



# MACHT SPAR

Ecoflex gegen Blue Motion Technology: Trotz genügsamer Dieselmotoren wollen Opel Corsa und VW Polo keine rollenden Verzichtserklärungen sein. Welcher spart am besten?



**OPEL CORSA** Äußerst genügsamer, aber rau laufender 1,3-Liter-Dieseler, der wegen seines Hubraumdefizits nicht so wuchtig antritt



**VW POLO** Auch der Polo-Motor lässt sich mit unter vier Liter Diesel pro 100 Kilometer bewegen. Der 1,6-Liter zieht zudem kräftig durch



**Zweigeteilter Kühlergrill in Gitteroptik: Nach seiner Überarbeitung wirkt der Opel Corsa bulliger**

# EN SPASS?

**F**ans abstruser Verschwörungstheorien wissen es längst: Der emissionsfreie Motor ist seit Ewigkeiten erfunden, seine Pläne liegen jedoch in geheimen Schubladen der Autoindustrie versteckt. Schließlich gilt es, den Ölfirmen noch möglichst lang ihr Auskommen zu sichern.

Ein Blick in die Preisliste eines VW Polo zeigt hingegen, wie hart tatsächlich um jedes Tröpfchen Sprit gerungen wird. Wer den derzeit genügsamsten konventionell angetriebenen Fünfsitzer wählt, den VW Polo Blue Motion mit Dreizylinder-Diesel und 87 Gramm CO<sub>2</sub> pro Kilometer, muss sich entscheiden: Vier Türen gibt es nur beim Verzicht auf die gewichtige Klimaanlage, selbst Extras wie größere Radio-Anlagen sind aus Verbrauchsgründen nicht lieferbar.

Dabei geht es auch ohne derlei Entbehrungen: Mit 94 und 96 Gramm stoßen Opel Corsa 1.3 CDTi Ecoflex und VW Polo 1.6 TDI Blue Motion Technology nur minimal mehr CO<sub>2</sub> aus, bieten

dafür jedoch kultivierte Vierzylinder-Motoren mit vergleichsweise munteren 95 beziehungsweise 90 PS sowie eine reiche Auswahl an Komfort-Optionen.

Seit seiner Überarbeitung Anfang 2011 sieht der Corsa seinen größeren Brüdern Meriva und Astra von vorn ein bisschen ähnlicher. Ein Start-Stopp-System sorgt beim Ecoflex zudem dafür, dass der Motor nur läuft, wenn er gebraucht wird, was in der Stadt einen halben Liter weniger bringen soll. Neben einem verstärkten Anlasser ist im Start-Stopp-Paket für 300 Euro ein länger übersetztes Getriebe, eine optimierte Spoilerlippe sowie eine Tieferlegung von 20 Millimetern enthalten. Doch ein Detail verrät den Kampf der Ingenieure an der Verbrauchsfront am eindrucksvollsten: So fasst der Ecoflex-Tank fünf Liter weniger als die Spritbehälter der herkömmlichen Varianten.

Trotz langer Übersetzung zieht der bekannte 1,3-Liter kernig nagelnd, aber wacker und homogen durch. Selbst jen-

seits der Autobahn-Richtgeschwindigkeit kann der Corsa noch spürbar zulegen. Da die Abschaltautomatik den Common-Rail-Diesel auch schnell wieder anknüpft, verlangt der Ampelstart keine zusätzliche Gedeksekunde. Dafür mag man die angenehme Stille im Stand bereits nach kurzer Zeit nicht mehr missen. Allein aus Komfortgründen ist der Ecoflex sein Geld wert.

**Aus Verbrauchsgründen sowieso:** Schon die 5,3 Liter/100 km im überwiegend zügig absolvierten Testbetrieb können sich sehen lassen. Zu viert von München nach Hamburg? Macht keine 15 Euro Spritkosten pro Nase. Mit leichtem Gasfuß auf der auto motor und sport-Normrunde zerstäubten die Einspritzdüsen gar nur 3,9 Liter Diesel pro 100 Kilometer. Da reicht selbst der kupierte Tank für über 1000 Kilometer.

