



Opel Corsa 1.4 Twinport Innovation

Dreitüriger Kleinwagen mit Schrägheck
(64 kW / 87 PS)

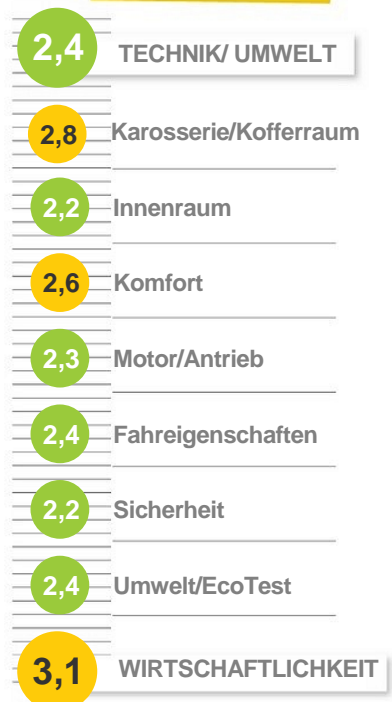
Nach fünf Jahren Bauzeit erhält der Opel Corsa nochmals ein Facelift. Er wirkt nun etwas frischer und dynamischer, der Innenraum wurde durch dezente Änderungen etwas aufgepeppt. Auch am Fahrwerk haben die Rüsselsheimer Ingenieure nochmals Hand angelegt, was für mehr Fahrkomfort sorgt. Die 87 Benziner-PS reichen für entspanntes mitschwimmen im Verkehr, beim Verbrauch können aber keine Glanzpunkte gesetzt werden. Dank sehr sauberer Abgase reicht es aber trotzdem zu vier Sternen im ADAC EcoTest. Die vorderen Insassen erfreuen sich an üppigen Platzverhältnissen und langstreckentauglichen Sitzen. Der Dreitürer ist in der Topausstattungsvariante Innovation ab 16.230 Euro erhältlich und wartet mit einer reichhaltigen Ausstattung auf. Trotzdem sollten kleinere Ausstattungsdetails wie die aktiven Kopfstützen vorne und die mittlere Kopfstütze hinten unbedingt mitbestellt werden - Schade das Opel für solch wichtige Details zur Steigerung der passiven Sicherheit die Kunden extra zur Kasse bittet. **Karosserievarianten:** Fünftürer. **Konkurrenten:** Ford Fiesta, Hyundai i20, Peugeot 207, Renault Clio, Seat Ibiza, Skoda Fabia, Toyota Yaris, VW Polo.

+ vorne viel Platz, ausgewogener Federungskomfort, sichere Fahreigenschaften, bequeme Vordersitze

- Kopfstütze hinten Mitte kostet Aufpreis, kein Xenon lieferbar



ADAC-URTEIL



2,8

KAROSSERIE/KOFFERRAUM

2,7

Verarbeitung

⊕ Der Corsa zeigt sich insgesamt gut verarbeitet. Das Interieur wirkt solide und gefällt durch sein frisches Design. An manchen Stellen überzeugt die Auswahl des harten und billig wirkenden Kunststoffs nicht auf ganzer Linie, wie etwa an den Türverkleidungen, am unteren Teil des Armaturenbrettes und an der Mittelkonsole. Die Tankklappe ist mit der Zentralverriegelung kombiniert. Es dürfen bis zu 440 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 Aufpreis. Nur dann ist auch ein Wagenheber und Bordwerkzeug mit an Bord.

2,4

Sicht

Bei der ADAC-Rundumsichtmessung schneidet der Corsa zufriedenstellend ab. Besonders die breiten C-Säulen beim Dreitürer 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 Objekte im Winkel besser erkennen 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. Bei Wahl des im Testwagen verbauten Sicht-Pakets blendet der Innenspiegel bei störendem Scheinwerferlicht vom hinterherfahrenden Verkehr selbstständig ab. Gegen Aufpreis kann man die Halogenscheinwerfer mit Kurven- und Abbiegelicht ordern. Leider sind für den Corsa keine Xenonscheinwerfer lieferbar. Tagfahrlicht ist serienmäßig an Bord.

