

Vergleich neue große Kleinwagen: Hyundai i20, Mazda2, Opel Corsa und Skoda Fabia

Vier Kleine im Clinch



Lauter alte Bekannte? Vom Namen her schon, doch jeder Einzelne aus unserem **Kleinwagen-Quartett** tritt frisch renoviert – quasi als unbeschriebenes Blatt – zum Vergleich an.

Klein sein allein reicht nicht. Freilich: Im City-Gewühl locker mitzuschwimmen und einzuparken, wo es andere erst gar nicht versuchen, wird immer wichtiger. Aber auch ansprechendes Styling, ordentliche Sicherheits-Features, feine Ausstattung und ausreichend Platz soll die Viermeter-Klasse bieten.

Ansprüche, denen unsere neu aufgelegten Probanden gerecht werden wollen. Umso mehr, als das ganze Segment (neben dem der SUVs) immer mehr gefragt ist. Und das offensichtlich nicht nur in der Alten Welt: Bei uns gibt's ein interessantes Match zwischen Europa und Asien mit vier Autos aus vier verschiedenen Ländern.

Motor & Getriebe

Benzinmotoren zwischen 100 und 115 PS sind für unsere Kleinwagen nicht unbedingt nötig, machen aber Spaß. Etwas weniger der Sauger im i20, der bei den Fahrleistungen hinterherhinkt. Was aber auch Vorteile hat: Er fährt am ausgegünstigsten, macht nie ►►

Asien gegen Europa: Frisch renoviert matchen sich die Bestseller Opel Corsa und Skoda Fabia mit Hyundai i20 und Mazda2

	Hyundai i20 1,4 Premium	Mazda2 G 115 Revolution Top	Opel Corsa 1,0 Turbo ECOTEC Cosmo	Skoda Fabia 1,2 TSI Style DSG
Basispreis in €	16.790,-	22.190,-	20.250,-	18.790,-**
Hubraum in ccm	1368	1496	999	1197
Zylinder/ Ventile je Zyl.	R4/4	R4/4	R3/4	R4/4
PS/kW bei U/min	100/73,6 bei 6000	115/85 bei 6000	115/85 bei 5000-6000	110/81 bei 4600-5600
Nm bei U/min	134 bei 3500	148 bei 4000	170 bei 1800-4500	175 bei 1400-4000
Antrieb	Vorderrad	Vorderrad	Vorderrad	Vorderrad
Getriebe	6-Gang, man.	6-Gang, man.	6-Gang, man.	7-Gang-Doppelk.,**
Reifen	195/55 R 16	185/60 R 16	195/55 R 16***	185/60 R 15****
L/B/H in mm	4035/1734/1474	4060/1695/1495	4021/1746/1481	3992/1732/1467
Radstand in mm	2570	2570	2510	2470
Sitzplätze	5	5	5	5
Wendekreis in m	10,2	9,8	10,6	10,4
Leergewicht in kg	1175	980	1243	1154
zul. Ges.-Gew. in kg	1600	1510	1680	1609
max. Anh.-Last in kg	1000	900	1200	1100
Tankinhalt in l	50	44	45	45
Reichweite in km	750	770	710	720
Kofferraum (VDA) in l	326-1042	280-887	285-1120	330-1150
0-100 km/h in sec	11,6	8,7	10,3	9,4
60-100 km/h (im 4./5. Gang) in sec	12,1/14,9	9,2/12,6	9,4/11,9	-
Spitze in km/h	184	200	195	196
Bremsen von 100 auf 0 km/h in m (m/sec²)*	47,6 (8,1)	48,3 (8,0)	45,7 (8,4)***	45,7 (8,4)****
Normverbr. in l/100 km (Stadt/außerorts/Mix)	7,2/4,6/5,5	6,4/4,1/4,9	6,1/4,3/5,0	5,8/4,1/4,7
Testverbrauch in l/100 km	6,6 (ROZ 95)	5,7 (ROZ 95)	6,3 (ROZ 95)***	6,2 (ROZ 95)****
CO ₂ in g/km (Norm/Test)	127/152	115/131	117/145	109/143

*Alle Autos mit Winterreifen, Außen-Temperatur 0° C **mit manuellem Sechsgang-Getriebe 1200 Euro günstiger
Testwagenbereifung 215/45 R 17 *Testwagenbereifung 215/45 R 16

