



Opel Corsa 1.2 LPG ecoFlex Edition

Dreitüriger Kleinwagen mit Schrägheck (61 kW / 83 PS)

Seit vielen Jahren wird der aktuelle Corsa bereits gebaut und ist somit auf Deutschlands Straßen weit verbreitet. Selbst ein Facelift brachte nur geringe Detailveränderungen. Veraltet wirkt er deswegen aber noch lange nicht, auch wenn die Konkurrenz an vielen Stellen etwas frischer wirkt. Der 1,2-Liter-Motor wird mit LPG-Flüssiggas betrieben und erfreut durch moderaten Verbrauch und somit niedrigen Betriebskosten. Die Fahrleistungen sind aber durchwegs enttäuschend: Die 61 kW/83 PS kommen nicht richtig zur Geltung, dem Triebwerk fehlt es an Durchzugskraft. Die vorderen Insassen freuen sich über üppige Platzverhältnisse und langstreckentaugliche Sitze. Der Dreitürer ist in der Ausstattungsvariante Edition ab 16.585 Euro erhältlich und wartet mit einer reichhaltigen Ausstattung auf. Trotzdem sollten Details wie die aktiven Kopfstützen vorn und die mittlere Kopfstütze hinten unbedingt mitbestellt werden. Schade, dass Opel für solch wichtige Details zur Steigerung der passiven Sicherheit die Kunden extra zur Kasse bittet.

Karosserievarianten: Fünftürer. **Konkurrenten:** Citroen C3 LPG, Citroen DS3 LPG, Dacia Sandero LPG, Ford Fiesta LPG, Lada Kalina LPG, Seat Ibiza LPG, VW Polo BiFuel.

- +** guter Insassenschutz beim Crashtest, günstiger Unterhalt, vorn viel Platz, sichere Fahreigenschaften, bequeme Vordersitze
- Kopfstütze hinten Mitte kostet Aufpreis, kein Xenon lieferbar, schlechte Fahrleistungen



ADAC-URTEIL

2,4 AUTOTEST

2,2 AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

3,1 Familie

2,3 Stadtverkehr

2,7 Senioren

2,7 Langstrecke

3,2 Transport

3,5 Fahrspaß

2,3 Preis/Leistung

2,8

KAROSSERIE/KOFFERRAUM

2,6

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.
- ⊖ 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. Die Türausschnitte sind schlecht abgedichtet und verschmutzen schnell. Seitenschutzleisten an den Türen gibt es nicht, ebenso sind die Schweller bei geöffneten Türen ungeschützt.

3,1

Alltagstauglichkeit

Mit einer Gasfüllung kann der Corsa bis zu 570 Kilometer weit betrieben werden. Es dürfen bis zu 430 kg eingeladen werden.

- ⊕ Die maximal zulässige Dachlast beträgt 75 kg. Im Innenraum finden bis zu vier Personen ordentliche Sitzgelegenheiten vor. Der hintere Mittelsitz kann nur als Notsitz für kurze Strecken verwendet werden. Das kleine Fahrzeug zeigt sich vor allem in der Stadt recht wendig.
- ⊖ Bei einer Reifenpanne steht nur ein Pannenset aus Dichtmittel und Kompressor zur Verfügung, welches nur bei kleinen Undichtigkeiten hilft. Wagenheber und Radmutterenschlüssel sucht man vergebens. Das sonst erhältliche optionale Reserverad steht bei der LPG-Variante nicht zur Verfügung.

2,6

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, wodurch der tote Winkel deutlich verkleinert wird. Beim Einparken unterstützt eine akustische Einparkhilfe am Heck.



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

⊕ 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.

