

Die Aufstellung: Skoda Fabia, Opel Corsa, Ford Fiesta, Mazda 2 und Dacia Sandero. Drumherum wuselt die G-Jugend der SG Seth von 1910



Die kleinen Talente

Die Wahrheit liegt auf dem Platz, wie wir wissen. Also dort, wo sich Milito und Müller, Lahm und Lucio begegnen. Davon sind die Steppkes der SG Seth in Schleswig-Holstein natürlich noch weit entfernt, aber es kann ja noch werden.

Die großen Jungs von Bayern und Inter haben auf ähnlichen Plätzen angefangen, jede Wette.

Auch unsere fünf Kleinwagen sind (noch) keine großen Stars, sondern Nachwuchs. Ernst nehmen sollte man sie trotzdem – sie besitzen Ta-

lent. Und die Gagen für diese Nachwuchsspieler kann sich jeder leisten, nicht nur Ölagnaten oder Bauunternehmer.

Die Ablösesumme für die fünf liegt nirgendwo im schmerzhaften Bereich, sondern zwischen 9990 Eu-

ro für den günstigen Osteuropäer von Dacia und 16410 Euro für den Opel. Dafür laufen sie mit Benzinen zwischen 80 und 90 PS auf und nicht mit schwachbrüstigen Einstiegsmotörchen – das garantiert Kondition.



Wer spielt hier was? Der Skoda zeigt nach hinten gute Übersicht, die dem Corsa fehlt. Noch mehr mauern der Fiesta mit seinen breiten C-Säulen und der kleine Mazda. Der



Sie gelten als automobiler Nachwuchs und haben richtig Talent: fünf gut ausgestattete Kleinwagen - begabt, fleißig, strebsam. Mit dabei der renovierte Skoda Fabia. Wir suchen den Star von morgen

Dazu kommt noch eine ordentliche Ausstattung. Bei Dacia, Ford und Mazda ist es sogar die höchste. Elektrische Fensterheber, fernbedienbare Zentralverriegelung, Klimaanlage, ESP (außer beim Dacia) und mindestens vier Airbags gehören zum Team.

Also Vorsicht – unsere Talente sind spielstark. Fragen sie Mario Gomez mal nach Thomas Müller. Der war vor Kurzem auch noch Nachwuchs – und trägt bei der WM jetzt Ballacks 13.



solide Dacia verzichtet auf Schnörkel



**Leon (7) ist der
Torhüter. Ob es mit
der Karriere klappt?
Wir drücken die
Daumen.**

UNSERE
PLATZIERUNG

Das Preiswunder

Für nicht mal 10 000 Euro gibt es den Sandero. Ein braves Auto, doch nicht mehr taufrisch



Dacia Sandero 1.6 MPI

283 PUNKTE

■ Kaum zu glauben, trotzdem wahr: 9990 Euro kostet der Dacia. Und das mit 1,6-Liter und 87 PS als Lauréate. Also mit dem stärksten Motor und der besten Ausstattung aus der Sandero-Preisliste. Wobei der Luxus bescheiden bleibt: ABS, vier Airbags, Zentralverriegelung fernbedienbar und elek-

ESP liefert Dacia weder für Geld noch gute Worte

fröhlich zu, hier bestimmen Hartplastik und schlichtes Einheits-Design das Bild. Instrumente und Schalter kennen wir aus älteren Renault. Typisch der Hupkontakt im Blinkerhebel und die schwammigen, kleinen Sitze. Auch die komfortable und schluckfreudige Federung kommt uns französisch vor. Der

trische Fensterheber vorn gehören dazu, viel mehr nicht. ESP zum Beispiel liefert Dacia weder für Geld noch gute Worte. Dafür aber ein ansehnliches Vier-Meter-Auto mit einem Hauch südländischer Eleganz – der Sandero stammt ja ursprünglich aus Brasilien – und anständigem Platzangebot. An Bord geht es nicht mehr ganz so

