

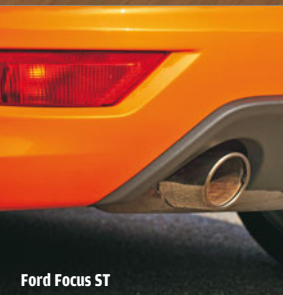
**Ford Focus ST**

**VW Golf GTI**



# Wer ist der

Der schnellste Golf ist Ikone, Traumwagen, Vergleichstest-König. Jetzt steht Nummer sechs bereit.



Ford Focus ST



VW Golf GTI



Honda Civic Type-R



Opel Astra GTC 2.0 Turbo



Volvo C30 T5



**Honda Civic Type-R**

**Opel Astra GTC 2.0 Turbo**

**Volvo C30 T5**

# beste GTI?

Wir lassen den Neuen erstmals auf die Konkurrenz los - und die war noch nie so stark wie heute ...

■ Volkssport Nummer eins? Klar, Fußball. Aber nur auf dem Rasen. Auf Asphalt spielt Deutschland am liebsten Golf. Und wer liegt da in der Tabelle ganz oben? Klar, der GTI, der seit Jahren so etwas ist wie Real Madrid auf Rädern. Sorry, VfL Wolfsburg, aber der schärfste Golf war seit Jahren kaum zu schlagen, präsentiert den perfekten Mix

zwischen Alltagskönnen und großem Sport. Ausgefeilte Technik und bissiger Antrieb bringen dem Kompakten immer wieder Punkte.

Jetzt geht der Kampf in die nächste Spielrunde: Der neue Golf ist da, 210 PS stark, als Dreitürer 26650 Euro teuer und bereit für seine Rivalen. Die machen den Traum vom kompakten Racer teilweise

zum Tiefpreis wahr: Für den Astra GTC 2.0 Turbo mit 200 PS verlangt Opel 25130 Euro. Ford schießt den 25850 Euro

## Die GTI-Liga kämpft mit 200 bis 230 PS

teuren Focus ST ins Rennen. Dank Turbo-Dampf und Fünfzylinder mit 2,5 Liter Hub-

raum schafft der Kölner stolze 225 PS. Auf die (fast) gleiche Maschine setzt der 29440 Euro teure Volvo. Die Speerspitze der C30-Reihe heißt T5, stemmt nach Turbo-Rezept sogar 230 PS. Hondas Gegenmittel in der GTI-Klasse heißt Type-R. Der stärkste Civic-Dreitürer (28290 Euro) baut auf hohe Drehzahlen, holt 201 PS aus einem Zweiliter.

Die Kompakten gehen also unterschiedliche Wege. Aber das Ziel ist bei allen gleich: die GTI-Tabellenspitze.

**XNiP CODE\*: FK5H**

\* Schicken Sie den Artikel-Code per SMS an die Nummer 53535. Ihr persönliches AUTO BILD-Archiv finden Sie auf [www.xnip.com](http://www.xnip.com). SMS zum Normaltarif. Eine ausführliche Erklärung finden Sie unter [autobild.de/go/xnip](http://autobild.de/go/xnip)

FOTOS: TONI BAUER

UNSERE PLATZIERUNG  
**5**

## Der Reise-Renner

Der C30 gibt weniger den explosiven Sportler - er setzt auf souveräne Kraft und viel Komfort



**VOLVO C30 T5**

**270 PUNKTE**

Das kann er...

### ... als Sportler:

Obwohl der T5 den gleichen Motor wie der Ford Focus ST besitzt, schnappt er zahlloser zu, dreht zäher aus. Das explosive Wesen eines Sportlers fehlt ihm völlig. Dazu trägt auch die lange Übersetzung bei. So rollt er bei Tempo 100 im sechsten Gang mit gemäßigten 2000 Touren dahin, grummelt leise und entspannt aus dem Motorraum. Nett, komfortabel - aber nicht rassig. Der Schwede gibt den klassischen GT - inklusive weicher Federung, schwingendem Aufbau und nur wenig stützender Vorderseite mit (zu) glatten Bezügen. Letztlich bestätigt auch unsere Messfahrt den subjektiven Eindruck: In fast keiner Disziplin kann der Volvo davonfahren, beim Durchzug deklassieren ihn sogar die drehmoment-schwachen Vierzylinder von Opel und VW.

