



Opel Corsa 1.3 CDTI ecoFlex Start&Stop Active

Dreitüriger Kleinwagen mit Schrägheck (70 kW / 95 PS)

Der Corsa 1.3 CDTI ecoFLEX Start&Stop ist das sparsamste Dieselfahrzeug aus dem Hause Opel. Durch Optimierungsmaßnahmen an Motor und Getriebe wurde der CO₂-Ausstoß von 94 auf 88 Gramm pro Kilometer gesenkt. Der Verbrauch liegt laut Hersteller bei 3,3 Liter Diesel auf 100 Kilometer. Doch wie schlägt sich der Corsa im EcoTest? Hier wurde ein Durchschnittsverbrauch von 4,3 Liter auf 100 Kilometer ermittelt - damit reiht er sich im guten Klassenmittelfeld ein. Allerdings fällt der Verbrauch innerorts mit 4,4 l/100 km niedrig aus. Das Sondermodell Active basiert auf der Ausstattungsvariante Selection, bietet aber noch einige Extras wie eine Geschwindigkeitsregelanlage, eine Klimaanlage, elektrische Fensterheber und ein CD-Radio mit MP3-Funktion aufpreisfrei. Damit hat er nach dem ADAC Ausstattungskorb alle klassenüblichen Ausstattungsdetails, bis auf die Nebelscheinwerfer, an Bord. Zu haben ist der Corsa Active ab 17.620 Euro, aber gegen Aufpreis gibt es noch einige empfehlenswerte und sicherheitsrelevante Extras, wie aktive Kopfstützen vorn, das Halogen-Kurvenlicht und die dritte Kopfstütze im Fond. **Karosserievarianten:** Fünftürer. **Konkurrenten:** u. a. Alfa Romeo MiTo, Citroen C3, Fiat Punto, Ford Fiesta, Hyundai i20, KIA Rio, Mazda 2, Peugeot 208, Skoda Fabia, Toyota Yaris.

- +** hohe Reichweite, großzügiges Raumangebot vorn, fünf Sterne beim Crashtest, niedrige Betriebskosten
- recht geringe Zuladung, kein Xenonlicht erhältlich, erschwerner Zustieg nach hinten, großer Wendekreis



ADAC-URTEIL

2,6 AUTOTEST

2,6 AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

3,2 Familie

2,1 Stadtverkehr

2,8 Senioren

2,6 Langstrecke

3,5 Transport

2,9 Fahrspaß

2,6 Preis/Leistung

3,0

KAROSSERIE/KOFFERRAUM

3,3

Verarbeitung

Im Ganzen zeigt sich der Corsa zufriedenstellend verarbeitet. Die Anbauteile sind gut eingepasst und das Spaltmaß ist gleichmäßig. Das Interieur wirkt solide und wird durch eine farblich abgesetzte Mittelkonsole optisch aufgewertet, wenn auch die verwendeten Kunststoffe, wie etwa an den Türverkleidungen oder am unteren Teil des Armaturenbrettes recht kratzempfindlich sind.

+ Die Tankklappe ist in die Zentralverriegelung einbezogen. Die Türausschnitte sind zufriedenstellend gegen eindringenden Schmutz von außen abgedichtet und die lackierten Schweller werden durch Einstiegsleisten vor Verkratzen geschützt.

- Der Motorraum ist von unten nicht abgeschottet - es kann Schmutz eintreten und dies erhöht Luftverwirbelungen und somit auch den Kraftstoffverbrauch. Trotz des kleinen Motors bleibt hinter den Scheinwerfern wenig Platz, so dass ein Lampenwechsel mühevoll ist und einen Besuch in der Werkstatt erforderlich machen kann. Die Karosserieenden und -flanken können bei kleinen Remplern leicht beschädigt werden, da es keine Seitenschutzleisten gibt. Auch ein Fehlbetankungsschutz fehlt. Die Motorhaube wird nur über einen Stab offen gehalten - Gasfedern gibt es nicht.

2,8

Alltagstauglichkeit

Der Corsa landet bei der Alltagstauglichkeit im guten Mittelfeld. Er bietet vier vollwertige Plätze und einen schmalen Notsitz, der sich eher für Kurzstrecken eignet. Die maximale Zuladung ist mit 420 kg nicht besonders üppig, für einen Kleinwagen allerdings ausreichend.

+ Mit einer Tankfüllung (40 l) lassen sich Reichweiten bis rund 930 km realisieren. Auf dem Dach dürfen 75 kg transportiert werden.

- Für den Fall einer Reifenpanne ist nur ein Reparaturset an Bord - Wagenheber und Radmutternschlüssel sind nicht vorhanden (ein vollwertiges Reserverad ist inkl. Wagenheber gegen Aufpreis lieferbar). Die Anhängelast ist gering, es dürfen sowohl gebremst als auch ungebremst nur 500 kg angehängt werden.

