

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 Ölmagnaten 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 Benzinern 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.

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



solide Dacia verzichtet auf Schnörkel

UNSERE PLATZIERUNG
5

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 elektrische 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 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 Dacia fährt brav und friedlich, nicht übertrieben handlich. Rauhen 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

Testbereifung: Continental EcoContact 3

Die fett gedruckten Angaben werden bewertet

* Norm bei 1 m Beinfreiheit vorn

UNSERE PLATZIERUNG

4

Das Leichtgewicht

Er wiegt nicht viel und bewegt sich locker. Wer Fahrspaß sucht, liegt beim Mazda richtig



Mazda 2 1.3 MZR

300 PUNKTE

■ Er hat kein Gramm Fett auf der Hüfte. Schlanke 1024 Kilo bringt der Mazda auf die Waage, 100 Kilo weniger als zum Beispiel der Skoda. Hört sich wenig an, macht aber eine Menge aus. Der temperamentvolle

1,3-Liter-Motor hat jedenfalls leichtes Spiel mit dem zierlichen Japaner, dreht locker, wenn auch nicht immer leise. Damit wuselt der Mazda quirlig um die Ecken. Das ESP spielt mit, lässt sogar kleine Heckschwenks zu, greift dann aber energisch ein. Das Ganze wirkt fast übermütig, doch so schnell, wie er tut, ist der Mazda lange nicht. Den anderen fährt er nicht davon, auch

nicht beim Verbrauch. Wer den sportlichen Auftritt mag, wird sich an der straffen Federung nicht stören. Und sich freuen über die präzise Schaltung, die zackige Lenkung und die Bremsen: Der Mazda steht aus Tem-

po 100 nach knapp 36 Metern. Exzellent, nicht nur für einen Kleinwagen. Typisch für diese

Klasse dann wieder das Raumangebot: vorn luftig, im Fond für Erwachsene knapp. In der ersten Reihe stimmt die Sitzposition nicht ganz - das Lenkrad lässt sich nur in der Höhe verstellen. Man sitzt ein Stück zu weit weg von den Armaturen. Als Dynamic kostet der Mazda 16 390 Euro - auch der Preis bleibt leicht.

Der Mazda fährt quirlig, fast etwas übermütig



Ansehnliches Cockpit, aber viel Hartplastik. Der Designer mag offensichtlich Kreise. Der Schalthebel liegt günstig - nur eine Handbreit neben dem Lenkrad

UNSERE PLATZIERUNG

2

Das Komfortmobil

Bequem und gelassen fährt der geliftete Corsa. Auch mit neuem Motor wird er kein Dynamiker



Opel Corsa 1.4 Twinport

310 PUNKTE

■ Anfang des Jahres hat Opel den Corsa überarbeitet, doch neben solchen Frohnaturen wie dem Fiesta oder dem Mazda 2 wirkt er immer noch brav und bieder. Man fühlt sich hinter der sehr schräg stehenden Frontscheibe fast wie in einem kleinen Van, das Raumgefühl fällt entsprechend luftig aus.

Vorn jedenfalls, hinten ändert sich das. Hier geht es etwa so beengt zu wie in Dacia und Mazda. Und man hockt auf der Rückbank zu flach über dem Boden. Nichts für groß gewachsene Zeitgenossen.

Der neue 1,4-Liter mit doppelter Nockenwellenverstellung und 87 PS ist einer von der unauffälligen Sorte, leise und mit

gleichmäßiger Kraftentfaltung über das gesamte Drehzahlband. Bitte den Tacho im Auge behalten, denn der Corsa animiert zur flotten Fahrt. Er rollt weich ab, federt ausgesprochen sanft und gleitet souverän

selbst über die aktuellen Frostaufbrüche. Wie bisher aber etwas schaukelig, mit einer Neigung

zum Wanken in schnellen Kurven. Die spitze Lenkung spricht mittlerweile gefühlvoller an, besonders agil fährt der Corsa deshalb noch lange nicht, sondern, sagen wir besser gelassen. Insgesamt ein anständiges Angebot und für 16 410 Euro als komplett ausgestatteter „Innovation“ gleichauf mit dem Ford.

