

► **Honda Accord 2.0**

► **VW Passat 2.0**

► **Kia Magentis 2.0**



► **Ford Mondeo 2.0**

Neu in der Traditionsklasse: Der gut gewachsene Mondeo beeindruckt mit modernem Design und viel Platz



Ford Mondeo 2.0

Das Rückleuchten-Design ist an den Stil des erfolgreichen Vans S-Max angelehnt



Honda Accord 2.0

Äußerlich wirkt der Japaner konservativ, bietet aber sehr gute Fahrleistungen



Kia Magentis 2.0

Das Discount-Angebot aus Korea ist bei schnellen Spurwechseln überfordert



Opel Vectra 1.8

Solider Durchschnitt: Der reife Opel bleibt ein faires Angebot

► Toyota Avensis 2.0

► Peugeot 407 2.0

► Opel Vectra 1.8



**Ford Mondeo neuer Maßstab
in der Mittelklasse?**

Das wird richtig eng!

Der Mondeo ist ein toller Typ, so viel wissen wir schon. Aber hier legt er sich gleich mit sechs Stufenheck-Kollegen an. Kann er auch diesen Vergleich gewinnen?

Ford siegt vor VW. Beim ersten Duell des neuen Mondeo gegen den langjährigen Klassenprimus Passat lag der Kölner knapp vorn (AUTO BILD 17/2007). Eine kleine Sensation. Als Diesel und mit Fließheck ließ der Mondeo seinen Erzrivalen erstmalig hinter sich. Die Spannung aber bleibt. Kann der Ford seinen Triumph mit Stufenheck und Benzinmotor wiederholen? Und wie gut schlägt er sich im erweiterten Umfeld seiner Konkurrenten?

Stufenheck und Zweiliter-Benziner, das ist traditionelle Mittelklasse – ein bisschen bieder, aber komfortabel und preiswert. Auch wenn diese Autos nicht die besten Freunde der iPod-Generation sind, gibt es gute Gründe für die konservativen Klassiker. Stufenheck-Limousinen bieten viel Platz, einen großen, separat verschließbaren Kofferraum und hohen Fahrkomfort. Und der Stil? Sie passen fast immer – wie eine klassische Cordhose, die für Familienfest und Freizeit gleichermaßen taugt.

Bye-bye, Biederkeit: Der Ford macht was her

Ford stand lange im Verdacht, diese bürgerliche Schlichtheit konsequent in reizarm geformtes Blech zu pressen. Aus und vorbei: Der Mondeo Jahrgang 2007 blickt mit seiner vergitterten Front voller Angriffslust auf die Konkurrenten. Rein optisch kann nur der Peugeot 407 mit weit aufgerissenem Löwenmauldagegenhalten. Der Rest? Nett bis brav, mit großen Blechflächen und sanften Wölbungen.

Der neue Ford zeigt vor allem Größe, innen wie außen. Mit 4,84 Meter Länge überträgt er den Opel Vectra um mehr als 23 Zentimeter. Auch beim Radstand ist der Mondeo König: 2,85 Meter schaffen reichlich Platz für die Insassen. Auf den großen Vorder- wie Rücksitzen sind Komfort und Bewegungsfreiheit erstklassig. Die Hutablage ist so tief, dass sich dort problemlos der Klopapiervorrat für vier Wochen Urlaub deponieren lässt.

Riesig auch der Kofferraum: Der Mondeo schluckt bis zu 550 Liter Gepäck und muss sich nur dem Passat geschlagen geben. Der verkraftet 15 Liter mehr und holt sich so Punkte. Trotzdem hat er ►



Peugeot 407 2.0

Französischer Schick bis ins Detail, doch Platzangebot und Motor sind eher mäßig



Toyota Avensis 2.0

Der biedere Japaner bietet in der teuren Executive-Ausstattung viel Komfort



VW Passat 2.0

Teuer und mager ausgestattet, dafür überzeugt er mit ausgewogenem FSI-Antrieb



Ford Mondeo 2.0



Deutsches Wohnzimmer: Viel (Plastik-)Holz im Mondeo Ghia. Die Vielzahl der Schalter fordert Gewöhnung



Radhäuser und der optionale CD-Wechsler stören die Nutzbarkeit des Kofferraums. Die Lehnen fallen leider nicht ganz flach



Große Sitze sowie viel Bewegungsfreiheit im Fond. Sogar der Mittelplatz ist brauchbar



