



VW Polo

Die kleinen Stadt-Casanovas

Sie sprechen Herz und Verstand an: Die neuen kleinen Diesel sind Typen fürs glückliche Zusammenleben



Seat Ibiza

VERGLEICH

Solche Kontaktgesuche lesen nicht nur Frauen gern: Schicker Typ aus gutem Haus, praktisches Talent, ausgeglichen und belastbar, sucht Partner zum Verlieben. Hach, da schlagen die Herzen schneller.

Selbst wenn's nur Kleinwagen sind, die hier auf die große Eroberung hoffen. Plötzlich wollen sie gaaanz groß sein. Mehr noch: Sie prahlen auch mit inneren Werten – bis zur Grenze der Glaubwürdigkeit. Sparsam, aber kraftvoll, stadtauglich, aber auch bereit für die große Reise – so lautet der Werkklang, mit dem unsere Casanovas für sich werben. Wollen wir das glauben?

Schauen wir mal. Und laden fünf kleine Herzensbrecher zum Date. Was sie eint: Alle kommen mit 90-PS-Turbodiesel. Klar, so was rechnet sich eigentlich nur für Vielfahrer. Oder wird dann ein Thema, wenn es um die schnelle Trennung geht: Denn kleine Diesel finden ruck, zuck ein neues Zuhause. Weil es nicht immer nur nach der Vernunft geht, sondern auch dieses coole Gefühl zählt: selten tanken müssen – und dann auch noch billiger als andere. Liebe und Psychologie, die alte Nummer. Und ganz nebenbei kostet der Liter Super auch wieder 1,35 Euro.

Beim Diesel dagegen dreht sich die Preisspirale langsamer. Der neue VW Polo 1.6 TDI scheint darum geeignet, die Herzen im Sturm zu erobern: nur 4,2 Liter Werksverbrauch. Dasselbe verspricht der Seat Ibiza. Macht also ausgerechnet der spanische Bruder die schöneren Augen? Rein technisch sind beide identisch.

Auch Ford Fiesta, Mazda 2 und Peugeot 207 starten ihren Flirtangriff mit den gleichen Technik-Genen: dem 1,6-Liter-Vierzylinder, entwickelt von Ford und Peugeot. Erstaunlich, dass es trotzdem spürbare Unterschiede gibt. Bei Motorisierung und Getriebeabstufung geht jede Marke eigene Wege.

Ob Einkauf, Ausflug oder die große Tour – die fünf Testkandidaten locken mit großen Versprechungen. Sie haben nicht nur fünf Türen, sondern auch (offiziell) fünf Sitzplätze. Trotzdem zeigen sie als Partner im realen Leben sehr unterschiedliche Talente

Noch ausgeprägter sind die Gegensätze, die durch Design, Raumaussnutzung und Fahrwerkabstimmung entstehen. Jeder der kleinen Liebhaber entwickelt seinen eigenen Charme. Ob japanisch schlicht oder französisch schick, ob feuriger Spanier oder funktionaler Deutscher – Spritparkünstler sind alle fünf: Wer das Gaspedal streichelt, kann sogar in der Stadt mit

4,5 Liter pro 100 Kilometer auskommen. Manchmal ist halt sogar Geiz liebenswert – wenn der restliche Charakter stimmt. Welcher der fünf Kandidaten sich am ehesten für die Langzeit-Beziehung eignet, haben wir im Detail gecheckt.



Wer überzeugt als bester Partner? Mit 90-PS-Diesel unter der Haube sind Fiesta, Polo, 207, Ibiza und Mazda 2 vor allem für Vielfahrer interessant



Mazda 2

Fünf für alle Fälle: Kleinwagen meistern den Autoalltag so souverän wie die Vertreter der Golf-Klasse. Verzicht sieht anders aus. Technisch liegen sie nah beieinander. Und stilistisch sind sie alle reizvoll – auf unterschiedliche Art



Peugeot 207



Ford Fiesta

UNSERE PLATZIERUNG

5

Löwe ohne Biss

Willkommen im Lions-Club. Hier steht der effektvolle Auftritt im Vordergrund. Das ist zu wenig



Peugeot 207 HDi 90

292 PUNKTE

■ Er hat zwar fünf Türen und (offiziell) fünf Sitze, doch der knappe Fond des 207 ist nicht wirklich für Erwachsene geeignet. Für Knie und Kopf haben sie auf längeren Fahrten einfach nicht genug Platz. Was hilft es da, dass der Peugeot am meisten zuladen kann? Wer nur hin und wieder Passagiere an Bord nimmt, kann mit dem 207 aber gut leben.