Liste unter der Lupe

Airbags Seite v/h	S/-	S/-	S/-	S/-
Airbags Kopf v/h	S/S	S/S	S/S	S/S
ABS/ESP/Bremsassistent	S/S/S	S/S/S	S/S/S	S/S/S
Spurhalte-/Totwinkel-Assistent	S/-	S/S	P4/P7	-/-
Fernlicht-Assistent	-	S	P4	-
Reifendruck-Kontrolle	S	S	S	S
Alarmanlage	S	-	343,-	-
Außensp. el. verstell-/ beheiz-/klappbar	S/S/S	S/S/S	S/S/-	S/S/-
Berganfahrhilfe	S	-	S	S
Aluräder	S	S	S	S
Einparkhilfe h/v+h	S/P2	S/-	S/131,-	S/P3
Rückfahrkamera	P2	-	353,-	-
Fensterheber elektr. v/h	S/S	S/S	S/-	S/174,-
Innen-/Außensp. aut. abbl.	S/-	-/-	P5 od. P4/-	S/-
Klimaanlage/-automatik	-/S	-/S	-/S	-/S
Lederlenkrad/-polsterung	S/- ¹⁾	S/S	S/-	138,-/-
Lenkrad beheizbar	P1	-	P6	-
Licht-/Regensensor	S/S	S ²⁾ /S	P5	S/P3
Metall-Lack	500	ab 440,-	504,-	440,-
Navigationssystem	- ⁷⁾	500,-	- ⁶⁾	- ⁶⁾
Bluetooth Freisprecheinr.	S	S	S	S
Radio mit CD/Lenkrad-FB	S/S	S/S	S/S	S ³⁾ /138,- ⁴⁾
Rückl./-bank geteilt umkl.	S/-	S/-	S/-	S/-
Schiebedach el.	1200,-	-	S	694,- ⁵⁾
Sitze höhenverst. li./re.	S/-	S/-	S/S	S/S
Sitzheizung v/h	P1/-	S/-	P6/-	S/-
Sportfahrwerk	-	-	182,-	132,-
Tempomat/mit Radar	S/-	S/-	S/-	S/-
Headup-Display	-	S	-	-
Bi-Xenon-/LED/Kurvenlicht	-/-/S ¹⁾	-/S/-	S/-/S ¹⁾	-/-/104,- ¹⁾
FB-Zentralsperre/Keyless	S/P2	S/S	S/-	S/P3

Zeichenerklärung: S = serienmäßig - = nicht im Angebot Aufpreise in Euro inkl. aller Abgaben
¹⁾statisches Kurvenlicht ²⁾inkl. Fernlicht-Assistent ³⁾mit SD-Kartenschacht statt CD-Laufwerk ⁴⁾nur mit Lederlenkrad
⁵⁾fixes Panoramadach ⁶⁾nur via Apps kompatibler Smartphones ⁷⁾ab Herbst

P1 Winter-Paket (Sitzheizung v, beheizbares Lederlenkrad) € 300,- / P2 Deluxe-Paket (Einparkhilfe v+h, Keyless-Go, Rückfahrkamera etc.) € 1100,- / P3 Style Austria Paket (Müdigkeits-Erkennung, Keyless-Go, Licht-Assistent, Regensensor, Einparkhilfe v+h, Scheiben ab B-Säule abgedunkelt, Radio mit 6,5 Zoll-Touchscreen etc.) € 1230,- / P4 Opel Eye Frontkamera (Spurhalte-, Verkehrsschild-u. Fernlicht-Assistent, Abstands- u. Frontkollisions-Warner, Innenspiegel aut. abblend.) € 756,- / P5 Sicht Paket (Licht- u. Regensensor, Innenspiegel aut. abblend.) € 192,- / P6 Winter Paket (Lenkrad-Heizung, Sitzheizung v) € 403,- / P7 Erweiterter Park-Assistent (Totwinkel-Warner, Einparkhilfe v+h, Einpark-Automatik) € 333,-

Stress und wirkt besonders in der Stadt dank gleichmäßiger Leistungsentfaltung kräftiger, als es die Messwerte erwarten lassen.

Gegenpol zum gemütlichen Koreaner ist der quirlige Mazda, dessen hoch verdichteter Vierzylinder dem japanischen Leichtgewicht ordentlich einheizt – mit erfrischenden Sprinter-Qualitäten und (trotz fehlendem Turbo) ordentlicher Leistung fast übers gesamte Drehzahlband. Dazu lässt er sich knackig, fast wie ein Sportwagen, schalten.

