



## Opel Corsa Electric Long Range (54 kWh) GS

Fünftürige Schräghecklimousine der Kleinwagenklasse (115 kW / 156 PS)

Der Corsa von Opel ist noch ein echter Kleinwagen - zumindest was die äußeren Maße betrifft. Die Vorteile für Fahrten in der Stadt liegen auf der Hand. Auch einen Parkplatz findet man damit leichter. Auf den vorderen Sitzen hat man keine Einschränkungen, selbst mit knapp zwei Meter Körpergröße kann man noch ordentlich Platz finden. Freilich darf man bezüglich der Innenbreite nicht viel erwarten, aber im urbanen Alltag überwiegen klar die Vorteile. Nur auf den hinteren Plätzen wird es für Erwachsene eng - Opel kann eben auch nicht zaubern. Mit dem Facelift für den Corsa hat Opel der bisherigen Elektrovariante eine zweite Ausführung zur Seite gestellt. Die Batteriekapazität ist von nutzbaren 46 kWh auf 51 kWh "angewachsen". Diese Version gleich als Long Range zu bezeichnen, erscheint im ersten Moment ziemlich dick aufgetragen. Jedoch erweist sich der neue Motor als erheblich sparsamer, trotz 20 PS mehr Leistung. Und so steigt die Reichweite im Ecotest von 280 auf 345 km - 23 Prozent mehr Reichweite sind dann schon beinahe "Long Range" und machen die neue Variante deutlich attraktiver. Zumal die Ladekurve fülliger ausfällt und so unterwegs schneller zwischengeladen werden kann. Das Fahrwerk bleibt wie bisher angemessen komfortabel, um auch mal längere Strecken unterwegs sein zu können. Was aber neben der Leistung und der Reichweite ebenfalls anwuchs, ist der Preis: Bei über 38.000 Euro Grundpreis (!) für einen Kleinwagen ist eigentlich Schluss mit lustig, denn das ist ungefähr der Basispreis für einen neuen Skoda Superb. Nur kann der nicht elektrisch fahren und bleibt damit dem Corsa Electric zumindest beim Antriebskomfort unterlegen. Ins Grübeln kommt man bei diesem Vergleich jedoch schon. **Konkurrenten:** u.a. Mazda MX-30, Peugeot e-208, Renault R5.

- ⊕ sicheres und ausreichend komfortables Fahrwerk, kompakt und praktisch für die Stadt, niedrige Unterhaltskosten, gute Serienausstattung
- ⊖ sehr teure Anschaffung, keine Stütz- und Anhängelast erlaubt, im Fond geringes Platzangebot

### ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,2

AUTOKOSTEN 2,7

### Zielgruppencheck

	Familie	3,5
	Stadtverkehr	2,9
	Senioren	3,2
	Langstrecke	2,8
	Transport	3,8
	Fahrspaß	1,9
	Preis/Leistung	2,5

Ecotest ★★★★★

## 3,3 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

### 3,3 Verarbeitung

Die Karosserie des Corsa Electric ist sorgfältig gefertigt und weitgehend sauber verarbeitet; die Dichtmasse ist recht grobschlächting am Heck aufgetragen, zu sehen bei offener Heckklappe - funktional nicht zu beanstanden, aber es ginge bestimmt schöner. Ansonsten sind die Anbauteile akkurat eingepasst und die Spalten verlaufen gleichmäßig. Der Innenraum ist dezent gehalten und mit silbernen Umrandungen optisch ansprechend. Wählt man das Panoramaglasdach wie im Testwagen, bekommt der Dachhimmel einen schönen Stoffüberzug anstatt des schnöden Filzmaterials des Basishimmels. Den Unterboden hat Opel weitgehend gut verkleidet - aber nicht ganz so perfekt wie bei manch anderem Elektroauto,

### 3,6 Alltagstauglichkeit

Die 54-kWh-Batterie (brutto) des Corsa Electric Facelift kann serienmäßig mit Wechselstrom (AC, Steckertyp 2) oder Gleichstrom (DC, Steckertyp CCS) geladen werden. Ein Ladekabel für die Haushaltssteckdose (Schuko) kostet Aufpreis, ein AC-Ladekabel mit Typ 2 Stecker ist dabei. Das Laden über 230 V dauert etwa 25 Stunden, ergibt also in der Praxis wenig Sinn, zumal in diesem Fall die Ladeverluste höher als beim Laden mit 11 kW ausfallen. An einer geeigneten Wallbox benötigt man mit Wechselstrom für die Vollladung etwa fünf Stunden (bei 11 kW) bis acht Stunden (bei 7,2 kW). Deutlich schneller geht es mit Gleichstrom über CCS; die Ladung auf 80 Prozent dauert dann etwa 30 Minuten an einer Ladesäule, die bis zu 110 kW Ladeleistung bietet (unter optimalen Bedingungen). Beim Testwagen liegt die Ladeleistung bei bis zu 106 kW, allerdings lediglich über einen begrenzten Ladebereich. Ab einem Ladezustand von circa 55 Prozent fällt die Leistung unter 80 kW und lädt oberhalb von 90 Prozent SoC (State of Charge) nur noch mit rund 13 kW. Das macht den Corsa Electric mit dem neuen Elektroantrieb freilich nicht zum Ladeleistungskönig, jedoch sind die Leistungswerte deutlich besser als beim Vorfacelift - so kann man viel bequemer auch mal auf eine weitere Tour gehen. Eine volle Batterie erlaubt auf Basis des Ecotest-

### 3,0 Licht und Sicht

Die Enden des Kleinwagens kann man zwar nicht direkt einsehen, aber doch recht erfolgreich abschätzen. Die Vorderkante der Motorhaube entzieht sich dem Blick des Fahrers und die schräge Heckscheibe lässt das Fahrzeugheck auch nicht genau erkennen. Die ADAC Rundumsichtmessung bescheinigt dem Corsa Electric eine entsprechend mäßige Sicht nach draußen; ungünstig sind hauptsächlich die breiten C-Säulen, die den Blick nach schräg hinten deutlich beeinträchtigen. Die

trotzdem natürlich deutlich besser als bei den Verbrenner-Varianten.

⊖ Die Motorhaube wird nur von einem Stab offengehalten, der umständlich eingefädelt wird - eine Gasdruckfeder wäre komfortabler. Die Mittelarmlehne ist wackelig und macht einen wenig soliden Eindruck. Die Make-Up Spiegel in den Sonnenblenden müssen ohne Beleuchtung auskommen. Der Kofferraum ist innen zwar verkleidet, wirkt aber billig. Beispielsweise ist der Taschenhaken scharfkantig und nicht wirklich stabil.

