



6 LITER
VERBRAUCH
AUF 100 km

Smart Fortwo Brabus

34

Ford Fiesta 1.6 Ti-VCT

38

VW Golf 1.4 TSI DSG

36



Werksvverbrauch: 5,2 l/100 km



Werksvverbrauch: 5,9 l/100 km



Werksvverbrauch: 6,0 l/100 km

Das Spar-Spaß-Finale: Wer

Schnell und trotzdem sparsam: Der BMW 330d zeigte in der ersten Folge am besten, wie man großen Fahrspaß und kleinen Durst unter einen Hut bekommt. Start frei für Runde zwei. 14 Kandidaten streiten um den Gesamtsieg

Der trinkt nichts. Auf Partys gibt es kaum ein schlimmeres Urteil: Abstinenzler, Spaßbremse, Stimmungstöter... Wer sich zurückhält, verdirbt die Laune. Doof, oder? Auch bei Autos gilt gemeinhin die Formel: viel Fahrfreude gleich großer Durst.

Doch es geht auch anders – beim Feiern wie beim Fahren. Um auf kurvigen Landstraßen und schnellen Autobahnfahrten glücklich zu werden, braucht man nicht zwingend einen Acht- oder Zwölfzylinder oder Biturbo. Die erste Folge dieses Spaß-

Vergleichs hat ein-drucksvoll gezeigt: Geizige und dennoch kräftige Turbodiesel lösen den Zielkonflikt fast perfekt.

Bei relativ wenig Verbrauch ist man mit ihnen trotzdem vergnügt unterwegs. Gleiches gilt für Benziner, wenn sie klein sind und das Drumherum stimmt. So wie beim Daihatsu Copen. Der japanische Bonsai-Roadster wurde in der ersten Folge dieses Vergleichs Vierter. Oder der extrem kurvengierige Mini Cooper, der vergangene Woche sogar auf

Platz zwei landete. Jetzt geht es in die nächste Runde – und um den Gesamtsieg.

Wieder treten sieben Kandidaten mit einem maxima-

Spaß ohne Saufen: Auch beim Autofahren der Hit

len Normverbrauch von weniger als sechs Litern auf 100 Kilometer gegeneinander an. Gesucht: der größte Spaßmacher bei möglichst geringem Verbrauch.

Bleibt der in Folge eins siegreiche BMW 330d vorn,

oder kann ihn der ähnlich gestrickte Mercedes C 250 CDI verdrängen? Macht das BMW 123d Cabrio oder der viel gelobte Peugeot 308 CC mehr Freude als der Powerdiesel im Seat Leon FR 2.0 TDI?

Auch drei Benziner sind wieder am Start: Ford Fiesta, Brabus-Smart sowie der viel gelobte VW Golf 1.4 TSI. Ein ungewöhnlicher Vergleich also, und der verlangt ein individuelles Testprogramm (siehe Kasten rechts), bei dem ausschließlich Fahrspaßkriterien, Verbrauch und der Preis bewertet wurden.



Auf die Plätze: Sieben Modelle mit Geizmotoren streiten sich um die Fahrspaßkrone. Wer mit wenig Verbrauch viel Freude macht, wird gewinnen

Die Sechls-Liter-Frage

Peugeot 308 CC HDi 140 **34** Seat Leon FR 2.0 TDI **39** Mercedes C 250 CDI **35** BMW 123d Cabrio **36**



Werksvverbrauch: **5,9** l/100 km



Werksvverbrauch: **5,5** l/100 km



Werksvverbrauch: **5,1** l/100 km



Werksvverbrauch: **5,4** l/100 km

macht das Rennen?

Dabei ist nicht allein entscheidend, wie gut ein Auto beschleunigt, sondern wichtiger ist uns der subjektive Fahrinddruck. Auch Kleinigkeiten wie der Sound spielen mit in die Wertung hinein.

So bringt ein Cabrio individuellen Charakter und Temperament anders rüber als eine Stufenheck-Limousine. Trotzdem vergleichen wir sie. Natürlich auch ihre Verbräuche in verschiedenen Fahrzuständen. Der Sieger? Eine echte Stimmungskanone. Und das, ohne viel zu trinken.



