

5

Wir nehmen die Großstadt mit fünf frechen City-Flitzern samt spritzigen Dreizylinder-Turbotriebwerken unter die Räder. Mit dabei: der Hyundai i20, der mit einem völlig neu entwickelten Triebwerk das Establishment aufmischen will

[TEXT Marcel Kühler FOTOS Frank Ratering]



K

3



Autos im Test

FORD Fiesta 1.0 EcoBoost 100 PS, 180 km/h, 5,9 l S/100 km, 15.850 Euro

HYUNDAI i20 1.0 T-GDI 100 PS, 188 km/h, 6,6 l S/100 km, 15.450 Euro

OPEL Corsa 1.0 ECOTEC 115 PS, 195 km/h, 7,2 l S/100 km, 17.175 Euro

SEAT Ibiza 1.0 EcoTSI 95 PS, 187 km/h, 6,0 l S/100 km, 16.680 Euro

VW Polo 1.0 TSI BlueMotion 95 PS, 191 km/h, 5,8 l S/100 km, 16.725 Euro

E

ndlich ergänzt Hyundai das bis dato vorwiegend aus relativ müden Vierzylinder-

Saugern bestehende Motorenangebot für den seit Ende 2014 angebotenen, auch hierzulande sehr erfolgreichen i20 um einen fortschrittlichen Dreizylinder-Benziner mit Turboaufladung. Das Triebwerk ist in zwei Leistungsstufen – 100 und 120 PS – erhältlich. Die schwächere Variante muss ihre Talente jetzt im ersten Vergleichstest gegen harte Konkurrenten beweisen – wie dem Opel Corsa, der mit einem 115 PS starken Dreizylinder-Turbo antritt. Aus dem Volkswagen-Konzern gesellen sich zwei besonders effiziente, 95 PS starke Kandidaten hinzu: der frisch modellgepflegte Seat Ibiza 1.0 EcoTSI sowie der VW Polo 1.0 TSI BlueMotion. Und natürlich darf in dieser Runde der Dreizylinder-Pionier schlechthin nicht fehlen: der seit 2012 angebotene Ford Fiesta 1.0 EcoBoost in der 100-PS-Ausführung.

So testet die AUTO ZEITUNG

Für die Beurteilung des **Federungskomforts** absolvieren wir mit jedem Testkandidaten mehrere hundert Kilometer auf öffentlichen Straßen und nutzen zudem spezielle Prüfbahnen.



Karosserie

Von langen Urlaubsfahrten mit fünf gestandenen Erwachsenen samt üppigem Gepäck oder einem Umzug mit sperrigen Möbeln einmal abgesehen, bieten moderne Kleinwagen jede Menge Nutzwert – vermutlich sogar mehr, als viele Autofahrer überhaupt im Alltag benötigen. Den rundum erwachsensten Eindruck hinterlässt der Hyundai i20. Er bietet vorn ein Raumangebot, das fast schon in der Kompaktklasse bestehen könnte. Gleiches gilt für den Kofferraum, der 326 Liter Transportgut aufnimmt. Aber auch die anderen vier Kleinwagen sind vorn durchaus geräumig. Allerdings schränkt beispielsweise der Opel Corsa durch seine vergleichsweise breite Mittelkonsole und den engen Fußraum die Bewegungsfreiheit auf der Fahrerseite leicht ein, während der Seat Ibiza und der VW Polo etwas mit Kopffreiheit geizen, was größtenteils auf das Konto der in beiden Fällen zu hoch montierten Sitze geht. Dazu sind die beiden engen Verwandten die schmalsten Fahrzeuge im Feld, was sich im Interieur ebenfalls bemerkbar macht.

Wer seinen Kleinwagen häufiger mit mehreren Fahrgästen an Bord nutzen möchte, dürfte mit dem Opel Corsa und auch mit dem Hyundai i20 am glücklichsten werden. Die durch die großen Türausschnitte gut zugänglichen Fonds der beiden taugen durchaus zu mehr als ausschließlich dem Transport von Kindern. Der Seat Ibiza, der VW Polo und erst recht der Ford

Fiesta haben in Reihe zwei deutlich weniger Platz anzubieten. Was die Bedienung angeht, setzen der bekannt gute VW sowie der Hyundai die Maßstäbe innerhalb dieses Vergleichstests. Wie auch der Wolfsburger Bestseller beinhaltet das Cockpit des Koreaners eindeutig beschriftete Tasten sowie logisch aufgebaute Menüs. Darüber hinaus wartet der sauber verarbeitete Innenraum des i20 mit netten Details wie beispielsweise einem Brillenfach am Dachhimmel oder einem beleuchteten USB-Eingang auf. Der Opel Corsa hat durch den Modellwechsel Ende 2014 klar an Bedienkomfort hinzugewonnen. Wesentliche Funktionen werden über den großen, wengleich etwas zu tief platzierten Touchscreen vorgenommen. Der etwas fummelige Bordcomputer oder teils vom Lenkradkranz verdeckte Schalter lassen jedoch noch Raum für Verbesserungen. Letzteres gilt in besonderem Maße für den Ford Fiesta, dessen angestaubtes Bedienkonzept mit einer wahren Flut an kleinen Knöpfchen und ver-

Der Hyundai i20 gefällt mit seinem flotten Handling. Der VW Polo ist in diesem Vergleichstest das sparsamste Auto



Sauber verarbeitetes Hyundai-Cockpit mit tadelloser Bedienbarkeit

CONNECTIVITY



HYUNDAI i20

Ein Radio mit CD-Player ist erst ab der Ausstattung Trend serienmäßig, die 1200 Euro kostet. Ebenfalls darin enthalten sind eine Festplatte zum Speichern von Dateien sowie eine Bluetooth-Schnittstelle, die neben der Freisprecheinrichtung das Streamen von Musik ermöglicht. Auf Online-Funktionen muss der i20-Fahrer jedoch verzichten.