Verbrauchs eine Reichweite von rund 345 km, das sind über 50 km mehr als bisher. Bei Innerorts-Fahrten oder bei sehr ruhiger Fahrweise außerorts (möglichst unter 120 km/h) sind auch Reichweiten von bis zu 400 km möglich. Die Außenlänge von 4,06 m ist für die Stadt sehr praktisch, der Wendekreis von 11,0 m nur durchschnittlich. Die Breite fällt mit 1,95 m (inkl. Außenspiegeln) für heutige Verhältnisse geradezu schmal aus. Als maximale Zuladung sind im Falle des Testwagens 406 kg erlaubt - das reicht für vier Erwachsene und ein wenig Gepäck. Auf dem Dach dürfen Lasten bis 70 kg transportiert werden. Ein Notrad samt Wagenheber und Radmutterenschlüssel oder Reifen mit Notlaufeigenschaften sind für den Corsa Electric nicht erhältlich, das Reifenpannenset ist Serie.

⊖ Sturz- oder Anhängelasten sind nicht erlaubt. Einphasiges Laden bis 7,2 kWh ist Serie, dreiphasiges Laden bis 11 kW kostet enorme 1.190 Euro Aufpreis. Letzteres ist insbesondere in Deutschland jedoch eine wichtige Option, da praktisch überall dreiphasiges Laden angeboten wird und eine Vollladung mit 11 kW (nur dreiphasig möglich) deutlich schneller erledigt ist.



Aufgrund der breiten Dachsäulen ist die Sicht nach schräg hinten stark eingeschränkt.

Sitzposition mag im SUV-Zeitalter etwas niedrig sein, dennoch kann man den umliegenden Verkehr angemessen überblicken. Die Außenspiegel sind groß genug und bieten eine gute Sicht nach hinten, allerdings verfügt keiner der beiden über einen asphärischen Bereich, um das Blickfeld nach schräg hinten zu erweitern. Ein automatisch abblendender Innenspiegel ist Serie, für die Außenspiegel gibt es diese Funktion nicht. In jedem Fall praktisch sind die Parksensoren, die im GS vorn und hinten Serie sind. Das gilt auch für die empfehlenswerte Rückfahrkamera - eine 360-Grad-Rundumsicht ist für den Corsa Electric bisher nicht lieferbar, ebenso wenig ein Parkassistent. Die LED-Scheinwerfer gibt es serienmäßig; gegen Aufpreis erhält man das IntelliLux LED Matrix Licht, welches über sieben Segmente auf jeder Seite verfügt, die einen dynamischen Fernlichtassistenten umsetzen können, der andere Verkehrsteilnehmer gezielt ausblenden kann. Es gibt ein separates Abbiegelicht, welches bei niedrigeren Geschwindigkeiten auch als Kurvenlicht eingesetzt wird - aber freilich kein richtiges Kurvenlicht mit schwenkendem Lichtkegel ersetzen kann. Das Abblendlicht an sich leuchtet die Fahrbahn gut aus, es dürfte nur ein wenig homogener strahlen. Der Fernlichtassistent des Serienlichts kann nur automatisch auf- und abblenden, nicht jedoch andere Verkehrsteilnehmer gezielt schattieren. Die Rücklichter sind beim GS in LED-Technik ausgeführt, so spricht das Bremslicht schneller an und ist für den nachfolgenden Verkehr besser wahrzunehmen.

## 2,8 Ein-/Ausstieg

Das Ein- und Aussteigen gelingt beim Corsa Electric einigermaßen angenehm, die Schweller könnten aber etwas schlanker sein. Die Sitzfläche befindet sich recht niedrige 42 cm über der Straße (Sitz ganz nach unten gestellt). Die Türen öffnen weit und geben angemessen große Türausschnitte frei - natürlich für Kleinwagenverhältnisse. Sowohl die B-Säule (Vordertür) als auch die C-Säule (Fondtür) ragen deutlich in den Zugangsbereich, sodass man beim Einsteigen dort leicht anstößt. Im Fußraum geht es im Fond ebenfalls sehr beengt zu. Selbst an Steigungen werden die Türen dabei sicher offengehalten - vorn in drei und hinten in zwei Positionen. Serienmäßig ist ein schlüsselloses Zugangssystem mit Sensoren an der Fahrertür und am Kofferraum erhältlich. Am Dachhimmel befinden sich vier Haltegriffe. Das Keyless-System funktioniert entweder über Annäherung sowie Entfernen automatisch oder über Berührung am Fahrzeug. Neben der separaten Kofferraum-

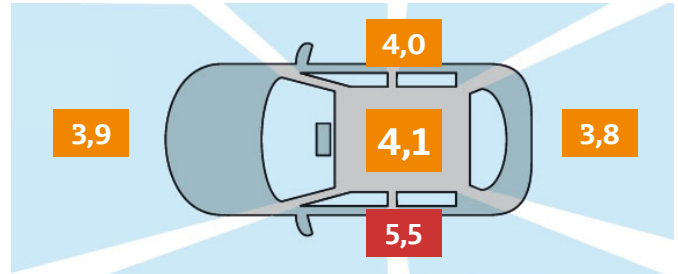
## 3,7 Kofferraum-Volumen

Unter der Kofferraumabdeckung fasst der Gepäckraum des Corsa Electric GS 250 l. Entfernt man die Abdeckung und nutzt den Stauraum bis zum Dach hoch, erweitert sich das Volumen auf 310 l. Alternativ kann man im Kofferraum auch bis zu fünf

⊖ Die automatische Leuchtweitenregulierung gibt es nur für das Optionslicht, eine Scheinwerferreinigungsanlage dagegen gar nicht.

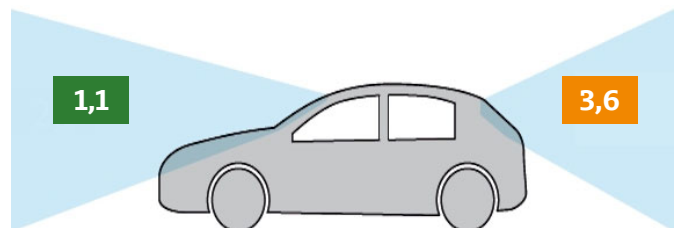
## Rundumsicht

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



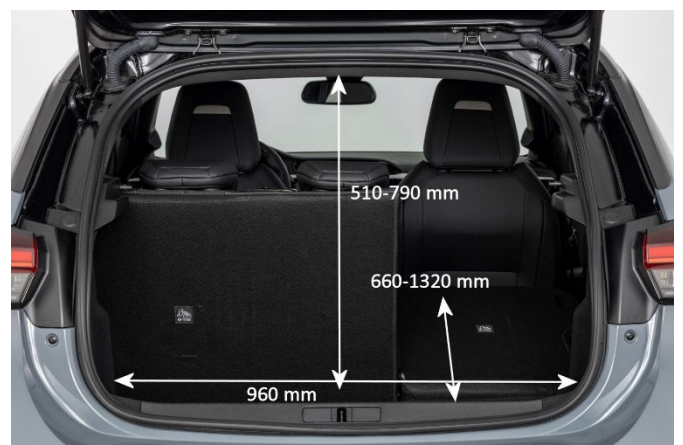
## Vorderes und hinteres Nahfeld

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



entriegelung kann man die Ent- und Verriegelung lediglich an der Fahrertür an einer bestimmten Fläche am Türgriff steuern. Im Infotainment-Menü kann man das Keyless-System deaktivieren.