Die markttypische Frontscheiben-Heizung ist ab Ghia-Ausstattung serienmäßig an Bord, die Heizfäden irritieren das Fahrerraum

Honda Accord 2.0



Klare Rundinstrumente und große Schalter prägen das Cockpit und erleichtern die Bedienung



Zerklüfteter Kofferraum, hohe Ladekante, außerdem keine flache Ladefläche bei umgeklappten Rücksitzlehnen



Große Fenster schaffen ein angenehmes Ambiente. Platzverhältnisse und Komfort sind gut



Der Tacho reicht bis 260, realistisch ist Tempo 217. Die Ablesbarkeit ist perfekt. Auch die Reisedaten darunter sind klar gestaltet

Kia Magentis 2.0



Die beiden Rundinstrumente könnten größere Ziffern vertragen. Gleiches gilt für die kleine Digitaluhr. Ansonsten hat der Koreaner ein sachlich-sympathisches Cockpit



Die Kofferraumöffnung ist schmal, die Variabilität mäßig. Radhäuser und ansteigender Ladeboden erschweren die Beladung



Die konservative Karosserieform schafft viel Platz im Fond. Der Reisekomfort ist tadellos



Tank- und Heckdeckel werden in der Fahrertür elektrisch entriegelt. Das könnte bei VW abgucken sein. Denn im Passat funktioniert das genauso



Opel Vectra 1.8



Geradlinigkeit als Idealzustand: Der Bedienbarkeit schadet das nicht. Der Navigations-Monitor liegt gut im Blick



Glatte Seitenwände und außen liegende Scharniere sorgen für gute Nutzbarkeit. Die Ladekante ist nur 70 Zentimeter hoch



Die Sitze im Fond sind straff gepolstert, der Komfort ist auch auf Langstrecken hoch



Der Kofferraum wird mittels eines klassischen Druckknopfs elektrisch entriegelt. Eine Fernbedienung ist nicht erhältlich

Peugeot 407 2.0



Anders als üblich: Fünf weiße Zifferblätter und viele (zu) kleine Tasten im 407-Cockpit



Das maximale Stauvolumen beträgt 407 Liter. Im Vergleich mit der Konkurrenz ist der Kofferraum damit ziemlich klein



Im Fond ist es für eine Limousine eng. Speziell große Passagiere haben zu wenig Kopffreiheit



Variabilitäts-Chef: Ohne Ausbau der Kopfstützen lassen sich die hinteren Lehnen zur ebenen Ladefläche umklappen

im Karosseriekapitel gegen den Ford keine Chance. Der Mondeo ist genauso gut verarbeitet wie der Passat. Und er kostet weniger. Kurzum: Wer ein großes und gemütliches Auto sucht, ist mit dem Mondeo gut beraten.

Aber leider hat Ford das Lenkrad und die Mittelkonsole so tüppig mit Schaltern, Tasten und Reglern bestückt, dass die Bedienung vom Verkehr ablenkt. Wenig überzeugend schneidet auch der Mondeo-Antrieb ab. Beim Anlassen schüttelt sich der 145-PS-Vierzylinder wie ein nasser Hund und macht auch sonst klar, dass die jüngsten Errungenschaften der Motortechnik noch nicht unter die Ford-Haube gefunden haben.

Mit einem Drehmoment-Maximum von 185 Newtonmetern liegt er hinten.

Nur der hubraumschwächere Opel – einziger 1.8er im Feld – hat weniger. Und um flott vorwärts zu kommen, muss der Saugrohreinspritzer mit Drehzahlen gequält werden. Dann säuft er: Neun Liter auf 100 Kilometer sind kein Sparwunder.

Gut dagegen ist der Abrollkomfort des 1,7-Tonnners. Selbst schlechte Straßen bringen den Mondeo kaum aus der Ruhe, Federn und Dämpfer entkoppeln den Aufbau gekonnt von der Fahrbahn. Seine hohe Schaltpräzision steht leider im Widerspruch zum trägen Lenkgefühl. Das ESP greift spät und sanft ein, was für die Güte der Fahrwerkabstimmung spricht – eine sichere Sache.

Gleiches gilt für den Opel. Im Vectra lässt sich nicht einmal die Traktionskontrolle

deaktivieren. Eigentlich okay. Doch wer jemals eine verschneite Tiefgaragenausfahrt zu bezwingen hatte, wird sich wünschen, dass Opel endlich einen ESP-Schalter einbaut.

