

Opel Corsa 1.3 CDTI ecoFlex (DPF)

Dreitüriger Kleinwagen mit Schrägheck (55 kW / 75 PS)

ADAC Testergebnis

Note 2,6

Sparen ohne durchzuschütteln - bei VW müssen das die kleinen Dieselmotoren noch lernen, der 1,3-l-Vierzylinder-Turbodiesel im Corsa kann das schon. Dabei geht er ausreichend kräftig zu Werke und geizt gleichzeitig mit dem teuren Sprit. Auch am Fahrwerk gibt es wenig auszusetzen - aber nur, wenn man das aufpreispflichtige ESP dazubestellt. Die Verarbeitung der Karosserie wie des Innenraums gefällt, freilich könnten manche Materialien innen etwas hochwertiger wirken, aber es knarzt oder klappert nichts. Zudem hübschen Applikationen in Alu- oder Klavierlackoptik das Armaturenbrett und die Seitenverkleidungen auf. Der Platz vor allem vorne ist gut, wenngleich die langen Türen beim Aussteigen in engen Parklücken Gelenkigkeit erfordern. Kindersitze lassen sich prima befestigen, hierfür empfiehlt sich aber der Fünftürer. Die Basisausstattung ist mager, wer es sich leisten kann und will, sollte zu höherwertigen Ausstattungslinien greifen, das erleichtert auch den Wiederverkauf. Insgesamt ist der getestete Corsa ein sympatisches Auto auf dem aktuellen Stand der Technik. Das lässt sich Opel auch was kosten, ab 14.550 Euro. **Karosserievarianten:** Drei- und Fünftürer. **Konkurrenten:** Citroen C3, Fiat Grande Punto, Ford Fiesta, Mazda 2, Peugeot 207, Renault Clio, Seat Ibiza, Skoda Fabia, Toyota Yaris, VW Polo.



- + gute Verarbeitung
- + vorne viel Platz
- + leichte Bedienung
- + 5 Sterne beim Crashtest
- + gute Eignung für Kindersitze
- + sparsamer Motor
- + niedrige Betriebskosten
- schlechte Rundumsicht
- ESP nur gegen Aufpreis
- hohe Fixkosten

Karosserie/Kofferraum

Note 3,0

Verarbeitung

Note: 2,5

- + Der Corsa ist gewohnt gut verarbeitet, das subjektive Qualitätsniveau liegt etwa auf gleich hoher Ebene wie das des ausgereiften Vorgängers. Das Interieur macht einen soliden Eindruck und wirkt mit seinem frischen Design gefällig, die Blenden in Klavierlack und die silber abgesetzte Mittelkonsole lockern den Innenraum auf. An manchen Stellen überzeugt die Auswahl der Kunststoffe jedoch nicht auf ganzer Linie, wie etwa an den Türverkleidungen und am unteren Teil des Armaturenbrettes und der Mittelkonsole. Die Tankklappe ist mit der Zentralverriegelung kombiniert.
- Der Motorraum ist von unten nicht gegen Verschmutzen geschützt. Trotz des kleinen Motors liegen Luftfilterkasten und Sicherungsbox derart ungünstig nah an den Scheinwerfern, dass das Auswechseln der Scheinwerferlampen sehr mühevoll ist und einen Besuch in der Werkstatt erforderlich machen kann. Seitenschutzleisten an den Türen gibt es nicht. Bei einer Reifenpanne steht nur ein Pannenset aus Dichtmittel und Kompressor zur Verfügung, das

Reserverad kostet Aufpreis.

Sicht

Note: 3,3



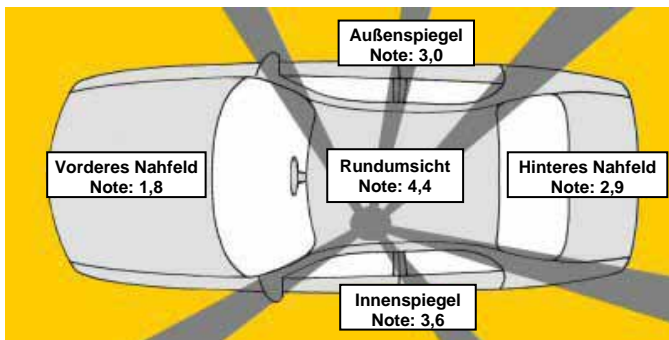
Trotz der versenkbaren Kopfstützen ist die Sicht nach schräg hinten stark eingeschränkt.

