



Opel KARL 1.0 Edition

Fünftüriger Kleinwagen mit Schrägheck (55 kW / 75 PS)

Mit KARL und ADAM bietet Opel nun zwei Modelle im Kleinwagensegment an. Während der ADAM durchgehend auf Lifestyle und Individualität getrimmt ist, soll der KARL vor allem eins sein: praktisch. Dafür wurde die fünftürige Karosserie möglichst übersichtlich und kompakt gestaltet, was für eine gute Stadtauglichkeit sorgt. Die Lenkung ist direkt ausgelegt und dank des anwählbaren City-Modus äußerst leichtgängig, wodurch die Handlichkeit verbessert wird. Gar nicht passen mag da der verhältnismäßig große Wendekreis von knapp elf Metern. Auch sonst hat der KARL einige kleinere Defizite, die man von einem ganz neu entwickelten Stadtauto nicht erwarten würde. Es ist weder ein City-Notbremssystem noch ein Start-Stopp-System für den Motor erhältlich. Die Folge ist, dass der neue Dreizylindermotor im EcoTest mit einem gemessenen Verbrauch von 5,2 l/100 km allenfalls mittelmäßig abschneidet. Für die Stadt reichen die 75 PS, auf der Landstraße oder Autobahn muss man die Gänge aber weit ausdrehen, um auf Geschwindigkeit zukommen. Auch aufgrund der mäßigen Komforteigenschaften ist der KARL daher keine Option, um öfter lange Strecken zu bewältigen. In der Summe gesehen sind die 10.650 Euro (KARL 1.0 Edition) für das Gebotene nicht gerade günstig, vor allem wenn man die magere Ausstattung berücksichtigt - selbst für ein Radio und eine Klimaanlage muss man extra bezahlen. **Karosserievarianten:** keine.

Konkurrenten: u.a. Fiat Panda, Hyundai i10, Renault Twingo, Skoda Citigo, Suzuki Celerio, Toyota Yaris.

+ kompakte und übersichtliche Karosserie, einfacher Ein- und Ausstieg, gutes Raumangebot vorn, leichtgängige Lenkung, umfangreiches Infotainmentsystem (IntelliLink)

- durchzugsschwacher Motor, kein Start-Stopp-System, kein City-Notbremssystem erhältlich, geringer Fahrkomfort, recht großer Wendekreis, einfache Verarbeitung



ADAC-URTEIL

2,8 AUTOTEST

3,0 AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

3,2 Familie

2,1 Stadtverkehr

2,8 Senioren

3,1 Langstrecke

3,9 Transport

3,5 Fahrspaß

2,9 Preis/Leistung

Mit dem KARL bietet Opel neben dem ADAM ein zweites Modell im Kleinstwagensegment an. Während der ADAM jedoch durchgängig als Lifestyle-Fahrzeug konzipiert ist, soll der KARL vor allem als günstiges Stadtauto überzeugen. Entsprechend einfacher fällt die Verarbeitung aus. Der in Südkorea gebaute Stadtfliker kann nicht mit der gewohnt soliden Verarbeitung mithalten, wie sie andere Opel-Modelle bieten. Das Finish der Karosserie ist allenfalls zufriedenstellend. Die Türkanten und Blechfalze sind nicht durchgehend sauber gebördelt sowie versiegelt, und es sind teils Schweißpunkte am Türrahmen sichtbar. In Bereichen, die nicht direkt sichtbar sind (z.B. Innenseite der Motorhaube oder Heckklappenausschnitt) hat man sich kurzerhand den Decklack gespart. Der Kofferraum ist vor allem im Vergleich mit anderen Kleinstwagen zwar gut verkleidet, doch verkratzen die Hartplastikverkleidungen recht schnell. Der Innenraum wurde mit einfachen Materialien äußerst nüchtern gestaltet. Das schwarze Armaturenbrett besteht durchgehend aus Hartplastik, was sowohl haptisch wenig hochwertig wirkt als auch optisch kaum Charme versprüht. Farbtupfer, die die triste Optik auffrischen würden, gibt es auch nicht gegen Aufpreis. Insgesamt kann man mit der Verarbeitung aber trotz der Einfachheit zufrieden sein. Es gibt keine gravierenden Verarbeitungsmängel, alles sitzt fest und knarzt auch auf schlechten Straßen nicht. Die Türausschnitte sind mit einer doppelten Dichtlippe zufriedenstellend gegen Verschmutzung geschützt, es fehlen jedoch zusätzliche Schwellerschutzleisten. Der Tankdeckel ist nicht in die Zentralverriegelung integriert und muss über einen nicht ideal platzierten Hebel neben dem Fahrersitz entriegelt werden. Eine Schutzklappe im Tankstutzen verhindert, dass man versehentlich Diesel anstatt Benzin in den Tank füllt.

– Der Unterboden ist zerklüftet und kaum versiegelt. Unterbodenschutz ist nur partiell aufgebracht - dabei sind alle Anbauteile, die im Weg waren, einfach ebenfalls mit Unterbodenschutz zugekleistert worden. An anderen Stellen fehlt der Schutz dagegen ganz. Das alles wirkt schlampig und unmotiviert. Der Motorraum ist von unten komplett offen, was schnell zu starker Verschmutzung des Motorraums führen kann. Die Motorhaube wird mit einem einfachen Haltestab offen gehalten. An den lackierten Stoßfängern sowie den Türen fehlen stabile Schutzleisten, die den Lack bei leichten Remplern vor Beschädigungen schützen würden.

Die Alltagstauglichkeit des kleinen KARL ist nur mäßig. Vor allem die Transporteigenschaften sind eingeschränkt. Mit dem 32 l Tank lassen sich auf Basis des EcoTest-Verbrauchs mit einer Tankfüllung Reichweiten von 615 km erzielen.

+ Positiv hervorzuheben sind vor allem die kompakten Abmessungen. Mit einer Länge von 3,68 m und einer Gesamtbreite (inkl. Außenspiegel) von nur 1,88 m eignet sich das Fahrzeug gut für die Stadt. Der fünftürige Kleinstwagen bietet serienmäßig zwar nur vier vollwertige Sitzplätze, gegen Aufpreis (Funktionspaket) findet man hinten aber eine Dreier-Rückbank mit einem zusätzlichen Notsitz in der Mitte.

