



## Opel Corsa 1.3 CDTI ecoFlex Selection (DPF)

Dreitüriger Kleinwagen mit Schrägheck  
(70 kW / 95 PS)

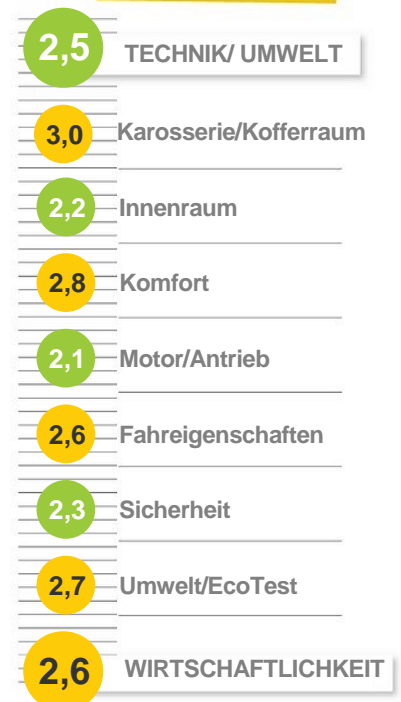
Der 1,3-l-Vierzylinder-Turbodiesel im Corsa geht recht kräftig zu Werke und geizt gleichzeitig mit dem teuren Sprit. Auch am Fahrwerk gibt es wenig auszusetzen - ESP gibt's serienmäßig, nur der Komfort könnte etwas besser sein, die Abstimmung ist schon recht straff. Grund: die Fahrwerkstieferlegung zur Verbrauchssenkung. Eine längere Getriebeübersetzung gehört auch zu den Sparmaßnahmen. Ein elektronisch geregeltes Batteriemanagement oder eine Start-Stopp-Automatik kann der Öko-Corsa leider nicht bieten. Die Verarbeitung der Karosserie wie des Innenraums gefällt. Der Platz vor allem vorne ist gut. Wer es sich leisten kann, sollte zur höherwertigen Ausstattungslinie "Edition" greifen, das erleichtert auch den Wiederverkauf. Insgesamt ist der Corsa ein sympatisches Auto, noch auf dem aktuellen Stand der Technik, ab 14.990 Euro. **Karosserievarianten:** Drei- und Fünftürer **Konkurrenten:** u.a. Peugeot 207 90 HDI 99G, Seat Ibiza Ecomotive, VW Polo BlueMotion Technology

**+** gute Verarbeitung, vorne viel Platz, 5 Sterne beim Crashtest, genügsamer Motor, niedrige Betriebskosten, ESP serienmäßig

**-** etwas langer Bremsweg



### ADAC-URTEIL



3,0

## KAROSSERIE/KOFFERRAUM

2,7

### Verarbeitung

**+** Der Corsa ist gewohnt gut verarbeitet, das subjektive Qualitätsniveau liegt etwa auf gleich hoher Ebene wie das des ausgereiften Vorgängers. Das Interieur macht einen soliden Eindruck und wirkt mit seinem frischen Design gefällig, die Blenden in Klavierlack und die silber abgesetzte Mittelkonsole lockern den Innenraum auf. An manchen Stellen überzeugt die Auswahl der Kunststoffe jedoch nicht auf ganzer Linie, wie etwa an den Türverkleidungen und am unteren Teil des Armaturenbrettes und der Mittelkonsole. Die Tankklappe ist mit der Zentralverriegelung kombiniert. Es dürfen bis zu 440 kg in den Corsa eingeladen werden (inkl. Fahrer). Die maximal zulässige Dachlast beträgt 75 kg.

**-** Der Motorraum ist von unten nicht gegen Verschmutzen geschützt. Trotz des kleinen Motors liegen Luftfilterkasten und Sicherungsbox derart ungünstig nah an den Scheinwerfern, dass das Auswechseln der Scheinwerferlampen sehr mühevoll ist und einen Besuch in der Werkstatt erforderlich machen kann. Seitenschutzleisten an den Türen gibt es nicht. Bei einer Reifenpanne steht nur ein Pannenset aus Dichtmittel und Kompressor zur Verfügung, das Reserverad kostet 60 Euro Aufpreis.

2,8

### Sicht

Bei der ADAC-Rundumsichtmessung nach dem neuen Bewertungsverfahren schneidet der Corsa zufriedenstellend ab. Besonders die breiten C-Säulen schränken die Sicht nach schräg hinten ein. Die hinteren Kopfstützen lassen sich versenken und wirken dann nicht mehr sichtbehindernd. Die Sicht in den Außenspiegeln geht in Ordnung, der Fahrerspiegel verfügt über einen asphärischen Bereich, um leichter in den toten Winkel sehen zu können.