3,0 Ein-/Ausstieg

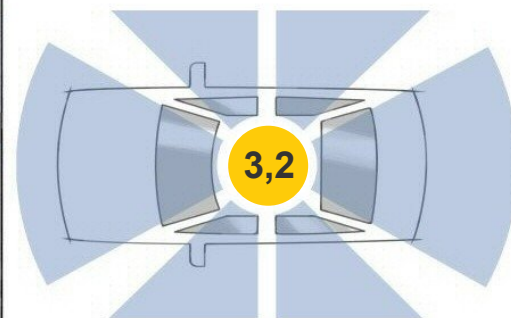
⊕ Vorn steigt man durch die breiten Türen und die günstige Höhe von Sitz und Schweller recht gut ein und aus; behindernd wirkt jedoch die flach verlaufende Dachlinie. Eine zentrale Türverriegelung mit Fernbedienung (Knöpfe können leicht verwechselt werden) bekommt man serienmäßig. Die Türbremsen sind kräftig genug, um die Türen auch an 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, aber nicht immer zuverlässig funktioniert. Haltegriffe gibt's leider nur für Fahrer und Beifahrer. Man kann sich leicht versehentlich aussperren, nur bei offener Fahrtür wird eine Verriegelung unterbunden.

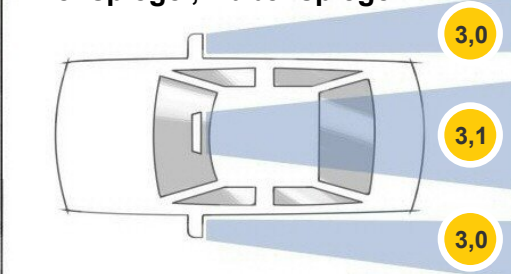
3,2 Kofferraum-Volumen*

Befindet sich der aufpreispflichtige variable Kofferraumboden in unterer Stellung, liegt das Kofferraumvolumen bei nicht gerade üppigen 235 Litern. Wird die Rücksitzbank umgeklappt, stehen brauchbare 530 l Laderaum zur Verfügung (gemessen bis zur Fensterunterkante).

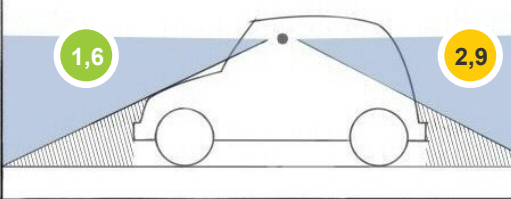
Rundumsicht



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.



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

2,3 Kofferraum-Zugänglichkeit

Die Ladekante ist von außen durchschnittlich hoch (69 cm). Ist der Kofferraumboden in unterer Stellung liegt die Kante 19 cm darüber, in oberer Stellung muss nur ein Zentimeter überwunden werden. Legt man den variablen Ladeboden bei umgeklappten Rücksitzen in der obersten Stellung ein, stört auch keine Stufe mehr.

- + Das Öffnen der Heckklappe funktioniert ohne nennenswerten Kraftaufwand. Die Klappe schwingt weit nach oben - Personen bis 1,87 m können darunter aufrecht stehen. Die Zugänglichkeit ist durch die große Ladeöffnung bequem, auch ein zusammengeklappter Kinderwagen kann eingeladen werden.
- Der Gepäckraum ist nur schwach beleuchtet.

3,1 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehne lässt sich asymmetrisch geteilt umklappen. Der Klappmechanismus funktioniert mit recht geringem Kraftaufwand, ist aber beim Dreitürer nicht ideal erreichbar. Unter der Abdeckung des linken Staufachs im Kofferraum befindet sich der Verbandkasten, für das Warndreieck ist ebenfalls ein eigener Halter vorhanden.

- Außer der Verzurrösen und dem doppelten Boden gibt es keine Möglichkeiten, kleine Utensilien sinnvoll zu befestigen.

2,6 INNENRAUM

2,8 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 Klimautomatik nicht direkt anwählbar und müssen umständlich im Menü angewählt werden (z.B. Klimaanlage an/aus).



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

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. Beim Corsa mit LPG-Antrieb gibt es keinen Bordcomputer.

1,9 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 Knie- und Kopffreiheit.

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



Hinten ist der Zustieg ziemlich beschwerlich. Etwas erleichternd wirkt die Easy-Entry Funktion, die auf beiden Seiten serienmäßig vorhanden ist.

4,0 Innenraum-Variabilität

Für den Corsa werden keine Sitzvarianten angeboten.

2,7 KOMFORT

2,6 Federung

Die Feder-Dämpfer-Abstimmung des Corsa ist tendenziell straff ausgelegt und 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 tritt in tolerierbarem Maße auf. 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. Auf Kopfsteinpflaster nimmt man im Innenraum leichtes Rappeln wahr.

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 Polsterung dort ist unbequem.