3,1

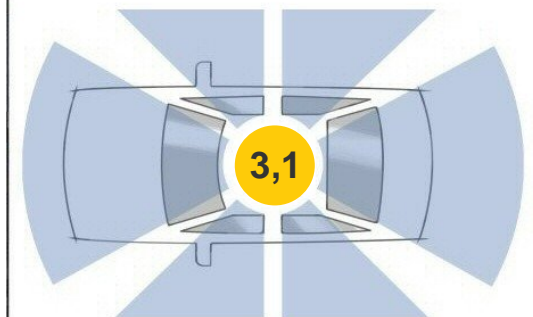
Ein-/Ausstieg

⊕ 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.

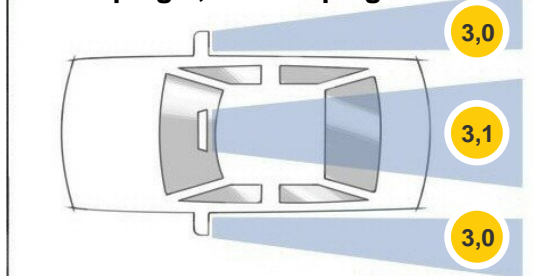


Trotz der versenkbaren Kopfstützen ist die Sicht nach schräg hinten stark eingeschränkt.

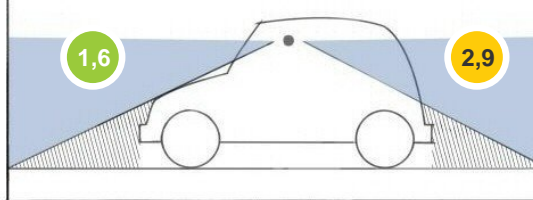
Rundumsicht



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.

Eine zentrale Türverriegelung mit Fernbedienung (Knöpfe können leicht verwechselt werden) bekommt man serienmäßig. Die Türbremsen sind kräftig genug, um die Türen auch an Steigungen noch sicher geöffnet halten zu können. Betätigt man zweimal die Öffnen-Taste an der Fernbedienung schalten sich automatisch die Scheinwerfer an und beleuchten den Weg zum Fahrzeug. Durch ziehen des Fernlichthebels vor dem Aussteigen wird auch der Heimweg ausgeleuchtet.

– Hinten ist der Zustieg - wie bei den meisten 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*

Befindet sich der aufpreispflichtige variable Kofferraumboden in unterer Stellung, liegt das Kofferraumvolumen bei nicht gerade üppigen 235 l. Wird die Rücksitzbank umgeklappt, stehen brauchbare 530 l Laderaum zur Verfügung (gemessen bis zur Fensterunterkante). Die Reserveradmulde fasst zusätzliche 45 Liter (nur wenn Fahrzeug ohne Reserverad ausgestattet ist).



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

2,5 Kofferraum-Zugänglichkeit

Die Ladekante ist zwar von außen durchschnittlich hoch (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 (Aufpreis, im Testwagen verbaut) in der oberen Ebene eingelegt wird. Der Stauraum ist zwar dann zweigeteilt, dafür gibt es keine störende Bordwand mehr. Legt man den variablen Ladeboden bei umgeklappten Rücksitzen in der obersten Stellung ein, stört auch keine Stufe 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.

3,1 Kofferraum-Variabilität

+ Die asymmetrisch geteilte Rücksitzlehne (Serie ab Ausstattungsvariante Satellite) lässt sich in zwei verschiedenen Neigungen arretieren. Der Klappmechanismus funktioniert mit recht geringem Kraftaufwand, ist aber beim Dreitürer nicht ideal erreichbar. Die Ersatzradmulde bietet zusätzlichen Stauraum für kleinere Utensilien (falls kein vollwertiges Ersatzrad vorhanden ist). Unter der Abdeckung des linken Staufachs im Kofferraum befindet sich der Verbandkasten, für das Warndreieck ist ebenfalls ein eigener Halter vorhanden.