Auch der Skoda ist flink unterwegs: Die optionale Doppelkupplungs-Automatik variiert rasant ihre sieben Stufen, der Stammtisch-Sprint auf 100 km/h gelingt in nur 9,4 Sekunden. Trotz fünf Mehr-PS zum Tschechen wirkt der Opel verhalten – was aber nicht am neuen, drehfreudigen Dreizylinder-Turbo, sondern am hohen Eigengewicht des Deutschen (89 Kilo mehr als der Skoda, gar 263 Kilo schwerer als der Mazda) liegt. Seine sechs Gänge sortiert man ähnlich problemlos wie die des i20.

Der Motor des Hyundai schont wiederum die Ohren der Insassen am meisten. Überraschend kultiviert läuft trotz nur dreier Zylinder der neue Turbo-Benziner im Opel, der beim Beschleunigen zwar kernig klingt, dabei aber nicht lauter als die Vierzylinder von Skoda oder Mazda wird.

Fahrwerk & Traktion

Mit präziser Lenkung und kurvensicherem Fahrwerk ist der leichtfüßige Mazda der Sportler in diesem Quartett. Auch der Tscheche biegt entschlossen in die Kurven, sachte vom ESP gemäßregelt. Allerdings pariert er Querfugen unangenehm derb, wohingegen der 2er generell einen Tick ruppiger federt.

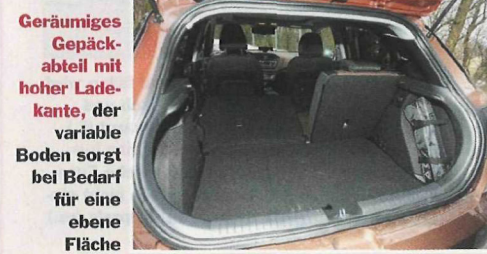
Ziemlich agil und spät untersteuernd klammert sich der straff ausgelegte i20 am Kurvenradius fest, nur die mäßig exakte Lenkung kann da nicht ganz mit. Beim Opel merkt man die alte Plattform: Er wirkt leicht schwammig und

Hyundai i20 1,4 Premium

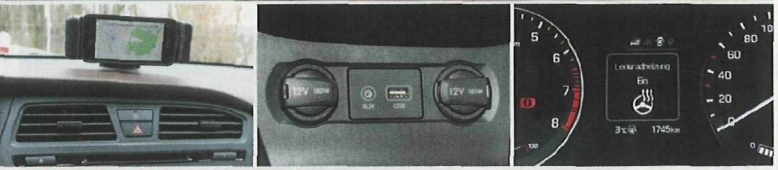


Der i20 ist fesch und auch in Kurven nicht fad. Ein kräftiger Turbo-Dreizylinder kommt um die Jahreswende

Wohlfühl-Arbeitsplatz mit Mittelarmlehne, rätsel-freier Bedienung und klarer Instrumentierung



Geräumiges Gepäck-abteil mit hoher Lade-kante, der variable Boden sorgt bei Bedarf für eine ebene Fläche



Praktisch: die optionale Smartphone-Halterung (li.), zahlreiche Anschlussmöglichkeiten (Mitte). Angenehm: die im Paket günstige Lenkrad-Heizung (re.)

untersteuert früh, fährt dafür aber ziemlich komfortabel.

Im Schnee-Chaos sorgte die Motor/Getriebe-Symbiose des Fabia für optimalen Vortrieb, auch der Opel hält sich dabei recht gut, wirkt aber mit gefühlloser Lenkung etwas zappelig.

Der brave Hyundai kennt dank homogen abgegebener Leistung kaum Traktions-Probleme, der bissige Mazda dagegen schon. Weniger bissig verzögern die Bremsen der beiden Asiaten, was wohl auch an den Reifen

liegen mag. Jedenfalls ankert unsere Europa-Fraktion nach einer Vollbremsung aus Tempo 100 gut zwei Meter früher.

Cockpit & Bedienung

Reduziert aufs Wesentliche wurde das 2er-Cockpit: Die Kommu-

nikation mit dem Fahrer erfolgt über einen Touchscreen à la Mercedes samt Dreh/Drück-Regler bzw. Spracheingabe. Der Tscheche punktet ebenfalls mit feiner Ergonomie und glasklaren Armaturen, nur beim Tür-zuziehen muss man

Mazda2 G 115 Revolution Top



Der Mazda fährt am agilsten, wirkt aber im Alltag bis auf die etwas strenge Federung nicht nervös



Einzigartig im Kleinwagen-Segment: Lounge-Atmosphäre mit Leder, Touchscreen-Bedienung wie bei Benz und Lüftungsdüsen à la Audi. Auch Porsche wird mit dem zentralen Drehzahlmesser zitiert (kleines Bild)



Navi, Radio und Telefon bedient man während der Fahrt über den Dreh-und-Drück-Regler (li.), der Touchscreen reagiert auf Berührungen nur im Stand (re.)



