es weniger komfortabel zu. Die Lehne und Sitzfläche bieten auf der Rückbank außen eine geringe Konturierung. Die passable Sitzposition geht in

Ordnung, auch da man mit einem angenehmen Kniewinkel sitzen kann. In der Mitte sitzt man auf einer harten Polsterung – überdies stört der Mittelunnel am Boden.

3,2 Innengeräusch

Opel hat den Corsa ordentlich gedämmt und den Motor gut entkoppelt. Der Dreizylinder fällt weder durch übermäßiges Brummen noch durch lautes Dröhnen auf. Bei hohen Drehzahlen klingt der Motor recht angestrengt – hier lässt die Doppelrohr-Abgasanlage der GS Line einen sportlicheren Sound

erwarten. Windgeräusche sind bei hohen Geschwindigkeiten deutlich zu hören, ansonsten liegen die allgemeinen Fahrgeräusche auf klassenüblichem Niveau. Bei 130 km/h ergibt sich ein Innengeräuschpegel von 69,2 dB(A).

3,7 Klimatisierung

In der GS Line-Ausstattung ist eine Klimaanlage serienmäßig an Bord. Gegen Aufpreis gibt es eine Klimaautomatik sowie stärker getönte Scheiben hinten – serienmäßig ist wiederum eine solarabsorbierende Frontscheibe, sodass weniger Sonnenenergie in den Fahrzeuginnenraum gelangt. Der Luftaustritt ("oben", "Mitte" und "unten") lässt sich einzeln anwählen, allerdings nur für Fahrer und Beifahrer kombiniert. Die Intensität ist dabei nicht richtungsunabhängig verstellbar.

Funktionen wie automatische Umluftregelung, Sitzheizung für die Rücksitze, Standheizung oder Frontscheibenheizung sind nicht verfügbar.

⊖ Der Corsa ist in der Basisversion noch ohne Klimaanlage bestellbar. Ein beheizbares Lederlenkrad ist ausschließlich für Fahrzeuge mit manuellem Schaltgetriebe in Verbindung mit der Sitzheizung für Fahrer und Beifahrer erhältlich.

2,2 MOTOR/ANTRIEB

1,9 Fahrleistungen

⊕ Im Testfahrzeug kommt ein 1,2-l-Dreizylinder mit 130 PS zum Einsatz, der sein maximales Drehmoment von 230 Nm bereits bei 1.750 1/min bereithält. Das geringe Leergewicht von 1.175 kg kommt den Beschleunigungswerten zugute: Von 60 auf 100 km/h geht es in 5,5 Sekunden und von 15 auf 30 km/h

marschiert der Corsa in 1,3 Sekunden. Gemäß Herstellerangaben beschleunigt der Kleinwagen in 8,7 Sekunden von 0 auf 100 km/h und erreicht eine Höchstgeschwindigkeit von 208 km/h.

2,9 Laufkultur/Leistungsentfaltung

Der Dreizylinder läuft erstaunlich kultiviert und überträgt lediglich geringe Vibrationen in den Innenraum. Das Ansprechverhalten des Turbobenziners ist gut, er reagiert recht spontan auf Gasbefehle und entfaltet seine Leistung gleichmäßig. Aktiviert man den Sport-Modus (Drive Modus-Taster in Verbindung mit Automatikgetriebe), so spricht der Motor noch direkter an. Gerade unter 2.000 1/min hat er so seine Vibrationen und leichtes Brummen, diesen Bereich meidet die Steuerung

der Automatik aber weitgehend, sodass das Triebwerk in der Regel im günstigen Drehzahlbereich arbeitet. Dann dringen Vibrationen nur moderat bis in den Innenraum und auch akustisch werden die Insassen wenig behelligt. Der Motor hinterlegt Leistungsabforderung mit einem kernigen Klang und wird beim Ausdrehen durchaus lauter. Hohe Drehzahlen sind aber selten nötig, da der Dreizylinder auch bei mittleren schon munter unterwegs ist.