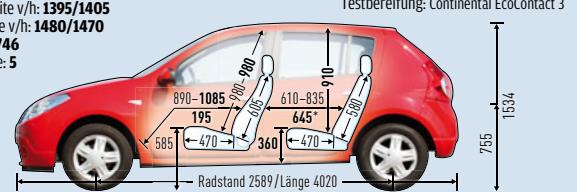
Dacia fährt brav und friedlich, nicht übertrieben handlich. Rauen Nutzfahrzeug-Charme entwickelt der 1,6-Liter, der bei höheren Touren kräftig brummt – aber tapfer mit den modernen Motoren mithält, weil er Kraft aus dem Hubraum schöpft. 7,4 Liter Testverbrauch sind zu viel für diese Klasse, dafür gefällt der Preis.



Schlicht und einfach: Cockpit mit viel grauem Hartplastik. Heizungsregler zu tief, hohe Sitzposition. Lauréate mit höhenverstellbarem Lenkrad

ABMESSUNGEN in Millimetern

**Innenbreite v/h: 1395/1405
Spurweite v/h: 1480/1470
Breite: 1746
Sitzplätze: 5**



Die fett gedruckten Angaben werden bewertet

* Norm bei 1 m Reinfreiheit vorn

A horizontal number line with arrows at both ends. The line is labeled with the numbers 755 and 1534. The segment between these two numbers is shaded with vertical lines.

UNSERE PLATZIERUNG
2

Das Designerstück

Er sieht gut aus und fährt erstklassig, hat aber einen kleinen Motor und wenig Platz



Ford Fiesta 1.25

310 PUNKTE

■ Für diesen Mut verdient Ford einfach Respekt. Sie setzen beim Fiesta nicht auf den braven, unauffälligen Auftritt à la Polo, sondern keck auf Kante und Hingucker-Gesicht. Das mutige Design treffen wir im scharf ge- schnittenen Cockpit wieder. Das Schöne daran: Es sieht nicht nur gut aus, es passt auch. Nirgend-

teres Kerlchen, drehfreudig und bei hohen Drehzahlen mit einer kernigen Stimme. Doch aufgrund des kleinen Hubraums ist die Elastizität mäßig. Der Fiesta hat insgesamt Mühe, dem übrigen Quartett zu fol-

schnittenen Cockpit wieder. Das Schöne daran: Es sieht nicht nur gut aus, es passt auch. Nirgend-

Mit diesem Fahrwerk liegt der Fiesta vorn

wo sitzt man vorn angenehmer als im Fiesta: tiefer und einen Hauch sportlicher als im Skoda, gleichzeitig bequemer als im Mazda. Nur im Fond ist Schluss mit lustig: Hinterräder haben hier wirklich wenig zu lachen, so beengt, wie sie untergebracht sind. Niemand hat im Vergleich weniger Platz. Der 1,25-Liter-Motor mit 82 PS ist ein mun-

ter. Ganz vorn liegt der Ford aber mit seinem gekonnt abgestimmten Fahrwerk. Den Spagat zwischen ausgeprägter Handlichkeit und hohem Komfort beherrscht er am besten, fährt sich agil und ausgewogen. Günstige 15 300 Euro kostet der Fiesta als Titanium und schafft es, gleichermaßen mit dem Opel, auf den zweiten Platz.

UNSERE PLATZIERUNG
1

Das Multitalent

Platz, Preis und Komfort stimmen. Mit dem neuen TSI zieht jetzt auch mehr Vergnügen ein



Skoda Fabia 1.2 TSI

331 PUNKTE

■ Wieder mal ein Fall für Kenner: Suchen Sie am neuen Fabia die Unterschiede zum alten. Gefunden? Wir können helfen: Grill, Stoßfänger und Scheinwerfer sind neu. Doch es ist, sagt Skoda, viel mehr als Kosmetik, schließlich müssen im Vorderwagen die neuen Motoren untergebracht werden. Der