2,8

Sicht

In diesem Kapitel schneidet der Corsa zufriedenstellend ab. Der Fahrer sitzt in durchschnittlicher Höhe und kann das Verkehrsgeschehen zufriedenstellend überblicken. Die kompakte Karosserie ist gut einsehbar und die Heckscheibenunterkante liegt nicht zu hoch, so dass tief liegende Objekte hinter dem Wagen zufriedenstellend lokalisiert werden können. Beim Rangieren helfen Parksensoren am Heck. Bei der ADAC Rundumsichtmessung schneidet der Corsa noch durchschnittlich ab. Besonders die breiten C-Säulen beim Dreitürer schränken die Sicht nach schräg hinten ein. Sowohl die Außen- als auch der Innenspiegel liefern ein akzeptables Sichtfeld nach hinten. Das Halogenlicht leuchtet die Fahrbahn zufriedenstellend aus, besser ist aber noch das Halogenlicht mit Kurvenlichtfunktion (nicht im Testwagen).



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

⊕ Durch die flache Motorhaube sind Hindernisse vor dem Fahrzeug gut wahrnehmbar. Die hinteren Kopfstützen lassen sich versenken und schränken dadurch die Sicht nach hinten nicht zusätzlich ein. Bei Wahl des im Testwagen verbauten Sicht-Pakets blendet der Innenspiegel bei störendem Scheinwerferlicht anderer Verkehrsteilnehmer automatisch ab. Aufgrund des Tagfahrlichts wird man von Anderen besser wahrgenommen. Der Fahrerspiegel besitzt einen asphärischen Bereich, der den toten Winkel verkleinert.

⊖ Je nach Sonneneinstrahlung spiegeln sich Elemente des Armaturenbrettes in der Windschutzscheibe.

3,0 Ein-/Ausstieg

Beim Ein- und Ausstieg schneidet der Dreitürer zufriedenstellend ab. Das Fahrzeug wird mit einer Funkfernbedienung (Knöpfe können leicht verwechselt werden) ent- und verriegelt. Während der Schweller angenehm niedrig positioniert ist, liegt der Fahrersitz nur in zufriedenstellender Höhe über der Straße. Der Abstand zwischen Schweller- und Sitzaußenkante ist gering. Die Tür rasterung könnten etwas kräftiger dimensioniert sein, da die Türen an Steigungen gelegentlich zufallen.

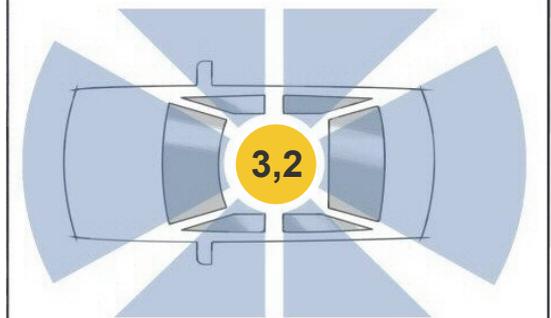
⊕ Der Corsa ist serienmäßig mit einer Umfeldbeleuchtung ausgestattet. Betätigt man zweimal die Öffnen-Taste an der Fernbedienung schalten sich automatisch die Scheinwerfer ein und beleuchten den Weg zum Fahrzeug. Durch Ziehen des Fernlichthebels vor dem Aussteigen wird auch der Heimweg ausgeleuchtet.

⊖ Große Personen müssen auf den Kopf achten, da die Dachlinie recht flach verläuft. 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 es leider nur für Fahrer und Beifahrer. Da nur bei offener Fahrertür eine Verriegelung des Fahrzeugs unterbunden wird, kann man sich leicht versehentlich aussperren.

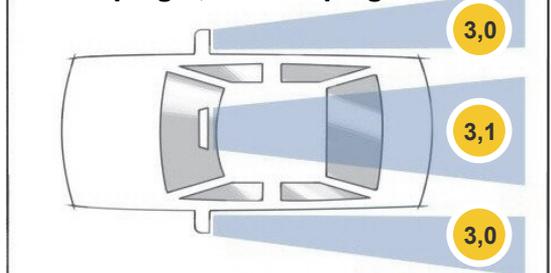
3,4 Kofferraum-Volumen*

Das Kofferraum-Volumen liegt im hinteren Klassenmittelfeld. Befindet sich der aufpreispflichtige variable Kofferraumboden in unterer Stellung, liegt das Kofferraumvolumen bei nicht gerade üppigen 235 Liter (bis zur Kofferraumabdeckung). Belädt man das Abteil dachhoch, sind es 275 Liter. Bei umgelegter Rücksitzlehne fasst der Kofferraum gute 530 l (gemessen bis zur Fensterunterkante). Wird er bis unters Dach beladen, passen bis zu 895 Liter hinein.

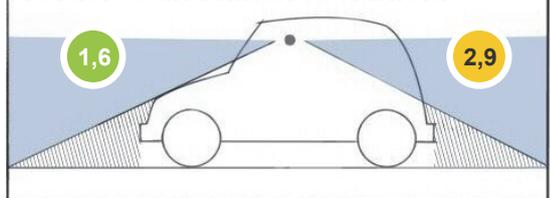
Rundumsicht



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).