⊖ Wie viele Keyless-Systeme besitzt es allerdings noch immer einen ungenügenden Diebstahlschutz und kann mit einem Funkverlängerer überlistet werden - Näheres unter [www.adac.de/keyless](http://www.adac.de/keyless).



Mit 250 l Volumen ist der Kofferraum des Corsa nicht gerade üppig, reicht aber für den täglichen Einkauf vollkommen aus.

Getränkedosen unterbringen. Klappt man die Rückbank um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfohlen), lassen sich bis zu 545 l verstauen. Unter Ausnutzung des verfügbaren Raums hinter den Vordersitzen sind bis zu 890 l Volumen vorhanden.

### 3,6 Kofferraum-Nutzbarkeit

Die Kofferraumklappe lässt sich manuell leicht öffnen und schließen, die Griffleiste an der Innenseite der Klappe ist praktisch. Personen bis zu einer Größe von gut 1,85 m müssen sich um ihren Kopf keine Sorgen machen, da die Klappe weit genug nach oben schwingt. Größere Menschen sollten auf das etwas abstehende Heckklappenschloss achten, um sich nicht den Kopf zu stoßen. Die Ladekante liegt rund 70 cm über der Straße und damit noch insgesamt günstig, wobei gerade beim Entladen die innere Stufe mit 18 cm 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. Eine 12-V-Steckdose sucht man im Gepäckabteil vergeblich.

### 3,0 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.

## 2,9 INNENRAUM

### 2,7 Bedienung

Das Cockpit ist durch den zentralen Touchscreen prinzipiell übersichtlich gestaltet. Das voll-digitale sieben Zoll große Fahrerinformationsdisplay liegt gut im Sichtfeld des Fahrers, kann allerdings nicht so recht überzeugen. Die Darstellung ist teils unübersichtlich und unnötig schwer abzulesen, das Design wirkt (im Vergleich zum technisch verwandten Peugeot 208) wenig modern und profan. Die Auswahl der angezeigten Informationen erfolgt über den linken Lenkstockhebel und ist gewöhnungsbedürftig. Eine Anzeige von analogen Instrumenten ist für den Corsa Electric GS nicht verfügbar. Das 10-Zoll-Infotainmentdisplay (Serie) in der Mittelkonsole des Testwagens ist gut positioniert und leicht zum Fahrer geneigt. Praktisch ist der Drehregler für die Lautstärke - von den Schnellwahltasten für die Menü-Punkte sind nur noch zwei übrig, so stellt man sich Fortschritt nicht vor. Darüber hinaus sind die meisten

Weiteren Stauraum (z.B. in einer Reserveradmulde) gibt es bei der Elektrovariante nicht. Immerhin Warndreieck und Verbandtasche sowie Reifenreparaturset finden in einem kleinen Fach unter dem Kofferraumboden Platz.



Die Ladekante liegt 70 cm über der Straße, praktikabel für's Beladen. Die 18-cm-Stufe innen stört aber beim Ausladen.

⊖ Beim Zurückklappen der Lehnen besteht die Gefahr, die seitlichen Sicherheitsgurte einzuklemmen. Praktische Fächer für kleine Gegenstände links oder rechts im Kofferraum sind nicht vorhanden. Ein Sicherheitsnetz, das den Lade- vom Passagierraum trennt, gibt es ebenso wenig.



Die Verarbeitungsqualität des Innenraums, die Materialanmutung und die Funktionalität schwanken zwischen Licht und Schatten. Hier bietet sich noch Raum für Verbesserungen.

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 illuminiert und daher selbst bei Dunkelheit gut erkennbar. Darüber hinaus ermöglicht die passende Anordnung des Lenkrads (mit großem Einstellbereich) eine gute Bedienergonomie. Die Pedale sind ebenfalls einwandfrei angeordnet, der Platz um das Gaspedal könnte jedoch etwas großzügiger ausfallen. Der serienmäßige Regensensor vereinfacht den Alltag ebenso wie die elektrischen Fensterheber mit Abwärts-

und Aufwärtsautomatik samt Einklemmschutz für alle Fenster -vorbildlich. Genauso die Innenbeleuchtung, die vorn wie hinten Zentral- und Leseleuchten umfasst. Nur die Schminkspiegel in den Sonnenblenden müssen ohne Beleuchtung auskommen.

⊖ Die Menüstruktur des Touchdisplays bietet zahlreiche Auswahlmöglichkeiten, allerdings könnten die Menüs klarer strukturiert und weniger unübersichtlich sein. Die Lenkradbedienung ist komfortabel, die zahlreichen Tasten wollen aber beherrscht werden.

### 2,3 Multimedia/Konnektivität

⊕ Der elektrische Corsa in GS-Ausstattung kommt serienmäßig mit einem Infotainmentsystem mit 10-Zoll-Touchscreen. Dabei sind das Navigationssystem auf TomTom-Basis, Echtzeit-Verkehrsinformationen sowie eine Sprachsteuerung. Durch OpelConnect sind dann weitere Online-Dienste wie Parkinformationen (Verfügbarkeit und Preise) sowie Live-Wetter verfügbar (sechs Monate kostenfrei,

danach kostenpflichtig). Außerdem gibt es Bluetooth zur Smartphone-Anbindung, Apple CarPlay oder Android Auto (über Kabel und kabellos möglich), eine USB-Schnittstelle vorn, ein Radio mit DAB+ und sechs Lautsprecher. Optional erhält man weitere USB-Schnittstellen hinten sowie eine induktive Ladeschale für Mobilgeräte im Infotainment-Paket. Ein CD-Laufwerk ist nicht verfügbar.