Der Vectra ist brav, aber in die Jahre gekommen

Die Opel-Mittelklasse ist in diesem Testfeld die graue Maus. Gutes Mittelmaß, ohne Höhepunkte oder nennenswerte Versäumnisse. Wer ihn fährt, spürt schnell, dass er in die Jahre gekommen ist (Nachfolger steht auf der IAA). Sein Design wirkt wenig harmonisch, das Heck sieht plump aus. Wer hinter dem Opel fährt, blickt auf eine blechene Wand.

Schlechte Strecken pariert sein Fahrwerk unwillig. Dafür ist seine Lenkung von der di-

rekten Sorte, reagiert spitz auf Richtungsänderungen und sorgt so für ein handliches Fahrgefühl. Obwohl mit 140 PS und 175 Newtonmetern der Schwächste im Vergleich, kann er bei hoher Drehzahl lärmend mithalten und verbraucht fast zwei Liter weniger als der durstige Kia.

Großes Vectra-Plus ist der vergleichsweise niedrige Einstiegspreis von knapp 25 000 Euro. Leider gibt es dafür eine ähnlich dürftige Komfortausstattung wie bei VW. Nettigkeiten wie Bordcomputer, elektrische Fensterheber hinten und Nebelscheinwerfer müssen extra bezahlt werden.

Der Peugeot ist ein ganz anderer Typ. Er prunkt nicht nur mit seinem auffälligen Design, sondern punktet auch mit einer umfangreichen Sicherheitsausstattung, bei der

die hinteren Seiten-Airbags gestrichen wurden. Auf längeren Strecken hinten zu reisen, das ist ohnehin nicht jedermanns Sache. Für normal große Menschen jedenfalls fehlt es im 407 an Kopf- und Beinfreiheit.

Auch sonst erlaubt sich der Peugeot ein paar gewöhnungsbedürftige Eigenarten. Dazu gehören der Van-artige, nicht sehr übersichtliche Vorderwagen, gegenläufige Scheibenwischer, zu kleine Außenspiegel und die in einigen Details etwas unorthodoxe Bedienung.

Der 407 will anders als die anderen sein. Selbst das Tacho-Zifferblatt ist ein Designerstück. Hier liest der Fahrer schwarz auf weiß, wie schnell er ist. Zwar nicht besonders deutlich, aber dafür nicht so schön-de-sachlich

FOTOS: A. Bimmering



Toyota Avensis 2.0



Von hinten beleuchtete Instrumente und feine Materialien schaffen eine hochwertige Anmutung



520 Liter passen maximal in den Kofferraum - Ford und VW bieten mehr. Auch hier gibt es keinen ebenen Ladeboden



Fondpassagiere reisen gemütlich. Für Kopf und Knie gibt es reichlich Luft, die Aussicht gefällt



Die Drehrädchen für die heizbaren Vordersitze sind im Executive Serie. In den anderen Ausstattungen steht Sitzheizung leider nicht zur Wahl

VW Passat 2.0



Sachlich, korrekt verarbeitet. Der Passat wirkt nüchtern, aber in allen Details durchdacht



Hier passen bei Bedarf 565 Liter Gepäck rein - Rekord. Unübertroffen auch die hohe Zuladung von 565 Kilogramm



Eine Limousine im klassischen Sinn. Wer hier hinten Platz nimmt, reist sehr bequem



Der Volkswagen pflegt bis ins Detail einen technischen Stil. Dazu gehören runde Heck-Blinkleuchten in moderner und auffälliger LED-Technik

wie bei der deutschen Konkurrenz. Geschmacksache – aber weniger verzeihlich ist der müde Motor, die teigige Schaltung, das rumpelige Fahrwerk und der riesige Wendekreis.

Peugeot sucht nach Freunden des kultivierten Stils,

Honda spricht mehr Dynamiker an. Denn bei den Fahrleistungen zeigt der 155 PS starke Accord den Gegnern sein kantiges Heck.

Das kurz übersetzte, gut schaltbare Getriebe sorgt für Spurfreude und hohe Elastizität. Bei Autobahnrichttem-

po 130 dreht er im fünften Gang 3700 Umdrehungen und liegt damit gut 200 Touren über den Konkurrenten.

