

Auto Bild

25 JAHRE NR.1

Fiesta schlägt Corsa



GROSSER MARKENVERGLEICH - TEIL 1

FORD - OPEL 4:0

Mondeo schlägt Insignia



Kuga schlägt Antara



Focus schlägt Astra



Außer Konkurrenz: Grand C-Max schlägt Zafira





Die alten Lieblingsrivalen Opel und Ford treffen in vier Vergleichstests aufeinander. Dazu stellt sich der neue Zafira Tourer einem ersten Vergleich mit dem Grand C-Max

Teil 1

- Ford **Grand C-Max** gegen Opel **Zafira Tourer** . S. 4
- Ford **Mondeo Turnier** gegen Opel **Insignia ST** S.7
- Ford **Focus** gegen Opel **Astra**..... S.8
- Ford **Fiesta** gegen Opel **Corsa** S.10
- Ford **Kuga** gegen Opel **Antara**..... S.11



Kampf in allen Klassen

Es fällt schwer, nicht von früher zu reden, wenn es um diese beiden Marken geht. Von den Zeiten, in denen ein Ford oder ein Opel als Statussymbol galt, von Capri, Manta, Granada oder gar dem Diplomat V8. Doch der Glanz vermatet zusehends. Bei Opel kriselt es

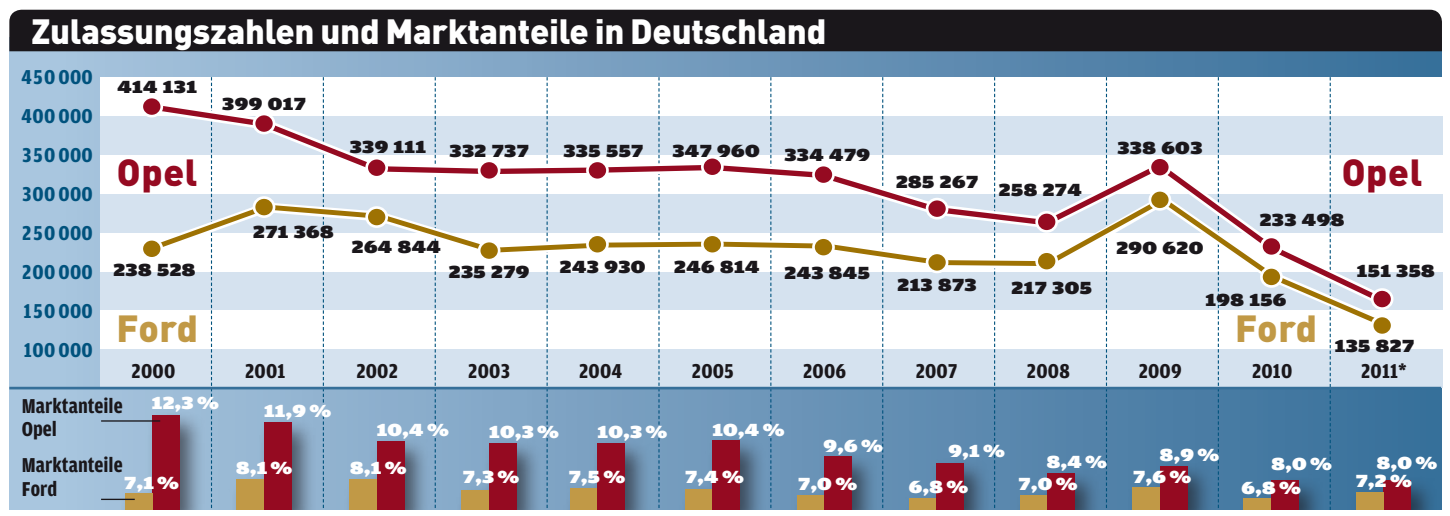
schon seit rund zehn Jahren, der Marktanteil sank von 12,3 Prozent im Jahr 2000 auf heute acht Prozent. Der Abstand zu Ford schrumpft immer mehr, die Kölner liegen in der deutschen Zulassungsstatistik nur noch 0,8 Prozentpunkte zurück. Angesichts der Wachstums-

pläne der kraftstrotzenden Koreaner dürfte es in den nächsten Jahren für Ford und Opel noch schwieriger werden. Deswegen klären wir, welche Marke besser aufgestellt ist. Dazu vergleichen wir in neun Klassen die Modelle der beiden Hersteller: Im