Größtes Manko des 2er-Mazda: der kleine Kofferraum mit schmaler Öffnung, hoher Lade-kante und lästiger Stufe nach dem Erweitern

Opel Corsa 1,0 Turbo ECOTEC Cosmo



Der Corsa fährt auf der alten Plattform ausgesprochen sicher, aber nur mäßig agil



Aufgeräumter Arbeitsplatz mit sorgfältig unterschäumten Kunststoffen und feinen Materialien, aber so mancher Bedienschwäche

Das Corsa-Abteil ist mit umgeklappter Fondlehne ausgesprochen geräumig, der verstellbare Ladeboden sorgt für ebenes Terrain



Vor Auffahrnfällen wird optional optisch und akustisch gewarnt (li.). Hinten muss man kurbeln – elektrische Fensterheber gibt's nicht einmal gegen Aufpreis (re.)

▶▶▶ sich weit aus dem Wagen lehnen.

Im Corsa ersetzt ein 7 Zoll-Monitor die Schalter-Flut, leider liegt er wie auch die Klima-Steuerung zu tief. Zudem werden die Schalter links vom Touchscreen durch den Lenk-

radkranz verdeckt. Der i20 ist bis auf die ebenfalls etwas tief sitzenden Heizungsregler ausgesprochen simpel und problemlos zu bedienen.

Recht kommod, aber mit wenig Seitenhalt reist man auf den Opel und Hyundai-Sesseln.

Weit besser konturiert ist das Mazda-Gestühl mit zwar geringerer Schenkelaufgabe, doch feiner Sitzposition. Die ordentlich dimensionierten Skoda-Sport-Möbel sind sogar richtig langstreckentauglich und bieten viel Seitenhalt.

Die kantigeren Typen von Hyundai und Skoda bugsiert man spielend in die Parklücke, die Fabia-Doppelkupplung ist beim „Hin und Her“ aber mühsam zu dosieren. Nicht ganz so übersichtlich ist der Mazda, mit kleinstem Wende- ▶▶▶

Skoda Fabia 1,2 TSI Style DSG

Fahrspaß ist im Skoda kein Fremdwort, die Farbauswahl ist breit gestreut



Auch wenn das Fabia-Cockpit nüchtern wirkt, punktet es mit griffigem Lenkrad, glasklaren Instrumenten und simpler Bedienung



Der Skoda-Kofferraum ist zwar der größte im Vergleich, doch einen variablen Ladeboden zum Kaschieren der Stufe gibt's nur im Kombi

Der Eiskratzer im Tankdeckel (li.) hat sich schon bewährt, ebenso die optionale Smartphone-Halterung (Mitte). Die feinen Sportsitze sind den Aufpreis von knapp 300 Euro wert (re.)

Punkt für Punkt

	Hyundai i20 1,4 Premium	Mazda2 G 115 Revolution Tops	Opel Corsa 1,0 Turbo ECOTEC Cosmo	Skoda Fabia 1,2 TSI Style DSG
Basispreis in €	16.790,-	22.190,-	20.250,-	18.790,-
MOTOR & GETRIEBE				
Motor-Charakteristik	7	8	8	8
Getriebe/Schaltung	8	10	8	9
Fahrleistungen	6	9	7	8
Geräuschkomfort	8	7	7	7
	29	34	30	32
FAHRWERK & TRAKTION				
Lenkung/Handling	9	10	7	9
Federungskomfort	7	6	8	7
Fahrverhalten/Traktion	8	9	7	9
Bremsen	7	6	8	8
	31	31	30	33
COCKPIT & BEDIENUNG				
Sitze/Sitzposition	7	8	7	8
Übersicht/Parken	8	7	7	8
Ergonomie/Funktionalität	9	10	8	9
	24	25	22	25
INNEN- & KOFFERRAUM				
Innenraum	8	7	8	8
Laderaum	8	5	7	9
Variabilität	5	4	6	4
	21	16	21	21
DRAN & DRIN				
Serien-Ausstattung	8	10	8	7
Extra-Angebot	7	5	9	8
Materlalqualität	8	10	8	7
Verarbeitungsqualität	8	8	8	8
	31	33	33	30
SCHUTZ & SICHERHEIT				
Aktive Sicherheit	7	10	8	8
Passive Sicherheit	8	8	7	8
	15	18	15	16
SAUBER & GRÜN				
Schadstoffmenge	8	9	7	8
Schadstoffklasse	9	9	9	9
	17	18	16	17
PREIS & KOSTEN				
Kaufpreis	10	4	6	8
Verbrauch	6	9	7	7
Betriebskosten/Garantie	9	7	6	6
Werhaltung	5	5	6	6
	30	25	25	27
Summe	198	200	192	201