2,1 Schaltung/Getriebe

⊕ Im Corsa mit dem 130 PS starken Dreizylinder steckt serienmäßig ein 8-Stufen-Automatikgetriebe. Die Schaltvorgänge werden in der Regel sehr geschmeidig durchgeführt, lediglich bei langsamer Fahrt und beim Anfahren kann es zu einem leichten Rucken kommen. Ansonsten klappt beispielsweise das Rangieren gut, da die

Kriechfunktion gefühlvoll einsetzt und nachdrücklich arbeitet. Die Abstufung der acht Gänge passt gut zum Motor, die Drehzahlsprünge fallen nicht zu groß aus, wobei die Automatik erst ab 100 km/h den achten Gang bemüht. Bei 130 km/h liegen dann etwa 2.350 1/min an. Das Schaltschema am kleinen Automatikwählhebel ist nicht klar verständlich und bedarf

einer kurzen Eingewöhnungsphase – ist dann jedoch einfach zu beherrschen. Die Gangwechsel können zudem über Schaltwippen am Lenkrad angewiesen werden. Eine Berganfahrhilfe ist Serie – eine Autohold-Funktion gibt es nicht.

In Verbindung mit dem Automatikgetriebe stehen am Drive Modus-Taster drei Fahrmodi (ECO, Normal und Sport) zur Verfügung, die unter anderem Anpassungen an der Getriebesteuerung vornehmen.

2,3 FAHREIGENSCHAFTEN

2,2 Fahrstabilität

⊕ Der Corsa hat ein sicheres Fahrverhalten mitbekommen, mit dem er sauber geradeaus fährt und sich von Spurrinnen und Fahrbahnverwerfungen kaum aus der Ruhe bringen lässt. Auch reagiert er gut auf Lenkimpulse und kann einwandfrei beherrscht werden. Geht man in einer Kurve abrupt vom Gas und provoziert damit einen Lastwechsel, halten sich die Fahrzeugreaktionen in Grenzen.

Auch sonst bleiben Seitenneigung und Aufbaubewegungen im Rahmen. Im ADAC Ausweichetest zeigt sich das konservativ ausgelegte ESP des Kleinwagens, das eine zu ausgeprägte Fahrdynamik unterbindet – ideal für die Fahrsicherheit und das Fahrgefühl ungeübter Fahrer.

2,7 Lenkung

⊕ Die Lenkung des Corsa ist gut, kann allerdings nicht vollständig überzeugen, da die erforderlichen Lenkkräfte sehr gering sind und so ein entkoppeltes Lenkgefühl entsteht. Durch die fehlende Rückmeldung sind auf kurvigen Landstraßen kleinere Lenkkorrekturen erforderlich. In Verbindung mit dem Automatikgetriebe stehen drei Fahrmodi (ECO, Normal und Sport) über den Drive Modus-Taster zur

Verfügung, die beispielsweise die Lenkung beeinflussen – der Sport-Modus verbessert das Lenkgefühl etwas. Beim Rangieren und im Stadtverkehr ist der Lenkaufwand nicht hoch. Zwischen dem linken und dem rechten Lenkansschlag liegen fast drei Lenkradumdrehungen.

2,0 Bremse

⊕ Für eine Notbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der Corsa durchschnittlich 33,6 m (Mittel aus zehn

Bremsungen) – ein gutes Resultat. Ansprechverhalten und Dosierbarkeit der Bremsanlage sind gut.