### ... als Kompakter:

Der ohnehin enge Fond des kleinen Volvo verliert noch an Alltagstauglichkeit, weil die Rückbank wie ein Einzelsitzpaar ausgeformt ist. Außerdem ist der Einstieg in den Fond eng. Der Kofferraum des C30 ist ein Witz: Nur 251 Liter passen hinter den schmalen Heckdeckel - das können Kleinwagen besser. Ziemlich karg gibt sich der Schwede auch in der Ausstattung. Als 29.440 Euro teurer T5 fährt er gerade mal als Kinetic vor - mit wenig Extras.



Gut zu erkennen: die wie zwei Einzelsitze ausgeformte Rückbank

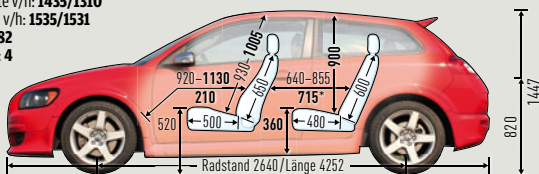


Der macht blau: Außer durch farbige Applikationen in den Anzeigen und an der Mittelkonsole lässt der Volvo nur wenig Sportgeist durchschimmern

### Abmessungen in Millimetern

Testbereifung: Continental SportContact 2

Innenbreite v/h: 1435/1310  
Spurweite v/h: 1535/1531  
Breite: 1782  
Sitzplätze: 4



\* Norm bei 1 m Beifreiheit vorn

UNSERE PLATZIERUNG  
**4**

## Der Extrem-Sportler

Honda macht keine Kompromisse: Mädchen sollten andere Civic fahren - bloß nicht Type-R



**HONDA CIVIC TYPE-R**

**287 PUNKTE**

Das kann er...

### ... als Sportler:

Kein anderer in diesem Vergleich bringt das Blut so schön in Wallung. Die Maschine dreht wie der Teufel, schraubt sich giftig bis über die 6000er-Marke, legt dann dank variabler Ventilsteuerung sogar noch einen gehörigen Zacken zu. Bis sie bei rund 8200 Touren meckernd in den Drehzahlbegrenzer röhrt - sensationell. Klar, dem drehmoment-schwachen Vierzylinder fehlt beim Durchzug der Druck, den die Turbos der Konkurrenten liefern. Im Sprint zeigt der Civic jedoch, was in ihm steckt: Selbst den deutlich stärkeren Volvo lässt er stehen. Beim Handling kommen ihm die knochen-harte Federung und die empfindliche Lenkung zugute. Nahezu ohne Seitenneigung biegt der Type-R ab, lenkt zackig ein, bleibt vorbildlich neutral in der Spur.

### ... als Kompakter:

Eine Federung ist praktisch nicht vorhanden, der laute Motor stresst nach wenigen Kilometern Fahrt. Aber für seinen coupé-haften Auftritt bietet der Type-R überraschend viel Platz und zumindest vorn ein luftiges Raumgefühl. Toll, wie die Rückbank sich mit einem Handgriff ganz flach legen lässt. Schlecht ist dagegen die Rundumsicht, vor allem durch das verzerrnde Zusatz-Heckfenster. Typisch Honda, dass der Spaß kostet. Unter 28.290 Euro geht nichts.



Rallyetauglich: die leckeren Sport-sitze mit üppiger Schulterführung

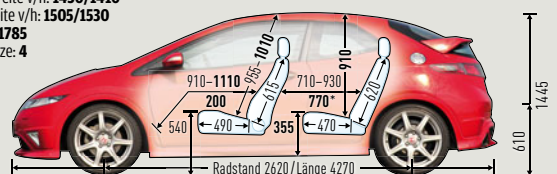


Roter Alarm: Der Startknopf links im Armaturenbrett weckt den 2,0-Liter. Sehr knackig, mit kurzen Wegen rastet die Sechsgangschaltung des Type-R ein

### Abmessungen in Millimetern

Testbereifung: Bridgestone Potenza RE 050 A

Innenbreite v/h: 1450/1410  
Spurweite v/h: 1505/1530  
Breite: 1785  
Sitzplätze: 4



Die fett gedruckten Angaben werden bewertet

\* Norm bei 1 m Beifreiheit vorn



## Weil neu sauberer ist. Die Volkswagen Umweltprämie Plus. Viele Gründe zur Freude – für Sie und die Umwelt.

Mit der Volkswagen Umweltprämie Plus genießen Sie jetzt so viele Vorteile wie noch nie. Profitieren Sie von der staatlichen Umweltprämie und sichern Sie sich 2.500 € bei Verschrottung Ihres alten Autos. Zusätzlich bekommen Sie eine Sonderprämie von Volkswagen oben drauf. Und die Gründe hören nicht auf: Das Ganze gibt es mit dem attraktiven Umweltpaket der Volkswagen Bank. Erfahren Sie mehr über Ihre Vorteile: jetzt bei Ihrem Volkswagen Partner und auf [www.volkswagen.de/umweltpraemie](http://www.volkswagen.de/umweltpraemie).