– 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.

2,2 INNENRAUM

2,1 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 aber leider. Da neue gegen Aufpreis erhältliche Navigationssystem TOUCH&CONNECT besitzt nun einen gut funktionierenden Touchscreen. Die Bedienung erfolgt großteils intuitiv und logisch. Gewöhnen muss man sich aber an die sehr kleinen Tasten mit kaum erkennbaren Piktogrammen. Es gibt einige sinnvolle kleine Ablagefächer sowie Becherhalter. Das beleuchtete Handschuhfach ist zufriedenstellend groß. Vorne findet man eine helle Innenbeleuchtung vor (inklusive zwei Leselampen), hinten sitzen die Insassen aber im Dunklen.

⊖ 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. Zudem sind einige Funktionen der optionalen Klimaautomatik nicht direkt anwählbar und müssen umständlich im Menü angewählt werden (z.B. Klimaanlage an/aus). 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.

3,2 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 Knie- und Kopffreiheit.

⊕ Durch die großzügige Innenbreite im Rücksitzbereich verfügen zwei Mitfahrer über angenehme Ellbogenfreiheit.



Im Fond finden Personen bis zu einer Größe von 1,85 m ausreichend Platz vor.

2,6 KOMFORT

2,5 Federung

⊕ Die Feder-Dämpfer-Abstimmung wurde beim Facelift nochmals leicht verfeinert. Das tendenziell immer noch straff ausgelegte Fahrwerk, passt insgesamt gut zum Fahrzeug. Lange Fahrbahnwellen werden gut pariert, kürzere Unebenheiten und Einzelhindernisse kommen etwas deutlicher aber nie unangenehm zu den Insassen durch. Stuckern ist kaum vorhanden. 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.

2,4 Sitze

Der Sitzkomfort auf der Rückbank ist nur akzeptabel. Zum einen ist die Lehne kaum konturiert und bieten nur mäßigen Seitenhalt, zum anderen bietet die Sitzfläche kaum Oberschenkelunterstützung.

⊕ Die Lehnen der Vordersitze sind dagegen 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. Gegen Aufpreis gibt es diese auch für den Beifahrer. Der Sitzkomfort auf den tendenziell straff gefederten Sitzen ist gut. Der Fahrer kann seinen linken Fuß fest abstützen und hat eine gute Sitzposition.