2,7 SICHERHEIT

2,3 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Der Corsa bietet ab Werk eine gute aktive Sicherheitsausstattung. So rollt er serienmäßig bereits mit dem Frontkollisionswarner vom Band. Das Notbremssystem warnt den Fahrer optisch und akustisch. Bei niedrigeren Geschwindigkeiten leitet das System sowohl bei stehenden (City-Notbremssystem) als auch bei fahrenden Fahrzeugen eine Notbremsung ein, die das Fahrzeug bei Geschwindigkeiten unterhalb von 30 km/h bis zum Stillstand abbremst. Ab einer Geschwindigkeit von 30 km/h reduziert das System lediglich die Aufprallgeschwindigkeit, auch wenn eine Kollision nicht mehr sicher vermieden werden kann. Ein manueller Geschwindigkeitsbegrenzer sowie Müdigkeits- und Verkehrszeichenerkennung sind serienmäßig verbaut. Optional gibt es einen Abstandregeltempomaten, der zugleich den aktiven Spurhalte-Assistenten beinhaltet – ein reiner Tempomat ist nicht verfügbar. Der neue Corsa erhält im Euro NCAP Crashtest durch seine aktive Sicherheitsausstattung 69 Prozent der erreichbaren Punkte und verpasst somit um einen Prozentpunkt die fünf Sterne (Test 11/2019).



Totwinkelassistent

Der Totwinkelassistent wird beim Corsa über die Ultraschall-Parksensoren realisiert und bietet lediglich einen geringen Erfassungsbereich. Daher ist er nur in einem Geschwindigkeitsbereich zwischen 33 und 140 km/h aktiv.

Passive Sicherheit - Insassen

Im ADAC Crashtest nach Euro NCAP Norm erreicht der Corsa 84 Prozent der möglichen Punkte im Bereich des Insassenschutzes. Die vorderen Kopfstützen bieten Personen bis rund 1,90 m Größe Schutz, hinten reichen sie nur bis zu einer Größe von knapp 1,65 m. Vorn und hinten außen werden die Insassen akustisch ermahnt, sich anzugurten. Eine Anzeige am vorderen Dachhimmel signalisiert zudem, welche Gurte nicht angelegt sind.

⊖ Hauptkritikpunkt beim Crashtest nach Euro NCAP Norm ist das Schutzniveau bei einem Heckaufprall – hier zeigen sich Defizite im Bereich der Kopfstützen (vorn und hinten).

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	Serie
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremssystem	Serie
	vorausschauendes Notbremssystem	nicht erhältlich
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	nicht erhältlich
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremssystem	Option
	Querverkehrserkennung beim Rückwärtsfahren	nicht erhältlich
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	nicht erhältlich
	Abstandsregeltempomat	Option
	Autobahn-/Stauassistent	nicht erhältlich
	Verkehrszeichenerkennung	Serie
	Spurassistent	Serie
	Totwinkelassistent	Option
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	nicht erhältlich
	Notfallassistent	nicht erhältlich
	Ausstiegswarnung	nicht erhältlich
	Müdigkeitswarner	Serie
	Head-Up-Display	nicht erhältlich
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie (indirekt)

Das Warndreieck und der Verbandkasten sind unterhalb des Kofferraumbodens untergebracht und daher nicht jederzeit griffbereit. Ein Kofferraumtrennetz ist nicht verfügbar und die zwei lackierten Verzurrösen im Heckbereich sind für eine angemessene Ladungssicherung nicht ausreichend – hier sind mindestens vier Verzurrösen erforderlich, um eine über Kreuz gespannte Sicherung zu erreichen.

2,8 Kindersicherheit

Im ADAC Crashtest nach Euro NCAP Norm erreicht der Corsa 86 Prozent der möglichen Punkte im Kapitel Kindersicherheit. Gemäß Bedienungsanleitung dürfen, auch durch den abschaltbaren Beifahrerairbag, auf allen Sitzplätzen universelle Kindersitze aller Altersgruppen zum Einsatz kommen. Auf den äußeren Fondplätzen stehen dafür neben den Gurten auch Isofix-Halterungen mit i-Size-Freigabe zur Verfügung. Nutzt man auf den Außenplätzen im Fond eine platzeinnehmende Babyschalen mit Basis und Stützfuß, so lassen sich die Vordersitze nicht mehr ganz nach hinten verschieben – daher ist eine Sitz- und Montageprobe vor dem Kauf ratsam.