### 2,1 Raumangebot vorn

⊕ Der Fahrersitz lässt sich für Personen bis zu einer Körpergröße von über 1,95 m zurückschieben, was für einen Kleinwagen ein sehr guter Wert ist. Die Kopffreiheit würde Menschen bis zu einer Körpergröße von knapp zwei Metern Platz bieten, so dass das Raumgefühl gut ist. Das optionale Panorama-Glasdach lässt viel Licht in den Innenraum.

### 4,1 Raumangebot hinten

⊖ Selbst für einen Kleinwagen ist das Raumangebot und die Beinfreiheit im Corsa Electric auf der Rückbank eingeschränkt und große Personen wünschen sich überdies mehr Oberschenkelunterstützung. Sind die Vordersitze für 1,85 m große Menschen eingestellt, können dahinter lediglich 1,75 m große Personen noch sitzen. Die Kopffreiheit hinten würde auch nur bis etwa 1,80 m ausreichen. Das Raumgefühl ist recht beengt, was durch die auf Kopfhöhe verlaufenden C-Säulen verstärkt wird. Zwei erwachsene Personen finden soweit Platz - bei Dreien wird es aufgrund der knappen Innenbreite zu eng.



Auf den hinteren Sitzplätzen finden nur Personen bis 1,75 m Körpergröße ausreichend Platz vor.

### 3,8 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, denen aber praktische Haltenasen fehlen,

welche schmalen Getränkebehältern besseren Halt geben könnten. Im Fond findet man, abgesehen von kleinen Flaschenhaltern bzw. kleinen Fächern in den Türen sowie Lehentaschen, keine zusätzlichen Ablagemöglichkeiten. Das Handschuhfach besitzt ein ausreichendes Format, ist allerdings weder beleuchtet noch klimatisiert oder abschließbar.

## 3,0 KOMFORT

### 2,7 Federung

Für den rein elektrischen Corsa gibt es nur das Standard-Fahrwerk, weitere Optionen sind nicht verfügbar. Das ist aber kein Nachteil, denn Opel hat einen gelungenen Kompromiss zwischen Agilität und Komfort gefunden. Der Kleinwagen federt durchaus verbindlicher als der technisch verwandte Peugeot e-208, vermeidet aber unnötige Härte oder etwaige Schaukelei. So setzt sich der Opel klar vom Peugeot ab, Kunden haben hier eine gute Wahlmöglichkeit zwischen unterschiedlichen Charakteren. Innerorts liefert der Corsa Electric einen zufriedenstellenden Federungskomfort, lediglich das Überfahren von Kanten spüren die Insassen deutlicher. Querhindernisse wie

Geschwindigkeitshügel werden jedoch gut absorbiert, Kopfsteinpflaster pariert der Corsa Electric ohne die Insassen zu sehr durchzuschütteln. Mit zunehmender Geschwindigkeit spricht das Fahrwerk williger an und liefert auf der Landstraße selbst über schlechte Fahrbahnen eine ordentliche Vorstellung ab. Auf der Autobahn reist man prinzipiell entspannt - wird die Fahrbahn aber welliger bzw. allgemein schlechter, ist die Karosserie mehr in Bewegung und zeigt, dass man eben doch in einem Kleinwagen unterwegs ist. Allgemein wirkt sich das Mehrgewicht von rund 300 kg gegenüber dem Hybrid-Corsa insgesamt positiv auf den Federungskomfort aus.

### 3,2 Sitze

Für die GS-Ausstattung gibt es im Corsa Electric serienmäßig Sportsitze. Die Konturen von Lehnen und Sitzflächen der Vordersitze sind angenehm, bieten jedoch für explizite Sportsitze nur mäßigen Seitenhalt. Gegen Aufpreis gibt es die Alcantara-Ausstattung des Testwagens, die neben dem höherwertigeren Sitzbezug auch mehr Einstellmöglichkeiten für den Beifahrersitz mitbringt (dann auch inkl. Höheneinstellung). Zusätzlich enthält der Fahrersitz eine in Höhe und Intensität einstellbare Lordosenstütze, die auch eine rudimentäre "Basis-Massagefunktion" umsetzen kann. Für den Beifahrersitz gibt es diese

Rückenunterstützung grundsätzlich nicht. Die Mittelarmlehne 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 dünn 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. In der Mitte sitzt man auf einer harten Polsterung.

### 3,1 Innengeräusch

Im Innenraum geht es im Opel Corsa Electric angemessen leise zu - für Kleinwagenverhältnisse, denn besonders sind die Messwerte nicht. Der E-Antrieb ist kaum wahrnehmbar, jedoch sind die Windgeräusche bei hohen Geschwindigkeiten deutlich zu hören. Ansonsten liegen die allgemeinen

Fahrgeräusche auf klassenüblichem Niveau. Bei 130 km/h ergibt sich ein Innengeräuschpegel von 69,4 dB(A), so dass man Unterhaltungen schon mit etwas nachdrücklicher Stimme führen muss. Mit Elektroantrieb ist der Corsa nicht signifikant leiser als mit Verbrennungsmotor.

### 3,0 Klimatisierung

Der Corsa Electric GS ist serienmäßig mit einer Wärmepumpe und einer Klimaautomatik ausgestattet, deren Intensität sich

in drei Stufen einstellen lässt. Die Standklimatisierung ist ebenfalls Serie, sie erlaubt das Vorkonditionieren über das

Fahrzeugmenü oder die Smartphone-App. Gegen Aufpreis gibt es Sitzheizung vorn, die Lenkradheizung und getönte Scheiben hinten. Sitzheizung hinten oder Sitzbelüftung sind nicht

verfügbar. Alle Lüftungsdüsen müssen ohne Drehrädchen auskommen, d.h. Luftmenge und Strömungsrichtung lassen sich nicht unabhängig voneinander einstellen.

## 1,5 MOTOR/ANTRIEB

### 1,5 Fahrleistungen

⊕ Schon mit dem bisherigen 136-PS-Elektromotor ist der Corsa Electric flott unterwegs, nochmals eine Idee nachdrücklicher geht es mit dem 156-PS-Motor voran. insbesondere ab Landstraßentempo spürt man die höhere Leistung. Das maximale Drehmoment wird bei beiden elektrischen Motorisierungen mit 260 Nm angegeben. Der Elektroantrieb kann den Kleinwagen trotz seines stattlichen Leergewichts von über 1,5 t nachdrücklich beschleunigen. Der

kurze Sprint von 15 auf 30 km/h gelingt in rund einer Sekunde. Ebenfalls dynamisch geht es außerorts zu, der simulierte Überholvorgang (Beschleunigung von 60 auf 100 km/h) ist in zügigen 4,3 s abgeschlossen. Von 80 auf 120 km/h kann der stärkere der beiden Corsa Electric in 5,6 s sprinten. Für die Beschleunigung von 0 auf 100 km/h nennt der Hersteller eine Zeit von 8,1 s. Der Vortrieb endet bei abgeregelten 150 km/h - das ist sinnvoll, weil verbrauchsschonend.