Das hohe Gewicht rächt sich an der Tankstelle

Obwohl unterm Blech das gleiche Dieselherz schlägt wie in Ford und Mazda, zeigt der Peugeot einen anderen Charakter. Vor allem bei höherem Tempo wirkt sein Triebwerk überanstrengt. Kein Wunder, der Franzose wiegt deutlich mehr als die Kontrahenten, was man auch beim Tanken merkt: Er schluckt am meisten. Seine 5,5

Liter Testverbrauch weichen am stärksten von der Werksangabe (4,5 Liter) ab.

Schnelle Spurwechsel absolviert der 207 brav wie ein Zirkuslöwe, doch sportliche Fahrweise ist nicht seine Stärke. Unpräzise Schaltführung und weiche Lenkung verderben den Spaß an zügiger Kurvenfahrt.

Gelassenheit hilft weiter. Dann zeigt der Peugeot ordentlichen Federungskomfort und lässt sich angenehm fahren. Die Entspannung endet jedoch beim Blick in die Preisliste. Die getestete Tendence-Version ist das teuerste Auto im Vergleich. Dabei bietet es weder bessere Komfort- noch Sicherheitsausstattung. So kann der Salonlöwe nicht triumphieren.

ben den Spaß an zügiger Kurvenfahrt. Gelassenheit hilft weiter. Dann zeigt der Peugeot ordentlichen Federungskomfort und lässt sich angenehm fahren. Die Entspannung endet jedoch beim Blick in die Preisliste. Die getestete Tendence-Version ist das teuerste Auto im Vergleich. Dabei bietet es weder bessere Komfort- noch Sicherheitsausstattung. So kann der Salonlöwe nicht triumphieren.



Die weißen Instrumentenskalen fallen sofort auf und wirken edel. Der gelochte Lenkradbezug und glänzende Türgriffe verbessern den Qualitätseindruck



Für den kleinen Einkauf ist der Kofferraum groß genug, für größere Touren wird er aber schnell zu eng. Die Hebel-Lehnenverstellung verlangt Feingefühl



UNSERE PLATZIERUNG

4

Der kurze Luftikus

Das japanische Leichtgewicht ist ein Meister der Raumausnutzung. Dem Fahrwerk fehlt die Reife



Mazda2 1.6 MZ-CD

306 PUNKTE

■ Die positive Nachricht zuerst: Mit 3,88 Meter Länge und 1120 Kilo Leergewicht zeigt Mazda, wie ein moderner Kleinwagen aussehen muss. Er ist leicht und kurz, bietet aber trotzdem den luftigsten Innenraum und gute Variabilität. Nur beim Kofferraum

Viel Platz, fairer Preis, gute Ausstattung, aber...

bieten die anderen mehr. Selbst große Fahrer sitzen gut. Die breite, V-förmige Heckscheibe macht das Rückwärtsinparken zum Kinderspiel. Dazu kommt eine üppige Ausstattung: Ab „Impression“ sind Kopfairbags, Lichtautomatik, Nebellampen, Regensensor, Sitzheizung und Fensterheber Serie.

Mit nur 4,8 Liter Testverbrauch beweist der Mazda vorbildliche Trinksitten. Beim Zwischenspur auf der Landstraße liegt das

Leichtgewicht dank kurzer Übersetzung sogar vorn. Funktional und bei den Kosten ist dem Japaner daher nichts vorzuwerfen. Ein rundum gutes Auto - solange es als reines Transportmittel dient. Wer darüber hinaus ein harmonisches Fahrerlebnis erwartet, wird enttäuscht. Trotz sportlich-straffer Abstimmung wirkt der Mazda weniger handlich als

die Konkurrenz. Schnelle Fahrmanöver bringen sein Fahrwerk früh an Grenzen, sodass ein heftiger ESP-Eingriff nötig wird. Zum Glück ist der elektronische Schleuderschutz wie bei den anderen Testkandidaten Serie. Auch beim Abrollkomfort kann der Mazda nicht überzeugen. Schlechte Straßen sorgen für Unruhe in der Karosserie.



