



## Opel Corsa 1.3 CDTI ecoFlex Edition CO2- Paket (DPF)

Dreitüriger Kleinwagen mit Schrägheck  
(55 kW / 75 PS)

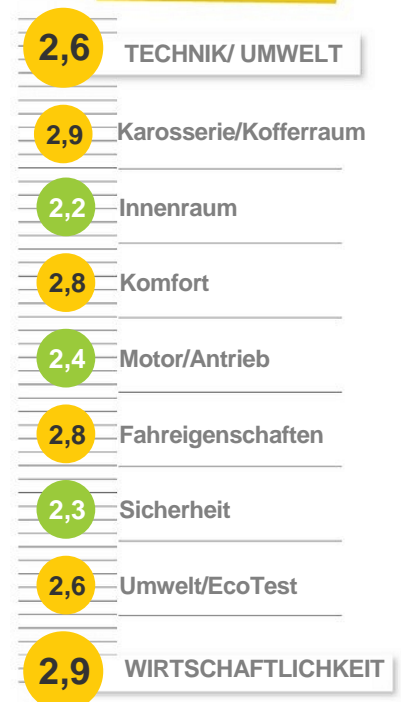
**D**er 1,3-l-Vierzylinder-Turbodiesel im Corsa geht ausreichend kräftig zu Werke und geizt gleichzeitig mit dem teuren Sprit. Auch am Fahrwerk gibt es wenig auszusetzen - ESP gibt's serienmäßig, nur der Komfort könnte deutlich besser sein, die Abstimmung ist schon arg straff. Grund: das CO2-Paket zur Verbrauchssenkung. Dieses enthält neben einer längeren Getriebeübersetzung u.a auch eine Fahrwerkstieferlegung um 20 mm. Die Verbrauchseinsparung in der Praxis ist damit aber nur marginal. Die Verarbeitung der Karosserie wie des Innenraums gefällt, das Platzangebot vor allem vorne ist gut. Wer es sich leisten kann, sollte zur getesteten höherwertigen Ausstattungslinie "Edition" greifen, das erleichtert auch den Wiederverkauf. Insgesamt ist der Corsa ein sympathisches Auto auf dem aktuellen Stand der Technik, ab 16.640 Euro. **Karosserievarianten:** mit CO2-Paket nur Dreitürer **Konkurrenten:** u.a. Ford Fiesta econetic, Seat Ibiza Ecomotive, VW Polo BlueMotion

**+** gute Verarbeitung, vorne viel Platz, leichte Bedienung, 5 Sterne beim Crashtest, genügsamer Motor, niedrige Betriebskosten, ESP und Kopfairbags Serie

**-** langer Bremsweg



### ADAC-URTEIL



2,9

## KAROSSERIE/KOFFERRAUM

2,7

### Verarbeitung

⊕ 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. Es dürfen bis zu 405 kg in den Corsa eingeladen werden (inkl. Fahrer). Die maximal zulässige Dachlast beträgt 75 kg.

⊖ 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 60 Euro Aufpreis.

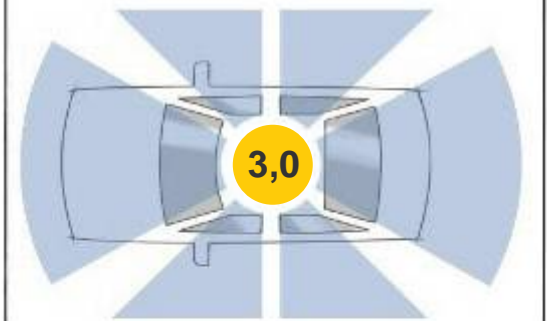
2,8

### Sicht

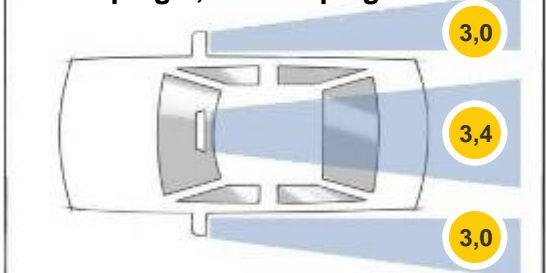
Bei der ADAC-Rundumsichtmessung nach dem neuen Bewertungsverfahren schneidet der Corsa zufriedenstellend ab. Besonders die breiten C-Säulen schränken die Sicht nach schräg hinten ein. Die hinteren Kopfstützen lassen sich versenken und wirken dann nicht mehr sichtbehindernd. Die Sicht in den Außenspiegeln geht in Ordnung, der Fahrerspiegel verfügt über einen asphärischen Bereich, um leichter in den toten Winkel sehen zu können.