– Die zulässige Zuladung liegt bei mäßigen 413 kg. Dachlasten sind beim KARL ebenso wenig erlaubt wie Anhängelasten. Serienmäßig findet man nur ein Reifenreparaturset an Bord, das sich bei größeren Beschädigungen als unbrauchbar erweisen kann. Ein Notrad inklusive Bordwerkzeug und Wagenheber gibt es gegen Aufpreis (nicht im Testwagen).

Trotz der kompakten Abmessungen lassen sich die Fahrzeuggenden nur zufriedenstellend einsehen. Während die steile Heckpartie gut abzuschätzen ist, hat man die vordere Motorhaubenkante kaum im Blick. Rangieren auf engem Raum ist somit nicht so einfach wie man es von einem Kleinwagen erwarten würde. Gegen Aufpreis gibt es für die hintere Stoßstange Parksensoren, die durchaus sinnvoll sein können, da niedrige Objekte direkt hinter dem Fahrzeug nicht ideal einsehbar sind (hohe Heckscheibenunterkante). Der Fahrer sitzt in Normalhöhe eines modernen PKW und kann den umliegenden Verkehr zufriedenstellend überblicken. Die Rundumsicht fällt noch zufriedenstellend aus. Während die vorderen A-Säulen recht schmal ausfallen und den Blick beim Abbiegen nur wenig behindern, ist die Sicht speziell nach schräg hinten eingeschränkt. Grund: Die Unterkante der Seitenfenster im Fond läuft im hinteren Bereich stark nach oben und bildet so zusammen mit der breiten C-Säule eine große undurchsichtige Fläche, die die Sicht behindert. Der KARL ist mit einfachen Reflektionsscheinwerfern ausgestattet, die bei Nacht nur für eine ausreichende Fahrbahnausleuchtung sorgen. Ein besseres Lichtsystem ist für das Fahrzeug nicht erhältlich. Nebelscheinwerfer mit integriertem statischem Abbiegelicht sind optional erhältlich (im Testwagen). Tagfahrlicht gibt es für alle Varianten serienmäßig. Die Scheibenwischer sorgen für ein zufriedenstellendes Wischergebnis. Die Bügelwischer können bei höheren Geschwindigkeiten aber zu leichtem Rubbeln neigen. Die Sicht in den Außenspiegeln ist zufriedenstellend - es fehlen aber zusätzliche asphärische Bereiche, die den toten Winkel verkleinern.

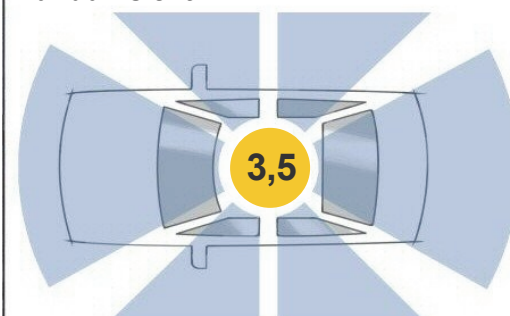
- ⊕ Niedrige Objekte direkt vor dem Fahrzeug sind gut einsehbar.
- ⊖ Im kleinen Innenspiegel sieht man nur wenig. Ein automatisch abblendender Innenspiegel ist nicht erhältlich. Die Außenspiegel sind in der getesteten Ausstattung nicht beheizbar (nur beim Exklusiv).

Das Ein- und Aussteigen klappt beim KARL recht einfach. Der Seitenschweller ist niedrig und nicht besonders breit. Dank der hohen Türausschnitte muss man zudem den Kopf kaum einziehen, um einzusteigen. Einzig die Sitzhöhe ist nicht perfekt. Für einen noch bequemeren Einstieg sollten die Sitze noch ein Stück höher liegen. Auch hinten steigt man zufriedenstellend ein und aus. Die Türausschnitte sind gerade und hoch. Nur im Fußbereich ist der Ausschnitt relativ eng - hier merkt man dann doch, dass man in einen Kleinwagen einsteigt. Die Türaufhalter sind vorn wie hinten kräftig genug, besitzen aber nur zwei Rastungen. Dadurch sind die Türen in der ersten Stufe schon recht weit geöffnet, was in engen Parklücken ungünstig sein kann. Eine Zentralverriegelung samt Fernbedienung ist in dieser Variante Serie.

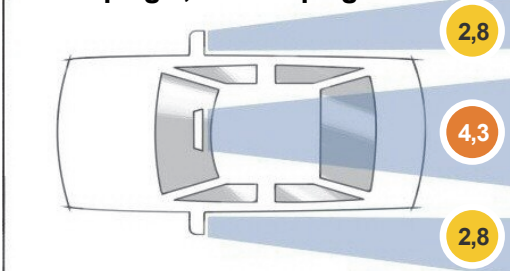


Die breiten Dachsäulen verhindern eine gute Sicht nach schräg hinten.

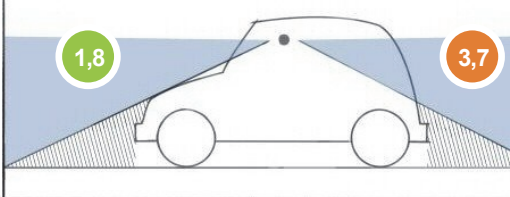
Rundumsicht



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

- ⊕ Betätigt man beim Aussteigen die Lichthupe, bleiben die Scheinwerfer noch für kurze Zeit eingeschaltet und beleuchten das Vorfeld.
- ⊖ Einen Haltegriff am Dachhimmel gibt es nur für den Beifahrer. Man kann sich recht leicht versehentlich aussperren, da sich das Fahrzeug auch bei geöffneter Heckklappe oder Fondtüre verriegeln lässt.

2,8 Kofferraum-Volumen*

Der Kofferraum des KARL fällt für einen Kleinwagen zufriedenstellend groß aus. Unter der Hutablage finden 165 l Platz. Entfernt man die Abdeckung und belädt das Fahrzeug bis zum Dach, steigt das Volumen auf immerhin 220 l. Dann können aber dennoch nur zwei handelsübliche Getränkeboxen eingeladen werden. Klappt man die Rücksitze um, passen bis zur Fensterunterkante 525 l und dachhoch 875 l in den Kofferraum.