VW POLO

VW verlangt für nahezu jedes Multimedia-Feature Aufpreis. Ein CD-Radio steht ab 615 Euro in der Preisliste. Selbst ein USB-Zugang kostet noch 73 Euro. Im Verbund mit der großen Multimedia-Einheit Composition Media (940 Euro) gibt es für 205 Euro die Möglichkeit, diverse Smartphone-Apps im Fahrzeug zu implementieren.



Die Hinterachse des VW Polo ist recht straff gefedert. Abhilfe schaffen die optionalen adaptiven Dämpfer

Der Hyundai bietet vorn wie hinten sehr gute Platzverhältnisse und den größten Kofferraum

Die Sitze des VW Polo sind auch für Großgewachsene sehr bequem, könnten aber tiefer platziert sein

Auf den Sitzen des Hyundai i20 lässt es sich selbst auf langen Strecken bestens aushalten



Das gewohnt edle Interieur des Polo wirkt immer noch modern

schachtelten Menüstrukturen nicht mehr wirklich zeitgemäß ist.

Auf der Höhe der Zeit befindet sich der Kölner Routinier hingegen mit seiner Sicherheitsausstattung, die auf Wunsch einen Notbremsassistenten oder – wie auch der Corsa – einen Notrufassistenten bereithält. Für den Rüsselsheimer gibt es optional darüber hinaus einen Einparkassistenten, und sogar Xenon-Scheinwerfer finden sich in seiner Preisliste. Die hellen Gasentladungslampen sind ebenfalls für den Ibiza und den Polo verfügbar. Ein Alleinstellungsmerkmal im Kleinwagensegment: Der Wolfsburger kann optional sogar mit Abstandsregelung geordert werden. Auf derlei Finissen muss der i20 derzeit noch verzichten. Das einzige moderne Assistenzsystem ist eine Spurhaltehilfe, die ab der Ausstattung Trend zum Auslieferungsumfang gehört.

Fahrkomfort

Auch beim Fahren wirkt der Hyundai i20 beinahe, als würde er einer höheren Automobilkategorie angehören als dem so genannten B-Segment (Kleinwagen). Neben angenehm gepolsterten, absolut langstreckentauglichen Sitzen offeriert der Asiate einen sehr guten Federungskomfort auf allen erdenklichen Untergründen. Vor allem lange Wellen, wie sie mitunter auf Autobahnen auftreten können, gleichen die Feder-/Dämpfer-Elemente des kleinen Asiats kompetent aus. Aber auch kurze Stöße oder Querfugen überspielt das Fahrwerk bis zu einem gewissen Grad sorgsam. Dass Ford in der Lage ist, sehr ausgewogene Fahrwerksabstimmungen auszutüfteln, wird einmal mehr anhand des vorliegenden Vergleichstests offensichtlich. So ist eine wesentliche Kernkompetenz des Fiesta sein toller Federungskomfort, der keineswegs zu Lasten der Fahrdynamik geht. Egal, welcher Untergrund dem Ford serviert wird, der Routinier schluckt >



Adrett eingerichteter Arbeitsplatz im Opel Corsa. Der Monitor sitzt aber zu tief



Die Sitze des Rüsselsheimers könnten etwas mehr Seitenabstützung für den Rücken bieten



Dank seiner haftstarken Bereifung erzielt der Corsa im Handling die überragende Bestzeit. Und sein 115 PS starker Motor gefällt mit toller Laufkultur

CONNECTIVITY



Dreh- und Angelpunkt der Opel-Konnektivität ist das noch junge OnStar-System, das im Fall des Corsa maßvolle 490 Euro Aufpreis kostet. Neben einem integrierten Service-Assistenten beinhaltet OnStar einen Notrufassistenten. Das Top-Multimedia-System Intelli-Link R 4.0 ermöglicht die Anbindung von Apple-Smartphones über CarPlay und Android-Telefone über Android Auto gleichermaßen.

die meisten Anregungen klaglos und ohne dass die Fahrgäste über Gebühr etwas davon mitbekommen. Dabei beeindruckt vor allem, wie sensibel das Set-up auf grobe Anregungen anspricht. Bei maximaler Beladung hält es zudem die meisten Reserven bereit.

Den Seat Ibiza und den VW Polo, die sich die technische Basis teilen, eint eine relativ hölzerne Hinterachsabstimmung. Während die Vorderachse in beiden Fällen mit den meisten Herausforderungen sehr wohl umzugehen weiß, trampelt das jeweilige Hinterteil zuweilen recht unnachgiebig über Kanten und Querfugen hinweg. Immerhin verfügen beide über sehr bequeme Sitze. Vor allem die optionalen Sportsitze unseres Ibiza-Testwagens hinterlassen aufgrund ihres tollen Seitenhalts sowie der keinesfalls zu straffen Polsterung einen hervorragenden Eindruck. Ein weiterer Pluspunkt des Spaniers: das geringe Geräuschniveau.

Schlusslicht im Kapitel Fahrkomfort ist der Corsa, der als einziger im Test auf 17 Zoll großen Optionsrädern inklusive des als Bedingung daran geknüpften Sportfahrwerks antritt. Derart ausgestattet, gefällt er zwar auf der Auto-

bahn mit satter Straßenlage und geringer Seitenneigung in Kurven, auf schlechten Straßen werden Anregungen jedoch eher in den Innenraum abgeleitet als bei der Konkurrenz.