Kurven- und Abbiegelicht

Die Scheinwerfer schwenken (abhängig von Lenkradstellung und Geschwindigkeit) gemäß dem Straßenverlauf (rechtes Bild) und leuchten in Kurven hinein. Beim Abbiegen vergrößern zusätzliche Lampen die seitliche Ausleuchtung.



- + Der Fahrer hat das Verkehrsgeschehen recht gut im Blickfeld. Niedrige Hindernisse vor dem Auto können früh erkannt werden, nach hinten fällt der Bodenblick zufriedenstellend aus.
- Die besonders breiten Fensterposten der Heckpartie schränken die Sicht nach hinten ein. Auch die A- und B-Säulen sind breit. So ergibt sich bei der ADAC-Rundumsichtmessung eine relativ schlechte Benotung, die versenkbaren Kopfstützen der Rücksitzbank helfen hier auch nur bedingt. Die silbernen Leisten auf dem Armaturenbrett spiegeln sich in der Windschutzscheibe. Die Außenspiegel sind nicht beheizbar. Für das Basismodell sind weder das Kurvenlicht noch die akustische Einparkhilfe für das Heck erhältlich..



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterposten und Kopfstützen. Bei den Innen- und Außenspiegeln werden deren Sichtfelder aus dem Blickwinkel des Fahrers bewertet. Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor bzw. hinter dem Fahrzeug erkennt.

Ein-/Ausstieg

Note: 2,9

- + Vorne steigt man durch die breiten Türen und die günstige Höhe von Sitz und Schweller recht gut ein und aus; behindernd wirkt jedoch die flach verlaufende Dachlinie. Eine zentrale Türverriegelung mit Fernbedienung (Knöpfe können leicht verwechselt werden) kostet Aufpreis. Die Türaufhalter sind kräftig genug.
- Hinten ist der Zustieg - wie bei allen Dreitürern - ziemlich beschwerlich. Etwas erleichternd wirkt die Easy-Entry Funktion, die auf beiden Seiten serienmäßig vorhanden ist.

Kofferraum-Volumen*

Note: 3,1

- Das Kofferraumvolumen ist mit 235 l um etwa 10 l kleiner als das des Vorgängers, insgesamt aber noch durchschnittlich. Die Reserveradmulde (leer wenn Fahrzeug mit Tyre-Fit geordert wird) fasst zusätzliche 35 Liter.
- + Wird die Rücksitzbank umgeklappt, stehen 530 l Laderaum zur Verfügung (gemessen bis zur Fensterunterkante).

Kofferraum-Zugänglichkeit

Note: 2,6

- Die Ladekante ist zwar von außen durchschnittlich hoch, von innen muss das Gepäck aber über eine fast 20 cm hohe Bordwand gehoben werden. Abhilfe kann dadurch geschaffen werden, dass die Kofferraum-Bodenplatte in der oberen Ebene eingelegt wird (System gegen Aufpreis). Der Stauraum ist zwar dann zweigeteilt, dafür gibt es keine störende Bordwand mehr.
- + Die Zugänglichkeit ist durch die große Ladeöffnung bequem, auch ein zusammengeklappter Kinderwagen kann eingeladen werden.
- Am abstehenden Schloss der geöffneten Kofferraumklappe können sich Personen über 1,85 m Größe leicht den Kopf stoßen. Bei umgeklappter Rücksitzbank stört die Stufe im Kofferraumboden.



Mit 235 l Volumen ist der Kofferraum des Corsa geringfügig kleiner als beim Konkurrenten VW Polo (255 l).

Kofferraum-Variabilität

Note: 3,2

- Unter der Abdeckung des linken Staufachs im Kofferraum befindet sich der Verbandkasten, für das Warndreieck ist ebenfalls ein eigener Halter vorhanden.
- + Die Rücksitzlehne lässt sich in zwei verschiedenen Neigungen arretieren, aber nur im Ganzen umklappen. Die Ersatzradmulde bietet zusätzlichen Stauraum für kleinere Utensilien (falls kein vollwertiges Ersatzrad vorhanden ist).