Der Kofferraum mit 165 Liter Volumen ist in dieser Fahrzeugklasse von durchschnittlicher Größe und bietet ausreichend Platz für den täglichen Einkauf von Lebensmitteln.

3,4 Kofferraum-Zugänglichkeit

Die Heckklappe lässt sich über einen im Opel-Emblem integrierten Griff einfach öffnen. Das Schließen funktioniert ebenfalls einfach, die Griffmulde zum Zuziehen der Klappe ist aber nicht ideal angebracht. Die Heckklappe öffnet nicht besonders hoch. Personen über 1,80 m müssen achtgeben, sich nicht den Kopf an der Klappe zu stoßen. Das Gepäck muss aufgrund der recht hohen Ladekante (74 cm über der Fahrbahn) weit angehoben werden. Der Kofferraumboden liegt wiederum 23 cm tiefer als die Ladekante - auch das ist beim Ein- und Ausladen hinderlich. Der Kofferraum des KARL ist zwar verhältnismäßig hoch, doch nicht besonders breit. Dasselbe gilt auch für die Kofferraumöffnung. Dank der geringen Tiefe lassen sich Gegenstände im Kofferraum gut erreichen. Bei umgeklappten Sitzlehnen ist der Kofferraumboden weitgehend eben (steigt nur leicht an).

- ⊖ Die Heckklappe besitzt im seitlichen Bereich äußerst spitze Kanten direkt auf Kopfhöhe. Die Verletzungsgefahr ist dadurch nicht unerheblich. Der Kofferraum ist bei Nacht komplett unbeleuchtet.

3,5 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehne lässt sich asymmetrisch geteilt umklappen. Der Klappmechanismus ist jedoch umständlich, auch wenn die Zugänglichkeit dank der Fondtüren eigentlich gar nicht schlecht wäre. Zuerst müssen die Sitzflächen aufgestellt und nach vorn geklappt werden - das klappt nur, wenn die Vordersitze entsprechend weit nach vorn gestellt sind. Dann muss man die Kopfstützen abziehen. Erst danach lässt sich die Sitzlehne nach vorn umklappen. Beim Wiederaufstellen der Rücksitzbank muss man wiederum darauf achten, dass die an losen Bändern hängenden Gurtschlösser nicht unter die Sitzbank rutschen. Alles in allem ist der Klappmechanismus für ein modernes Fahrzeug antiquiert - selbst im Kleinwagenbereich gibt es mittlerweile smartere Lösungen.

- ⊖ Bei unvorsichtigem Aufstellen der Sitzlehnen können die Gurtbänder eingeklemmt und beschädigt werden. Es gibt keine Ablagefächer oder Netze im Kofferraum. Lediglich zwei Gepäckösen sind zur Ladungssicherung vorhanden.

Die Bedienung des Opel KARL fällt dank des geringen Funktionsumfangs schon nach kurzer Eingewöhnung leicht. Die meisten Bedienelemente findet man da, wo man sie auch erwartet, was für eine gute Ergonomie sorgt. Etwas länger dauert es lediglich, bis man mit dem im Testwagen verbauten IntelliLink-Infotainment-System zurechtkommt (lieferbar ab Herbst 2015). Das System besitzt einen 7-Zoll-Touchscreen und berührungsempfindliche Tasten. Die Menüführung ist gut verständlich, allerdings müssen die Tasten zielgenau betätigt werden, sonst reagieren sie nicht. Mit diesem System ist auch eine Navigationsfunktion mittels Mobiltelefon und kostenpflichtiger App möglich. Das Lenkrad lässt sich im KARL nur in einem kleinen Bereich in der Höhe einstellen. Die Pedale sind zufriedenstellend angeordnet, der Platz rund ums Gaspedal ist für Personen mit großen Füßen aber etwas eingeschränkt. Auch gibt es keinen Unterrutschschutz am Bremspedal. Der Schalthebel ist gut greifbar, könnte aber etwas höher liegen. Das Zündschloss in der Lenksäule ist zum Fahrer hin geneigt und damit gut erreichbar - bei Dunkelheit ist es jedoch nicht beleuchtet. Der Scheibenwischer vorn besitzt eine Antipffunktion, Intervallschaltung und zwei permanente Wischgeschwindigkeiten. Die Intervalldauer kann jedoch nicht eingestellt werden. Es sind weder ein Regen- noch ein Lichtsensor verfügbar. Der Lichtschalter ist gut erreichbar als Drehregler links im Armaturenbrett angeordnet. Die Tasten für die Nebelleuchten sind im Schalter integriert. Die Elemente für die Klimaanlage sind logisch aufgebaut und lassen sich leicht bedienen. Das Bedienteil ist aber recht tief angeordnet, wodurch der Fahrer seinen Blick während der Fahrt weit von der Fahrbahn anwenden muss, um die Einstellungen zu ändern. Die Tasten für die Umluftfunktion und die Heckscheibenheizung sind in die Drehschalter integriert - die kleinen Lämpchen, die den Status anzeigen, sind nicht perfekt erkennbar. Die Tacho-Instrumente sind zufriedenstellend ablesbar und besitzen bei Dunkelheit einen guten Kontrast (weiße Hintergrundbeleuchtung). Nur grob skaliert sind die Anzeigen zu Tankinhalt und Motortemperatur. Der serienmäßige Bordcomputer informiert den Fahrer über Momentan- und Durchschnittsverbrauch sowie die Restreichweite. Es gibt aber keinen separaten Kurz- und Langzeitspeicher. Die Lenkradtasten, die Bedienelemente für den Bordcomputer und der Tastenblock links neben dem Lenkrad (u.a. für Spurassistent, City-Modus der Lenkung) sind einwandfrei erreichbar. Die meisten Schalter sind beleuchtet, aber es gibt auch Stellen, an denen die Beleuchtung gespart wurde. Die Tasten für Fensterheber- und Spiegeleinsteller sind ebenso unbeleuchtet wie die Tasten in der Dachkonsole (Innenleuchte). Bei einem Kleinwagen ist das aber noch zu verzeihen. Weniger akzeptabel ist jedoch, dass die elektrischen Fensterheber vorn weder eine Auf-/Abwärts-Automatik noch einen Fenstereinklemmschutz haben. Im Fond gibt es nur manuelle Kurbeln - elektrische Fensterheber sind nur in der Top-Ausstattung Exklusiv verbaut. Die Vordersitzeinsteller sind schlecht zu bedienen. Die Lehnenneigung kann nur grob über Rastungen eingestellt werden. Die Hebel für Lehnenneigungs- und SitzhöhenEinstellung können leicht verwechselt werden. Ablagen gibt es vorn genügend. Flaschenhalter in den Türfächern sowie Becherhalter und ein Ablagefach in der Mittelkonsole sorgen für genügend Stauraum. Nicht ideal ist dagegen das Handschuhfach. Es ist klein, besitzt ein unpraktisches Format und ist unbeleuchtet. Hinten gibt es kaum Ablagen - man muss sich mit einem Becherhalter in der Mittelkonsole zufriedengeben. Die Innenraumbeleuchtung ist spärlich. Es gibt vorn nur eine Lampe, aber keine Leseleuchten oder eine separate Lampe im Fond. Dem Fahrer werden nicht richtig geschlossenen Türen oder Heckklappe im Kombiinstrument angezeigt, welche Türe nicht richtig geschlossen ist, ist jedoch nicht erkennbar. Ein Tempomat samt Limiter ist in der Ausstattungsversion Edition Serie.