### 1,0 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ In puncto Laufkultur sowie Leistungsentfaltung ist der Elektromotor einem Verbrenner prinzipbedingt überlegen, sodass auch der Corsa Electric einen sehr guten Antriebskomfort bietet. Vibrationen seitens des E-Motors sind nicht zu spüren, der Motor zieht besonders vom Start weg gut durch und gibt seine Leistung nachdrücklich ab. Wo der 136-PS-Motor noch mit spürbaren Leistungsschwankungen beim

Durchbeschleunigen aufgefallen ist, kann dem neuen Motor nun eine absolut gleichmäßige Leistungsabgabe attestiert werden. Mit dem neuen Elektroantriebssystem erhält man einen souveränen und geschmeidigen Antrieb, der die Erwartungen an ein ausgereiftes Elektroauto voll erfüllen kann.

### 1,7 Schaltung/Getriebe

⊕ Der Elektromotor ist an ein Eingang-Getriebe gekoppelt, sodass es keine Schaltvorgänge gibt - das bringt hinsichtlich Schaltkomfort die Bestnote. Das Umschalten zwischen Vorwärts und Rückwärts gelingt schnell, der kleine Hebel auf der Mittelkonsole ist gut verständlich - dagegen muss man die winzige P-Taste schon suchen. Zur Verfügung stehen der

automatische Vorwärtsgang (D) oder der automatische Vorwärtsgang mit regenerativem Bremsen (B), der die Rekuperation bei nicht betätigtem Gaspedal erhöht. Rangieren und Anfahren gelingen ebenfalls tadellos. Eine Berganfahrhilfe ist Serie und verhindert an Steigungen ein Zurückrollen des Fahrzeugs.

## 2,3 FAHREIGENSCHAFTEN

### 2,2 Fahrstabilität

⊕ Der Corsa Electric Long Range 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. Darüber hinaus bleiben Seitenneigung und Aufbaubewegungen im Rahmen. Die Traktionskontrolle nimmt Leistung zurück, wenn die Vorderräder um Haftung ringen. Im ADAC Ausweichtest zeigt der Kleinwagen deutliche,

aber nicht übermäßige ESP-Eingriffe. Er ist damit gut beherrschbar, im Grenzbereich ist die Abstimmung untersteuernd ausgelegt, wodurch sich recht viel Tempoabbau ergibt. Durch das nicht zu rigide ausgelegte ESP bleibt ausreichend Fahrspaß erhalten, der niedrige Schwerpunkt durch die Batterie im Unterboden wirkt sich stabilisierend aus. Andererseits ist das höhere Gewicht gegenüber den Verbrennerversionen durchaus zu spüren. Insgesamt durchfährt der Corsa Electric die Gassen angemessen agil und präzise, die Seitenneigung fällt moderat aus.

## 2,4 Lenkung

⊕ Die Lenkung des Corsa Electric arbeitet im Alltag angemessen für das Auto und die Zielgruppe. Die erforderlichen Lenkkräfte sind gering, wodurch ein eher entkoppeltes Lenkgefühl entsteht. Die Rückmeldung am Lenkrad ist dadurch nicht optimal, dennoch lässt sich der Kleinwagen präzise durch Kurven steuern. Beim Rangieren und im Stadtverkehr ist der Lenkaufwand nicht hoch, von Lenkansschlag zu Lenkansschlag benötigt man knapp drei Umdrehungen.

## 2,3 Bremse
























⊕ Für eine Fahrzeugbremse, die teilweise über Rekuperation verzögert, war die des Corsa Electric bisher gut abgestimmt. Mit dem neuen Antrieb klappt das nicht mehr so gut, es bedarf deutlich mehr Eingewöhnung und Feingefühl. Das Bremspedalgefühl ist synthetisch und mit wenig Rückmeldung, darunter leidet die Dosierbarkeit im Bereich der Rekuperation. Der Übergang von der Bremswirkung des Elektromotors auf die der Scheibenbremsen ist damit recht deutlich zu spüren. Muss der kleine Rüsselsheimer schnellstmöglich anhalten, benötigt er aus 100 km/h bis zum Stillstand durchschnittlich 34,1 m (Mittel aus zehn Bremsungen) - das ist ein guter Wert. Am Wählhebel kann zwischen den Fahrstufen „D“ und „B“ gewechselt und somit die Rekuperation bei nicht betätigtem Gaspedal eingestellt werden. Für moderate bis mittelstarke Bremsungen kann im Fahrmodus „B“ (intensivere Rekuperation) die Rekuperation ausreichen. Der Bremsenverschleiß fällt zwar dadurch geringer aus - um langfristig Korrosion an den Brems scheiben vorzubeugen und die volle Bremswirkung der mechanischen Bremse zu erhalten, sollte man sie hin und wieder bewusst einsetzen.

## 2,4 SICHERHEIT

### 1,7 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Der Corsa Electric in der höherwertigen GS-Ausstattung 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 niedrigen Geschwindigkeiten leitet das System sowohl bei stehenden (City-Notbremssystem) als auch bei fahrenden Fahrzeugen eine Notbremsung ein, die das Fahrzeug bei Geschwindigkeiten bis etwa 30 km/h bis zum Stillstand abbremsen kann. Bei höheren Geschwindigkeiten reduziert das System die Aufprallgeschwindigkeit um bis zu 22 km/h, wenn eine Kollision nicht mehr sicher vermieden

## DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	Serie
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremssystem	Serie
	Vorausschauendes Notbremssystem	Serie
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	nicht erhältlich
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremssystem	Serie (Radfahrer-Erkennung Option)
	Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren	nicht erhältlich
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	Serie
	Abstandsregeltempomat	Option
	Autobahn-/Stauassistent	Option
	Verkehrszeichenerkennung	Serie
	Spurassistent	Serie
	Totwinkelassistent	Serie
	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 messend)



werden kann. Ein Geschwindigkeitsregler und -begrenzer sowie Müdigkeits- und Verkehrszeichenerkennung sind serienmäßig verbaut. Ebenso ist der Spurhalteassistent im Testwagen Serie. Optional gibt es einen Abstandregeltempomaten, der auch eine Erweiterung der Funktionalität des Notbremsassistenten einschließt (u.a. Temporeduzierung um rund 50 statt nur 22 km/h). Serie dagegen ist der Spurwechselassistent, wobei er nicht wie inzwischen Standard

