



**+** **OPEL CORSA**  
Evergreen aus  
Rüsselsheim in seiner  
jüngsten Auflage.  
Erstaunlich erwachsen.

**+** **SKODA FABIA**  
Für viele der schlaunere  
Polo, ebenfalls frisch am  
Markt. Garniert mit  
praktischen Details.

**+** **MAZDA 2**  
Japanisches  
Leichtgewicht, das  
motorisch andere Wege  
geht.

**VERGLEICHSTEST** Opel Corsa - Mazda2 - Skoda Fabia

# Die kleinen Feinspitze

Frischer Wind in der Kleinwagenklasse: Gleich drei neue Modelle beweisen Größe in dieser Liga.

Von Christoph Jordan Fotos: Andreas Riedmann

Wir befinden uns hier am unteren Rand der automobilen Welt, jedoch weit weg vom Einstieg in die Mobilität. Zum einen erreichen alle dieser drei Autos das Format eines Dreiergolfs, der vor gar nicht allzu langer Zeit der Urmeter des Common Sense war, zum anderen hat sich unterhalb dieser Liga eine noch kleinere gebildet – in der etwa Skoda mit dem kreuzbraven Citigo sowie Opel mit dem frechen Lifestyler Adam vertreten ist.

Darüber hinaus haben wir uns für gehobene Ausstattungslinien entschieden, die mittlerweile mit Spezereien aufwar-

ten, die vor Kurzem noch der Oberklasse vorbehalten waren. Kurz gesagt: Wer ein Auto sucht, das vieles auf kleinem Raum kann, wird garantiert an einem der drei kleinen Feinwagen vorbeikommen.

Interessant auch, auf welchem Niveau der passiven Sicherheit man sich mittlerweile bei den Kleinwagen bewegt. Alle unserer drei Probanden hatten in ihren Versionen etwa den City-Notbremsassistenten serienmäßig an Bord. Spurhalteassistenten gibt's bei Mazda und Opel, für den Corsa lässt sich das „Opel Eye“ – eine an die Windschutzscheibe montierte Frontkamera – ordern, mit der

unter anderem Verkehrsschilder erkannt und aufs Zentraldisplay übertragen werden können. Wir erinnern: Vor Kurzem musste man noch bei vielen Wagen in dieser Klasse das ESP als Extra dazubestellen.

Gleiches gilt für die Komfort-Features, die sich auf den Ausstattungslisten finden. Die Klimaautomatik ist mittlerweile Standard, multimediatechnisch gibt es keinen Anlass zur Klage, schlüsselloser Zugang ist kein Thema mehr – exemplarisch wollen wir auf das Head-Up-Display und Voll-LED-Licht des Mazda verweisen. Verzicht schaut wahrlich

## VERGLEICHSTEST Opel Corsa - Mazda2 - Skoda Fabia

### BESTE ATMOSPHÄRE: MAZDA

Leben & Wohnen im Kleinwagen.



Kurz und knapp: Von Zweckerfüller kann man bei keinem sprechen, jeder verströmt auf seine Weise gewissen Charme. Der Mazda überwältigt zunächst mit seinem ersten Eindruck. Sind wir tatsächlich in der Kleinwagenliga? Das helle Leder der Revolution-Top-Ausstattung mit den roten Ziernähten vermittelt eine Art Luxus, genau wie der große Navi-Bildschirm und das Head-Up-Display. Im Gegenzug fühlen sich seine Sitze im Vergleich zu den anderen beiden etwas knapper an. Der Skoda erfüllt alle Tugenden des VW-Konzerns in Sachen Verarbeitung und Praktikabilität - Ablagen gibt es ausreichend, alles findet sich dort, wo man es vermutet. Überraschend erwachsen fühlt sich der Corsa an, was Haptik und Materialauswahl angeht. Die weit über das geschäumte Armaturenbrett gespannte Windschutzscheibe vermittelt Luftigkeit. Einzig den etwas zu tief sitzenden Multimedia-Touchscreen hätte Opel etwas besser anbringen können. Immerhin gibt's jetzt ein fein auflösendes Infodisplay zwischen Tacho und Drehzahlmesser.

### EN DETAIL

Pfiffige Lösungen lassen sich bei allen dreien bestaunen.



