



Opel Corsa-e Elegance

Fünftürige Schräghecklimousine der Kleinwagenklasse (100 kW / 136 PS)

Das ist mal ein Auto, das für die Stadt wirklich geeignet ist: 4,06 m lang und 1,95 m breit - inklusive Außenspiegel. Der Corsa von Opel ist zurecht als Kleinwagen eingestuft und in diesem Sinne auch praktisch. Dass es den kleinen Rüsselsheimer sogar als reine Elektro-Variante gibt, ist gar nicht so selbstverständlich. Denn insbesondere die Batterien brauchen viel Platz und so gehen die meisten Elektromodelle auseinander wie ein Schokokuss in der Mikrowelle. Die im Unterboden versteckte Batterie hat eine Kapazität von 50 kWh - nutzbar sind davon allerdings nur 46 kWh. Unschön, dass Opel dies nicht eindeutiger kommuniziert. Im ADAC Ecotest erzielt der Corsa-e damit eine maximale Reichweite von rund 280 km. Für kürzere und mittlere Strecken ist das einwandfrei, zumal Schnellladen mit theoretisch bis zu 100 kW möglich ist - in 10 Minuten können um die 70 km, in einer halben Stunde um die 180 km Reichweite nachgeladen werden. Daran sieht man jedoch auch, dass Langstrecken mit dem kleinen Opel kein Vergnügen sind. Prinzipiell ist man im Corsa-e durchaus komfortabel unterwegs, Antrieb, Fahrwerk und Vordersitze passen. Die Rücksitze sind aber eher für Kinder ausgelegt. Bei Kälte im Winter schmilzt die Reichweite wie Eis im Sommer dahin - dann muss man ein Drittel oder auch mehr von den Idealwerten bei 20 °C abziehen. Der aktuelle Corsa teilt sich die technische Basis mit dem Peugeot 208, was man hier und da im Innenraum erkennen kann und dem einen wie dem anderen aber nicht zum Nachteil gereicht. Denn einen Elektroantrieb im margenschwachen Kleinwagensegment anzubieten, ist eine Herausforderung, soll der Preis nicht völlig aus dem Ruder laufen. Der Corsa-e Elegance ist mit über 32.000 Euro alles andere als günstig, für ein Elektroauto jedoch im üblichen Rahmen. Aktuell wird davon auch noch der Umweltbonus abgezogen, so dass ein Elektro-Corsa durchaus konkurrenzfähig zum Verbrenner-Pendant ist, zudem hat der Stromer den Vorteil der niedrigeren Unterhaltskosten. **Konkurrenten:** u.a. BMW i3, Honda e, Mazda MX-30, Peugeot e-208, Renault Zoe.

- +** gute Serienausstattung, sicheres und für Kleinwagen komfortables Fahrwerk, kompakte Maße praktisch für die Stadt, niedrige Unterhaltskosten
- teuer in der Anschaffung, geringe Reichweite, keine Stütz- und Anhängelast erlaubt, geringes Platzangebot im Fond

ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,2

AUTOKOSTEN 1,8

Zielgruppencheck

	Familie	3,5
	Stadtverkehr	2,9
	Senioren	3,2
	Langstrecke	2,8
	Transport	3,8
	Fahrspaß	1,9
	Preis/Leistung	2,0

Ecotest ★★★★★

3,2 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

3,2 Verarbeitung

Die Karosserie des Corsa ist sorgfältig gefertigt und weitgehend sauber verarbeitet. Die Anbauteile sind akkurat eingepasst und die Spalten verlaufen gleichmäßig. Der Innenraum wirkt auf Wunsch mit farblich abgesetzten Kunststoffen modern und aufgeweckt, unser Testwagen ist dezent gehalten und mit silbernen Umrandungen optisch ansprechend.

⊕ Der Unterboden ist wie inzwischen bei den meisten Elektroautos sehr gut geschützt und glattflächig verkleidet. Das reduziert Luftverwirbelungen und verbessert die Aerodynamik.