So haben wir getestet

Kein Test wie jeder andere. Die üblichen Bewertungskriterien wie Platzangebot und Kofferraum bleiben in diesem Vergleich unberücksichtigt. Stattdessen geht es in zehn Punktekapiteln nur um Fahrspaß und Verbrauch. Ersteres beurteilen wir anhand objektiver Fahrleistungen sowie subjektiver Eindrücke: Lenk-, Schaltgefühl und Temperament. Beim Spritkonsum haben wir zwischen Test- und Minimal-Verbrauch unterschieden, um das Sparpotenzial aufzuzeigen. Zudem absolvierten alle 14 Prüflinge einen

gezeigten Handlingtest im Contidrom bei Hannover (Grafik rechts). Dabei lief nicht nur die Stoppuhr, sondern auf den Vollgasrunden haben wir auch den Renn-Verbrauch ermittelt (nicht relevant für die Wertung). Der selektive Rundkurs hat drei wichtige Schlüsselstellen.

Passage 1 Die Haarnadelkurve fordert die Bremse und offenbart Traktionsprobleme.

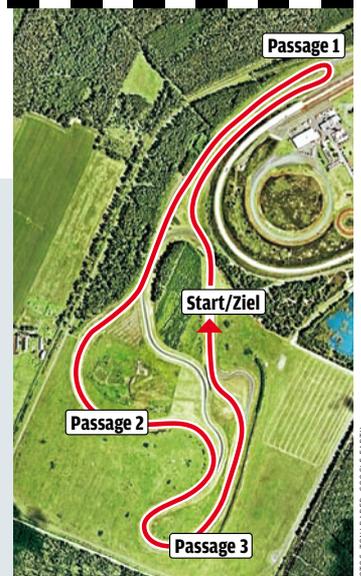
Passage 2 Schnelle Wechselkurven zeigen Probleme mit der Fahrstabilität sowie der ESP-Abstimmung.

Passage 3 Die Kehre fängt eng an, macht dann auf. Hier werden Lenkpräzision und Untersteuertendenz deutlich.



Henning Klipp

Jörg Maltzan



FOTOS: ION RAUBER, GOOGLE EARTH

7
PLATZ
TEIL 2

Knallerbse ohne Sprengkraft



■ Kleiner Motor, Mini-Verbrauch? Von wegen! Die kleine Brabus-Bombe trinkt wie ein Großer. Okay, beim Geradeauspurt ist der 98 PS starke Smart durchaus explosiv. Mit typischem Dreizylinder-Sound stemmt sich der Zweisitzer auf die Hinterachse und rauscht los. Nicht schlecht, wenn es von Ampel zu Ampel geht. Breite Räder, mittiger Doppelrohr-Auspuff, griffiges Sportlenkrad mit Schaltwippen und viel Sportschnickschnack – der Kleine macht was her. Auf dem Handlingkurs dagegen wird sein Pulver nass. Viel zu langsam wechselt er die Gänge. Und dann auch noch das: Durch die Fliehkraft drückt das Fahrerknien den Schaltknäuf in den Leer-

lauf. Seine indirekte Lenkung bietet kein Gefühl für die Straße. Hohe Karosserie, extrem kurzer Radstand – das ist gut für die Stadt, aber nichts für trickreiche Kurven. Träge taumelt der Smart durch den Scheitelpunkt und wird vom nicht abschaltbaren ESP so streng bevormundet wie ein mehrfach erwischter Kleinkrimineller von seinem Bewährungshelfer. Fliehen zwecklos: Eine Rundenzeit von fast zwei Minuten macht den Smart zum Blindgänger – Letzter. Dabei verheizt er im Renn-tempo über 18 Liter teures Super plus. Erstaunlich, dass ein so kleiner Motor so viel Sprit durchziehen kann. Großer Durst, wenig Fahrfreude – nee, der Sport-Smart

macht leider genau das Gegenteil von dem, was sich kostenbewusste Spaßfahrer wünschen. **FAZIT** Sieht bombig aus, zündet aber wie eine Knallerbse ohne Sprengkraft. Außerdem ist der kleine Smart ein großer Säuer.