⊕ 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.

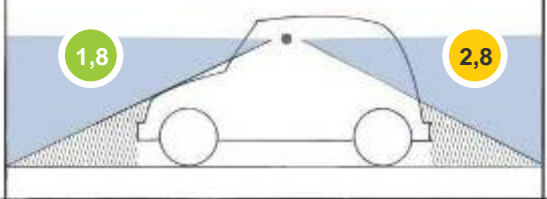
#### Rundumsicht



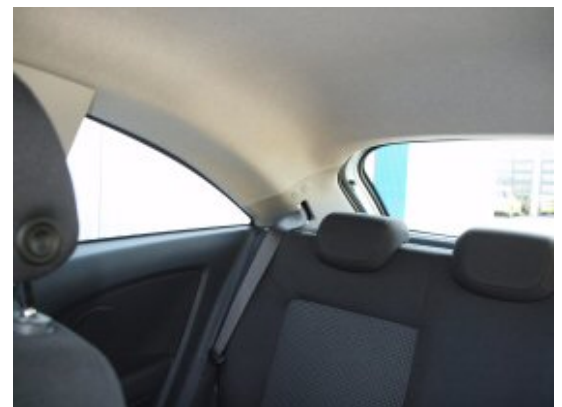
#### Innenspiegel, Außenspiegel



#### Vorderes und hinteres Nahfeld



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten 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.



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

---

## 3,2 Ein-/Ausstieg

- + 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) bekommt man serienmäßig. Die Türbremsen sind kräftig genug, um die Türen auch an leichten Steigungen geöffnet halten zu können.
- Hinten ist der Zustieg - wie bei allen Dreitürern - ziemlich beschwerlich. Etwas erleichternd wirkt die Easy-Entry Funktion, die auf beiden Seiten serienmäßig vorhanden ist. Haltegriffe gibt's leider nur für Fahrer und Beifahrer. Man kann sich leicht versehentlich aussperren, nur bei offener Fahrertür wird eine Verriegelung unterbunden.

---

## 3,1 Kofferraum-Volumen\*

Das Kofferraumvolumen ist mit 235 l recht knapp. Die Reserveradmulde (leer wenn Fahrzeug mit Tyre-Fit geordert wird) fasst zusätzliche 45 Liter.

- + Wird die Rücksitzbank umgeklappt, stehen 530 l Laderaum zur Verfügung (gemessen bis zur Fensterunterkante).



**Mit 235 l Volumen ist der Kofferraum des Corsa geringfügig kleiner als beim Konkurrenten VW Polo (240l).**

---

## 2,8 Kofferraum-Zugänglichkeit

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.

---

## 3,1 Kofferraum-Variabilität

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).

## 2,2 INNENRAUM

### 2,4 Bedienung

⊕ Der Corsa ist überwiegend leicht zu bedienen. Das längs- und höheneinstellbare 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 - eine Anzeige für die Kühlmitteltemperatur fehlt. 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 nur Navigationssystem vorhanden). Drei Becherhalter gibt's im Innenraum, für Flaschen reichen sie aber nicht. Insgesamt geht das Angebot an Ablagen in Ordnung.

⊖ 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. Das Handschuhfach ist unbeleuchtet; auch fehlt es an Leseleuchten (vorne ist nur eine zentrale Innenraumbeleuchtung vorhanden). 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.**

### 1,6 Raumangebot vorne\*

⊕ 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.

### 3,1 Raumangebot hinten\*

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.