Innenraum

Note 2,4

Bedienung

Note: 2,6

- + Der Corsa ist überwiegend leicht zu bedienen. Das längs- und höheninstellbare Lenkrad lässt sich dem Fahrer gut anpassen, Pedale, Schalthebel und Zündschloss liegen günstig. Wichtige Schalter sind griffgerecht im Lenkradbereich untergebracht. Tacho und Drehzahlmesser sind klar gezeichnet und gut ablesbar; für die Nebelschlussleuchte wie für das Abblendlicht gibt es gut erkennbare Kontrollleuchten. In beiden Sonnenblenden befinden sich Make-Up-Spiegel. Gegen Aufpreis ist ein Bordcomputer mit Verbrauchsanzeige und ein recht einfach zu bedienendes Navigationssystem erhältlich (im Testwagen nicht vorhanden).
- Die Blinker und Scheibenwischer funktionieren mit Tipp-Kontakten, an die man sich erst gewöhnen muss; Fehlbedienung ist anfangs vorprogrammiert. Die Bedienelemente der Heizung liegen etwas tief, deren Piktogramme sind teils schlecht zu erkennen. Es fehlt eine Umluftfunktion bei der Lüftung. Das Handschuhfach ist unbe-

leuchtet; auch fehlt es an Leseleuchten (vorne ist nur eine zentrale Innenraumbeleuchtung vorhanden). Insgesamt gibt es nur wenige gut nutzbare Ablagen. Beim Dreitürer sind die weit hinten an den B-Säulen angeordneten vorderen Gurte schlecht zu erreichen; auch muss man sich zum Zuziehen der weit geöffneten Türen aus dem Fahrzeug lehnen. Das Einstellrad der Lehnenneigung ist durch den Gurt verdeckt und schlecht zugänglich.



Sowohl die Funktionalität des Fahrerplatzes als auch die Verarbeitungsqualität des Innenraums machen einen guten Eindruck, ohne jedoch vollkommen zu überzeugen.

Raumangebot vorne*

Note: 1,6

- + Auf den Vordersitzen ist das Raumangebot großzügig. Der Fahrersitz lässt sich für Personen bis zu einer Größe von knapp 2,0 m einstellen. Durch die große Innenbreite ist das subjektive Raumgefühl vorne angenehm.

Raumangebot hinten*

Note: 3,1

- Für zwei Personen sind hinten vollwertige Sitzplätze vorhanden (der Mittelsitz ist schmal). Sind die Vordersitze für 1,85 m große Personen eingestellt, gibt es auf den rückwärtigen Sitzen für Personen bis ca. 1,85 m Größe ausreichend Kniefreiheit; das nach hinten flach verlaufende Dach reduziert jedoch die maximale Personengröße hinten auf 1,83 m.
- + Durch die großzügige Innenbreite im Rücksitzbereich verfügen zwei Mitfahrer über angenehme Ellbogenfreiheit.

Komfort

Note 2,8

Federung

Note: 2,6

Die Federung ist ausgewogen abgestimmt und tendiert zu straff. Fahrbahnunebenheiten werden überwiegend gut abgefedert. Auf unebener Landstraße wirkt das Fahrwerk etwas stößig. Einzelne Fahrbahnerhebungen sind für die Insassen deutlich spürbar. Wanken und Seitenneigung sind durchschnittlich.

Sitze

Note: 2,6

- + Die Lehnen der Vordersitze sind gut konturiert und bieten dem Rücken festen Halt. Der Sitzkomfort auf den tendenziell straff gefederten Sitzen ist auf allen Plätzen gut. Der Fahrer kann seinen linken Fuß fest abstützen und hat eine gute Sitzposition. Einen Haltegriff am Dach gibt es nur für den Beifahrer.
- Tief gestellt ist die Fahrersitzfläche etwas zu stark nach hinten geneigt. Hinten vermissen die Mitfahrer Griffe am Dach. Der Sei-

tenhalt auf der Rückbank ist recht mäßig.

