



Opel Corsa 1.2 DI Turbo Elegance

Fünftürige Schräghecklimousine der Kleinwagenklasse (74 kW/100 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 Benzin- 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. Zeitnah folgt zudem die elektrische Variante als Corsa-e.

Der Testwagen trat in der Ausstattungslinie Elegance mit dem 100 PS starken 1,2-l-Turbobenziner und dem manuellen Sechsgang-Schaltgetriebe an. Die Leistung des Dreizylinders ist für den Stadtverkehr vollkommen ausreichend, selbst auf der Autobahn wird man mit ihm nicht zum Hindernis. Das Fahrwerk federt verbindlich, bietet sichere Fahreigenschaften und vermittelt einen guten Fahrbahnkontakt. Die Lenkung hingegen wirkt synthetisch und hinterlässt einen entkoppelten Eindruck – hier fehlt eine bessere Rückmeldung. 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 Eingewöhnungsphase gut, wobei einige Statusmeldungen und Menüpunkte gewöhnungsbedürftig bleiben. Das serienmäßige, voll-digitale 7-Zoll-Instrumentendisplay wirkt lieblos und enttäuscht – hier bietet beispielsweise der Technik-Bruder Peugeot 208 mit dem i-Cockpit inklusive 3D-Effekt deutlich mehr. Ohne Mehrkosten kann man jedoch das konventionelle Kombiinstrument mit klassischen Rundinstrumenten und zentralem 3,5-Zoll-Fahrerinfodisplay auswählen (unsere Empfehlung).

Der Grundpreis für den Corsa in der Elegance-Ausstattung inklusive 100-PS-Benziner und Schaltgetriebe ist mit 19.630 Euro recht hoch, wobei serienmäßig bereits zahlreiche Sicherheitsausstattungen wie Frontkollisionswarner, Spurhalteassistent und Verkehrszeichenerkennung an Bord sind. Durch zusätzliche Sonderausstattungen beträgt der Testwagenpreis dann allerdings bereits 26.865 Euro. **Konkurrenten:** u.a. Ford Fiesta, Kia Rio, Peugeot 208, Renault Clio und VW Polo.

- ⊕ durchzugsstarker Turbo-Motor, gute Sicherheitsausstattung, geringe Schadstoffe
- ⊖ hoher Anschaffungspreis, geringes Platzangebot hinten, gute Technologie-Ansätze nicht konsequent umgesetzt

ADAC-Urteil

AUTOTEST **2,6**

AUTOKOSTEN **1,7**

Zielgruppencheck

	Familie	3,5
	Stadtverkehr	4,3
	Senioren	3,2
	Langstrecke	3,1
	Transport	3,7
	Fahrspaß	2,9
	Preis/Leistung	2,2

Ecotest **★★★★☆**

3,2 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

3,5 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 besser versiegelt

werden und die Karosserieabschnitte, die bei geöffneter Motorhaube beziehungsweise Heckklappe sichtbar werden, sind nicht vollständig lackiert. 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 wirkt wenig stabil.

3,2 Alltagstauglichkeit

Setzt man den Ecotest-Verbrauch von 5,4 l/100 km an, ergibt sich mit dem 44-l-Tank eine theoretische Reichweite von 815 km. Die maximal mögliche Zuladung liegt im Falle des Testwagens bei 470 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 Anhängerkuppelung beträgt 55 kg – für einen Fahrradträger mit zwei normalen Fahrrädern ausreichend. Wenn 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 580 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 schnell einen passenden Parkplatz und der Wendekreis von 11 m vereinfacht das Rangieren.

⊕ Im Tankstutzen ist ein Fehlbetankungsschutz vorhanden. Der Mechanismus soll verhindern, dass versehentlich der falsche Kraftstoff getankt wird.