3,5 Fußgängerschutz

Der Corsa bietet lediglich einen ausreichenden Fußgängerschutz – Hauptkritikpunkt beim Crashtest nach Euro NCAP Norm ist die hohe Verletzungsgefahr im Bereich der A-Säulen und beim Übergang von Motorhaube zur Frontscheibe. Ansonsten ist die Front weitgehend entschärft, sodass es am Ende

2,6 UMWELT/ECOTEST

3,5 Verbrauch/CO₂

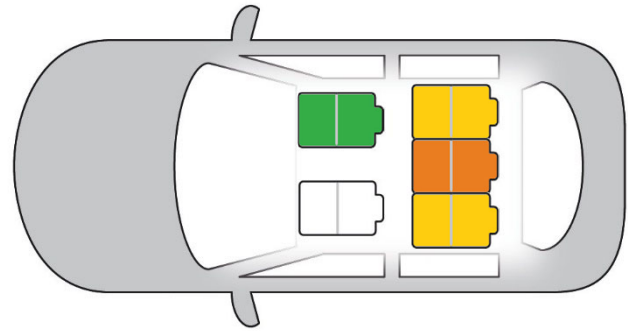
Im Ecotest liegt der Verbrauch des 130 PS starken Corsa 1.2 DI Turbo mit der 8-Stufen-Automatik bei durchschnittlich 6,5 Liter Superbenzin auf 100 km – für einen Kleinwagen ein hoher Wert. Die CO₂-Bilanz liegt bei 176 g/km, dafür gibt es nur 25 von maximal 60 möglichen Punkten. Innerorts konsumiert der Testwagen 6,7, außerorts 5,4 und auf der Autobahn vergleichsweise hohe 7,8 l Super pro 100 km.

1,7 Schadstoffe

⊕ Die Schadstoffemissionen fallen beim 1,2 l-Turbobenziner moderat aus. Die Partikel sind durch den verbauten OPF (Otto-Partikel-Filter) gering, allerdings sind die CO-Emissionen im gemessenen Autobahn-Zyklus mit 3,5 g/km erhöht. So erhält der Motor 43 von 50 möglichen Punkten für seine Schadstoffe im Abgas. Insgesamt erreicht der Corsa mit dem 130-PS-Benziner im ADAC Ecotest damit 68 Punkte und lediglich drei Sterne.

Kindersitze

Die Grafik zeigt, welcher Sitzplatz sich wie gut für Kindersitze eignet.



Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5) ■ gut (1,6 – 2,5) ■ befriedigend (2,6 – 3,5) ■ ausreichend (3,6 – 4,5) ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

⊖ Alle Fondplätze sind aufgrund von ungünstig angeordneten Anlenkpunkten und des geringen Abstands zwischen Gurt und Gurtschloss im Alltag kaum zur Montage eines Kindersitzes per Sicherheitsgurt geeignet.

zu 66 Prozent der erzielbaren Punkte reicht. Der Corsa ist in allen Ausstattungsvarianten mit einem Notbremsassistenten inklusive Personenerkennung ausgestattet, der Fahrradfahrer nicht erkennt.

Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	6,7	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B

