



Opel Corsa 1.2 DI Turbo Hybrid 48V GS eDCT

Fünftürige Schräghecklimousine der Kleinwagenklasse (74 kW / 100 PS)

Die heutigen Kleinwagen sind oft gar nicht mehr so klein. Wer viel im urbanen Bereich unterwegs ist und nur selten die hinteren Plätze braucht, für den sind die Außenmaße jedoch sehr relevant. Da lohnt sich ein Blick auf den Corsa von Opel, der vergleichsweise kompakt baut und damit im Großstadtdschungel sehr praktisch ist. Einziger Nachteil ist sein kleiner Kofferraum und der knappe Platz hinten, dafür findet man leichter einen Parkplatz. Dass auch ein "kleiner" Kleinwagen heute keine Verzichtserklärung ist, sieht man an seiner Ausstattung: Von Klimaautomatik über alle relevanten Assistenten bis hin zur Massagefunktion für den Fahrer ist alles an Bord, teils Serie, teils Option. Die neue Antriebstechnik muss sich vor den größeren Klassen nicht verstecken. Im Test tritt der Mildhybrid-Benziner im Corsa-Facelift an: Dem überarbeiteten Turbo-Dreizylinder mit 100 PS steht im neuen Sechsgang-Doppelkupplungsgetriebe ein kleiner Elektromotor mit 21 PS zur Seite. Beide Motoren können zwar nicht gemeinsam ihre Leistung in den Ring werfen, jedoch verbessert die elektrische Kraft das Ansprechverhalten des Antriebs insgesamt und hilft signifikant beim Spritsparen. So kann der Corsa auch mal eine gewisse Strecke nur vom Elektromotor angetrieben das Tempo halten, der Verbrenner ist dabei ausgeschaltet. Der Ecotest-Verbrauch fällt mit 5,8 l/100 km nicht schlecht aus - das volle Sparpotenzial des Antriebs ist dabei aber noch nicht genutzt. Wer den Corsa Hybrid geschickt rollen lässt und die gemütliche Gangart zelebriert, kommt locker auf Verbrauchswerte mit einer 4 vor dem Komma. Das neue Antriebskonzept hat also Potenzial und ist mit seiner Leistung alles andere als eine Verzichtserklärung, selbst auf der Autobahn. Das sicher abgestimmte Fahrwerk kommt auch mit hohem Tempo gut zurecht. Nur der Komfort ist eher Kleinwagenniveau: Zufriedenstellend für den Alltag, aber ohne elektronische Regelung eben keine Sänfte. **Konkurrenten:** u.a. Hyundai i20, Peugeot 208, Renault Clio, VW Polo.

⊕ gute Ausstattung, sicheres Fahrwerk, angemessen kräftiger Antrieb, Hybrid-Konzept mit Sparpotenzial, sehr sauberes Abgas

⊖ wenig Platz auf der Rückbank und im Kofferraum, hoher Anschaffungspreis

ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,5

AUTOKOSTEN 2,2

Zielgruppencheck

	Familie	3,5
	Stadtverkehr	3,0
	Senioren	3,2
	Langstrecke	3,0
	Transport	3,7
	Fahrspaß	2,8
	Preis/Leistung	2,3

Ecotest ★★★★★☆

3,2 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

3,6 Verarbeitung

Die Karosserie des Corsa 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 sicherlich schöner. Ansonsten sind die Anbauteile akkurat eingepasst und die Spalten verlaufen gleichmäßig. Der Innenraum ist dezent gehalten und mit silbernen Umrandungen optisch ansprechend. Den Unterboden hat Opel in weiten Teilen gut verkleidet, nur in der Mitte und hinter der Hinterachse ist er zerklüftet.

2,9 Alltagstauglichkeit

Auf Grundlage des Ecotest-Verbrauchs von 5,8 l/100 km hat der Opel Corsa 1.2 DI Hybrid mit seinem 44 l Tank eine theoretische Reichweite von etwa 755 km. Die Zuladung von bis zu 472 kg beim Testwagen fällt angemessen aus, das reicht locker für vier Erwachsene samt deren Gepäck. Der Opel bietet fünf Sitzplätze, wobei der mittlere der Rückbank schmal ausgeführt ist und eher den Status eines Notsitzes hat. Auf dem Dach können Lasten bis zu 70 kg befestigt werden, eine Dachreling gibt es nicht. Bis 1.200 kg schwere Anhänger dürfen gezogen werden, wenn sie über eine eigene Bremse verfügen (ungebremst bis 610 kg). Die Stützlast auf der Anhängerkupplung kann bis 55 kg betragen; damit sollte dem Transport eines Fahrradträgers mit zwei normalen Fahrrädern nichts im Weg stehen, zwei Pedelecs

