



Opel Corsa 1.2 Twinport ecoFlex Selection

Fünftüriger Kleinwagen mit Schrägheck
(51 kW / 70 PS)

Die neue Basismotorisierung im Opel Corsa stellt der 1,2-l-Vierzylinder TWINPORT mit 70 PS dar. Er ist sicherlich die bessere Wahl im Vergleich zum dreizylindrigen Vorgänger, ein Temperamentsbündel darf man jedoch nicht erwarten. Der Motor bietet eine gute Laufkultur, wirkt aber wie zugeschnürt bei der Leistungsabgabe. Besonders sparsam ist er nicht, seine Schadstoffwerte sind jedoch ausgesprochen niedrig. Das Fahrwerk des Corsa ist straff und bietet guten Komfort. Im Innenraum hat man für einen Kleinwagen ordentlich Platz, nur der Kofferraum könnte größer sein. Die Verarbeitungsqualität im Innenraum geht in Ordnung, kleine Details wie Klavierlackoberflächen machen einen schönen Eindruck. ESP bietet Opel serienmäßig, das ist vorbildlich. Der Opel Corsa erfreut mit günstigen Unterhaltskosten und kommt auch bei der Anschaffung nicht zu teuer: ab 12.000 Euro für den Fünftürer.

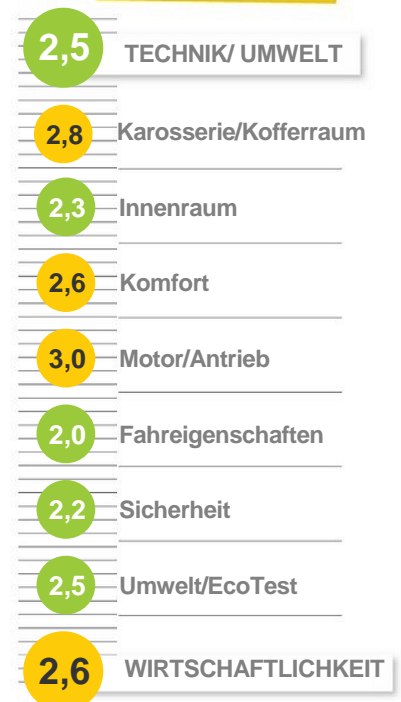
Karosserievarianten: Drei- und Fünftürer **Konkurrenten:** u.a. Citroen C3, Seat Ibiza, Skoda Fabia, Toyota Yaris, VW Polo

⊕ gute Verarbeitung, vorne viel Platz, 5 Sterne beim Crashtest, sehr geringer Schadstoffausstoß

⊖ etwas müder Motor, Klimaanlage erhöht den Verbrauch deutlich



ADAC-URTEIL



2,8

KAROSSERIE/KOFFERRAUM

2,9

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 460 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. Optional gibt's gutes Halogenlicht (Projektionssystem), das mit Kurvenlichtfunktion und einem separaten Abbiegelicht ausgestattet ist.

- Die Außenspiegel sind nicht beheizbar.

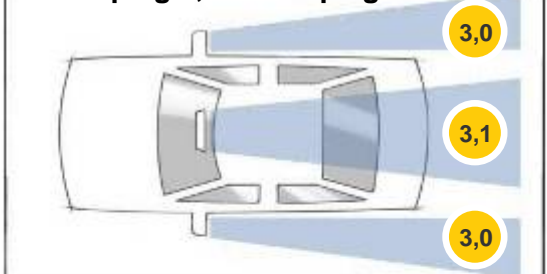


Trotz der versenkbaren Kopfstützen ist die Sicht nach schräg hinten stark eingeschränkt.

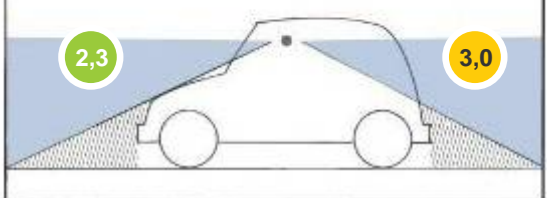
Rundumsicht



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.

2,7 Ein-/Ausstieg

- + Vorne steigt man durch die ausreichend großen Türöffnungen und die günstige Höhe von Sitz und Schweller recht gut ein und aus; behindernd wirkt jedoch die flach verlaufende Dachlinie. Hinten gelingt der Zustieg zufriedenstellend, man muss seine Beine etwas einsortieren hinter den Vordersitzen. 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. Haltegriffe am Dachhimmel gibt's für alle Außensitzenden.
- 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).