Das Dreispeichenlenkrad ist nur in der Höhe einstellbar, die Sicht nach hinten sehr gut. Qualitativ könnte sein Innenraum im Detail noch etwas zulegen



Viele praktische Ablagen machen den Mazda wohnlich. Das zweigeteilte Handschuhfach hat vorn einen „Briefschlitz“. Die Tachoskala ist ein kleines Kunstwerk



blue drive



IAA 2009
Halle 6



„Immer bei Rot schaltet unser Auto auf Grün.
Papa sagt, das nennt man blue.“

Serienmäßig mit Start-Stopp-Automatik.
Der neue Hyundai i30 blue und i30cw blue.

Umweltschonend fahren – sogar im Stand. Profitieren Sie jetzt von der Start-Stopp-Automatik¹ bei unseren »blue«-Modellen und freuen Sie sich über weniger CO₂ und Verbrauch. Im neuen Hyundai i30 blue ab 15.410 EUR² und i30cw blue ab 16.610 EUR².

Wahre
Qualität
zählt

 **HYUNDAI**

www.hyundai.de

¹ ISG (Idle Stop & Go), in Kombination mit zwei Motor- und drei Ausstattungsvarianten erhältlich.

² Unverbindliche Preisempfehlung der Hyundai Motor Deutschland GmbH, zzgl. Überführungskosten.

Kraftstoffverbrauch (l/100 km) und CO₂-Emission (g/km): von 5,7 l (kombiniert) und 135 g für den i30 blue 1.4 bis 5,9 l (kombiniert) und 142 g für den i30cw blue 1.6.

UNSERE PLATZIERUNG

3

Der Kurvenstar

Sein gelungenes Fahrwerk sorgt für entspanntes Fahren. Ansonsten ist er ein Durchschnittstyp



Ford Fiesta 1.6 TDCi

311 PUNKTE

Keine Frage, sein keilförmiges Design bleibt in Erinnerung. Dazu knallige Farben und ein durchgestyltes Cockpit: Der Fiesta macht schwer auf Mode. Warum auch nicht? Die Ernsthaftigkeit eines Polo muss ja nicht allen gefallen. Allerdings bringt der frische Ford ein paar handfeste Nachteile mit - knappes Platzangebot im Fond, miese Sicht nach hinten.

Größter Kofferraum, leider wenig Zuladung

Da werden die optionalen Parkpieper (ab 355 Euro) zum Pflicht-Kreuzchen in der Bestellung. Immerhin bietet der Ford mit 295 bis 979 Litern den größten Kofferraum - blöd nur, dass der Fiesta gerade einmal 395 Kilo zuladen darf. Seine Stunde schlägt beim Fahren, dank der gekonnten Fahrwerkabstimmung. Abröll-

komfort und sportliches Talent erreichen eine fast perfekte Balance. Nur die Lenkung spricht zu spitz an und bringt so unnötige Hektik ins Geschehen. Das ESP regelt feinfühlig. Die Traktionskontrolle ist aber nicht abschaltbar - im Winter kann das Nachteil bedeuten. Querrillen dringen zudem bis ins Lenkrad durch. Ansonsten herrscht Sies-

ta im Fiesta. Das Nagel in des Diesels ist beim Beschleunigen zwar zu hören, wird aber nie lästig. Obwohl im Ford der gleiche Motor wie im Mazda und Peugeot arbeitet, stemmt der Fiesta etwas weniger Drehmoment, beschleunigt zäher und verbraucht einen Tick mehr. Außerdem ist seine Leerlaufdrehzahl höher eingestellt.



Die flachen A-Säulen geben dem Fiesta eine gestreckte Optik, erschweren aber die Sicht nach schräg vorn. Qualitativ erreicht der Ford ein gutes Niveau



Das geht schöner: Bei den Türgriffen ging den Fiesta-Designern die Lust aus. Schlüssellose Türöffner und Startknopf kosten 430 Euro extra

2

Spaniens Polo-Kopie

VW-Technik mit südländischem Charme hat ihre Reize. In einigen Details zeigt er aber Schwächen