Der Fabia war mit Sport-Ausstattung dabei, dazu gehören Sportsitze und 16-Zoll-Räder mit 205/45er-Reifen. Die griffigen Sitze empfehlen wir, die Räder brauchen wir nicht unbedingt. Sie harmonieren mit dem straf-

fen Fahrwerk nicht übermäßig gut. Der Fabia fährt in dieser Auslegung holprig, reagiert grob

auf Unebenheiten. Gut arbeitet dagegen die präzise und feinfühlige Lenkung, das agile Handling passt dazu. Geräumig war der Fabia schon immer, der Fond bietet mit Abstand den meisten Platz. Mit seinem Preis von 16 280 Euro liegt der Fabia Sport knapp hinter Opel und Mazda, mit seinen Qualitäten aber ganz vorn.

Der TSI dreht spritzig und zieht kräftig durch

-



Unaufgeregter Stil und gediegene Materialien im Fabia. Das Lederlenkrad gehört zur Sport-Ausstattung. Angenehme, aufrechte Sitzposition

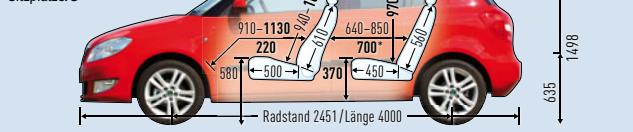
ABMESSUNGEN in Millimetern

Innenbreite v/h: 1395/1335
Spurweite v/h: 1493/1480
Breite: 1722
Sitzplätze: 5

Testbereifung: Michelin Pilot Exalto

Innenbreite v/h: 1375/1375
Spurweite v/h: 1433/1426
Breite: 1642
Sitzplätze: 5

Testbereifung: Dunlop SP Sport Maxx



Die fett gedruckten Angaben werden bewertet

* Norm bei 1 m Beinfreiheit vorn



Adieu Langeweile: aufregend gestaltetes, modernes Cockpit. Angenehme Sitzposition – nicht zu tief und nicht zu hoch

ABMESSUNGEN in Millimetern

Innenbreite v/h: 1395/1335
Spurweite v/h: 1493/1480
Breite: 1722
Sitzplätze: 5



Die fett gedruckten Angaben werden bewertet

* Norm bei 1 m Beinfreiheit vorn

FAHRZEUGDATEN	DACIA	FORD	MAZDA	OPEL	SKODA
Motor Bauart/Zylinder/ Einbaulage	Vierzylinder, vorn quer	Vierzylinder, vorn quer	Vierzylinder, vorn quer	Vierzylinder, vorn quer	Vierzylinder, Turbo, vorn quer
Ventile/Nockenwellen	2 pro Zylinder/1	4 pro Zylinder/1	4 pro Zylinder/2	4 pro Zylinder/2	2 pro Zylinder/1
Nockenwellen'antrieb	Zahnriemen	Zahnriemen	Kette	Kette	Kette
Hubraum	1598 cm ³	1242 cm ³	1349 cm ³	1398 cm ³	1197 cm ³
kW (PS) bei U/min	64 (87)/5500	60 (82)/5800	63 (86)/6000	64 (87)/6000	63 (86)/4800
Nm bei U/min	128/3000	114/4200	122/3500	130/4000	160/1500
Höchstgeschwindigkeit	174 km/h	168 km/h	172 km/h	173 km/h	177 km/h
Getriebe	Fünfgang manuell				
Antrieb	Vorderradantrieb	Vorderradantrieb	Vorderradantrieb	Vorderradantrieb	Vorderradantrieb
Bremsen vorn/hinten	Scheiben/Trommel	Scheiben/Trommel	Scheiben/Trommel	Scheiben/Trommel	Scheiben/Scheiben
Testwagenbereifung	185/65 R 15 T	195/50 R 15 H	195/45 R 16 W	195/55 R 16 H	205/45 R 16 W
Radgröße	6,5 x 15"	6,0 x 15"	6,5 x 16"	6,0 x 16"	6,5 x 16"
Abgas CO ₂	165 g/km	129 g/km	125 g/km	129 g/km	121 g/km
Verbrauch*	9,7/5,4/7,0 l	7,4/4,5/5,6 l	6,9/4,2/5,2 l	7,0/4,6/5,5 l	6,6/4,4/5,2 l
Tankinhalt/Kraftstoffsorte	50 l/Super	45 l/Super	43 l/Super	45 l/Super	45 l/Super
Vorbeifahrgeräusch	73 dB (A)	72 dB (A)	71 dB (A)	72 dB (A)	72 dB (A)
Anhängelast gebr./ungebr.	1100/555 kg	600/525 kg	900/500 kg	1000/500 kg	1000/500 kg
Kofferraumvolumen	320-1200 l	281-965 l	250-787 l	285-1100 l	300-1163 l