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 eine entsprechend mäßige Sicht nach draußen; ungünstig sind hauptsächlich die breiten C-Säulen, die den Blick nach schräg hinten deutlich beeinträchtigen. Die 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 aber nur hinten Serie sind, vorn dagegen Aufpreis kosten. Letzteres gilt auch für die empfehlenswerte Rückfahrkamera - eine 360-Grad-Rundumsicht ist für den Corsa bisher nicht lieferbar, ebenso wenig ein Parkassistent. Die LED-Scheinwerfer gibt es serienmäßig; gegen Aufpreis

⊖ 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.

wären für die erlaubte Last oft zu viel. Mit seiner geringen Außenlänge von 4,06 m und seinem kleinen Wendekreis von 11,0 m ist der Corsa in der Stadt wendig unterwegs, selbst die Breite von 1,95 m (inkl. Außenspiegel) ist kein Störfaktor. Ein Reifenreparaturset ist Serie, über das Zubehör-Programm kann man ein Notrad sowie Wagenheber und Bordwerkzeug erwerben und die Utensilien in der Mulde unter dem Kofferraumboden verstauen.

Die Tankklappe wird über die Zentralverriegelung abgesperrt, eine praktisches, bei Kleinwagen aber nicht selbstverständliches Detail. Durch die Klappe am Ende des schmalen Kraftstofftankstutzens wird ein versehentliches Fehlbetanken unterbunden.

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



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

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.

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

2,8 Ein-/Ausstieg

Das Ein- und Aussteigen gelingt beim Corsa 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. Selbst an Steigungen werden die Türen dabei sicher offengehalten - vorn in drei und hinten in zwei Positionen. Gegen Aufpreis ist ein schlüsselloses Zugangssystem mit Sensoren an der Fahrertür und am Kofferraum erhältlich. Am Dachhimmel befinden sich vier Haltegriffe.

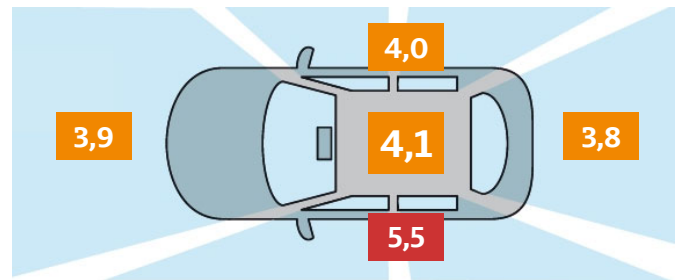
⊖ Sowohl die B-Säule (Vordertür) als auch die C-Säule (Fondtür) ragen deutlich in den Zugangsbereich, sodass man beim Einsteigen dort leicht anstößt. Im Fußraum geht es im Fond ebenfalls sehr beengt zu. Das Keyless-System

3,7 Kofferraum-Volumen

Unter der Kofferraumabdeckung fasst der Gepäckraum des Corsa Hybrid 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 Getränkekisten 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. In der Reserveradmulde unter dem Kofferraumboden sind Reifenreparaturset, Warndreieck und Verbandtasche untergebracht, daneben finden noch etwa 40 l Kleingepäck Platz; alternativ kann man ein Reserverad ordern, das angesichts der raumgreifenden Kofferraumbodenstütze eben die selbe Aufgabe übernimmt und unzweifelhaft den Platz sinnvoller nutzt.