Die Funktionalität ist zufriedenstellend, bei der Verarbeitungsqualität ist noch ausreichend Platz für Verbesserungen.

– Die elektrischen Fensterheber vorn besitzen keinen Einklemmschutz. Bei voll geöffneten Türen muss man sich weit aus dem Fahrzeug lehnen, um die Türgriffe zu erreichen. Die Gurtschlösser hinten hängen an losen Bändern und sind nicht ideal greifbar.

2,1 Raumangebot vorne*

+ Das Platzangebot vorn fällt gut aus. Ist der Fahrersitz ganz zurückgeschoben, passen knapp 1,95 m große Personen in den KARL. Die Kopffreiheit wäre noch etwas großzügiger bemessen. Die Innenbreite ist für einen Kleinwagen üppig, das subjektive Raumempfinden gut.

4,0 Raumangebot hinten*

– Deutlich enger geht es im Fond zu. Sind die Vordersitze auf 1,85 m Personengröße eingestellt, haben die hinteren Insassen kaum noch Beinfreiheit. Gerademaß 1,70 m Personen können dann noch bequem sitzen. Die Kopffreiheit wäre auch hinten recht großzügig. Die Innenbreite im Fond geht in Ordnung - schon zwei Personen sitzen aber dennoch äußerst beengt. Der Fußraum ist eng und man stößt mit der Schulter an die Türverkleidung. Zudem steigt die Seitenlinie im Kopfbereich stark an.



Auf den hinteren Sitzplätzen finden nur Personen bis maximal 1,70 m Körpergröße ausreichend Platz.

4,0 Innenraum-Variabilität

Die Innenraumvariabilität fällt beim KARL ausreichend aus. Die Lehnen der Vordersitze können in Liegeposition gebracht werden und die Rücksitzlehne lässt sich geteilt umklappen.

3,3 KOMFORT

2,7 Federung

Das Fahrwerk des Opel KARL bietet einen zufriedenstellenden Komfort. Vor allem bei höheren Geschwindigkeiten auf der Landstraße oder Autobahn fehlt es dem Kleinwagen aber an Feinschliff. Die Karosseriebewegungen sind beim Überfahren von Unebenheiten recht ausgeprägt und auch die Seitenneigung in schnell durchfahrenen Kurven ist deutlich ausgeprägt. Einerseits spricht die Federung bei groben Unebenheiten wie Schlaglöchern oder Querfugen störrisch an und reicht diese haptisch wie akustisch an die Insassen durch, andererseits taucht die Hinterachse bei tiefen, langgezogenen Bodenwellen deutlich ein und kann unter Umständen auch mal nachschwingen (hauptsächlich bei voller Beladung).

+ Deutlich wohler fühlt sich der KARL im Stadtbetrieb. Hier kommen die Aufbaubewegungen nicht zum Tragen und die Federung leistet in diesem wenig dynamischen Einsatzbereich ganze Arbeit. Unebenheiten können gut von den Insassen fern gehalten werden. Angenehm ist auch die geringe Stuckerneigung - feine Unebenheiten werden im Zusammenspiel mit den weichen Reifenflanken gut vom Fahrwerk absorbiert. Fährt man mit dem in der Betriebsanleitung angegebenen eco-Luftdruck (2,7 bar an der Vorderachse), sollte sich das Verhalten aber deutlich verschlechtern.

– Wenig überzeugen kann der KARL bei grobem Kopfsteinpflaster. Dann rappelt die ganze Karosserie und es werden unangenehme Dröhnfrequenzen in den Innenraum übertragen.

3,5 Sitze

Der Sitzkomfort des Opel KARL kann nur wenig überzeugen. Ab der getesteten mittleren Ausstattungsvariante ist zumindest der Fahrersitz höhenstellbar. Dadurch können Fahrer unterschiedlicher Statur die Sitzhöhe anpassen und haben so die Möglichkeit, eine einigermaßen komfortable Sitzposition zu erreichen. Durch die geringen Verstellmöglichkeiten des Lenkrads, den schmalen Fußraum und die nachgiebige Fußablage fällt es vor allem auf Langstrecken schwer, eine komfortable Sitzposition einzunehmen.

– Mit Ausnahme der Höheneinstellung für den Fahrersitz gibt es keine weiteren Einstellmöglichkeiten. Den Beifahrersitz kann man auch nicht gegen Aufpreis mit einer Höheneinstellung ordern, und einstellbare Lordosenstützen sucht man ebenfalls vergebens. Die Vordersitze sind kaum konturiert und bieten nur wenig Körperunterstützung. Aufgrund der kaum ausgeprägten Seitenwangen der Vordersitze findet man keinen Halt, und rutscht bei schneller Kurvenfahrt hin und her. Schlecht ist auch der Sitzkomfort im Fond. Die Rücksitzlehne ist unbequem hart, bietet keinen Halt und durch die geringe Lehnenhöhe haben die Schultern keine Auflage. Durch die kurze und niedrige Sitzfläche erhält man kaum Oberschenkelunterstützung und sitzt in unbequemer Hockstellung. Der synthetische Schaumgummi-Sitzbezug fühlt sich luftundurchlässig an, wodurch die Atmungsaktivität der Bezüge eingeschränkt ist.