Die Folge: Weder Verbrauch noch Geräuschniveau sprechen für den Honda. Querfugen bringen zusätzlich Unruhe in die Karosserie. Auf wel-

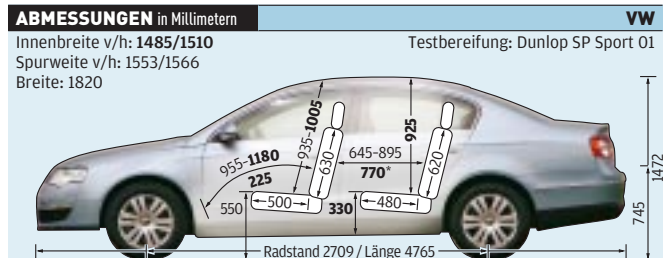
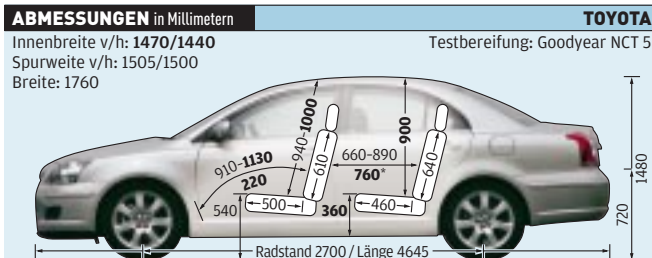
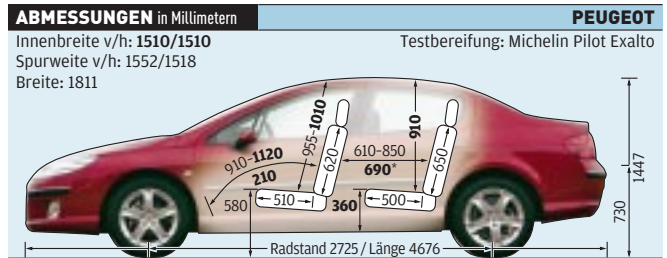
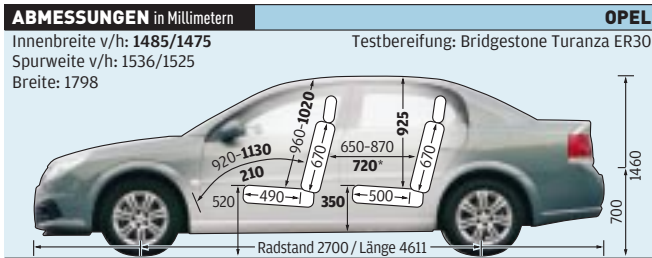
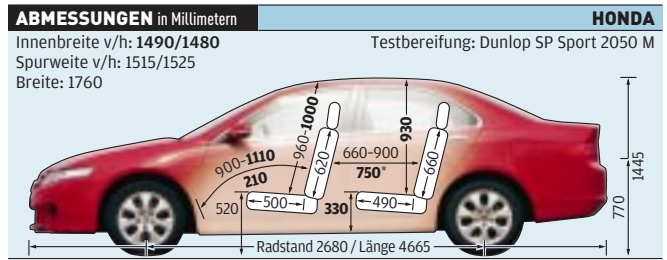
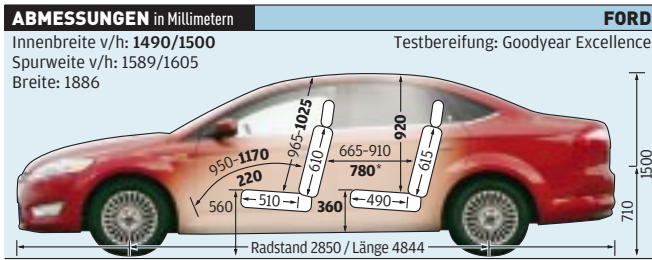
ligen Straßen wirkt die Accord-Federung wie vertrockneter Sushi-Reis: hart und unkomfortabel.

Das kann der zweite Japaner dieses Vergleichs viel besser. Hoher Abrollkomfort auf Straßen aller Art ist die Stärke des Toyota, der in der End-

abrechnung auf den letzten Platz abstürzt. In der getesteten Executive-Version kostet der Avensis happige 28 300 Euro – ein Nachteil, den er nur teilweise durch gute Ausstattung kompensieren kann.