MESSWERTE HANDLINGSTRECKE
Rundenzeit: 1:58,90 min
Rennverbrauch: 18,2 l SP/100 km

ESP regelt den Spaß kaputt. In Kurven befindet sich der Smart unter scharfer Elektronik-Aufsicht

WERTUNG		
Disziplin	max. Punkte	Punkte
Fahrleistungen	20	7
Handling/Lenkung	25	5
Schaltung/Getriebe	15	3
Rundenzeit	20	1
Sound	10	6
Temperament	30	10
Charakter	20	17
Testverbrauch	15	10
Minimalverbrauch	15	14
Preis	30	26
Gesamtpunkte	200	99

Peugeot 308 CC HDi 140

Ein Cabriolet fürs Feuilleton

■ Sollen sich die anderen doch um Bestzeiten prügeln. Das Peugeot-Cabrio definiert Fahrspaß anders: gestreckte Karosserie mit üppigen Überhängen und Elektro-Klappdach – ein Auto für Genießer, die lieber das Feuilleton lesen als den Sport-

teil. Der 140-PS-Diesel und das Sechsganggetriebe sind so kombiniert, dass sich das Cabrio schaltfaul und sparsam fahren lässt. Ist auch besser so. Der Schaltknäuf fühlt sich an wie ein Gummistock. Ähnlich undefiniert wirken Bremspe-

dal und Lenkung. Man muss die Vorzüge des 308 schätzen lernen: Dach auf, gute Musik an und im hohem Gang auf die Landstraße. Kaum hörbar zieht der offene Peugeot durch Stadt und Land. Man genießt die Aussicht, breite Bequem-

nessel und das edle Ambiente. Bei defensiver Fahrweise braucht das Cabrio nur 5,5 Liter Diesel. Voilá, so sieht Cabrio-Fahr- und Fahrspaß à la française aus. **FAZIT** Ein Cabrio, entspannend wie Yoga. Gemütlich beim Fahren, genügsam an der Tankstelle.



6
PLATZ
TEIL 2

Der Peugeot verwöhnt mit Komfort. Die Kopfheizung Airwave gibt's auf Wunsch (710 Euro)



Das große Peugeot-Cabrio ist eleganter als sein 307-Vorgänger. Heckdiffusor und Spoilerlippe lassen ihn aber sportlicher aussehen, als er tatsächlich ist

MESSWERTE HANDLINGSTRECKE
Rundenzeit: 1:52,14 min
Rennverbrauch: 19,7 l D/100 km



Schlaff wie ein alter Pullover: Die Schaltwege sind lang. Zum Glück mag der 308 hohe Gänge

WERTUNG		
Disziplin	max. Punkte	Punkte
Fahrleistungen	20	10
Handling/Lenkung	25	12
Schaltung/Getriebe	15	6
Rundenzeit	20	9
Sound	10	3
Temperament	30	17
Charakter	20	14
Testverbrauch	15	10
Minimalverbrauch	15	13
Preis	30	13
Gesamtpunkte	200	107



Früher kamen sportliche Mercedes-Modelle vom Spoiler-Tuner. Heute gibt es sie ab Werk. In Avantgarde-Ausstattung trägt der bärenstarke C 250 CDI den Stern stolz im Grill. Das kostet 2000 Euro Aufpreis

MESSWERTE HANDLINGSTRECKE

Rundenzeit: 1:48,60 min
Rennverbrauch: 20,5 l D/100 km

Mercedes C 250 CDI

Dieser Benz hat mächtig Bums

Der dicke Stern im Dreilamellen-Grill ist eine klare Ansage: Alle mal hergucken. Ich heiße C 250 CDI Avantgarde, und wenn ich loslege, ist Feuer unterm Dach. Dieser Benz hat mächtig Bums, zielt auf BMW und fährt schlagkräftige Argumente auf. Nur 2,2 Liter Hubraum, dafür Biturbo, 204 PS und monumentale 500 Newtonmeter Drehmoment.

Da geht was. Tatsächlich bleibt er dem BMW 330d

(Sieger in Folge eins) dicht auf den Fersen. Sein Schub ist sogar so gewaltig, dass er ebenfalls problemlos Tempo 250 erreicht.