Dass die Kombination aus Kleinwagen und Diesel alternative Antriebe nicht so schnell fürchten muss, beweist auch der Polo mit seinem 400 Euro



Da ist der ein oder andere Kaffee noch drin: Die Mini-Verbräuche belasten das Budget kaum

## SPOTLIGHT

### Vier Mal Polo Blue Motion

Angesichts der vielen Spritspar-Modelle verliert man schon mal den Überblick: Neben dem Blue Motion Technology-Paket, das VW für den 70-PS-Benziner und den 90-PS-TDI anbietet, liefert VW den Rekordknauerer Polo Blue Motion gleich in zwei Versionen: Für die 87-Gramm-Variante sind nur wenige Extras lieferbar, wer

etwa eine Navi möchte, muss zur 89-Gramm-Version greifen. Dessen Mehrverbrauch dürfte im Alltag unter der Messtoleranz liegen. Beim Test bestach der Blue Motion zwar mit beeindruckenden 4,6 Liter/100 km, konnte mit seinem durchzugsschwachen und rauen 75-PS-Dreizylinder jedoch nicht voll überzeugen. Die harmonischere Wahl ist daher klar der 1.6 TDI.



## TECHNISCHE DATEN UND MESSWERTE

Fahrzeugtyp	Opel Corsa 1.3 CDTi Satellite	VW Polo 1.6 TDI BMT Highline	Bremsweg m		
Motorbauart/Zylinderzahl	Reihe/4	Reihe/4	aus 100 km/h kalt leer	38,6	38,6
Hubraum	cm <sup>3</sup> 1248	1598	aus 100 km/h kalt beladen	38,6	38,6
Leistung	kW (PS) bei 1/min 70 (95) 4000	66 (90) 4200	aus 100 km/h warm beladen	40,2	38,6
max. Drehm.	Nm bei 1/min 190 bei 1750	230 bei 1500	aus 130 km/h kalt leer	66,0	67,4
SchadstoffEinstufung	Euro 5	Euro 5	aus 100 km/h nass	42	43
CO <sub>2</sub> -Ausstoß	g/km 94	96	µ-split-Bremsweg	138	124
Leergewicht/Zuladung	kg 1213/422	1172/478	Testverbrauch L/100 km	5,3	5,4
Länge × Breite × Höhe	mm 3999 × 1737 × 1488	3970 × 1682 × 1462	min. (ams-Verbrauchsrunde)	3,9	3,7
Radstand	mm 2511	2470	maximal	6,7	6,9
Wendekreis links/rechts	m 10,5/10,5	10,5/10,5	Reichweite km	755	833
Gepäckraum L/V/DA	L/VA 285/1100	280/952	NEFZ-Verbrauch L/100 km	Diesel 4,2	Diesel 4,6
Anhängelast/gebr.	kg 500/500	570/1200	Stadt	3,1	3,2
Tankinhalt	L 40	45	über Land	3,1	3,2
Innenbreite vorn/hinten	mm 1400/1400	1415/1375	gesamt	3,5	3,7
Innenhöhe vorn/hinten	mm 1010/900	1000/940	Innengeräusch dB(A)		
Normsitzraum	mm 700	655	bei 80 km/h	63	61
Testwagenbereifung	185/65 R 15 T Continental EcoContact3	185/60 R 15 T Dunlop SP Sport 01	bei 100 km/h	66	64
Kraftübertragung	Vorderradantr. Fünfganggetr.	Vorderradantr. Fünfganggetr.	bei 130 km/h	71	68
Beschleunigung s			Fahrversuche leer/bel. km/h		
0 – 40 km/h	2,9	2,4	Slalom 18 m	60,5/59,0	62,1/61,1
0 – 80 km/h	8,0	7,4	ISO-Wedeltest	122,6/121,9	123,4/121,5
0 – 100 km/h	11,7	11,3	VDA-Ausweichgasse		
0 – 120 km/h	18,0	16,6	Einfahrtgeschwindigkeit	70/70	71/69
0 – 130 km/h	21,9	20,2	Ausfahrtgeschwindigkeit	44/49	50/53
0 – 140 km/h	27,0	24,5	Festkosten Euro		
0 – 400 m	18,2	17,7	Steuer	123,-	152,-
Elastizität <sup>1)</sup> s			Haftplicht	245,-	271,-
60 – 100 km/h (IV./V. G.)	10,8/15,7	9,5/15,6	Teilkasko <sup>2)</sup>	95,-	86,-
80 – 120 km/h (V. G.)	17,5	14,4	Vollkasko <sup>3)</sup>	440,-	401,-
Höchstgeschw. km/h	177	180	Unterhaltskosten im Monat <sup>4)</sup>		
			bei 15 000 km/Jahr Euro	134,-	120,-
			bei 30 000 km/Jahr Euro	229,-	198,-
			Grundpreis Euro	18 770,-	19 200,-
			Einparkhilfe hinten	355,-	○
			Metallic-Lackierung	460,-	435,-
			Navigationssystem	695,-	1165,-
			Schiebedach	850,-	870,- <sup>5)</sup>
			Bi-Xenon-Scheinwerfer	-	850,-