3,6 Alltagstauglichkeit

Die 50-kWh-Batterie (brutto) des Corsa-e kann serienmäßig mit Wechselstrom (AC, Steckertyp 2) oder Gleichstrom (DC, Steckertyp CCS) geladen werden. Ein Ladekabel für die Haushaltssteckdose (Schuko) ist dabei, ein AC-Ladekabel mit Typ 2 Stecker kostet Aufpreis. Das Laden über 230 V dauert etwa 23 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 38 Minuten an einer Ladesäule, die bis zu 100 kW Ladeleistung bietet (unter optimalen Bedingungen). Beim Testwagen liegt die Ladeleistung bei bis zu 87 kW, allerdings lediglich über einen begrenzten Bereich. Ab einem Ladezustand von circa 50 Prozent wird die Leistung sukzessive und in mehreren Stufen auf bis zu 10 kW reduziert (bei 85 Prozent SOC). Eine volle Batterie erlaubt auf Basis des Ecotest-Verbrauchs eine Reichweite von rund 280 km. Bei Innerorts-Fahrten oder

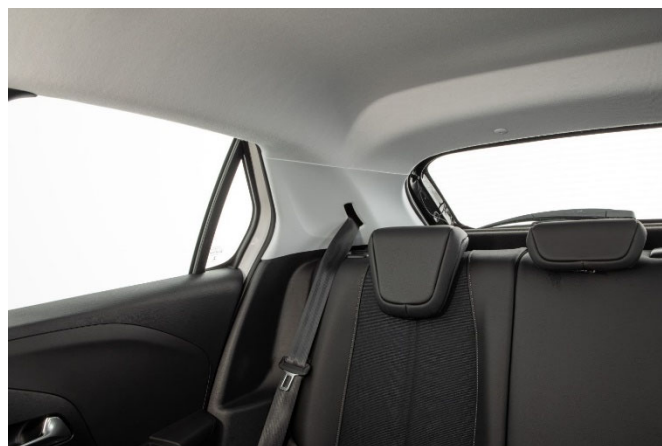
2,7 Licht und Sicht

⊕ Die Abmessungen des Kleinwagens lassen sich gut abschätzen, wobei die Sicht aus dem Corsa-e 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 gegen Aufpreis unterstützen – beispielsweise Parksensoren vorn und hinten sowie eine Rückfahrkamera. Der Corsa hat in der Elegance-Ausstattung serienmäßig LED-Scheinwerfer inklusive statischen Fernlichtassistenten (an/aus) an Bord. Erst in Verbindung mit dem IntelliLux-LED-Matrix-Licht ist ein

⊖ 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 nicht wirklich stabil.

bei sehr ruhiger Fahrweise außerorts (möglichst unter 120 km/h) sind auch Reichweiten von 300 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 410 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-e 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 in Deutschland jedoch eine wichtige Option, da üblicherweise aus Gründen der Netzstabilität nur bis 4,6 kW einphasig geladen werden darf und dann der Ladevorgang für den Corsa-e unnötig lange dauert.



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

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 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. 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.

2,9 Ein-/Ausstieg

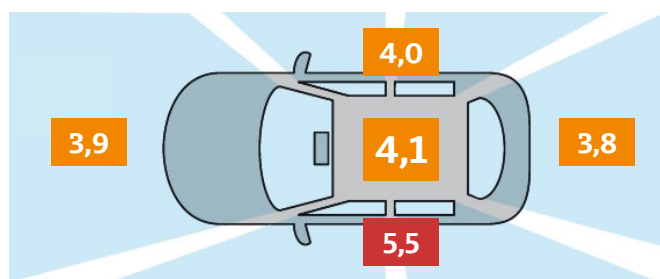
Das Ein- und Aussteigen beim Corsa-e gelingt einigermaßen angenehm, obwohl die Schweller recht voluminös sind. Die Sitzfläche befindet sich recht niedrige 42 cm über der Straße (Sitz ganz nach unten gestellt). Die Türen öffnen weit und geben angemessen große Türausschnitte frei. Selbst an Steigungen 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 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 Getränkeboxen 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. Die Reserveradmulde unter dem Kofferraumboden gibt es bei der Elektrovariante des Corsa nicht, es steht nur ein kleines Staufach für das Reifenreparaturset und die Verbandtasche zur Verfügung.