Dieser Mercedes fährt sich sehr, sehr souverän, aber nicht so dynamisch wie der BMW. Trotz präziser Schaltung, trotz Agilty-Control-Fahrwerk und trotz Doppel-turbo-Diesel, der C 250 CDI ist in erster Linie eine schnelle Komfort- und Reiselimousine und kein Sportmodell.

Dafür ist die C-Klasse in schnell gefahrenen Kurven zu brav. Ohne ESP-Restregelung geht es nie. Als ob der Wolf auf keinen Fall aus dem Käfig darf. Der steckt tief im Benz verborgen, doch benehmen muss er sich wie ein Schoßhündchen – der Arme.

Immer wenn der Jagdtrieb durchkommt, zieht Herrchen an der Leine und bremst die primitiven Instinkte. Da bleibt der Fahrspaß auf der Strecke.

Was anderes kann er dafür umso besser: sparen. 6,6 Liter Testverbrauch ist ein guter Wert. Zu Hochform läuft der Benz auf, wenn sein Fahrer das Gaspedal streichelt. Dann reichen rund fünf Liter für 100 Kilometer, ohne dass die Sparfahrt zur Qual wird. Er bleibt auch bei niedrigen Drehzahlen ausgesprochen agil.

FAZIT Sieht sportlich aus und hat Kraft im Überfluss. Zeigen darf er sie aber nur fein dosiert.

WERTUNG		
Disziplin	max. Punkte	Punkte
Fahrleistungen	20	13
Handling/Lenkung	25	17
Schaltung/Getriebe	15	10
Rundenzeit	20	12
Sound	10	4
Temperament	30	23
Charakter	20	15
Testverbrauch	15	9
Minimalverbrauch	15	14
Preis	30	4
Gesamtpunkte	200	121



Im 250er steckt modernste Biturbo-Diesel-Technik mit 2000 Bar Einspritzdruck



Die Instrumente könnten kaum klarer sein. Nur langsam bewegt sich der Zeiger der Tankuhr nach unten. Bei sparsamer Fahrweise reicht der Dieselvorrat für über 1000 Kilometer. Silbern glänzende Flächen gehören zum sportlichen Avantgarde-Auftritt. Das Sechsganggetriebe lässt sich exakt schalten



4
PLATZ
TEIL 2



VW Golf 1.4 TSI DSG



Der leichte Motor steigert die Agilität. Der Golf ist schnellster Benziner im Test, doch auf der Rennstrecke liegen Diesel vorn. Edles Cockpit, das adaptive Fahrwerk ist Option

MESSWERTE HANDLINGSTRECKE

Rundenzeit: 1:50,65 min
Rennverbrauch: 25,9 l S/100 km



Der Streber säuft im Stress

Downsizing! Ja, ja, immer wieder Downsizing. Der Modebegriff hat die Stamm-tischhöhe und sorgt für die Renaissance kleiner Benzinmotoren. Speziell bei VW haben sparsame Turbo-Vierzylinder Hochkonjunktur. Der Golf 1.4 TSI kann also kein Fehler sein. Verspricht er doch spritziges Fahren bei

niedrigem Verbrauch. Allerdings stimmt das nur bedingt. Ampelstart und Zwischenspur gehen in Ordnung; bis 4500 Umdrehungen zieht der „Motor des Jahres“ leise, kräftig und harmonisch voran. Anders auf der Handlingstrecke: Mit 122 PS aus 1,4 Litern hat der Golf gegen die

drehmomentstarken Diesel und deren Bullenkraft schon ab 2000 Touren das Nachsehen. Kurzatmig hechelt der TSI von Kurve zu Kurve. So souverän er sich auf der Straße gibt, so wenig liegt ihm der gezeigte Kampf gegen die Uhr – trotz tollen Fahrwerks und schnellem DSG. Schnellfahrer und Kurven-

Künstler finden im 140-PS-Diesel nicht nur mehr Bums, sie tanken auch weniger. Denn wird der 1.4 TSI voll gefordert, steigt sein Verbrauch auf völlig absurde 25,9 Liter. Da hilft auch das beste Downsizing nichts. **FAZIT** Der TSI enttäuscht auf der Piste: schwächer als die Diesel, zu durstig bei Renntempo.