*im ersten/außerorts/gesamt auf 100 km

KOSTEN/GARANTIEN	DACIA	FORD	MAZDA	OPEL	SKODA
Abgasnorm	Euro 4	Euro 5	Euro 4	Euro 5	Euro 5
Steuer pro Jahr	108 €	44 €	38 €	46 €	26 €
Typklassen HPF/VK/TK	18/18/18	17/16/16	14/20/15	14/17/16	14/16/15
Werkstattintervalle	30 000 km/2 Jahre	20 000 km/1 Jahr	20 000 km/1 Jahr	30 000 km/1 Jahr	30 000 km/2 Jahre
Wartungskosten von/bis	160/280 €	190/250 €	180/300 €	140/280 €	120/360 €
Garantie/Gewährleistung	Garantie	Garantie	Garantie	Garantie	Garantie
Technik/km-Begrenzung	3 Jahre/100 000 km	2 Jahre/ohne	3 Jahre/100 000 km	2 Jahre/ohne	2 Jahre/ohne
Garantie gegen Durchrostung	6 Jahre	12 Jahre	12 Jahre	12 Jahre	12 Jahre
Mobilitätsgarantie	3 Jahre	2 Jahre	unbegrenzt	2 Jahre	unbegrenzt

MESSWERTE	DACIA	FORD	MAZDA	OPEL	SKODA
Beschleunigung 0-50 km/h	3,7 s	4,2 s	3,6 s	4,2 s	3,7 s
0-100 km/h	11,9 s	13,4 s	12,3 s	12,7 s	11,7 s
0-130 km/h	21,1 s	26,2 s	22,2 s	23,2 s	21,2 s
Elastizität 60-100 km/h	10,9 s (4. Gang)	13,8 s (4. Gang)	12,5 s (4. Gang)	11,8 s (4. Gang)	11,0 s (4. Gang)
80-120 km/h	18,4 s (5. Gang)	27,4 s (5. Gang)	22,4 s (5. Gang)	19,8 s (5. Gang)	17,4 s (5. Gang)
Leergewicht/Zuladung	1106/430 kg	1070/425 kg	1024/461 kg	1162/453 kg	1124/447 kg
Gewichtsverteilung v./h.	61/39 %	61/39 %	63/37 %	61/39 %	62/38 %
Wendekreis links/rechts	10,8/11,0 m	10,5/10,4 m	10,6/10,4 m	10,6/10,6 m	10,4/10,4 m
Bremsweg aus 100 km/h kalt	39,6 m	38,7 m	36,1 m	38,0 m	36,8 m
aus 100 km/h warm	39,9 m	36,4 m	36,2 m	37,8 m	37,0 m
Innengeräusch bei 50 km/h	62 dB (A)	60 dB (A)	58 dB (A)	58 dB (A)	58 dB (A)
bei 100 km/h	71 dB (A)	69 dB (A)	69 dB (A)	65 dB (A)	64 dB (A)
bei 130 km/h	74 dB (A)	74 dB (A)	72 dB (A)	71 dB (A)	70 dB (A)
Testverbrauch - CO ₂	7,4 l S - 174 g/km	6,3 l S - 150 g/km	6,5 l S - 154 g/km	6,4 l S - 151 g/km	6,2 l S - 147 g/km
Reichweite	670 km	710 km	650 km	700 km	720 km



