



Opel KARL 1.0 Innovation

Fünftürige Schräghecklimousine der Kleinwagenklasse (55 kW / 75 PS)

Mit dem Karl bietet Opel neben dem Adam eine günstige Alternative im Kleinwagensegment an. Die Preise beginnen bei 9.500 Euro - für die getestete höchste Ausstattungsvariante müssen mindestens 13.155 Euro berappt werden. Dafür bekommt man einen Fünftürer und -sitzer, dessen Platzangebot zumindest in der ersten Reihe als ordentlich bezeichnet werden kann. Die Materialien sind einfach gehalten, die Innenraumverarbeitung geht aber in Ordnung. Glänzen kann der Testwagen mit einer umfangreichen Serienausstattung. Ein Radio, eine Klimaautomatik und elektrische Fensterheber vorn wie hinten gibt es ab Werk. Annehmlichkeiten wie Sitz- und Lenkradheizung sowie Parksensoren am Heck können gegen Aufpreis geordert werden. Zur Sicherheitssteigerung bietet Opel zwar optional einen Spurverlassenswarner an, ein City-Notbremssystem, das bei einem Stadtauto durchaus sinnvoll ist, findet sich allerdings nicht in der Ausstattungsliste. Der im Testwagen verbaute Dreizylinder-Benzinmotor wirkt insgesamt durchzugsschwach. Zwar reicht die Leistung für die Stadt aus, auf der Landstraße oder Autobahn muss man die Gänge aber weit ausdrehen, um zügig voranzukommen. Während der Verbrauch im EcoTest mit 5,6 l Super auf 100 km akzeptabel ausfällt, patzt der Karl bei den Schadstoffen - insgesamt gibt es nur zwei von fünf Sternen. Alles in allem fühlt sich der Karl in der Stadt am wohlsten und besitzt u. a. auch aufgrund des nur durchschnittlichen Federungskomforts kaum Langstreckenambitionen. **Konkurrenten:** u. a. Fiat 500, Hyundai i10, Renault Twingo, Toyota Aygo, VW up!.

⊕ ordentliches Platzangebot vorn, kompakte und übersichtliche Karosserie, umfangreiche Serienausstattung

⊖ durchzugsschwacher Motor, lauter Innenraum, kein City-Notbremssystem

ADAC-Urteil

AUTOTEST 3,6

AUTOKOSTEN 1,0

Zielgruppencheck

Familie 4,1

City 2,7

60+ Senioren 2,8

Langstrecke 3,8

Transport 4,1

Fahrspaß 4,0

€ Preis/Leistung 2,3

EcoTest ★★☆☆☆

3,6 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

4,0 Verarbeitung

Der in Südkorea produzierte Kleinwagen kann aufgrund einiger Schwächen wie beispielsweise partiell fehlendem Farblack und den harten und kratzempfindlichen Kunststoffen im Innenraum, die zumindest weitgehend sorgfältig verbaut sind, bei der Verarbeitung kaum überzeugen. Chromapplikationen und schwarz lackierte Oberflächen werten den Innenraum optisch etwas auf.

3,4 Alltagstauglichkeit

Den Karl gibt es in der Basisversion mit fünf Türen, aber nur vier Sitzplätzen. Während eine Rückbank mit drei Plätzen für die Ausstattungsvariante Edition gegen Aufpreis erhältlich ist, gehört sie bei den zwei höchsten Ausstattungsvarianten zum Serienumfang. Ab Werk ist der Opel nur mit einem Reifenreparaturset ausgestattet, gegen Aufpreis ist immerhin ein Notrad erhältlich.

⊕ Dank seiner kompakten Außenmaße fühlt sich der Karl im urbanen Gebiet wohl, wenn auch der Wendekreis mit

3,4 Licht und Sicht

Mit dem knapp 3,7 m langen Karl fällt das Rangieren prinzipiell nicht schwer, allerdings entzieht sich die Vorderkante dem Blick des Fahrers. Während Parksensoren für das Heck noch optional geordert werden können, sind diese für vorn genauso wenig erhältlich wie beispielsweise eine Rückfahrkamera.