2,4 Kofferraum-Zugänglichkeit

Das Ladeabteil weist ein durchschnittlich großes, aber praktisches Format auf. Die Kofferraumöffnung erweist sich zwar als hoch, aber recht schmal.

- ⊕ Die Kofferraumklappe lässt sich leicht anheben und öffnet recht weit - Personen bis etwa 1,86 m finden genügend Platz darunter. Die äußere Ladekante liegt mit 69 Zentimetern in einer zufriedenstellenden Höhe. Ist die Kofferraum-Bodenplatte (Aufpreis, im Testwagen verbaut) oben, ist innen nur eine kleine Stufe von rund einem Zentimeter. Aufgrund der verhältnismäßig geringen Kofferraumtiefe lassen sich bei der Rückbank liegende Gegenstände gut erreichen. Legt man den variablen Ladeboden bei umgeklappten Rücksitzen in der obersten Stellung ein, stört auch keine Stufe mehr.
- ⊖ Ist die Kofferraum-Bodenplatte unten, muss das Gepäck zum Ausladen über eine knapp 20 Zentimeter hohe Stufe gehoben werden. Am abstehenden Schloss der geöffneten Kofferraumklappe können sich Personen über 1,85 m Größe leicht den Kopf stoßen. Das Ladeabteil ist mit nur einer Lampe recht schwach beleuchtet.

3,1 Kofferraum-Variabilität

Die Kofferraum-Variabilität des Dreitürers liegt im guten Klassenmittelfeld. Die Rücksitzlehne ist asymmetrisch geteilt klappbar (optional) - der Mechanismus funktioniert mit recht geringem Kraftaufwand, ist aber beim Dreitürer nicht ideal erreichbar. Unter dem Kofferraumboden können kleine Utensilien befördert werden und die Reserveradmulde fasst zudem weitere 45 Liter (nur wenn Fahrzeug ohne Reserverad ausgestattet ist). Darüber hinaus gibt es zwei stabile Befestigungsösen.

- ⊖ 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.

2,4 INNENRAUM

2,6 Bedienung

Insgesamt lässt sich der Corsa nach kurzer Eingewöhnung ordentlich bedienen, wenn auch die Bedienelemente (inkl. Beschriftung) zum Teil sehr klein ausfallen. So besitzt das optionale TOUCH & CONNECT Audio-/Navigationssystem einige kleine Bedienflächen, die exakt betätigt werden müssen. Die Menüführung gibt keine Rätsel auf. Doch auch die Bedienung der optionalen Klimaautomatik ist nicht optimal. Es fehlen Skalierungen an den Reglern und die eingestellten Parameter werden nicht direkt beim Bedienteil sondern oben im Display angezeigt. Zudem liegt das Klimaanlagenbedienteil weit unten und einige Funktionen der optionalen Klimaautomatik sind nicht direkt einstellbar - diese müssen umständlich im Menü angewählt werden (z.B. Klimaanlage an/aus). Der Fahrer wird auch informiert wenn die Türen oder die Heckklappe bei Fahrantritt offen sind, allerdings nur durch ein simples OPEN (inklusive Warnton) im Kombiinstrument.

- ⊕ Das Lenkrad lässt sich in Höhe und Weite einstellen und auch die Pedale liegen günstig. Der Schalthebel ist gut erreichbar, könnte aber etwas höher positioniert sein. Das Zündschloss ist unbeleuchtet und im Lenkstock, allerdings zum Fahrer hin gewandt und dadurch gut erreichbar.



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

Die vorderen Wischer werden vom Regensensor gesteuert (gegen Aufpreis/im Testwagen). Auch das Licht wird automatisch ein- und ausgeschaltet (optional). Die Rundinstrumente sind klar gekennzeichnet und gut ablesbar - für die Nebelschlussleuchte sowie das Abblendlicht gibt es gut erkennbare Kontrolllampen. Der serienmäßige Bordcomputer ist oben, mittig in der Armaturentafel positioniert und informiert über wichtige Betriebszustände, wie Momentan- und Durchschnittsverbrauch. Die Geschwindigkeitsregelanlage wird im Blinkerhebel aktiviert, die eingestellte Geschwindigkeit aber nicht angezeigt. Die elektrischen Fensterheber vorn besitzen eine Ab-/Aufwärtsautomatik und funktionieren auch ohne Zündung bis eine Tür aufgeht (Fenster fahren noch in den jeweiligen Anschlag). Die Heckscheibenheizung wird nach einer bestimmten Zeit automatisch deaktiviert. Vorn gibt es sinnvolle kleine Ablagefächer sowie Becherhalter. Für die vorderen Insassen gibt es eine helle Innenbeleuchtung inklusive zwei Leselampen.