AUTOBILD tankt klimaneutral bei Jet

Weitere Infos unter autobild.de/klimabeitrag

PREISE/AUSSTATTUNG	DACIA	FORD	MAZDA	OPEL	SKODA
Modell	Sandero 1,6 MPI Lauréate	Fiesta 1,25 Titanium (Fünftürer)	2,1 3 MZR Dynamic (Fünftürer)	Corsa 1,4 Twinport Innovation (Fünftürer)	Fabia 1,2 TSI Sport
Airbags Fahrer/Beif./Seiten vo.	S/S/S	S/S/S	S/S/S	S/S/S	S/S/S
Kopfairbags vorn/2. Reihe	N/N	255 €	S/S	S/S	S/S
Klimaanlage/-automatik	ab 850 €*/N	5/305 €	-/S	5/445 €*	5/300 €
Radio mit CD-Player	ab 460 €	ab 700 €	S	S	S
Metalliclack	450 €	ab 490 €	420 €	425 €	420 €
Nebelscheinwerfer	S	S	S	S	S
E-Fensterheber hinten	150 €	150 €	S	N	190 €
Preis (wird bewertet)	9990 €	15 300 €	16 390 €	16 410 €	16 280 €

S = Serie, N = nicht lieferbar; * Paketpreis

FINANZIERUNGSANGEBOTE DER HERSTELLER

MODELL	DACIA	FORD*	MAZDA	OPEL	SKODA
Preis	9990 Euro	15 300 Euro	16 390 Euro	16 410 Euro	16 280 Euro
Sonderzahlung	1998 Euro	3060 Euro	3278 Euro	3282 Euro	3256 Euro
Monatsrate	120 Euro	keine Angabe	204 Euro	177 Euro	167 Euro
Schlussrate	4846 Euro	keine Angabe	6556 Euro	7033 Euro	7062 Euro
Gesamtkosten	11 164 Euro	keine Angabe	17 178 Euro	16 687 Euro	16 330 Euro

Dacia ist auch bei der Finanzierung sehr günstig, Mazda vergleichsweise teuer. Ford hält sich im Moment bedeckt.

WERTUNGEN

	PUNKTE MAX.	SKODA	FORD	OPEL	MAZDA	DACIA
KAROSSERIE						
Platzangebot vorn	15	12	12	13	14	10
Platzangebot hinten	10	7	4	5	5	5
Raumgefühl	5	4	2	3	2	4
Kofferraum min/max	15	10	9	9	7	11
Zuladung	5	5	4	5	5	4
Variabilität	5	1	1	1	1	1
Anhängelast	5	4	1	4	3	4
Übersichtlichkeit	5	3	2	2	2	3
Qualitätseindruck	15	12	12	11	11	9
Sicherheitsausstattung	20	6	6	7	6	1
Zwischenergebnis	100	64	53	60	56	52
ANTRIEB						
Beschleunigung	10	7	5	6	6	7
Höchstgeschwindigkeit	5	3	3	3	3	3
Elastizität	15	9	5	8	7	9
Laufkultur	10	8	8	7	8	6
Drehfreude/Ansprechen	5	4	3	4	4	2
Getriebe	10	8	7	5	8	7
Testverbrauch	25	19	19	19	19	17
Reichweite	5	3	3	3	3	3
Umwelt*	15	11	11	11	10	7
Zwischenergebnis	100	72	64	66	68	61

*CO₂-Ausstoß, Auflengeräusch, Leergewicht, Schadstoffnorm

KOMFORT					
Federung	20	13	16	14	11
Sitze vorn/Einstieg	15	13	13	12	11
Sitze hinten/Einstieg	10	9	6	7	6
Innengeräusch	5	5	3	5	4
Geräuscheinindruck	10	7	7	7	6
Komfortausstattung	15	10	8	9	9
Technik-Optionen	5	2	3	3	1
Bedienbarkeit	10	7	7	7	7
Klimatisierung	10	3	3	5	5
Zwischenergebnis	100	69	66	69	60