WERTUNG		
Disziplin	max. Punkte	Punkte
Fahrleistungen	20	8
Handling/Lenkung	25	20
Schaltung/Getriebe	15	14
Rundenzeit	20	10
Sound	10	5
Temperament	30	18
Charakter	20	10
Testverbrauch	15	9
Minimalverbrauch	15	12
Preis	30	21
Gesamtpunkte	200	127

BMW 123d Cabrio

Ein Stoff, der glücklich macht

3
PLATZ
TEIL 2

Viel schöner kann ein Platz an der Sonne nicht sein: klassisches Stoffverdeck, 204 PS, 230 km/h Spitze und trotzdem nur 5,5 Liter Testverbrauch. Der kräftige Diesel macht's möglich. Kein Wunder also, dass das BMW-Cabrio mit 1:47,01 eine Super-Rundenzeit hinlegt

und bei den Fahrleistungen glänzt. Im offenen 123d geht es stürmisch zur Sache. Oder auch ganz sachte: Die Schaltanzeige fordert schon bei 2000 Umdrehungen den nächsten Gang. Wer sich daran hält, ist mit nur 5,5 Liter Diesel unterwegs, kommt sich aber vor wie ein Gerüst-

bauer beim Mikado-Spiel. Nein, dieser muntere Diesel giert nach Drehzahlen und will gefordert werden. Ein Sportwagen wird der 123d dadurch trotzdem nicht. Er macht eher auf Genussauto mit einer für BMW erstaunlich sanftmütigen Fahr-

werkabstimmung. Gut so. Das passt besser zum Cabrio als übertriebene Härte. **FAZIT** Das Stoffdach lebt. Zum Glück. Der 123d ist ein vornehmes Ganzjahres-Cabrio mit viel Kraft und wenig Durst.



Rechts dreht der Zeiger bis 5000 Touren, links erreicht er sogar die 250er-Marke

MESSWERTE HANDLINGSTRECKE

Rundenzeit: 1:47,01 min
Rennverbrauch: 24,3 l D/100 km

Schöne Cabrios heißen 1er. Der 123d gibt sich souverän und hält mehr von Komfort als von Krawall



Der Schaltknopf gibt sich hakeilig. Gut zum Cabrio passt darum die Automatik für 2050 Euro



WERTUNG		
Disziplin	max. Punkte	Punkte
Fahrleistungen	20	16
Handling/Lenkung	25	20
Schaltung/Getriebe	15	9
Rundenzeit	20	14
Sound	10	4
Temperament	30	22
Charakter	20	17
Testverbrauch	15	9
Minimalverbrauch	15	13
Preis	30	4
Gesamtpunkte	200	128

Knacken Sie die Mehrwertsteuer!

Jetzt schenkt Chevrolet Ihnen 19 % Mehrwertsteuer auf alle **ICE AGE 3**-Aktionsmodelle¹



Jetzt sparen nicht nur Scrat & Co: Sichern Sie sich Ihren Preisvorteil in Höhe des Mehrwertsteuerbetrages von 19% bei allen Aktionsmodellen – vom kleinen Cityflitzer Matiz über den sportlichen Aveo bis hin zum Family-Offroader Captiva. Weitere Informationen finden Sie unter: www.chevrolet.de.

ICE AGE 3
DIE DINOSAURIER SIND LOS

AB MITTWOCH, 1. JULI NUR IM KINO

www.chevrolet.de

Hotline: 0800 6647446²

GET REAL.



CHEVROLET

¹ Chevrolet Neuwagenkunden erhalten beim Kauf eines Chevrolet Aktionsmodells „Ice Age 3“ bis zum 30.09.2009 einen Kundenvorteil in Höhe des in der unverbindlichen Preisempfehlung enthaltenen Mehrwertsteuerbetrages. Dieses Angebot gilt für private Endkunden und ist nicht kombinierbar mit anderen Angeboten, Rabatten und Aktionen und gilt bei allen teilnehmenden Chevrolet Partnern. Nähere Bedingungen erfahren Sie dort. Von der Aktion ausgenommen sind die Modelle Chevrolet HHR und Cruze. ² Gebührener. Erreichbar Mo.-Fr., von 8-18 Uhr. Abbildung zeigt Fahrzeuge mit Sonderausstattung.