**Im Fond finden Personen bis zu einer Größe von 1,83 m ausreichend Platz vor.**

## 2,8 KOMFORT

### 3,1 Federung

Die Federung ist durch die zusätzliche Tieferlegung (CO2-Paket) ziemlich straff geraten. Damit bringen den Corsa lange Bodenwellen zwar nicht aus der Ruhe, für die Insassen wird es aber bei kurzen Bodenwellen und Einzelhindernissen wie Querfugen und abgesenkten Kanaldeckeln weniger angenehm. Auch eine stärkere Stuckerneigung ist feststellbar. Auf unebener Landstraße wirkt das Fahrwerk etwas stößig. Wanken und Seitenneigung sind durchschnittlich. Voll beladen federt der Corsa zwar etwas weicher, wirklich komfortabel ist er jedoch auch dann nicht.

### 2,6 Sitze

⊕ Die Lehnen der Vordersitze sind gut konturiert und bieten dem Rücken festen Halt, ein ausgeprägter Seitenhalt in schnell durchfahrenen Kurven ist damit aber nicht verbunden. Für den Fahrersitz gibt es eine Höheneinstellung. 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.

⊖ Tief gestellt ist die Fahrersitzfläche (Fahrer) etwas zu stark nach hinten geneigt. Für den Beifahrersitz fehlt die Höheneinstellung, sie kostet Aufpreis. Hinten vermissen die Mitfahrer Griffe am Dach. Der Seitenhalt auf der Rückbank ist recht mäßig.

### 3,2 Innengeräusch

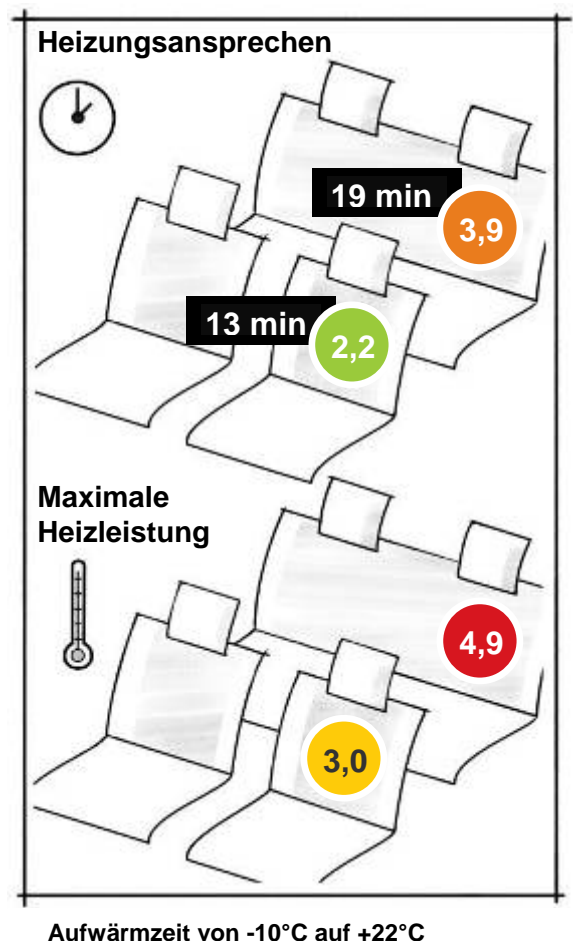
Bis 130 km/h ist der gemessene Geräuschpegel noch zufriedenstellend. Auch bei höherem Tempo bleibt der Motor einigermaßen im Hintergrund, zu hören sind hauptsächlich Wind- und Abrollgeräusche.

### 2,7 Klimatisierung

(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, sogar eine Klimaautomatik.

⊕ Diese Automatik war im Testwagen verbaut und leistet bei warmen Temperaturen gute Arbeit, sie sorgt rasch für einen angenehm kühlen Innenraum. Zudem hält sie eine vorgewählte Temperatur recht zuverlässig, so dass nicht von Hand nachgeregelt werden muss.

⊖ Ansprechen und Wirkung der Heizung hinten lassen zu wünschen übrig. Die hinteren Seitenscheiben kann man nicht ausstellen.



---

**2,4**

## MOTOR/ANTRIEB

---

**2,9**

### Fahrleistungen\*

Werden die Gänge ausgedreht, kann man befriedigende Beschleunigungswerte erreichen. Die Durchzugskraft geht in Ordnung, insbesondere angesichts des kleinen Hubraums und angesichts der gegenüber dem "normalen" ecoFlex längeren Getriebeübersetzung. Der 1,3-l-Turbodiesel ermöglicht so auch schaltfaules fahren.