Von links nach rechts: Das einhängbare Mistsackerl des Skoda werden wir gewiss bald auch in anderen Modellen vorfinden. Radfahrer werden den optionalen, in der Heckstoßstange versenkbaren Radträger des Corsa zu schätzen wissen. LED-Licht hat in dieser Klasse bisher nur Mazda.

### BESTES LADEN: SKODA

Wo Sie besser keine Wunder erwarten sollten.



Natürlich werden diejenigen, die ein großes Platzbedürfnis verspüren, jetzt nicht zwangsweise bei den Kleinwagen vorstellig, dennoch schauen wir den drei Probanden unter den Kofferraumdeckel. Eindeutiger Gewinner hier: der Skoda, dem man den besten Papierwert (links: Skoda 330-1150 Liter, oben: Corsa 280 bis 1120 Liter, unten Mazda: 280-887 Liter) auch ansieht. Witziges Detail bei ihm: der Einkaufstaschenkorb, laut Kollege Strubretter einem Schildkrötengehege nicht unähnlich. Im täglichen Leben deutlich relevanter ist seine große Laderaumöffnung. In Sachen Ladekante begegnen sich die drei mit minimaler Unschärfe auf selber Höhe. Der Corsa gefällt mit einem einhängbaren Ladeboden, der ebenes Einladen, aber auch - im Gegensatz zu den anderen beiden - eine plane Ladefläche bei umgelegten Rücksitzen ermöglicht. Des Weiteren können seine Rücksitzlehnen in zwei Steilheitsstufen arretiert werden. Zur Ehrenrettung: In den Mazda haben wir am Ende des Tages auch alles reingebracht.

anders aus. Insofern wirkt es schon wieder ein bisschen drollig, dass bei Corsa und Fabia die hinteren Scheiben noch per Kurbeldreh bewegt werden wollen.

Auch wäre es vermessen, den Kleinen Langstreckentauglichkeit - für viele immer noch ein Ablehnungsgrund für ein Fahrzeug dieser Klasse - abzusprechen. In allen dreien sitzt man mehr als nur menschenwürdig, in jedem lässt sich eine untadelige Sitzposition finden, und vom Fahrwerkshoppeln der Kleinwagen früherer Jahre ist äußerst wenig übriggeblieben. Die kräftigen Motoren sorgen für ausreichend Überholreserven und planieren auch souverän sämtliche Autobahnsteigungen. Mehr Auto braucht eigentlich kein Mensch, so er nicht üppig Gepäck mitführt.

Dass sich trotz vieler Ähnlichkeiten am Datenblatt drei grundverschiedene Charaktere präsentieren, war auch für uns ein wenig überraschend. Daher haben wir einzelne Disziplinen rausgepickt und uns diese auf den umliegenden Seiten im Detail angeschaut. Somit kann jeder für sich selbst entscheiden, welche Rubrik ihm wichtig ist. Dem einen wird die charakterliche Reife des neuen Corsa besser gefallen, dem anderen die quirlige Fröhlichkeit des Mazda2 mehr zusagen. Und irgendwo in der Mitte zwischen den beiden steht der Fabia, der sich nirgends einen Schnitzer leistet. In der Summe ihrer Eigenschaften befinden sich alle drei auf Augenhöhe - es bleibt eine Frage des persönlichen Geschmacks, zu welchem man sich hingezogen fühlt.

### SITZEN IM FOND

Nicht üppig, doch überraschend gut. Bei allen.

Durch die abfallende Dachlinie ergibt sich beim Mazda eine kleinere Türöffnung als beim kantigen Fabia, beim Corsa ist die Tür weit nach hinten gestreckt, reinkommen ist bei allen dreien kein Thema. Kurz- und Mittelstrecken lassen sich zu viert gut absolvieren - zu fünft eher weniger. Oder die Fondpassagiere haben sich wirklich sehr gern.



## „Allen gemein ist die narrensichere Abstimmung.“

### BESTES HANDLING: OPEL

Wer fährt sich wie? Tanzt einer aus der Reihe?