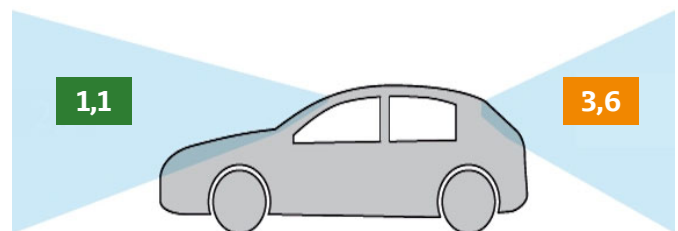
Rundumsicht

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

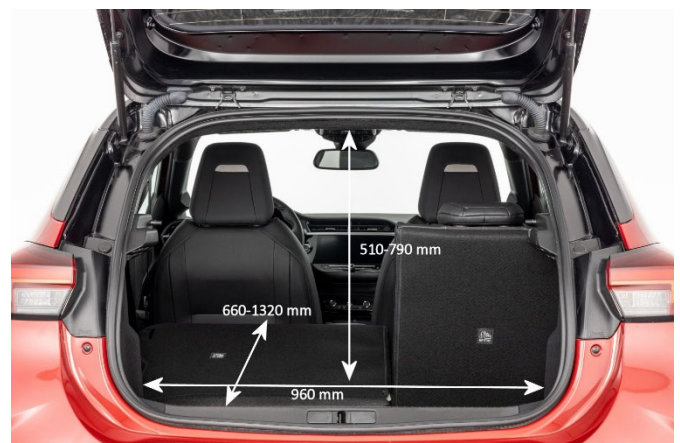


Vorderes und hinteres Nahfeld

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



funktioniert entweder über Annäherung sowie Entfernen automatisch oder über Berührung am Fahrzeug. Neben der separaten Kofferraumentriegelung kann man die Ent- und Verriegelung lediglich an der Fahrertür an einer bestimmten Fläche am Türgriff steuern, zudem lässt sich das Keyless-System nicht ohne weiteres deaktivieren. Wie viele dieser Systeme besitzt es einen ungenügenden Diebstahlschutz und kann mit einem Funkverlängerer überlistet werden - Näheres unter www.adac.de/keyless.



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

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 1,90 m müssen sich um ihren Kopf keine Sorgen machen, da die Klappe weit genug nach oben schwingt. Größere Personen 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 des Corsa ist durch den zentralen Touchscreen durchaus übersichtlich gestaltet. Das volldigitale 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 Peugeot 208) wenig modern und profan. Die Auswahl der angezeigten Informationen erfolgt über den linken Lenkstockhebel und ist gewöhnungsbedürftig. Ein analoges Instrumentarium ist für den Corsa Hybrid 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 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



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.

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



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

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.

2,8 Multimedia/Konnektivität

Der Corsa Hybrid GS wird serienmäßig mit einem 10-Zoll-Touchscreen-Radio mit Bluetooth (Audio-Streaming und Freisprecheinrichtung), USB-Schnittstelle, DAB+, sechs Lautsprechern und der Smartphone-Integration per Apple CarPlay oder Android Auto (über Kabel und kabellos möglich) ausgestattet. Ein CD-Laufwerk ist nicht verfügbar. Erweitert werden kann

⊖ Die Menüstruktur des Touchdisplays beinhaltet zahlreiche Auswahlmöglichkeiten und ist daher etwas unübersichtlich und nicht klar strukturiert. Die Lenkradbedienung ist komfortabel, die zahlreichen Tasten wollen aber beherrscht werden.

der Corsa um ein Navigationssystem inklusive erweiterter Spracherkennung, TomTom Online Traffic und Over-the-Air-Kartenupdates. Durch OpelConnect sind dann weitere Online-Dienste wie Parkinformationen (Verfügbarkeit und Preise) sowie Live-Wetter verfügbar (sechs Monate kostenfrei, danach kostenpflichtig).

2,1 Raumangebot vorn

⊕ Der Fahrersitz lässt sich für Personen bis zu einer Körpergröße von gut 1,95 m zurückschieben, was für einen Kleinwagen ein sehr guter Wert ist. Die Kopffreiheit würde

Menschen bis zu einer Körpergröße von über 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 des Corsa Hybrid auf der Rückbank eingeschränkt und große Personen wünschen sich mehr Oberschenkelunterstützung. Sind die Vordersitze für 1,85 m große Menschen eingestellt, können dahinter lediglich 1,75 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, die nicht variabel gestaltet sind. Im Fond findet man, abgesehen von kleinen Flaschenhaltern bzw. kleinen Fächern in den Türen sowie Lehnentaschen, keine zusätzlichen Ablagemöglichkeiten. Das Handschuhfach besitzt ein ausreichendes Format, ist allerdings weder beleuchtet noch klimatisiert oder abschließbar.