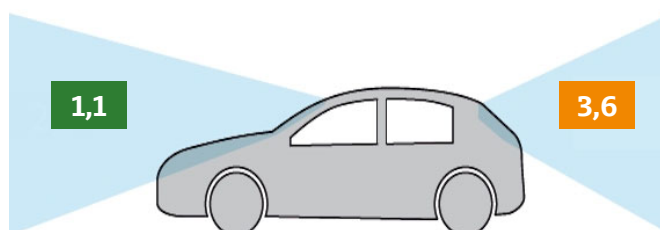
Rundumsicht

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.



⊖ Sowohl die B-Säule (Vordertür) als auch die C-Säule (Fondtür) ragen deutlich 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 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-e uneingeschränkt gleich groß wie bei Varianten mit konventionellem Antrieb.

3,5 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.

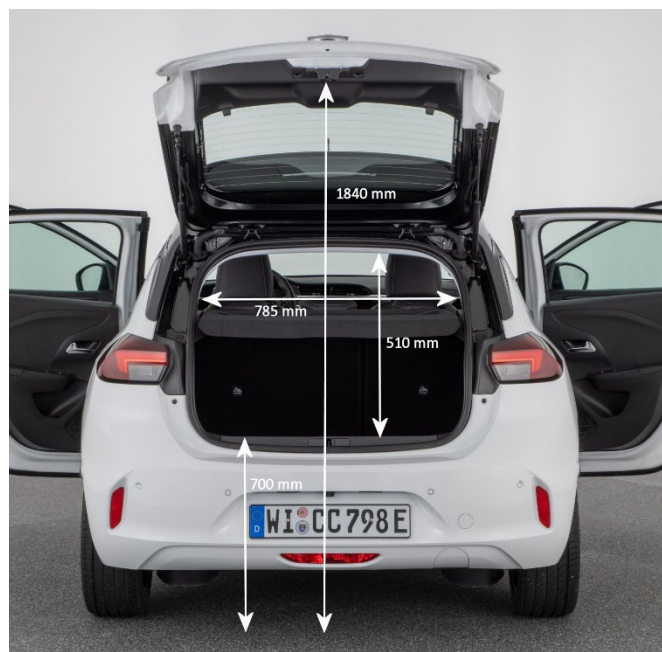
3,2 Kofferraum-Variabilität

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.

2,8 INNENRAUM

2,6 Bedienung

⊕ Das Cockpit des Corsa ist durch den zentralen Touchscreen durchaus 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 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-e nicht verfügbar. Das 10-Zoll-Infotainmentdisplay (Sonderausstattung Multimedia Navi Pro, Serie Multimedia Radio 7 Zoll) in der Mittelkonsole des Testwagens ist gut positioniert und leicht zum Fahrer geneigt. Praktisch sind der Drehregler für die Lautstärke und die Schnellwahltasten für einige Menü-Punkte. Darüber hinaus sind die meisten Knöpfe und Schalter im Fahrzeug griffgerecht angeordnet und ihre Gruppierung nach Funktionen (beispielsweise Klimatisierung) schlüssig. Das separate Klimabedienteil selbst ist ebenfalls übersichtlich gestaltet, allerdings recht tief angeordnet. Alle Schalter, mit Ausnahme der Beleuchtungstasten am Dachhimmel, sind beleuchtet und daher selbst bei Dunkelheit



Die Ladekante liegt 70 cm über der Straße und macht damit das Be- und Entladen einfach.