2,3 Kofferraum-Zugänglichkeit

Die Ladekante ist zwar von außen durchschnittlich hoch (knapp 69 cm), 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. Ohne den doppelten Kofferraumboden stört die Stufe am Kofferraumboden bei umgeklappter Rücksitzlehne.

3,9 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).
- Der Klappmechanismus der Rücksitzlehne könnte sich leichter bedienen lassen, die Lehne muss links und rechts gleichzeitig entriegelt werden, um vorgeklappt werden zu können. Bei unvorsichtigem Zurückklappen der Rücksitzlehne können die Gurtbänder eingeklemmt und beschädigt werden. Außer der Verzurrösen und dem doppelten Boden gibt es keine Möglichkeiten, kleine Utensilien sinnvoll zu befestigen.

2,3

INNENRAUM

2,5

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 nicht 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). Das Einstellrad der Lehnenneigung ist durch den Gurt und die B-Säule 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.

3,0

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.

2,6 KOMFORT

2,8 Federung

Die Abstimmung der Federung und Dämpfer hat Opel tendenziell straff ausgelegt, insgesamt aber ausgewogen und passend für's Auto. Lange Fahrbahnwellen werden gut pariert, kürzere Unebenheiten und Einzelhindernisse kommen etwas deutlicher zu den Insassen durch. Stuckern tritt nicht zu störend auf, ist aber vorhanden bei regelmäßigen Bodenwellen. Die Nickbewegungen beim Bremsen und Beschleunigen halten sich in Grenzen, ebenso die Seitenneigung in schnell durchfahrenen Kurven. Voll beladen ändert sich das Federungsverhalten nur wenig, im üblichen Bereich bei Kleinwagen.

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. Der Seitenhalt auf der Rückbank ist recht mäßig.

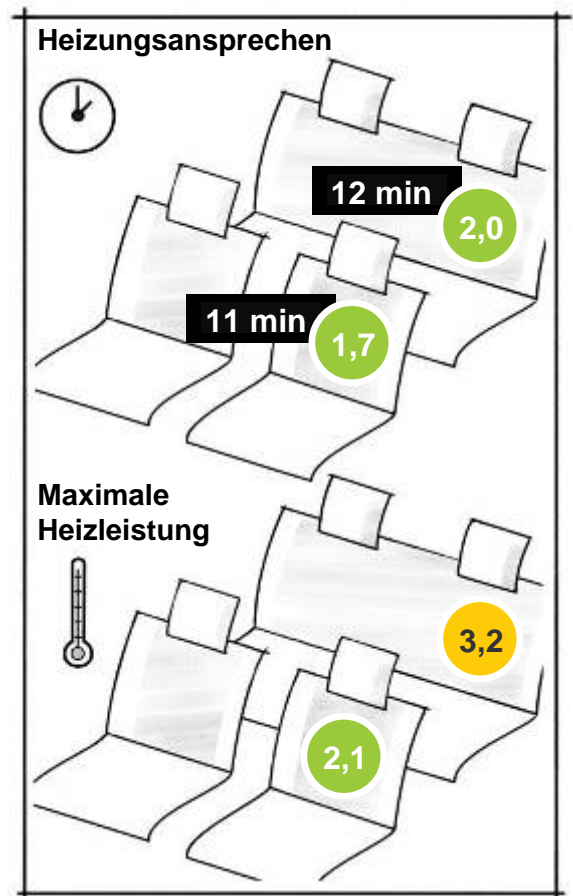
3,0 Innengeräusch

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

2,2 Klimatisierung

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

⊕ Die Heizung spricht vorne gut an und zeigt eine gute Heizwirkung. Hinten liegt das Ansprechen auf ähnlich gutem Niveau, nur die Wirkung bewegt sich im zufriedenstellenden Bereich. Die optionale Klimaautomatik arbeitet fein und situationsangepasst. Temperatur und Luftmengenverteilung können Fahrer und Beifahrer nur gemeinsam wählen, die Verteilung der Luftströme nach oben, mitte und unten lässt sich aber frei wählen.