– Eine Anzeige für die Kühlmitteltemperatur fehlt. Die Blinker und Scheibenwischer funktionieren mit Tipp-Kontakten, an die man sich erst gewöhnen muss. Beim Dreitürer sind die weit hinten an den B-Säulen angeordneten vorderen Gurte schlecht zu erreichen, zudem muss man sich zum Zuziehen der weit geöffneten Türen weit aus dem Fahrzeug lehnen. Das Einstellrad der Lehnenneigung ist durch den Gurt verdeckt und schlecht zugänglich. Das Handschuhfach fällt klein aus und ist zudem unbeleuchtet.

1,9 Raumangebot vorne*

+ Das Platzangebot fällt für einen Kleinwagen ordentlich aus. Der Fahrersitz lässt sich für Personen bis zu einer Größe von knapp 2,0 m einstellen. Die Innenbreite fällt recht groß aus. Das Raumgefühl ist angenehm, dazu tragen mitunter die großen Fensterflächen bei.

3,0 Raumangebot hinten*

Im Fond geht es deutlich enger zu - damit platziert sich der Corsa im Klassenmittelfeld. Sind die Vordersitze für 1,85 m große Personen eingestellt, finden im Fond lediglich Passagiere bis gut 1,80 m Körpergröße genügend Bein- und Kopffreiheit vor. Durch die großzügige Innenbreite im Fond, haben zwei Mitfahrer genügend Ellbogenfreiheit - auch das Raumempfinden ist dann noch angenehm.



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

3,8 Innenraum-Variabilität

Die Vordersitze lassen sich in Liegeposition bringen und die Rückbanklehne umlegen. Zudem kann im Fond die Lehne in zwei unterschiedlichen Neigungswinkeln arretiert werden. Damit ist die Innenraum-Variabilität ausreichend.

2,9 KOMFORT

2,6 Federung

Die Feder-/Dämpferabstimmung des Corsa 1.3 CDTI ecoFLEX Activ ist insgesamt gut bis zufriedenstellend. Lange Fahrbahnwellen werden ordentlich gedämpft, allerdings neigt die Karosserie im beladenen Zustand zum Nachschwingen. Kleinere Einzelhindernisse werden wenig von den Insassen wahrgenommen, grobe Hindernisse und Querfugen/Geschwindigkeitshügel dringen jedoch deutlicher durch.

Bei ungleichmäßigen und rauen Untergründen ist auch eine gewisse Stuckerneigung feststellbar. Nickbewegungen beim Bremsen und Beschleunigen halten sich in Grenzen. Seitenneigung ist in schnell durchfahrenen Kurven durchschnittlich vorhanden. Kopfsteinpflasterbeläge dringen zu den Passagieren durch - unangenehm wird es aber nicht. Insgesamt kann ein noch guter Langsamfahrkomfort attestiert werden.

2,4 Sitze

- ⊕ Den tendenziell straff gepolsterten Sitzen kann insgesamt ein guter Sitzkomfort attestiert werden. Der Fahrersitz lässt sich serienmäßig und der Beifahrerplatz optional in der Höhe einstellen. Die vorderen Sitze zeigen sich körpergerecht geformt und ordentlich konturiert, wenn auch der Seitenhalt in schnell durchfahrenen Kurven etwas ausgeprägter sein könnte. Der Fahrer kann seinen linken Fuß fest abstützen und hat eine gute Sitzposition. Die Lehnen sind vorn wie hinten hoch.
- ⊖ Der Sitzkomfort auf der Rückbank ist nur akzeptabel. Zum Einen ist die Lehne kaum konturiert und bietet nur mäßigen Seitenhalt, zum Anderen wünscht man sich mehr Oberschenkelunterstützung. Lordosenstützen gibt es nicht.

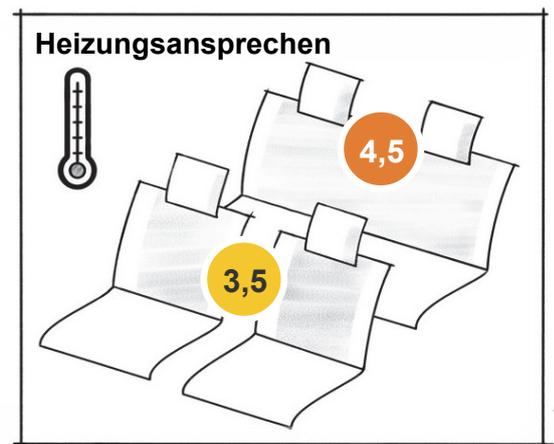
3,7 Innengeräusch

Das Innengeräusch ist selbst für einen Kleinwagen recht hoch. Bei 130 km/h liegt der gemessene Geräuschpegel bei recht hohen 73 dB(A). Zudem werden mit steigenden Geschwindigkeiten die Windgeräusche deutlicher. Der Motor ist ständig im Innenraum präsent, bei hohen Drehzahlen wird er allerdings richtig laut.