Bei der ADAC Rundumsichtmessung verhindern vor allem die breiten Dachsäulen eine bessere Bewertung - besonders der Blick nach schräg hinten wird durch die ansteigende Unterkante der Seitenfenster in Kombination mit den massiv gestalteten C-Säulen behindert. Beheizte Außenspiegel gibt es nur beim Innovation, für die anderen Ausstattungsvarianten sind diese erst gar nicht erhältlich. Den Karl gibt es nur mit einfachen Reflektionsscheinwerfern, die für keine besonders gute Fahrbahnausleuchtung sorgen - besseres Xenon- oder LED-Licht ist nicht erhältlich. Beim Innovation besitzen die Nebelscheinwerfer eine statische Abbiegelfunktion und leuchten die Fahrbahn bei entsprechendem Lenkeinschlag im seitlichen Bereich zusätzlich etwas aus.

⊖ Der Karl ist mit einfachen Bügelscheibenwischern und nicht mit dem Stand der Technik entsprechenden Flachbalken-Aero-Wischern ausgestattet, die bei höheren Geschwindigkeiten für ein besseres Wischergebnis sorgen könnten. Darüber hinaus bleibt sowohl links an der

⊕ Defekte Scheinwerferlampen können problemlos getauscht werden, da im Motorraum genügend Platz vorhanden ist.

⊖ Der Motorraum ist von unten völlig unverkleidet, Unterbodenschutz wurde nicht vollflächig aufgetragen.

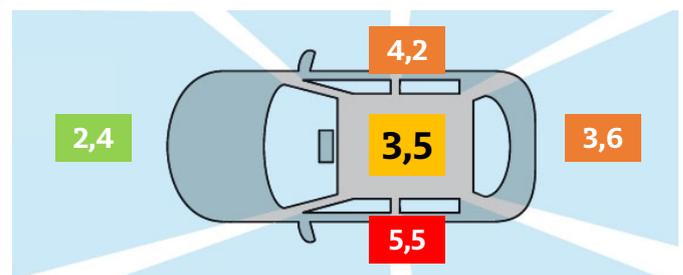
knapp 11,0 m für einen Kleinwagen nicht gerade gering ist.

⊖ Die zulässige Zuladung beträgt nur knapp 390 kg. Anhängelasten sind ebenso unzulässig wie Stütz- und Dachlasten. Transport- und Langstreckentauglichkeit zeigen sich eingeschränkt. Mit dem 32 l Tank sind auf Basis des EcoTest-Verbrauchs nur Reichweiten bis rund 570 km möglich.

A-Säule als auch rechts ein größerer Bereich ungewischt. Ein automatisch abblendender Innenspiegel oder zusätzliche asphärische Bereiche in den Außenspiegeln sind nicht erhältlich.

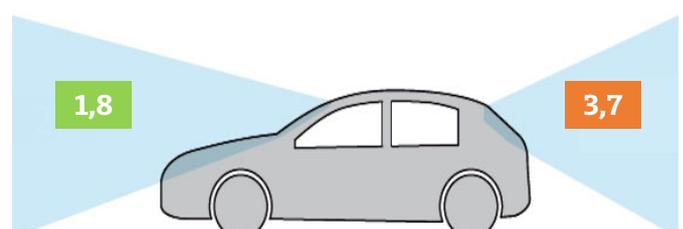
Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen



Vorderes und hinteres Nahfeld

Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor und hinter dem Fahrzeug erkennt.



2,9 Ein-/Ausstieg

Dank ausreichend großer Türausschnitte und recht niedrig positionierter Türschweller kommt man vorn recht bequem ins Fahrzeug. Im Fond stören hingegen vor allem die nach hinten abfallende Dachlinie und der beengte Fußraum. Haltegriffe am Dachhimmel, die das Ein-/Aussteigen erleichtern fehlen im Fond. Die Türfeststeller besitzen vorn wie hinten nur zwei Haltepositionen, wodurch die

Türen bereits in der ersten Stufe schon weit geöffnet sind - das ist in engen Parklücken ungünstig.

Auf- und Abschließen lässt sich der Karl serienmäßig mit der Funkfernbedienung der Zentralverriegelung. Durch Ziehen am Fernlichthebel lässt sich die Ausstiegsbeleuchtung aktivieren - dann leuchten die Scheinwerfer den Bereich vor dem Fahrzeug für eine Weile aus.

4,2 Kofferraum-Volumen

⊖ Bis zur Abdeckung können 165 l und bis unter das Dach 220 l verstaut werden. Bei nicht umgeklappten Sitzlehnen passen nur zwei Getränkekisten in das Ladeabteil. Klappt man die Lehnen um, passen 525 l bzw. 875 l in das Ladeabteil.

4,0 Kofferraum-Nutzbarkeit

Sperrigere Gegenstände passen unter Umständen nicht durch die recht schmale Öffnung, zudem ist der Kofferraum auch nicht sehr tief. Abhilfe leistet hier zwar die umklappbare Rücksitzlehne, doch ist der Boden dann uneben und steigt nach vorn an.