Seat Ibiza 1.6 TDI

323 PUNKTE

Gleiche Technik, gleicher Motor, gleiche Elektronik - der Ibiza ist ein Klon des VW Polo. Geschickt hüllt er sich in ein spanisches Designerkleid und gibt den emotionalen Südländer. Dass so ein Seat aber weniger kostet als sein deutsches Schwestermodell, gehört zur Vergangenheit. Nur rund 300 Euro trennen den Ibiza vom Polo. Immer-

Der Ibiza federt noch souveräner als der VW

hin hat er die bessere Ausstattung mit Bordcomputer, CD-Radio, Reifendruckkontrolle und Fahrlichtautomatik. Gespart wird da, wo es nicht wehtut. An der Dämpfung der Haltegriffe zum Beispiel. Weniger gefällt die billigere Qualitätsanmutung, hier darf Seat ruhig noch mehr vom Mutterkonzern profitieren.

Bei der Fahrwerkabstimmung haben die Spanier einen guten Job gemacht. Der Seat federt straff, aber nicht zu hart. Im Vergleich zum Polo nimmt er Bodenwellen noch souveräner, selbst heftige Schläge können ihn nicht aus der Ruhe bringen. Die modernere Vorderachskonstruktion macht sich auch in der Lenkung bemerkbar. Obwohl ebenfalls iden-

tisch mit dem Polo, folgt der Ibiza den Steuerbefehlen des Fahrers noch präziser. Auch die Schaltung bleibt ohne Tadel. Seltenerweise unterscheiden sich Ibiza und Polo bei der Wartung. Der Seat muss alle 15 000 Kilometer zum Ölwechsel, der Polo erst nach Anzeige. Außerdem bietet VW die längere Mobilitätsgarantie.



Die Sitze bieten reichlich Schenkelaufgabe und Seitenhalt. Das Lenkrad lässt sich in Höhe und Tiefe verstellen. Der spröde Cockpit-Kunststoff wirkt allzu billig



Typisch für Autos im VW-Konzern: Das Markenemblem der Hecktür dient als Öffner. Das vollwertige Ersatzrad kostet 50 Euro, serienmäßig ist Reifendichtmittel

FOTOS: A. EMERLING

UNSERE
PLATZIERUNG

1

Aufreißer im Nadelzwirn

Der Polo prahlt nicht mit knalligem Design oder extravaganten Details, sondern mit Qualität. Viele Talente machen ihn zum Sieger



KANDIDAT
BEIM GOLDENEN
LENKRAD 2009

VW Polo 1.6 TDI

341 PUNKTE

■ So einen Typ mögen die Schwiegermütter: dezent im Auftritt, freundliche Manieren, stets verbindlich. Und damit den vier Konkurrenten stets eine Nasenlänge voraus. Der Polo macht auf stille Weise zufrieden, bleibt mit 3,97 Meter Länge angenehm bescheiden. Mag das Seat-Schwestermodell bei Antrieb, Komfort und Fahrdynamik noch gleichauf liegen, so bringen den VW die längeren Wartungsintervalle und die bessere Garantie bei den Kosten nach vorn.

Im Autoalltag glänzt er mit komfortabler Federung. Wer das 90-PS-Modell als Sportdiesel begreift, wird mit der

weichen Auslegung nicht ganz einverstanden sein. Auf welligen Straßen wird er zu unruhig und liegt in Kurven nervöser als Ibiza und Fiesta. Seine Lenkung könnte bei schnellen Fahrmanövern mehr Rückmeldung liefern.

Niedrige Drehzahlen sorgen für sparsamen Verbrauch

Was soll's? In den meisten Fahrsituationen zeigt der Polo sein komfortables, sicheres Naturell. Mit serienmäßigem ESP, das unauffällig regelt. Auch bei ausgeschalteter Traktionskontrolle – das kann den Vortrieb zum Beispiel

beim Anfahren auf Schnee und Matsch verbessern – regelt das ESP noch teilweise. Und 4,8 Liter Testverbrauch krönen den Polo zum Sparkönig. Ein Grund ist die lange Übersetzung. Bei Autobahntempo 130 im fünften Gang dreht der TDI nur 2250 Touren. Trotzdem entfaltet der Vierzylinder seine Kraft jederzeit souverän. Mit einer Einschränkung: Wer mit zu wenig Gas anfährt, droht den Motor abzuwürgen – ein Schönheitsfehler, den VW abstellen sollte. Übertreffend dagegen die 35,5 Meter Bremsweg aus 100 km/h, die zumindest zum Teil aufs Konto der griffigen 185er-Dunlop-Reifen gehen.