2.500 € staatliche Umweltprämie\*

- + zusätzliche Sonderprämie von Volkswagen
- + Golf-Umweltpaket von Volkswagen
  - 2,9 %-Finanzierung\*\*
  - Kfz-Haftpflicht/-Vollkasko
  - Garantieverlängerung

**Die Volkswagen  
Umweltprämie Plus**



**Das Auto.**

UNSERE PLATZIERUNG

3

## Der kernige Ballermann

Eine wuchtige Maschine und sein feines Fahrverhalten helfen dem Focus auf die Sprünge



**FORD FOCUS ST**

**292 PUNKTE**

Das kann er...

### ... als Sportler:

Oben auf dem Armaturenbrett zeigen drei zusätzliche Rundinstrumente Öl-Infos und Ladedruck an, der Tacho reicht bis Tempo 280 - alles nur Show? Von wegen! Bereits nach dem Anlassen des mächtigen Fünfzylinders macht der Ford uns mit sattem Bolern an. Mit dumpfem Sound plus brachialer Leistungsentfaltung stürmt der ST vorwärts. Der Fahrer hört es - und spürt es. Die angetriebenen Vorderräder (serienmäßig schon 18-Zöller) zerren heftig am Lederlenkrad, so wird Beschleunigen aus Kurven heraus zur Konzentrationsübung. Obwohl die Lenkung angenehm direkt übersetzt ist, fällt präzises Zirkeln nicht leicht. Dazu überfordern die satten 320 Newtonmeter Drehmoment die Vorderräder, häufig muss das elektronische Stabilitätsprogramm auftretenden Schlupf einregeln - das kostet Zeit auf der Piste.

Da bläst er: hübsche Kontrollinstrumente, auch für den Ladedruck (Mitte)

### ... als Kompakter:

So schön aufregend die Maschine auch ist - im Alltag nervt das dumpfe Tosen des Motors, aufgrund der kurzen Getriebeübersetzung säuft er mehr (10,2 Liter) als die Konkurrenten. Immerhin: Über das Bordcomputer-Menü lässt sich die kraftaufwendige Lenkung leichter einstellen, die straffen, gut stützenden Sportsitze sind reise-tauglich. Bei der Serienausstattung geizt Ford: Es gibt nur eine manuelle Klimaanlage, das CD-Radio kostet satte 805 Euro Aufpreis.



UNSERE PLATZIERUNG

2

## Der stille Kracher

Man sieht und hört es ihm nicht an - aber der Opel ist ein Spaßmacher der schnellen Sorte



**OPEL ASTRA GTC 2.0 TURBO**

**300 PUNKTE**

Das kann er...

### ... als Sportler:

Dem ersten Anschein nach fehlt der Pfiff, der Pep. Außer ein paar Alu-Leckereien macht der Opel innen nicht an. Im Gegenteil: Mit der hohen Sitzposition - eher auf als in den Sportsitzen - fühlt man sich fast wie im Transporter. Aber wehe, der GTC wird losgelassen: Was, 200 PS? Das könnten gefühlt auch mehr sein. Der Astra stürmt mit reichlich Rauch unter den Rädern voran, zieht dank Turbo durch wie ein dicker Diesel. Leider klingt der Opel ähnlich dünn, nur bei höheren Drehzahlen kommt so etwas wie Sound im Innenraum an. Auf Knopfdruck lässt sich im GTC die Gasannahme schärfen, dann liegt er angenehm satt und straff auf der Straße. Beim Ausweichen gefällt der Opel mit berechenbarem Verhalten - frei von Zicken. Nur der Lenkung fehlt um die Mittellage herum ein wichtiges Quäntchen Wachsamkeit.

Das spornt zu schnellen Runden an: Stoppuhr im Bordmenü des GTC

### ... als Kompakter:

Als Dreitürer ist der Astra kein Meister des praktischen Fachs. Vorn fühlt man sich aufgrund der hohen Sitzposition eingeklemmt, die schrägen Dachpfosten rauben Sicht. Hinten stören die wuchtigen Dachholme - wenn man es denn erst einmal geschafft hat, in den Fond zu klettern. Dafür glänzt der GTC 2.0 Turbo mit hohem Komfort-Niveau, punktet mit gut geformten Sportsitzen und schluckfreudiger Federung. Und das zum günstigsten Preis: als Innovation „110 Jahre“ ab 24 840 Euro.