FAHRDYNAMIK					
Fahrsicherheit	20	18	18	16	16
Elektronische Fahrhilfen	10	8	8	7	6
Geradeauslauf	5	5	5	5	5
Agilität	15	12	13	10	12
Lenkung	15	12	13	11	12
Bremsen*	20	16	15	13	17
Traktion	10	8	8	8	8
Wendekreis	5	2	2	1	2
Zwischenergebnis	100	81	82	71	78

TESTWERTUNG	400	286	265	266	262
TESTWERTUNG	400	286	265	266	217

*zusammengesetzt aus Bremsweg und Bremsgefühl

KOSTEN					
Preis	40	12	15	12	12
Wiederverkauf*	15	6	7	8	6
Steuer/Versicherung	10	7	6	7	5
Wartung	10	8	5	7	5
Garantien	10	3	3	3	4
Kraftstoff (15 000 km/Jahr)	10	5	5	4	4
Aufpreisgestaltung	5	4	4	3	2
Zwischenergebnis	100	45	45	44	38

GESAMTWERTUNG	500	331	310	310	300
PLATZIERUNG	1.	2.	2.	4.	5.

Auto Bild Preis-Leistungs-Sieger

LUSTFAKTOR Hier geht es um Geschmack – die Wertung fließt nicht in das Gesamtrteil ein

SKODA	FORD	SKODA	MAZDA	OPEL	DACIA
KATEGORIE					
Design	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★
Temperament	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★
Handling	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★
Wellness	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★
Image	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★
GESAMT	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★

★★★★★ = traumhaft, ★★★★ = macht an, ★★★ = akzeptabel, ★★ = könnte besser sein, ★ = langweilig

■ Erfreulich, was die fünf an Stil und Charakter zeigen. Ford findet ja seit einigen Jahren über das Design zu neuem Selbstbewusstsein, wie nicht nur der Fiesta zeigt. Skoda hat den Fabia sorgfältig modelliert. Dem Mazda sieht man seine Leichtigkeit förmlich an, der Opel wirkt vielleicht etwas bauchig, aber eben auch sympathisch, und beim Sandero – wie später beim Duster – sieht man, was Dacia wirklich kann.

Kein Vergleich mit dem kastigen Logan. Beim Temperament nehmen sich die fünf nicht viel, alle sind recht flott unterwegs. Anders beim Handling: Spielkamerad Mazda wuselt gern um die Ecken, auch der Skoda erledigt das souverän, doch vornweg fährt der fein abgestimmte Fiesta. Der brave Opel und der behäbigere Dacia können nicht mithalten. Der Ford zieht auch beim Wohlfühl-Faktor

von seinem gelungenen Design, der Skoda von der gediegenen Qualität seiner Einrichtung. Der Opel ist nett, aber langweilig gemacht, beim schicken Mazda wurde zu viel Hartplastik verbaut. Und beim Image sieht nicht nur Benjamin (6) Ford, Mazda, Opel und Skoda gleichauf.

Und was denken Sie? Schreiben Sie an redaktion@autobild.de



PLATZIERUNG



1

Skoda Fabia 1.2 TSI

331 PUNKTE

2

Ford Fiesta 1.25

310 PUNKTE



2

Opel Corsa 1.4 Twinport

310 PUNKTE



4

Mazda 2 1.3 MZR

300 PUNKTE



5

Dacia Sandero 1.6 MPI

283 PUNKTE

FAZIT

■ Ganz schön talentiert, diese kleinen Burschen. Allen voran der Skoda, gerade zurück aus dem Trainingslager und fit bis in die letzte Fuge. Auch Opel und Ford sind reif für den Aufstieg, schon lange keine Kleinwagen im klassischen Sinn mehr. Mit ihren Qualitäten können sie es auch mit

manchem Kompaktwagen aufnehmen. Der Mazdaspricht sportliche Naturen an, und der Dacia ist und bleibt ein Preiswunder. Technisch bescheiden, aber immer eine Überlegung wert für alle, die auf Prestige und Image mühe los verzichten können. Und das sind nicht wenige.

Dirk Branke