⊖ 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.

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 serienmäßige Regensensor



Die Verarbeitungsqualität des Innenraums und die Materialanmutung machen einen zufriedenstellenden Eindruck. Bei der Funktionalität gibt es Licht und Schatten. Hier bietet sich noch Raum für Verbesserungen.

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 Lenkradbedienung ist komfortabel, allerdings berühren die Handballen schnell die

2,8 Multimedia/Konnektivität

Der Corsa-e 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-

äußeren Tasten, sodass es leicht zu unerwünschten Fehlbedienungen kommen kann. Bei manchen 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.

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

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.

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.

3,9 Raumangebot hinten

Selbst für einen Kleinwagen ist das Raumangebot und die Beinfreiheit des Corsa-e 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.

3,5 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 findet man, abgesehen von kleinen Flaschenhaltern bzw. kleinen Fächern in den Türen sowie Lehnentaschen, keine zusätzlichen Ablagemöglichkeiten. Das Handschuhfach besitzt ein großzügiges Format, ist allerdings weder beleuchtet noch klimatisiert oder abschließbar.

3,0 KOMFORT

2,7 Federung

Den Corsa-e gibt es nur mit seinem Standard-Fahrwerk, weitere Optionen sind nicht verfügbar. Das ist aber kein Nachteil, denn Opel hat einen guten Kompromiss zwischen Agilität und

Komfort getroffen. Er federt eine Idee verbindlicher als der technisch verwandte Peugeot e-208, vermeidet dennoch 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 absorbiert und auch Kopfsteinpflaster führt zu keiner stärkeren Belastung für die Insassen. 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 entspannt und wenig behelligt von Bodenwellen, nur selten tritt leichtes Stuckern auf.

3,1 Sitze

In der Elegance-Ausstattung bringt der Corsa-e serienmäßig Komfortsitze mit Teilleder-Bezug mit. Die Konturen von Lehnen und Sitzflächen der Vordersitze sind angenehm, bieten jedoch nur mäßigen Seitenhalt. Eine Lendenwirbelstütze für den Fahrer ist der höchsten Ausstattung Ultimate vorbehalten, 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.

2,9 Innengeräusch

Im Innenraum geht es im Opel Corsa-e angemessen leise zu, herausragend sind die Messwerte allerdings 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 68,6 dB(A), so dass man sich noch angenehm unterhalten oder ein Telefonat führen kann. Dennoch ist das Elektrofahrzeug damit kaum leiser als die Modelle mit Verbrennungsmotor.

3,3 Klimatisierung

Der Corsa-e 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 allgemein sind nicht verfügbar. Die Wärmepumpe bringt der Corsa-e in allen Varianten aufpreisfrei mit.

1,4 MOTOR/ANTRIEB

1,6 Fahrleistungen

⊕ Der 136 PS leistende Dreiphasen-Synchronmotor mit Permanentmagnet sorgt im Corsa-e für dynamische Fahrleistungen. Beim Tritt auf das Gaspedal reagiert der Kleinwagen durch die E-Maschine spontan und nutzt sein Drehmoment von bis zu 260 Nm bereits ab der ersten Umdrehung. Der Antrieb beschleunigt den Rüsselsheimer trotz des Leergewichts von über 1,5 t vehement. Der kurze

Sprint von 15 auf 30 km/h gelingt in unter einer Sekunde. Etwas gemächlicher geht es außerorts zu, dennoch ist der simulierte Überholvorgang (Beschleunigung von 60 auf 100 km/h) in zügigen 4,9 s abgeschlossen. Für den Sprint 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 einerseits ausreichend und andererseits verbrauchsschonend.