Motor / Getriebe

Moderne Dreizylinder-Turbomotoren sind für heutige Kleinwagen eine ideale Antriebsquelle, bringen sie doch spritzige Fahrleistungen mit relativ geringem Durst und somit niedrigen Betriebskosten in Einklang. Das jedenfalls beweisen die hier versammelten Exemplare recht überzeugend. Den temperamentvollsten Eindruck hinterlässt das brandneue, im Stand flüsterleise laufende Triebwerk des Hyundai, das einen klaren Fortschritt zu den betulichen Vierzylinder-Saugern darstellt, mit denen der Koreaner bislang Vorlieb nehmen musste. Nur der 100 PS starke i20 absolviert den Standardsprint aus dem Stand auf 100 km/h in unter zehn Sekunden. Darüber hinaus glänzt er mit den besten Elastizitätswerten. Wie alle Testkandidaten verfehlt der Asiate jedoch den vom Hersteller angegebenen Durchschnittsverbrauch. Statt 4,3 Liter benötigt er 6,6 Liter Kraftstoff je 100 Kilometer.

Die Verbrauchswertung geht derweil nach Wolfsburg: Der unter anderem mit aerodynamischen Details an der Front auf Effizienz getrimmte Polo BlueMotion kommt auf unserer Verbrauchsrunde mit durchschnittlich 5,8 Liter Kraftstoff aus. Dennoch sorgen seine 95 PS für flottes Fortkommen. Nach dem Hyundai erweist sich der VW als der begabteste Sprinter – gefolgt vom Seat Ibiza, der sich mit dem Polo die Antriebstechnik teilt. Folglich lässt auch der Spanier sich angemessen sparsam, nämlich mit glatten sechs Litern je 100 Kilometer, bewegen.

Sei es der nahezu vibrationsfreie Lauf, die geringe Geräuscentwicklung oder die gleichmäßige Kraftentfaltung: Das vielfach preisgekrönte Dreizylinder-Herz des Ford Fiesta gefällt einmal mehr mit seinen guten Manieren. Auch wenn der 100 PS starke Kölner die Fahrleistungen der anderen nicht ganz mitgehen kann, sollte er den meisten Ansprüchen, >



Die Sportsitze des Ibiza bieten viel Seitenhalt, sind aber zu hoch montiert



Der überarbeitete Armaturenräger des Seat gefällt durch seine prima Verarbeitung

CONNECTIVITY



Für 170 Euro integriert der Ibiza iPhones und Android-Smartphones über Car-Play beziehungsweise MirrorLink. Kompatible Apps können dann über den 6,5-Zoll-Touchscreen bedient werden. Allerdings ist dazu das 285 Euro teure Media-System Plus nötig. In der Basis ist lediglich ein einfaches Radio Serie. Ein CD-Radio kostet 285 Euro. Eine Navigationsfunktion für das Media-System Plus kostet 400 Euro.



Beim Fahren überzeugt der Seat Ibiza mit seiner präzisen Lenkung und dem damit verbundenen munteren Handling. Der Verbrauch ist ähnlich niedrig wie der des Polo

die an einen Kleinwagen gestellt werden, genügen. Mit einem Verbrauch von 5,9 Litern erweist sich der Fiesta zudem als der Zweitsparsamste unter den Kleinen.

Die kürzesten Tankintervalle müssen indes beim Corsa einkalkuliert werden. Während die anderen teils deutlich über 700 Kilometer weit kommen, steht der Rüsselsheimer bereits nach 625 Kilometern wieder, um Kraftstoff nachzufassen. Grund dafür ist der vergleichsweise hohe Verbrauch von 7,2 Litern. Trotz seiner 115 PS schafft es der Opel zudem nicht, sich einen Vorteil beim Beschleunigen zu sichern. So muss er sich beim Standardsprint dem 15 PS schwächeren Hyundai und auch dem 20 PS schwächeren VW geschlagen geben. Allerdings ist der Rüsselsheimer mit einer Endgeschwindigkeit von 195 km/h der Schnellste des Quintetts.

Fahrdynamik

Welch immensen Anteil die Reifen auch im Kleinwagenssegment am Fahrverhalten eines Autos haben, beweist der vorliegende Fall ein-

druckvoll. So schickt Opel seinen Corsa mit haftstarken Michelin-Pneus vom Typ Pilot Super Sport ins Rennen. Dies wirkt sich im Verbund mit dem bereits erwähnten Sportfahrwerk dramatisch auf das Handling aus. Kein anderer Wettstreiter setzt Richtungswechsel derart spontan um wie der kleine Rüsselsheimer. Und da die möglichen Kurvengeschwindigkeiten deutlich über denen der Konkurrenten liegen, zaubert der Corsa mit Abstand die schnellste Zeit auf den Asphalt unseres Handlingkurses. Darüber hinaus kann der mit 1215 Kilogramm Leergewicht schwerste Teilnehmer dieses Vergleichstests mit guten Bremswerten punkten. Im kalten Komponentenzustand steht er nach erfolgter Vollbremsung aus 100 km/h einen guten Meter eher als der nächste Testkandidat, der Hyundai i20. Überhaupt liefert der Koreaner auf der Rundstrecke nach dem Opel die gelungenste Vorstellung ab – selbst wenn die Lenkung um die Mittellage herum gern etwas mehr Feedback liefern dürfte. Dafür entschädigen der satte Geradeauslauf und die Bremsanlage, die auch mit steigender Belastung, sprich: nach mehreren Vollbremsungen, zuverlässig verzögert.