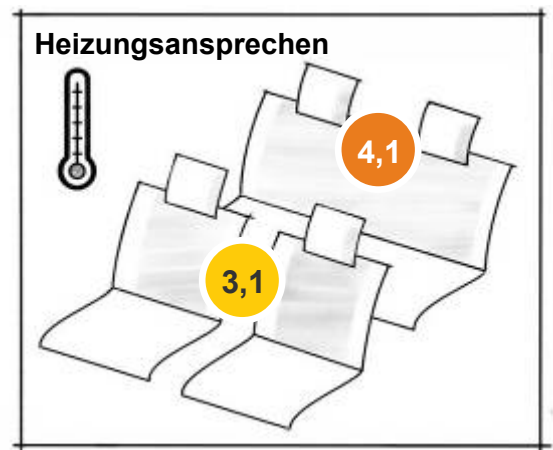
+ Die Lehnen der Vordersitze sind dagegen gut konturiert und bieten dem Rücken festen Halt, ein ausgeprägter Seitenhalt in schnell durchfahrenen Kurven ist damit aber nicht verbunden. Für den Fahrersitz gibt es eine Höheneinstellung. Gegen Aufpreis gibt es diese auch für den Beifahrer (im Testwagen vorhanden). Der Sitzkomfort auf den tendenziell straff gefederten Sitzen ist gut. Der Fahrer kann seinen linken Fuß fest abstützen und hat eine entspannte Sitzposition.

2,8 Innengeräusch

Bis 130 km/h ist der gemessene Geräuschpegel noch zufriedenstellend (69,7 dB (A)). Fährt man schneller, nimmt das Innengeräusch aufgrund der höheren Motordrehzahlen und den ansteigenden Windgeräuschen deutlich zu. Vor allem hohe Drehzahlen führen zu einem unangenehmen Geräuschpegel. Die Karosserie dürfte besser isoliert sein - im Innenraum werden Fahrgeräusche aus dem Fahrwerk-/Räder-Bereich wahrgenommen.

3,3 Klimatisierung

Das optionale Quickheat Schnellheizsystem ist in der LPG-Variante nicht erhältlich. Die Heizleistung ist deswegen nicht gerade lobenswert: Vorn kann sie akzeptiert werden, hinten dauert es zu lange bis eine Wohlfühltemperatur erreicht wird. 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.



Heizungstest bei -10°C in der ADAC-Klimakammer.

3,2 MOTOR/ANTRIEB

4,5 Fahrleistungen*

- Durchzugskraft zählt nicht zu Stärken des 1,2-Liter-Motors mit 61 kW/83 PS. Nutzt man die volle Beschleunigung, so vergehen 10,4 Sekunden bis der Corsa von 60 auf 100 km/h beschleunigt wird. Bei den Elastizitätsmessungen enttäuscht er dann auf voller Breite. Sowohl im vierten als auch im fünften Gang wird der Zwischensprint zur Geduldsprobe. Ein gewisses Maß an Beschleunigungsvermögen würde aber der Fahrsicherheit beitragen.

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.

2,3 Schaltung

⊕ Die Vorwärtsgänge sind recht präzise geführt und lassen sich zügig und ohne Haken schalten. Die Gangwechsel funktionieren ohne nennenswerte Schaltschläge im Getriebe. 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 wird durch eine Sperre vor versehentlichem einlegen geschützt. Eine Schaltpunktanzeige ermahnt den Fahrer zum Hochschalten, um eine ökonomische Fahrweise zu erzielen.

3,0 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 kürzer gewählt. Das hat zur Folge, dass der Motor bei Autobahngeschwindigkeit (130 km/h) schon knapp 4.000 1/min dreht. Bei Konstantfahrt hat man immer das Bedürfnis nochmals einen Gang nach oben zu schalten. Eine längere Übersetzung würde aber wiederum dem bereits schwachen Beschleunigungsvermögen schaden.