Der leise Corsa fährt schnell zu schnell

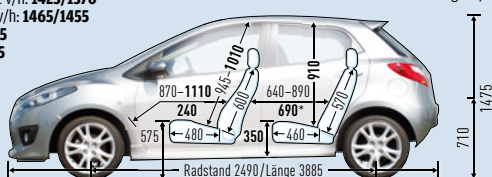


Luftiges Raumgefühl, ordentliche Instrumente, tadellose Bedienung. Doch in zwischen sind andere charmanter und hochwertiger eingerichtet - siehe rechts

ABMESSUNGEN in Millimetern

Innenbreite v/h: **1425/1370**
Spurweite v/h: **1465/1455**
Breite: **1695**
Sitzplätze: **5**

Testbereifung: Toyo Proxes R31



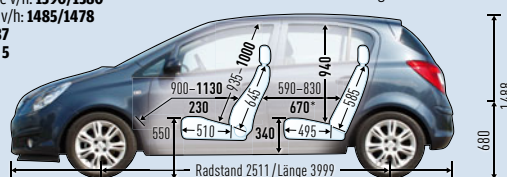
Die fett gedruckten Angaben werden bewertet

* Norm bei 1 m Beinfreiheit vorn

ABMESSUNGEN in Millimetern

Innenbreite v/h: **1390/1380**
Spurweite v/h: **1485/1478**
Breite: **1737**
Sitzplätze: **5**

Testbereifung: Continental PremiumContact 2



Die fett gedruckten Angaben werden bewertet

* Norm bei 1 m Beinfreiheit vorn

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 geschnittenen Cockpit wieder. Das Schöne daran: Es sieht nicht nur gut aus, es passt auch. Nirgendwo sitzt man vorn angenehmer als im Fiesta: tiefer und einen Hauch sportlicher als im Skoda, gleichzeitig bequemer als im Mazda. Nur im Ford ist Schluss mit lustig: Hinterbänker 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 munteres 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 folgen. Das verfügt entweder – wie der Skoda – über modernere Technik, oder schlichtweg mehr Hubraum. 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, gleichauf mit dem Opel, auf den zweiten Platz.

Mit diesem Fahrwerk liegt der Fiesta vorn

terer 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 folgen. Das verfügt entweder – wie der Skoda – über modernere Technik, oder schlichtweg mehr Hubraum. 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, gleichauf mit dem Opel, auf den zweiten Platz.

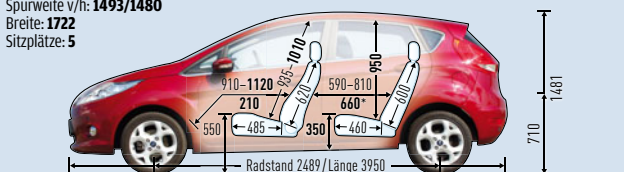


Adieu Langeweile: aufregend gestaltetes, modernes Cockpit. Angenehme Sitzposition – nicht zu tief und nicht zu hoch

ABMESSUNGEN in Millimetern

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

Testbereifung: Michelin Pilot Exalto



Die fett gedruckten Angaben werden bewertet

* Norm bei 1 m Beinfreiheit vorn

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 1,2-Liter-TSI mit 86 PS zum Beispiel. Der kleine Vierzylinder-Turbo hängt genauso gierig am Gas, wie wir das von den TSI bei VW schon kennen. Er dreht spritzig, zieht kräftig durch. Viel Kraft aus wenig Hubraum. Und die moderne Technik macht eben auch den niedrigsten Verbrauch möglich: 6,2 Liter schafft sonst keiner.

Der TSI dreht spritzig und zieht kräftig durch

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 harmonisieren mit dem straffen Fahrwerk nicht übermäßig gut. Der Fabia federt 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.

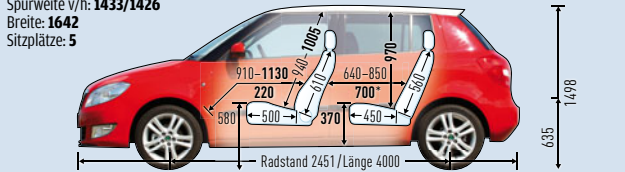


Unaufgeregter Stil und gediegene Materialien im Fabia. Das Lederlenkrad gehört zur Sport-Ausstattung. Angenehme, aufrechte Sitzposition

ABMESSUNGEN in Millimetern

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

VERGLEICHSTEST DIE KLEINEN TALENTE

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
Nockenwellenantrieb	Zahnriemen	Zahnriemen	Kette	Kette	Kette
Hubraum	1598 cm³	1242 cm³	1349 cm³	1398 cm³	1197 cm³
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	Fünfgang manuell	Fünfgang manuell	Fünfgang manuell	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	7,0/4,4/5,5 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

* innerorts/außerorts/gesamt auf 100 km

KOSTEN/GARANTIE	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

JET AUTOBILD tankt klimaneutral bei Jet Weitere Infos unter autobild.de/klimabeitrag