2
PLATZ
TEIL 2



Großer Lufteinlass im Bug und 17-Zoll-Räder signalisieren Tatendrang. Die Rundinstrumente geben sich eher schlicht

Die kölsche Spaßkanone

Na, wenn das keine Überraschung ist: Fords Fiesta arbeitet sich weit nach vorn. Allerdings nicht durch seine Sparqualitäten. Die sind mit 6,9 Liter Test- und 5,9 Liter Minimal-Verbrauch nur durchschnittlich. Trotzdem hat uns der kleine Dreitüriger gut gefallen, weil er viel Fahrspaß fürs Geld bietet.

Ab 16500 Euro gibt es einen dynamisch gestylten Fiesta, der beim Ampelstart den Golf hinter sich lässt und auf dem Handlinkurs sogar den Mini (zweiter Platz in Folge eins) überholt. Typischer

Fall von David schlägt Goliath also. Ein 1600er-Saugmotor mit 120 PS reicht dem kleinen Ford, um als Fahrspaß-Riese aufzutrumphen.

Sein Geheimnis ist das geringe Gewicht von knapp 1100 Kilo. Zusammen mit dem hervorragend abgestimmten Fahrwerk entsteht eine überzeugende Agilität. Ohne lästiges Untersteuern oder Lastwechsel flitzt er durch Kurven aller Art. Nur seine Lenkung dürfte noch mehr Rückmeldung haben.

FAZIT Der Fiesta überzeugt mit Agilität und spritzigen Spurts. Er zeigt: Leicht sein ist oft besser, als viele PS zu haben.

WERTUNG		
Disziplin	max. Punkte	Punkte
Fahrleistungen	20	12
Handlung/Lenkung	25	19
Schaltung/Getriebe	15	12
Rundenzeit	20	10
Sound	10	5
Temperament	30	20
Charakter	20	13
Testverbrauch	15	8
Minimalverbrauch	15	12
Preis	30	30
Gesamtpunkte	200	141

MESSWERTE HANDLINGSTRECKE

Rundenzeit: 1:50,70 min
Rennverbrauch: 18,4 l S/100 km

FAHRZEUGDATEN	BMW 123d CABRIO	FORD FIESTA 1.6	MERCEDES C 250 CDI	PEUGEOT 308 CC HDi	SEAT LEON FR 2.0 TDI	SMART BRABUS	VW GOLF 1.4 TSI
Motor Bauart/Zylinder/ Einbaulage	Vierzylinder, Twin-Turbo, vorn längs	Vierzylinder, vorn quer	Vierzylinder, Biturbo, vorn längs	Vierzylinder, Turbo, vorn quer	Vierzylinder, Turbo, vorn quer	Dreizylinder, Turbo, hinten quer	Vierzylinder, Turbo, vorn quer
Huabraum	1995 cm³	1596 cm³	2143 cm³	1997 cm³	1968 cm³	999 cm³	1390 cm³
kW (PS) bei U/min	150 (204)/4400	88 (120)/6000	150 (204)/4200	103 (140)/4000	125 (170)/4200	72 (98)/5500	90 (122)/5000
Nm bei U/min	400/2000	152/4050	500/1600	320 ¹⁾ /2000	350/1800	140/3500	200/1500
Höchstgeschwindigkeit	230 km/h	193 km/h	250 km/h	208 km/h	214 km/h	155 km/h	200 km/h
Getriebe	6-Gang manuell	5-Gang manuell	6-Gang manuell	6-Gang manuell	6-Gang manuell	5-Gang automatisiert	7-Stufen DSG
Antrieb	Hinterradantrieb	Vorderradantrieb	Hinterradantrieb	Vorderradantrieb	Vorderradantrieb	Hinterradantrieb	Vorderradantrieb
Testwagenbereifung	Bridgestone Pot. RE 050 A	Bridgestone Pot. RE 050 A	Continental SportContact 3	Continental SportContact 3	Continental SportContact 3	Yokohama S.drive	Continental SportContact 2
Reifendimension	205/50 R 17 W	205/40 R 17 V	225/45 R 17 Y	225/45 R 17 W	225/40 R 18 V	175/50R16T-225/35R17 Y	205/55 R 16 V
Länge/Breite/Höhe	4360/1748/1411 mm	3950/1722/1481 mm	4581/1770/1447 mm	4400/1817/1427 mm	4323/1768/1458 mm	2695/1559/1532 mm	4199/1786/1479 mm
Radstand	2660 mm	2489 mm	2760 mm	2608 mm	2578 mm	1867 mm	2578 mm
Sitzplätze	4	5	5	4	5	2	5
Kofferraumvolumen min/max	260/305 l	295/979 l	475 l	226/403 l	341/1166 l	220/340 l	350/1305 l
Preis	ab 37 950 Euro	ab 16 500 Euro	ab 38 467 Euro	ab 30 150 Euro	ab 26 690 Euro	ab 22 780 Euro	ab 22 700 Euro*