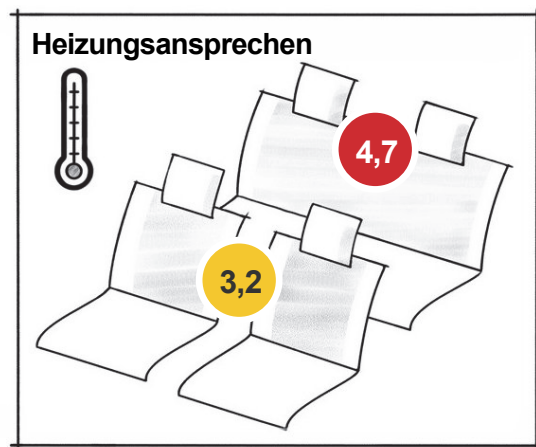
3,1 Innengeräusch

Der Geräuschpegel im Innenraum ist nicht besonders niedrig. Bei 130 km/h (Autobahn-Richtgeschwindigkeit) liegt der gemessene Geräuschpegel bei 70,3 dB(A). Sowohl Wind- als auch Abrollgeräusche sind aufgrund der schlecht gedämmten Karosserie deutlich im Innenraum präsent. Der Dreizylinder-Motor hält sich dabei akustisch noch einigermaßen zurück, wird aber vor allem unter Last und bei höheren Drehzahlen deutlich lauter.

4,0 Klimatisierung

Der KARL verfügt in der getesteten Ausstattungsvariante lediglich über eine Heizung. Für die im Testwagen verbaute Klimaanlage muss man Aufpreis zahlen (Cool&Sound-Paket). In der Top-Ausstattung Exklusiv gibt es auch eine Klimaautomatik.

– Die Temperatur kann nur grob eingestellt und muss oft nachjustiert werden. Die Luftverteilung erfolgt in vorgegebenen Kombinationen. Im ADAC Heizungstest gibt der KARL ein zwiespältiges Bild ab. Vorn wird der Innenraum in zufriedenstellender Zeit erwärmt. Hinten dauert es aber viel zu lange - vor allem die Füße der Fond-Insassen werden kaum erwärmt.



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

3,2 MOTOR/ANTRIEB

3,5 Fahrleistungen*

Die Fahrleistungen des Opel KARL 1.0 sind allenfalls noch zufriedenstellend. Der 75 PS starke Dreizylinder-Benzinmotor hat seine liebe Not, das 940 kg schwere Fahrzeug auf Geschwindigkeit zu bringen.

Während sich Überholvorgänge in noch zufriedenstellender Zeit absolvieren lassen, zeigt sich der drehmomentschwache Saugmotor bei niedrigen Drehzahlen äußerst durchzugsschwach. Den Zwischensprint von 60 auf 100 km/h absolviert der Kleinwagen in rund 9,6 s (gemessen im 2./3. Gang).

➖ Deutlich träger geht es zu, wenn man nicht zurückschaltet. Im vierten Gang benötigt das Fahrzeug 16,2 s und im fünften Gang 25,1 s, bis aus 60 die 100 km/h erreicht werden. Durch die schlechte Elastizität sind vor allem auf der Autobahn häufig Schaltvorgänge nötig, wenn man voran kommen möchte.

2,8 Laufkultur

Die Laufkultur des neuen Dreizylinders geht insgesamt in Ordnung. Vibrationen werden zwar in den Innenraum übertragen, doch halten sich diese vor allem im Vergleich zu anderen Dreizylinder-Motoren in dieser Klasse noch in Grenzen. Störende Dröhnfrequenzen bei niedrigen Drehzahlen sind kaum vorhanden.

2,9 Schaltung

Das Fünfgang-Schaltgetriebe lässt sich insgesamt zufriedenstellend schalten. Die Schaltpräzision geht in Ordnung. Die Vorwärtsgänge sind zufriedenstellend geführt und haken nur bei schnellen Schaltvorgängen gelegentlich. Sie lassen sich mit nicht zu hohem Kraftaufwand einlegen. Die Schaltwege könnten etwas kürzer sein. Der Rückwärtsgang ist rechts hinten angeordnet und nicht gegen versehentliches Einlegen gesichert. Der Rückwärtsgang ist synchronisiert und kracht auch nicht, wenn das Fahrzeug noch leicht nach vorn rollt. Die Kupplung lässt sich beim Anfahren zufriedenstellend dosieren.

⊕ Die Schaltpunktanzeige hilft dem Fahrer, möglichst sparsam unterwegs zu sein. Eine Berganfahrhilfe ist serienmäßig verbaut.

➖ Ein Start-Stopp-System ist für den Opel KARL nicht erhältlich. Das ist bei einem ganz neuen Modell, das hauptsächlich für die Stadt konzipiert ist, unverständlich.

3,8 Getriebeabstufung

Die Abstufungen der fünf Vorwärtsgänge passen weitgehend, es entstehen keine zu großen Drehzahlsprünge zwischen den Gängen.

➖ Die Gesamtübersetzung ist zwar schon äußerst kurz gewählt (bei 130 km/h dreht der Motor bereits mit rund 4.000 1/min), für den durchzugsschwachen Motor mag sie aber trotzdem nicht ganz passen. Der Motor hat schon bei leichten Steigungen seine liebe Not, das Fahrzeug auf Geschwindigkeit zu halten. Häufiges Schalten und Ausdrehen der Gänge ist dadurch fast unumgänglich.