⊖ Beim Losfahren ist eine leichte Anfahrschwäche spürbar, der Motor lässt sich insbesondere in kaltem Zustand leicht abwürgen. 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.

---

**2,3**

### Laufkultur

+ Insbesondere für einen kleinen Dieselmotor ist die Laufkultur gut. Die Insassen bekommen nur wenig Vibrationen ab. Brummfrequenzen treten kaum auf.

---

**2,2**

### Schaltung

+ 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.

---

**2,0**

### Getriebeabstufung

+ 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. Ein enger gestuftes Sechsgang-Getriebe würde kleine Vorteile bringen, eine längere Übersetzung als der jetzige fünfte Gang bringt aber wenig, weil der Motor nicht kräftig genug wäre.

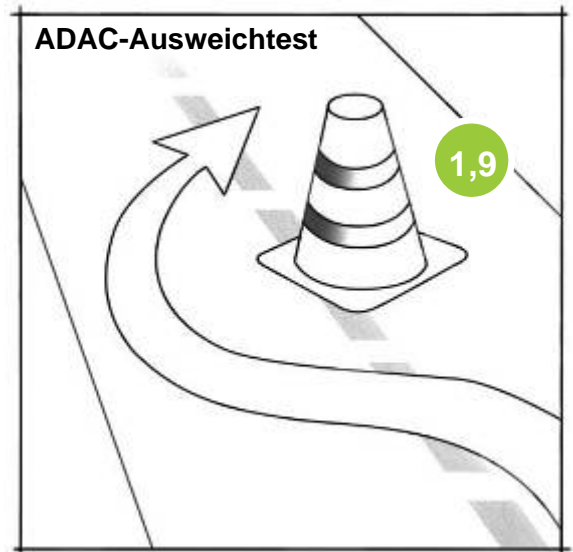
## 2,8 FAHREIGENSCHAFTEN

### 1,9 Fahrstabilität

⊕ Der Corsa verhält sich bei jedem Tempo richtungsstabil und hält auch auf Längsrillen und Fahrbahnverwerfungen gut seine Spur. Wenn die Fahrbahn weniger griffig ist, bremst die elektronische Traktionskontrolle durchdrehende Räder. Beim ADAC-Ausweichtest schneidet der Corsa ecoFlex gut ab. Obwohl das Auto recht deutlich über alle Räder schiebt, kann das gut abgestimmte ESP den Corsa stabilisieren und Schleudern verhindern.

### 2,7 Kurvenverhalten

In schnell durchfahrenen Kurven untersteuert der Corsa deutlich, sein Grenzbereich kündigt sich früh mit quietschenden Reifen an - das liegt vor allem an den Eco-Reifen mit wenig Seitenführung. Bei plötzlichem Gaswegnehmen in der Kurve ändert sich das Eigenlenkverhalten nur wenig. Auch beladen bleibt der Kleinwagen gutmütig und leicht beherrschbar.



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.

### 2,8 Lenkung\*

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.

### 3,7 Bremse

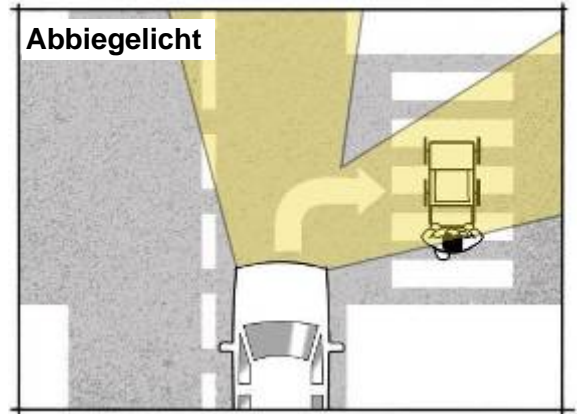
Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der Corsa 1.3 CDTI durchschnittlich 41 m (Mittelwert aus zehn Einzelmessungen, Serienbereifung, halbe Zuladung). Das ist für einen modernen Kleinwagen zu viel. Immerhin zeigt sich die Bremsanlage einigermaßen standfest. Die Bremse spricht gut an und lässt sich problemlos dosieren.