PREISE/AUSSTATTUNG	DACIA	FORD	MAZDA	OPEL	SKODA
Modell	Sandero 1.6 MPI Laureate	Fiesta 1.25 Titanium (Fünftürer)	213 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	S/305 €	-/S	S/445 €*	S/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 €	15300 €	16390 €	16410 €	16280 €

S = Serie, N = nicht lieferbar; * Paketpreis

FINANZIERUNGSANGEBOTE DER HERSTELLER						
MODELL	DACIA	FORD*	MAZDA	OPEL	SKODA	Dacia ist auch bei der Finanzierung sehr günstig, Mazda vergleichsweise teuer. Ford hält sich im Moment bedeckt.
Preis	9990 Euro	15300 Euro	16390 Euro	16410 Euro	16280 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	11164 Euro	keine Angabe	17178 Euro	16687 Euro	16330 Euro	

Drei-Wege-Finanzierung, 20 Prozent Sonderzahlung, 36 Monate Laufzeit, 15 000 km jährliche Laufleistung; Monatsraten gerundet; Angaben laut Herstellerbanken, ohne Gewähr; *Durch eine Novellierung der EU-Verbraucherkreditrichtlinie kann Ford bis zum 1.1.6. kein Angebot abgeben

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, Außengeräusch, Leergewicht, Schadstoffnorm

KOMFORT						
Federung	20	13	16	14	11	13
Sitze vorn/Einstieg	15	13	13	12	11	10
Sitze hinten/Einstieg	10	9	6	7	6	7
Innengeräusch	5	5	3	5	4	2
Geräuscheindruck	10	7	7	7	6	5
Komfortausstattung	15	10	8	9	9	5
Technik-Optionen	5	2	3	3	1	0
Bedienbarkeit	10	7	7	7	7	5
Klimatisierung	10	3	3	5	5	1
Zwischenergebnis	100	69	66	69	60	48

FAHRDYNAMIK						
Fahrsicherheit	20	18	18	16	16	14
Elektronische Fahrhilfen	10	8	8	7	6	0
Geradeauslauf	5	5	5	5	5	5
Agilität	15	12	13	10	12	8
Lenkung	15	12	13	11	12	9
Bremsen*	20	16	15	13	17	11
Traktion	10	8	8	8	8	8
Wendekreis	5	2	2	1	2	1
Zwischenergebnis	100	81	82	71	78	56
TESTWERTUNG	400	286	265	266	262	217

*zusammengesetzt aus Bremsweg und Bremsgefühl

KOSTEN						
Preis	40	12	15	12	12	33
Wiederverkauf*	15	6	7	8	6	10
Steuer/Versicherung	10	7	6	7	5	4
Wartung	10	8	5	7	5	10
Garantien	10	3	3	3	4	3
Kraftstoff (15 000 km/Jahr)	10	5	5	4	4	3
Aufpreisgestaltung	5	4	4	3	2	3
Zwischenergebnis	100	45	45	44	38	66
GESAMTWERTUNG	500	331	310	310	300	283
PLATZIERUNG		1.	2.	2.	4.	5.

Preis-Leistungs-Sieger

LUSTFAKTOR Hier geht es um Geschmack - die Wertung fließt nicht in das Gesamturteil ein

	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 wirk-

lich 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 zehrt 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
■ Das Facelift hat den Seriensieger noch besser gemacht. Mit dem neuen TSI setzt der Fabia auch unter der Haube Maßstäbe. Geräumig, solide und hochwertig war er schon immer.			
	2	Ford Fiesta 1.25	310 PUNKTE
■ Mit seinen Klasse-Fahreigenschaften fährt der Ford weit nach vorn. Schön auch das mutige Design. Aber er hat nur einen engen Fond und könnte einen kräftigeren Antrieb vertragen.			
	2	Opel Corsa 1.4 Twinport	310 PUNKTE
■ Man unterschätzt den unauffälligen Opel leicht, doch er verfügt über innere Werte, hat einen modernen Motor und fährt komfortabel. Fahrdynamik ist nicht seine Stärke.			
	4	Mazda 2 1.3 MZR	300 PUNKTE
■ Der schnittige Mazda ist eine klare Empfehlung für Leute, die es sportlich mögen. Sie bekommen einen lebhaften Motor und straffes Handling, aber eingeschränkten Komfort.			
	5	Dacia Sandero 1.6 MPI	283 PUNKTE
■ Der Preis ist nicht zu schlagen, der Sandero ein Kumpel-Typ mit rustikalem Charme und ausgeruhtem Motor. Viel Platz hat er nicht gerade, auch bei der Sicherheit fährt er hinterher.			

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 Mazda spricht 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 müheles verzichten können. Und das sind nicht wenige.

Dirk Branke