1,4 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ In puncto Laufkultur sowie Leistungsentfaltung ist der Elektromotor einem Verbrenner prinzipbedingt überlegen, sodass auch der Corsa-e 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. Bei zunehmender

Geschwindigkeit wird die Leistungsentfaltung allerdings bei Vollast durch spürbare Schwankungen etwas ungleichmäßig, es kann sogar zu einer systemseitigen Leistungsreduktion kommen; mit einer Überarbeitung der Leistungselektronik ist das sicherlich in den Griff zu bekommen.

1,1 Schaltung/Getriebe

⊕ Der E-Motor ist an ein Eingang-Getriebe gekoppelt, sodass es keine Schaltvorgänge gibt – das bringt hinsichtlich Schaltkomfort die Bestnote. Die gewünschte Fahrstufe wird über einen Wählhebel eingelegt, der nach dem Anwählen der jeweiligen Fahrstufe in die Ausgangsposition zurückkehrt. Zur Verfügung stehen der automatische Vorwärtsgang (D) oder der

automatische Vorwärtsgang mit regenerativem Bremsen (B), der die Rekuperation bei nicht betätigtem Gaspedal steuert. Rangieren und Anfahren gelingen ebenfalls tadellos. Für „P“ gibt es eine separate Taste, eine Berganfahrhilfe ist Serie und verhindert ein Zurückrollen des Fahrzeugs.

2,1 FAHREIGENSCHAFTEN

2,4 Fahrstabilität

⊕ Der Corsa-e 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 der Elektro-Kleinwagen deutliche, aber nicht übermäßige ESP-Eingriffe. Er bleibt 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-e die Gassen recht agil und präzise, die Seitenneigung bleibt moderat.

2,4 Lenkung

⊕ Die Lenkung des Corsa-e 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 2,8 Umdrehungen.

1,5 Bremse

⊕ Für eine Fahrzeugbremse, die teilweise über Rekuperation verzögert, ist die des Corsa-e gut abgestimmt. Das Bremspedalgefühl ist etwas synthetisch, im Alltag aber gibt die Bremse eine gute Rückmeldung; den Übergang von der Bremswirkung des 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 32,3 m (Mittel aus zehn Bremsungen) – das ist ein sehr 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.

2,5 SICHERHEIT

1,7 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme























⊕ Der Corsa-e 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 (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 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. Aufpreis kostet auch der Spurwechselassistent, wobei dieser 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.

2,8 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). 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-e eine eCall-Funktion mit automatischem Notruf an Bord, das bei einem Unfall automatisch eine Verbindung zur Rettungsleitstelle herstellt. Der Fahrer kann die Verbindung auch durch Betätigung der SOS-Taste herstellen.

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

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	Serie
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremssystem	Serie
	Vorausschauendes Notbremssystem	Option
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	nicht erhältlich
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremssystem	Serie
	Querverkehrrerkenung 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 messend)

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 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 platznehmende 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.

⊕ 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.

3,3 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

1,3 UMWELT/ECOTEST

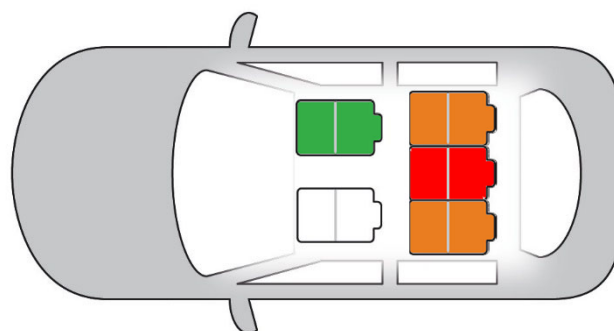
0,8 Verbrauch/CO₂

⊕ Im Elektrozyklus des Ecotest wurde ein durchschnittlicher Stromverbrauch von 18,8 kWh pro 100 km ermittelt. Diese Verbrauchsangabe beinhaltet auch die Ladeverluste bei 3-phasiger Ladung mit 16 A; um die 46-kWh-Batterie (netto) einmal komplett von leer auf voll zu laden, werden 53,1 kWh benötigt.