## 2,6 Passive Sicherheit - Insassen

Im ADAC Crashtest nach Euro NCAP Norm erreicht der Corsa Electric 84 Prozent der möglichen Punkte im Bereich des Insassenschutzes (Test 11/2019, bestätigt 05/2021). Insgesamt fährt der Corsa Electric ein Vier-Sterne-Ergebnis ein. Die vorderen Kopfstützen bieten Personen bis rund 1,95 m Größe Schutz, hinten reichen sie nur bis zu einer Größe von knapp 1,65 m; da deren Abstand zum Dachhimmel gering ausfällt, können sie dennoch einen ausreichenden Schutz bieten. Vorn und hinten außen werden die Insassen akustisch ermahnt, sich anzugurten. Eine Anzeige am vorderen Dachhimmel signalisiert zudem, welche Gurte nicht angelegt sind. Serienmäßig ist beim Corsa Electric eine eCall-Funktion mit automatischem Notruf an Bord, die bei einem Unfall automatisch eine Verbindung zur

## 3,0 Kindersicherheit

Im ADAC Crashtest nach Euro NCAP Norm erreicht der Corsa Electric 86 Prozent der möglichen Punkte im Kapitel Kindersicherheit. Gemäß Bedienungsanleitung dürfen, auch aufgrund des abschaltbaren Beifahrerairbags, auf allen Sitzplätzen universelle Kindersitze aller Altersgruppen zum Einsatz kommen. Auf dem Beifahrersitz sowie den äußeren Fondplätzen stehen neben den Gurten darüber hinaus Isofix-Halterungen mit i-Size-Freigabe zur Verfügung. Nutzt man auf den Außenplätzen im Fond eine platzeinnehmende Babyschale 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.

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

## 3,5 Fußgängerschutz

Der Corsa Electric 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, so dass es am Ende zu 66 Prozent der erzielbaren Punkte reicht. Der Corsa ist

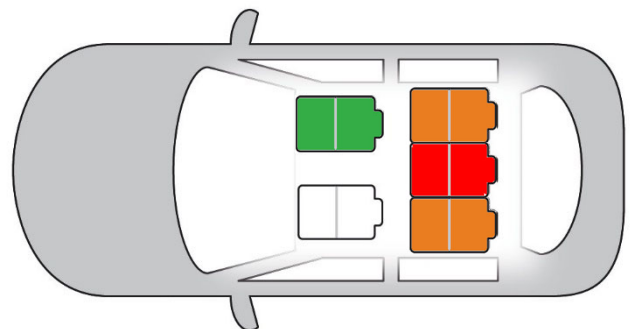
über Radarsensoren, sondern über die hinteren Ultraschallsensoren umgesetzt wird, deren Reichweite deutlich geringer ausfällt - daher funktioniert das System auch nur bis 140 km/h. Die Funktionalität der Assistenten ist insgesamt gut, allerdings ist im Testwagen noch nicht die ab Juli 2024 verpflichtende Verkehrszeichenerkennung mit zwangsweiser akustischer Warnung (automatisch eingeschaltet bei jedem Fahrzeugstart) verbaut.

Rettungsleitstelle herstellt. Der Fahrer kann die Verbindung auch durch Betätigung der SOS-Taste starten.

⊖ Die mittlere Kopfstütze im Fond hat lediglich eine eingeschränkte Höhe und daher eine geringere Schutzwirkung. Das Warndreieck und der Verbandkasten sind unterhalb des Kofferraumbodens untergebracht und damit nicht jederzeit griffbereit. Ein Kofferraumtrennnetz 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.

## 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)

in allen Ausstattungsvarianten mit einem Notbremsassistenten inklusive Personenerkennung ausgestattet, der allerdings Fahrradfahrer nicht erkennt - diese Erweiterung ist erst mit dem Active Drive Assist Plus (u.a. adaptiver Tempomat) enthalten.

## 1,0 UMWELT/ECOTEST

### 0,6 Verbrauch/CO<sub>2</sub>

⊕ Im Elektrozyklus des Ecotest wurde ein durchschnittlicher Stromverbrauch von 16,5 kWh pro 100 km ermittelt - das sind 2,3 kWh/100 km weniger als beim Vor-Faceliftmodell mit der 136 PS Motorisierung. Die Verbrauchsangaben beinhalten auch die Ladeverluste bei 3-phasiger Ladung mit 16 A; um die 51-kWh-Batterie (netto) des Long-Range-Modells einmal komplett von leer auf voll zu laden, werden 56,9 kWh benötigt. Legt man den gemischten Betrieb (innerorts, außerorts, Autobahn) des Ecotest zugrunde, ergibt sich für den Corsa Electric Long Range eine Reichweite von etwa 345 km. Aus den 16,5 kWh/100 km errechnet sich eine CO<sub>2</sub>-Bilanz von 82 g pro

km (Basis deutscher Strommix von 500 g/kWh, veröffentlicht 11/2020, gültig für das Berichtsjahr 2021). Das ergibt im CO<sub>2</sub>-Bereich des Ecotest hervorragende 56 Punkte. Der Verbrauch inklusive Ladeverluste liegt innerorts bei etwa 12,5, außerorts bei etwa 17,5 und auf der Autobahn bei etwa 19,6 kWh/100 km. Der Corsa Electric ist in der Stadt am sparsamsten unterwegs, dort sind Reichweiten von rund 400 km möglich. Sparsam ausgelegte elektrische Verbraucher wie die Klimatisierung (Wärmepumpe Serie) sowie eine optimierte Aerodynamik an Front und Unterboden unterstützen dabei, eine möglichst gute Reichweite zu erzielen.

### 1,3 Schadstoffe

⊕ Direkt am Auto entstehen zwar keine Schadstoffemissionen, in den für die Stromversorgung in Deutschland nötigen Kraftwerken aber schon. Diese Emissionen werden wie auch die CO<sub>2</sub>-Emissionen durch die Stromproduktion dem E-Auto zugerechnet. Je niedriger der Stromverbrauch des Autos, desto sauberer die Gesamtbilanz. Für den Ecotest ist nicht eine möglichst große Reichweite entscheidend, sondern die Effizienz des Antriebs - egal welche

Antriebsform. Mit einem Stromverbrauch von 16,5 kWh pro 100 km sind beispielsweise NO<sub>x</sub>-Emissionen von 67 mg/km verbunden - dafür gibt es ein paar Punkte Abzug, so dass der Corsa Electric Long Range im Bereich Schadstoffe 47 von 50 Punkten erhält. Wird der Strommix sauberer, steigen automatisch die Punkte. In der Summe steht der Opel aber ausgezeichnet da, weil er 103 Punkte insgesamt erzielt - das ergibt im Ecotest selbstverständlich die vollen fünf Sterne.