ST steht für Sports Technology - man sieht's: Blenden im Carbon-Look, eine Tachoskala bis 280 und filigrane Uhren zünden den Sportfahrer an



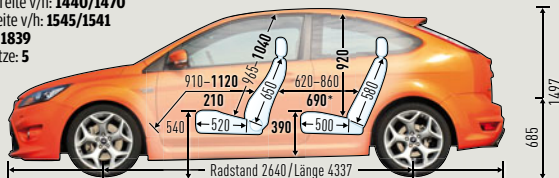
Zu reizarm, dieses Cockpit? Zumindest muss man den GTI-Geist im Astra suchen. Immerhin belegt Opel die Pedale mit Aluminium-Gummi-Platten

### Abmessungen

in Millimetern

Testbereifung: Continental SportContact 2

Innenbreite v/h: **1440/1470**  
Spurweite v/h: **1545/1541**  
Breite: **1839**  
Sitzplätze: **5**



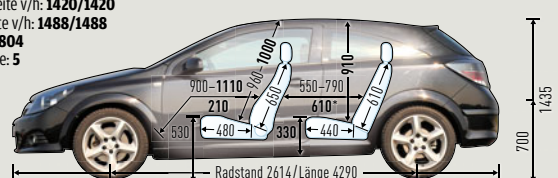
\* Norm bei 1 m Beinfreiheit vorn

### Abmessungen

in Millimetern

Testbereifung: Continental SportContact 2

Innenbreite v/h: **1420/1420**  
Spurweite v/h: **1488/1488**  
Breite: **1804**  
Sitzplätze: **5**



Die fett gedruckten Angaben werden bewertet

\* Norm bei 1 m Beinfreiheit vorn

UNSERE PLATZIERUNG

1

# Der Alltags-Sportler

Er fühlt sich zwischen Pylonen genauso wohl wie im Alltag. Der GTI gewinnt mit Abstand



**VW GOLF GTI**

**357 PUNKTE**

## Das kann er...

### ...als Sportler:

Alles! Der GTI lebt am Asphalt wie ein Tourenwagen. Brems feinfühlig wie ein Rallye-Meister, beschleunigt atemberaubend leichtfüßig, dreht bis auf ein minimales Luftholen beim Turbo-Einsatz gleichmäßig hoch, klingt genau richtig kernig, bringt die Kraft trotz Frontantriebs und Turbo-Dampfs souverän auf die Straße. Wie effektiv das Konzept aufgeht, zeigt auch die Stoppuhr: Bei Sprint und Durchzug geht der Wolfsburger äh-

lich schnell wie der deutlich stärkere Focus, auf unserer kleinen Rennstrecke nimmt der GTI den Konkurrenten bis zu drei Sekunden ab. Dabei beweist der angenehm berechenbare Golf ein enorm stabiles Fahrverhalten ohne tückisches Eigenleben - so lieben es sportliche Piloten. Dazu passt das sorgfältig abgestimmte ESP: Selbst aus engen Kehren heraus lässt die Elektronik kaum Schlupf zu, der Golf bleibt sauber und ohne zu untersteuern in der Spur.

### ...als Kompakter:

In diesem GTI steckt auch ganz klar ein Golf. Entsprechend funktional und aufgeräumt tritt der VW an. Platz gibt es vorn wie hinten genügend, die Sitze sind trotz bester Führung noch langstreckentauglich gepolstert. Golf fahren heißt auch: beste Übersicht, einfache Bedienung, trotz sportlichen Wesens noch komfortable Federung und ein angenehm leiser Motor, wenn der GTI nur durch die Stadt schnurren soll. Zudem ist der VW erstklassig verarbeitet. Die Wolfsburger spendieren dem 26 650 Euro teuren GTI reichlich Komfort - inklusive Klimaautomatik, Sitzheizung und Einparkensoren. Und sparen kann er auch - dank langer Wartungsintervalle. Erste Inspektion nach 60 000 Kilometern oder drei Jahren.