Enttäuschend ist auch die unbequeme Sitzposition. ►

Auto Bild	MESSWERTE	FORD	HONDA	KIA	OPEL	PEUGEOT	TOYOTA	VW
Beschleunigung	0-50 km/h	3,3 s	3,1 s	3,3 s	3,7 s	3,4 s	3,5 s	3,5 s
	0-100 km/h	10,3 s	9,1 s	10,3 s	10,7 s	10,7 s	10,0 s	10,9 s
	0-130 km/h	17,0 s	14,9 s	16,6 s	17,3 s	17,0 s	17,0 s	17,3 s
Elastizität	60-100 km/h	10,8 s (4. Gang)	9,6 s (4. Gang)	10,9 s (4. Gang)	10,7 s (4. Gang)	10,2 s (4. Gang)	12,3 s (4. Gang)	8,2 s (4. Gang)
	80-120 km/h	16,5 s (5. Gang)	13,9 s (5. Gang)	15,9 s (5. Gang)	15,3 s (5. Gang)	15,6 s (5. Gang)	18,6 s (5. Gang)	13,4 s (6. Gang)
Leergewicht/Zuladung	1570/520 kg	1390/530 kg	1475/485 kg	1395/475 kg	1475/520 kg	1425/470 kg	1425/470 kg	1435/565 kg
Gewichtsverteilung v./h.	58/42 %	60/40 %	59/41 %	58/42 %	61/39 %	59/41 %	59/41 %	59/41 %
Wendekreis links/rechts	11,8/12,0 m	11,6/11,4 m	11,8/11,6 m	11,5/11,5 m	12,5/12,3 m	11,8/11,3 m	11,3/11,3 m	11,3/11,3 m
Bremsweg aus 100 km/h kalt	39,0 m	37,6 m	38,8 m	36,0 m	37,1 m	37,8 m	38,2 m	38,2 m
	aus 100 km/h warm	38,7 m	37,9 m	39,5 m	37,1 m	38,0 m	38,5 m	38,5 m
Innengeräusch	bei 50 km/h	59 dB (A)	60 dB (A)	59 dB (A)	60 dB (A)	61 dB (A)	61 dB (A)	59 dB (A)
	bei 100 km/h	66 dB (A)	67 dB (A)	65 dB (A)	66 dB (A)	67 dB (A)	66 dB (A)	64 dB (A)
	bei 130 km/h	68 dB (A)	69 dB (A)	69 dB (A)	69 dB (A)	69 dB (A)	68 dB (A)	67 dB (A)
Testverbrauch - Test CO ₂	9,0 l - 215 g/km	8,6 l - 204 g/km	9,2 l - 220 g/km	7,5 l - 180 g/km	8,5 l - 201 g/km	8,2 l - 193 g/km	8,5 l - 203 g/km	8,5 l - 203 g/km
Reichweite	780 km	760 km	670 km	810 km	780 km	730 km	830 km	830 km



Die fett gedruckten Angaben werden bewertet * Norm bei 1 m Beinlänge vorn

FAHRZEUGDATEN	FORD	HONDA	KIA	OPEL	PEUGEOT	TOYOTA	VW
Motor Bauart/Zylinder/Einbaulage	Vierzylinder, vorn quer	Vierzylinder, vorn quer	Vierzylinder, vorn quer	Vierzylinder, vorn quer	Vierzylinder, vorn quer	Vierzylinder, vorn quer	Vierzylinder, vorn quer
Ventile/Nockenwellen	4 pro Zylinder/2	4 pro Zylinder/2	4 pro Zylinder/2	4 pro Zylinder/2	4 pro Zylinder/2	4 pro Zylinder/2	4 pro Zylinder/2
Nockenwellenantrieb	Kette	Kette	Kette	Zahnriemen	Zahnriemen	Kette	Kette/Zahnriemen
Hubraum	1999 cm ³	1998 cm ³	1998 cm ³	1796 cm ³	1997 cm ³	1998 cm ³	1984 cm ³
kW (PS) bei U/min	107 (145)/6000	114 (155)/6000	106 (144)/6000	103 (140)/6300	103 (140)/6000	108 (147)/5700	110 (150)/6000
Nm bei U/min	185/4500	190/4500	189/4250	175/3800	200/4000	196/4000	200/3500
Höchstgeschwindigkeit	210 km/h	217 km/h	208 km/h	210 km/h	213 km/h	210 km/h	213 km/h
Getriebe	Fünfgang manuell	Fünfgang manuell	Fünfgang manuell	Fünfgang manuell	Fünfgang manuell	Fünfgang manuell	Sechsgang manuell
Antrieb	Vorderradantrieb	Vorderradantrieb	Vorderradantrieb	Vorderradantrieb	Vorderradantrieb	Vorderradantrieb	Vorderradantrieb
Bremsen vorn/hinten	Scheiben/Scheiben	Scheiben/Scheiben	Scheiben/Scheiben	Scheiben/Scheiben	Scheiben/Scheiben	Scheiben/Scheiben	Scheiben/Scheiben
Testwagenbereifung	215/55 R 16 W	205/55 R 16 V	205/60 R 16 V	215/55 R 16 W	215/55 ZR 17 W	215/50 R 17 W	215/55 R 16 W
Radgröße	6,5 x 16"	6,5 x 16"	6,5 x 16"	6,5 x 16"	7,0 x 17"	7,0 x 17"	7,0 x 16"
Abgas CO ₂	189 g/km	190 g/km	184 g/km	175 g/km	192 g/km	191 g/km	193 g/km
Verbrauch*	11,2/6,0/7,9 l	10,7/6,5/8,0 l	10,5/6,2/7,7 l	10,0/5,7/7,3 l	11,0/6,4/8,1 l	10,6/6,6/8,1 l	11,2/6,3/8,1 l
Tankinhalt/Kraftstoffsorte	70 l/Super	65 l/Super	62 l/Super	61 l/Super	66 l/Super	60 l/Super	70 l/Super plus
Vorbeifahrergeräusch	72 dB (A)	72 dB (A)	72 dB (A)	73 dB (A)	73 dB (A)	72 dB (A)	74 dB (A)
Anhängelast gebremst/ungebremst	1500/700 kg	1500/500 kg	1700/700 kg	1400/685 kg	1800/745 kg	1400/500 kg	1500/730 kg
Kofferraumvolumen	550 l	459 l	496 l	500 l	407 l	520 l	565 l