3,2 KOMFORT

3,0 Federung

Für den Corsa Hybrid gibt es nur das Standard-Fahrwerk, weitere Optionen sind nicht verfügbar. Das muss aber kein

Nachteil sein, denn Opel hat einen angemessenen Kompromiss zwischen Agilität und Komfort getroffen. Der Kleinwagen

federt durchaus verbindlicher als der technisch verwandte Peugeot 208, vermeidet aber unnötige Härte oder etwaige Schaukelei.

Innerorts liefert er einen zufriedenstellenden Federungskomfort, allgemein ist dieser Bereich nicht unbedingt die Stärke von Kleinwagen. Querhindernisse wie Geschwindigkeitshügel werden jedoch recht gut genug absorbiert und auch Kopfsteinpflaster führt zu keiner stärkeren Belastung für die Insassen.

3,2 Sitze

In der GS-Ausstattung bringt der Corsa Hybrid serienmäßig Sportsitze mit. 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 "Basis-Massagefunktion" umsetzen kann. Für den Beifahrersitz gibt es diese

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 viel in Bewegung und zeigt, dass man eben doch in einem Kleinwagen unterwegs ist.

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.

3,4 Innengeräusch

Im Innenraum geht es im Corsa Hybrid prinzipiell nicht laut zu, aber mit steigender Geschwindigkeit steigt der Geräuschpegel deutlich an. Der Antrieb ist dabei nicht der treibende Störenfried - obwohl nur mit drei Zylindern gesegnet, fällt der Benzinmotor weder durch Brummen noch durch Dröhnen auf. Wir der Corsa nur durch den Elektromotor in Schwung gehalten,

ergeben sich moderne Geräusche, die man eher einem Raumschiff als einem Auto zuordnen würde - aber auch diese sind in erster Linie außen, nicht so sehr innen zu hören. Letztlich sind es die allgemeinen Fahrgeräusche und Windgeräusche, die sich dann bei Autobahntempo 130 km/h auf gemessene 70,6 dB(A) aufsummieren.

3,5 Klimatisierung

Der Corsa Hybrid ist serienmäßig mit einer Klimaanlage ausgestattet - für die Klimaautomatik inklusive Aktivkohlefilter und Fußraumheizung hinten muss man extra zahlen, wobei die aufgerufenen 375 Euro noch moderat ausfallen. Die Intensität der Automatikfunktion lässt sich in drei Stufen einstellen, Klimazone gibt es aber nur eine. Eine Standklimatisierung bleibt

der Elektro-Variante vorbehalten. Gegen Aufpreis gibt es Sitzheizung vorn, die Lenkradheizung und getönte Scheiben hinten. Sitzheizung hinten oder Sitzbelüftung allgemein sind nicht verfügbar. Drehrädchen oder vergleichbares gibt es für die Lüftungsdüsen nicht, Luftmenge und Strömungsrichtung lässt sich also nicht unabhängig voneinander einstellen.

2,1 MOTOR/ANTRIEB

2,2 Fahrleistungen

⊕ Der Dreizylinder-Turbobenziner leistet im Testwagen 100 PS bzw. 74 kW. Ihm steht ein 48-V-Elektromotor über das Automatikgetriebe zur Seite, der für sich bis zu 28 PS bzw. 21 kW leisten kann. Der Benzinmotor ist grundsätzlich schon aus dem Vorfacelift-Corsa bekannt, wurde in der Hybrid-Variante aber weiterentwickelt. Er arbeitet im effizienterem Miller-Zyklus für einen niedrigeren Verbrauch, hat dafür einen variablen Turbolader erhalten, um auch bei niedrigen Drehzahlen

ausreichend Drehmoment zu liefern. Zusätzlich unterstützt der Elektromotor und verbessert das Ansprechen des Verbrenners. Das Ergebnis kann sich sehen lassen, denn einerseits sinkt der Verbrauch, andererseits merkt der Fahrer keine Leistungsnachteile. So verspricht Opel eine Beschleunigung von null auf hundert km/h in 9,9 s und eine Höchstgeschwindigkeit von 188 km/h - beides ist in der Praxis problemlos zu erreichen. Noch wichtiger vielleicht sind die

Zwischenbeschleunigungen, denn beim Überholmanöver muss es schnell gehen: Von 60 auf 100 km/h beschleunigt der Corsa Hybrid in 5,9 s. Der Tempozuwachs von 80 auf 120 km/h, beispielsweise auf der Beschleunigungsspur der Autobahn, gelingt in 7,6 s. Auch das Einfädeln innerorts in den fließenden

Verkehr gelingt leicht, von 15 auf 30 km/h benötigt der Opel nur knapp 1,2 s. Insgesamt fühlt sich der Antrieb kräftig genug an und bereitet durchaus Fahrspaß, auch wenn "nur" 100 PS zur Verfügung stehen.