Die präzise Lenkung und das fein abgestimmte Fahrwerk spielen dem Ford vor allem beim Wedeln durch die Pylonengasse in die Karten. Den Slalom absolviert er deutlich schneller als die Rivalen. Lediglich an dem auch in dieser Disziplin überlegenen Opel beißt er sich die Zähne aus – hier spielen die Reifen erneut eine entscheidende Rolle. Im Alltag gefällt zudem der kleine Wendekreis, der dem Fiesta dabei hilft, auch im engsten Großstadtgewusel oder in verwinkelten Parkhäusern bestens zurechtzukommen. Den mit Abstand größten Wendekreis weist übrigens der Corsa auf: 11,7 beziehungsweise 11,8 Meter sind für einen Kleinwagen deutlich zu viel.

Die beiden Konzernbrüder Seat Ibiza und VW Polo fühlen sich beim Fahren naturgemäß sehr ähnlich an. Sie glänzen vor allem durch ihre Fahrsicherheit, die maßgeblich von extrem sensibel regelnden ESP-Systemen geprägt wird. Zudem verfügen beide über eine angenehm präzise wie rückmeldungsfreudige Lenkung. Die eher auf Sparsamkeit denn auf Fahrdynamik ausgelegte schmale Bereifung der Testwagen verhindert jedoch, dass sich die zwei im Handling besser in Szene setzen. >

Kosten / Umwelt

Es gibt wohl kaum eine Fahrzeugklasse, die derart preissensibel ist wie das Kleinwagen-segment. Entsprechend eng liegen die fünf Kontrahenten beieinander.

Hinsichtlich des bewerteten Preises stellt der werksseitig gut ausgestattete VW Polo das beste Angebot dar. Sein Preis beträgt 16.725 Euro. Damit ist er 175 Euro günstiger als der Ford Fiesta. Und auch der Hyundai i20 und der Seat Ibiza sind mit 17.250 beziehungsweise 17.280 Euro nur unwesentlich teurer. Der Opel Corsa knackt dagegen die

18.000-Euro-Marke. Am Ende sichert sich der VW Polo den Sieg im Kostenkapitel. Neben dem günstigsten Preis spielen dem Wolfsburger die überschaubaren Kraftstoffkosten sowie niedrige Wartungsaufwendungen in die Karten. Zudem ist der Bestseller in erfreulich niedrige Typklassen eingestuft.

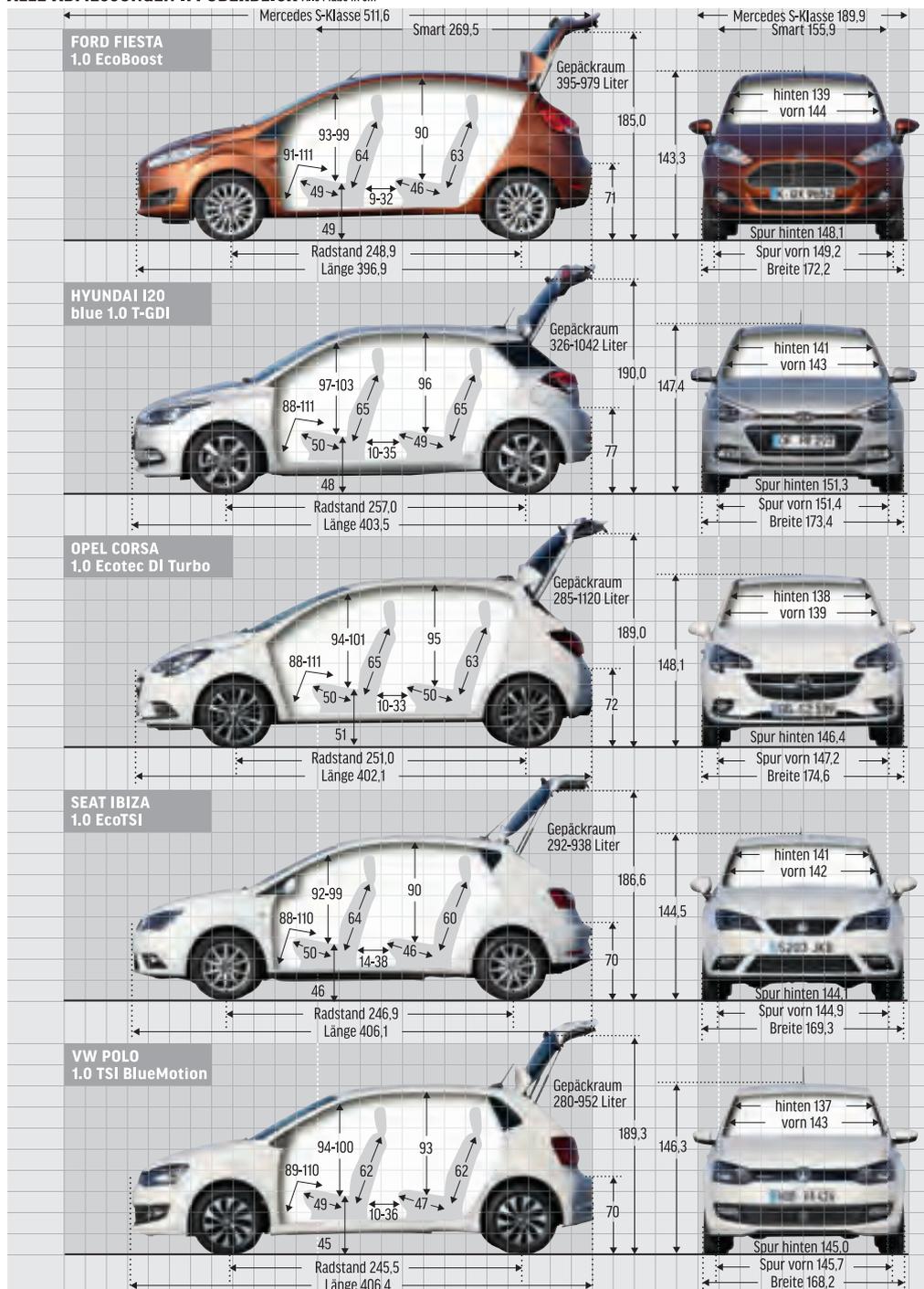
Der i20 sammelt vor allem durch die zu vorkommenden Garantieleistungen des Herstellers fleißig Punkte. Fünf Jahre Fahrzeuggesamtgarantie können beim Neuwagenkauf durchaus ein schlagendes Kaufargument darstellen. Der Ford Fiesta und der