Aufwärmzeit von -10°C auf +22°C

3,0 MOTOR/ANTRIEB

4,5 Fahrleistungen*

– Der 1,2-l-Vierzylinder wirkt wie zugeschnürt, es fehlt ihm vor allem an Durchzugskraft. Kein Wunder also, dass der kleine Rüsselsheimer bei den Elastizitätsmessungen im vierten und erst recht im fünften Gang unterirdische Werte hinlegt. Selbst wenn man die Gänge ausdreht, können kaum zufriedenstellende Beschleunigungen erzielt werden. Umso erstaunlicher ist, dass mit sehr viel Anlauf die Tachonadel sogar an der 180-km/h-Marke kratzen kann.

2,0 Laufkultur

+ Die Laufkultur des Vierzylinders ist gut, er läuft vibrationsarm und kultiviert. Erst oberhalb von 4.000 U/min. erhebt er etwas die Stimme, er wird aber nicht störend laut. Insgesamt ein angenehmer Begleiter.

2,2 Schaltung

+ Die Vorwärtsgänge sind recht präzise geführt und lassen sich zügig und ohne Haken schalten. Der erste Gang kann - wenngleich mit deutlichem Nachdruck - 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. Der Rückwärtsgang ist klar von den Vorwärtsgängen abgegrenzt. Eine Schaltpunktanzeige ermahnt den Fahrer zum Hochschalten, um eine ökonomische Fahrweise zu erzielen.

2,3 Getriebeabstufung

+ Die Übersetzungsstufen des Fünfganggetriebes passen gut zueinander, beim Durchschalten der Gänge ergeben sich keine zu großen Drehzahlsprünge. Leider hat Opel die Gesamtübersetzung relativ lange gewählt, in den oberen Gängen verhungert der kleine und etwas schwachbrüstige Motor regelrecht. Wer im Verkehr mitschwimmen will, muss daher oft die Gänge durchwechseln. Ein sechster Gang würde hier keinen Sinn mehr machen.

2,0 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 gut ab. Obwohl das Auto recht deutlich über alle Räder schiebt, kann das gut abgestimmte ESP den Corsa stabilisieren und Schleudern verhindern.

2,0 Kurvenverhalten

⊕ In schnell durchfahrenen Kurven untersteuert der Corsa und schiebt damit etwas über die Vorderräder - dieses Fahrverhalten kommt besonders weniger geübten Fahrern entgegen. Bei plötzlichem Gaswegnehmen in der Kurve verändert sich das Eigenlenkverhalten nur wenig. Auch beladen bleibt bleibt das Auto in Kurven gutmütig und leicht beherrschbar.

2,5 Lenkung*

Der Wendekreis von 10,6 m ist für diese Fahrzeugklasse nur zufriedenstellend. Die Zielgenauigkeit der Lenkung geht in Ordnung, bisweilen wünscht man sich aber etwas mehr Fahrbahnkontakt.

⊕ Die Lenkung spricht selbst bei hohem Tempo auf Kurskorrekturen am Lenkrad ordentlich an. Der Kraftaufwand ist sehr gering, vor allem beim Rangieren.

1,9 Bremse

⊕ Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der Corsa 1.2 TWINPORT durchschnittlich 36 m (Mittelwert aus zehn Einzelmessungen, Serienbereifung, halbe Zuladung). Die Bremsanlage zeigt sich dabei standfest und frei von Fading. Die Bremse spricht gut an und lässt sich problemlos dosieren. Der Bremsassistent unterstützt auch weniger geübte Fahrer dabei, in einer Notsituation das volle Bremspotenzial der Anlage zu nutzen.