Legt man den gemischten Betrieb (innerorts, außerorts, Autobahn) des Ecotest zugrunde, ergibt sich für den Coorsa-e eine Reichweite von etwa 280 km. Aus den 18,8 kWh/100 km errechnet sich eine CO₂-Bilanz von 94 g pro km (Basis deutscher Strommix von 500 g/kWh, veröffentlicht 11/2020,

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.

gültig für das Berichtsjahr 2021). Das ergibt im CO₂-Bereich des Ecotest ausgezeichnete 54 Punkte. Der Verbrauch inklusive Ladeverluste liegt innerorts bei etwa 15,4, außerorts bei etwa 19,7 und auf der Autobahn bei etwa 21,6 kWh/100 km. Der Corsa-e ist in der Stadt am sparsamsten unterwegs, dort sind Reichweiten von über 300 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.

1,8 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 CO₂-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 18,8 kWh pro

100 km sind beispielsweise NO_x-Emissionen von 76 mg/km verbunden - dafür gibt es ein paar Punkte Abzug, so dass der Corsa-e im Bereich Schadstoffe 42 von 50 Punkten erhält. Wird der Strommix sauberer, steigen automatisch die Punkte. Besonders effiziente Elektroautos können die vollen 50 Punkte erzielen. In der Summe steht der Opel aber gut da, weil er 94 Punkte insgesamt erzielt - das ergibt im Ecotest die vollen fünf Sterne.

1,8 AUTOKOSTEN

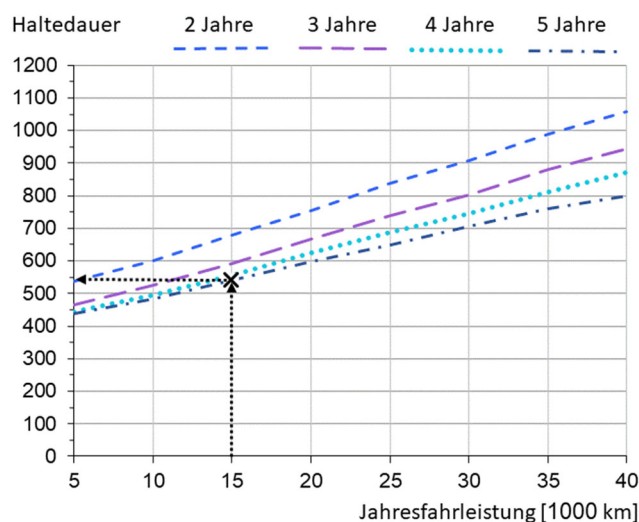
1,8 Monatliche Gesamtkosten

⊕ Der Grundpreis des Corsa-e in der Elegance-Ausstattung liegt bei 32.395 Euro – sehr 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-e serienmäßig bereits gut vernetzt – gegen Aufpreis ermöglicht der Kleinwagen verschiedene Zusatzfunktionen hinsichtlich der Konnektivität. Die 3.000 Euro (netto) Herstellerbeteiligung an der Elektroautoprämie relativieren den Preis etwas, ein kostspieliges Auto bei der Anschaffung bleibt der kleine Rüsselsheimer aber dennoch. Die Unterhaltskosten sind relativ günstig, denn an Kfz-Steuer werden jährlich nur 56 Euro fällig - aber erst nach zehn Jahren, denn solange sind rein elektrisch angetriebene Autos aktuell steuerfrei. Die Einstufungen bei der Versicherung sind günstig, die Haftpflicht liegt bei günstigen 14, die Teilkasko bei 15 und die Vollkasko bei 19. Die Ausgaben für die Wartungen sollten überschaubar ausfallen, 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 Windeseile 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 280 km muss man einen Abfall der Reichweite auf unter 200 km akzeptieren, ehe die Garantie greift.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 540 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	1.2	1.2 DI Turbo	1.2 DI Turbo Automatik	1.5 Diesel	Corsa-e
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/1199	3/1199	3/1199	4/1499	-/-
Leistung [kW (PS)]	55 (75)	74 (100)	96 (130)	75 (102)	100 (136)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	118/2750	205/1750	230/1750	250/1750	260/0
0-100 km/h [s]	13,2	9,9	8,7	10,2	8,1
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	174	194	208	188	150
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	4,1/5,2 S	4,3/5,1 S	4,5/5,4 S	3,3/4,0 D	15,6/15,6 kWh E
CO ₂ [g/km] lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	93/117	98/114	103/122	87/105	0/0
Versicherungsklassen KH/VK/TK	18/18/18	18/20/18	18/20/18	18/20/18	14/19/15
Steuer pro Jahr [Euro]	68	62	79	162	56
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	486	540	619	559	491
Preis [Euro]	15.390	19.340	25.930	21.370	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