## 2,3 SICHERHEIT

### 2,6 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Opel rüstet seinen Corsa nun serienmäßig mit dem elektronischen Stabilitätsprogramm ESP aus - das ist vorbildlich. Ein Bremsassistent ist ebenfalls serienmäßig und unterstützt auch weniger geübte Fahrer dabei, das volle Potential der Bremsanlage zu nutzen. Gegen Aufpreis gibt es dynamisches Kurvenlicht und Abbiegelicht, beides funktioniert sehr gut und holt das bestmögliche aus dem Halogen-Abblendlicht.

⊖ In den Türen fehlen Rückstrahler, die den rückwärtigen Verkehr vor geöffneten Türen warnen könnten.



**Zusätzliche Lampen (oder angepasste Nebelscheinwerfer) leuchten im Stadtverkehr beim Abbiegen die betreffende Seite besser aus. So wird das Risiko, an Kreuzungen und Einmündungen Fußgänger zu übersehen, erheblich vermindert.**

### 2,0 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Mit insgesamt 34 Punkten beim EuroNCAP Front-, Seiten- und Pfahlcrash erhält der Corsa fünf Sterne und bewegt sich damit im Spitzenfeld seiner Klasse, was die passive Sicherheit angeht. Ausgestattet ist der Wagen serienmäßig neben Front- und Seitenairbags auch mit durchgehenden Vorhang-Kopfairbags. 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.

### 2,4 Kindersicherheit

Beim Crashtest nach EuroNCAP-Norm schneidet der Corsa mit drei von fünf möglichen Sternen nur durchschnittlich ab.

⊕ 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.

### 2,9 Fußgängerschutz

Gerade so kann der Corsa beim Fußgänger-Crashtest nach EuroNCAP-Norm drei von vier Sternen erreichen. Der mittlere Teil der Motorhaube ist relativ nachgiebig gestaltet, die harten Bereich an den Seiten und an der Vorderkante sollte Opel aber noch entschärfen.



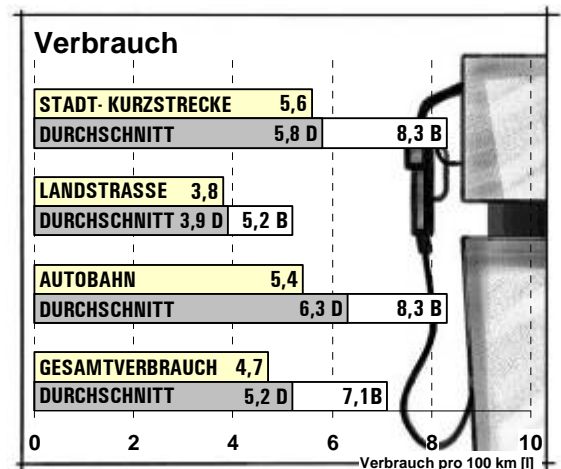
## 2,6 UMWELT/ECOTEST

### 3,1 Verbrauch/CO<sub>2</sub>\*

Der durchschnittliche Kraftstoffkonsum des Corsa 1.3 CDTI ecoFlex liegt bei 4,7 l Diesel alle 100 km. Damit verbunden ist ein CO<sub>2</sub>-Ausstoß von 123 g pro Kilometer. Im EcoTest reicht es damit nur für zufriedenstellende 29 Punkte in der Klasse der Kleinwagen. Innerorts benötigt er 5,6 l, außerorts 3,8 l und auf der Autobahn 5,4 l pro 100 km. Damit kann der Corsa auch in der Spar-Variante keine wirklich herausragenden Akzente setzen.

### 2,0 Schadstoffe

⊕ Immerhin sind die Schadstoffanteile im Abgas niedrig. Es zeigt sich keine Gruppe besonders auffällig, auch die Stickoxid-Werte im Autobahn-Zyklus steigen nicht zu sehr an. So kann der Kleinwagen 40 von 50 möglichen Punkten erreichen. Insgesamt ergeben sich im ADAC EcoTest somit 69 Punkte - damit verpasst der Corsa ganz knapp den vierten Stern und muss sich mit drei Sternen zufrieden geben.