Innengeräusch

Note: 3,2

Bis 130 km/h ist der gemessene Geräuschpegel noch zufriedenstellend. Auch bei höherem Tempo bleibt der Motor einigermaßen im Hintergrund, zu hören sind hauptsächlich Wind- und Abrollgeräusche.

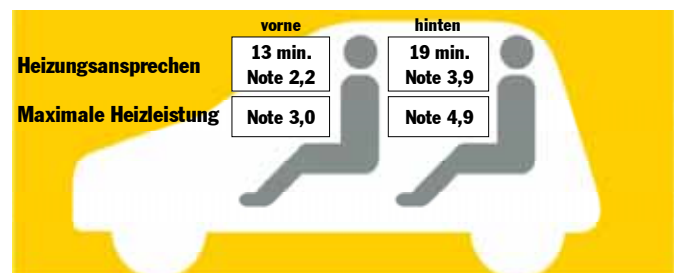
Heizung, Lüftung

Note: 3,3

(Heizungstest bei -10 °C in der ADAC-Klimakammer)

Die Heizung spricht vorne gut an, zeigt aber nur eine zufriedenstellende Heizwirkung. Der sparsame Dieselmotor geizt mit Abwärme, so braucht es im Winter etwas länger, bis der Innenraum auf angenehme Temperaturen gebracht ist. Eine Klimaanlage ist gegen Aufpreis zu haben, war im Testwagen aber nicht verbaut.

- Ansprechen und Wirkung der Heizung hinten lassen zu wünschen übrig. Die hinteren Seitenscheiben lassen sich nicht ausstellen.



Heizung - Aufwärmzeit von -10°C auf +22°C.

Motor/Antrieb

Note 2,2

Fahrleistungen*

Note: 2,5

Werden die Gänge ausgedreht, kann man befriedigende Beschleunigungswerte erreichen.

- + Die Durchzugskraft ist gut, insbesondere angesichts des kleinen Hubraums. Der 1,3-l-Turbodiesel erreicht gute Elastizitätswerte und ermöglicht so auch schaltfaules fahren.
- Beim Losfahren ist eine leichte Anfahrschwäche spürbar. Da der Corsa recht leicht ist, fällt sie nicht so stark auf. Voll beladen muss man aber mit höherer Drehzahl anfahren, um beispielsweise an einer Kreuzung schnell loszukommen.

Laufkultur

Note: 2,0

- + Insbesondere für einen kleinen Dieselmotor ist die Laufkultur gut. Die Insassen bleiben von Vibrationen verschont - so kann man auch längere Strecken stressfrei zurücklegen.

Schaltung

Note: 2,0

- + Die Vorwärtsgänge sind recht präzise geführt und lassen sich zügig und ohne Haken schalten. Der erste Gang kann auch eingelegt werden, wenn das Auto noch nicht steht - bei Opel nicht immer selbstverständlich. Das Einlegen des Rückwärtsganges klappt problemlos, der Corsa sollte aber stehen, sonst kracht es etwas im Getriebe.

Getriebeabstufung

Note: 2,0

- + Obwohl mit nur fünf Gängen ausgestattet, passen die Übersetzungsstufen gut zum kleinen Dieselmotor. Die Drehzahlsprünge stellen für den Motor kein Problem dar, der fünfte Gang passt auch für die Autobahn gut, an Steigungen muss nicht zurückgeschaltet werden, das Drehzahlniveau ist nicht zu hoch.