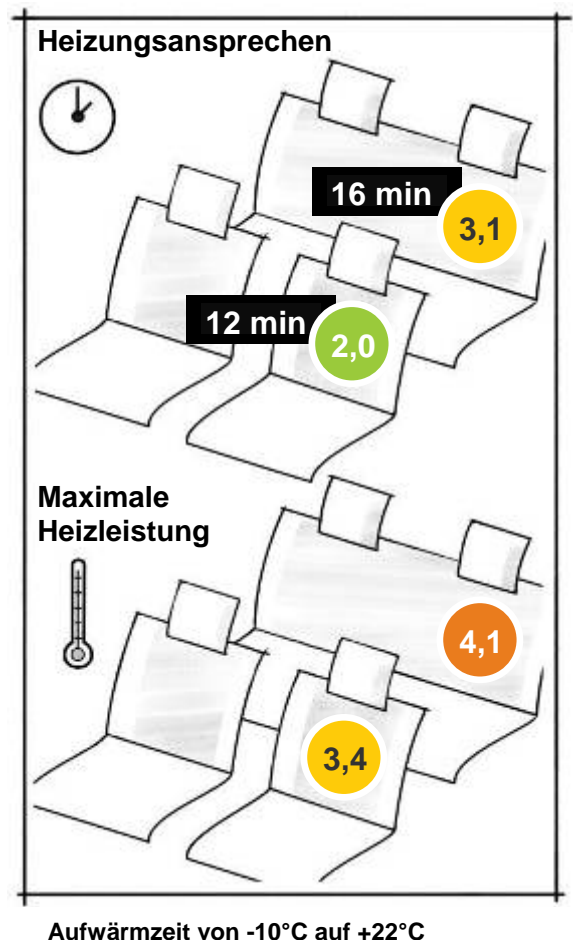
3,4 Innengeräusch

Bis 130 km/h ist der gemessene Geräuschpegel noch zufriedenstellend. Fährt man schneller, nimmt das Innengeräusch aufgrund der höheren Motordrehzahlen und den ansteigenden Windgeräuschen deutlich zu.

2,8 Klimatisierung

(Heizungstest bei -10 °C in der ADAC-Klimakammer) Der mit dem optionalen Quickheat Schnellheizsystem ausgestattete Testwagen kann vorne durch seine kräftige Heizung überzeugen. Hinten dauert es trotz des optionalen Sommer-Pakets, welches zusätzliche Lüftungsdüsen im Fußraum der hinten Sitzenden beinhaltet, deutlich länger, bis angenehme Temperaturen erreicht werden.

⊕ Die optionale Klimaautomatik arbeitet fein und situationsangepasst. Die Intensität der automatischen Regelung lässt sich in drei Stufen variieren. Temperatur und Luftmengenverteilung können Fahrer und Beifahrer nur gemeinsam wählen, die Verteilung der Luftströme nach oben, mitte und unten lässt sich zufriedenstellend einstellen.



2,3 MOTOR/ANTRIEB

2,4 Fahrleistungen*

Der 86 PS starke Vierzylinder kann nicht gerade durch üppiges Drehmoment punkten. Das hat zur Folge, dass die Elastizitätswerte allenfalls zufriedenstellend sind. Im fünften Gang geht dem Corsa schnell die Puste aus, es muss oft einen Gang zurück geschaltet werden.

⊕ Dann lassen sich aber erstaunlich gute Fahrleistungen erzielen. Durch weites Ausdrehen des Motors kommt man selbst auf der Autobahn problemlos mit dem schwimmenden Verkehr mit und wird nicht zum Verkehrshindernis. Wer also selten schnell fährt ist mit diesem Motor vollkommen ausreichend motorisiert.

2,3 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 Antrieb.

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.

2,4 Getriebeabstufung

⊕ Die Übersetzungsstufen des Fünfganggetriebes passen gut zueinander, beim Durchschalten der Gänge ergeben sich keine zu großen Drehzahlsprünge. Aufgrund des nicht besonders hohen Drehmoments des Motors wurde die Gesamtübersetzung etwas kurzer gewählt. Das hat zur Folge, dass der Motor bei Autobahngeschwindigkeit (130 km/h) schon mehr als 4.000 1/min dreht. Bei Konstantfahrt hat man immer das Bedürfnis nochmals einen Gang nach oben zu schalten. Vielleicht wäre ein etwas längerer zusätzlicher sechster Gang als Schongang sinnvoll gewesen.

2,4 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.

2,3 Kurvenverhalten

⊕ In schnell durchfahrenen Kurven untersteuert der Corsa deutlich, sein Grenzbereich kündigt sich früh und gutmütig an. Bei plötzlichem Gaswegnehmen in der Kurve ändert sich das Eigenlenkverhalten nur wenig. Auch beladen bleibt der Kleinwagen gutmütig und leicht beherrschbar.

2,6 Lenkung*

Der Wendekreis von 10,6 m ist für diese Fahrzeugklasse nur zufriedenstellend.

⊕ Die Lenkung arbeitet sehr leichtgängig was einem beim Rangieren zu gute kommt. Auf der Landstraße und der Autobahn sollte die Mittenzentrierung aber etwas kräftiger ausfallen. Die Rückmeldung und die Zielgenauigkeit sind gut.