Trotz Energiespar-Reifen ordentliche Bremswerte. Auf einseitig glattem Belag steht jedoch vor allem der Corsa zu spät

teuren Blue Motion Technology-Paket. Zwar genehmigte er sich im Testschnitt ein Zehntel mehr, gab sich dafür auf der Normrunde mit 3,7 Liter/100 km zufrieden. Dank Drehmoment-Plus zieht der 1,6-Liter darüber hinaus wuchtiger durch und lässt sich schaltfauler fahren. Noch größer fallen die Unterschiede bei der Laufkultur aus: Im Vergleich zum sonor brummenden und weich laufenden TDI versprüht der rustikale CDTi Nutzfahrzeug-Charme.

Überhaupt fährt der VW beim Komfort in einer anderen Liga. Während das Corsa-Fahrwerk mit seinen reduzierten Federwegen kurze Stöße steif an die Insassen weitergibt und sich bei langen Verwerfungen peitschenartig aufschwingt, lässt der geschmeidig abrollende Polo seine Insassen schnell vergessen, dass sie in einem Kleinwagen sitzen. Alles andere als kleinwagenhaft sind die wirkungsvoll gedämmten Fahrwerks- und Windgeräusche sowie die akribische Verarbeitung: Vom weich geschäumten

<sup>1)</sup> für die Punktwertung sind die im zweithöchsten (60 bis 100 km/h) und höchsten (80 bis 120 km/h) Gang erzielten Werte maßgebend; <sup>2)</sup> ohne SB; <sup>3)</sup> mit 150 Euro SB; <sup>4)</sup> ohne Wertverlust; <sup>5)</sup> nicht für BMT-Version lieferbar; ○ = Serie; - = nicht lieferbar



**OPEL CORSA**  
 Interieur mit hoher Hartplastik-Quote, aber luftigem Raumangebot. Die neue Touchscreen-Navi ist ihren Aufpreis von 695 Euro mehr als wert



**VW POLO** Der Polo bietet zwar keine Variabilitätsfinessen, dafür jedoch ein hochwertiges Cockpit. Die VW-Navi ist teurer und nicht so umfangreich ausgestattet



# ERGEBNISSE

Fahrzeugtyp (Maximalpunktzahl)	VW Polo 1.6 TDI BMT	Opel Corsa 1.3 CDTi Ecoflex
<b>► KAROSSERIE</b>		
Innenmaße (10)	8	9
Raumgefühl (10)	8	8
Kofferraum (15)	11	12
Zuladung (10)	8	7
Funktionalität (10)	7	8
Instrumente (10)	9	8
Rundumsicht (15)	10	9
Zusatzausstattung (5)	4	4
Qualitätsanmutung (15)	14	11
<b>SUMME (100)</b>	<b>79</b>	<b>76</b>
<b>► SICHERHEIT</b>		
Passive Sicherheitsausstattung (15)	9	8
Aktive Sicherheit (15)	4	4
Licht (10)	8	6
Bedienbarkeit (10)	14	13
Bremsweg leer (100 km/h) (10)	6	6
Bremsweg leer nass (") (5)	5	5
Bremsweg kalt beladen (") (5)	3	3
Bremsweg warm beladen (") (10)	6	5
Verzögerung 130 km/h (5)	3	3
Pedalgefühl (5)	4	4
μ-split-Stabilität (5)	4	5
μ-split-Bremsweg (5)	2	0
<b>SUMME (100)</b>	<b>68</b>	<b>62</b>
<b>► FAHRKOMFORT</b>		
Federung leer (25)	22	17
Federung beladen (15)	13	10
Sitze vorn (20)	18	15
Sitze hinten (10)	8	7
Klimatisierung (10)	7	6
Innengeräusch-Messwerte* (10)	10	9
Geräuscheindruck (10)	8	6
<b>SUMME (100)</b>	<b>86</b>	<b>70</b>
<b>► ANTRIEB</b>		
Laufkultur (10)	9	7
Durchzugskraft (10)	9	7
Leistungsentfaltung (5)	4	4
Schaltung/Getriebeabstufung (10)	8	7
Beschl./Höchstgeschwindigkeit (20)	13	13
Elastizität (20)	14	11
Testverbrauch (20)	13	13
Reichweite (5)	5	4
<b>SUMME (100)</b>	<b>75</b>	<b>66</b>