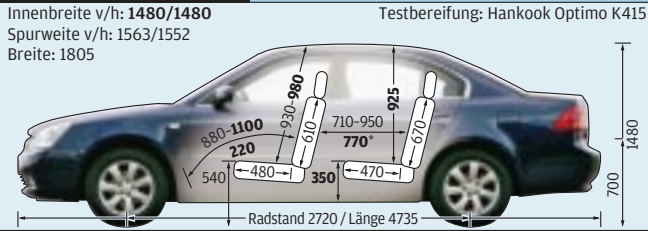
* innerorts/außerorts/gesamt auf 100 km

KOSTEN/GARANTIE	FORD	HONDA	KIA	OPEL	PEUGEOT	TOYOTA	VW
Abgasnorm	Euro 4	Euro 4	Euro 4	Euro 4	Euro 4	Euro 4	Euro 4
Steuer pro Jahr	135 €	135 €	135 €	122 €	135 €	135 €	135 €
Typklassen HPF/VK/TK	17/17/15	17/19/23	16/22/21	16/18/17	16/19/17	16/19/18	16/19/22
Werkstattintervalle	20 000 km/1 Jahr	20 000 km/1 Jahr	15 000 km/1 Jahr	30 000 km/1 Jahr	30 000 km/2 Jahre	15 000 km/1 Jahr	nach Anzeige /2 Jahre
Kosten Ölwechsel/Inspektion	140/380 €	140/450 €	120/400 €	160/400 €	180/360 €	120/380 €	200/450 €
Garantie/Gewährleistung	Garantie	Garantie	Garantie	Garantie	Garantie	Garantie	Garantie
Technik/km-Begrenzung	2 Jahre/ohne	3 Jahre/100 000	3 Jahre/ohne	2 Jahre/ohne	2 Jahre/ohne	3 Jahre/100 000	2 Jahre/ohne
Garantie gegen Durchrostung	12 Jahre	12 Jahre	6 Jahre	12 Jahre	12 Jahre	12 Jahre	12 Jahre
Mobilitätsgarantie	2 Jahre	3 Jahre	3 Jahre	2 Jahre	2 Jahre	3 Jahre	unbegrenzt

PREISE/AUSSTATTUNG	FORD	HONDA	KIA	OPEL	PEUGEOT	TOYOTA	VW
Modell	Mondeo 2.0 Ghia	Accord 2.0 Sport	Magentis 2.0 EX Basis	Vectra 1.8	407 Sport 140	Avensis 2.0 Executive	Passat 2.0 FSI Trendline
Airbags Fahrer/Beif./Seiten vorn	S/S/S	S/S/S	S/S/S	S/S/S	S/S/S	S/S/S	S/S/S
Kopfairbags vorn/hinten	S/S	S/S	S/S	S/S	S/S	S/S	S/S
Automatikgetriebe	N	1800 €	N	N	1350 €	1450 €	2050 €
Navigationssystem	ab 1615 €	4120 €	ab 411 €	1715 €	2300 €	S	ab 1310 €
Klimaanlage/-automatik	-/S	-/S	S/N	S/N	-/S	-/S	S/435 €
Metalllackierung	510 €	500 €	415 €	525 €	490 €	520 €	530 €
Schiebedach	815 €	N	N	N	820 €	850 €	920 €
Grundpreis	25 775 €	25 800 €	21 850 €	24 920 €*	25 650 €	28 300 €	27 340 €**