2,3 FAHREIGENSCHAFTEN

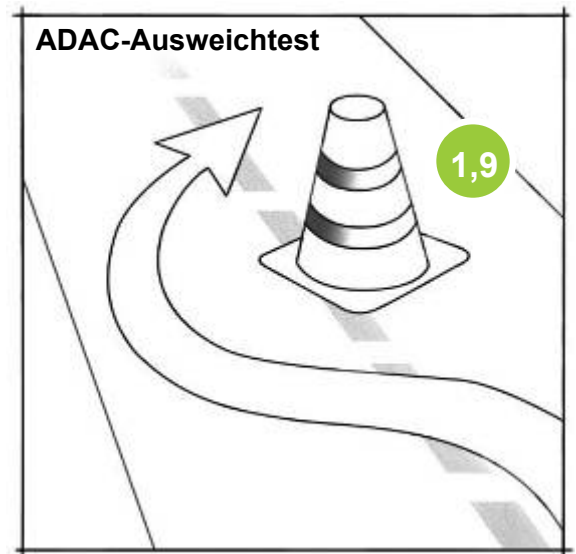
2,1 Fahrstabilität

⊕ 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. In schnell gefahrenen Kurven untersteuert der Corsa sehr deutlich, auf Lastwechsel ist er dafür nicht anfällig.

2,7 Lenkung*

Auf der Landstraße und der Autobahn sollte die Mittenzentrierung der Lenkung etwas kräftiger ausfallen. Die Rückmeldung und die Zielgenauigkeit sind gehen in Ordnung. Der Wendekreis von 10,6 m ist für diese Fahrzeugklasse nur zufriedenstellend.

⊕ Die Lenkung arbeitet sehr leichtgängig, wodurch sich das Rangieren einfach gestaltet.



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.

2,3 Bremse

⊕ Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der Corsa durchschnittlich 37,1 m (Mittelwert aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Reifen: Conti Premium Contact 2 der Größe 195/55 R16 97H). 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. Vor allem beim Anbremsen in leichten Kurven muss mit der Lenkung gelegentlich der Kurs korrigiert werden.

2,2 SICHERHEIT

2,6 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

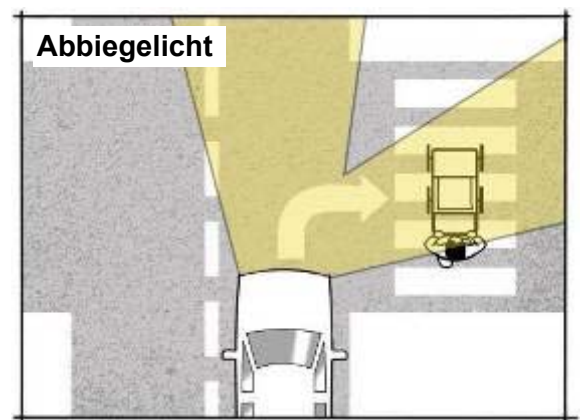
⊕ Opel rüstet seinen Corsa serienmäßig mit dem elektronischen Stabilitätsprogramm ESP aus. Ein Bremsassistent ist ebenfalls serienmäßig an Bord. Gegen Aufpreis gibt es dynamisches Kurvenlicht und Abbiegelicht, beides funktioniert sehr gut und holt das bestmögliche aus dem Halogen-Abblendlicht heraus.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

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

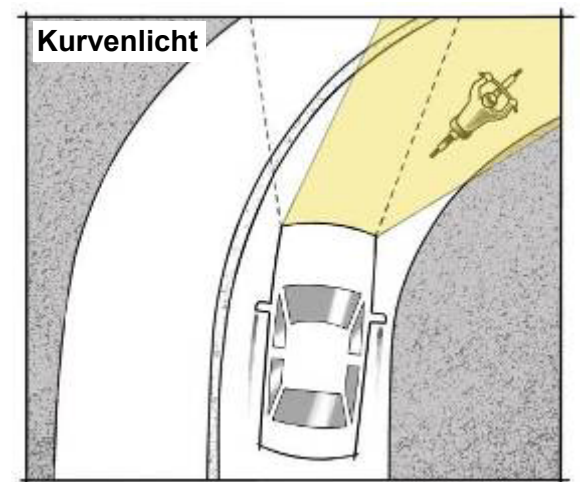
1,7 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Mit insgesamt 34 Punkten beim ADAC 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, 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. Hinten sind die Kopfstützen für Mitfahrer bis 1,70 m Körpergröße ausgelegt. An den stabilen Türgriffen lässt sich im Falle eines Unfalls hohe Zugkraft aufbringen.