**Gut dosierbare Bremsen hinterm 18-Zoll-Rad (590 Euro Aufpreis)**



**Gut verarbeitet, leicht zu bedienen - da ist der GTI ein Golf. Aber auch zu viel Golf, denn bis auf die Pedale fehlt uns hier das Sportwagen-Flair**

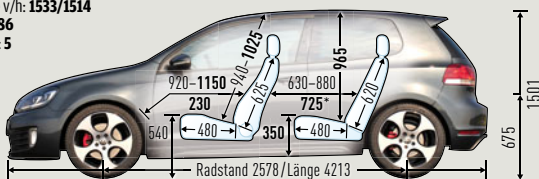


**Historisch korrekt, fein vernäht: Lederlenkrad mit rotem Garn**

### Abmessungen in Millimetern

Innenbreite v/h: **1470/1460**  
Spurweite v/h: **1533/1514**  
Breite: **1786**  
Sitzplätze: **5**

Testbereifung: Michelin Pilot Exalto 2



**Gegen Aufpreis (925 Euro) können GTI-Piloten noch die Stoßdämpfer straffen**

Die fett gedruckten Angaben werden bewertet

\* Norm bei 1 m Beinfreiheit vorn

**AutoBild.de**



## Schöner telefonieren mit den stärksten Typen von autobild.de!

Stylen Sie Ihr Handy - mit den besten Bildern aus unserem Archiv. Per SMS direkt auf Ihr Handy. Keine versteckten Kosten, kein Abo.

**SMS an die 9 97 99**

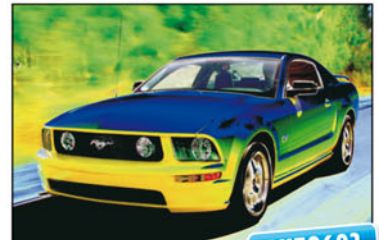
### Ford Mustang Shelby GT



Senden Sie das Keyword

**AUTO152**

### Ford Mustang GT



Senden Sie das Keyword

**AUTO603**

### Lamborghini Murciélago Roadster



Senden Sie das Keyword

**AUTO618**

### Lamborghini Murciélago



Senden Sie das Keyword

**AUTO488**

Sie möchten sich die schönsten AUTOBILDER direkt per SMS auf Ihr Handy holen? Kein Problem! Einfach das Keyword unter dem gewünschten Foto (Beispiel: AUTO488) per SMS an die 9 97 99 senden. Kosten: 1,99 Euro/SMS (zzgl. T-Mobile Transportleistung; VD2-Anteil: 0,12 Euro)

**Mehr Bilder**

Viele weitere Bilder gibt es unter [www.autobild.de/handyfun](http://www.autobild.de/handyfun)



## Formationsflug mit 1066 PS: Die kompakten Kracher von Ford, Honda, Opel, Volvo und VW (von links)

FAHRZEUGDATEN	FORD	HONDA	OPEL	VOLVO	VW
Motor Bauart/Zylinder/ Einbaulage	Fünfzylinder, Turbo, vorn quer	Vierzylinder, vorn quer	Vierzylinder, Turbo, vorn quer	Fünfzylinder, Turbo, vorn quer	Vierzylinder, Turbo, vorn quer
Ventile/Nockenwellen	4 pro Zylinder/2	4 pro Zylinder/2	4 pro Zylinder/2	4 pro Zylinder/2	4 pro Zylinder/2
Nockenwellenantrieb	Zahnriemen	Kette	Zahnriemen	Zahnriemen	Zahnriemen/Kette
Hubraum	2521 cm³	1998 cm³	1998 cm³	2521 cm³	1984 cm³
kW (PS) bei U/min	166 (225)/6000	148 (201)/7800	147 (200)/5400	169 (230)/5000	155 (210)/5300
Nm bei U/min	320/1600	193/5600	262/4200	320/1500	280/1700
Höchstgeschwindigkeit	241 km/h	235 km/h	234 km/h	240 km/h	240 km/h
Getriebe	6-Gang manuell	6-Gang manuell	6-Gang manuell	6-Gang manuell	6-Gang manuell
Antrieb	Vorderradantrieb	Vorderradantrieb	Vorderradantrieb	Vorderradantrieb	Vorderradantrieb
Bremsen vorn/hinten	Scheiben/Scheiben	Scheiben/Scheiben	Scheiben/Scheiben	Scheiben/Scheiben	Scheiben/Scheiben
Testwagenbereifung	225/40 R 18 W	225/40 R 18 Y	225/45 R 17 W	205/50 R 17 W	225/40 R 18 Y
Radgröße	8 x 18"	7,5 x 18"	7 x 17"	7 x 17"	7,5 x 18"
Abgas CO₂	224 g/km	215 g/km	223 g/km	208 g/km	170 g/km
Verbrauch*	13,8/6,8/9,3 l	12,7/7,0/9,1 l	13,1/7,1/9,3 l	12,5/6,5/8,7 l	10,0/5,8/7,3 l
Tankinhalt/Kraftstoffsorte	55 l/Super	50 l/Super	52 l/Super	62 l/Super	55 l/Super
Vorbefahreräusch	74 dB (A)	73 dB (A)	74 dB (A)	73 dB (A)	75 dB (A)
Anhängelast gebr./ungebr.	keine Angaben	keine Angaben	1500/680 kg	1500/700 kg	1400/690 kg
Kofferraumvolumen	385-1247 l	456-1352 l	340-1070 l	251-894 l	350-1305 l