2,9 Licht und Sicht

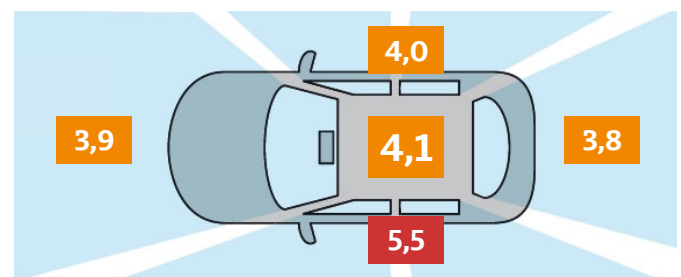
⊕ Die Abmessungen des Kleinwagens lassen sich gut abschätzen, wobei die Sicht aus dem Corsa heraus rundherum eingeschränkt ist – beispielsweise schränken die breiten C-Säulen die Sicht auf das Fahrzeugumfeld ein, gerade beim Abbiegen oder rückwärts Einparken. Opel bietet jedoch zahlreiche Assistenzsysteme an, die hier gegen Aufpreis unterstützen – beispielsweise Parksensoren vorne und hinten



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

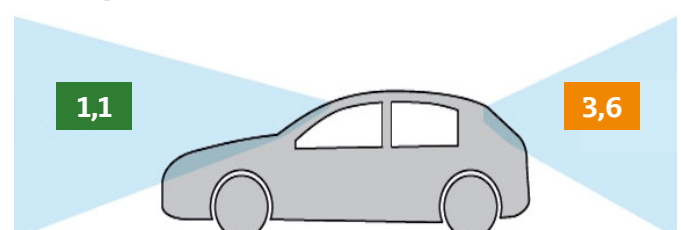
Rundumsicht

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.



sowie eine Rückfahrkamera.

Der Corsa hat in der Elegance-Ausstattung serienmäßig LED-Scheinwerfer inklusive Fernlichtassistenten (an/aus) an Bord. 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 aufgrund des Kostendrucks) nicht konsequent um. So hält das aufpreispflichtige IntelliLux-LED-Matrix-Licht nicht das, was es verspricht. Die Lichtintensität des Abblendlichts dürfte

2,9 Ein-/Ausstieg

Das Ein- und Aussteigen beim Corsa gelingt einigermaßen angenehm, obwohl die Schweller recht voluminös sind. 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. Selbst an Steigungen werden sie 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.

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 1,90 m müssen sich um ihren Kopf keine Sorgen machen, da die Klappe in dem Fall weit genug nach oben und vorn 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 eine innere Stufe mit 18 cm, gerade beim Entladen, erstmal überwunden werden muss.

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. Der optionale Parklenkassistent ist ausschließlich in Verbindung mit Schaltgetriebe erhältlich. 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 nur in einem eingeschränkten Geschwindigkeitsbereich aktiv ist.

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

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



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

⊖ 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 nicht vorhanden. Ein Sicherheitsnetz, das den Lade- vom Passagierraum trennt, gibt es nicht.

2,9 INNENRAUM

2,6 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 überzeugen. Die Informationsaufnahme ist durch die unübersichtliche Darstellung erschwert und das Design wirkt (im Vergleich zum Peugeot 208) wenig modern und lieblos. Die Auswahl der angezeigten Informationen erfolgt über den linken Lenkstockhebel und ist gewöhnungsbedürftig. Hier empfiehlt sich, bei der Bestellung (gemäß Preisliste ohne Mehrkosten) das konventionelle Kombiinstrument auszuwählen. Die klassischen analogen Rundinstrumente lassen sich sowohl bei Tag als auch bei Nacht einwandfrei ablesen und ein zentrales 3,5-Zoll-Fahrerinfodisplay versorgt den Fahrer mit zusätzlichen Informationen.

Das 10-Zoll-Infotainmentdisplay (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 Schnellwahlknöpfe 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 Lichttasten 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 für alle Fenster – vorbildlich.

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

Der Fondbereich muss ohne Beleuchtung auskommen.



Die Verarbeitungsqualität des Innenraums und die Materialanmutung machen einen zufriedenstellenden Eindruck. Die Funktionalität schwankt zwischen Licht und Schatten. Hier bietet sich noch Raum für Verbesserungen.

3,0 Multimedia/Konnektivität

Der Corsa wird in der Elegance Ausstattung 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 oder Multimedia Navi Pro (Testwagenausstattung). Durch OpelConnect sind dann Online-Dienste wie Echtzeit-Verkehrsinformationen verfügbar.

2,3 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 gut ist.

3,9 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 1,75 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 erwachsene Personen finden gerade Platz – bei Dreien wird es aufgrund der Innenbreite zu eng.