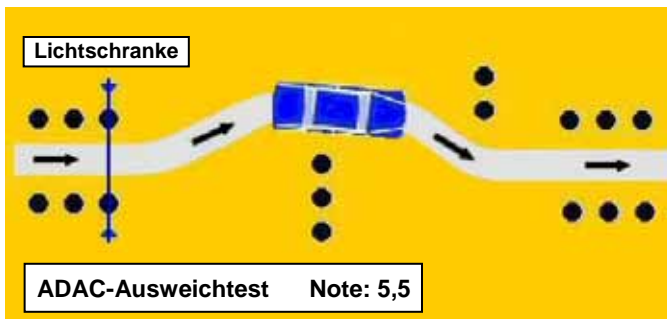
Fahreigenschaften

Note 3,1

Fahrstabilität

Note: 4,0

- + Der Corsa ist bis zum Grenzbereich sehr richtungsstabil und auch bei plötzlichen Ausweichmanövern lange Zeit gut kontrollierbar.
- Das Fahrzeug ist nicht mit ESP ausgestattet (gegen Aufpreis erhältlich), so dass in kritischen Situationen kein Helfer zur Verfügung steht, der Schleudern und somit Unfälle vermeiden könnte. Entsprechend schlecht schneidet der Corsa im ADAC-Ausweichtest ab. Beim Anlenken und zu Beginn des Gegenlenkens zeigt sich der Wagen noch recht agil, lenkt präzise ein und folgt den Lenkbewegungen bei nur sehr geringem Untersteuern recht gut. Beim Zurücklenken in die Ausfahrgasse jedoch bricht unweigerlich das Heck aus und das Fahrzeug schleudert. Unverständlich, dass der Hersteller ESP nicht standardmäßig verbaut, wo es doch für alle Motor- und Ausstattungsvarianten erhältlich ist. Beim Kauf sollte man auf diese mit 360 Euro vergleichsweise günstige Option auf keinen Fall verzichten.



Beim ADAC-Ausweichtest erfolgt die Einfahrt in die Pylonengasse mit einer Geschwindigkeit von 90 km/h bei mindestens 2000 Motorumdrehungen im entsprechenden Gang. Geprüft wird die Fahrzeugreaktion, d.h. die Beherrschbarkeit beim anschließenden Ausweichen.

Kurvenverhalten

Note: 2,7

- + In Kurven verhält sich der Wagen leicht untersteuernd, dies kommt auch weniger geübten Fahrern entgegen.
- Bei Lastwechsel im Grenzbereich kann das Heck ausbrechen. ESP, das hier unterstützend eingreifen würde, ist nicht vorhanden, aber gegen Aufpreis erhältlich.

Lenkung*

Note: 3,0

- Der Wendekreis von 10,6 m ist für diese Fahrzeugklasse nur zufriedenstellend.
- + Die Lenkung spricht selbst bei hohem Tempo auf Kurskorrekturen am Lenkrad gut an. Der Kraftaufwand ist sehr gering, vor allem beim Rangieren.
 - Die ausgesprochene Leichtgängigkeit ist aber auch problematisch, da sie besonders auf der Landstraße und der Autobahn kaum einen geradlinigen Kurs ermöglicht. Hinzu kommt noch der mangelhafte Kontakt zur Fahrbahn - so ist man ständig am Korrigieren, vor allem in Kurven kann man kaum eine gleichmäßige Bahn ziehen.

Bremse

Note: 2,7

Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der Corsa 1.3 CDTI durchschnittlich 40,5 m (Mittelwert aus zehn Einzelmessungen, Serienbereifung, halbe Zuladung). Das ist für

einen modernen Kleinwagen etwas zu viel. Immerhin zeigt sich die Bremsanlage einigermaßen standfest. Die Bremse spricht gut an und lässt sich problemlos dosieren.

Sicherheit

Note 2,7

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Note: 4,7

- + Beim Corsa ist ein Bremsassistent in jeder Motorisierung serienmäßig.
- Das Basismodell ist nicht serienmäßig mit ESP ausgestattet, so dass es um die aktive Sicherheit schlecht bestellt ist. Es ist aber gegen Aufpreis zu haben. In den Türen fehlen Rückstrahler, die den rückwärtigen Verkehr vor geöffneten Türen warnen könnten.

Passive Sicherheit - Insassen

Note: 2,0

- + Mit insgesamt 34 Punkten beim EuroNCAP Front-, Seiten- und Pfahlcash erhält der Corsa fünf Sterne und bewegt sich damit im Spitzenfeld seiner Klasse, was die passive Sicherheit angeht. Ausgestattet ist der Wagen neben Front- und Seitenairbags auch mit durchgehenden Vorhang-Kopfairbags (letztere gegen Aufpreis). Einen Gurtwarner gibt es allerdings nur für den Fahrer. Die vorderen aktiven Kopfstützen reichen in der Höhe für Insassen bis zu einer Größe von 1,85 m, das Schutzpotenzial beim Heckaufprall ist gut. An den stabilen Türgriffen lässt sich hohe Zugkraft aufbringen; so kann man nach einem Unfall verklemmte Türen leichter öffnen.
- Hinten sind die Kopfstützen nur für Mitfahrer bis 1,60 m Körpergröße ausgelegt.