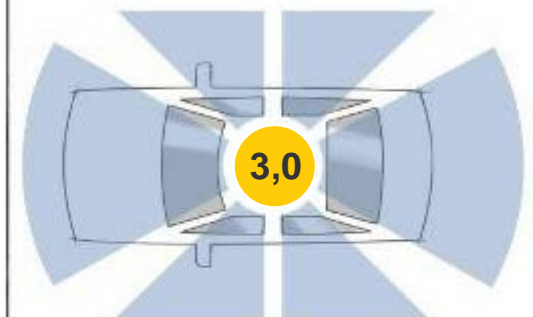
**+** Der Fahrer hat das Verkehrsgeschehen recht gut im Blickfeld. Niedrige Hindernisse vor dem Auto können früh erkannt werden, nach hinten fällt der Bodenblick zufriedenstellend aus.

**-** Die besonders breiten Fensterpfosten der Heckpartie schränken die Sicht nach hinten ein. Auch die A- und B-Säulen sind breit. So ergibt sich bei der ADAC-Rundumsichtmessung eine relativ schlechte Benotung, die versenkbaren Kopfstützen der Rücksitzbank helfen hier auch nur bedingt. Die Lüftungsgitter auf dem Armaturenbrett spiegeln sich in der Windschutzscheibe. Die Außenspiegel sind nicht beheizbar.

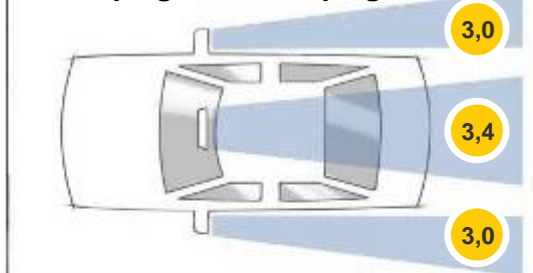


Trotz der versenkbaren Kopfstützen ist die Sicht nach schräg hinten stark eingeschränkt.

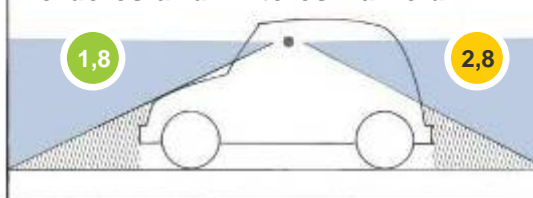
#### Rundumsicht



#### Innenspiegel, Außenspiegel



#### Vorderes und hinteres Nahfeld



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen. Bei den Innen- und Außenspiegeln werden deren Sichtfelder aus dem Blickwinkel des Fahrers bewertet. Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor bzw. hinter dem Fahrzeug erkennt.

---

## 3,2 Ein-/Ausstieg

- + Vorne steigt man durch die breiten Türen und die günstige Höhe von Sitz und Schweller recht gut ein und aus; behindernd wirkt jedoch die flach verlaufende Dachlinie. Eine zentrale Türverriegelung mit Fernbedienung (Knöpfe können leicht verwechselt werden) bekommt man serienmäßig. Die Türbremsen sind kräftig genug, um die Türen auch an leichten Steigungen geöffnet halten zu können.
- Hinten ist der Zustieg - wie bei allen Dreitürern - ziemlich beschwerlich. Etwas erleichternd wirkt die Easy-Entry Funktion, die auf beiden Seiten serienmäßig vorhanden ist. Haltegriffe gibt's leider nur für Fahrer und Beifahrer. Man kann sich leicht versehentlich aussperren, nur bei offener Fahrertür wird eine Verriegelung unterbunden.

---

## 3,1 Kofferraum-Volumen\*

Das Kofferraumvolumen ist mit 235 l recht knapp. Die Reserveradmulde (leer wenn Fahrzeug mit Tyre-Fit geordert wird) fasst zusätzliche 45 Liter.

- + Wird die Rücksitzbank umgeklappt, stehen 530 l Laderaum zur Verfügung (gemessen bis zur Fensterunterkante).



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

---

## 2,9 Kofferraum-Zugänglichkeit

Die Ladekante ist zwar von außen durchschnittlich hoch (69 cm), von innen muss das Gepäck aber über eine fast 20 cm hohe Bordwand gehoben werden. Abhilfe kann dadurch geschaffen werden, dass die Kofferraum-Bodenplatte in der oberen Ebene eingelegt wird (System gegen Aufpreis). Der Stauraum ist zwar dann zweigeteilt, dafür gibt es keine störende Bordwand mehr.

- + Die Zugänglichkeit ist durch die große Ladeöffnung bequem, auch ein zusammengeklappter Kinderwagen kann eingeladen werden.
- Am abstehenden Schloss der geöffneten Kofferraumklappe können sich Personen über 1,85 m Größe leicht den Kopf stoßen. Bei umgeklappter Rücksitzbank stört die Stufe im Kofferraumboden.

---

## 3,9 Kofferraum-Variabilität

Unter der Abdeckung des linken Staufachs im Kofferraum befindet sich der Verbandkasten, für das Warndreieck ist ebenfalls ein eigener Halter vorhanden.