3,5 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

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

3,0 Sitze

Durch die Lederausstattung des Testwagens werden die sonst üblichen Vordersitze für Fahrer und Beifahrer durch Komfortsitze ersetzt. Die Konturen von Lehnen und Sitzflächen der Vordersitze sind angenehm, bieten jedoch nur mäßigen Seitenehalt. Der Fahrersitz ist mit einer Lendenwirbelstütze ausgestattet, die in Höhe und Intensität einstellbar ist und damit eine Massagefunktion ermöglicht. Die Mittelarmlehne kann lediglich längs, aber nicht in der Höhe eingestellt werden; damit ist sie nicht für alle Staturen passend. Die Armauflagen in den

Das optionale Panorama-Glasdach lässt viel Licht in den Innenraum.

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



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

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.

Grenzen. Mit zunehmender Geschwindigkeit nimmt der Federungskomfort etwas zu.

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

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

3,5 Innengeräusch

Opel hat den Corsa ordentlich gedämmt und den Motor gut entkoppelt. Der knurrige Dreizylinder fällt weder durch übermäßiges Brummen noch durch lautes Dröhnen negativ auf. Bei hohen Drehzahlen klingt der Motor allerdings recht

angestrengt. 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 hohen 70,7 dB(A).

3,6 Klimatisierung

In der Elegance-Ausstattung ist eine Klimaanlage serienmäßig an Bord. Gegen Aufpreis gibt es eine Klimaautomatik sowie stärker getönte Scheiben ab der B-Säule. Der Luftaustritt („oben“, „Mitte“ und „unten“) lässt sich einzeln anwählen, allerdings nur für Fahrer und Beifahrer kombiniert. Die Intensität ist dabei an den Luftdüsen 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 verfügbar.

Ein beheizbares Lederlenkrad ist ausschließlich für Fahrzeuge mit manuellem Schaltgetriebe erhältlich.

2,7 MOTOR/ANTRIEB

2,5 Fahrleistungen

⊕ Im Testfahrzeug kommt ein 1,2-l-Dreizylinder mit 100 PS zum Einsatz, der sein maximales Drehmoment von 205 Nm bereits bei 1.750 1/min bereithält. Das geringe Leergewicht von 1.150 kg kommt den Beschleunigungswerten zugute: Von 60 auf 100 km/h geht es im vierten Gang in 8,1 Sekunden, im

fünften Gang in 10,5 Sekunden und im sechsten Gang vergehen 16 Sekunden. Gemäß Herstellerangaben beschleunigt der Kleinwagen in 9,9 Sekunden von 0 auf 100 km/h und erreicht eine Höchstgeschwindigkeit von 194 km/h.

2,9 Laufkultur/Leistungsentfaltung

Der Dreizylinder läuft 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. Gerade im Leerlauf hat er so seine Vibrationen und unter 2.000 1/min leichtes Brummen. Die serienmäßige Gangempfehlung versucht das Triebwerk im günstigen Drehzahlbereich zu halten – dann

dringen Vibrationen nur moderat bis in den Innenraum und auch akustisch werden die Insassen wenig behelligt. Der Motor hinterlegt Leistungsabforderung mit einem kernigen bis knurrigen Klang und wird beim Ausdrehen durchaus lauter. Hohe Drehzahlen sind aber nur selten nötig, da der Dreizylinder bereits bei mittleren munter unterwegs ist.

2,7 Schaltung/Getriebe

Der Corsa ist in der 100-PS-Version sowohl mit einem Sechsgang-Schaltgetriebe als auch mit einem Achtstufen-Automatikgetriebe erhältlich – unser Testwagen hat die manuelle Standard H-Schaltung mit dem Rückwärtsgang oben links. Die Schaltung ist recht unpräzise, Gangwechsel haken teilweise und die Schaltwege fallen nicht gerade kurz aus. Das Anfahren klappt durch den spürbaren Kupplungs-Schleifpunkt einwandfrei. Die Abstufung der sechs Gänge passt recht gut zur

Motorisierung, die Drehzahlsprünge fallen nicht zu groß aus. Bei 130 km/h liegen circa 3.000 Kurbelwellenumdrehungen pro Minute an.

Eine Gangempfehlung im Kombiinstrument animiert zum Gangwechsel in den richtigen Gang, eine Berganfahrhilfe ist Serie und verhindert das Zurückrollen an Steigungen – eine Autohold-Funktion gibt es nicht.