⊖ Es können nur Personen bis zu einer Körpergröße von 1,80 m aufrecht unter der geöffneten Heckklappe stehen. Größere Personen sollten Acht geben, dass sie sich den Kopf nicht am abstehenden Heckklappenschloss stoßen. Beim Ausladen stört die 23 cm über dem Kofferraumboden liegende Ladekante. Die Hutablage ist nicht mit der



Mit lediglich 165 l Volumen ist der Kofferraum des KARL von bescheidener Größe.

Heckklappe verbunden und muss daher händisch nach oben geklappt werden. Vergisst man, sie wieder in die Ursprungsposition zu legen, behindert sie die Sicht nach hinten.

4,3 Kofferraum-Variabilität

Das Ladeabteil lässt sich durch Umklappen der asymmetrisch geteilten Rücksitzlehne erweitern.

⊖ Zu beachten gilt jedoch, dass sich die Lehne nicht vollständig klappen lässt, wenn die Vordersitze komplett

nach hinten geschoben sind. Darüber hinaus muss die Sitzfläche vorab händisch nach vorn geklappt werden. Es gibt weder Fächer noch ein Fixiernetz zum Verstauen und Sichern von kleinen Utensilien.

3,5 INNENRAUM

3,3 Bedienung

Die Bedienung des 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. Das

System besitzt einen 7-Zoll-Touchscreen. Die Menüführung ist gut verständlich, allerdings müssen die Schaltflächen zielgenau betätigt werden, sonst reagieren sie nicht. Darüber hinaus ist das Klimaanlagenbedienteil tief angeordnet, wodurch der Fahrer seinen Blick während der Fahrt weit von der Fahrbahn anwenden muss, um die Einstellungen zu ändern.

Das Lenkrad lässt sich nur in der Neigung, nicht aber längs einstellen. Der Platz rund ums Gaspedal ist für Personen mit großen Füßen etwas eingeschränkt und es fehlt ein Unterrutschschutz am Bremspedal.

⊖ Auf Annehmlichkeiten wie beispielsweise einen Licht- und Regensensor muss man beim Karl verzichten. Elektrische Fensterheber steigern den Bedienkomfort etwas, allerdings besitzt nur der fahrerseitige Fensterheber eine Antipp-Funktion. Hinzu kommt, dass auch nur dieser beleuchtet ist. Auch bei der Innenraum-Beleuchtung wurde gespart - hinten gibt es keinerlei Leuchten. Bei voll geöffneten Türen muss man sich weit aus dem Fahrzeug lehnen, um die Türgriffe zu erreichen.

3,4 Multimedia/Konnektivität

⊕ Für die zwei niedrigeren Ausstattungsvarianten verlangt Opel für ein Radio Aufpreis, bei den zwei höheren gehört es zum Serienumfang. Nur beim Innovation besitzt das Radio aber ab Werk zudem Lenkradbedienung sowie eine Bluetooth- und USB-Schnittstelle. Optional ist das Radio R 4.0 IntelliLink mit 7-Zoll-Touchscreen erhältlich. Inbegriffen sind dann unter anderem eine Sprachsteuerung und Apple CarPlay bzw. Android Auto.

2,5 Raumangebot vorn

⊕ Fahrer bis zu einer Körpergröße von knapp 1,95 m finden genügend Bein- und Kopffreiheit vor. Aufgrund der geringen Innenbreite stößt man zwar oft mit den

4,6 Raumangebot hinten

⊖ Im Fond muss man deutlich weniger Platz in Kauf nehmen. Bei 1,85 m großen Fahrern reicht die Beinfreiheit dahinter lediglich für rund 1,70 m große Passagiere aus. Das Raumgefühl wird durch die hohe und nach hinten hin ansteigende Seitenlinie sowie durch die schmalen Seitenfenster beeinträchtigt. Darüber hinaus stößt man auch im Fond seitlich mit den Ellbogen an.

4,5 Innenraum-Variabilität

⊖ Um die Variabilität des Innenraums ist es nicht gut bestellt. Es sind weder Sitzvarianten erhältlich, noch fällt die Anzahl brauchbarer Ablagen üppig aus. Sowohl vorn als auch hinten gibt es kaum Möglichkeiten, kleine Utensilien zu verstauen. Auch das unbeleuchtete und nicht klimatisierte Handschuhfach fällt klein aus.