3,7 Klimatisierung

Der Corsa ist serienmäßig mit einer manuellen Klimaanlage ausgestattet - im Falle des Testwagens war die optionale Klimaautomatik an Bord. Sowohl Temperatur als auch die Luftverteilung werden für Fahrer und Beifahrer gemeinsam eingestellt. Ungünstig ist, dass die gewählten Parameter nicht bei den Bedienelementen, sondern oben am Display angezeigt werden. Insgesamt dauert es im ADAC Heizungstest recht lang, bis der Innenraum auf angenehme Temperaturen erwärmt wird. Vorn steigen die Temperaturen, besonders im Fußbereich, etwas schneller an als hinten. Im Fond müssen sich die Passagiere lange gedulden bis es warm wird.

- ⊖ Die hinteren Scheiben können weder geöffnet noch ausgestellt werden.



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

2,6 MOTOR/ANTRIEB

2,7 Fahrleistungen*

Die Fahrleistungen des kleinen Diesellaggregats mit 95 PS und einem maximalen Drehmoment von 190 Nm (bei 1750 U/min) sind insgesamt zufriedenstellend. Im vierten Gang liegen die Elastizitätswerte des Motors im durchschnittlichen Bereich. Auch der simulierte Überholvorgang (Beschleunigung von 60 auf 100 km/h) wird in noch guten 7,5 Sekunden absolviert.

– Im höchsten Gang sind die Elastizitätswerte nicht mehr gut.

3,0 Laufkultur

Die Laufkultur des Motors ist zufriedenstellend - das harte Arbeitsprinzip des Diesellaggregats bleibt jedoch nicht verborgen. Vibrationen werden nicht zu stark im Innenraum wahrgenommen. Unter Last dröhnt der Motor im unteren Drehzahlbereich etwas und bei hohen Drehzahlen wird er recht brummig.

2,3 Schaltung

+ Die Gänge zeigen sich ordentlich geführt und die Schaltwege fallen nicht zu lang aus, so dass sich auch recht schnelle Gangwechsel realisieren lassen. Das Einlegen des Rückwärtsganges klappt problemlos, vorausgesetzt das Fahrzeug steht, sonst kracht es im Getriebe. Der Rückwärtsgang ist klar von den Vorwärtsgängen abgegrenzt. Eine Schaltpunktanzeige hilft dem Fahrer einen dem Betriebszustand entsprechenden Gang zu wählen. Anfahren ist dank Berganfahrhilfe auch an Steigungen gut möglich. Allerdings könnte sich das Kupplungspedal etwas feiner dosieren lassen.

2,3 Getriebeabstufung

+ Die Getriebeabstufung geht insgesamt in Ordnung. Die einzelnen Stufen passen gut zu einander - ein gleichmäßiges Beschleunigen ist problemlos möglich. Die Gesamtübersetzung ist im größten Gang zufriedenstellend. Bei Tempo 130 dreht das Aggregat mit moderaten Drehzahlen von rund 2.750 U/min. Allerdings würde ein sechster Gang eine feinere Stufung der einzelnen Gänge ermöglichen und das Drehzahlniveau (jedoch zu Lasten der Zugkraftreserven) bei hohen Geschwindigkeiten weiter senken.

3,0 FAHREIGENSCHAFTEN

2,4 Fahrstabilität

+ Der Corsa reagiert gut auf Lenkbefehle wird aber bei Bodenwellen in Kurven leicht versetzt. Plötzliche Lenkimpulse quittiert er mit einem nachpendelnden Heck. Spurrillen bringen den kleinen Opel nicht aus der Ruhe. Beim ADAC Ausweichtest reagiert er bei kleinen Lenkwinkeln untersteuernd, was auch ungeübte Fahrer nicht überfordert. Bei großen Lenkwinkeln drängt das Heck etwas nach außen und auch beim anschließenden Gegenlenken sind Lastwechselreaktionen vorhanden - ein Schleudern kann aber durch das effektiv regelnde ESP vermieden werden.

Insgesamt lässt sich der Corsa sicher durch den Parcours bewegen. Bei weniger griffiger Fahrbahn bremst die elektronische Traktionskontrolle durchdrehende Antriebsräder ab. Beladen nimmt die Untersteuerneigung leicht zu.

2,8 Lenkung*

Die Lenkung spricht auf schnelle Ausweichmanöver gut an, allerdings baut die Hinterachse leicht verzögert Seitenführungskräfte auf - dadurch folgt der Corsa nicht sofort stabil der vorgegebenen Richtung. Dies ist besonders bei langen Kurven etwas unangenehm, da man gelegentlich am Lenkrad korrigieren muss. Der Fahrer erhält wenig Rückmeldung. Bei niedrigen Geschwindigkeiten könnte die Lenkung mehr zurückstellen, doch auch bei höherem Tempo ist die Mittenzentrierung nicht ideal. Die Übersetzung ist recht direkt, von Anschlag bis Anschlag sind es knapp drei Lenkradumdrehungen. Der Kraftaufwand beim Rangieren ist gering. Der Wendekreis liegt mit 10,6 m im hinteren Klassenmittelfeld.