- + Die Rücksitzlehne lässt sich in zwei verschiedenen Neigungen arretieren, aber nur im Ganzen umklappen. Die Ersatzradmulde bietet zusätzlichen Stauraum für kleinere Utensilien (falls kein vollwertiges Ersatzrad vorhanden ist).
- Der Klappmechanismus der Rücksitzlehne könnte sich leichter bedienen lassen, die Lehne muss links und rechts gleichzeitig entriegelt werden, um vorgeklappt werden zu können. Bei unvorsichtigem Zurückklappen der Rücksitzlehne können die Gurtbänder eingeklemmt und beschädigt werden. Außer der Verzurrösen und dem doppelten Boden gibt es keine Möglichkeiten, kleine Utensilien sinnvoll zu befestigen.

## 2,2 INNENRAUM

### 2,4 Bedienung

⊕ Der Corsa ist überwiegend leicht zu bedienen. Das längs- und höheneinstellbare Lenkrad lässt sich dem Fahrer gut anpassen, Pedale, Schalthebel und Zündschloss liegen günstig. Wichtige Schalter sind griffgerecht im Lenkradbereich untergebracht. Tacho und Drehzahlmesser sind klar gezeichnet und gut ablesbar; für die Nebelschlussleuchte wie für das Abblendlicht gibt es gut erkennbare Kontrollleuchten - eine Anzeige für die Kühlmitteltemperatur fehlt. In beiden Sonnenblenden befinden sich Make-Up-Spiegel. Gegen Aufpreis ist ein Bordcomputer mit Verbrauchsanzeige und ein recht einfach zu bedienendes Navigationssystem erhältlich (im Testwagen nicht vorhanden). Drei Becherhalter gibt's im Innenraum, für Flaschen reichen sie aber nicht. Insgesamt geht das Angebot an Ablagen in Ordnung.

⊖ Die Blinker und Scheibenwischer funktionieren mit Tipp-Kontakten, an die man sich erst gewöhnen muss; Fehlbedienung ist anfangs vorprogrammiert. Die Bedienelemente der Heizung liegen etwas tief, deren Piktogramme sind teils schlecht zu erkennen. Das Handschuhfach ist unbeleuchtet; auch fehlt es an Leseleuchten (vorne ist nur eine zentrale Innenraumbeleuchtung vorhanden). Beim Dreitürer sind die weit hinten an den B-Säulen angeordneten vorderen Gurte schlecht zu erreichen; auch muss man sich zum Zuziehen der weit geöffneten Türen aus dem Fahrzeug lehnen. Das Einstellrad der Lehnenneigung ist durch den Gurt verdeckt und schlecht zugänglich.



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

### 1,6 Raumangebot vorne\*

⊕ Auf den Vordersitzen ist das Raumangebot großzügig. Der Fahrersitz lässt sich für Personen bis zu einer Größe von knapp 2,0 m einstellen. Durch die große Innenbreite ist das subjektive Raumgefühl vorne angenehm.

### 3,1 Raumangebot hinten\*

Für zwei Personen sind hinten vollwertige Sitzplätze vorhanden (der Mittelsitz ist schmal). Sind die Vordersitze für 1,85 m große Personen eingestellt, gibt es auf den rückwärtigen Sitzen für Personen bis ca. 1,85 m Größe ausreichend Kniefreiheit; das nach hinten flach verlaufende Dach reduziert jedoch die maximale Personengröße hinten auf 1,83 m.

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



**Im Fond finden Personen bis zu einer Größe von 1,83 m ausreichend Platz vor.**

## 2,8 KOMFORT

### 3,1 Federung

Die Federung ist durch die zusätzliche Tieferlegung ziemlich straff geraten. Damit bringen den Corsa lange Bodenwellen zwar nicht aus der Ruhe, die Insassen bekommen aber kurze Bodenwellen und Einzelhindernissen wie Querfugen und abgesenkten Kanaldeckeln deutlicher mit. Auch eine stärkere Stuckerneigung ist feststellbar. Auf unebener Landstraße wirkt das Fahrwerk etwas stöbig. Wanken und Seitenneigung sind durchschnittlich. Voll beladen federt der Corsa zwar etwas weicher, wirklich komfortabel ist er jedoch auch dann nicht.

### 2,6 Sitze

⊕ Die Lehnen der Vordersitze sind gut konturiert und bieten dem Rücken festen Halt, ein ausgeprägter Seitenhalt in schnell durchfahrenen Kurven ist damit aber nicht verbunden. Für den Fahrersitz gibt es eine Höheneinstellung. Der Sitzkomfort auf den tendenziell straff gefederten Sitzen ist auf allen Plätzen gut. Der Fahrer kann seinen linken Fuß fest abstützen und hat eine gute Sitzposition.

⊖ Tief gestellt ist die Fahrersitzfläche (Fahrer) etwas zu stark nach hinten geneigt. Für den Beifahrersitz fehlt die Höheneinstellung, sie kostet Aufpreis. Hinten vermissen die Mitfahrer Griffe am Dach. Der Seitenhalt auf der Rückbank ist recht mäßig.