Ford oder Opel - wer hat die besseren Modelle und damit die besseren Zukunftschancen?

ersten Teil treten Fiesta und Corsa gegeneinander an, dazu die Schrägheck-Versionen von Focus und Astra, Mondeo und Insignia als Kombis sowie Kuga und Antara. Darüber hinaus trifft der Grand C-Max zum ersten Mal auf den neuen Zafira Tourer. Nächste Woche hei-

ßen die Duelle Ka gegen Agila, Focus Turnier gegen Astra Sports Tourer, Insignia und Mondeo als Limousine und C-Max gegen Meriva. Am Ende steht fest, welche Marke die besseren Autos und Chancen hat, an die Erfolge anzuknüpfen - an die von früher.



Während der Marktanteil von Ford seit 2000 um nur 1,3 Prozentpunkte schwankte, hat Opel gut ein Drittel verloren. Nach dem Abwrackboom 2009 sanken die Verkäufe



Der Armaturenräger des C-Max wirkt unübersichtlich. Das Navigationssystem kostet in der Trend-Ausstattung 900 Euro



Die Schiebetür ist praktisch, öffnet aber nur einen kleinen Türausschnitt, was den Zugang zur dritten Sitzreihe erschwert

Dreireiher für Familien

Ein ganz großer Wurf soll er sein, der neue Opel Zafira Tourer. Wie entspannt es im Rüsselsheimer Raumauto mit den drei Sitzreihen wirklich zugeht, hat AUTO BILD exklusiv ausprobiert. Und zwar im Vergleich mit dem Ford Grand C-Max



FORD GRAND C-MAX 1.6 ECOBOOST

OPEL ZAFIRA 1.4 TURBO

Schon auf den ersten Blick wirkt der Zafira Tourer deutlich größer, er ist rund zehn Zentimeter länger als der zierlichere Ford Grand C-Max

Fahren darf er noch nicht, der Opel Zafira Tourer, der in der hellen Spätsommer-Sonne silbrig glänzt. Aber reinsetzen, das geht. Ohnehin werden die Vans in dieser Klasse ja von Kunden gekauft, denen Variabilität und Platz vermutlich wichtiger sind als sportliche Ambitionen.

Zum Vergleich kommt der Ford Grand C-Max hinzu – eine Spur kleiner und etwas billiger als der Opel, trotzdem der passende Konkurrent für den brandneuen Zafira. Denn der größere Ford S-Max basiert auf der Mondeo-Plattform, rangiert damit eine Klasse höher als die Kompaktvans.

Von Platzproblemen ist in den beiden Kompakten we-

nig zu spüren. Auf den fünf regulären Sitzplätzen finden die Passagiere in beiden Vans geradezu opulente Verhältnisse vor. Richtig luxuriös wird es in beiden, wenn nur vier Insassen untergebracht werden müssen.

Die dritte Sitzreihe ist nur für Kinder ein Spaß

Beim Zafira Tourer lohnt sich dann das Paket „Lounge System“. Es kostet 295 Euro Aufpreis (Serie bei „Innovation“-Ausstattung) und umfasst seitlich und längs verstellbare äußere Einzelsitze sowie einen knapp bemessenen Mittelplatz, der zur Armlehne umfunktioniert werden kann.

Eine ähnliche Funktion gibt es beim Grand C-Max unter dem Namen Fold Flat System. Es funktioniert verblüffend einfach und effektiv: Der mittlere Sitz lässt sich zusammenklappen und unter der Sitzfläche des rechten Sitzes versenken. Das Beste: Fold Flat gehört bei jedem Grand C-Max aufpreisfrei dazu. Einen kleinen Nachteil hat es dennoch – der Klappsitz in der Mitte ist von bemerkenswerter Unbequemlichkeit.