3,8 Bremse

Die Bremse spricht prinzipiell gut an und lässt sich ordentlich dosieren. Bei einer Vollverzögerung aus Tempo 100 benötigt der Corsa durchschnittlich befriedigende 39 m bis zum Stillstand (Mittelwert aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Reifen: Continental ContiEcoContact 5, 185/65 R15 88T). Starke Bremsungen nehmen auch in Kurven kaum Einfluss auf die Richtungsstabilität des Fahrzeugs.

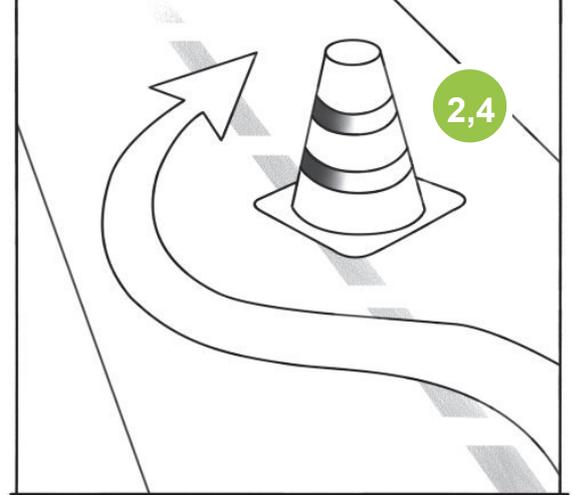
⊖ Hohe Beanspruchungen wie mehrmaliges, starkes Bremsen quittiert die Bremsanlage mit einem Nachlassen der Bremswirkung (Fading).

2,3 SICHERHEIT

2,6 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

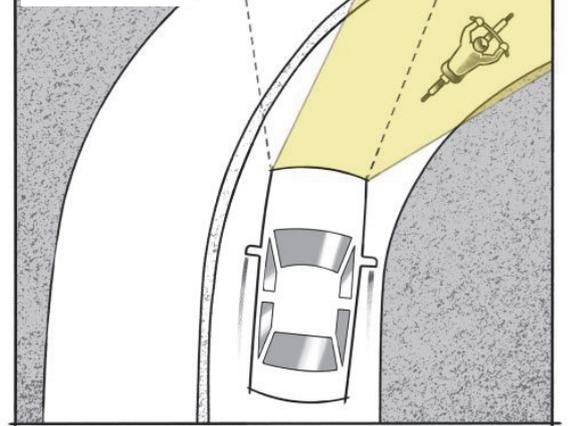
⊕ Serienmäßig sind ein elektronisches Stabilitätsprogramm sowie ein Bremsassistent an Bord. Letzterer hilft dem Fahrer das volle Potenzial der Bremsanlage bei Vollverzögerungen zu nutzen. Gegen Aufpreis sind Halogenscheinwerfer mit Kurven- und Abbiegelicht erhältlich. Ein indirekt messendes Reifendruckkontrollsystem ist ebenfalls optional erhältlich. Bei einer Notbremsung blinken die Rückleuchten in erhöhter Frequenz und warnen dadurch den herannahenden Verkehr. Ein unbeabsichtigter Motorstart ist nicht möglich, da hierfür die Kupplung betätigt werden muss.

ADAC-Ausweichtest



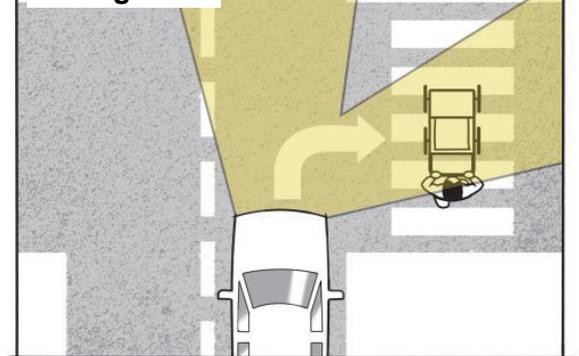
Beim ADAC-Ausweichtest erfolgt die Einfahrt in die Pylonengasse mit einer Geschwindigkeit von 90 km/h bei mindestens 2000 Motorumdrehungen im entsprechenden Gang. Geprüft wird die Fahrzeugreaktion, d.h. die Beherrschbarkeit beim anschließenden Ausweichen.

Kurvenlicht



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

Abbiegelicht



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.

– In den Türen fehlen Rückstrahler, die andere Verkehrsteilnehmer auf den geöffneten Zustand der Türen hinweisen würden. Ein Notbremsystem und ein Spurverlassenswarner sind nicht erhältlich.