Der Lenkranz ist zwar dünn, aber angenehm zu greifen. Die Schaltung ist präzise geführt, die Kunststoffe fassen sich solide an



15-Zoll-Räder sind Serie. Ringsum verzögern Scheibenbremsen



Doppelter Boden (serienmäßig) für mehr Variabilität. Bei geklappten Rückenlehnen eine ebene Ladefläche



Zu kühl oder voll cool? Das Polo-Design folgt keiner Mode. Die Außenspiegel dürften größer sein

Auto Bild.de Die tägliche Portion
AUTO BILD

IAA

www.autobild.de/iaa



IAA 2009 Die 63. IAA wird grün, der Fahrspaß kommt trotzdem nicht zu kurz: Maserati bringt das GranCabrio, Porsche den 911 GT3 RS und den 911 GT3 Cup, Audi den R8 Spyder, Melkus die Serie des RS 2000.

Auto Bild sports cars.de

British Open Reine Fahrfreude – dafür braucht's kein Dach. Minis Sportschmiede John Cooper Works knöpft sich das neue Cabrio vor.



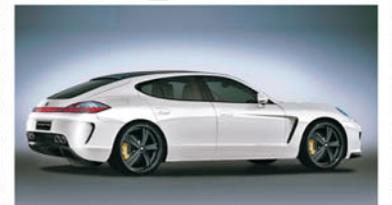
www.autobild-sportscars.de

Auto Bild klassik.de

Glamouröser Abschluss Die zweite Auflage der Hamburg-Berlin Klassik endete feierlich: mit großem Zieleinlauf in der Berliner Innenstadt.

www.autobild-klassik.de

Auto Bild tuning.de



Edel-Panamera Zur Markteinführung des Porsche Panamera plant Gemballa eine eigene Version der Limousine mit bis zu 750 PS, den Mistrale.

www.autobild-tuning.de

Auto Bild greencars.de

Sauber, Kleiner! Seit 20 Jahren präsentiert der alternative Verkehrsclub Deutschland seine Umweltliste. Der Sieger 2009 ist der Smart Fortwo cdi.

www.autobild-greencars.de

Auto Bild allrad.de

Der reine Wahnsinn 485 PS aus einem V8-Benziner und zwei Elektromotoren: Der ActiveHybrid X6 von BMW feiert auf der IAA 2009 Premiere.



www.autobild-allrad.de

AUTO BILD auch auf Ihrem Handy:
mobil.autobild.de

AUCH
MOBIL



www.autobild.de/seat, www.autobild.de/ford, www.autobild.de/volkswagen, www.autobild.de/peugeot, www.autobild.de/mazda

FAHRZEUGDATEN	FORD	MAZDA	PEUGEOT	SEAT	VW
Motor Bauart/Zylinder/ Einbaulage	Vierzylinder, Turbo, vorn quer				
Ventile/Nockenwellen	4 pro Zylinder/2				
Nockenwellenantrieb	Zahnriemen/Kette	Zahnriemen/Kette	Zahnriemen/Kette	Zahnriemen	Zahnriemen
Hubraum	1560 cm³	1560 cm³	1560 cm³	1598 cm³	1598 cm³
kW (PS) bei U/min	66 (90)/4000	66 (90)/4000	66 (90)/4000	66 (90)/4200	66 (90)/4200
Nm bei U/min	200/1750	212/1750	215/1750	230/1500	230/1500
Höchstgeschwindigkeit	175 km/h	173 km/h	182 km/h	177 km/h	180 km/h
Getriebe	Fünfgang manuell				
Antrieb	Vorderradantrieb	Vorderradantrieb	Vorderradantrieb	Vorderradantrieb	Vorderradantrieb
Bremsen vorn/hinten	Scheiben/Trommel	Scheiben/Trommel	Scheiben/Trommel	Scheiben/Scheiben	Scheiben/Scheiben
Testwagenbereifung	195/45 R 16 V	195/45 R 16 W	195/55 R 16 V	185/60 R 15 H	185/60 R 15 T
Radgröße	6,5 x 16"	6,5 x 16"	6 x 15"	6 x 15"	6 x 15"
Abgas CO ₂	110 g/km	112 g/km	120 g/km	109 g/km	109 g/km
Verbrauch*	5,2/3,6/4,2 l	5,1/3,7/4,2 l	5,8/3,8/4,5 l	5,1/3,6/4,2 l	5,1/3,6/4,2 l
Tankinhalt/Kraftstoffsorte	40 l/Diesel	43 l/Diesel	50 l/Diesel	45 l/Diesel	45 l/Diesel
Vorbeifahrgeräusch	71 dB (A)	70 dB (A)	72 dB (A)	71 dB (A)	70 dB (A)
Anhängelast geb./ungebr.	750/555 kg	800/500 kg	1150/600 kg	1200/590 kg	1200/570 kg
Kofferraumvolumen	295-979 l	250-787 l	270-923 l	292-938 l	280-952 l