2,1 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Auf dem Papier unterscheidet sich der überarbeitete 1,2-l-Turbobenziner praktisch nicht vom Vorgänger. Die Laufkultur hat aber spürbar und hörbar zugelegt und ist für einen Dreizylinder erstaunlich gut. Es sind leichte Vibrationen zu spüren, die aber im Alltag kaum stören. Signifikant verbessert hat sich die Akustik des kleinen Aggregats unter 2.000 1/min, früher hier und da störendes Brummen ist praktisch nicht mehr zu hören, selbst in den hohen Gängen weitgehend getilgt. Über das gesamte Drehzahlband gibt der Turbomotor seine Leistung weitgehend gleichmäßig ab. Selbst unter 2.000 1/min gefällt die Leistungsentfaltung, weil dann der Elektromotor bis

zu 55 Nm beisteuern und mithelfen kann. Bei mittleren Drehzahlen ist der Turbomotor ohnehin ein lebendiger Geselle, der seine Leistung gleichmäßig abgibt, den Kleinwagen flott in Schwung bringt und hält. Wenn der Fahrer Gas gibt und der Gang passt, dann geht es dank Elektrounterstützung sehr direkt los. Falls erst noch die Gänge sortiert werden müssen, dauert es einen Moment, bis der Corsa nach vorn eilt. Bei moderater Leistungsabforderung hat man eigentlich immer sehr spontan die gewünschte Beschleunigung. Fordert man hohe Leistung ab, muss er sich meistens erst sortieren.

1,9 Schaltung/Getriebe

⊕ Für den neuen Mildhybrid-Antrieb hat der Stellantis-Konzern, zu dem Opel gehört, ein neues Getriebe entwickelt. Dabei handelt es sich um ein Doppelkupplungsgetriebe mit sechs Gängen, in dessen Gehäuse neben der Motorsteuerung und dem Gleichstrom-Wechselrichter sogar der 48-V-Elektromotor integriert wurde. Dadurch erhält man einen kompakten Antrieb, der auch problemlos in kleine Modelle wie den Corsa passt. Die Schaltvorgänge des neuen DSG fühlen sich nicht immer ganz rund an, weil das Zusammenspiel von Verbrenner, Elektromotor und Getriebe durchaus ein kompliziertes ist. Gemeint ist, dass man manche Schalt- und Kuppelvorgänge spüren kann, jedoch ruckt es nicht. Von daher ist die Getriebesteuerung in der Summe gut gelöst. Es zahlt sich

offenbar aus, dass der Verbrenner über einen eigenen riemengetriebenen Startergenerator jeweils auf die passende Drehzahl gebracht wird und nicht über einen Anlasser und eine Kupplung am Getriebe in Schwung kommen muss. 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. Auch wenn das Getriebe nur sechs Gänge hat, die Übersetzungen passen gut zum Antrieb, der über ein weites, gut nutzbares Drehzahlband verfügt. Die Gänge können auch manuell über die Schaltpaddel am Lenkrad durchgewechselt werden.

2,4 FAHREIGENSCHAFTEN

2,2 Fahrstabilität

⊕ Der Corsa Hybrid 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. 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. Insgesamt durchfährt der Corsa Hybrid die Gassen recht agil und präzise, die Seitenneigung fällt moderat aus.

2,4 Lenkung

⊕ Die Lenkung des Corsa 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.

2,5 Bremse
























⊕ Für eine Fahrzeugbremse, die teilweise über Rekuperation verzögert, ist die des Corsa Hybrid gut abgestimmt. Das Bremspedalgefühl ist etwas synthetisch, im Alltag aber gibt die Bremse eine gute Rückmeldung; den Übergang von der Bremswirkung des kleinen Elektromotors auf die der Scheibenbremsen spürt man kaum. So sind Ansprechen und Dosierbarkeit einwandfrei. Muss der kleine Rüsselsheimer schnellstmöglich anhalten, benötigt er aus 100 km/h bis zum Stillstand durchschnittlich 35,0 m (Mittel aus zehn Bremsungen) – das ist ein guter Wert.