Weder die Materialanmutung noch die Verarbeitungsqualität erreichen das von Opel inzwischen gewohnte Niveau. Auch die Funktionalität, insbesondere die Bedienung der Heizung und Lüftung durch die zu tiefe Anordnung, kann nicht wirklich überzeugen.

Ausgewählte Apps wie beispielsweise eine Navigation bzw. das Smartphone lassen sich dann am Touch-Display bedienen. Gegen Aufpreis ist darüber hinaus ein digitaler Radioempfang (DAB+) erhältlich.

⊖ Ein CD-Laufwerk ist für den Karl nicht zu haben.

Ellenbogen an der Seitenverkleidung an, das Raumempfinden ist vorn aber dennoch akzeptabel.



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,70 m Platz.

3,7 KOMFORT

3,4 Federung

Die Feder-/Dämpferabstimmung ist für einen Kleinwagen ordentlich gelungen, klassenübergreifend betrachtet fehlt es dem Fahrwerk allerdings an Feinschliff. Die Federung des Karl spricht etwas hölzern an und lässt den Opel bei regelmäßiger Anregung unruhig wirken. Vor allem bei

Überland- bzw. Autobahnfahrten fällt die Stuckerneigung deutlich auf. In der Stadt ist der Federungskomfort akzeptabel. Einzelhindernisse wie abgesenkte Kanaldeckel und Querfugen werden zufriedenstellend geschluckt. Kopfsteinpflaster ist beim Überfahren deutlich spürbar.

4,2 Sitze

Während sich der Fahrersitz zusätzlich zumindest noch in der Höhe einstellen lässt, gibt es für den Beifahrer abgesehen von der Längs- und Lehnenneigungseinstellung keinerlei Individualisierungsmöglichkeiten.

⊖ Der Sitzkomfort kann weder vorn noch auf der Rückbank überzeugen. In der ersten Reihe sind sowohl die Sitzflächen als auch die -lehnen nur wenig konturiert und bieten dadurch wenig Körperunterstützung und

Seitenhalt. Zudem fehlen vorn Mittelarmlehnen und die Sicherheitsgurte lassen sich nicht in der Höhe an die Statur des Fahrers anpassen.

Während die äußeren Sitzplätze der Rückbank schwach konturiert und tendenziell hart gepolstert sind, zeigt sich der Mittelsitz weich und schmal - damit eignet er sich bestenfalls nur für Kurzstrecken. Insgesamt sitzt man im Fond durch die kurze und niedrige Sitzfläche in unbequemer Hockstellung.

4,1 Innengeräusch

⊖ Der bei Tempo 130 im Innenraum gemessene Geräuschpegel beträgt hohe 71,6 dB(A). Das ist selbst für einen Kleinwagen ein hoher Wert. Maßgeblich dafür verantwortlich sind die starken Windgeräusche bei höheren Geschwindigkeiten sowie die deutlich hörbaren

Fahrgeräusche wie beispielsweise Kieselsteine in den Radkästen. Doch auch der Dreizylinder-Benzinmotor arbeitet deutlich vernehmbar vor sich hin und leistet somit seinen Beitrag zur Gesamtkulisse.

3,4 Klimatisierung

⊕ Der Karl Innovation ist serienmäßig mit einer Einzonen-Klimaautomatik ausgestattet. Gegen Aufpreis gibt es sowohl eine Lenkrad- als auch Sitzheizung vorn. Abgedunkelte Scheiben im Fond verhindern eine direkte Sonneneinstrahlung.

⊖ Luftstrom und -richtung lassen sich mit den in der Armaturentafel verbauten Luftdüsen nicht unabhängig voneinander justieren. Darüber hinaus fehlen Luftdüsen unter den Vordersitzen, die für eine schneller Erwärmung der hinteren Fahrgastzelle sorgen könnten.

3,6 MOTOR/ANTRIEB

4,1 Fahrleistungen

⊖ Für den Karl ist neben einem LPG-Antrieb lediglich noch der im Testwagen verbaute Dreizylinder-Ottomotor erhältlich. Mit dem 1,0-l-Motor mit 55 kW/75 PS beeindruckt der Karl bei den Fahrleistungsmessungen keineswegs. Sowohl bei den Elastizitätsmessungen als auch beim simulierten Überholvorgang zeigt sich der Karl

träge - soll es dennoch einmal flotter voran gehen, braucht es hohe Drehzahlen. Doch auch das Ansprechverhalten kann nicht überzeugen, wenn man beispielsweise nach einem Abbiegevorgang im zweiten Gang wieder in den fließenden Verkehr einfädeln möchte.