⊖ Einen Gurtwarner 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.



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

2,5 Kindersicherheit

Beim ADAC 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 anzuschlagen. Zudem sind die Gurtschlösser nicht verwechslungssicher. 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.

⊖ Auf dem hinteren Mittelsitz erlaubt der Fahrzeughersteller keine Kinderrückhaltesysteme.

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.

2,0 UMWELT/ECOTEST

2,6 Verbrauch/CO₂*

Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch des Opel Corsa mit dem 1,2-l-LPG-Motor liegt bei 7,4 l Autogas alle 100 km. Damit verbunden ist ein CO₂-Ausstoß von 133 g pro Kilometer. Im EcoTest reicht das nur für 34 Punkte. Innerorts konsumiert der Kleinwagen aus Rüsselsheim 9,7 l, außerorts 6,5 l und auf der Autobahn 8,0 l LPG pro 100 km.

1,3 Schadstoffe

⊕ Ausgezeichnet fallen die Schadstoffwerte im Abgas aus, sie sind sehr niedrig. Der verdiente Lohn: 47 Punkte im EcoTest für den Bereich Schadstoffe. Zusammen mit den CO₂-Punkten ergeben sich so 81 Punkte und damit vier von fünf möglichen Sternen im ADAC EcoTest.

2,2 AUTOKOSTEN

2,6 Betriebskosten*

Die Kosten für den Betrieb ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Durch den nur durchschnittlichen Verbrauch von günstigem LPG liegen auch die Betriebskosten im Mittelfeld.

3,3 Werkstatt- / Reifenkosten*

Alle 30.000 km oder alle 12 Monate ist ein kleinerer Ölwechsellservice - alle 60.000 km oder 24 Monate eine Inspektion fällig. Der 1.2-Liter Ottomotor besitzt eine Steuerkette, die einen oftmals teuren Zahnriemenwechsel überflüssig macht.

+ Opel spendiert dem Corsa nach eigenen Angaben langlebige Verschleißteile und gewährt zudem eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung. Die relativ niedrigen Kosten für den Reifenersatz sorgen für die ausgeglichene Benotung.

- Alle 30.000 km oder alle 12 Monate muss der Wagen in die Werkstatt. Für den Vielfahrer ist das in Ordnung, für Fahrer, die mit dem Auto nur wenig unterwegs sind, erhöht der jährliche Serviceabstand die Anzahl der Werkstattaufenthalte und damit die Kosten.

2,6 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*

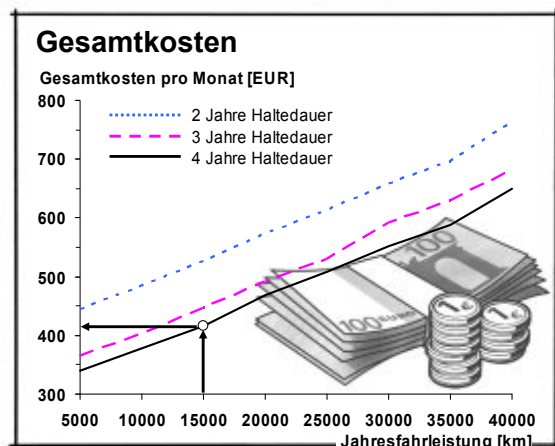
Der Opel Corsa 1.2 LPG ist in der getesteten Ausstattung "Edition" ab 16.585 Euro erhältlich. Angesichts der üppigen Ausstattung geht der Preis in Ordnung. Die dritte Kopfstütze hinten (60 Euro) sowie die aktiven Kopfstützen vorne (50 Euro) sollten beim Kauf mit geordert werden. Mit nur wenig Mehrkosten wird die Insassensicherheit bei einem Heckaufprall stark erhöht.

1,7 Fixkosten*

+ Die festen Kosten halten sich im Rahmen, die KFZ-Steuer ist mit 26 Euro im Jahr kaum der Rede wert. Die Einstufungen für Haftpflicht- Voll- und Teilkaskoversicherung liegen im günstigen bis zufriedenstellenden Bereich.