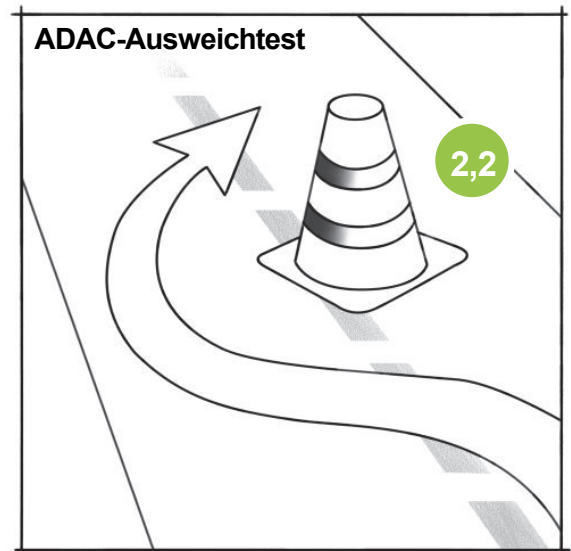
2,7 FAHREIGENSCHAFTEN

2,8 Fahrstabilität

Der Opel KARL besitzt eine zufriedenstellende Fahrstabilität. Bei einem plötzlichen Lenkimpuls neigt sich erst die Karosserie und es wird verzögert Seitenführung an der Hinterachse aufgebaut. Dadurch fühlt sich das Verhalten schwammig an. Dennoch bleibt der Karl sicher beherrschbar. Nicht perfekt ist der Geradeauslauf.

Bei einseitigen Fahrbahnverwerfungen wird der Kleinwagen schon mal versetzt und es muss korrigierend eingegriffen werden. Auch bei Seitenwind muss man öfters am Lenkrad korrigieren, um das Fahrzeug in der Spur zu halten. Bei schnell durchfahrenen Kurven neigt das Fahrzeug zum Untersteuern. Der Grenzbereich kündigt sich äußerst früh an, wodurch immer genügend Sicherheitsreserven vorhanden sind. Geht man in einer schnell gefahrenen Kurve schlagartig vom Gas und leitet einen Lastwechsel ein, drängt das Heck nach. Das elektronische Stabilitätsprogramm greift aber rechtzeitig ein und stabilisiert das Fahrzeug. Die Traktion des Fronttrieblers ist zufriedenstellend. Die Traktionskontrolle greift im Falle eines durchdrehenden Rades früh ein, um den Fahrer zu unterstützen. Eine Differentialsperre gibt es aber nicht.

⊕ Den ADAC Ausweichtest meistert der KARL weitgehend problemlos. Er drängt erst leicht mit dem Heck, bevor er beim Gegenlenken über alle vier Räder schiebt und dann auch leicht zu hüpfen anfängt. Durch effektive ESP-Eingriffe wird das Fahrzeug dann aber sofort stabilisiert, wodurch er sich sicher in die Ausfahrgasse zurücklenken lässt.



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.

3,0 Lenkung*

Die Lenkung des Opel KARL kann nicht durchgehend überzeugen. Um die Nulllage bietet sie dem Fahrer kaum Rückmeldung und ist nicht ideal zentriert. Dadurch fehlt es an Gefühl, was bei kleinen Lenkwinkeln öfter Lenkkorrekturen nach sich zieht. Lenkt man stärker ein, gehen sowohl das Lenkansprechen, als auch die Fahrbahnrückmeldung die der Fahrer erhält in Ordnung. Die Zielgenauigkeit ist zufriedenstellend.

⊕ Dank des in dieser Ausstattungsvariante serienmäßigen City-Modus, der sich über eine Taste in der Mittelkonsole aktivieren lässt, fallen die Lenkkräfte beim Rangieren äußerst gering aus. Dank der direkten Auslegung der Lenkung hält sich auch der Kurbelaufwand in Grenzen.

⊖ Viel zu groß für ein so kleines Stadtauto fällt der Wendekreis aus. Es sind rund elf Meter erforderlich, um mit dem Fahrzeug in einem Zug zu wenden.

2,4 Bremse

⊕ Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h benötigt der Opel KARL 37,5 m, bis er zum Stillstand kommt (Mittelwert aus zehn Messungen, halbe Zuladung, Continental ContiEcoContact5 82H der Größe 185/55 R15). Die Bremse spricht spontan an und lässt sich gut dosieren. Bei einer Bremsung in der Kurve kann das Fahrzeug leicht mit dem Heck nachdrängen, was aber nicht kritisch ist.

2,3

SICHERHEIT

2,2

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

+ Der KARL bietet eine gute aktive Sicherheit. Der Kleinwagen ist serienmäßig mit einer elektronischen Stabilitätskontrolle (ESP) und einem Bremsassistenten ausgestattet. Letzterer hilft dem Fahrer bei Notbremsungen, das volle Potenzial der Bremse zu nutzen. Die Bremsleuchten blinken bei einer Vollbremsung und weisen dadurch andere Verkehrsteilnehmer auf die Gefahrensituation hin. Ein direkt messendes Reifendruck-Kontrollsystem ist Serie. Ein Spurverlassenswarner sowie Nebelscheinwerfer inklusive Abbiegelicht sind gegen Aufpreis erhältlich. Den KARL Edition gibt es serienmäßig mit einer Geschwindigkeitsregelanlage inklusive -begrenzer. Unbeabsichtigtes Anfahren ist nicht möglich, da der Motor nur mit gedrücktem Kupplungspedal angelassen werden kann.

- Bei aktivierter Warnblinkanlage ist die Blinkerfunktion nicht verfügbar, sodass ein Richtungswechsel beim Abschleppen nicht angezeigt werden kann. An den Türinnenseiten fehlen Rückstrahler, die bei Dunkelheit den nachfolgenden Verkehr auf geöffnete Türen hinweisen würden.

2,4

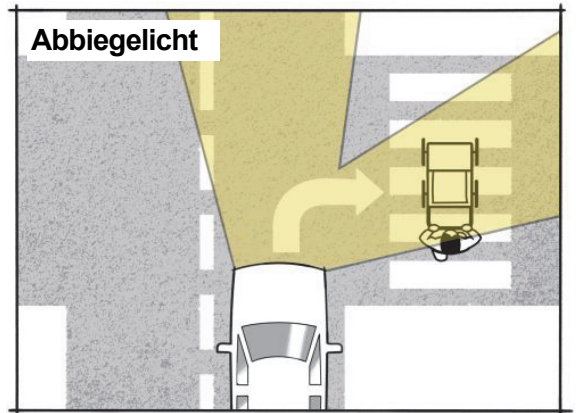
Passive Sicherheit - Insassen

Für den Opel KARL stand zum Veröffentlichungszeitpunkt noch kein ADAC Crashtestergebnis zur Verfügung. Der Kleinwagen ist serienmäßig mit Front- und Seitenairbags vorn sowie durchgehenden Kopfairbags ausgestattet. Gurtstraffer samt Gurtkraftbegrenzer findet man sowohl auf den beiden Vorder- als auch auf den äußeren Rücksitzen. In der Summe kann daher ein gutes Crashtestergebnis erwartet werden.