So ähnlich die drei in ihren technischen Daten wirken, so verschieden sind ihre Charaktere beim Fahren. Der Mazda ist am leichtesten - und das spürt man. Er beschleunigt unter neun Sekunden auf hundert, lässt sich dank präziser Lenkung flink um Kurven zirkeln, die Gänge fliegen per Handgelenksschlenker rein, er fährt einfach wuselflink. Empfehlung für all jene, denen Spaß am Fahren wichtig ist. Der Corsa ist gewissermaßen der Gegenpart des Mazda. Er liegt solide, federt komfortabel, wirkt in sich gereift und fühlt sich subjektiv eine Klasse höher an. Müsstest du mit einem der drei tausend Kilometer am Stück fahren, die Wahl würde gewiss den Opel treffen. Der Fabia (unten) liegt vom Wesen in der Mitte zwischen den beiden. Auch er bietet ein vollwertiges Paket, niemals keimt der Gedanke, nur in einem Kleinwagen zu sitzen. Sein Fahrwerk ist nicht ganz so agil wie das des Zweier, dennoch eher auf der strafferen, reschener Seite zuhause. Allen gemein ist die narrensichere Abstimmung: Wird eine Kurve zu schnell angegangen, bremsen sich alle durch Schieben über die Vorderachse von selbst ab, ehe das ESP schützend eingreift.



### BESTE CONNECTIVITY: MAZDA

Kommt ein Ton raus? Kommt das Navi rein?

Klarer Punkt für den Mazda (links): In seiner Mittelkonsole finden sich gleich zwei USB-Ports plus ein SD-Kartenslot für das vollwertige Navigationssystem. Dieses lässt sich entweder per Dreh/Drückknopf oder im Stand über den Touchscreen bedienen und funktioniert nach kurzer Eingewöhnung in die Menüstruktur untadelig. Im Corsa (rechts) gibt's einen USB- sowie einen Klinkeneingang - sein Intellilink-System ermöglicht es, diverse Handy-Apps auf dem Touchscreen auszugeben. Bedeutet fürs Navigationssystem: Runterladen der BringGo-App (um 50 Euro) aufs Smartphone, ganz gleich ob Apple oder Android-Betriebssystem. Einen USB- und Klinkeneingang gibt's auch im Fabia, dem man per Mirrorlink ein Navi einspielen kann. Leider vorerst nur für Android-User. Skoda verspricht in absehbarer Zeit Besserung - sowie die Option eines fix installierten Geräts.



## VERGLEICHSTEST Opel Corsa - Mazda2 - Skoda Fabia



### MAZDA2

**Preise** von € 12.490,- bis € 22.190,-  
**Steuer** jährlich von € 230,64 bis € 453,84

**Motor, Antrieb** 3 Benzin, 1 Diesel, 5- oder 6-Gang-Getriebe oder 6-Gang-Automatikgetriebe. Frontantrieb.

**G75 R4**, 55 kW (75 PS)/135 Nm  
0-100 in 12,1 sec/Spitze 171 km/h  
CO<sub>2</sub> 110 g/km/Verbrauch 6,1/3,9/4,7 l/100 km.

**G90**: R4, 66 kW (90 PS)/148 Nm  
0-100 in 9,4 sec/Spitze 183 km/h  
CO<sub>2</sub> 105 g/km/Verbrauch 5,9/3,7/4,5 l/100 km.

**G115**: R4, 85 kW (115 PS)/148 Nm  
0-100 in 8,7 sec/Spitze 200 km/h  
CO<sub>2</sub> 115 g/km/Verbrauch 6,4/4,1/4,9 l/100 km.

**CD105**: R4, 77 kW (105 PS)/220 Nm  
0-100 in 10,1 sec/Spitze 178 km/h  
CO<sub>2</sub> 89 g/km/Verbrauch 3,8/3,2/3,4 l/100 km.

**Dimensionen** L/B/H 4060/1695/1495 mm,  
Tank 44 l, Kofferraum 280-887 l.

**Gewicht** 1045-1115 kg.

**Ausstattung** Basis: Radio mit Lenkradfernbedienung, AUX- und USB-Schnittstelle, Bordcomputer, elektrische Fensterheber rundum, ZV mit FB. Emotion (zusätzlich): Klimaanlage. Challenge (zusätzlich): Lederlenkrad, teilbar umlegbare Rückbank, Tempomat, Bluetooth-Schnittstelle mit Lenkradbedienung, Attraction (zusätzlich): 15"-Alufelgen, Spurhalteassistent, 7"-Farbdisplay, CD-Player, zusätzlicher USB-Slot, 6 Lautsprecher, Nebelscheinwerfer, getönte Scheiben. Hazumi (zusätzlich): rote Stoffsitze, rote Applikationen im Innenraum, Regen- und Lichtsensor, Sitzheizung vorne, Einparkhilfe hinten. Revolution (zusätzlich): LED-Scheinwerfer, LED-Tagfahrlicht. Revolution Top (zusätzlich): 16"-Aluräder, Head-up-Display, weiße Ledersitze, Klimaautomatik, City-Notbremsassistent, Fernlichtassistent, Spurwechselassistent inkl. Ausparkhilfe.