Fahrzeugtyp (Maximalpunktzahl)	VW Polo 1.6 TDI BMT	Opel Corsa 1.3 CDTi Ecoflex
<b>► FAHREIGENSCHAFTEN</b>		
Handling (15)	13	11
Lenkung (10)	9	7
Traktion/Wintertauglichkeit (10)	8	8
Geradeauslauf/Windempf. (5)	4	4
Wendekreis (10)	5	5
Fahrsicherheit leer (25)	24	22
Fahrsicherheit beladen (15)	14	12
Fahrdynamik (10)	10	8
<b>SUMME (100)</b>	<b>87</b>	<b>77</b>
<b>Eigenschaftswertung (500)</b>	<b>395</b>	<b>351</b>
<b>► UMWELT</b>		
Minimalverbrauch (20)	18	17
Emissionsverhalten (15)	14	14
Leergewicht (10)	9	8
Stand- und Fahrgeräusch* (5)	5	4
<b>SUMME (50)</b>	<b>46</b>	<b>43</b>
<b>► KOSTEN</b>		
Grundpreis* (25)	24	25
Ausstattung* (10)	10	9
Aufpreisgestaltung (5)	5	5
Wiederverkaufschancen (10)	10	9
Festkosten für 5 Jahre* (10)	10	10
Wart./Rep. 100 000 km* (15)	15	14
Kraftstoffkosten 100 000 km* (15)	15	15
Garantie (10)	5	9
<b>SUMME (100)</b>	<b>94</b>	<b>96</b>
<b>Gesamtwertung (650)</b>	<b>535</b>	<b>490</b>

## FAZIT

**1. VW**  
 Gewohntes Bild: Auch diesen Vergleich gewinnt der kultivierte, sparsame, agile und solide verarbeitete Polo deutlich. Nur bei der Garantie kann er nicht mit dem Corsa mithalten.

**2. OPEL**  
 Der Corsa bietet etwas mehr Platz und Variabilität und lässt sich ebenfalls extrem sparsam bewegen. Bei Komfort, Handling und Verarbeitung fällt er hingegen deutlich ab.

\* Bester erhält volle Punktzahl

Armaturenbrett mit solide klickenden Schaltern über bequeme, über einen weiten Bereich verstellbare Sitze bis in die letzte Ecke des flauschig ausgeschlagenen Kofferraums kann sich manch Kompakter eine Scheibe vom 3,97-Meter-Zwerg abschneiden.

Auch fahrdynamisch zeigt sich der Polo überlegen, folgt zackig den Befehlen seiner gefühlvollen Lenkung und bleibt bis in den Grenzbereich neutral sowie leicht beherrschbar. Mit seiner entkoppelten Lenkung und dem beim schnellen Schalten hakelnden Getriebe macht der Corsa hingegen weniger Spaß. Zudem schiebt er früher über die Vorderräder und verliert auf welliger Fahrbahn eher die Bodenhaftung.

**Beim Raumangebot hat er jedoch seine geliftete Nase vorn.** Fondpassagiere sitzen im Opel etwas luftiger und genießen mehr Kopffreiheit. Das Kofferraum-Maximalvolumen fällt ebenfalls großzügiger aus. Darüber hinaus lässt sich seine Rückbank zugunsten einiger Ex-

tra-Liter Ladevolumen steiler stellen. Obwohl seine Qualitätsanmutung sicht- und fühlbar günstiger wirkt, kommt der Corsa kaum billiger. In der Variante Satellite (unter anderem mit Lederlenkrad, Klimaanlage und CD-Radio) beträgt der Preisvorteil auf den Polo nur gut 400 Euro. Der ist als Highline mit Sitzheizung, Parkpiepsern und sonstigen Annehmlichkeiten wiederum besser ausgestattet. Den Sieg im Kostenkapitel sichert sich der Opel dennoch über die großzügige Garantieregelung.

Trotz beeindruckender Verbrauchswerte wirkt der hart gefederte Corsa mit seinem rauen Diesel nicht mehr ganz auf der Höhe der Zeit. Den Polo-Ingenieuren gelang es da besser, die Spritfeile anzusetzen, ohne Komfort oder Qualität gleich mit abzuschmirgeln. Kleinwagenhaft sind beim Klassenprimus jedenfalls nur die Abmessungen.

Text: Dirk Gulde  
 Fotos: Hans-Dieter Seufert