2,7 Bremse

Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der Corsa durchschnittlich 39 m (Mittelwert aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Conti Premium Contact 2 87H der Größe 195/55R16). Die Bremsanlage zeigt sich auch bei starker Beanspruchung standfest. Die Bremse spricht gut an und lässt sich problemlos dosieren. Der Bremsassistent hilft auch weniger geübten Fahrern, in einer Notsituation das volle Potenzial der Bremsanlage zu nutzen.

2,2 SICHERHEIT

2,5 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Opel rüstet seinen Corsa serienmäßig mit dem elektronischen Stabilitätsprogramm ESP aus - das ist vorbildlich. Ein Bremsassistent ist ebenfalls serienmäßig an Bord. Gegen Aufpreis gibt es dynamisches Kurvenlicht und Abbiegelicht, beides funktioniert sehr gut und holt das bestmögliche aus dem Halogen-Abblendlicht heraus. Bei einer Notbremsung blinken die Rückleuchten in erhöhter Frequenz und warnen dadurch den nachfolgenden Verkehr.

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

1,8 Passive Sicherheit - Insassen

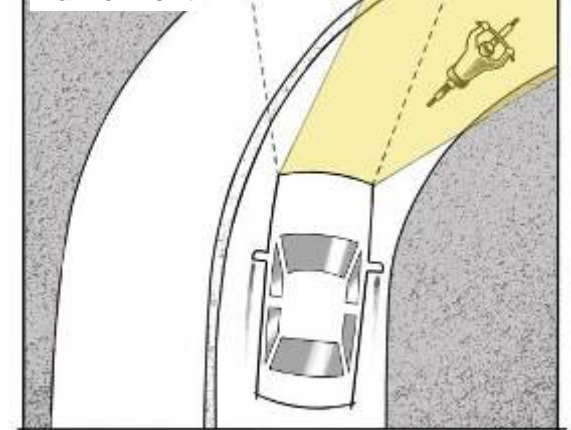
⊕ Mit insgesamt 34 Punkten beim EuroNCAP Front-, Seiten- und Pfahlerash erhält der Corsa fünf Sterne und bewegt sich damit im Spitzenfeld seiner Klasse, was die passive Sicherheit angeht.

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.

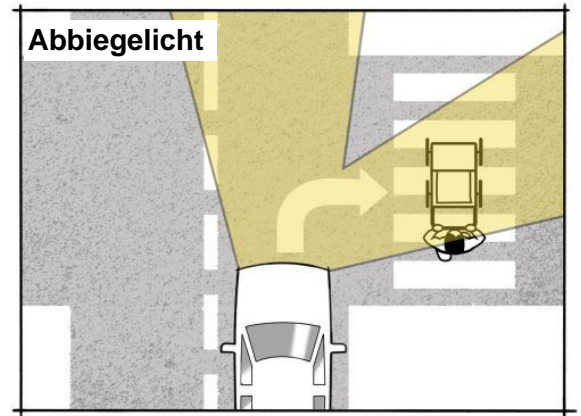
Kurvenlicht



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

Ausgestattet ist der Wagen serienmäßig mit Front- und Seitenairbags, nur in den höheren Ausstattungsvarianten ohne Aufpreis auch mit Kopfairbags. Die vorderen Kopfstützen reichen in der Höhe für Insassen bis zu einer Größe von 1,85 m, das Schutzpotenzial der aktiven Kopfstützen (Aufpreis, im Testwagen verbaut) 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. Einen Anschnallerinnerer gibt es lediglich für den Fahrer, nicht aber für die anderen Insassen. Unverständlich, dass Opel für eine Kopfstütze hinten in der Mitte Aufpreis verlangt, die meisten Fahrzeuge haben diese obligatorisch an Bord.



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.

2,4 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. Die Zugänglichkeit ist aber beim Dreitürer etwas beschwerlich, weshalb es schwierig ist, Kindersitze fest anzuschallen. Isofix-Halterungen mit zusätzlichen Ankerhaken sind hinten vorhanden (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.

⊖ Der hintere Mittelsitz eignet sich aufgrund der ungünstigen Form nicht zum Befestigen von Kindersitzen.