2,5 SICHERHEIT

1,7 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Der Corsa Hybrid 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 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 Müdigkeitswarner und der Spurwechselassistent, wobei letzterer nicht wie inzwischen Standard 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 ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	Serie
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremssystem	Serie
	Vorausschauendes Notbrems-system	Serie
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	nicht erhältlich
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremssystem	Serie (Radfahrer-Erkennung Option)
	Querverkehrserkennung beim Rückwärtsfahren	nicht erhältlich
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	nicht erhältlich
	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)

2,7 Passive Sicherheit - Insassen

Im ADAC Crashtest nach Euro NCAP Norm erreicht der Corsa 84 Prozent der möglichen Punkte im Bereich des Insassenschutzes (Test 11/2019, bestätigt 05/2021). Insgesamt fährt der Corsa 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 Hybrid eine e-Call-Funktion mit automatischem Notruf an Bord, die bei einem Unfall automatisch eine Verbindung zur

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.

3,0 Kindersicherheit

Im ADAC Crashtest nach Euro NCAP Norm erreicht der Corsa 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.

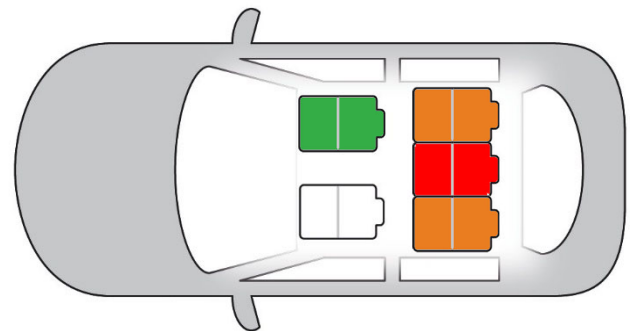
⊖ Alle Fondplätze sind aufgrund von ungünstig angeordneten Anlenkpunkten und des geringen Abstands zwischen Gurt und Gurtschloss im Alltag kaum zur Montage eines Kindersitzes mit dem Sicherheitsgurt geeignet.

3,5 Fußgängerschutz

Der Corsa 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

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)

zu 66 Prozent der erzielbaren Punkte reicht. Der Corsa ist 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.

2,0 UMWELT/ECOTEST

2,9 Verbrauch/CO₂

Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch des Corsa 1.2 DI Turbo Hybrid liegt bei 5,8 l Super pro 100 km im ADAC Ecotest. Damit verbunden ist eine CO₂-Bilanz von 158 g /km. Dafür gibt es immerhin 31 Punkte. Innerorts liegt der Verbrauch des kleinen Rüsselsheimers bei 5,4 l, außerorts bei 5,2 l und auf der Autobahn bei vergleichsweise hohen 7,0 l/100 km. Das Antriebssystem kann seine Vorteile also vornehmlich bei gleichmäßigem Stadtverkehr und gemütlichen Landstraßenfahrten ausspielen. Das Potenzial des Mildhybrid-Antriebs spiegelt das Ecotest-Ergebnis nicht ganz wider. Denn hier sind die Vorgaben des Zyklus maßgeblich. Orientiert man sich aber an den Eigenschaften und Potentialen des Corsa-Antriebs, kann man den Durchschnittsverbrauch problemlos unter 5 l/100 km drücken, ohne dafür "schleichen" zu müssen. Entscheidend ist, zügig auf die gewünschte Geschwindigkeit zu beschleunigen und dann soweit vom Gas herunter zu gehen, bis der Verbrenner ausgeschaltet wird und der Corsa nur mit dem Elektromotor das Tempo hält. Dies kann ohne Steigungen erstaunlich

lange funktionieren, so dass man nennenswerte Strecken mit abgeschaltetem Verbrenner und dann ohne Benzinverbrauch zurücklegen kann.

Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	5,4	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B
Landstraße	5,2	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B
Autobahn	7,0	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B
Gesamtverbrauch	5,8	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

1,0 Schadstoffe

⊕ Der überarbeitete 1,2-l-Turbobenziner hat seine Schadstoffemissionen sehr gut im Griff. Alle Schadstoffgruppen sind weit unter den Grenzwerten, egal ob gesetzliche oder strengere Ecotest-Grenzen. Selbst im anspruchsvollen Autobahnzyklus mit mehreren Volllastanteilen bleiben alle Schadstoffe niedrig. Ein Partikelfilter kümmert sich effektiv um die Partikelemissionen, die ebenfalls sehr niedrig ausfallen. Die

Straßenmessungen mit portablem Prüfgerät bestätigen die guten Ergebnisse vom Prüfstand. Von daher sind die vollen 50 Punkte im Bereich Schadstoffe für den neuen Corsa Hybrid absolut gerechtfertigt. Zusammen mit den 31 Punkten für die CO₂-Emissionen gibt es für den Corsa mit Mildhybridantrieb 81 Punkte und damit locker vier von fünf Sternen im ADAC Ecotest.

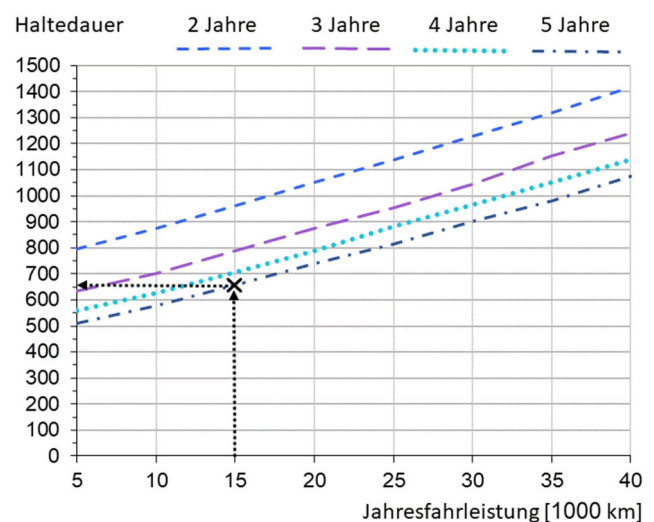
2,2 AUTOKOSTEN

2,2 Monatliche Gesamtkosten

⊕ Der Grundpreis des Corsa Hybrid in der GS-Ausstattung liegt bei 28.450 Euro - viel Geld für einen Kleinwagen, auch wenn dessen Serienausstattung schon recht gut ausfällt. Dass es auch noch teurer geht, sie man am Testwagenpreis: 32.650 Euro, und selbst dann bestehen noch Steigerungsmöglichkeiten z.B. durch das Panorama-Glasdach. Immerhin ist der Testwagen bei den Assistenten dann voll ausgestattet, LED-Scheinwerfer, Frontkollisionswarner, Spurhalte- und Spurwechselassistent sowie Verkehrszeichenerkennung sind beim GS grundsätzlich inklusive. Auch im Bereich Kommunikation und Unterhaltung mit Audiostreaming und Freisprecheinrichtung per Bluetooth ist der Corsa Hybrid GS serienmäßig bereits gut vernetzt – gegen Aufpreis ermöglicht der Kleinwagen verschiedene Zusatzfunktionen hinsichtlich

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 655 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



der Konnektivität und hat dann auch ein integriertes Navigationssystem an Bord. Die Unterhaltskosten sind relativ günstig, denn an Kfz-Steuer werden jährlich nur 36 Euro fällig. Die Einstufungen bei der Versicherung könnten für einen Kleinwagen günstiger sein, die Haftpflicht liegt bei 18, die

Teilkasko bei 21 und die Vollkasko bei 20. Die Ausgaben für die Wartungen liegen im durchschnittlichen Bereich, Opel bietet verschiedene Wartungspakete mit entsprechenden Rabatten an. Zwei Jahre Neuwagengarantie sind knausrig, immerhin kann man gegen einen Obolus diese verlängern.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	1.2	1.2 DI Turbo	1.2 DI Turbo Hybrid 48V eDCT	1.2 DI Turbo Automatik	1.2 DI Turbo Hybrid 48V eDCT
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/1199	3/1199	3/1199	3/1199	3/1199
Leistung [kW (PS)]	55 (75)	74 (100)	74 (100)	96 (130)	100 (136)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	118/2750	205/1750	205/1750	230/1750	230/1750
0-100 km/h [s]	13,2	9,9	9,9	8,7	7,9
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	174	194	188	208	210
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	5,30/5,3 S	5,30/5,3 S	4,60/4,6 S	5,70/5,7 S	4,70/4,7 S
CO ₂ [g/km] lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	120/120	120/120	104/104	127/127	106/106
Versicherungsklassen KH/VK/TK	19/19/19	18/20/21	18/20/21	18/20/21	18/20/21
Steuer pro Jahr [Euro]	75	62	38	77	38
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	558	580	599	686	672
Preis [Euro]	20.800	22.680	26.100	28.990	30.190