*innerorts/außerorts/gesamt auf 100 km

KOSTEN/GARANTIE	FORD	MAZDA	PEUGEOT	SEAT	VW
Abgasnorm	Euro 4	Euro 4	Euro 4	Euro 5	Euro 5
Steuer pro Jahr	152 €	152 €	152 €	152 €	152 €
Typklassen HPF/VK/TK	18/17/18	17/19/19	15/18/19	20/19/21	17/16/18
Werkstattintervalle	20 000 km/1 Jahr	20 000 km/1 Jahr	20 000 km/2 Jahre	15 000 km/1 Jahr	nach Anzeige/2 Jahre
Wartungskosten von/bis	180/250 €	160/280 €	150/270 €	150/250 €	150/300 €
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	unbegrenzt	unbegrenzt	2 Jahre	unbegrenzt

MESSWERTE	FORD	MAZDA	PEUGEOT	SEAT	VW	
Beschleunigung	0-50 km/h	4,3 s	3,9 s	3,7 s	3,4 s	3,5 s
	0-100 km/h	12,8 s	12,2 s	12,5 s	11,8 s	11,5 s
	0-130 km/h	23,1 s	22,0 s	23,5 s	22,4 s	20,7 s
Elastizität	60-100 km/h	8,6 s (4. Gang)	8,2 s (4. Gang)	10,4 s (4. Gang)	10,0 s (4. Gang)	9,6 s (4. Gang)
	80-120 km/h	13,1 s (5. Gang)	12,7 s (5. Gang)	15,4 s (5. Gang)	16,1 s (5. Gang)	15,4 s (5. Gang)
Leergewicht/Zuladung	1160/395 kg	1120/420 kg	1252/469 kg	1200/421 kg	1200/450 kg	
Gewichtsverteilung v./h.	63/37 %	65/35 %	63/37 %	64/36 %	64/36 %	
Wendekreis links/rechts	10,4/10,5 m	10,6/10,5 m	11,1/10,9 m	10,5/10,5 m	10,4/10,5 m	
Bremsweg aus 100 km/h	kalt	38,4 m	38,1 m	39,3 m	37,9 m	35,7 m
	warm	38,0 m	38,2 m	39,8 m	38,0 m	35,5 m
Innengeräusch	bei 50 km/h	60 dB (A)	60 dB (A)	62 dB (A)	60 dB (A)	60 dB (A)
	bei 100 km/h	68 dB (A)	69 dB (A)	68 dB (A)	67 dB (A)	67 dB (A)
	bei 130 km/h	74 dB (A)	74 dB (A)	73 dB (A)	72 dB (A)	72 dB (A)
Testverbrauch - CO ₂	4,9 l D - 130 g/km	4,8 l D - 127 g/km	5,5 l D - 146 g/km	5,0 l D - 133 g/km	4,8 l D - 127 g/km	
Reichweite	810 km	900 km	910 km	900 km	940 km	

PREISE/AUSSTATTUNG	FORD	MAZDA	PEUGEOT	SEAT	VW
Modell (5-Türer)	Fiesta 1.6 TDCi Titanium	2.1.6 MZ-CD Impression	207 HDI 90 FAP Tendance	Ibiza 1.6 TDI Style	Polo 1.6 TDI Comfortline
Airbags Fahrer/Beif./Seiten vo.	S/S/S	S/S/S	S/S/S	S/S/S	S/S/S
Kopfairbags vorn/2. Reihe	255 €	S/S	S/S	S/220 €	S/465 €
Klimaanlage/-automatik	S/305 €	N/S	S/N	S/350 €	S/300 €
Radio mit CD-Player	ab 805 €	S	460 €	S	ab 475 €
Automatikgetriebe	N	N	N	N	1400 €* 1785 €
Preis (wird bewertet)	17 500 €**	17 850 €	18 196 €***	17 450 €	17 785 €