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

## 2,9 WIRTSCHAFTLICHKEIT

### 1,7 Betriebskosten\*

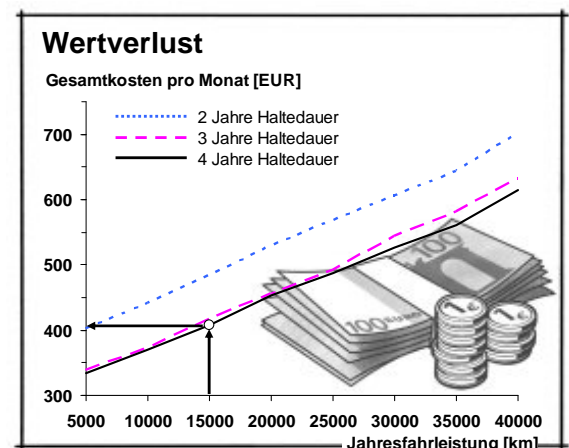
⊕ Die Kosten für den Betrieb ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der Corsa relativ verbrauchsgünstig fährt und zudem den weniger teuren Diesel-Kraftstoff benötigt, erzielt er hier eine gute Bewertung.

### 3,2 Werkstatt- / Reifenkosten\*

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.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 408 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

3,9

## Wertstabilität\*

Um die Wertstabilität des Corsa ecoFlex ist es nicht so gut bestellt. Gründe hierfür gibt es mehrere, beispielsweise ist innerhalb des vierjährigen Berechnungszeitraums ein Modellwechsel zu erwarten. Positiv wirkt sich der sparsame Motor aus, jedoch fehlen besondere Spritsparmaßnahmen.

3,8

## Kosten für Anschaffung\*

Fast 16.700 Euro sind nicht wenig Geld für einen Kleinwagen, die Ausstattung ist im Sicherheitsbereich aber erfreulich umfangreich (u.a. sechs Airbags und ESP Serie). Wer besonderen Komfort will, muss noch weiter in Tasche greifen, im Falle des Testwagens war die 20.000 Euro Marke überschritten.

2,6

## Fixkosten\*

Die Kosten für die Haftpflicht-Versicherung bewegen sich im zufriedenstellenden Bereich, die für die Vollkasko-Versicherung im guten Bereich. Vergleichsweise teuer ist nur die Teilkasko. Bei der Steuer kann der Corsa in der ecoFlex-Variante von der neuen CO<sub>2</sub>-Komponente profitieren.

2,8

## Monatliche Gesamtkosten\*

Insgesamt reiht sich der Corsa bei den absoluten monatlichen Kosten im Mittelfeld seiner Klasse ein. Die erhöhten Ausgaben bei den Fixkosten und für den Wertverlust können die Spritkosten nicht mehr gänzlich ausbügeln.

### DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.0	1.2	1.4	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	14,5	12,7	9,9
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	150	168	173	210	225	163	172	195
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	k.A.	6,4 S	6,5 S	8,4 S	8,5 S	4,8 D	4,9 D	5,0 D
CO <sub>2</sub> [g/km]	134	146	146	189	190	119	129	130
Versicherungsklassen KH/VK/TK	17/17/15	13/17/16	15/16/16	17/20/23	17/23/24	15/16/20	15/16/20	15/19/20
Steuer pro Jahr [Euro]	k.A.	78	80	170	172	123	141	181
Monatliche Gesamtkosten [Euro]		394	408	587	646	379	395	473
Preis [Euro]	11.140	11.930	12.580	20.000	23.100	13.950	14.830	19.245

#### Aufbau

ST = Stufenheck  
SR = Schrägheck  
CP = Coupe  
C = Cabriolet  
RO = Roadster  
KB = Kombi

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

## 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)	185/65R15T
Reifengröße (Testwagen)	<b>175/70R14T</b>
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Trommel
Wendekreis links/rechts	<b>10,55 m</b>
Höchstgeschwindigkeit	168 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	14,9 s
Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	<b>8,9 s</b>
Bremsweg aus 100 km/h	41,1 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	<b>4,7 l</b>
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	<b>5,6/ 3,8/ 5,4 l</b>
CO2-Ausstoß Herstellerangabe/Test	109g/km/ <b>123g/km</b>
Innengeräusch 130km/h	<b>71dB(A)</b>
Länge/Breite/Höhe	3999/1713/1468 mm
Leergewicht/Zuladung	<b>1170 kg/405 kg</b>
Kofferraumvolumen normal/geklappt	<b>235 l/530 l</b>
Anhängelast ungebremst/gebremst	- kg/- kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	40 l
Reichweite	<b>850 km</b>
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte fett