S = Serie, N = nicht lieferbar, * Preis inklusive Basispaket 600 €, ** Preis inklusive Bereifung 215/55 R 16

ABMESSUNGEN in Millimetern



Einfach Mittelklasse? Von wegen: Der neue Mondeo ist länger als einst der Scorpio

Weil die Schenkelaufgabe zu kurz und der Sitz zu hoch montiert ist, sucht der Fahrer vergeblich nach einer entspannten Arbeitshaltung.

Dazu kommt ein künstliches Lenkgefühl und die teigige Schaltung. Viel Fahrfreude kann da nicht aufkommen. Das wäre nicht schlimm, wenn der Avenis dafür mit praktischem Talent überzeugen würde. Leider Fehlanzeigen: 520 Liter Kofferraumvolumen sind nicht gerade grandios, 470 Kilo Zuladung der schlechteste Wert im Vergleich. Selbst in der Toyota-Domäne Qualität liegt er hinter Ford, Peugeot und VW. Der Avenis ist erstaunlich rasch gealtert.

War es vor ein paar Jahren noch undenkbar, dass ein

koreanischer Kia dem Vorzeigee-Japaner ebenbürtig ist, empfiehlt sich der Magentis inzwischen als echte Alternative. Natürlich ist es noch immer der saftige Preisvorteil, der ihn interessant macht. Aber auch Qualität und Alltagstauglichkeit sind konkurrenzfähig.

Mit dem großzügigsten Raumgefühl dieses Vergleichs setzt der Magentis ein Ausrufezeichen. Durch die großen Fensterflächen wirkt er luftiger als alle anderen. Daraus resultiert eine gute Rundumsicht. Gut sind auch die Sitze mit schlichten, aber bequemen Polstern. Griff-freundliche Drehschalter und große Tasten sorgen für rätselfreie Bedienung. Weniger schön sind die schwarzen

LCD-Balken, die über Spritvorrat und Wassertemperatur informieren.

Wichtige Defizite offenbart der Kia dagegen im Fahrbetrieb. Auf schnelle Lenkmanöver reagiert er träge. Plötzliches Ausweichen führt zum Verhärten des Lenkrads. In Notsituationen eine heikle Sache, weil der Magentis nur unwillig die gewünschte Richtung einschlägt.

Der Kia ist eine etwas zu durstige Alternative

Auch der Motor ist keine Offenbarung. Obwohl im Kia ein moderner Vierventiler mit variabler Ventilsteuerung steckt, verbraucht er – wie auch der Mondeo – mehr als vom Hersteller versprochen.

9,2 Liter auf 100 Kilometer sind definitiv zu viel.

Der Schlechtwegekomfort überzeugt, allerdings poltert das Fahrwerk, wenn der Magentis über Schlaglöcher fährt. Damit relativiert sich der günstige Anschaffungspreis von knapp 22 000 Euro schnell. Am anderen Ende der Preisskala rangiert der VW: Mit 27 340 Euro in der mageren Trendline-Ausstattung ist er der zweituerste Mittelklassler dieses Vergleichs.

Doch beim Platznehmen auf seinen bequemen Sitzen wird klar, dass der Passat ein ausgereiftes und technisch hochentwickeltes Auto ist. Vor allem sein kultivierter Antrieb überzeugt. Ein wichtiges Merkmal bringt ihm entscheidende Vorteile: die

Benzindirektspritzung (hat sonst nur Toyota) in Verbindung mit Sechsgang-Getriebe. Diese Kombination ermöglicht ihm gute Beschleunigungs- und Elastizitätswerte bei vergleichsweise günstigem Verbrauch.

Für optimale Leistung ist er auf teures Super plus angewiesen – dafür gibt's Punktabzug. Dennoch packt der Passat einen knappen Sieg über den Mondeo. Zu leichten Vorteilen bei Lenkung, Schaltgefühl und Bremsweg kommen Aufmerksamkeiten wie auf Knopfdruck öffnende Heckklappe und LED-Blinker. Außerdem bietet er die bessere Garantie und günstigere Wartung. Beides Punkte, bei denen Ford sehr schnell aufholen könnte.