2,3 FAHREIGENSCHAFTEN

2,3 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 Ausweichtest 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. Beim Rangieren und im Stadtverkehr ist der Lenkaufwand nicht hoch. Zwischen dem linken und dem rechten Lenkansschlag liegen 2,8 Lenkradumdrehungen.

1,9 Bremse

⊕ Für eine Notbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der Corsa durchschnittlich 33,5 m (Mittel aus zehn Bremsungen) – ein gutes Resultat. Ansprechverhalten und Dosierbarkeit der Bremsanlage sind angemessen.

2,5 SICHERHEIT

1,8 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Der Corsa bietet ab Werk eine gute aktive Sicherheitsausstattung – so rollt er serienmäßig bereits mit dem Frontkollisionwarner vom Band. Das Notbremssystem warnt den Fahrer optisch und akustisch. Bei niedrigen Geschwindigkeiten leitet das System sowohl bei stehenden



Totwinkelassistent

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

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	Serie
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremssystem	Serie
	Vorausschauendes Notbremssystem	Option
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	nicht erhältlich
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremssystem	Option
	Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren	nicht erhältlich
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	Serie
	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)

(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, wenn eine Kollision

2,8 Passive Sicherheit - Insassen

Im ADAC Crashtest nach Euro NCAP Norm erreicht der Corsa (Test 11/2019) 84 Prozent der möglichen Punkte im Bereich des Insassenschutzes. 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. 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). 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.

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 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 Babyschale mit Basis und Stützfuß, so lassen sich die Vordersitze

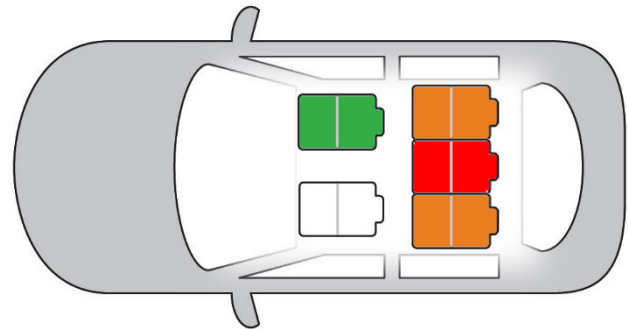
3,5 Fußgängerschutz

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

nicht mehr sicher vermieden werden kann. Ein Geschwindigkeitsregler und -begrenzer sowie Müdigkeits- und Verkehrszeichenerkennung sind serienmäßig verbaut. Optional gibt es einen Abstandregeltempomaten.

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)

nicht mehr ganz nach hinten verschieben – daher ist eine Sitz- und Montageprobe vor dem Kauf ratsam.

⊕ In der Elegance-Ausstattung ist zusätzlich der Beifahrersitz serienmäßig mit einer Isofix-Befestigung inklusive i-Size-Freigabe ausgestattet.

⊖ 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.

allen Ausstattungsvarianten mit einem Notbremsassistenten inklusive Personenerkennung ausgestattet, der allerdings Fahrradfahrer nicht erkennt.

Insgesamt erreicht der Corsa vier von fünf Sternen im Euro NCAP Crashtest (Test 11/2019).

1,9 UMWELT/ECOTEST

2,7 Verbrauch/CO₂

Im Ecotest liegt der Verbrauch des 100 PS starken Corsa 1.2 DI Turbo mit Schaltgetriebe bei durchschnittlich 5,4 Liter Superbenzin auf 100 km – für einen Kleinwagen ein durchschnittlicher Wert. Die CO₂-Bilanz liegt bei 152 g/km, dafür gibt es lediglich 33 von maximal 60 möglichen Punkten. Innerorts konsumiert der Testwagen 5,5, außerorts 4,8 und auf der Autobahn 6,3 Liter Super pro 100 km.

1,1 Schadstoffe

⊕ Die Schadstoffemissionen fallen beim 1,2-l-Turbobenziner sehr gering aus. Die Partikelanzahl ist dank des verbauten OPF (Otto-Partikel-Filter) niedrig, sodass der Motor 49 von 50 möglichen Punkten für seine Schadstoffe im Abgas erhält. Insgesamt erreicht der Corsa mit dem 100-PS-Benziner im ADAC Ecotest damit 82 Punkte und vier von fünf Sternen.