Kindersicherheit

Note: 1,6

- + Gurte und Sitzkontur sind zur lagestabilen Befestigung von Kinderrückhaltesystemen gut geeignet. Isofix-Halterungen sind hinten vorhanden (mit zusätzlichen Ankerhaken für die Außensitze); auf dem Beifahrersitz ist die Montage mittels Isofix gegen Aufpreis ebenfalls möglich. Auf der Beifahrerseite können auch rückwärtsgerichtete Kindersitze montiert werden, der Beifahrer-Airbag lässt sich dazu mit einem Druckschalter am Armaturenbrett deaktivieren.

Fußgängerschutz

Note: 2,0

- + 19 Punkte beim EuroNCAP Fußgängerschutztest - das bedeutet drei von vier möglichen Sternen und damit ein überdurchschnittliches, wenn auch nicht perfektes Ergebnis für den neuen Opel Corsa.

Verbrauch/Umwelt

Note 1,8

Verbrauch*

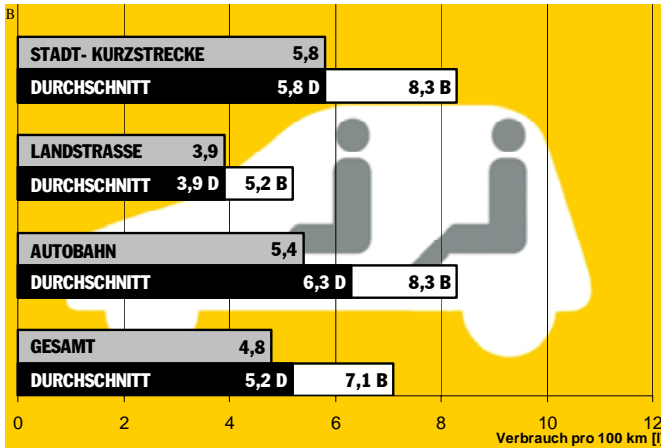
Note: 2,2

- + Ein erfreuliches Kapitel beim Corsa 1.3 CDTI ist auch der Verbrauch - im Durchschnitt genügen ihm 4,8 l Diesel pro 100 km. Innerorts benötigt er 5,8 l, außerorts 3,9 l und auf der Autobahn 5,4 l Diesel alle 100 km. Selbst bei forcierter Fahrweise steigt der Verbrauch selten über 6 l/100 km.

Abgas

Note: 1,3

- + Die Schadstoffanteile im Abgas sind sehr niedrig. Ein serienmäßiges geschlossenes Partikelfiltersystem fängt den Ruß ein und verbrennt ihn praktisch rückstandsfrei.



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

innerhalb des vierjährigen Berechnungszeitraums nicht zu erwarten. Der Motor verfügt über modernste Technik und ist zudem recht sparsam. Damit ist zu erwarten, dass sich die getestete Version insgesamt als wertstabil erweisen wird.

Kosten für Neuanschaffung

Note: 2,8

Der Einstiegspreis von 14.550 Euro sind nicht gerade wenig, zudem wichtige Sicherheitsausstattung wie ESP Aufpreis kostet (unbedingt mitbestellen!). Der aufwendige Dieselmotor macht den Kleinwagen verhältnismäßig teuer.

Fixkosten

Note: 3,6

Das klassische Problem von Diesel-Autos hat auch der hier getestete Corsa: ungünstige Einstufungen bei der Versicherung. Hält sich die Teilkasko-Einstufung noch etwas in Grenzen, bedeuten die ungünstigen Typenklassen für Haftpflicht und Vollkasko sehr hohe Kosten. Auch bei der Steuer langt der Staat kräftig zu, wenngleich die Kosten aufgrund des kleinen Hubraums nicht ganz so hoch ausfallen.