Ihren individuellen Vergleichstest-Sieger küren Sie, indem Sie die Punkte in jenen Kapiteln addieren, die Ihnen bei der Wahl Ihres Fahrzeugs wichtig sind.

Höchstpunkte-Anzahl je Einzelwertung = 10

►►► kreis lässt er sich aber problemlos rangieren, für den Corsa gibt's sogar eine Einpark-Automatik. Serie bei allen sind die hinteren Park-Piepser.

Innen- & Kofferraum

Auch von der Viermeter-Klasse wird ordentliches Raumangebot erwartet – und geboten. Vorne geht es überall luftig zu, hinten heißt es mitunter Kompromisse schließen: Die Fond-Bänke des Corsa und i20 sind eher dünn gepolstert, im Fabia sitzt man weit bequemer. Die hinteren Plätze im Mazda bieten wenig Schenkelaufgabe, durch das niedrige Dach fühlt man sich etwas beengt.

Größte Schwachstelle des Japaners ist der kleinste Kofferraum im Quartett – inklusive höchster Ladekante (außen wie innen), schmaler Luke und störender Stufe nach dem Erweitern. Auch im Fabia-Abteil stört eine lästige Stufe, es punktet dafür mit größtem Volumen und niedrigster Ladekante. Ähnlich geräumig geht's im i20-Gepäckabteil zu, wo wie im Corsa ein variabler Ladeboden für ebenes Terrain sorgt.

Apropos Variabilität: Fondlehne geteilt umlegen (und beim Opel in der Neigung verstellen) – mehr haben unsere Probanden nicht zu bieten. Bei den Ablagen herrscht in etwa Gleichstand, allerdings verwöhnen nur Hyundai und Skoda mit einer Mittelarmlehne samt integriertem Fach, beim Tschechen sogar höhenverstellbar.

Dran & Drin

Alle vier kommen in Top-Ausstattung zum Test, der Mazda sprengt mit serienmäßigen LED-Scheinwerfern, Headup-Display und Ledersitzen das Klassen-Niveau. Dafür erschöpft sich die Extra-Liste in Metallic-Lack und einem (günstigen) Navi-Gerät.

Navigieren funktioniert bei Opel und Skoda nur via App, doch (noch) nicht für alle Smartphones. Der i20 bietet ein vollwertiges Aufpreis-Navi ab Herbst. Sonst ist der Koreaner wie auch der Opel opulent ein-

gerichtet, gegen moderaten Aufpreis kann man bei beiden Vordersitze und Lenkrad heizen. Skoda lässt sich nicht nur das Lederlenkrad, sondern auch die Tasten darauf zur Fernbedienung extra bezahlen, dafür gibt's wie beim Opel sinnvolle und teils recht günstige Extras. Übrigens: Bicolor-Lackierung und bunte Felgen bietet nur der Fabia.

Im Skoda-Testwagen war um vergleichsweise günstige 1200 Euro das siebenstufige Doppelkupplungsgetriebe verbaut, die Sechsgang-Automatik für den i20 kommt auf 1900 Euro. Bei Opel und Mazda gibt's nur die 90 PS-Modelle mit Automatik.

Ungewöhnlich nobel für einen Kleinwagen ist der Mazda2 eingerichtet, auch im Hyundai und Opel dominieren gediegene Materialien. Etwas nüchterner, doch nicht unschick ist das Fabia-Ambiente. Durchwegs ohne Patzer: die Verarbeitung.

Schutz & Sicherheit

Recht erwachsen geben sich unsere vier Kleinen mit jeweils sechs Airbags, fünf Kopfstützen und Isofix-Halterungen. Der Fabia erreicht beim NCAP-Crash das Fünfsterne-Maximum, nur vier gibt's für den Corsa. Die Tests der beiden Asiaten stehen noch aus.