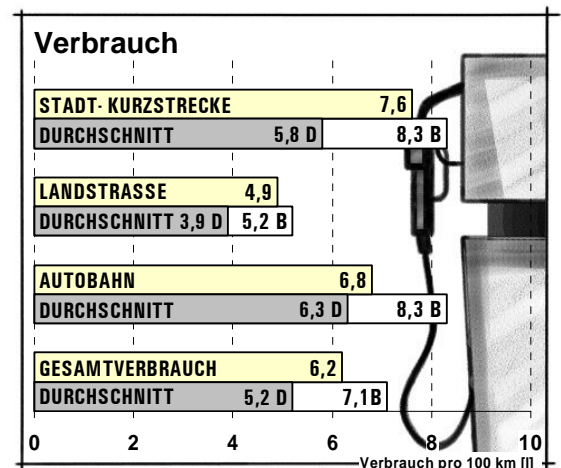
2,9 Fußgängerschutz

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 Bereiche an den Seiten und an der Vorderkante sollte Opel aber noch entschärfen.

2,4 UMWELT/ECOTEST

3,7 Verbrauch/CO2*

Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch des Opel Corsa mit dem 1,4-l-Benziner liegt bei 6,2 l Super alle 100 km. Damit verbunden ist ein CO₂-Ausstoß von 142 g pro Kilometer. Im EcoTest reicht das nur für 23 Punkte. Innerorts konsumiert der Kleinwagen aus Rüsselsheim üppige 7,6 l, außerorts 4,9 l und auf der Autobahn 6,8 l Super pro 100 km.



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

1,1

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: 49 Punkte im EcoTest für den Bereich Schadstoffe. Zusammen mit den CO₂-Punkten ergeben sich so 72 Punkte und damit vier von fünf möglichen Sternen im ADAC EcoTest.

3,1

WIRTSCHAFTLICHKEIT

4,6

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 gegenüber Diesel das teurere Super-Benzin benötigt, kann er hier nur eine schlechte Bewertung einfahren.

2,8

Werkstatt- / Reifenkosten*

Der Opel Corsa muss alle 30.000 km oder alle 12 Monate zum Service in die Werkstatt. Der 1,4-Liter Ottomotor besitzt eine Steuerkette, die einen oftmals teuren Zahnriemenwechsel überflüssig macht.

+ Opel spendiert nach eigenen Angaben langlebige Verschleißteile und gewährt zudem eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.

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

3,6

Wertstabilität*

Der Corsa hat zwar erst vor kurzem ein Facelift bekommen, dennoch ist innerhalb des vierjährigen Berechnungszeitraums mit einem neuen Modell zu rechnen. Daher wird dem Fahrzeug nur ein zufriedenstellender Restwertverlauf prognostiziert.

2,9

Kosten für Anschaffung*

Der Opel Corsa 1.4 Twinport ist in der Topausstattung "Innovation" ab 16.230 Euro erhältlich. Angesichts der üppigen Ausstattung geht der Preis in Ordnung. Die dritte Kopfstütze hinten (60 Euro) sowie die aktiven Kopfstützen vorne (50 Euro) sollten beim Kauf mit geordert werden. Mit nur wenig Mehrkosten wird die Insassensicherheit bei einem Heckaufprall stark erhöht.

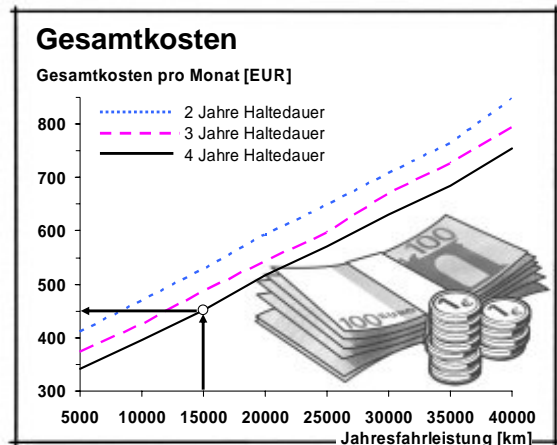
1,8

Fixkosten*

+ Die festen Kosten halten sich im Rahmen, die KFZ-Steuer ist mit 56 Euro im Jahr kaum der Rede wert. Die Einstufungen für Haftpflicht- Voll- und Teilkaskoversicherung liegen im günstigen bis zufriedenstellenden Bereich.