+ Die Kopfstützen vorn reichen in der Höhe für knapp 1,90 m große Personen und befinden sich nahe genug am Kopf, um im Falle eines Heckaufpralls einen guten Schutz zu bieten. Anschnallerinnerer gibt es auf beiden Vordersitzen. Der Anschnallstatus der hinteren Insassen wird dem Fahrer im Kombiinstrument angezeigt. An den stabilen Bügeltürgriffen lassen sich im Falle verklemmter Türen hohe Zugkräfte aufbringen.

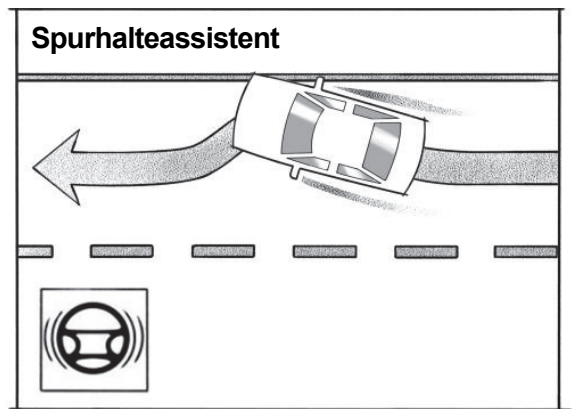
- Die Kopfstützen im Fond befinden sich zwar nahe genug am Kopf, reichen in der Höhe aber nur für kleine Personen bis 1,60 m. Für den Verbandskasten und das Warndreieck gibt es keine Halterungen, wodurch diese unter Umständen im Notfall nicht schnell genug erreichbar sind.

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.

Spurhalteassistent



Infrarotsensoren oder Kameras erkennen die Fahrbahn-Markierungen. Verlässt der Fahrer seine Spur ohne zu Blinken (etwa wegen Unachtsamkeit oder Sekundenschlaf), erfolgt eine optische, akustische oder haptische Warnung.

2,2 Kindersicherheit

Auf den beiden äußeren Rücksitzen dürfen universelle Kindersitze aller Altersgruppen montiert werden. Dort gibt es auch ein Isofix-System mit Ankerhaken, das aber nicht ideal erreichbar ist, da die Isofixbügel zu tief im Sitzpolster verbaut sind. Die Zugänglichkeit ist dank der Fondtüren und der kurzen Gurtschlösser zwar gut, doch lassen sich die an losen Bändern hängenden Gurtschlösser nicht ideal greifen. Die Positionen und Abstände der Gurtanlenkpunkte gehen in Ordnung, Kindersitze lassen sich mit den vorhandenen Gurten zufriedenstellend montieren. Hohe Kindersitze können auf den äußeren Rücksitzen am Dach anstoßen.

- + Der Beifahrerairbag kann abgeschaltet werden, sodass man auch vorn Kindersitze transportieren darf. Die Gurte sind auf allen Plätzen lang genug und reichen auch für Kindersitze mit hohem Gurtbedarf.
- Der Mittelsitz im Fond eignet sich kaum zum Transport von Kindersitzen, da die Gurtgeometrie ungünstig ist und Kindersitze auf dem Sitzpolster nicht lagestabil fixiert werden können. Der Hersteller erlaubt laut Bedienungsanleitung ohnehin nicht alle Kindersitzklassen (nur Gruppe 0 und 0+). Die Gurtschlösser im Fond sind nicht verwechslungssicher. Die Isofix-Haken sind nicht ideal zugänglich, man benötigt zusätzliche Einsteckhilfen. Die Kindersicherungen der Fondtüren lassen sich von Kindern zu einfach deaktivieren.

2,5 Fußgängerschutz

- + Für den Opel KARL liegen noch keine Ergebnisse für den Fußgängerschutz vor. Dank der entschärften Frontpartie und dem großen Abstand zwischen Motorhaube und harten Motorbauteilen kann ein guter bis zufriedenstellender Fußgängerschutz erwartet werden.

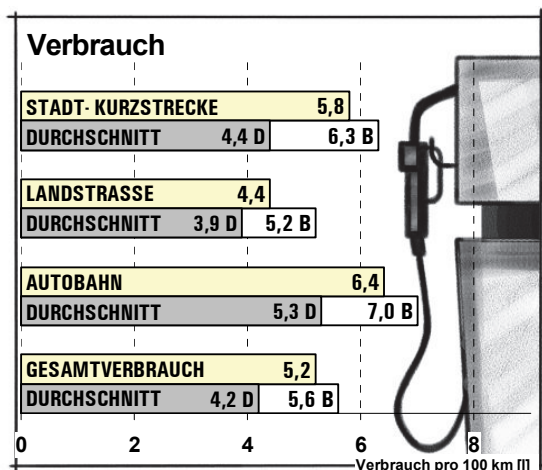
2,7 UMWELT/ECOTEST

3,5 Verbrauch/CO₂*

Der Verbrauch des KARL 1.0 fällt für einen Kleinwagen noch akzeptabel aus. Mit einer CO₂-Bilanz von 141 g/km erreicht der KARL in diesem Kapitel des ADAC EcoTest 25 Punkte. Der gemessene Durchschnittsverbrauch liegt bei 5,2 l/100 km. In der Stadt sind es 5,8 l, außerorts 4,4 l und auf der Autobahn 6,4 l pro 100 km.

1,8 Schadstoffe

- + Die Schadstoffanteile im Abgas liegen insgesamt niedrig. Bis auf den leicht erhöhten Partikelaustritt zeigt keine der Schadstoffgruppen besondere Auffälligkeiten. Der KARL erhält dadurch in diesem Kapitel gute 42 Punkte. In der Summe verpasst der Kleinwagen knapp die vier Sterne und muss sich mit 67 Punkten und drei Sternen im ADAC EcoTest zufrieden geben.