SPEZIFISCHE EIGENSCHAFTEN DES ELEKTRO-ANTRIEBS

ELEKTROMOTOR

maximale Leistung	100 kW (136 PS)
Dauerleistung nach Fahrzeugschein	57 kW
maximales Drehmoment	260 Nm
Ecotest Verbrauch/Reichweite	18,8 kWh/100km/283 km

BATTERIE

Batteriegroße gesamt/nutzbar	50 kWh/46 kWh
komplette Volla ladung mit Ladeverlusten	53,1 kWh
Garantie/garantierte Kapazität	8 Jahre, 160.000 km / n.b.

REKUPERATION

Verzögerung bei Rekuperationsbegrenzung (z.B. Batterie voll)	reduziert
Stufen / Einstellung	2/Getriebewählhebel

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 "Batterieladung niedrig"	1. Warnung bei ca. 12%: gelbe Batterie, bei ca. 1%: "Ladezustand kritisch"
2. Warnung	bei ca. 1%: "Ladezustand kritisch"
Leistungsreduzierung	k.A.
Notfallstrecke bei Neustart	n.b.

LADEMÖGLICHKEITEN

einstellbarer Ladestopp	nein
regelbare Ladeleistung	nein
Position der Ladeklappe	Hinten links
Entriegelung Ladekabel	Über ZV

LADEKABEL ANSCHLUSS SERIE / OPTION

Schuko	einphasig, 230 V, 8 A	Serie
Typ2	dreiphasig, 230 V, 32 A	Option

ANZEIGEN WÄHREND LADEVORGANG

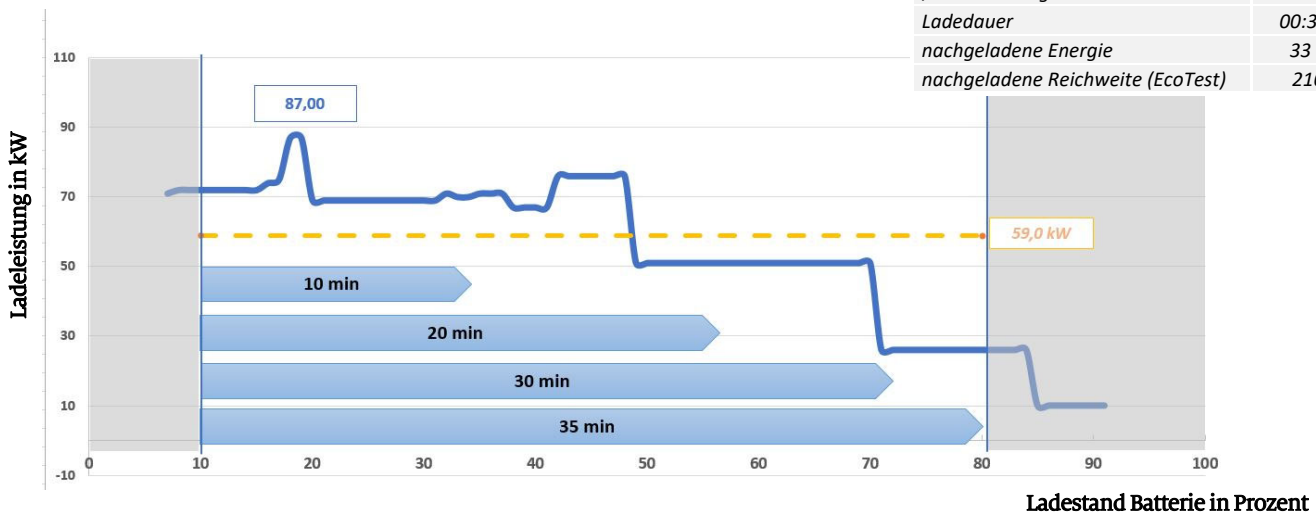
Ladestand in Prozent / Restkilometer	ja/ja
Anzeige Restdauer / Uhrzeit bis geladen	ja/nein
Anzeige momentane Ladeleistung	ja nur km/h
Ladeanzeige von außen sichtbar	ja an Ladebuchse