*Grundpreis Zweittürer inklusive Doppelkupplungsgetriebe (DSG); 1) 340 mit Overboost

MESSWERTE	BMW 123d CABRIO	FORD FIESTA 1.6	MERCEDES C 250 CDI	PEUGEOT 308 CC HDi	SEAT LEON FR 2.0 TDI	SMART BRABUS	VW GOLF 1.4 TSI
Beschleunigung 0-100 km/h	7,5 s	9,8 s	7,3 s	10,4 s	8,0 s	10,7 s	9,9 s
Rundenzeit Handlungstrecke	1:47,01 min	1:50,70 min	1:48,60 min	1:52,14 min	1:45,05 min	1:58,90 min	1:50,65 min
Leergewicht/Zuladung	1628/352 kg	1094/406 kg	1656/474 kg	1616/404 kg	1420/465 kg	844/206 kg	1342/508 kg
Gewichtsverteilung v./h.	49/51 %	62/38 %	55/45 %	60/40 %	63/37 %	43/57 %	63/37 %
Bremsweg aus 100 km/h kalt	36,9 m	36,6 m	37,2 m	36,8 m	39,2 m	37,4 m	38,0 m
aus 100 km/h warm	36,2 m	35,4 m	38,0 m	36,3 m	37,9 m	37,0 m	37,3 m
Testverbrauch - CO ₂	6,6 l D - 175 g/km	6,9 l S - 164 g/km	6,6 l D - 175 g/km	6,3 l D - 167 g/km	6,5 l D - 172 g/km	6,5 l SP - 154 g/km	6,8 l S - 161 g/km
Minimalverbrauch	5,5 l D - 146 g/km	5,9 l S - 140 g/km	5,1 l D - 135 g/km	5,5 l D - 146 g/km	5,3 l D - 140 g/km	5,3 l SP - 126 g/km	5,9 l S - 140 g/km
Rennverbrauch	24,3 l D	18,4 l S	20,5 l D	19,7 l D	20,1 l D	18,2 l SP	25,9 l S

GESAMTERGEBNIS TEIL 1 UND TEIL 2

Zwei Teile, ein Ergebnis: Die sieben Testkandidaten aus dem Spar-Spaß-Vergleich der vergangenen Woche finden sich in der Gesamttrangfolge wieder. Teilnehmer aus Teil 1 sind blau, aus Teil 2 gelb markiert

BEWERTUNG	MAX. PUNKTE	SEAT LEON	BMW 330d	MINI COOPER	AUDI TT COUPÉ	DAIHATSU COPEN	FORD FIESTA	BMW 123d CABRIO	VW GOLF 1.4 TSI
Fahrleistungen ¹⁾	20	12	19	9	14	2	12	16	8
Handlung/Lenkung	25	22	25	21	23	19	19	20	20
Schaltung/Getriebe	15	12	11	11	13	13	12	9	14
Rundenzeit	20	16	20	9	16	6	10	14	10
Sound	10	5	6	7	4	6	5	4	5
Temperament	30	26	30	23	28	24	20	22	18
Charakter	20	18	16	17	17	19	13	17	10
Testverbrauch	15	10	9	10	10	10	8	9	9
Minimalverbrauch	15	14	14	13	14	15	12	13	12
Preis	30	18	1	26	6	28	30	4	21
Gesamt	200	153	151	146	145	142	141	128	127
Platz		1	2	3	4	5	6	7	8

1) Bewertung aus Spurt 0-100 km/h und Bremsen 100-0 km/h



1
PLATZ
TEIL 2

Seat Leon FR 2.0 TDI

Die Glut des Südens: Im Leon geht's ausgesprochen flott und trotzdem sparsam voran. So soll es sein

Der feurige Spanier holt den Sieg

■ Guck mal, VW: So geht's! Die spanische Sorgentochter zeigt der deutschen Super-Mami, wo der Hammer hängt. Gegen den rassigen Seat Leon FR mit 170 Diesel-PS sieht der brave Golf 1.4 TSI keinen Stich. Und selbst den viel stärkeren BMW 330d schickt der Seat auf Platz zwei. Wie das?