Landstraße	5,4	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B

Autobahn	7,8	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B

Gesamtverbrauch	6,5	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

1,8

AUTOKOSTEN

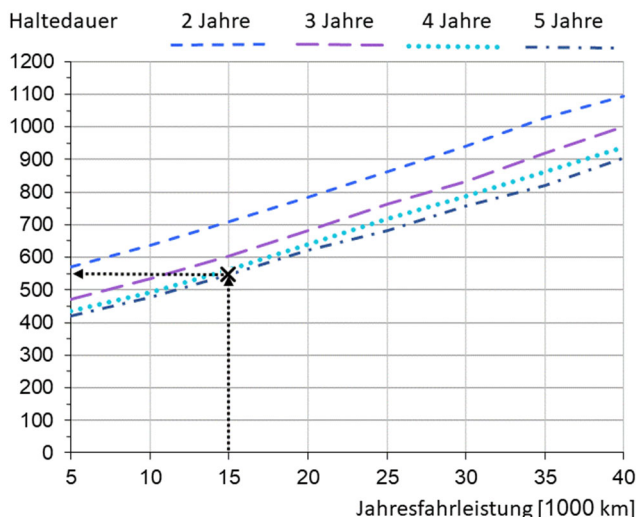
1,8

Monatliche Gesamtkosten

⊕ Der Grundpreis des Corsa in der GS Line-Ausstattung inklusive 130-PS-Benziner und 8-Stufen-Automatik liegt bei 23.340 Euro – viel Geld für einen Kleinwagen. Die Serienausstattung ist recht umfangreich und beinhaltet Assistenz- und Sicherheitssysteme wie LED-Scheinwerfer, Frontkollisionswarner, Spurhalteassistent und Verkehrszeichenerkennung. Auch im Bereich Kommunikation und Unterhaltung mit Audiostreaming und Freisprecheinrichtung per Bluetooth ist der Corsa serienmäßig bereits gut vernetzt – gegen Aufpreis ermöglicht der Kleinwagen verschiedene Zusatzfunktionen hinsichtlich der Konnektivität. Der Wertverlust hält sich gemäß der Prognosen in Grenzen. Wie auch die Betriebskosten, sie bleiben für ein 130-PS-Auto im moderaten Rahmen. Die Kfz-Steuer liegt bei überschaubaren 90 Euro pro Jahr (Berechnungsbasis WLTP-Wert). Die Haftpflichtversicherung ist günstig (KH: 14), Teil- und Vollkaskoversicherung sind auch nicht zu teuer (TK: 16; VK: 20). Zur Verlängerung der werkseitigen Herstellergarantie bietet Opel unterschiedliche Flexcare-Pakete mit Anschlussgarantien, Mobilservice und Inspektionen an (stufenweise bis zu 3 Jahre nach Ablauf der

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 546 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



Herstellergarantie und Gesamtleistung bis maximal 200.000 km).

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	1.2	1.2 DI Turbo	1.2 DI Turbo Automatik	1.5 Diesel	Corsa-e
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/1199	3/1199	3/1199	4/1499	-/-
Leistung [kW (PS)]	55 (75)	74 (100)	96 (130)	75 (102)	100 (136)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	118/2750	205/1750	230/1750	250/1750	260/300
0-100 km/h [s]	13,2	9,9	8,7	10,2	8,1
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	174	188	208	188	150
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	5,3 S	5,4 S	5,6 S	4,0 D	17,0 kWh E
CO2 [g/km] lt. Hersteller	120	122	128	105	0
Versicherungsklassen KH/VK/TK	16/18/16	14/20/16	14/20/16	14/20/16	14/19/15
Steuer pro Jahr [Euro]	74	78	90	162	56
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	428	493	546	497	523
Preis [Euro]	13.990	17.530	23.340	19.350	29.900

Aufbau

- ST = Stufenheck
- SR = Schrägheck
- CP = Coupe
- C = Cabriolet
- RO = Roadster
- KT = Kleintransporter
- HKB = Hochdachkombi
- TR = Transporter
- BU = Bus
- SUV = Sport Utility Vehicle
- KB = Kombi
- GR = Van
- GE = Geländewagen
- PK = Pick-Up

Versicherung

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

Kraftstoff

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

HERSTELLERANGABEN

3-Zyl.-Ottomotor (Reihe), Turbo, Euro 6d-ISC (WLTP), OPF	
Hubraum	1.199 ccm
Leistung	96 kW/130 PS bei 5.500 1/min
Maximales Drehmoment	230 Nm bei 1.750 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	8-Gang-Automatikgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	208 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	8,7 s
Verbrauch pro 100 km (NEFZ/WLTP)	4,5/5,6 l
CO ₂ -Ausstoß (NEFZ/WLTP)	103/128 g/km
Stirnfläche/c _v -Wert	2,13 m²/0,29
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	195/55 R16
Länge/Breite/Höhe	4.060/1.765/1.435 mm
Leergewicht/Zuladung	1.233/417 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	309/- l
Anhängelast ungebremst/gebremst	615/1.200 kg
Stützlast/Dachlast	55/70 kg
Tankinhalt	44 l
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktion	Spanien, Saragossa