3,4 Laufkultur/Leistungsentfaltung

Der Dreizylinder-Ottomotor überträgt besonders im unteren Drehzahlbereich deutliche Vibrationen an das Lenkrad und die Pedale. Leichtes Dröhnen ist unter Last bis ca. 1.700 1/min zu vernehmen, ab rund 4.000 1/min neigt der Motor

zu angestrengtem Brummen. Der Motor entwickelt seine Leistung zwar gleichmäßig, zeigt sich insgesamt aber durchzugsschwach.

3,3 Schaltung/Getriebe

Während die Schaltwege etwas kürzer ausfallen dürften, gehen die Schaltvorgänge auch dank des sauber geführten Schalthebels leicht von der Hand und haken nur leicht, wenn es schnell gehen soll. Eine Gangempfehlung hilft dem Fahrer, sinnvolle Schaltzeitpunkte zu nutzen. Beim Anfahren an Steigungen hilft die serienmäßige Berganfahrhilfe, die Kupplung dürfte sich aber etwas feiner dosieren lassen. Die Ganganschlüsse des Fünfganggetriebes passen, die Gesamtübersetzung hat Opel allerdings sehr

kurz gewählt. Der Motor dreht im größten Gang bei Tempo 130 mit rund 4.000 1/min.

⊖ Der Rückwärtsgang ist ungünstig rechts hinten angeordnet und nicht gegen versehentliches Einlegen gesichert. Rollt das Fahrzeug beim Einlegen noch langsam nach vorn, kracht es im Getriebe. Ein Start-Stopp-System ist nur gegen Aufpreis erhältlich und nicht im Testwagen verbaut.

2,6 FAHREIGENSCHAFTEN

2,9 Fahrstabilität

Der Karl quittiert Lenkmanöver mit ausgeprägter Seitenneigung und das Heck schwingt bei Lenkimpulsen nach, wodurch sich das Fahrverhalten etwas schwammig anfühlt. Das Anlenkverhalten ist insgesamt unharmonisch, da die Hinterachse verzögert anspricht und damit nicht zur direkten Lenkung passt. Darüber hinaus verhält sich der Karl bei einseitigen Fahrbahnverwerfungen wenig spurstabil und besitzt auch eine gewisse Seitenwindempfindlichkeit - gelegentliche Lenkkorrekturen sind nötig, um das Fahrzeug in der Spur zu halten. Wird der Ausweichvorgang im Test mit einem starken, einer Schrecksituation

entsprechenden Lenkbefehl eingeleitet, spricht die Hinterachse zwar verzögert an und der Opel begibt sich mit einem drängenden Heck auf Ausweichkurs, allerdings greift das ESP unverzüglich ein und stabilisiert den Kleinstwagen - dabei bleibt der Karl auch lenkbar. Beim Zurücklenken schiebt der Karl teilweise über alle vier Räder, wodurch er Geschwindigkeit abbaut und sich sicher wieder in die Ausfahrgasse lenken lässt. Wählt man kleine Lenkwinkel, lässt sich der Karl weitgehend neutral durch den Parcours zirkeln.

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 - man wünscht sich insgesamt mehr Rückmeldung. Aufgrund der direkten Lenkung und der verzögert ansprechenden Hinterachse sind auch des Öfteren Lenkkorrekturen nötig, da sich die

erforderlichen Lenkwinkel nicht stets korrekt abschätzen lassen. Zum Rangieren gibt es den City-Modus, in dem die Lenkunterstützung erhöht wird und der erforderliche Kraftaufwand beim Lenken sinkt - in der Praxis ist allerdings kaum ein Unterschied zur normalen Lenkunterstützung spürbar.

2,1 Bremse

⊕ Die Bremsleistung des Karl überzeugt - der gemessene Bremsweg beträgt aus Tempo 100 gute 34 m. Förderlich für den kurzen Bremsweg ist auch die Testwagenbereifung:

Michelin Pilot Sport3 in der Dimension 195/45 R16. Die Bremse spricht gut an, der Druckpunkt könnte sich aber etwas besser erfüllen lassen.

3,6 SICHERHEIT

4,0 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Abgesehen von den gesetzlich vorgegebenen Sicherheitssystemen, der serienmäßigen Geschwindigkeitsregelung samt Begrenzer und dem optionalen Spurverlassenswarner sind keine weiteren Assistenzsysteme für den Karl erhältlich.