### 3,0 Innengeräusch

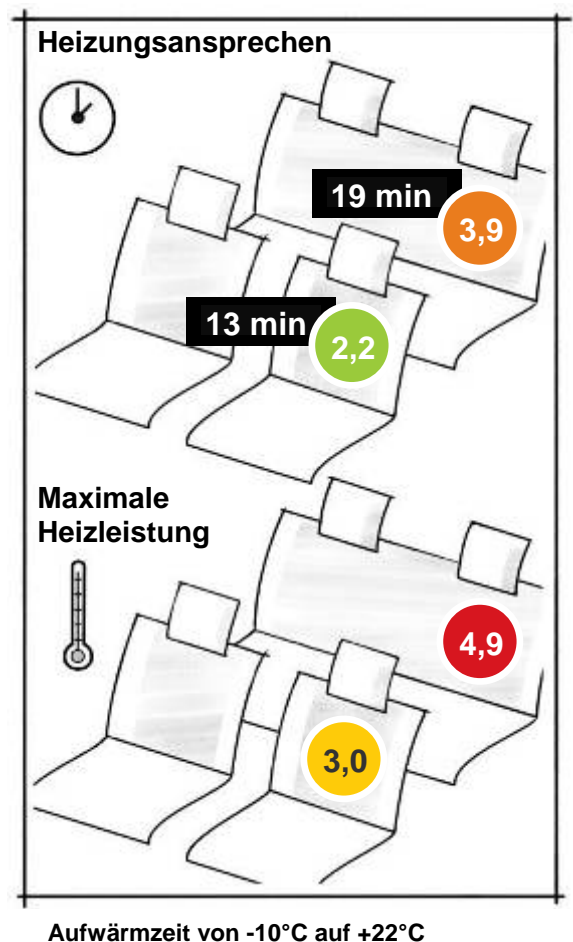
Bis 130 km/h ist der gemessene Geräuschpegel zufriedenstellend. Auch bei höherem Tempo bleibt der Motor einigermaßen im Hintergrund, zu hören sind hauptsächlich Wind- und Abrollgeräusche.

### 2,7 Klimatisierung

(Heizungstest bei -10 °C in der ADAC-Klimakammer)  
Die Heizung spricht vorne gut an, zeigt aber nur eine zufriedenstellende Heizwirkung. Der sparsame Dieselmotor geizt mit Abwärme, so braucht es im Winter etwas länger, bis der Innenraum auf angenehme Temperaturen gebracht ist. Eine Klimaanlage ist gegen Aufpreis zu haben, sogar eine Klimaautomatik.

⊕ Diese Automatik war im Testwagen verbaut und leistet bei warmen Temperaturen gute Arbeit, sie sorgt rasch für einen angenehm kühlen Innenraum. Zudem hält sie eine vorgewählte Temperatur recht zuverlässig, so dass nicht von Hand nachgeregelt werden muss.

⊖ Ansprechen und Wirkung der Heizung hinten lassen zu wünschen übrig. Die hinteren Seitenscheiben kann man nicht ausstellen.



---

## 2,1 MOTOR/ANTRIEB

---

### 2,3 Fahrleistungen\*

⊕ Werden die Gänge ausgedreht, kann man gute Beschleunigungswerte erreichen. Die Durchzugskraft ist im vierten Gang ebenfalls gut, insbesondere angesichts des kleinen Hubraums und angesichts der gegenüber der "normalen" Diesel längeren Getriebeübersetzung. Der 1,3-l-Turbodiesel ermöglicht so auch schaltfaules fahren.

---

### 2,3 Laufkultur

⊕ Insbesondere für einen kleinen Dieselmotor ist die Laufkultur gut. Die Insassen bekommen nur wenig Vibrationen ab. Brummfrequenzen treten kaum auf.

---

### 2,0 Schaltung

⊕ Die Vorwärtsgänge sind recht präzise geführt und lassen sich zügig und ohne Haken schalten. Der erste Gang kann auch eingelegt werden, wenn das Auto noch nicht steht - bei Opel nicht immer selbstverständlich. Das Einlegen des Rückwärtsganges klappt problemlos, der Corsa sollte aber stehen, sonst kracht es etwas im Getriebe.

---

### 2,0 Getriebeabstufung

⊕ Obwohl mit nur fünf Gängen ausgestattet, passen die Übersetzungsstufen gut zum kleinen Dieselmotor. Die Drehzahlsprünge stellen für den Motor kein Problem dar, der fünfte Gang passt auch für die Autobahn gut, an Steigungen muss nicht zurückgeschaltet werden, das Drehzahlniveau ist nicht zu hoch. Ein enger gestuftes Sechsgang-Getriebe würde kleine Vorteile bringen, eine längere Übersetzung als der jetzige fünfte Gang brächte aber wenig, weil der Motor nicht kräftig genug wäre.