Seat Ibiza liegen nahezu gleichauf, was die Kosten angeht. Der Spanier hat einen Vorteil aufgrund seiner umfangreicheren (Multimedia-)Ausstattung auf seiner Seite, während sich der geneigte Fiesta-Interessent über großzügigere Garantien freuen darf.

Trotz der besten serienmäßigen Multimedia-Ausstattung landet der Opel Corsa im Kostenkapitel auf dem letzten Platz. Die Gründe dafür sind der hohe Preis des Rüsselsheimers, die höchsten Aufwendungen für den Kraftstoff sowie die vergleichsweise knauserigen Garantieleistungen. ■

ALLE ABMESSUNGEN IM ÜBERBLICK

Alle Maße in cm



FAZIT

Marcel Kühler



Der neue Dreizylinder-Turbo wird dem ohnehin erfolgreichen **Hyundai i20** weitere Freunde bescheren. Mit seinen munteren Fahrleistungen stellt das Triebwerk die ideale Antriebsquelle für den kleinen Asiaten dar. Und da der i20 neben dem erwachsenen Raumangebot sehr komfortable Fahreigenschaften bietet, gewinnt er diesen Vergleichstest verdient.

Als Zweiter fährt der ausgereifte **VW Polo** ins Ziel. Zu seinen Stärken zählen neben dem niedrigen Verbrauch das edle Finish im Interieur sowie die gute Sicherheitsausstattung. Außerdem ist der Wolfsburger in diesem Fall das günstigste Angebot. Der unausgewogene Fahrkomfort kostet ihn jedoch wertvolle Punkte.

Fahrdynamisch macht dem drittplatzierten **Opel Corsa** in dieser Runde keiner so schnell etwas vor. Ausgerüstet mit haftstarker 17-Zoll-Bereifung und Sportfahrwerk, rennt er in Kurven allen anderen auf und davon. Der Preis dafür: eine recht rustikale Federung. Zudem ist der Opel das teuerste und durstigste Auto im Feld.

Der technisch eng mit dem Polo verwandte **Seat Ibiza** ist dem Opel im Gesamt-Ranking denkbar dicht auf den Fersen. Beim Spanier stehen Stärken bei Fahrsicherheit und Ausstattung Schwächen in den Bereichen Komfort und Raumausnutzung gegenüber.

Trotz seines souveränen Federungskomforts und der besten Lenkung im Wettbewerb landet der **Ford Fiesta** in diesem Umfeld nur auf dem fünften Rang. >



Die gelungene Fahrwerksabstimmung kommt auch mit schlechten Straßen zurecht



CONNECTIVITY



Die Bedienung des Fiesta erfordert aufgrund der vielen kleinen Tasten Eingewöhnung

Für ein CD-Radio verlangt Ford im Fall des Fiesta 725 Euro. Eine Freisprecheinrichtung ist ab dem SYNC-Audiosystem für 1175 Euro an Bord. Das Top-Multimediagerät im Fiesta ist das Sony-Navi inklusive AppLink für 1830 Euro. Ausgewählte Apps können damit im Fahrzeug benutzt werden. Das Angebot, das unter anderem das Web-radio Spotify beinhaltet, ist aber nicht allzu umfassend.



Der Ford begeistert immer noch mit seiner tollen Lenkung



Die Sitze des Ford Fiesta sind zwar bequem gepolstert, bieten aber wenig Seitenhalt



Technik

MOTOR	FORD FIESTA 1.0 EcoBoost	HYUNDAI i20 blue 1.0 T-GDI	OPEL CORSA 1.0 ECOTEC Direct Injection Turbo	SEAT IBIZA 1.0 EcoTSI	VW POLO 1.0 TSI BlueMotion
Zylinder/Ventile pro Zylind.	3/4; Turbo	3/4; Turbo	3/4; Turbo	3/4; Turbo	3/4; Turbo
Nockenwellenantrieb	Zahnriemen	Kette	Kette	Zahnriemen	Zahnriemen
Bohrung/Hub	71,9/81,9 mm	71,0/84,0 mm	74,0/77,4 mm	74,5/76,4 mm	74,5/76,4 mm
Hubraum	998 cm ³	998 cm ³	999 cm ³	999 cm ³	999 cm ³
Verdichtung	10,0 : 1	10,0 : 1	10,5 : 1	10,5 : 1	10,5 : 1
Leistung bei	74 kW/100 PS 6000 /min	74 kW/100 PS 4500 /min	85 kW/115 PS 5000 - 6000 /min	70 kW/95 PS 5000 - 5500 /min	70 kW/95 PS 5000 - 5500 /min
Max. Drehmoment bei	170 Nm 1400 - 4000 /min	172 Nm 1500 - 4000 /min	170 Nm 1800 - 45000 /min	160 Nm 1500 - 3500 /min	160 Nm 1500 - 3500 /min