**Extras (ab €)** Metallic-Lack 440,-, Navigation 500,- (ab Attraction).

### OPEL CORSA

**Preise** von € 13.050,- bis € 21.550,-  
**Steuer** jährlich von € 200,88 bis € 453,84

**Motor, Antrieb** 5 Benzin, 2 Diesel, 5- oder 6-Gang-Getriebe oder automatisiertes 5-Gang-Getriebe oder 6-Gang-Automatik. Frontantrieb.

**1,2 ECOTEC**: R4, 51 kW (70 PS)/115 Nm  
0-100 in 16,0 sec/Spitze 162 km/h  
CO<sub>2</sub> 126 g/km/Verbr. 6,7/4,6/5,4 l/100 km.

**1,4 ECOTEC**: R4, 66 kW (90 PS)/130 Nm  
0-100 in 13,2 sec/Spitze 175 km/h  
CO<sub>2</sub> 117 g/km/Verbrauch 6,3/4,2/5,0 l/100 km.

**1,4 Turbo ECOTEC**: R4, 74 kW (100 PS)/200 Nm  
0-100 in 11,0 sec/Spitze 185 km/h  
CO<sub>2</sub> 122 g/km/Verbrauch 6,6/4,4/5,2 l/100 km.

**1,0 Turbo ECOTEC**: R3, 66 kW (90 PS)/170 Nm  
0-100 in 11,9 sec/Spitze 180 km/h  
CO<sub>2</sub> 102 g/km/Verbrauch 5,4/3,7/4,3 l/100 km.

**1,0 Turbo ECOTEC**: R3, 85 kW (115 PS)/170 Nm  
0-100 in 10,3 sec/Spitze 195 km/h  
CO<sub>2</sub> 115 g/km/Verbrauch 6,0/4,3/4,9 l/100 km.

**1,3 CDTI ECOTEC** R4, 55 kW (75 PS)/190 Nm  
0-100 in sec/Spitze km/h k.A.  
CO<sub>2</sub> 100 g/km/Verbrauch 4,6/3,3/3,8 l/100 km.

**1,3 CDTI ECOTEC** R4, 70 kW (95 PS)/190 Nm  
0-100 in 11,9 sec/Spitze 182 km/h  
CO<sub>2</sub> 87 g/km/Verbrauch 3,7/3,0/3,3 l/100 km

**Dimensionen** L/B/H 4021/1746/1481 mm (5t),  
Tank 45 l, Kofferraum 280-1120 l.

**Gewicht** 1135-1331 kg.

**Ausstattung** Cool&Sound: Klimaanlage, Radio mit AUX-Schnittstelle, ZV mit FB, Berg-Anfahrassistent. Edition (zusätzlich): Tempomat, CD-Radio mit USB- und Bluetooth-Schnittstelle, Lenkradfernbedienung. Color (zusätzlich): Sportfahrwerk, elektrisch verstellbare Außenspiegel, Color-Paket, 17"-Alufelgen. Cosmo (zusätzlich): BiXenon-Scheinwerfer, Klimaautomatik, Parkpilot hinten, Stoff-Lederimitat-Sitze.

**Extras (ab €)** Metallic 500,-, Österreich-Paket (Parkpilot hi., Sitz- und Lenkradheizung, el. verstell- und beheizbare Außenspiegel, Nebelscheinwerfer, 16"-Alu) 900,-, Opel Eye (Fahrspurassistent, Verkehrsschilderkennung, Kollisions- und Abstandswarner, Fernlichtassistent) 750,-, IntelliLink-Infotainment-system ab 250,-, Panorama-Glasschiebedach 850,-.

### SKODA FABIA

**Preise** von € 12.720,- bis € 20.440,-  
**Steuer** jährlich von € 148,80 bis € 424,08

**Motor, Antrieb** 4 Benzin, 2 Diesel, 5- oder 6-Gang-Getriebe oder 7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe. Frontantrieb.