3,0 Monatliche Gesamtkosten*

Die absoluten monatlichen Gesamtkosten bewegen sich im zufriedenstellenden Bereich. Vor allem die für diese Fahrzeugklasse hohen Betriebskosten wirken sich negativ auf die Gesamtkosten aus.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 451 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.2 Twinport ecoFlex	1.2 Twinport ecoFlex	1.4 Twinport	1.4 Twinport	1.6 Turbo	1.3 CDTI ecoFlex	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]	4/1229	4/1229	4/1398	4/1398	4/1598	4/1248	4/1248	4/1686
Leistung [kW(PS)]	51(70)	63(85)	64(87)	74(100)	110(150)	55(75)	70(95)	96(130)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	115/4000	115/4000	130/4000	130/4000	210/1850	190/1750	190/1750	300/2000
0-100 km/h[s]	14,5	14,9	12,4	11,9	8,1	14,9	12,3	9,5
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	160	172	173	180	210	163	173	200
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	5,8 S	5,6 S	6,2 S	6,2 S	7,8 S	4,5 D	4,7 D	4,8 D
CO2 [g/km]	124	119	134	134	171	110	115	118
Versicherungsklassen KH/VK/TK	15/17/17	14/17/16	14/17/16	14/17/16	17/20/23	15/16/18	15/16/18	15/16/18
Steuer pro Jahr [Euro]	34	26	56	56	134	123	123	161
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	425	436	445	452	579	429	446	474
Preis [Euro]	11.640	13.110	12.490	13.080	19.770	14.450	15.330	19.465

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	1398 ccm
Leistung	64 kW (87 PS)
bei	6000 U/min
Maximales Drehmoment	130 Nm
bei	4000 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	5-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	195/55R16T
Reifengröße (Testwagen)	195/55R16H
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Trommel
Wendekreis links/rechts	10,55 m
Höchstgeschwindigkeit	173 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	12,4 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2. + 3. Gang)	7,8 s
Bremsweg aus 100 km/h	38,6 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	6,2 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	7,6/ 4,9/ 6,8 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe/Test	134g/km / 142g/km
Innengeräusch 130km/h	72dB(A)
Länge/Breite/Höhe	3999/1713/1488 mm
Leergewicht/Zuladung	1145 kg/440 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	235 l/530 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	500 kg/1000 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	45 l
Reichweite	725 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Messwerte fett

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbieglicht	Serie
Regen- und Lichtsensor (Sicht-Paket)	145 Euro ^o
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht	Serie
Reifendruckkontrolle	nicht erhältlich
Servolenkung	Serie
Tempomat	Serie
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht	nicht erhältlich

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
aktive Kopfstützen vorn	50 Euro ^o
Audioanlage	Serie
Drehzahlmesser	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend (Sicht-Paket)	145 Euro ^o
Klimaanlage/Klimaautomatik (Sommer-Paket)	Serie/445 Euro ^o
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem	695 Euro ^o
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie
Zentralverriegelung	Serie

AUSSEN

Außenspiegel, elektrisch einstellbar (und beheizbar)	Serie
Lackierung Metallic	460 Euro ^o
Schiebe-Hubdach	850 Euro

^o im Testwagen vorhanden

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	140 Euro
Monatliche Werkstattkosten	45 Euro
Monatliche Fixkosten	66 Euro
Monatlicher Wertverlust	200 Euro
Monatliche Gesamtkosten	451 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	14/17/16
Grundpreis	16.230 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

2,4

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

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte Klassenbezogen