KRAFTÜBERTRAGUNG

Getriebe	5-Gang, manuell	5-Gang, manuell	6-Gang, manuell	5-Gang, manuell	5-Gang, manuell
Antrieb	Vorderrad	Vorderrad	Vorderrad	Vorderrad	Vorderrad

FAHRWERK

Fahrwerk	vorn: McPherson-Federbeine, Querlenker, Stabilisator; hinten: Verbundlenkerachse, Federn, Dämpfer, Stabilisator; ESP	vorn: McPherson-Federbeine, Querlenker, Stabilisator; hinten: Verbundlenkerachse, Federn, Dämpfer, Stabilisator; ESC (ESP)	vorn: McPherson-Federbeine, Querlenker, Stabilisator; hinten: Verbundlenkerachse, Federn, Dämpfer, Stabilisator; ESP	vorn: McPherson-Federbeine, Querlenker, Stabilisator; hinten: Verbundlenkerachse, Federn, Dämpfer, Stabilisator; ESP	vorn: McPherson-Federbeine, Querlenker, Stabilisator; hinten: Verbundlenkerachse, Federn, Dämpfer, Stabilisator; ESP
Lenkung	Zahnstange; Servo, elektro-mechanisch	Zahnstange; Servo, elektro-mechanisch	Zahnstange; Servo, elektro-mechanisch	Zahnstange; Servo, elektro-mechanisch	Zahnstange; Servo, elektro-mechanisch
Wendekreis l/r	10,6/10,6 m	11,0/11,0 m	11,7/11,8 m	10,8/10,9 m	10,7/10,7 m
Bremsen	vorn: innenbelüftete Scheiben; hinten: Trommeln; ABS, Bremsassistent	vorn: innenbelüftete Scheiben; hinten: Scheiben; ABS, Bremsassistent	vorn: innenbelüftete Scheiben; hinten: Scheiben; ABS, Bremsassistent	vorn: innenbelüftete Scheiben; hinten: Scheiben; ABS, Bremsassistent	vorn: innenbelüftete Scheiben; hinten: Scheiben; ABS, Bremsassistent
Serienbereifung	rundum: 195/55 R 15	rundum: 185/65 R 15	rundum: 185/65 R 15	rundum: 185/60 R 15	rundum: 185/60 R 15
Testbereifung	rundum: 195/50 R 16 V	rundum: 195/55 R 16 H	rundum: 215/45 R 17 Y	rundum: 185/60 R 15 H	rundum: 185/60 R 15 H
Felgen	rundum: 6,5 x 16	rundum: 6 x 16	rundum: 7 x 17	rundum: 5,5 x 15	rundum: 5,5 x 15
Reifenmarke	Conti Premium Contact 2	Michelin Energy Saver	Michelin Pilot Super Sport	Dunlop Sport BluResponse	Dunlop Sport BluResponse

Messwerte

GEWICHTE

Leergewicht Werk/Testwert	1016/1144 kg	1065/1171 kg	1124/1215 kg	1020/1118 kg	1036/1090 kg
Zulässiges Gesamtgewicht	1550 kg	1600 kg	1665 kg	1590 kg	1560 kg
Effektive Zuladung	406 kg	429 kg	450 kg	472 kg	470 kg
Anhängelast gebr./ungebr.	900/545 kg	1000/450 kg	1200/560 kg	900/540 kg	500/500 kg
Dachlast/Stützlast	50/50 kg	70/75 kg	75/55 kg	75/50 kg	75/50 kg

FAHRLEISTUNGEN

0 - 40 km/h	3,0 s	2,3 s	2,8 s	2,4 s	2,5 s
0 - 60 km/h	5,0 s	4,2 s	4,8 s	4,4 s	4,4 s
0 - 80 km/h	7,4 s	6,4 s	7,3 s	6,9 s	6,7 s
0 - 100 km/h	11,0 s	9,9 s	10,5 s	10,5 s	10,2 s
0 - 120 km/h	15,5 s	14,1 s	15,0 s	15,1 s	14,4 s
0 - 140 km/h	22,2 s	20,5 s	20,9 s	21,8 s	20,1 s
60 - 100 km/h	10,3 s (4. Gang)	8,5 s (4. Gang)	10,6 s (5. Gang)	10,0 s (4. Gang)	9,6 s (4. Gang)
80 - 120 km/h	16,8 s (5. Gang)	13,6 s (5. Gang)	15,5 s (6. Gang)	15,5 s (5. Gang)	14,5 s (5. Gang)
Höchstgeschwindigkeit ¹	180 km/h	188 km/h	195 km/h	187 km/h	191 km/h
Handling	1 : 54,3 min	1 : 53,6 min	1 : 51,1 min	1 : 55,7 min	1 : 55,4 min
Slalom Pylonenabst. 18 m	65,5 km/h	64,0 km/h	67,2 km/h	63,9 km/h	64,2 km/h

BREMSWEG

Bremsweg aus 100 km/h kalt	36,7 m	36,0 m	34,9 m	36,3 m	36,1 m
Bremsweg aus 100 km/h warm	36,0 m	34,3 m	34,6 m	35,5 m	35,1 m

GERÄUSCHE

Standgeräusch	39 dB(A)	39 dB(A)	41 dB(A)	40 dB(A)	42 dB(A)
Innen bei 50 km/h 3. Gang	59 dB(A)	60 dB(A)	61 dB(A)	61 dB(A)	62 dB(A)
Innen bei 100 km/h höchst. G.	66 dB(A)	67 dB(A)	68 dB(A)	66 dB(A)	66 dB(A)
Innen bei 130 km/h höchst. G.	70 dB(A)	71 dB(A)	71 dB(A)	68 dB(A)	71 dB(A)