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

3,0 AUTOKOSTEN

4,1 Betriebskosten*

– Die Betriebskosten ergeben sich zu weiten Teilen aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Für den Opel KARL 1.0 reicht es im Kleinwagensegment nur für eine ausreichende Bewertung.

4,3 Werkstatt- / Reifenkosten*

Der Opel KARL muss alle 30.000 km oder alle 12 Monate zum Service in die Werkstatt. Der 1,0-Liter-Ottomotor besitzt eine Steuerkette, die einen oftmals teuren Zahnriemenwechsel überflüssig macht.

+ Die Ausgaben für den Reifenersatz liegen bei Verwendung der gängigen Seriengröße noch auf einem relativ niedrigen Niveau. Opel gewährt eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.

– Während das 30.000 km Service-Intervall für den Vielfahrer in Ordnung ist, wirkt sich der jährliche Abstand zwischen den einzelnen Inspektionen vor allem für den Normal- und Wenigfahrer durch häufigere Werkstattaufenthalte und somit höher anfallenden Kosten negativ aus.

3,7 Wertstabilität*

Obwohl der KARL ganz neu auf dem Markt erhältlich ist, kann für ihn nur ein mäßiger prozentualer Restwertverlauf erwartet werden.

2,9 Kosten für Anschaffung*

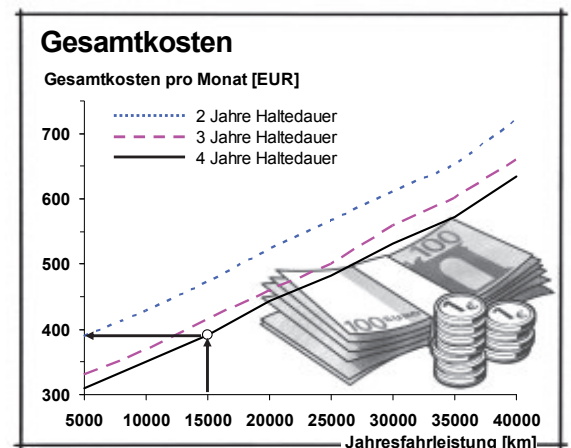
Der Opel KARL ist lediglich in einer Motorisierung lieferbar. Dafür werden in der mittleren Ausstattungsvariante "Edition" 10.650 Euro fällig. Das ist für einen Kleinwagen kein besonders günstiger Preis, vor allem wenn man die magere Serienausstattung betrachtet. Sowohl ein Radio als auch eine Klimaanlage müssen beim "Edition" extra bezahlt werden.

3,9 Fixkosten*

Die Fixkosten liegen noch im akzeptablen Bereich. Während die Kfz-Steuer mit 38 Euro sehr gering ausfällt, schlagen vor allem die ungünstigen Einstufungen der Versicherungsklassen negativ zu Buche (KH: 17; TK: 16; VK: 17).

2,3 Monatliche Gesamtkosten*

+ Bei den absoluten monatlichen Kosten schneidet der Opel KARL 1.0 Edition noch gut ab. Die absoluten Kosten inklusive Wertverlust liegen bei 392 Euro im Monat (15.000 km pro Jahr, vier Jahre Haltedauer).



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 392 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

DATEN UND MESSWERTE

3-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro6
Hubraum	999 ccm
Leistung	55 kW (75 PS)
bei	6500 1/min
Maximales Drehmoment	96 Nm
bei	4500 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	5-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	165/65R14
Reifengröße (Testwagen)	185/55R15H
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Trommel
Wendekreis links/rechts	10,9/10,95 m
Höchstgeschwindigkeit	170 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	13,9 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2. + 3.Gang)	9,6 s
Bremsweg aus 100 km/h	37,5 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	4,5 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	5,2 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	5,8/4,4/6,4 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe	104 g/km
CO ₂ -Ausstoß Test(*WTW)	141 g/km
Innengeräusch 130km/h	70,3 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	3675/1604/1476 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	1880 mm
Leergewicht/Zuladung	940 kg/413 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	165 l/525 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	- kg/- kg
Dachlast	- kg
Tankinhalt	32 l
Reichweite	615 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte fett

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	98 Euro
Monatliche Werkstattkosten	49 Euro
Monatliche Fixkosten	85 Euro
Monatlicher Wertverlust	160 Euro
Monatliche Gesamtkosten	392 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	17/17/16
Grundpreis	10.650 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 rund 350 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC Autotest ist nach dem ab 01.01.2015 gültigen ADAC Testprotokoll erstellt. Die Testergebnisse sind daher nur bedingt mit den Autotests vor dem 01.01.2015 vergleichbar.

Die Angaben zu Kfz-Steuer und Autokosten basieren auf zum Veröffentlichungszeitpunkt aktuellen Daten. Die Autokosten wurden mit dem seit 01.01.2015 gültigen Berechnungsmodell erstellt. Diese sind daher nicht mit den Autokosten früherer Tests vergleichbar. Die aktuellsten Kostenberechnungen aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten.

*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.

Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr.

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

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbieglicht (Funktions-Paket)	325 Euro ^o
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Regen- und Lichtsensor	nicht erhältlich
Reifendruckkontrolle	Serie
Servolenkung (inkl. City-Taste)	Serie
Spurassistent (Funktions-Paket)	325 Euro ^o
Tempomat	Serie
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Audioanlage	250 Euro ^o
Fensterheber, elektrisch hinten (nur bei Exklusiv)	nicht erhältlich
Fensterheber, elektrisch vorne	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	nicht erhältlich
Klimaanlage (Cool&Sound)	850 Euro ^o
Klimaautomatik (nur bei Exklusiv)	nicht erhältlich
Knieairbag	nicht erhältlich
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie
Sitze, vorn, beheizbar (+ Lenkradheizung)	495 Euro
Zentralverriegelung	Serie

AUSSEN

Außenspiegel, beheizbar (nur bei Exklusiv)	nicht erhältlich
Außenspiegel, elektrisch einstellbar	Serie
Einparkhilfe hinten	250 Euro ^o
Lackierung Metallic	460 Euro ^o
Schiebe-Hubdach	850 Euro

^o im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

2,8

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