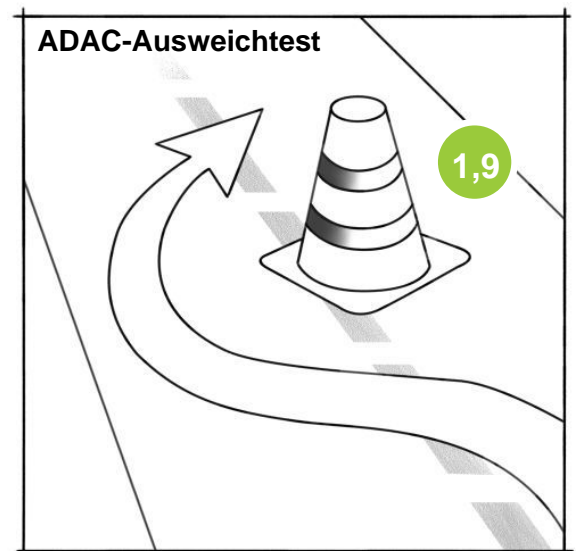
---

## 2,6 FAHREIGENSCHAFTEN

---

### 1,9 Fahrstabilität

⊕ Der Corsa verhält sich bei jedem Tempo richtungsstabil und hält auch auf Längsrillen und Fahrbahnverwerfungen gut seine Spur. Wenn die Fahrbahn weniger griffig ist, bremst die elektronische Traktionskontrolle durchdrehende Räder. Beim ADAC-Ausweichtest schneidet der Corsa ecoFlex gut ab. Obwohl das Auto recht deutlich über alle Räder schiebt, kann das gut abgestimmte ESP den Corsa stabilisieren und Schleudern verhindern.



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

## 2,7 Kurvenverhalten

In schnell durchfahrenen Kurven untersteuert der Corsa deutlich, sein Grenzbereich kündigt sich früh mit quietschenden Reifen an - das liegt vor allem an den Eco-Reifen mit wenig Seitenführung. Bei plötzlichem Gaswegnehmen in der Kurve ändert sich das Eigenlenkverhalten nur wenig. Auch beladen bleibt der Kleinwagen gutmütig und leicht beherrschbar.

## 2,5 Lenkung\*

Der Wendekreis von 10,6 m ist für diese Fahrzeugklasse nur zufriedenstellend. Die Lenkung arbeitet sehr leichtgängig, besonders auf der Landstraße und der Autobahn sollte die Mittenzentrierung kräftiger ausfallen. Der Fahrbahnkontakt fällt nur zufriedenstellend aus.

⊕ Die Lenkung spricht selbst bei hohem Tempo auf Kurskorrekturen am Lenkrad gut an. Der Kraftaufwand ist sehr gering, vor allem beim Rangieren.

## 3,2 Bremse

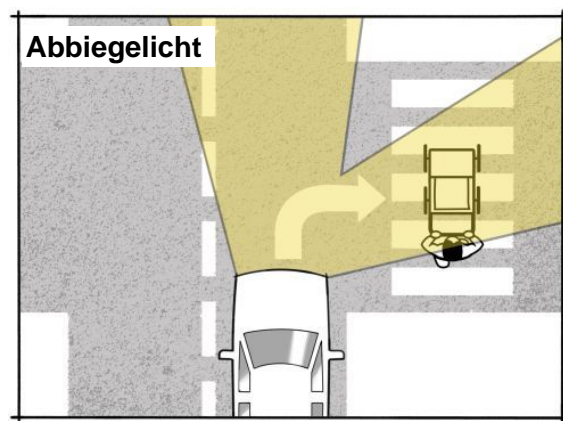
Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der Corsa 1.3 CDTI ecoFlex durchschnittlich 39,5 m (Mittelwert aus zehn Einzelmessungen, Serienbereifung, halbe Zuladung). Das ist für einen modernen Kleinwagen nicht berauschend. Immerhin zeigt sich die Bremsanlage standfest. Die Bremse spricht gut an und lässt sich problemlos dosieren. Der Bremsassistent hilft auch weniger geübten Fahrern, in einer Notsituation das volle Potenzial der Bremsanlage zu nutzen.

## 2,3 SICHERHEIT

### 2,6 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

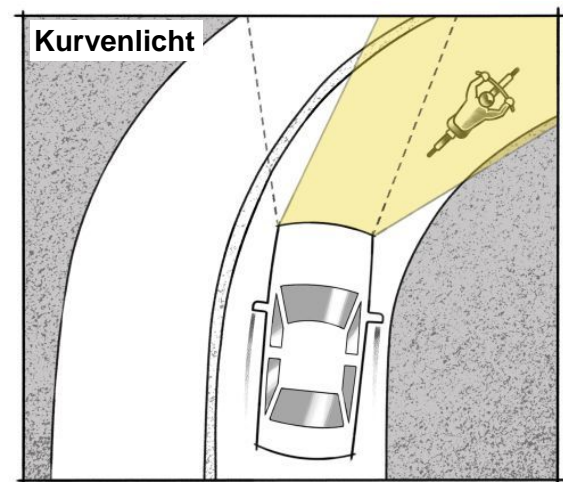
⊕ Opel rüstet seinen Corsa nun serienmäßig mit dem elektronischen Stabilitätsprogramm ESP aus - das ist vorbildlich. Ein Bremsassistent ist ebenfalls serienmäßig. Gegen Aufpreis gibt es dynamisches Kurvenlicht und Abbiegelicht, beides funktioniert sehr gut und holt das bestmögliche aus dem Halogen-Abblendlicht.