Nun, es ist das perfekte Zusammenspiel zwischen bärenstarkem Diesel, strafem, nicht zu hartem Fahrwerk, präziser Lenkung, guten Sitzen und sauber abgestuftem Getriebe.

Und das alles gibt es zu einem vernünftigen Preis. Die Seat-Ingenieure haben dem Leon die exakt richtige

Dosis Sportlichkeit verpasst. Beim Testwagen kommt dazu noch die passende Optik: Orange und schwarz glänzende Räder stehen dem Südländer ausgezeichnet.

Wie eine rasende Apfelsine zischt der Leon über den Handlingparcours und ist fast so schnell wie der

teure Allrad-Audi TT (dritter Platz Folge eins). Wenn das kein Argument ist...

FAZIT So baut man ein sportliches Kompaktmodell mit wenig Durst. Viel besser geht's nicht.

MESSWERTE HANDLINGSTRECKE

Rundenzeit: 1:45,05 min

Rennverbrauch: 20,1 l D/100 km

Disziplin	max. Punkte	Punkte
Fahrleistungen	20	12
Handling/Lenkung	25	22
Schaltung/Getriebe	15	12
Rundenzeit	20	16
Sound	10	5
Temperament	30	26
Charakter	20	18
Testverbrauch	15	10
Minimalverbrauch	15	14
Preis	30	18
Gesamtpunkte	200	153



Fahrfreude ist ein weites Feld. Selten waren unsere Testkandidaten von so unterschiedlicher Natur

RENAULT LAGNUA	MB C 250 CDI	OPEL INSIGNIA	MORGAN 4/4 SPORT	PEUGEOT 308 CC	SMART BRABUS
9	13	13	6	10	7
16	17	13	15	12	5
9	10	9	11	6	3
12	12	12	3	9	1
4	4	4	10	3	6
20	23	19	23	17	10
18	15	12	20	14	17
8	9	9	8	10	10
13	14	13	11	13	14
13	4	13	2	13	26
122	121	117	109	107	99
9	10	11	12	13	14



MIT SPANISCHEM TEMPERAMENT VORN

■ Olé! Seat gibt es ja doch noch. Um die spanische VW-Tochter war's ruhig geworden, jetzt gewinnt der starke Diesel-Leon den Sechs-Liter-Spaßvergleich. An ihm stimmt alles: schnell, agil und feurig im Auftritt. Ein echter Temperamentsholzen, der dem gerade erschienenen Golf GTD die Show stiehlt. Selbst gegen anerkannte Spaßmacher von BMW und Mini setzt er sich durch. Wichtiger noch ist aber die Erkenntnis, dass Fahrfreude nicht zwingend mit schluckfreudigen Motoren möglich ist. Ob Morgan 4/4, Daihatsu Copen oder Renault Laguna Coupé - in diesem Feld sind jede Menge Spaßmacher, die mit wenig Sprit auskommen. Allerdings gab's auch Enttäuschungen: Der viel gelobte Golf 1.4 TSI gehört dazu. Und der von Brabus aufgemotzte Smart. Der macht auch Spaß. Aber nur im Stand.

Teil 1 erschien vergangene Woche in Heft 25

Seat holt Gold. Der BMW-Konzern landet mit 330d und Mini dahinter

1
Seat Leon FR 2.0 TDI

2
BMW 330d

3
Mini Cooper

XNiPCODE*: XTH9

* Ihr persönliches AUTO BILD-Archiv: Schicken Sie den Code per SMS an die Nummer 5 35 35 (Normaltarif). Eine ausführliche Erklärung finden Sie unter autobild.de/go/xnip