Sinnvoll: Während einer Notbremsung pulsiert das Bremslicht und warnt dadurch den nachfolgenden Verkehr. Im ADAC Crashtest (Stand 10/2015) kommt der Karl auf 64 Prozent der maximal erreichbaren Punkte in diesem Kapitel.

⊖ Ein City-Notbremssystem, das besonders bei einem hauptsächlich im urbanen Gebiet genutzten Fahrzeug sinnvoll wäre, wird für den Karl nicht angeboten.

3,0 Passive Sicherheit - Insassen

Der Karl erreicht im ADAC Crashtest von 2015 mit 74 Prozent der möglichen Punkte ein nur durchschnittliches Resultat. Insgesamt kommt der Opel auf vier von fünf Sternen.

Vorn reichen die Kopfstützen in der Höhe für Fahrer bis zu einer Körpergröße von knapp 1,90 m. Auf den vorderen Plätzen werden die Insassen optisch und akustisch ermahnt, sich anzuschnallen. Der Status der hinten Sitzenden wird dem Fahrer in einem Display angezeigt.

⊕ Zum Umfang des beim Innovation serienmäßigen OnStar-Systems zählt eine automatische Notrufunktion. Löst ein Airbag aus, werden wichtige Fahrzeugdaten (u. a. Fahrzeugposition, Schwere des Unfalls) an das OnStar-Service-Center übermittelt. Zudem wird eine Telefonverbindung zum Fahrer aufgebaut, bei Bedarf alarmiert der OnStar-Mitarbeiter anschließend den Rettungsdienst.

⊖ Die Sicherheitsausstattung entspricht zum Teil allerdings nicht den heutigen Erwartungen. So lassen sich beispielsweise die Sicherheitsgurte vorn nicht in der Höhe justieren und im Fond reichen die Kopfstützen nur für 1,60 m große Passagiere aus. Das Warndreieck und der Verbandkasten haben keinen definierten und gut zugänglichen Aufbewahrungsort und können dadurch im Notfall unter Umständen nicht schnell genug erreichbar sein. Darüber hinaus fehlen im Kofferraum sinnvolle Zurrösen zur Ladungssicherung. Der OnStar-Service inklusive der automatischen Notrufunktion ist lediglich im ersten Jahr kostenfrei, anschließend muss der Kunde dafür eine Gebühr entrichten (99,50 Euro/Jahr).

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	nicht erhältlich
	Kollisionswarnung	nicht erhältlich
	City-Notbremssystem	nicht erhältlich
	vorausschauendes Notbremssystem	nicht erhältlich
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	nicht erhältlich
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremssystem	nicht erhältlich
	Querverkehrserkennung beim Rückwärtsfahren	nicht erhältlich
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	Serie
	Abstandsregeltempomat	nicht erhältlich
	Autobahn-/Stauassistent	nicht erhältlich
	Verkehrszeichenerkennung	nicht erhältlich
	Spurassistent	optional
	Totwinkelassistent	nicht erhältlich
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	nicht erhältlich
	Notfallassistent	nicht erhältlich
	Ausstiegswarnung	nicht erhältlich
	Müdigkeitswarner	nicht erhältlich
	Head Up Display	nicht erhältlich
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	-/Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie

4,0 Kindersicherheit

Das Crashergebnis für die Kindersicherheit fällt mit 72 Prozent der möglichen Punkte befriedigend aus.

⊕ Der Beifahrersitz ist dank abschaltbarem Airbag zum Transport von Kindersitzen geeignet. Diese können aber nur mit den Gurten befestigt werden, da Isofix-Haken fehlen.

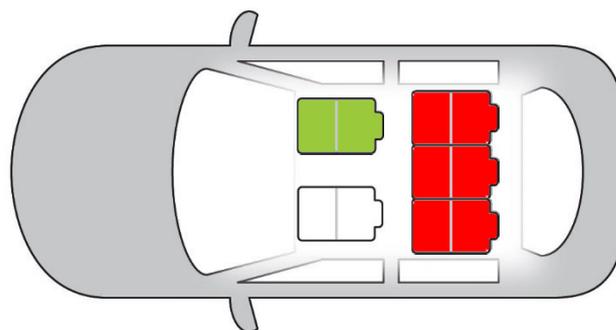
⊖ Auf den beiden äußeren Rücksitzen dürfen universelle Kindersitze aller Altersgruppen montiert werden, je nach Kindersitz kann die Montage aber erschwert sein. Es gibt zwar auf den äußeren Fondplätzen Isofix-Bügel samt Ankerhaken (aber ohne i-Size-Kennung), diese sind aber schlecht erreichbar, da sie zu tief im Sitzpolster verbaut sind. Doch auch mit den Gurten kann sich die Montage als umständlich erweisen, da die Gurtanlenkpunkte ungünstig liegen. Hohe Kindersitze können auf den äußeren Rücksitzen am Dach anstoßen. Verwendet man hinten eine platzzeinnehmende Babyschale mit Basis, muss der jeweilige Vordersitz vollständig nach vorn geschoben werden, damit der Platz dahinter ausreicht. Laut Bedienungsanleitung eignet sich der Fondmittelpplatz nicht für universelle Kindersitze aller Altersgruppen. Im