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



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.



Kurvenlicht

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

## 2,1 Passive Sicherheit - Insassen

**+** Mit insgesamt 34 Punkten beim EuroNCAP Front-, Seiten- und Pfahlcrash erhält der Corsa fünf Sterne und bewegt sich damit im Spitzenfeld seiner Klasse, was die passive Sicherheit angeht. Ausgestattet ist der Wagen serienmäßig mit Front- und Seitenairbags, optional auch mit durchgehenden Vorhang-Kopfairbags. Einen Gurtwarner gibt es allerdings nur für den Fahrer. Die vorderen aktiven Kopfstützen reichen in der Höhe für Insassen bis zu einer Größe von 1,85 m, das Schutzpotenzial beim Heckaufprall ist gut. An den stabilen Türgriffen lässt sich hohe Zugkraft aufbringen; so kann man nach einem Unfall verklemmte Türen leichter öffnen.

**-** Hinten sind die Kopfstützen nur für Mitfahrer bis 1,60 m Körpergröße ausgelegt.

## 2,2 Kindersicherheit

Beim Crashtest nach EuroNCAP-Norm schneidet der Corsa mit drei von fünf möglichen Sternen nur durchschnittlich ab.

**+** Gurte und Sitzkontur sind zur lagestabilen Befestigung von Kinderrückhaltesystemen gut geeignet. Isofix-Halterungen sind hinten vorhanden (mit zusätzlichen Ankerhaken für die Außensitze); auf dem Beifahrersitz ist die Montage mittels Isofix gegen Aufpreis ebenfalls möglich. Auf der Beifahrerseite können auch rückwärtsgerichtete Kindersitze montiert werden, der Beifahrer-Airbag lässt sich dazu mit einem Druckschalter am Armaturenbrett deaktivieren.

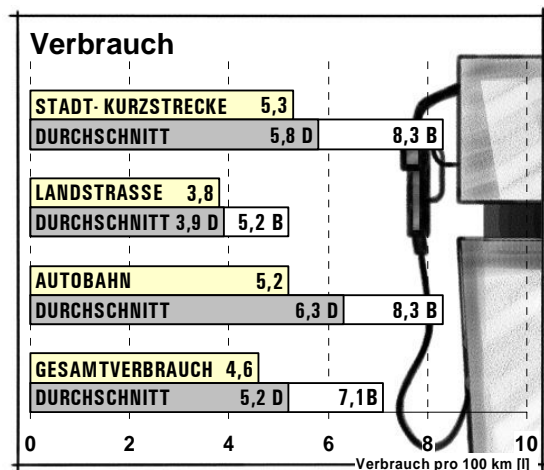
## 2,9 Fußgängerschutz

Gerade so kann der Corsa beim Fußgänger-Crashtest nach EuroNCAP-Norm drei von vier Sternen erreichen. Der mittlere Teil der Motorhaube ist relativ nachgiebig gestaltet, die harten Bereiche an den Seiten und an der Vorderkante sollte Opel aber noch entschärfen.

## 2,7 UMWELT/ECOTEST

### 2,9 Verbrauch/CO2\*

Der durchschnittliche Kraftstoffkonsum des Corsa 1.3 CDTI ecoFlex liegt bei 4,6 l Diesel alle 100 km. Damit verbunden ist ein CO<sub>2</sub>-Ausstoß von 121 g pro Kilometer. Im EcoTest reicht es damit nur für zufriedenstellende 31 Punkte in der Klasse der Kleinwagen. Innerorts benötigt er 5,3 l, außerorts 3,8 l und auf der Autobahn 5,2 l pro 100 km. Damit kann der Corsa auch in der Spar-Variante keine wirklich herausragenden Akzente setzen.



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



---

## 2,4 Schadstoffe

+ Im Bereich der Schadstoffe kann der Spar-Corsa keine herausragenden Akzente setzen, vorallem im anspruchsvollen Autobahn-zyklus sind die Stickstoffoxid-Werte sehr hoch. So kann der Kleinwagen nur 36 von 50 möglichen Punkten erreichen. Insgesamt ergeben sich im ADAC EcoTest damit 67 Punkte - der Corsa verpasst knapp den vierten Stern und muss sich mit drei von fünf Sternen zufrieden geben.