\*Innerrorts/außerorts/gesamt auf 100 km

KOSTEN/GARANTIE	FORD	HONDA	OPEL	VOLVO	VW
Abgasnorm	Euro 4	Euro 4	Euro 4	Euro 4	Euro 5
Steuer pro Jahr	175 €	135 €	135 €	175 €	135 €*
Typklassen HPF/VK/TK	17/23/25	20/25/27	14/20/22	17/22/22	15/20/26
Werkstattintervalle	20 000 km/1 Jahr	20 000 km/1 Jahr	30 000 km/1 Jahr	30 000 km/1 Jahr	nach Anzeige/2 Jahre**
Wartungskosten von/bis	200/450 €	190/290 €	120/350 €	150/350 €	200/500 €
Garantie/Gewährleistung	Garantie	Garantie	Garantie	Garantie	Garantie
Technik/km-Begrenzung	2 Jahre/ohne	3 Jahre/100 000 km	2 Jahre/ohne	2 Jahre/ohne	2 Jahre/ohne
Garantie gegen Durchrostung	12 Jahre	12 Jahre	12 Jahre	12 Jahre	12 Jahre
Mobilitätsgarantie	2 Jahre	3 Jahre	2 Jahre	unbegrenzt	unbegrenzt

\*steuerbefreit bis 31.12.2010; \*\* erste Inspektion nach 60 000 Kilometern oder drei Jahren

MESSWERTE	FORD	HONDA	OPEL	VOLVO	VW	
Beschleunigung	0-50 km/h	2,8 s	2,7 s	3,0 s	2,7 s	
	0-100 km/h	6,8 s	7,2 s	7,5 s	7,3 s	
	0-130 km/h	10,5 s	11,3 s	11,4 s	11,8 s	
Elastizität	60-100 km/h	4,9 s (4. Gang)	6,3 s (4. Gang)	5,9 s (4. Gang)	6,4 s (4. Gang)	
	80-120 km/h	8,8 s (6. Gang)	11,6 s (6. Gang)	10,1 s (6. Gang)	10,9 s (6. Gang)	
Leergewicht/Zuladung	1426/434 kg	1348/352 kg	1350/490 kg	1464/396 kg	1396/474 kg	
Gewichtsverteilung vo./hi.	63/37 %	64/36 %	64/36 %	62/38 %	63/37 %	
Wendekreis links/rechts	12,0/12,7 m	11,9/12,0 m	11,5/11,5 m	11,1/11,2 m	11,0/10,9 m	
Bremsweg aus 100 km/h kalt	37,0 m	37,2 m	36,3 m	36,2 m	37,9 m	
	aus 100 km/h warm	37,1 m	38,3 m	36,4 m	37,9 m	37,0 m
Innengeräusch bei 50 km/h	62 dB (A)	60 dB (A)	62 dB (A)	62 dB (A)	61 dB (A)	
	bei 100 km/h	67 dB (A)	68 dB (A)	69 dB (A)	69 dB (A)	65 dB (A)
	bei 130 km/h	73 dB (A)	73 dB (A)	74 dB (A)	71 dB (A)	73 dB (A)
Testverbrauch - CO₂	10,2 l/s - 242 g/km	9,9 l/s - 235 g/km	9,8 l/s - 232 g/km	9,2 l/s - 218 g/km	8,6 l/s - 204 g/km	
Reichweite	530 km	500 km	530 km	670 km	640 km	