1,8 Passive Sicherheit - Insassen

- +
- Der Corsa bietet speziell im Kleinwagensegment einen guten Insassenschutz. Beim ADAC Crashtest nach EuroNCAP-Norm (Test von 2006) erreicht der Corsa sehr gute 34 Punkte - das entspricht fünf Sternen. Ausgestattet ist der Wagen serienmäßig mit Front- und Seitenairbags. Die vorderen Kopfstützen reichen in der Höhe für Insassen bis zu einer Größe von 1,84 m, das Schutzpotenzial der aktiven Kopfstützen (Aufpreis, im Testwagen) ist beim Heckaufprall gut. Im Fond bieten die Kopfstützen Personen bis 1,66 m Körpergröße optimalen Schutz, wenn auch der Abstand zum Kopf etwas geringer ausfallen könnte. An den stabilen Türgriffen lassen sich hohe Zugkräfte aufbringen, dies kann sich nach einem Unfall positiv auswirken.
- Nur der Fahrer wird ermahnt sich anzuschallen, nicht aber die anderen Insassen. Unverständlich, dass Opel für eine Kopfstütze in der Fond-Mitte (höheninstellbar) Aufpreis verlangt, die meisten Fahrzeuge haben diese serienmäßig an Bord.

2,5 Kindersicherheit

Im Ganzen bietet der Corsa eine noch gute Kindersicherheit, wenn er auch beim Crashtest nach EuroNCAP-Norm nur durchschnittliche 32 von 49 Punkten erreichen konnte.

- +
- Auf den äußeren Fondplätzen gibt es Isofix-Halterungen, auf dem Beifahrerplatz ist Isofix gegen Aufpreis erhältlich. Im Fond sind die Gurte lang und die Gurtschlösser kurz, so dass Rückhaltesysteme auch so sicher befestigt werden können. Auf der Beifahrerseite lässt sich der Beifahrer-Airbag deaktivieren. Auf diesem Platz sind auch Abstand und Position der Anlenkpunkte optimal. Hohe Kindersitze lassen sich problemlos montieren.
- Im Fond sind Position und Abstand der Gurtanlenkpunkte ungünstig und die Gurtschlösser nicht verwechslungssicher. Die Isofix-Halterungen lassen sich nur mit Einsteckhilfen problemlos nutzen. Die Zugänglichkeit ist aber beim Dreitürer eingeschränkt, wodurch die Kindersitzbefestigung beschwerlich ist. Laut Bedienungsanleitung sind auf dem Fond-Mittelsitz keine Kindersitze erlaubt und auf dem Beifahrerplatz nicht aller Altersgruppen.

2,9 Fußgängerschutz

Beim Fußgänger-Crashtest nach EuroNCAP-Norm erhält der Corsa 19 von 36 Punkten. Der mittlere Teil der Motorhaube ist relativ nachgiebig gestaltet, die harten Bereiche an den Seiten und an der Vorderkante sollte Opel aber noch entschärfen.

2,3 UMWELT/ECOTEST

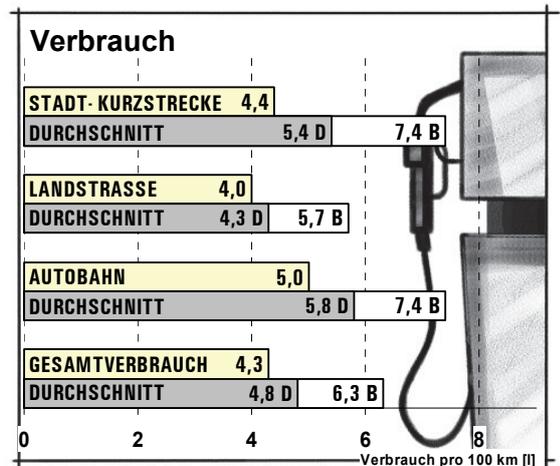
2,8 Verbrauch/CO2*

Im ADAC EcoTest erreicht der Corsa mit einem ermittelten CO₂-Ausstoß von 136 g/km 32 Punkte. Aus der Messung resultiert ein Durchschnittsverbrauch von 4,3 l Diesel auf 100 km. Dieser setzt sich aus 4,4 l/100 km im Innerortsteil, 4,0 l/100 km im Außerortsteil und 5,0 l/100 km auf der Autobahn zusammen.

1,8 Schadstoffe

Insgesamt bringt es der Opel auf 74 Punkte im EcoTest - das entspricht vier von fünf Sternen.

⊕ Im Schadstoffkapitel schneidet der Corsa 1.3 CDTI ecoFlex Start&Stop noch gut ab. Keine der Schadstoffgruppen zeigt sich auffällig, wenn auch im anspruchsvollen Autobahnzyklus die NO_x-Werte leicht ansteigen. Hier können 42 von 50 Punkten vergeben werden.



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

2,6 AUTOKOSTEN

2,0 Betriebskosten*

⊕ Die Betriebskosten ergeben sich zu weiten Teilen aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der Corsa einen noch moderaten Kraftstoffverbrauch vorweisen kann und sich mit dem etwas günstigeren Dieselmotor begnügt fallen auch die Betriebskosten nicht zu hoch aus.

3,4 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 und somit mehr Ausgaben.

3,4 Wertstabilität*

Da während des vierjährigen Berechnungszeitraums mit einem neuen Modell zu rechnen ist, wird dem Corsa nur ein zufriedenstellender Restwertverlauf prognostiziert.