S = Serie, N = nicht lieferbar; * Doppelkupplungsgetriebe (DSG); ** inkl. 16-Zoll-Bereifung für 250 €; *** inkl. 16-Zoll-Bereifung für 1196 € (Zubehör-Preis von Peugeot)

FINANZIERUNGSANGEBOTE DER HERSTELLER

MODELL	Ford	Mazda	Peugeot	Seat	VW
Preis	17 500 Euro	17 850 Euro	18 196 Euro	17 450 Euro	17 785 Euro
Sonderzahlung	3611 Euro	3570 Euro	3639 Euro	3490 Euro	3557 Euro
Monatsrate	166 Euro	183 Euro	229 Euro**	197 Euro	192 Euro
Schlussrate	6642 Euro	8925 Euro	8213 Euro	8198 Euro	8675 Euro
Gesamtkosten	18 776 Euro*	19 083 Euro	19 867 Euro	18 780 Euro	19 144 Euro

Drei-Wege-Finanzierung, 20 Prozent Sonderzahlung, 36 Monate Laufzeit, 15 000 km jährliche Laufleistung; Monatsraten gerundet; Angaben laut Herstellerbanken, ohne Gewähr; * Fords Flätrate-Kalkulation beinhaltet 48 Monate Laufzeit und 555 € Wartung; ** 35 Monatsraten

FOTOS: A. EMBELING

WERTUNGEN

	PUNKTE MAX.	VW	SEAT	FORD	MAZDA	PEUGEOT
KAROSSERIE						
Platzangebot vorn	15	13	13	12	14	12
Platzangebot hinten	10	5	4	4	5	3
Raumgefühl	5	3	2	2	2	3
Kofferraum min/max	15	9	9	10	7	8
Zuladung	5	5	4	4	4	5
Variabilität	5	2	1	1	1	1
Anhängelast	5	5	5	2	2	5
Übersichtlichkeit	5	3	3	2	3	2
Qualitätseindruck	15	13	11	12	11	12
Sicherheitsausstattung	20	5	7	9	8	7
Zwischenergebnis	100	63	59	58	57	58

ANTRIEB						
Beschleunigung	10	7	6	6	6	6
Höchstgeschwindigkeit	5	3	3	3	3	3
Elastizität	15	10	10	11	12	10
Laufkultur	10	8	8	7	7	8
Drehfreude/Ansprechen	5	4	4	3	3	2
Getriebe	10	8	8	7	7	5
Testverbrauch	25	20	20	20	20	18
Reichweite	5	5	5	4	5	5
Umwelt*	15	12	11	9	10	8
Zwischenergebnis	100	77	75	70	73	65

*CO₂-Ausstoß, Außengeräusch, Leergewicht, Schadstoffnorm

KOMFORT						
Federung	20	15	16	16	13	14
Sitze vorn/Einstieg	15	13	13	12	11	11
Sitze hinten/Einstieg	10	6	5	6	5	3
Innengeräusch	5	4	4	3	3	3
Geräuscheindruck	10	8	8	8	7	8
Komfortausstattung	15	9	11	8	9	7
Technik-Optionen	5	4	4	3	1	3
Bedienbarkeit	10	8	6	7	6	6
Klimatisierung	10	3	3	3	5	3
Zwischenergebnis	100	70	70	66	60	58

FAHRDYNAMIK						
Fahrericherheit	20	17	18	18	16	17
Elektronische Fahrhilfen	10	8	8	7	7	8
Geradeauslauf	5	5	5	5	5	5
Agilität	15	13	14	14	12	12
Lenkung	15	13	14	12	11	10
Bremsweg	20	16	12	11	11	8
Traktion	10	8	8	8	8	8
Wendekreis	5	2	2	2	2	1
Zwischenergebnis	100	82	81	77	72	69
TESTWERTUNG	400	292	285	271	262	250

KOSTEN						
Preis	40	7	8	8	7	6
Wiederverkauf*	10	9	8	7	8	8
Steuer/Versicherung	10	6	4	5	5	5
Wartung	10	8	4	5	5	6
Garantie	15	7	3	3	9	7
Kraftstoff (10 000 km/Jahr)	10	8	8	8	8	7
Aufpreisgestaltung	5	4	3	4	2	3
Zwischenergebnis	100	49	38	40	44	42

GESAMTWERTUNG	500	341	323	311	306	292
PLATZIERUNG		1.	2.	3.	4.	5.