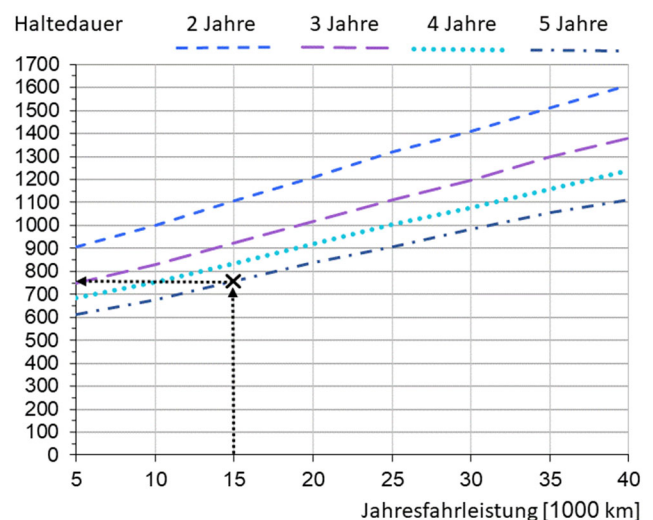
## 2,7 AUTOKOSTEN

### 2,7 Monatliche Gesamtkosten

Der Grundpreis des Corsa Electric Long Range in der GS-Ausstattung liegt bei 38.045 Euro - für einen Kleinwagen macht das ein Stück weit sprachlos. Der gut ausgestattete Testwagen liegt sogar bei knapp 44.000 Euro, weil die GS-Ausstattung zwar gut, aber nicht vollumfänglich ist. Will man beispielsweise einen dreiphasigen Onboard-Charger, muss man 1.190 Euro Aufpreis zahlen - dieser kann aber nur die üblichen 11 kW maximale Ladeleistung, nicht die höheren, jedoch sehr praktischen 22 kW. Angesichts des enormen Aufpreises sollten die 22 kW schon drin sein. Wenigstens ist der Testwagen bei den Assistenten dann voll ausgestattet, wobei LED-Scheinwerfer, Frontkollisionswarner, Spurhalte- und Spurwechselassistent sowie Verkehrszeichenerkennung beim GS grundsätzlich inklusive sind. Die Unterhaltskosten sind relativ günstig, denn an Kfz-Steuer werden jährlich nur 56 Euro fällig - allerdings erst nach 2030, denn so lange sind Elektroautos in Deutschland aktuell noch von der Steuer befreit. Die Einstufungen bei der Versicherung sind für einen Kleinwagen günstig, die Haftpflicht liegt bei 16, die Teilkasko bei 20 und die Vollkasko bei 19. Die Ausgaben für die Wartungen sollten überschaubar ausfallen,

### Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 758 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



denn es gibt deutlich weniger mechanische Teile als bei einem Verbrenner und keine Ölwechsel; einzig die Aufwendungen für die (Vorder-)Reifen können teuer werden, wenn man öfter mal das üppige Drehmoment des Motors ausnutzt oder dynamisch durch die Kurven fährt und damit die Reifen in Windeiseile verschleißt. Der größte Posten der monatlichen Kosten ist wie meistens der Wertverlust. Dieser muss bisher mangels ausreichender Erfahrungswerte mehr geschätzt werden als dass man ihn exakt berechnen kann. Maßgeblich hängt er von der

Haltbarkeit der Batterie ab; Opel gibt auf das ganze Auto zwar nur zwei Jahre Garantie, auf die Batterie aber acht Jahre bis 160.000 km. Für das Auto an sich ist dies ziemlich geizig, für die Batterie inzwischen Standard. Im Kleingedruckten wird dann noch eingeschränkt, dass ein Garantiefall erst eintritt, wenn die Kapazität der Batterie 70 Prozent unterschreitet. Basierend auf der im Ecotest ermittelten Reichweite von 345 km muss man einen Abfall der Reichweite auf rund 240 km akzeptieren, ehe die Garantie greift.

## DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	Corsa Electric	Corsa Electric Long Range
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5
Leistung [kW (PS)]	100 (136)	115 (156)
Max. Drehmoment [Nm]	260	260
0-100 km/h [s]	8,7	8,1
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	150	150
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (WLTP)	15,8 kWh E	14,6 kWh E
CO <sub>2</sub> [g/km] lt. Hersteller (WLTP)	0	0
Versicherungsklassen KH/VK/TK	16/19/20	16/19/20
Steuer pro Jahr [Euro]	56	56
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	637	754
Preis [Euro]	29.990	38.045

### 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

## INFORMATIONEN RUND UM EFFIZIENZ UND NACHHALTIGKEIT

Effizienz (Verbrauch zu Gewicht) [kWh/100 km pro t]*	10,9
Nutzwert pro Tonne Leergewicht	
• Sitzplätze	3,0 Plätze
• Kofferraum, normal/geklappt/dachhoch [l]	165/360/588
• Dachlast/Anhängelast [kg]	46/0
Benötigte Verkehrsfläche [m <sup>2</sup> ]	7,17
Herstellungsland	Spanien
Energiebedarf bei Nutzung über 240.000 km [kWh/100 km]**	48,3
Emissionen CO <sub>2</sub> -Äquivalente bei Nutzung über 240.000 km [g/km]**	96

\* Basis Ecotest-Verbrauch

\*\* Basis LCA-Tool von GreenNCAP, näheres unter [www.GreenNCAP.com/LCA](http://www.GreenNCAP.com/LCA)

Bei Effizienz ist ein niedrigerer Wert besser, d.h. pro Tonne Gewicht muss der Verbrauch möglichst niedrig sein.

Bei Nutzwert ist ein höherer Wert besser, d.h. pro Tonne Gewicht sollte möglichst viel Platz und Traglast zur Verfügung stehen.

## SPEZIFISCHE EIGENSCHAFTEN DES ELEKTRO-ANTRIEBS

### ELEKTROMOTOR

maximale Leistung	115 kW (156 PS)
Dauerleistung nach Fahrzeugschein	62 kW
maximales Drehmoment	260 Nm
Ecotest Verbrauch/Reichweite	16,5 kWh/100km / 345 km

### BATTERIE

Batteriegröße gesamt/nutzbar	54 kWh/51 kWh
komplette Vollladung mit Ladeverlusten	56,9 kWh
Garantie/garantierte Kapazität	8 Jahre, 160.000 km, 70 %

### REKUPERATION

Verzögerung bei Rekuperationsbegrenzung (z.B. Batterie voll)	ja
Stufen / Einstellung	2/Gangwahlschalter

### KLIMATISIERUNG

Wärmepumpe (Serie / Option / nein)	Serie
Klimatisierung im Innenraum einschränkbar (z.B. nur Fahrer)	ja
Standklimatisierung	ja
Steuerung Smartphone / Vorprogrammierung	ja/ja

### WARNUNG BEI LEERER BATTERIE

Warnbeginn bei leerer Batterie	12/10/8/6/4% "Batterieladezustand gering" + Batterie gelb; 2% "Batterieladezustand kritisch, Leistung reduziert" + Schildkröte
Leistungsreduzierung	ja
Notfallstrecke bei Neustart	n.b.