VERBRÄUCHE

Testverbrauch	5,9 l S / 100 km	6,6 l S / 100 km	7,2 l S / 100 km	6,0 l S / 100 km	5,8 l S / 100 km
CO ₂ (lt. Testverbrauch)	140 g/km	156 g/km	171 g/km	142 g/km	137 g/km
Tankinhalt	42 l	50 l	45 l	45 l	45 l
Reichweite	712 km	758 km	625 km	750 km	776 km
EU-Verbrauch	4,3 l S / 100 km	4,3 l S / 100 km	4,9 l S / 100 km	4,3 l S / 100 km	4,1 l S / 100 km

ABGAS-EMISSIONEN¹

Kohlendioxid CO ₂	99 g/km	99 g/km	114 g/km	101 g/km	94 g/km
Kohlenmonoxid CO	0,356 g/km	0,386 g/km	0,367 g/km	0,211 g/km	0,211 g/km
Kohlenwasserstoff HC	0,067 g/km	0,028 g/km	0,035 g/km	0,061 g/km	0,061 g/km
Stickoxid NO _x	0,041 g/km	0,011 g/km	0,025 g/km	0,021 g/km	0,021 g/km
Rußpartikel	-	-	-	-	-

¹ Werksangaben

Vergleichstest · Kleinwagen

Ausstattung / Preise

MODELL					
Grundpreis	15.850 € ¹	15.450 €	17.175 € ¹	16.680 €	16.725 € ¹
Grundpreis Österreich ⁷	16.950 € ¹	16.290 €	17.390 € ¹	15.490 €	17.825 € ¹
Grundpreis Schweiz ⁷	16.500 sfr ¹	17.740 sfr	19.250 sfr ¹	16.550 sfr	18.390 sfr ¹

¹ Ausstattungsumfänge können abweichen; ¹ gilt für 5-türige Variante

TESTWAGEN-OPTIONEN

Antrieb	-	-	-	-	-
Bremsen (Karbon-Keramik)	-	-	-	-	-
Fahrwerk	-	-	3	-	-
Lenkung	-	-	-	-	-
Reifen	1050 € ¹	1800 € ²	1100 € ³	-	-
Sitze	-	-	-	600 € ⁴	-
AUFPREIS	1050 €	1800 €	1100 €	600 €	0 €

BEWERTETER PREIS

	16.900 €	17.250 €	18.275 €	17.280 €	16.725 €
--	----------	----------	----------	----------	----------

¹ 16-Zoll-Bereifung; ² 16-Zoll-Bereifung (600 €), nur in Verb. m. Ausstattung Trend (1200 €); ³ 17-Zoll-Bereifung in Kombination mit Sportfahrwerk (1100 €); ⁴ Alcantara-Paket inkl. Sportsitze

AUSSTATTUNG

Abbiegelicht	-	6	12	17	Serie
Abstandsregeltempomat	-	-	-	-	515 €
Aufmerksamkeitsassistent	-	-	-	-	Serie
Berganfahrassistent	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Bluetooth-Freisprecheinr.	1	7	Serie	Serie	175 €
City-Notbremsassistent	350 €	-	-	-	300 €
Digitalradio DAB	845 €	8	200 €	200 €	240 € ¹⁹
Einparkhilfe hinten	2	7	355 €	260 €	Serie
Einparkhilfe vorn	2	9	13	200 €	Serie
Klimaautomatik	1445 €	6	310 €	Serie	330 €
Leichtmetallräder	500 €	600 € ¹⁰	550 €	Serie	Serie
Metallic-Lackierung	565 €	520 €	485 €	525 €	485 €
Navigationssystem	1630 €	1200 € ¹⁰	1025 €	685 €	1495 €
Nebelscheinwerfer	3	7	175 €	200 €	Serie
Notrufassistent	1	-	14	-	-
Online-Funktionen	1	-	14	170 € ¹⁸	205 € ²⁰
Rückfahrkamera	270 € ⁴	11	295 € ¹⁵	270 €	280 € ¹⁹
Spurhalteassistent	-	7	700 €	-	-
Spurwechselassistent	-	-	16	-	-
USB-Schnittstelle	5	Serie	Serie	Serie	73 €
Xenon-Scheinwerfer	-	-	750 €	500 €	885 €

¹ Bestandt. Audiosystem CD inkl. SYNC (1175 €); ² 450 € für vorn und hinten; ³ Bestandt. Trend-Paket (600 €); ⁴ nur in Verb. m. Audiosystem CD inkl. SYNC (1175 €) und Klimaanlage (1140 €); ⁵ Bestandt. Audiosystem CD (725 €); ⁶ Bestandt. Plus-Paket (1200 €), nur in Verb. m. Ausstattung Trend (1200 €); ⁷ Serie ab Ausstattung Trend (1200 €); ⁸ Bestandt. Navigationssystem (1200 €), nur in Verb. m. Ausstattung Trend (1200 €); ⁹ Bestandt. Ausstattung Style (3150 €); ¹⁰ nur in Verb. m. Ausstattung Trend (1200 €); ¹¹ Bestandt. Navigationssystem (1200 €) in Verb. m. Ausstattung Style (3150 €); ¹² Bestandt. Xenon-Scheinwerfer (750 €); ¹³ Bestandt. Parkassistent (580 €); ¹⁴ Bestandt. OnStar (490 €); ¹⁵ nur in Verb. m. Radio IntelliLink (1025 €) und Parkassistent (580 €); ¹⁶ Bestandt. Parkassistent (580 €); ¹⁷ Bestandt. Nebelscheinwerfer (200 €); ¹⁸ nur in Verb. m. Media-System Plus (285 €); ¹⁹ nur in Verb. m. Radio Composition Colour (615 €); ²⁰ nur in Verb. m. Radio Composition Media (940 €)