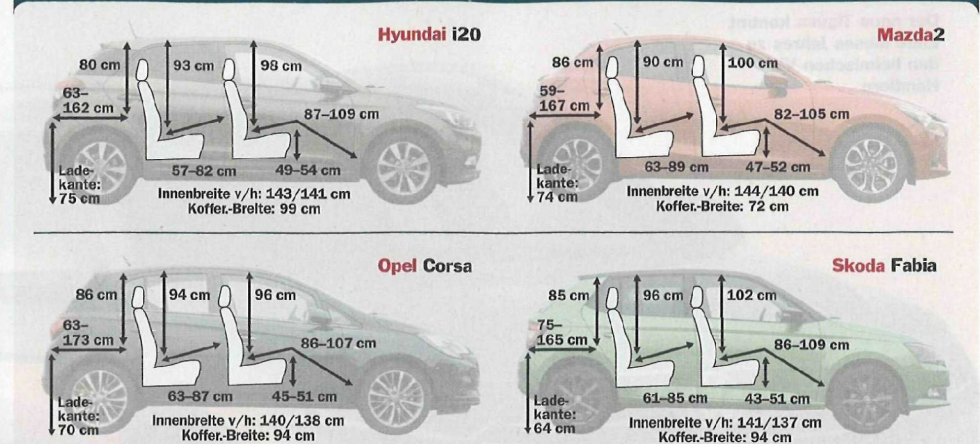
Der Skoda kann automatisch bremsen, via Multikollisionsbremse Folgeunfälle vermeiden oder mildern und gegen Aufpreis vor Sekundenschlaf warnen. Der Opel leuchtet mit hellen Bi-Xenon-Lampen und bietet gegen Aufpreis Spurhalte-, Totwinkel- und Fernlicht-Assistent.

All diese Assistenten sind beim Mazda Serie, dazu spendieren die Japaner noch City-Notbremsung, Ausparkhilfe, LED-Licht und Headup-Display. Der Hyundai fährt mit serienmäßigem Spurhalte-Assistenten und (wie der Opel) mit statischem Kurvenlicht, weitere Assistenz-Systeme sind nicht erhältlich.

Sauber & Grün

Am sparsamsten fährt der leichte Mazda, Opel und Skoda brauchen etwa einen halben Liter,

Die Innenmaße im Vergleich



Zu viert reist man im Skoda am bequemsten, ähnlich viel Platz bieten Hyundai und Opel, während der Mazda im Fond und Kofferraum schwächelt

der i20 (als Einziger ohne Start/ Stopp-Automatik) knapp einen Liter mehr. Dafür bläst der Koreaner mit nur 7 mg/km die wenigsten Stickoxide in die Luft, beim Opel sind es immerhin 24 mg, die beiden anderen liegen dazwischen.

Alle Motoren sind natürlich Euro 6-sauber, auch brauchbare Schaltempfehlungen sind selbstverständlich. Überdies nutzen Mazda und Skoda die frei-

werdende Bremsenergie zum Sprit sparen.

Preis & Kosten

Der Mazda ist teuer, aber exzellent eingerichtet. Wer es billiger will, muss wie beim Opel bei der Ausstattung eine Stufe runter. Ziemlich attraktiv ist der Fabia gepreist, obwohl er als Einziger die Automatik dabei hatte. Am günstigsten fährt man mit dem fein ausgestatteten Hyundai,

selbst wenn man ihm noch ein paar Extras verpasst.

Und nur der Koreaner gibt vertrauenerweckende fünf Jahre Garantie, Mazda bietet immerhin drei, wohingegen Skoda und Opel mickrige zwei Jahre gewährleisten. Stark motorisierte Kleinwagen haben beim Wiederverkauf generell das Nachsehen, Skoda und Opel sind wohl einen Deut wertstabiler als die beiden Asiaten. **Walter Burger**

Testurteil



Ob vielseitiger Skoda, preiswerter Hyundai, bewährter Corsa oder flinker Mazda (v.l. n. r.), uninspirierter Kleinwagen-Mief ist längst passé

Skoda Fabia und Mazda2 liefern sich ein enges Match. Obwohl der sportliche Japaner mehr Wertungs-Kapitel für sich entscheiden kann, reicht es für den konstant Punkte sammelnden tschechischen Allrounder knapp zum Sieg. Dahinter rangiert der harmonische **Hyundai**

i20, der klare Preis/Leistungs-Sieger in diesem Vergleich – mit dem kommenden neuen Dreizylinder-Turbo wäre er ein heißer Kandidat für Platz eins. Trotz einer solchen feinen Motorisierung kann der seriöse **Opel Corsa** nicht ganz mithalten, sein Übergewicht bremst Fahrleistungen und Handling.