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	5,5 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	2.350 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	33,6 m
Reifengröße Testwagen	205/45 R17 88H
Reifenmarke Testwagen	Michelin Primacy 4
Wendekreis links/rechts	11,0/10,8 m
Ecotest-Verbrauch	6,5 l/100km
Stadt/Land/BAB	6,7/5,4/7,8 l/100km
CO ₂ -Ausstoß Ecotest	149 g/km (WTW* 176 g/km)
Reichweite	675 km
Innengeräusch 130 km/h	69,2 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	1.960 mm
Leergewicht/Zuladung	1.175/475 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	250/545/890 l

KOSTEN (pro Monat, fünfjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)

Betriebskosten	124 Euro	Werkstattkosten	67 Euro
Fixkosten	98 Euro	Wertverlust	257 Euro
Monatliche Gesamtkosten	546 Euro		
Steuer pro Jahr	90 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	14/20/16		
Basispreis Corsa 1.2 DI Turbo GS Line Automatik	23.340 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 28.08.2019
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	30.210 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	4.030 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.2.2019 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2019 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten. 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. *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. * Steuer nach WLTP-Zyklus für Fahrzeug in Serienausstattung. Die individuelle Steuer kann hiervon abweichen.

Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5)
 ■ gut (1,6 – 2,5)
 ■ befriedigend (2,6 – 3,5)
 ■ ausreichend (3,6 – 4,5)
 ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

AUSSTATTUNG

TECHNIK (* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	-
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	600 Euro° (Paket)
Regen-/Lichtsensoren	170 Euro° (Paket)
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	-/Serie/550 Euro° (Paket)
Einparkhilfe vorn/hinten	650 Euro° (Paket)
Parkenassistent	-
Rückfahrkamera/360° Kamera	650 Euro° (Paket)/-
Head-Up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	425 Euro°

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie/-
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechslassistent	-

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	1.000 Euro°
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	Serie/310 Euro
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	170 Euro° (Paket)/-
Sitzheizung vorn/hinten	330 Euro°/-
Lenkradheizung	-
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie/1.500 Euro° (Paket)
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	-
Metalllackierung	495 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	-/890 Euro°

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,7

AUTOKOSTEN

1,8

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	3,2	Motor/Antrieb	2,2
Verarbeitung	3,4	Fahrleistungen	1,9
Alltagstauglichkeit	3,1	Laufkultur/Leistungsentfaltung	2,9
Licht und Sicht	2,9	Schaltung/Getriebe	2,1
Ein-/Ausstieg	2,9	Fahreigenschaften	2,3
Kofferraum-Volumen	3,7	Fahrstabilität	2,2
Kofferraum-Nutzbarkeit	3,5	Lenkung	2,7
Kofferraum-Variabilität	3,2	Bremse	2,0
Innenraum	2,9	Sicherheit	2,7
Bedienung	2,4	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	2,3
Multimedia/Konnektivität	3,1	Passive Sicherheit - Insassen	2,8
Raumangebot vorn	2,4	Kindersicherheit	2,8
Raumangebot hinten	4,1	Fußgängerschutz	3,5
Innenraum-Variabilität	3,4	Umwelt/Ecotest	2,6
Komfort	3,2	Verbrauch/CO ₂	3,5
Federung	2,9	Schadstoffe	1,7
Sitze	3,1		
Innengeräusch	3,2		
Klimatisierung	3,7		

Stand: November 2019
Test und Text: Andreas Pfeffer