---

## 2,6 WIRTSCHAFTLICHKEIT

---

### 1,6 Betriebskosten\*

+ Die Kosten für den Betrieb ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der Corsa relativ verbrauchsgünstig fährt und zudem den weniger teuren Diesel-Kraftstoff benötigt, erzielt er hier eine gute Bewertung.

---

### 3,2 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.

---

### 2,3 Wertstabilität\*

+ Um die Wertstabilität des Corsa ecoFlex ist es recht ordentlich bestellt. Innerhalb des vierjährigen Berechnungszeitraums ist mit einem Modellwechsel zu rechnen. Positiv wirkt sich der sparsame Motor aus, jedoch fehlen besondere Spritsparmaßnahmen.

---

### 3,2 Kosten für Anschaffung\*

Fast 14.990 Euro sind nicht wenig Geld für einen Kleinwagen, die Ausstattung enthält im Sicherheitsbereich alles Nötige (u.a. vier Airbags und ESP Serie; Kopfairbags gegen Aufpreis). Wer besonderen Komfort will, muss noch weiter in Tasche greifen, denn die Basisausstattung im Komfortbereich ist doch recht lückenhaft (Klimaanlage, Bordcomputer, Einparkhilfe nur gegen Aufpreis).

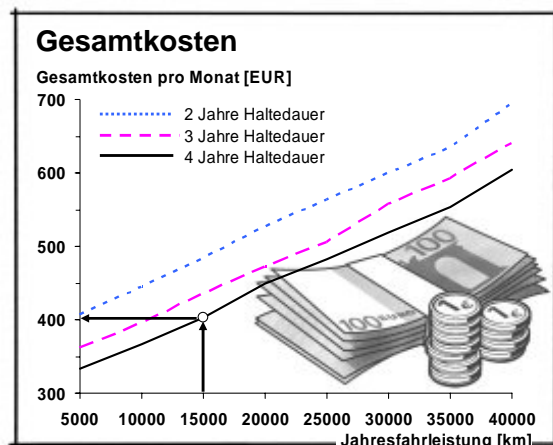
---

### 3,2 Fixkosten\*

Die Kosten für die Haftpflicht-Versicherung bewegen sich im zufriedenstellenden Bereich, die für die Vollkasko-Versicherung im noch guten Bereich. Vergleichsweise teuer ist nur die Teilkasko. Bei der Steuer kann der Corsa in der ecoFlex-Variante von der neuen CO<sub>2</sub>-Komponente profitieren.

## 2,5 Monatliche Gesamtkosten\*

Insgesamt reiht sich der Corsa bei den absoluten monatlichen Kosten im Mittelfeld seiner Klasse ein. Die erhöhten Ausgaben bei den Fixkosten und für den Wertverlust können die Spritkosten nicht mehr gänzlich ausbügeln.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 403 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

## WEITERE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.2 Twinport ecoFlex	1.4 Twinport	1.4 Twinport	GSi	OPC	1.3 CDTI ecoFlex	1.3 CDTI	1.7 CDTI
Aufbau/Türen	SR/3	SR/3	SR/3	SR/3	SR/3	SR/3	SR/3	SR/3
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1229	4/1398	4/1398	4/1598	4/1598	4/1248	4/1248	4/1686
Leistung [kW(PS)]	51(70)	64(87)	74(100)	110(150)	141(192)	55(75)	66(90)	96(130)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	115/4000	130/4000	130/4000	210/1850	230/1980	170/1750	200/1750	300/2000
0-100 km/h[s]	14,5	12,4	11,9	8,1	7,2	14,5	12,7	9,5
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	160	173	180	210	225	163	172	200
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	6,3 S	6,5 S	6,5 S	8,3 S	8,3 SP	5,2 D	5,8 D	5,4 D
CO2 [g/km]	124	129	129	171	172	114	129	118
Versicherungsklassen KH/VK/TK	15/17/16	14/17/16	14/17/16	18/21/23	18/24/24	15/17/19	15/17/19	15/17/19
Steuer pro Jahr [Euro]	34	46	46	134	136	123	141	161
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	396	412	420	602	666	402	426	488
Preis [Euro]	11.300	12.150	12.740	20.200	23.300	14.110	14.990	19.365

### Aufbau

ST = Stufenheck  
 SR = Schrägheck  
 CP = Coupe  
 C = Cabriolet  
 RO = Roadster  
 KB = Kombi

KT = Kleintransporter  
 TR = Transporter  
 GR = Großraumlimousine  
 BU = Bus  
 GE = Geländewagen  
 PK = Pick-Up