Allgemeinen empfiehlt es sich, vor dem Kauf den Wunschkindersitz im Auto zu testen, ob er hinein passt und problemlos befestigt werden kann.

Die Schließkräfte der elektrischen Fensterheber sind sehr hoch, da ein Einklemmschutz fehlt.

Kindersitze

Die Grafik zeigt, welcher Sitzplatz sich wie gut für Kindersitze eignet.



Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5)
 ■ gut (1,6 – 2,5)
 ■ befriedigend (2,6 – 3,5)
 ■ ausreichend (3,6 – 4,5)
 ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

3,6 Fußgängerschutz

Mit 68 Prozent der möglichen Punkte im Crashtest erhält der Karl in diesem Kapitel keine gute Bewertung: Die Rand-

bereiche der Motorhaube und der Scheibenrahmen sind unnachgiebig gestaltet.

4,0 UMWELT/ECOTEST

2,7 Verbrauch/CO₂

Die im EcoTest ermittelte CO₂-Bilanz des Karl 1.0 beträgt 150 g/km. Dieser Wert liegt im zufriedenstellenden Bereich und beschert dem Opel 33 Punkte in diesem Kapitel. Der gemessene Durchschnittsverbrauch liegt bei 5,6 l/100 km. Innerorts verbraucht der Kleinwagen 5,2 l auf 100 km - mit einem Start-Stopp-System könnte der Wert noch etwas gesenkt werden. Außerorts konsumiert der Karl 5,0 l und auf der Autobahn steigt der Verbrauch auf 6,9 l pro 100 km an.

5,3 Schadstoffe

⊖ Im Schadstoffkapitel überzeugt der Karl 1.0 nicht. Ein erhöhter CO- sowie leicht erhöhter Partikelaustritt auf der Autobahn kosten den Karl wertvolle Punkte. Er erreicht in diesem Kapitel nur sieben, in der Summe 40 Punkte und somit zwei Sterne im ADAC EcoTest.

Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	5,2	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B

Landstraße	5,0	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B

Autobahn	6,9	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B

Gesamtverbrauch	5,6	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

1,0 AUTOKOSTEN

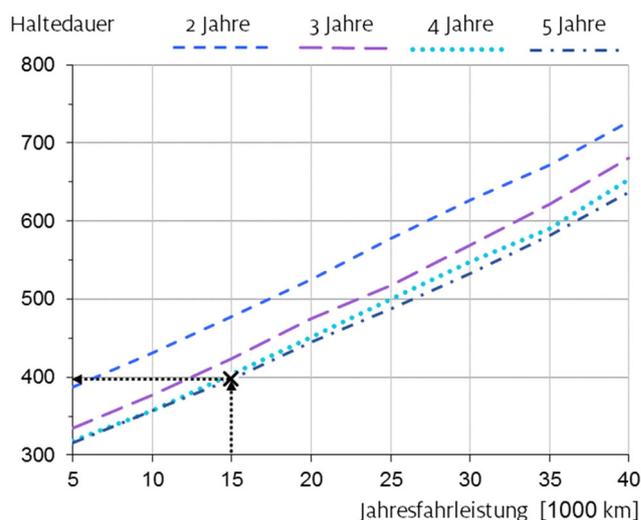
1,0 Monatliche Gesamtkosten

⊕ Im Kostenkapitel kann der Karl gänzlich überzeugen. Die getestete, höchste Ausstattungsvariante Innovation gibt es ab 13.155 Euro. Der Preis kann allerdings mit ein paar sinnvollen Extras wie dem Komfort-Paket samt Sitzheizung vorn, Lenkradheizung und einer Einparkhilfe hinten oder dem IntelliLink Radio und dem Spurassistenten wie beim Testwagen noch gesteigert werden.