Preis-Leistungs-Sieger

*ermittelt von Bähr & Fess Forecasts/Saarbrücken

XNIPCODE*: Q7PK * 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

PLATZIERUNG



1 341 PUNKTE

VW Polo

■ Unter vier Meter lang, innen groß genug: Der kleine Golf gewinnt den Kleinwagen-Wettkampf deutlich. Auch dank seines modernen Spar-Diesels.



2 323 PUNKTE

Seat Ibiza

■ Gute VW-Alternative - kein Wunder bei ähnlicher Technik. Bei einigen Details fehlt ihm die Finesse. Einer Folge strenger Konzernpolitik.



3 311 PUNKTE

Ford Fiesta

■ Fetziger Typ, der Fiesta. Abrollkomfort und Handling auf Höchstniveau. Aber der Ford verliert viele wichtige Punkte im Kostenkapitel.



4 306 PUNKTE

Mazda 2

■ Typischer Japaner: wenig Glamour, aber hoher Nutzwert, gute Ausstattung, fairer Preis. Leider enttäuscht er beim Fahrkomfort.



5 292 PUNKTE

Peugeot 207

■ Kein schlechtes Auto, nein - aber zu eigensinnig, um in diesem Vergleich besser abzuschneiden. Hoher Preis und knapper Fond sprechen gegen den 207.

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

	VW	FORD	SEAT	PEUGEOT	MAZDA
KATEGORIE					
Design	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★
Temperament	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★
Handling	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★
Wellness	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★
Image	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★
GESAMT	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★

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

■ Langweilig oder zeitlos? Beim Polo gehen die Meinungen in der Redaktion auseinander. Es ist so wie mit dem Golf: nicht aufregend, aber immer ein guter Anzug. Vier Design-Sterne kriegt auch der Fiesta, obwohl er den Gegenpol zum Polo darstellt: positiv auffällig nicht nur in der Form, sondern auch beim Fahren. Sein knackiges Handling bringt den meisten Fahrspaß. Davon ist der Peugeot weit

entfernt. Obwohl er sich mit seinem straffen Fahrwerk große Mühe beim Kurvenkratzen gibt, springt kein Funke über. Wohl fühlen hat hier eine andere Ausprägung - wer die dicken Ledersitze und das schöne Farbnavi bestellt, kann den 207 zur kleinen Luxuslounge ausbauen. Das Edel-Ambiente bringt einen hohen Entspannungseffekt - darum vier Well-

ness-Punkte. Der Mazda ist zwar schon ab Werk gut ausgestattet, doch sein zappeliges Fahrwerk durchkreuzt alle Wellness-Ambitionen. Und beim Image fällt er wie der Seat eher in die Kategorie „Graue Maus“. Hier strahlt das VW-Prestige heller. Aber auch die lange Kleinwagen-Tradition bei Fiesta und Peugeot bringt akzeptable Image-Werte.

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

FAZIT

■ Ich sehe es kommen: Wütende Leserbriefe werden mich als devoten Polo-Verehrer beschimpfen. Und AUTO BILD hat ja sowieso die VW-Brille auf. Haben wir nicht! Unsere Messwerte belegen den großen Vorsprung des VW. Er hat am meisten Platz, den besten Antrieb, guten Komfort und geht überzeugend ums Eck. Casanovas sehen anders aus,

Sieger nicht. Da der Seat das gleiche Erbgut in sich trägt, wird er konsequenterweise Zweiter. Wem Form und Fahrwerk am wichtigsten sind, sollte den Fiesta kaufen. Der Mazda ist der leidenschaftslose Funktionstyp, aber es gibt ja auch Leute, die das Sachliche schätzen. Und der Peugeot bleibt das kleine Verwöhnbonbon aus Frankreich.



Jörg Maltzan