PREISE/AUSSTATTUNG	FORD	HONDA	OPEL	VOLVO	VW
Modell	Focus ST	Civic Type-R 2.0	Astra GTC 2.0 Turbo Sport	C30 T5 Kinetic	Golf GTI
Airbags Fahrer/Beif./Seiten vorn	S/S/S	S/S/S	S/S/S	S/S/S	S/S/S
Kopfairbags vorn/2. Reihe	S/S	S/S	S/S	S/S	S/S
Klimaanlage-/automatik	S/405 €	-/S	-/S	-/S	-/S
Radio mit CD-Player	ab 805 €	S	S	S	S
Metalllack	480 €	480 €	480 €	700 €	480 €
Preis (wird bewertet)	<b>25 850 €</b>	<b>28 290 €</b>	<b>25 495 €*</b>	<b>30 200 €**</b>	<b>28 165 €***</b>

S = Serie; \*\* inklusive 17-Zoll-Bereifung für 365 Euro; \*\*\* inklusive 17-Zoll-Bereifung für 760 Euro; \*\*\*\* inklusive 18-Zoll-Bereifung für 590 Euro und aktives Fahrwerk DCC für 925 Euro

# Rundenzeiten

Ein Rundkurs von 1,6 km Länge, enge Kehren, weite Radien und eine lange Gerade - auf unserem Testgelände mussten die fünf Kompakten im Renntempo beweisen, wie viel sportliches Talent in ihnen steckt. Die gemessenen Rundenzeiten zeigen: Auf der Rennstrecke liegt der GTI vorn, auch wenn sein ESP nicht völlig abgeschaltet werden kann.



1. **VW Golf GTI** ..... 1:17:10 s
2. **Ford Focus ST** ..... 1:19:10 s
3. **Honda Civic Type R** .... 1:19:80 s
4. **Opel Astra GTC TURBO** 1:20:00 s
5. **Volvo C30 T5** ..... 1:20:40 s

## LUSTFAKTOR & SPORTWERTUNG

Hier geht es um Geschmack - die Wertung geht nicht in das Gesamtergebnis ein

	VW	FORD	HONDA	OPEL	VOLVO
<b>KATEGORIE</b>					
Design	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★
Temperament	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★
Handling	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★
Wellness	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★
Image	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★
Sound	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★
<b>GESAMT</b>	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★

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

Zusätzlich zu unseren üblichen Punkten der Lustwertung ergänzen wir diesen Test um das Kapitel Sound - schließlich gehört der Klang mit zu den wichtigsten Eigenschaften eines Sportwagens. Volle fünf Sterne verdient der Focus - das dumpfe Wummern des Fünfzylinders ist Ohrschmaus. Zusammen

mit dem spritzigen GTI sehen wir das explosive Wesen des ST auch im Punkt Temperament ganz vorn. Honda beweist mit kartähnlicher Agilität, wie man beim Handling fünf Sterne einsammelt. Den edlen Volvo heben wir in puncto Design auf den ersten Platz, gleichzeitig verströmt der leise Gleiter aus

Schweden das beste Wohlfühlaroma. Opel schwimmt in allen Kapiteln nur mit. Auch wenn er schnell ist - den großen Kitzel entdecken wir im Astra GTC nirgends. Das aufregendste Paket liefert klar VW.

Und was denken Sie? Schreiben Sie an [redaktion@autobild.de](mailto:redaktion@autobild.de)

## LEASINGANGEBOTE DER HERSTELLER

MODELL	Ford	Honda	Opel	Volvo	VW
<b>Basispreis</b>	25 850 Euro	28 290 Euro	25 130 Euro	29 440 Euro	26 650 Euro
<b>Leasingsonderzahlung</b>	5170 Euro	5658 Euro	5026 Euro	5888 Euro	5330 Euro
<b>Monatsrate</b>	352 Euro	249 Euro	265 Euro	386 Euro	184 Euro
<b>Gesamtkosten</b>	17 842 Euro	14 622 Euro	14 566 Euro	19 784 Euro	11 954 Euro

Privatleasing (Kilometerleasing), Basispreise mit 20 Prozent Leasingsonderzahlung, 36 Monate Laufzeit, 15.000 km jährliche Laufleistung; Monatsraten gerundet; Angaben laut Herstellerbanken, ohne Gewähr; für Opel als Drei Wege Finanzierung kalkuliert

Volvo und Ford sind nicht optimal auf Leasing-Kunden eingestellt. So addieren sich beim C30 die hohen Abschläge zu den fast 6000 Euro Anzahlung auf nahezu 20 000 Euro. Bei Ford schlagen die Raten

ebenfalls heftig ins Kontor. Typisch VW: Die Hausbank kalkuliert kundenfreundlich, nach drei Jahren hat ein GTI noch keine 12 000 Euro aufgefressen - deutlich weniger als Opel und Honda.