### LADEMÖGLICHKEITEN

einstellbarer Ladestopp	nein
regelbare Ladeleistung	nein
Position der Ladeklappe	Fahrerseite hinten
Entriegelung Ladekabel	Schlüssel

### LADEKABEL ANSCHLUSS SERIE / OPTION

Schuko	einphasig, 230 V, 10 A	Option
Typ2	dreiphasig, 230 V, 32 A	Serie

### ANZEIGEN WÄHREND LADEVORGANG

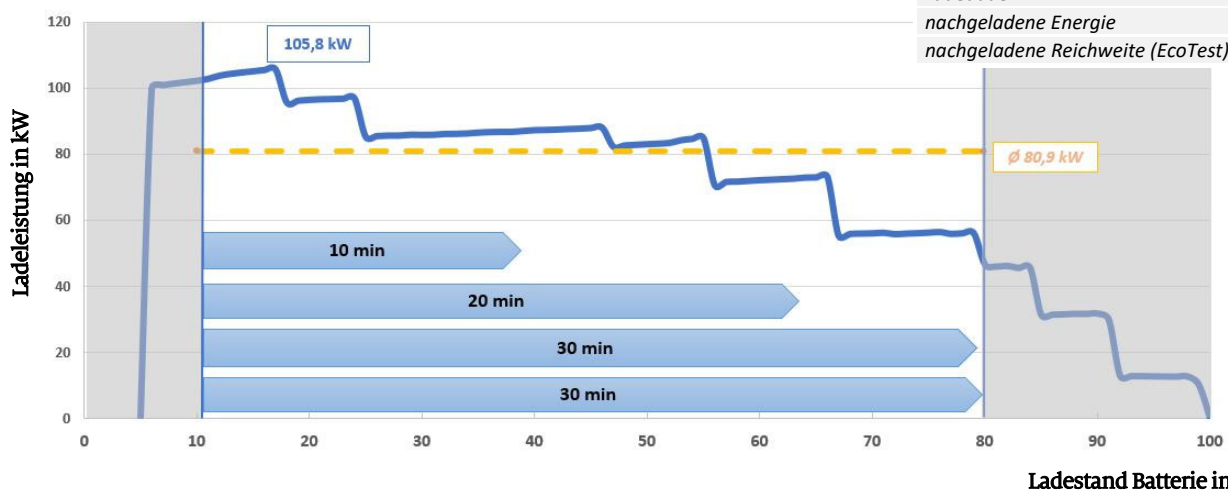
Ladestand in Prozent / Restkilometer	ja/ja
Anzeige Restdauer / Uhrzeit bis geladen	ja/nein
Anzeige momentane Ladeleistung	ja km/h
Ladeanzeige von außen sichtbar	am Ladeanschluss

### LADEMÖGLICHKEITEN

Steckertyp	Anschluss	Ausstattung	Ladestrom	Leistung	Ladezeit
Haushaltssteckdose	einphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 10 A	1,3 - 2,3 kW	44 - 25 h
Typ 2	einphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 32 A	1,3 - 7,4 kW	44 - 7,5 h
Typ 2	zweiphasig, 230 V, AC	-			
Typ 2	dreiphasig, 230 V, AC	Option	6 - 16 A	4,1 - 11 kW	14 - 5 h
DC Schnell	CCS	Serie		bis zu 100 kW	30 min

\*10 bis 80 %

### LADEKURVE DC



### NACHGELADENE REICHWEITE



## HERSTELLERANGABEN

Elektro, permanenterregter Synchronmotor	
Leistung	115 kW/156 PS
Maximales Drehmoment	260 Nm
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	Reduktionsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	150 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	8,1 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	14,6 kWh
CO <sub>2</sub> -Ausstoß	0 g/km
Stirnfläche/c <sub>v</sub> -Wert	2,13 m²/0,29
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	195/55 R16
Länge/Breite/Höhe	4.061/1.765/1.435 mm
Leergewicht/Zuladung	1.544/376 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	267/1.042 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	-/- kg
Stützlast/Dachlast	-/70 kg
Batteriekapazität (brutto/netto)	54/51 kWh
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktion	Spanien, Saragossa

## ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	4,3 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	-
Bremsweg aus 100 km/h	34,1 m
Reifengröße Testwagen	205/45 R17 88H
Reifenmarke Testwagen	Michelin Primacy 4;
Wendekreis links/rechts	11,0/10,9 m
Ecotest-Verbrauch	16,5 kWh/100km
Stadt/Land/BAB	k.A.
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Ecotest	0 g/km (WTW* 82 g/km)
Reichweite	345 km
Innengeräusch 130 km/h	69,4 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	1.950 mm
Leergewicht/Zuladung	1.514/406 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	250/545/890 l

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

<b>Betriebskosten</b>	<b>101 Euro</b>	<b>Werkstattkosten</b>	<b>59 Euro</b>
<b>Fixkosten</b>	<b>90 Euro</b>	<b>Wertverlust</b>	<b>509 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	758 Euro		
Steuer pro Jahr	56 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	16/19/20		
Basispreis Corsa Electric Long Range (54 kWh) GS	38.045 Euro		

## INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 19.07.2023
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	43.735 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	4.542 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.02.2019 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](http://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 CO<sub>2</sub>-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO<sub>2</sub>-Emissionen auch die CO<sub>2</sub>-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.

## 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

Opel Corsa Electric Long Range (54 kWh) GS

### TECHNIK (\* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	-
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	1.050 Euro° (Paket)
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/1.050 Euro° (Paket)
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	-
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie/-
Head-up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	1.300 Euro° (Paket)

### SICHERHEIT

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

### INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	1.300 Euro° (Paket)
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie/-
Sitzheizung vorn/hinten	400 Euro° (Paket)/-
Lenkradheizung	400 Euro° (Paket)
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie/400 Euro° (Paket)
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

### AUSSEN

Anhängerkupplung	-
Metalliclackierung	600 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	550 Euro°

## TESTURTEIL

### AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,2

### AUTOKOSTEN

2,7

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

Stand: August 2024  
Test und Text: M. Ruhdorfer