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-Haftpf.
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) [l/100 km pro t]*	4,8
Nutzwert pro Tonne Leergewicht	
• Sitzplätze	3,7 Plätze
• Kofferraum, normal/geklappt/dachhoch [l]	205/447/731
• Dachlast/Anhängelast [kg]	57/985
Benötigte Verkehrsfläche [m ²]	7,17
Herstellungsland	Spanien
Energiebedarf bei Nutzung über 240.000 km [kWh/100 km]**	n.b.
Emissionen CO ₂ -Äquivalente bei Nutzung über 240.000 km [g/km]**	n.b.

* Basis Ecotest-Verbrauch

** Basis LCA-Tool von GreenNCAP, näheres unter 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.

HERSTELLERANGABEN

3-Zyl.-Turbobenziner, Mild-Hybrid (Otto/Elektro), Euro 6e, OPF	
Hubraum	1.199 ccm
Leistung	74 kW/100 PS bei 5.500 1/min
Maximales Drehmoment	205 Nm bei 1.750 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Doppelkupplungsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	188 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,9 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	4,6 l
CO ₂ -Ausstoß	104 g/km
Stirnfläche/c _v -Wert	2,13 m²/0,29
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	195/55 R16
Länge/Breite/Höhe	4.061/1.765/1.435 mm
Leergewicht/Zuladung	1.267/423 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	309/1.004 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	610/1200 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)	5,9 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	-
Bremsweg aus 100 km/h	35 m
Reifengröße Testwagen	205/45 R17 88H
Reifenmarke Testwagen	Michelin Primacy 4
Wendekreis links/rechts	11,0/10,8 m
Ecotest-Verbrauch	5,8 l/100km
Stadt/Land/BAB	5,4/5,2/7,0 l/100km
CO ₂ -Ausstoß Ecotest	137 g/km (WTW* 158 g/km)
Reichweite	755 km
Innengeräusch 130 km/h	70,6 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	1.950 mm
Leergewicht/Zuladung	1.218/472 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	250/545/890 l

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

Betriebskosten	128 Euro	Werkstattkosten	71 Euro
Fixkosten	101 Euro	Wertverlust	356 Euro
Monatliche Gesamtkosten	655 Euro		
Steuer pro Jahr	42 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18/20/21		
Basispreis Corsa 1.2 DI Turbo Hybrid 48V GS eDCT	28.450 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 30.01.2024
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	32.650 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	2.648 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. 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	750 Euro° (Paket)/-
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/500 Euro° (Paket)
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	-
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie/-
Head-up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	1.650 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	1.650 Euro° (Paket)
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	Serie/375 Euro°
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	850 Euro (+ Einbau)
Metalllackierung	600 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	-/550 Euro

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,5

AUTOKOSTEN

2,2

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	3,2	Motor/Antrieb	2,1
Verarbeitung	3,6	Fahrleistungen	2,2
Alltagstauglichkeit	2,9	Laufkultur/Leistungsentfaltung	2,1
Licht und Sicht	3,0	Schaltung/Getriebe	1,9
Ein-/Ausstieg	2,8	Fahreigenschaften	2,4
Kofferraum-Volumen	3,7	Fahrstabilität	2,2
Kofferraum-Nutzbarkeit	3,6	Lenkung	2,4
Kofferraum-Variabilität	3,0	Bremse	2,5
Innenraum	2,9	Sicherheit	2,5
Bedienung	2,7	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	1,7
Multimedia/Konnektivität	2,8	Passive Sicherheit - Insassen	2,7
Raumangebot vorn	2,1	Kindersicherheit	3,0
Raumangebot hinten	4,1	Fußgängerschutz	3,5
Innenraum-Variabilität	3,8	Umwelt/Ecotest	2,0
Komfort	3,2	Verbrauch/CO2	2,9
Federung	3,0	Schadstoffe	1,0
Sitze	3,2		
Innengeräusch	3,4		
Klimatisierung	3,5		

Stand: August 2024
Test und Text: M. Ruhdorfer