Wirtschaftlichkeit*

Note 1,8

Betriebskosten

Note: 1,8

- + Die Kosten für den Betrieb ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der Corsa mit dem 1,3-l-Dieselmotor sehr sparsam mit dem Sprit umgeht, erreicht er hier eine gute Bewertung.

Werkstatt- und Reifenkosten

Note: 2,9

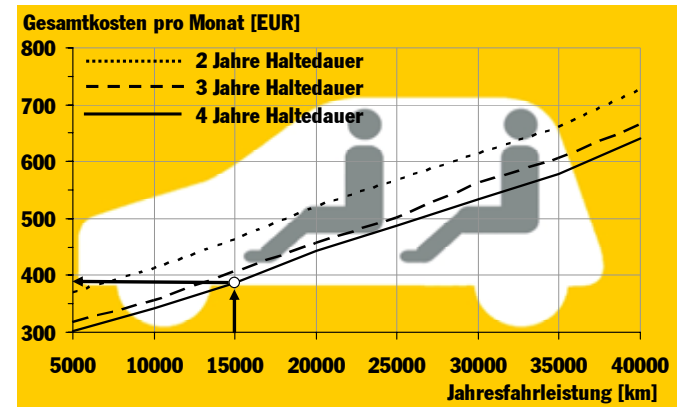
Der Corsa muss alle 30.000 km oder alle 12 Monate zum Service in die Werkstatt. Der kleine Dieselmotor besitzt eine Steuerkette, die einen oftmals teuren Zahnriemenwechsel überflüssig macht.

- + Opel verbaut nach eigenen Angaben langlebige Verschleißteile und gewährt zudem eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung. Der Rußpartikelfilter ist völlig wartungsfrei und muss nicht gewechselt werden. Die Kosten für den Reifenersatz liegen auf günstigem Niveau.
- Der jährliche Service bedeutet auch für den Normal- und Wenigfahrer häufigere Werkstattaufenthalte.

Wertstabilität

Note: 1,8

- + Der Corsa ist relativ neu auf dem Markt, ein Modellwechsel



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Autokosten (Beispiel: 387 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

Die Motorvarianten

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	1.0 Twinp.	1.2 Twinp.	1.4 Twinp.	GSI	OPC	1.3 CDTI	1.3 CDTI	1.7 CDTI
Aufbau/Türen	SR/3	SR/3	SR/3	SR/3	SR/3	SR/3	SR/3	SR/3
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/998	4/1229	4/1364	4/1598	4/1598	4/1248	4/1248	4/1686
Leistung [kW(PS)]	44(60)	59(80)	66(90)	110(150)	141(192)	55(75)	66(90)	92(125)
Max.Drehmoment [Nm]bei U/min	88/3800	110/4000	125/4000	210/1850	230/1980	170/1750	200/1750	280/2300
0-100 km/h[s]	18,2	13,9	12,4	8,1	7,2	13,6	12,7	9,9
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	150	168	173	210	225	163	172	195
Verbrauch pro 100 km [l]	6,0S	6,4S	6,5S	8,4S	8,5S	4,8D	4,9D	5,0D
Versicherungsklassen KH/VK/TK	14/12/15	14/13/15	15/14/16	17/20/23	17/23/24	17/16/20	17/16/20	17/19/20
Steuer pro Jahr[Euro]	67	87	94	108	108	200	200	262
Monatliche Gesamt-Kosten[Euro]	369	395	421	560	614	387	426	483
Grundpreis[Euro]	11.420	12.530	15.120	20.000	23.100	14.550	17.370	20.240

Aufbau:

ST = Stufenheck
SR = Schrägheck
CP = Coupe
CA = Cabriolet
RO = Roadster

KB = Kombi

KT = Kleintransporter
TR = Transporter
GR = Großraumlimousine
BU = Bus

GE = Geländewagen

PK = Pick-Up

Versicherung:

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

Kraftstoff:

N = Normalbenzin
S = Superbenzin
SP = SuperPlus
D = Diesel

Daten und Messwerte

4-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro4, 5L
Hubraum	1248 ccm
Leistung	55 kW (75 PS)
bei	4000 U/min
Maximales Drehmoment	170 Nm
bei	1750 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	5-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	185/70R14T
Reifengröße (Testwagen)	185/70R14T
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Trommel
Wendekreis links/rechts	10,55 m
Höchstgeschwindigkeit	163 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	13,6 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2.+3. Gang)	9,1 s
Bremsweg aus 100 km/h	40,5 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	4,8 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	5,8/3,9/5,4 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe/Test	119 g/km/ 115 g/km
Innengeräusch 130 km/h	72 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	3999 mm/1713 mm/1488 mm
Leergewicht/Zuladung	1165 kg/480 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	235 l/530 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	500 kg/1000 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	45 l
Reichweite	935 km
Allgemeine Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte *kursiv*

Kosten

Monatliche Betriebskosten	106 Euro
Monatliche Werkstattkosten	42 Euro
Monatliche Fixkosten	76 Euro
Monatlicher Wertverlust	163 Euro
Monatliche Gesamtkosten	387 Euro
(vierjährige Haltung, 15000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	17/16/20
Grundpreis	14.550 Euro

Ausstattung

Technik

Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Bremsassistent	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch (inkl. ASR)	400 Euro
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Reifendruckkontrolle	nicht erhältlich
Reserverad, vollwertig	60 Euro
Servolenkung	Serie
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	nicht erhältlich

Innen

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	390 Euro
aktive Kopfstützen vorn	(im Paket mit Kopfairbags) 390 Euro
Audioanlage	700 Euro°
Ausstellfenster hinten	nicht erhältlich
Einstieghilfe (Dreitürer)	Serie
Fahrersitz, höhen-/neigungseinstellbar	Serie
Fensterheber, elektrisch hinten	nicht erhältlich
Fensterheber, elektrisch vorne (im Paket)	360 Euro°
Klimaanlage/-automatik	1140 Euro/nicht erhältlich
Lenkrad, höhen-/längseinstellbar	Serie
Rücksitzlehne und -bank umklappbar (nicht geteilt)	Serie
Skisack/Durchladelupe	nicht erhältlich
Zentralverriegelung	Serie

Außen

Außenspiegel, elektrisch einstell-/beheizbar	Serie/nicht erhältlich
Lackierung Metallic	415 Euro
Nebelscheinwerfer	nicht erhältlich
Schiebe-Hubdach	nicht erhältlich

°im Testwagen vorhanden

Testzeugnis

Technik/Umwelt(Testergebnis)2,6

Karosserie/Kofferraum	3,0
Verarbeitung	2,5
Sicht	3,3
Ein-/Ausstieg	2,9
Kofferraum-Volumen*	3,1
Kofferraum-Zugänglichkeit	2,6
Kofferraum-Variabilität	3,2
Innenraum	2,4
Bedienung	2,6
Raumangebot vorne*	1,6
Raumangebot hinten*	3,1
Innenraum-Variabilität	4,0
Komfort	2,8
Federung	2,6
Sitze	2,6
Innengeräusch	3,2
Heizung, Lüftung	3,3
Motor/Antrieb	2,2
Fahrleistungen*	2,5
Laufkultur	2,0
Schaltung	2,0
Getriebeabstufung	2,0
Fahreigenschaften	3,1
Fahrstabilität	4,0
Kurvenverhalten	2,7
Lenkung*	3,0
Bremse	2,7
Sicherheit	2,7
Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme ...	4,7
Passive Sicherheit - Insassen	2,0
Kindersicherheit	1,6
Fußgängerschutz	2,0
Umwelt	1,8
Verbrauch*	2,2
Abgas	1,3
Wirtschaftlichkeit*	1,8
Betriebskosten*	1,8
Werkstatt-/Reifenkosten*	2,9
Wertstabilität*	1,8
Kosten für Neuanschaffung*	2,8
Fixkosten*	3,6

Der ADAC-Autotest beinhaltet über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt. Die Einzelbewertungen gehen mit unterschiedlicher Wichtung in die Gesamtnote ein, mit * gekennzeichnete Kriterien und Noten beziehen sich auf die Fahrzeugklasse.

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

Dieser ADAC-Autotest ist nach dem neuen, aktualisierten ADAC-Autotest-Verfahren 2006 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.03.2006 vergleichbar.

Alle Angaben (Daten, Ausstattung und Preise) entsprechen dem Stand Juli 2008