### Versicherung

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

### Kraftstoff

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

## DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro4, 5L
Hubraum	1248 ccm
Leistung	70 kW (95 PS)
bei	3250 U/min
Maximales Drehmoment	190 Nm
bei	1750 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	5-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	175/70R14T
Reifengröße (Testwagen)	<b>175/70R14T</b>
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Trommel
Wendekreis links/rechts	<b>10,55 m</b>
Höchstgeschwindigkeit	177 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	12,3 s
Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	<b>7,4 s</b>
Bremsweg aus 100 km/h	39,5 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	<b>4,6 l</b>
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	<b>5,3/ 3,8/ 5,2 l</b>
CO2-Ausstoß Herstellerangabe/Test	98g/km / <b>121g/km</b>
Innengeräusch 130km/h	<b>71dB(A)</b>
Länge/Breite/Höhe	3999/1713/1488 mm
Leergewicht/Zuladung	<b>1165 kg/440 kg</b>
Kofferraumvolumen normal/geklappt	<b>235 l/530 l</b>
Anhängelast ungebremst/gebremst	- kg/- kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	40 l
Reichweite	<b>865 km</b>
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte fett

## AUSSTATTUNG

### TECHNIK

Regen- und Lichtsensor	nicht erhältlich
Abbieglicht (inkl. Kurvenlicht)	400 Euro <sup>o</sup>
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht	400 Euro <sup>o</sup>
Parkhilfe, elektronisch	355 Euro <sup>o</sup>
Reifendruckkontrolle	nicht erhältlich
Reserverad, vollwertig	60 Euro
Servolenkung	Serie
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer) (Cool&Sound-Paket2)	1955 Euro <sup>o</sup>
Xenonlicht	nicht erhältlich

### INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	390 Euro
aktive Kopfstützen vorn	50 Euro
Audioanlage	815 Euro <sup>o</sup>
Fensterheber, elektrisch vorne (Elektro-Paket)	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend (Sicht-Paket)	145 Euro
Klimaanlage	1140 Euro
Klimaautomatik (Cool&Sound-Paket2)	1955 Euro <sup>o</sup>
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem	nicht erhältlich
Rücksitzlehne und -bank umklappbar (ungeteilt)	Serie
Zentralverriegelung (Elektro-Paket)	360 Euro <sup>o</sup>

### AUSSEN

Außenspiegel, elektrisch einstellbar	Serie
Lackierung Metallic	425 Euro <sup>o</sup>
Nebelscheinwerfer	175 Euro
Schiebe-Hubdach	nicht erhältlich

<sup>o</sup> im Testwagen vorhanden

## KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	<b>91 Euro</b>
Monatliche Werkstattkosten	<b>45 Euro</b>
Monatliche Fixkosten	<b>71 Euro</b>
Monatlicher Wertverlust	<b>197 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	<b>404 Euro</b>
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	15/17/19
Grundpreis	14.990 Euro

## NOTENSKALA

<span style="color: green;">●</span> Sehr gut	0,6 – 1,5	<span style="color: orange;">●</span> Ausreichend	3,6 – 4,5
<span style="color: lightgreen;">●</span> Gut	1,6 – 2,5	<span style="color: red;">●</span> Mangelhaft	4,6 – 5,5
<span style="color: yellow;">●</span> Befriedigend	2,6 – 3,5		

Der ADAC-Autotest beinhaltet über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC-Autotest ist nach dem neuen, aktualisierten ADAC-Autotest-Verfahren 2009 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.01.2009 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.07.2009 gültigen Steuergesetzgebung.



## TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT<sup>1</sup>

**2,5**

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
<b>Karosserie/Kofferraum</b>	<b>3,0</b>	<b>Fahreigenschaften</b>	<b>2,6</b>
Verarbeitung	2,7	Fahrstabilität	1,9
Sicht	2,8	Kurvenverhalten	2,7
Ein-/Ausstieg	3,2	Lenkung*	2,5
Kofferraum-Volumen*	3,1	Bremse	3,2
Kofferraum-Zugänglichkeit	2,9	<b>Sicherheit</b>	<b>2,3</b>
Kofferraum-Variabilität	3,9	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	2,6
<b>Innenraum</b>	<b>2,2</b>	Passive Sicherheit - Insassen	2,1
Bedienung	2,4	Kindersicherheit	2,2
Raumangebot vorne*	1,6	Fußgängerschutz	2,9
Raumangebot hinten*	3,1	<b>Umwelt/EcoTest</b>	<b>2,7</b>
Innenraum-Variabilität	4,0	Verbrauch/CO2*	2,9
<b>Komfort</b>	<b>2,8</b>	Schadstoffe	2,4
Federung	3,1		
Sitze	2,6	<b>WIRTSCHAFTLICHKEIT</b>	<b>2,6</b>
Innengeräusch	3,0	Betriebskosten*	1,6
Klimatisierung	2,7	Werkstatt- / Reifenkosten*	3,2
<b>Motor/Antrieb</b>	<b>2,1</b>	Wertstabilität*	2,3
Fahrleistungen*	2,3	Kosten für Anschaffung*	3,2
Laufkultur	2,3	Fixkosten*	3,2
Schaltung	2,0	Monatliche Gesamtkosten*	2,5
Getriebeabstufung	2,0		

<sup>1</sup>ohne Wirtschaftlichkeit \*Werte Klassenbezogen