DIE WERTUNG

	Punkte max.	VW	FORD	OPEL	HONDA	PEUGEOT	KIA	TOYOTA
KAROSSERIE								
Platzangebot	30	28	28	24	24	23	24	23
Kofferraum/Variabilität	20	18	17	16	14	14	14	16
Zuladung (Anhängelast)	20	19	18	15	18	19	18	15
Sitze/Sitzposition	30	27	27	26	27	24	26	25
Raumgefühl/Rundumsicht	20	14	14	15	14	14	16	15
Ausstattung/Bedienbarkeit	30	23	27	23	26	27	25	27
Sicherheitsausstattung	30	19	26	22	19	25	19	24
Qualitätseindruck/Materialien	20	18	18	16	16	17	16	16
Zwischenergebnis	200	166	175	157	158	163	158	161
ANTRIEB / FAHRWERK								
Motoreigenschaften	20	17	16	16	17	15	17	16
Beschleunigung/Vmax	30	22	21	21	24	22	21	21
Elastizität	20	15	12	13	14	13	13	11
Fahrverhalten	30	27	27	27	26	26	25	26
Fahrgeräusche	10	9	9	8	8	7	9	8
Fahrkomfort	20	16	17	16	16	16	17	18
Getriebe/Schaltung	20	19	18	17	17	15	15	16
Lenkung/Wendekreis	20	18	17	17	16	15	13	15
Bremsen	30	18	17	24	20	21	16	19
Zwischenergebnis	200	161	154	159	158	150	146	150
KOSTEN								
Steuer/Versicherung	20	19	20	20	19	19	18	19
Verbrauch/Umwelt	40	30	30	35	32	32	30	33
Garantie	20	11	7	7	10	7	10	10
Wartung	20	17	14	16	14	17	13	13
Aufpreisgestaltung	10	6	6	6	6	7	6	6
Wiederverkauf*	10	9	6	6	7	6	5	7
Grundpreis	80	66	70	72	70	70	80	64
Zwischenergebnis	200	158	153	162	158	158	162	152
Gesamtpunktzahl	600	485	482	478	474	471	466	463
Platzierung		1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.

Preis-Leistungs-Sieger

* ermittelt von Bähr&Fess Forecasts/Saarbrücken

So punktet AUTO BILD

Klare Punkte - faire Bewertung. Dafür vergeben wir jeweils bis zu 200 Punkte in drei Kapiteln.

◀ Kleiner Kia-Kofferraum, nur der 407 hat weniger. Dynamik-Kopfstützen, Knieairbag und Nebel-lampen mit Aufpreis bei VW.

◀ Miserabler Wendekreis bei 407, kurzer Bremsweg beim Vectra. Der Magentis verliert Punkte durch träge Lenkung und schlapp-bremsen. Accord mit kräftigstem Motor und den besten Fahrleistungen. Avenis enttäuscht mit teiger Lenkung und Schaltung.

◀ Opel und Kia siegen mit günstigen Preisen. Bei der Garantie bietet VW zwölf Jahre und unbegrenzte Mobilität, Ford und Opel nur je zwei Jahre. 15 000 Kilometer Wartungsintervall bei Toyota.

◀ Drei Deutsche vorn: Passat, Mondeo, Vectra. Der Kia bietet am meisten Auto fürs Geld.

FAZIT

Der Mondeo, ein Überflieger? Nicht ganz: Der Sieg geht dieses Mal an den Passat. Eine Überraschung ist das nicht. Der VW ist ein teures, aber rundum gelungenes Auto ohne ernsthafte Schwächen. Entscheidend für den kleinen Vorsprung zum neuen Mondeo sind vor allem spürbar bessere Antriebs-eigenschaften. Etwas größer ist der Abstand zum Vectra auf Platz drei. Der Opel ist auch kurz vor seiner Ablösung noch ein interessantes Angebot. Den Peugeot und seine Eigenarten muss man mögen. Der Honda ist dynamisch, der Kia ist vor allem groß und billig. Und der Avenis landet hinten, weil er besonders in der Executive-Version zu wenig Auto fürs Geld bietet.

AUTO BILD-Redakteur Jörg Maltzan



Wie Auto Bild-Leser David Suckau den Test erlebte, lesen Sie auf den nächsten Seiten