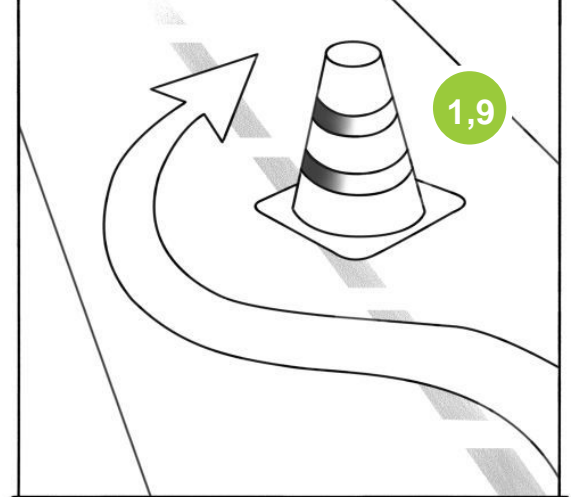
2,2 SICHERHEIT

2,6 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

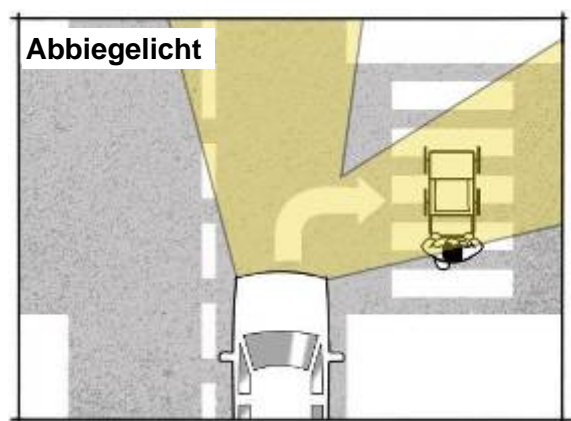
⊕ Opel rüstet seinen Corsa nun serienmäßig mit dem elektronischen Stabilitätsprogramm ESP aus - das ist vorbildlich. Ein Bremsassistent ist ebenfalls serienmäßig und unterstützt auch weniger geübte Fahrer dabei, das volle Potential der Bremsanlage zu nutzen. Gegen Aufpreis gibt es dynamisches Kurvenlicht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

ADAC-Ausweichtest



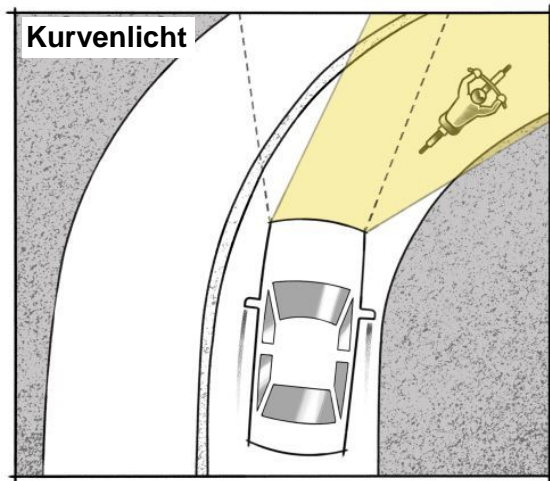
Beim ADAC-Ausweichtest erfolgt die Einfahrt in die Pylonengasse mit einer Geschwindigkeit von 90 km/h bei mindestens 2000 Motorumdrehungen im entsprechenden Gang. Geprüft wird die Fahrzeugreaktion, d.h. die Beherrschbarkeit beim anschließenden Ausweichen.



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.

1,9 Passive Sicherheit - Insassen

- +** Mit insgesamt 34 Punkten beim EuroNCAP Front-, Seiten- und Pfahlerash erhält der Corsa fünf Sterne und bewegt sich damit im Spitzenfeld seiner Klasse, was die passive Sicherheit angeht. Ausgestattet ist der Wagen serienmäßig mit Front- und Seitenairbags, optional 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 durch die aktiven Kopfstützen ist beim Heckaufprall 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.



Die Scheinwerfer schwenken (abhängig von Lenkradstellung und Geschwindigkeit) gemäß dem Straßenverlauf in Fahrtrichtung und folgen so der Fahrbahn in Kurvenrichtung.

2,2 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.

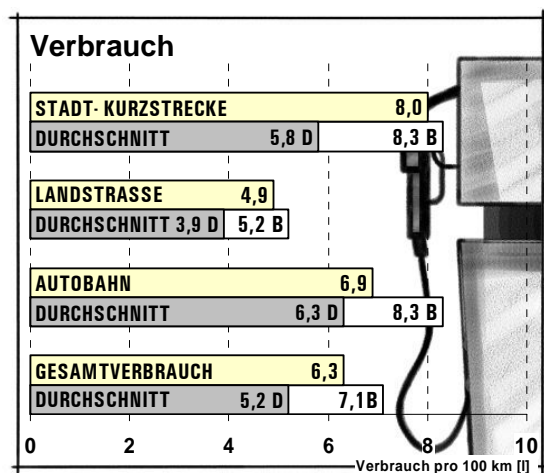
2,9 Fußgängerschutz

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.