**1,0 MPI**: R3, 44 kW (60 PS)/95 Nm  
0-100 in 15,7 sec/Spitze 160 km/h  
CO<sub>2</sub> 106 g/km/Verbrauch 5,7/4,1/4,7 l/100 km.

**1,0 MPI**: R3, 55 kW (75 PS)/95 Nm  
0-100 in 14,7 sec/Spitze 172 km/h  
CO<sub>2</sub> 108 g/km/Verbrauch 5,8/4,2/4,8 l/100 km.

**1,2 TSI**: R4-Turbo, 66 kW (90 PS)/160 Nm  
0-100 in 10,9 sec/Spitze 182 km/h  
CO<sub>2</sub> 107 g/km/Verbrauch 6,0/4,0/4,7 l/100 km.

**1,2 TSI**: R4-Turbo, 81 kW (110 PS)/175 Nm  
0-100 in 9,4 sec/Spitze 196 km/h  
CO<sub>2</sub> 110 g/km/Verbrauch 6,1/4,0/4,8 l/100 km.

**1,4 TDI**: R3, 66 kW (90 PS)/230 Nm  
0-100 in 11,1 sec/Spitze 182 km/h  
CO<sub>2</sub> 88 g/km/Verbrauch 4,0/3,1/3,4 l/100 km.

**1,4 TDI**: R3, 77 kW (105 PS)/250 Nm  
0-100 in 10,1 sec/Spitze 193 km/h  
CO<sub>2</sub> 90 g/km/Verbrauch 3,9/3,3/3,5 l/100 km.

**Dimensionen** L/B/H 3992/1732/1452 mm,  
Tank 45 l, Kofferraum 330-1150 l.

**Gewicht** 1055-1186 kg.

**Ausstattung** Active: Radio mit SD-Speicherkartenschacht, AUX- und USB-Schnittstelle, Zentralverriegelung. Ambition (zusätzlich): Klimaanlage, elektrische Fensterheber vorne, Tempomat, Frontradar-Assistent inkl. City-Notbrems-Assistent, Lederlenkrad, ZV mit FB. Style (zusätzlich) Klimaautomatik, Nebelscheinwerfer, Parksensoren hinten, Sitzheizung vorne, Soundpaket, 15"-Alufelgen, Easy-Start (Startknopf).

**Extras (ab €)** Metallic-Lack 437,-, Active Austria-Paket (Klimaanlage, Funktionspaket, Rückbank geteilt umlegbar, variabler Ladeboden, Simply-Clever Paket) 1.390,-, Ambition Austria Paket (LED-Tagfahrlicht, Radio mit Touchscreen und Bluetooth, Soundpaket, Parksensoren hinten, Mittelarmlehne, Nebelscheinwerfer, Fußmatten, Simply-Clever Paket) 1.314,-, Style Austria-Paket (Radio mit Touchscreen und Bluetooth, Licht- und Regensensor, Keyless go, Parksensoren vorn und hinten, getönte Scheiben hinten) 1.230,-.

### UNTER DEN HAUBEN

Drei Autos, drei verschiedene Zugänge zum schlanken Verbrauch.



Mazda widersetzt sich dem allgemeinen Trend zum Downsizing mit seinem eigenen Rezept: Skyactiv steht für ein ausgesprochen hohes Verdichtungsverhältnis (14:1), der Hubraum bleibt unangetastet. Das Resultat ist sehr stimmig, denn untenherum gibt es schon ausreichend Drehmoment fürs sparsame Weiterkommen, gleichzeitig kann und will der Motor

drehen, was auch quirlige Fortbewegung ermöglicht. Rechts: Opels neuer Einliter-Dreizylinder-Turbo ist durchaus gelungen. Den Dreizylinder merkt man nur nach dem Starten, kaum ist man in Bewegung, verschwindet der Motor hinter den Fahrgeräuschen. Drehmoment gibt's praktisch von null weg, überhaupt gibt sich der Motor sehr elastisch, hohe Dreh-

zahlen sind per se gar nicht nötig. Auch der Vierzylinder im Skoda (Mitte) hat dank Aufladung unten üppig Drehmoment zur Verfügung, ihm geht aber beim Hochdrehen jenseits der 5000 Touren fühlbar die Luft aus. An der Tankstelle: Alle rund um 6 Liter, die beiden Turbos etwas darüber, der Mazda leicht darunter.