1,7 AUTOKOSTEN

1,7 Monatliche Gesamtkosten

⊕ Der Grundpreis des Corsa in der Elegance-Ausstattung inklusive 100-PS-Benziner und Sechsgang-Schaltgetriebe liegt bei 19.630 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 den Prognosen in Grenzen. Wie auch die Betriebskosten, sie bleiben für ein 100-PS-Auto im moderaten Rahmen. Die Kfz-Steuer liegt bei überschaubaren 78 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 Herstellergarantie und Gesamtlauflistung bis maximal 200.000 km).

Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	5,5	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B

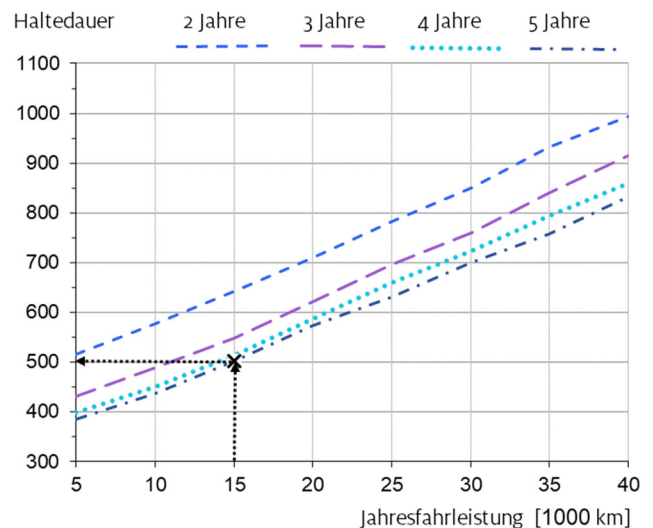
Landstraße	4,8	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B

Autobahn	6,3	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B

Gesamtverbrauch	5,4	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 502 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	1.2	1.2 DI Turbo Edition	1.2 DI Turbo GS Line Automatik	1.5 Diesel Edition	Corsa-E Selection
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/1199	3/1199	3/1199	4/1499	0/0
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	93	96	103	85	-
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]	388	492	546	441	496
Preis [Euro]	13.990	17.530	23.440	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.-Turbobenziner, Euro 6d-ISC (WLTP) 36AM-AO, 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-Schaltgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	188 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,9 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	5,4 l
CO ₂ -Ausstoß	96 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	2,126 m²/0,29
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße	195/55 R16
Länge/Breite/Höhe	4.060/1.765/1.435 mm
Leergewicht/Zuladung	1.165/455 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	309/- l
Anhängelast ungebremst/gebremst	580/1.200 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 (2.+3.Gang)	6,5 s
Elastizität 60-100 km/h (4./5./6.Gang)	8,1/10,5/16,0 s
Drehzahl bei 130 km/h	3.000 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	33,5 m
Reifengröße Testwagen	205/45 R17 88V
Reifenmarke Testwagen	Michelin Pilot Sport 4
Wendekreis links/rechts	11,0/10,8 m
EcoTest-Verbrauch	5,4 l/100km
Stadt/Land/BAB	5,5/4,8/6,3 l/100km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	129 g/km (WTW* 152 g/km)
Reichweite	815 km
Innengeräusch 130 km/h	70,7 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	7.950 mm
Leergewicht/Zuladung	1.150/470 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	250/545/890 l

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

Betriebskosten	119 Euro	Werkstattkosten	66 Euro
Fixkosten	97 Euro	Wertverlust	220 Euro
Monatliche Gesamtkosten	502 Euro		
Steuer pro Jahr (mit Serienausstattung) ¹	78 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	14/20/16		
Basispreis Corsa 1.2 DI Turbo Elegance	19.630 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 23.09.2019
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	26.865 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	7.950 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. ¹ 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	700 Euro° (Paket)
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/450 Euro° (Paket)
Einparkhilfe vorn/hinten	650 Euro° (Paket)/355 Euro°
Parklenkassistent	760 Euro
Rückfahrkamera/360°-Kamera	650 Euro° (Paket)/-
Head-up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	325 Euro°

SICHERHEIT

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

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	Serie/-
Sitzheizung vorn/hinten	330 Euro°/-
Lenkradheizung	350 Euro° (Paket)
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	-
Metalllackierung	495 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	-/700 Euro°

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,6

AUTOKOSTEN

1,7

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

Stand: März 2020
Test und Text: Andreas Pfeffer