3,6 Kosten für Anschaffung*

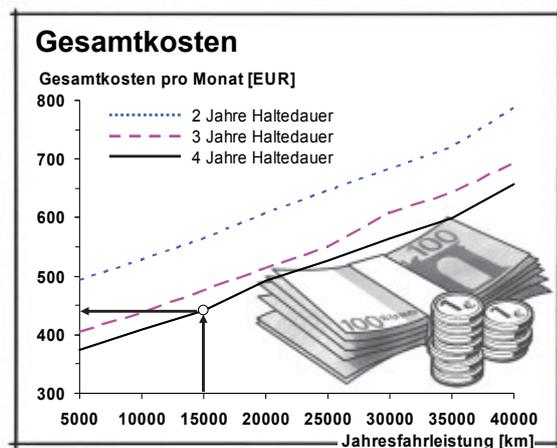
Der Opel Corsa 1.3 CDTI ecoFLEX Active ist ab 17.620 Euro erhältlich - das ist nicht günstig, aber der Kleine zeigt sich dafür sehr gut ausgestattet. Die dritte Kopfstütze hinten (60 Euro) sowie die aktiven Kopfstützen vorne (50 Euro) sollten geordert werden, denn so erhöht sich der Insassenschutz mit geringen Mehrkosten.

3,0 Fixkosten*

Auch bei den festen Kosten landet der Corsa im Klassenmittelfeld. Die jährliche Kfz-Steuer schlägt mit 123 Euro pro Jahr zu Buche und die Versicherungseinstufungen liegen im mittleren bis teuren Bereich. Während die Teilkaskoversicherung noch überschaubar ist, fallen die Haftpflicht- und Vollkasko-Einstufungen teuer aus (KH: 16; TK: 18; VK: 17).

2,2 Monatliche Gesamtkosten*

⊕ Da sich der Corsa in keinem Einzelkapitel der Autokosten einen Fauxpas erlaubt und mit günstigen Betriebskosten überzeugen kann, fallen auch die monatlichen Gesamtkosten mit 443 Euro günstig aus.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 442 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

DIE MOTORVARIANTEN (DIESEL)

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.3 CDTI ecoFlex (DPF)	1.3 CDTI (DPF)	1.3 CDTI ecoFlex Start&Stop (DPF)	1.7 CDTI (DPF)
Aufbau/Türen	SR/3	SR/3	SR/3	SR/3
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1248	4/1248	4/1248	4/1686
Leistung [kW (PS)]	55 (75)	70 (95)	70 (95)	96 (130)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	190/1750	190/1750	190/1750	300/2000
0-100 km/h[s]	14,9	12,3	12,3	9,5
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	163	173	177	200
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller [l]	4,2 D	4,4 D	3,3 D	4,5 D
CO2 [g/km]	110	115	88	118
Versicherungsklassen KH/VK/TK	16/17/18	16/17/18	16/17/18	16/18/18
Steuer pro Jahr [Euro]	123	133	123	177
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	465	483	462	514
Preis [Euro]	14.745	15.640	15.995	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 Diesel	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	1248 ccm
Leistung	70 kW (95 PS)
bei	4000 U/min
Maximales Drehmoment	190 Nm
bei	1750 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	5-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	185/65R15T
Reifengröße (Testwagen)	185/65R15T
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Trommel
Wendekreis links/rechts	10,55 m
Höchstgeschwindigkeit	177 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	12,3 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2. + 3. Gang)	7,5 s
Bremsweg aus 100 km/h	39 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	3,3 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	4,3 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	4,4/4,0/5,0 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe	88 g/km
CO ₂ -Ausstoß Test(*WTW)	136 g/km
Innengeräusch 130km/h	73,0 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	3999/1713/1488 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	1945 mm
Leergewicht/Zuladung	1190 kg/420 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	235 l/530 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	500 kg/500 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	40 l
Reichweite	930 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte **fett**

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	84 Euro
Monatliche Werkstattkosten	51 Euro
Monatliche Fixkosten	93 Euro
Monatlicher Wertverlust	214 Euro
Monatliche Gesamtkosten	442 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	16/17/18
Grundpreis	17.620 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 2013 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 01.03.2013 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

Abbiegelenker	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Regen- und Lichtsensor (Sicht-Paket)	145 Euro ^o
Reifendruckkontrolle	55 Euro
Servolenkung	Serie
Start-Stop-System	Serie
Tempomat	Serie
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie ^o /nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	nicht erhältlich
Audioanlage	Serie
Drehzahlmesser	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend (Sicht-Paket)	145 Euro ^o
Klimaanlage	Serie
Klimaautomatik (Komfort-Paket Active)	690 Euro ^o
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem	695 Euro ^o
Rücksitzlehne und -bank umklappbar (nicht teilbar)	Serie
Sitze, vorn, beheizbar (und Lenkrad)	690 Euro ^o
Zentralverriegelung	Serie

AUSSEN

Außenspiegel, elektrisch einstellbar	Serie
Lackierung Metallic	460 Euro ^o

^o im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

2,6

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

¹ ohne Wirtschaftlichkeit * Werte klassenbezogen