## AUSSTATTUNG

### TECHNIK

Abbieglicht (inkl. Kurvenlicht)	400 Euro°
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht	400 Euro°
Parkhilfe, elektronisch	335 Euro°
Regen- und Lichtsensor (Sicht-Paket)	145 Euro
Reifendruckkontrolle	nicht erhältlich
Servolenkung	Serie
Tempomat (Technik-Paket)	280 Euro
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer) (Technik-Paket)	280 Euro
Xenonlicht	nicht erhältlich

### INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
aktive Kopfstützen vorn	50 Euro
Audioanlage	Serie
Drehzahlmesser	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend (Sicht-Paket)	145 Euro
Klimaanlage/-automatik (Sommer-Paket)	Serie/445 Euro°
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem	ab 745°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar (geteilt)	Serie
Zentralverriegelung	Serie

### AUSSEN

Außenspiegel, elektrisch einstellbar	Serie
Lackierung Metallic	425 Euro°
Nebelscheinwerfer	175 Euro
Schiebe-Hubdach (mit CO2-Paket)	nicht erhältlich

° im Testwagen vorhanden

## KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	<b>86 Euro</b>
Monatliche Werkstattkosten	<b>44 Euro</b>
Monatliche Fixkosten	<b>67 Euro</b>
Monatlicher Wertverlust	<b>210 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	<b>407 Euro</b>
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	15/16/20
Grundpreis	16.640 Euro

## NOTENSKALA

<span style="color: green;">●</span> Sehr gut	0,6 – 1,5	<span style="color: orange;">●</span> Ausreichend	3,6 – 4,5
<span style="color: lightgreen;">●</span> Gut	1,6 – 2,5	<span style="color: red;">●</span> Mangelhaft	4,6 – 5,5
<span style="color: yellow;">●</span> Befriedigend	2,6 – 3,5		

Der ADAC-Autotest beinhaltet über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC-Autotest ist nach dem neuen, aktualisierten ADAC-Autotest-Verfahren 2009 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 01.01.2009 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.07.2009 gültigen Steuergesetzgebung.



## TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT<sup>1</sup>

**2,6**

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
<b>Karosserie/Kofferraum</b>	<b>2,9</b>	<b>Fahreigenschaften</b>	<b>2,8</b>
Verarbeitung	2,7	Fahrstabilität	1,9
Sicht	2,8	Kurvenverhalten	2,7
Ein-/Ausstieg	3,2	Lenkung*	2,8
Kofferraum-Volumen*	3,1	Bremse	3,7
Kofferraum-Zugänglichkeit	2,8	<b>Sicherheit</b>	<b>2,3</b>
Kofferraum-Variabilität	3,1	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme <sup>2,6</sup>	
<b>Innenraum</b>	<b>2,2</b>	Passive Sicherheit - Insassen	2,0
Bedienung	2,4	Kindersicherheit	2,4
Raumangebot vorne*	1,6	Fußgängerschutz	2,9
Raumangebot hinten*	3,1	<b>Umwelt/EcoTest</b>	<b>2,6</b>
Innenraum-Variabilität	4,0	Verbrauch/CO2*	3,1
<b>Komfort</b>	<b>2,8</b>	Schadstoffe	2,0
Federung	3,1		
Sitze	2,6	<b>WIRTSCHAFTLICHKEIT</b>	<b>2,9</b>
Innengeräusch	3,2	Betriebskosten*	1,7
Klimatisierung	2,7	Werkstatt- / Reifenkosten*	3,2
<b>Motor/Antrieb</b>	<b>2,4</b>	Wertstabilität*	3,9
Fahrleistungen*	2,9	Kosten für Anschaffung*	3,8
Laufkultur	2,3	Fixkosten*	2,6
Schaltung	2,2	Monatliche Gesamtkosten*	2,8
Getriebeabstufung	2,0		

<sup>1</sup>ohne Wirtschaftlichkeit \*Werte Klassenbezogen