LADEMÖGLICHKEITEN

Steckertyp	Anschluss	Ausstattung	Ladestrom	Leistung	Ladezeit
Haushaltssteckdose	einphasig, 230 V, AC	Serie	8	1,8 - 3,6 kW	29,5 - 15 h
Typ 2	einphasig, 230 V, AC	Serie	32	7,4 kW	7 h
Typ 2	dreiphasig, 230 V, AC	Option	16	11 kW	5 h
DC Schnell	CCS	Serie		bis zu 100 kW	38 min*

*10 bis 80 %

LADEKURVE DC



NACHGELADENE REICHWEITE



HERSTELLERANGABEN

Elektro, permanenterregter Synchronmotor	
Leistung	100 kW/136 PS
Maximales Drehmoment	260 Nm
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	1-Gang-Getriebe
Höchstgeschwindigkeit	150 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	8,1 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	15,6 kWh
CO ₂ -Ausstoß	0 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	2,126 m²/0,29
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	195/55 R16
Länge/Breite/Höhe	4.060/1.765/1.433 mm
Leergewicht/Zuladung	1.530/388 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	267/1.042 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	-
Stützlast/Dachlast	-/70 kg
Batteriekapazität	46 kWh
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktion	Spanien, Saragossa

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	4,9 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	-
Bremsweg aus 100 km/h	32,3 m
Reifengröße Testwagen	205/45 R17 88H
Reifenmarke Testwagen	Michelin Primacy 4
Wendekreis links/rechts	11,0/10,8 m
EcoTest-Verbrauch	18,8 kWh/100km
Stadt/Land/BAB	k.A.
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	0 g/km (WTW* 94 g/km)
Reichweite	280 km
Innengeräusch 130 km/h	68,6 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	1.950 mm
Leergewicht/Zuladung	1.510/410 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	250/545/890 l

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

Betriebskosten	91 Euro	Werkstattkosten	52 Euro
Fixkosten	87 Euro	Wertverlust	310 Euro
Monatliche Gesamtkosten	540 Euro		
Steuer pro Jahr (mit Serienausstattung) ¹	56 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	14/19/15		
Basispreis Corsa-e Elegance	32.395 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 18.09.2020
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	38.650 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	2.527 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-Fahrzeuge) möglich. ¹ 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-e Elegance

TECHNIK (* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	-
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	700 Euro°
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/550 Euro°
Einparkhilfe vorn/hinten	415 Euro° (Paket)/355 Euro
Parklenkassistent	760 Euro° (Paket)
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
Spurwechselsassistent	415 Euro° (Paket)

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	ab 600 Euro°
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie/-
Sitzheizung vorn/hinten	330 Euro°
Lenkradheizung	90 Euro°
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	-
Metalllackierung	550 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	-/550 Euro

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,2

AUTOKOSTEN

1,8

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

Stand: Dezember 2021
Test und Text: M. Ruhdorfer