2,5 UMWELT/ECOTEST

3,9 Verbrauch/CO2*

Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch des Opel Corsa mit dem 1,2-l-Benziner und 70 PS liegt bei 6,3 l Super alle 100 km. Damit verbunden ist ein CO₂-Ausstoß von 146 g pro Kilometer. Im EcoTest gibt das nur 21 Punkte. Innerorts konsumiert der Kleinwagen aus Rüsselsheim üppige 8,0 l, außerorts 4,9 l und auf der Autobahn 6,9 l Super pro 100 km. Die Klimaanlage wirkt sich auffällig negativ auf den Verbrauch aus, offensichtlich hat Opel noch keinen bedarfsgerecht regelnden Kompressor verbaut, sondern eine wenig effiziente Billig-Variante nach alter Bauart.



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

1,0 Schadstoffe

⊕ Ausgezeichnet fallen die Schadstoffwerte im Abgas aus, sie sind sehr niedrig; sogar im anspruchsvollen Autobahnzyklus bleibt der CO-Ausstoß ausgesprochen niedrig - da können selbst Oberklasse-Benziner kaum mithalten. Der verdiente Lohn: volle 50 Punkte im EcoTest für den Bereich Schadstoffe. Zusammen mit den CO₂-Punkten ergeben sich so 71 Punkte und damit vier von fünf möglichen Sternen im ADAC EcoTest.

2,6 WIRTSCHAFTLICHKEIT

4,3 Betriebskosten*

Die Kosten für den Betrieb ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der Verbrauch des getesteten Corsa nicht gerade niedrig liegt und er zudem das teure Super-Benzin benötigt, kann er hier nur eine durchschnittliche Bewertung erzielen.

2,4 Werkstatt- / Reifenkosten*

Der Corsa muss alle 30.000 km oder alle 12 Monate zum Service in die Werkstatt. Der kleine Ottomotor 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. Die Ausgaben für den Reifenersatz liegen bei Verwendung der gängigen Seriengröße auf einem niedrigen Niveau.

⊖ Der jährliche Service bedeutet auch für den Normal- und Wenigfahrer häufigere Werkstattaufenthalte.

3,2 Wertstabilität*

Der Corsa hat erst vor kurzem ein kleines Facelift bekommen, die getestete Motorvariante ist in dieser Leistungsstufe neu. Dennoch ist innerhalb des vierjährigen Berechnungszeitraums mit einem neuen Modell zu rechnen. Daher wird dem aktuellen Corsa nur ein zufriedenstellender Restwertverlauf prognostiziert.

2,2 Kosten für Anschaffung*

⊕ Der Einstiegspreis von 12.000 Euro fällt recht günstig aus, im Sicherheitsbereich ist alles Nötige an Bord (ESP, vier Airbags). Allerdings fällt die sonstige Ausstattung ziemlich mager aus, Annehmlichkeiten wie Klimaanlage kosten extra oder sind zum Teil nur in höheren Ausstattungsvarianten erhältlich (z.B. Regensensor).

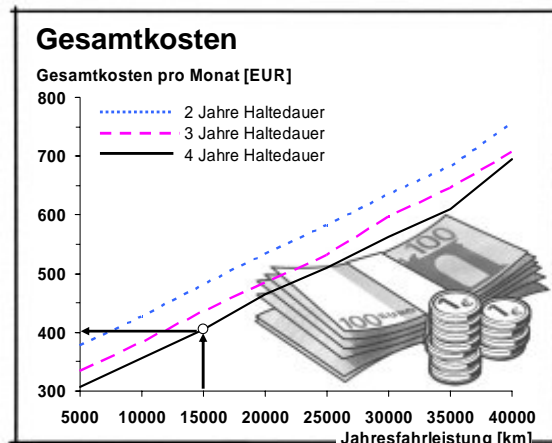
2,0 Fixkosten*

⊕ Die festen Kosten halten sich im Rahmen, die KFZ-Steuer ist mit 34 Euro im Jahr kaum der Rede wert. Die Einstufungen für Haftpflicht- Voll- und Teilkaskoversicherung liegen im zufriedenstellenden Bereich.