1,8 Monatliche Gesamtkosten*

⊕ Die monatlichen Gesamtkosten sind erfreulich niedrig. Teuer ist der Flüssiggas-Corsa in keiner Disziplin. Vor allem können aber die sehr niedrigen Fixkosten überzeugen.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 416 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

WEITERE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.2 ecoFlex	1.2 ecoFlex Easytronic	1.4	1.4	1.4 Turbo ecoFlex Start&Stop	1.3 CDTI ecoFlex (DPF)	1.3 CDTI (DPF)	1.7 CDTI (DPF)
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	4/1364	4/1248	4/1248	4/1686
Leistung [kW (PS)]	51 (70)	63 (85)	64 (87)	74 (100)	88 (120)	55 (75)	70 (95)	96 (130)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	115/4000	115/4000	130/4000	130/4000	175/1750	190/1750	190/1750	300/2000
0-100 km/h[s]	14,5	14,9	12,4	11,9	10,3	14,9	12,3	9,5
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	160	172	173	180	195	163	173	200
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller [l]	5,5 S	5,3 S	5,7 S	5,7 S	5,5 S	4,2 D	4,4 D	4,5 D
CO ₂ [g/km]	129	125	134	134	129	110	115	118
Versicherungsklassen KH/VK/TK	16/16/17	15/17/17	15/17/17	15/17/17	15/17/17	16/17/18	16/17/18	16/18/18
Steuer pro Jahr [Euro]	64	56	76	76	66	123	133	177
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	454	467	471	479	490	460	477	503
Preis [Euro]	11.890	13.385	12.755	13.355	16.210	14.745	15.640	19.045

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-Haftpf.
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	61 kW (83 PS)
bei	5600 U/min
Maximales Drehmoment	110 Nm
bei	4000 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	5-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	185/65R15T
Reifengröße (Testwagen)	195/55R16H
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Trommel
Wendekreis links/rechts	10,55 m
Höchstgeschwindigkeit	155 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	14,1 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2. + 3. Gang)	10,4 s
Bremsweg aus 100 km/h	37,1 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	6,8 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Flüssiggas)	7,4 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	9,7/6,5/8,0 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe	110 g/km
CO ₂ -Ausstoß Test(*WTW)	133 g/km
Innengeräusch 130km/h	69,7 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	3999/1713/1488 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	1950 mm
Leergewicht/Zuladung	1175 kg/430 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	235 l/530 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	450 kg/850 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	42 l
Reichweite	565 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte **fett**

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	92 Euro
Monatliche Werkstattkosten	50 Euro
Monatliche Fixkosten	80 Euro
Monatlicher Wertverlust	194 Euro
Monatliche Gesamtkosten	416 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	15/16/16
Grundpreis	16.585 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 2012 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Umwelt und Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.05.2012 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.05.2012 gültigen Steuergesetzgebung.

*WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO₂-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO₂-Emissionen auch die CO₂-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich.

Weitere Autotests finden Sie unter www.adac.de/autotest

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbieglicht (inkl. Kurvenlicht)	400 Euro°
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Berganfahrhilfe (+ Reifendruckkontroll)	55 Euro°
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht (inkl. Abbieglicht)	400 Euro°
Regen- und Lichtsensor (Sicht Paket)	145 Euro°
Reserverad, vollwertig	nicht erhältlich
Start-Stop-System	Serie
Tempomat (nicht für LPG)	nicht erhältlich
Xenonlicht	nicht erhältlich

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	390 Euro°
aktive Kopfstützen vorn	50 Euro°
Audioanlage	Serie
Drehzahlmesser	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend (Sicht-Paket)	145 Euro°
Klimaanlage/Klimaautomatik	Serie/310 Euro°
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem	745 Euro°
Rücksitzlehne, umklappbar (geteilt)	Serie
Zentralverriegelung	Serie

AUSSEN

Außenspiegel, elektrisch einstellbar	Serie
Einparkhilfe hinten (Parkpilot)	335 Euro°
Lackierung Metallic	460 Euro°
Tagfahrlicht	Serie

° im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

2,4

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

AUTOKOSTEN

2,2

Betriebskosten*	2,6
Werkstatt- / Reifenkosten*	3,3
Wertstabilität*	2,6
Kosten für Anschaffung*	2,9
Fixkosten*	1,7
Monatliche Gesamtkosten*	1,8

¹ ohne Wirtschaftlichkeit * Werte klassenbezogen