Opel gewährt eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung. Der Karl muss alle 30.000 km oder 12 Monate zum kleinen und alle 60.000 km bzw. zwei Jahre zum großen Service. Der Motor ist mit einer wartungsarmen Steuerkette ausgestattet. Die Kfz-Steuer fällt mit 38 Euro günstig aus.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 397 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	1.0 Selection ECO-Paket	1.0 LPG ecoFLEX Edition
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/999	3/999
Leistung [kW (PS)]	55 (75)	54 (73)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	95/4500	92/4500
0-100 km/h [s]	13,9	14,9
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	170	170
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	4,3 S	5,7 FG
CO2 [g/km] lt. Hersteller	99	93
Versicherungsklassen KH/VK/TK	17/19/16	17/19/16
Steuer pro Jahr [Euro]	28	20
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	370	378
Preis [Euro]	9.750	12.700

Aufbau

ST = Stufenheck	KT = Kleintransporter	KB = Kombi
SR = Schrägheck	HKB = Hochdachkombi	GR = Van
CP = Coupe	TR = Transporter	GE = Geländewagen
C = Cabriolet	BU = Bus	PK = Pick-Up
RO = Roadster	SUV = Sport Utility Vehicle	

Versicherung

KH = KFZ-Haftpfl.
VK = Vollkasko
TK = Teilkasko

Kraftstoff

N = Normalbenzin	FG = Flüssiggas
S = Superbenzin	G = Erdgas
SP = SuperPlus	E = Strom
D = Diesel	

HERSTELLERANGABEN

3-Zylinder Ottomotor (Reihe), Euro6, geregelt	
Hubraum	999 ccm
Leistung	55 kW/75 PS bei 6.500 1/min
Maximales Drehmoment	95 Nm bei 4.500 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	5-Gang-Schaltgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	170 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	13,9 s
Verbrauch pro 100 km	4,5 l
CO ₂ -Ausstoß	104 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	2,04 m ² /0,33
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie)	185/55 R 15
Länge/Breite/Höhe	3.675/1.604/1.476 mm
Leergewicht/Zuladung	939/414 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	206/1013 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	-
Stützlast/Dachlast	-
Tankinhalt	32 l
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktion	Korea, Changwon

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (2.+3.Gang)	9,8 s
Elastizität 60-100 km/h (4./5./6.Gang)	16,7/25,8/0 s
Drehzahl bei 130 km/h	4.050 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	34 m
Reifengröße Testwagen	195/45 R 16 84V
Reifenmarke Testwagen	Michelin Pilot Sport3
Wendekreis links/rechts	10,9/11,0 m
EcoTest-Verbrauch	5,6 l/100km
Stadt/Land/BAB	5,2/5,0/6,9 l/100km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	126 g/km (WTW* 150 g/km)
Reichweite	570 km
Innengeräusch 130 km/h	71,6 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	1.880 mm
Leergewicht/Zuladung	965/388 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	165/525/875 l

KOSTEN (pro Monat, fünfjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)

Betriebskosten	97 Euro	Werkstattkosten	52 Euro
Fixkosten	94 Euro	Wertverlust	154 Euro
Monatliche Gesamtkosten	397 Euro		
Steuer pro Jahr	38 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	17/19/16		
Basispreis KARL 1.0 Innovation	13.155 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 18.03.2016
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	16015
Km-Stand bei Testbeginn	12.000 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 1.9.2016 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.09.2016 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten. 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. *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.

Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5) ■ gut (1,6 – 2,5) ■ befriedigend (2,6 – 3,5)
■ ausreichend (3,6 – 4,5) ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

AUSSTATTUNG

TECHNIK (* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	-
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-
Abbiege-/Kurvenlicht	Serie/-
Regen-/Lichtsensor	-
Fernlichtassistent	-
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/-
Einparkhilfe vorn/hinten	-/250 Euro°
Parklenkassistent	-
Rückfahrkamera/360° Kamera	-
Head-Up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	-
Schlüsselloses Zugangssystem	-

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	-
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	-
Spurassistent	250 Euro°
Spurwechselassistent	-

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/200 Euro°
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	-
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	-
Sitzheizung vorn/hinten Komfort-Paket	395 Euro°/-
Lenkradheizung Komfort-Paket	395 Euro°
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie/-
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	-
Metalllackierung	465 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	850 Euro°/-

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

3,6

AUTOKOSTEN

1,0

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

Stand: April 2017

Test und Text: Dipl.-Ing. (FH) Martin Brand