2,4

Monatliche Gesamtkosten*

⊕ Betrachtet man die absoluten monatlichen Kosten für den Corsa 1.2 TWINPORT, bewegen diese sich im günstigen Bereich im Vergleich zu den Mitbewerbern.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 405 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

DIE MOTORVARIANTEN (BENZINER)

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.2 Twinport ecoFlex	1.2 Twinport ecoFlex	1.4 Twinport	1.4 Twinport	GSi
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1229	4/1229	4/1398	4/1398	4/1598
Leistung [kW(PS)]	51(70)	63(85)	64(87)	74(100)	110(150)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	115/4000	115/4000	130/4000	130/4000	210/1850
0-100 km/h[s]	14,5	14,9	12,4	11,9	8,1
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	160	172	173	180	210
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	6,3 S	6,1 S	6,5 S	6,5 S	8,3 S
CO2 [g/km]	124	119	129	129	171
Versicherungsklassen KH/VK/TK	15/17/16	14/17/16	14/17/16	14/17/16	18/21/23
Steuer pro Jahr [Euro]	34	26	46	46	134
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	405	417	421	428	610
Preis [Euro]	12.000	13.470	12.850	13.440	20.900

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 Otto	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	1229 ccm
Leistung	51 kW (70 PS)
bei	5600 U/min
Maximales Drehmoment	115 Nm
bei	4000 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	160 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	14,5 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2. + 2. Gang)	10,1 s
Bremsweg aus 100 km/h	36,0 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	6,3 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	8,0/ 4,9/ 6,9 l
CO2-Ausstoß Herstellerangabe/Test	124g/km / 146g/km
Innengeräusch 130km/h	71dB(A)
Länge/Breite/Höhe	3999/1737/1488 mm
Leergewicht/Zuladung	1145 kg/460 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	235 l/530 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	450 kg/850 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	45 l
Reichweite	710 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte fett

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Regen- und Lichtsensor	nicht erhältlich
Abbieglicht (inkl. Kurvenlicht)	400 Euro°
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Parkhilfe, elektronisch	355 Euro°
Reifendruckkontrolle	nicht erhältlich
Reserverad, vollwertig	60 Euro
Servolenkung	Serie
Tempomat	nicht erhältlich
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer) (Cool&Sound-Paket2)	1955 Euro°
Xenonlicht	nicht erhältlich

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	390 Euro
aktive Kopfstützen vorn	50 Euro
Audioanlage	815 Euro°
Innenspiegel, automatisch abblendend (Sicht-Paket)	145 Euro
Klimaanlage	1140 Euro
Klimaautomatik (Cool&Sound-Paket2)	1955 Euro°
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem	nicht erhältlich
Pollenfilter	Serie
Rücksitzlehne und -bank umklappbar (ungeteilt)	Serie
Zentralverriegelung (Elektro-Paket)	360 Euro°

AUSSEN

Außenspiegel, elektrisch einstellbar	Serie
Lackierung Metallic	425 Euro°
Nebelscheinwerfer	175 Euro
Schiebe-Hubdach	nicht erhältlich

° im Testwagen vorhanden

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	132 Euro
Monatliche Werkstattkosten	39 Euro
Monatliche Fixkosten	63 Euro
Monatlicher Wertverlust	170 Euro
Monatliche Gesamtkosten	404 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	15/17/16
Grundpreis	12.000 Euro

NOTENSKALA

 Sehr gut	0,6 – 1,5	 Ausreichend	3,6 – 4,5
 Gut	1,6 – 2,5	 Mangelhaft	4,6 – 5,5
 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 / UMWELT¹

2,5

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,8	Fahreigenschaften	2,0
Verarbeitung	2,9	Fahrstabilität	1,9
Sicht	2,8	Kurvenverhalten	2,0
Ein-/Ausstieg	2,7	Lenkung*	2,5
Kofferraum-Volumen*	3,1	Bremse	1,9
Kofferraum-Zugänglichkeit	2,3	Sicherheit	2,2
Kofferraum-Variabilität	3,9	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	2,6
Innenraum	2,3	Passive Sicherheit - Insassen	1,9
Bedienung	2,5	Kindersicherheit	2,2
Raumangebot vorne*	1,6	Fußgängerschutz	2,9
Raumangebot hinten*	3,0	Umwelt/EcoTest	2,5
Innenraum-Variabilität	4,0	Verbrauch/CO2*	3,9
Komfort	2,6	Schadstoffe	1,0
Federung	2,8		
Sitze	2,6	WIRTSCHAFTLICHKEIT	2,6
Innengeräusch	3,0	Betriebskosten*	4,3
Klimatisierung	2,2	Werkstatt- / Reifenkosten*	2,4
Motor/Antrieb	3,0	Wertstabilität*	3,2
Fahrleistungen*	4,5	Kosten für Anschaffung*	2,2
Laufkultur	2,0	Fixkosten*	2,0
Schaltung	2,2	Monatliche Gesamtkosten*	2,4
Getriebeabstufung	2,3		

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte Klassenbezogen