Wartung / Garantie

WARTUNGSINTERVALLE

Ölwechsel	20.000 km 12 Monate	20.000 km 12 Monate	30.000 km 12 Monate	laut Anzeige	laut Anzeige
Inspektion	40.000 km 24 Monate	20.000 km 12 Monate	30.000 km 12 Monate	laut Anzeige	laut Anzeige
Werkstattkosten ¹	441 €	500 €	552 €	361 €	375 €

¹ Werkstattkosten pro Jahr einschließlich üblicher Verschleißteile ohne Reifen, ermittelt durch den ADAC

GARANTIE / GEWÄHRLEISTUNG

Techn. Garant./Gewährl.	2 Jahre/-	5 Jahre/-	2 Jahre/-	2 Jahre/-	2 Jahre/-
Lack	2 Jahre/-	5 Jahre/-	2 Jahre/-	3 Jahre/-	3 Jahre/-
Durchrostung	12 Jahre/-				
Mobilität	unbegr.	5 Jahre	1 Jahr	2 Jahre	unbegr.

LEASING / WERTVERLUST

monatliche Rate ¹	k.A.	99 €	65 €	175 €	137 €
nach 4 Jahren/20.000 km p.a.	10.033 €	9224 €	10.477 €	10.325 €	9767 €
nach 4 Jahren/20.000 km p.a.	63,3 %	59,7 %	61,0 %	61,9 %	58,4 %

¹ Sonderzahlung 20 %, Leasingdauer 36 Monate, Jahresfahrleistung 15.000 km

Fixkosten

VERSICHERUNG / STEUERN PRO JAHR

Haftpflicht Typkl./Kost.	15/377 €	18/458 €	15/377 €	16/400 €	14/349 €
Vollkasko Typkl./Kost.	19/612 €	18/549 €	17/490 €	17/490 €	17/490 €
Teilkasko Typkl./Kost.	19/143 €	17/117 €	17/117 €	20/159 €	18/130 €
Abgasnorm	Euro 6				
Kfz-Steuer	28 €	28 €	58 €	32 €	20 €

Gesamtbewertung

KAROSSERIE

					
Raumangebot vorn	100 ¹	63	64	62	61
Raumangebot hinten	100	38	43	44	40
Übersichtlichkeit	70	40	42	41	42
Bedienung/Funktion	100	77	85	83	83
Kofferraumvolumen	100	20	24	20	19
Variabilität	100	28	32	28	26
Zuladung/Anhängel.	50/30	24	25	29	28
Sicherheitsausstatt.	150	60	56	75	65
Qualität/Verarbeitg.	100/100	139	143	141	143
KAPITELWERTUNG	1000	489	514	523	507

FAHRKOMFORT

Sitzkomfort vorn	150	88	90	87	92
Sitzkomfort hinten	100	48	52	48	49
Ergonomie	150	121	131	122	123
Innengeräusche	50	33	30	28	33
Geräuscheindruck	100	65	64	62	63
Klimatisierung	50	20	30	31	32
Federung leer	200	118	118	103	105
Federung beladen	200	114	113	101	102
KAPITELWERTUNG	1000	607	628	582	599

MOTOR / GETRIEBE

Beschleunigung	150	90	99	94	94
Elastizität	100	66	74	68	69
Höchstgeschwindigk.	150	38	44	49	43
Getriebeabstufung	100	85	84	83	88
Schaltung	-	-	-	-	-
Kraftentfaltung	50	22	26	24	24
Laufkultur	100	62	60	63	62
Verbrauch	325	270	256	245	268
Reichweite	25	13	14	11	14
KAPITELWERTUNG	1000	646	657	637	662

FAHRDYNAMIK

Handling	150	59	62	71	54
Slalom	100	68	60	76	60
Lenkung	100	67	63	60	65
Geradeauslauf	50	36	37	36	35
Dosierbarkeit der Bremse	30	20	19	18	20
Bremsweg kalt	150	83	90	101	87
Bremsweg warm	150	90	107	104	95
Traktion	100	33	32	38	34
Fahrsicherheit	150	119	119	121	120
Wendekreis	20	15	13	9	13
KAPITELWERTUNG	1000	590	602	634	583

KOSTEN / UMWELT

Bewerteter Preis ²	675	309	305	293	305
Wertverlust ³	50	31	33	30	30
Ausstattung	25	17	17	15	22
Multimedia	50	17	19	27	24
Garantie/Gewährl.	50	27	35	18	19
Werkstattkosten ⁴	20	16	15	14	16
Steuer	10	10	10	9	10
Versicherung	40	35	35	36	36
Kraftstoff	55	44	42	40	43
Emissionen	25	22	23	22	22
KAPITELWERTUNG	1000	528	534	504	527

SUMME

	5000	2860	2935	2880	2878
--	------	------	------	------	------

PLATZIERUNG

	5	1	3	4	2
--	----------	----------	----------	----------	----------

¹ maximal erreichbare Punktzahl; ² inkl. Testwagen-Optionen; ³ ermittelt durch die DAT (vier Jahre Haltedauer, Jahreslaufleistung 20.000 km); ⁴ ermittelt durch den ADAC