## FAZIT

Sportliche Kompakte, kompakte Sportwagen - wie auch immer: Der Golf GTI beherrscht die Klasse, lässt wieder einmal nichts anbrennen. Opel und Ford sind schnelle Gegner, jeder mit seinem eigenen Reiz. Allerdings nicht so vielseitig wie der Wolfsburger Maßstab. Der Opel ist zu alltagszahn, Ford zu wild. Der C30 passt kaum in die GTI-Liga, ihm fehlt die Schärfe. Die besitzt der Honda im Überfluss, er geht fast als Rennwagen durch. Sein Gift-Motor vernebelt die Sinne.



Jan Horn empfiehlt GTI - und liebt Type-R

## WERTUNGEN

	PUNKTE MAX.	VW	OPEL	FORD	HONDA	VOLVO
<b>KAROSSERIE</b>						
Platzangebot vorn	15	14	10	12	11	11
Platzangebot hinten	10	7	1	5	7	1
Raumgefühl	5	5	2	4	4	2
Kofferraum min/max	15	9	7	10	13	3
Zuladung	5	4	4	3	2	2
Variabilität	5	1	1	1	2	2
Anhängelast	5	4	5	0	0	5
Übersichtlichkeit	5	3	1	3	2	2
Qualitätseindruck	15	14	12	11	10	12
Sicherheitsausstattung	20	8	9	9	12	7
<b>Zwischenergebnis</b>	<b>100</b>	<b>69</b>	<b>52</b>	<b>58</b>	<b>63</b>	<b>47</b>

<b>ANTRIEB</b>					
Beschleunigung	10	9	8	9	8
Höchstgeschwindigkeit	5	5	5	5	5
Elastizität	15	14	13	14	13
Laufkultur	10	9	8	7	6
Drehfreude/Ansprechen	5	3	3	2	5
Getriebe	10	9	8	9	8
Testverbrauch	25	9	5	4	5
Reichweite	5	2	1	1	1
Umwelt*	15	8	6	5	6
<b>Zwischenergebnis</b>	<b>100</b>	<b>68</b>	<b>57</b>	<b>56</b>	<b>57</b>

\*CO2-Ausstoß, Außengeräusch, Leergewicht, Schadstoffnorm

<b>KOMFORT</b>					
Federung	20	18	16	15	14
Sitze vorn/Einstieg	15	14	8	12	10
Sitze hinten/Einstieg	10	9	7	9	5
Innengeräusch	5	3	2	2	2
Geräuscheindruck	10	9	8	7	6
Komfortausstattung	15	12	10	7	11
Technik-Optionen	5	4	1	2	0
Bedienbarkeit	10	8	7	8	6
Klimatisierung	10	6	5	3	6
<b>Zwischenergebnis</b>	<b>100</b>	<b>83</b>	<b>64</b>	<b>65</b>	<b>54</b>

<b>FAHRDYNAMIK</b>					
Fahrsicherheit	20	19	16	18	15
Elektronische Fahrhilfen	10	9	9	6	6
Geradeauslauf	5	5	4	4	5
Agilität	15	13	12	11	14
Lenkung	15	14	12	12	13
Bremsweg	20	13	15	13	12
Traktion	10	8	5	6	7
Wendekreis	5	2	2	1	1
<b>Zwischenergebnis</b>	<b>100</b>	<b>83</b>	<b>75</b>	<b>71</b>	<b>74</b>
<b>TESTWERTUNG</b>	<b>400</b>	<b>303</b>	<b>248</b>	<b>250</b>	<b>248</b>

<b>KOSTEN</b>					
Preis	40	11	17	16	11
Wiederverkauf*	15	12	11	7	10
Steuer/Versicherung	10	7	7	5	3
Wartung	10	9	7	5	5
Garantie	15	7	3	3	6
Leasing	5	5	3	2	3
Aufpreisgestaltung	5	3	4	4	1
<b>Zwischenergebnis</b>	<b>100</b>	<b>54</b>	<b>52</b>	<b>42</b>	<b>39</b>
<b>GESAMTWERTUNG</b>	<b>500</b>	<b>357</b>	<b>300</b>	<b>292</b>	<b>287</b>
<b>PLATZIERUNG</b>		<b>1.</b>	<b>2.</b>	<b>3.</b>	<b>4.</b>

**Preis-Leistungs-Sieger**

\*ermittelt von Bähr & Fess Forecasts/Saarbrücken