Kaum besser sitzt es sich in den dritten Reihen, die bei beiden Kompaktvans gegen jeweils 700 Euro Aufpreis erhältlich sind. Sowohl die Platzverhältnisse als auch die verschlungenen Pfade durch Türen und über umgeklappte Sitze sind nur für Kin-



Keine Revolution im Interieur, der Armaturenräger des Tourer folgt der üblichen Opel-Logik. Das Navi mit Sieben-Zoll-Monitor kostet 1150 Euro Aufpreis, ist verfügbar ab „Edition“-Ausstattung



Die Bumerang-Augen hat der Zafira vom Ampera geerbt. Für 1250 Euro extra leuchten sie mit Bi-Xenon und LED-Tagfahrlicht



Van-Fahrer lieben luftige Laderäume: Beim Grand C-Max passen 475 Liter (maximal 1742 Liter) rein, der Zafira Tourer kann 710 bis 1860 Liter wegpacken

FAHRZEUGDATEN	ZAFIRA 1.4 TURBO	GRAND C-MAX 1.6 ECOB.
Motor Bauart/Zylinder/ Einbaulage	Vierzylinder, Turbo, vorn quer	Vierzylinder, Turbo vorn quer
Nockenwellenantrieb	Kette	Zahnriemen
Hubraum	1364 cm³	1596 cm³
kW (PS) bei U/min	103 (140)/4900	110 (150)/5700
Nm bei U/min	200/1850	240/1600
Höchstgeschwindigkeit	200 km/h	202 km/h
Getriebe	Sechsgang manuell	Sechsgang manuell
Antrieb	Vorderradantrieb	Vorderradantrieb
Testwagenbereifung	225/50 R 17 V	205/55 R 16 V
Abgas CO ₂	158 g/km	159 g/km
Verbrauch (Werksangabe)	8,8/5,5/6,7 l	9,2/5,5/6,9 l
Tankinhalt/Kraftstoffsorte	58 l/Super	60 l/Super
Anhängelast geb./ungebr.	1250/750 kg	1200/745 kg
Kofferraumvolumen	642-1792 l	475-1742 l
Länge/Breite/Höhe	4657/1928/1687 mm	4520/1828/1684 mm
0-100 km/h (Werksangabe)	10,8 s	9,9 s
Leergewicht/Zuladung (Werksang.)	1571/579 kg	1496/704 kg
Grundpreis	ab 24 850 €	ab 22 500 €

der ein Spaß. Besser reist es sich da in der ersten Reihe. Hier wiederum wirkt der Zafira Tourer großzügiger und luftiger als der knapper geschnittene Grand C-Max. Das Cockpit des neuen Zafira bietet wenig Überraschendes, es orientiert sich an dem von Astra und Insignia. Damit ist es zwar nicht sehr benutzerfreundlich, jedoch immer noch besser als das wirre, mit undurchsichtigen Menüs und anscheinend willkürlicher Verteilung der Bedienelemente geschlagene C-Max-Cockpit.

So bürgerlich wie die Inneneinrichtung des Zafira

Tourer ist auch sein Motorangebot. Es beginnt beim 1,8-Liter-Saugbenziner mit 115 PS. Den 1,4-Liter-Turbo-Benziner gibt es mit 120 und 140 PS. Als Diesel ist der 2.0 CDTI mit 110, 130 und 165 PS im Angebot.

TECHNIK ERKLÄRT

Der neue Opel Zafira Tourer bietet ein erweitertes Flex7Plus-System. Hinter dem sperrigen Begriff verbirgt sich die variable Sitzkonfiguration mit zwei Sitzen vorn, einer klapp- und schiebbaren Bank in der zweiten Reihe und flach versenkbaren Doppelsitzen ganz hinten.

Ähnlich sortiert, doch etwas feiner abgestuft ist die Trieb-

werkpalette beim C-Max. Der Ford ist mit Benzinern von 105 bis 182 PS und Dieselmotoren von 95 bis 163 PS verfügbar.

Vorteil Ford also, denn die Kölner haben nicht nur mehr Leistungsstufen im Angebot, sondern auch die moderneren Benziner (Ecoboost-Direkteinspritzer) und zeitgemäßere Getriebe bei den Dieseln (Powershift-Doppelkupplungsgetriebe). Bleibt die Frage nach den Preisen: Auch hier kann der Grand C-Max punkten. Als 150-PS-Ecoboost ist der Ford rund 850 Euro billiger als der Zafira mit 140 Turbo-PS.

FAZIT

Obwohl Opel ihn kompetent erneuert hat, wird es der Zafira Tourer schwerer haben als der erste Zafira 1999. Der war fast allein auf dem Markt. Zwölf Jahre später ist die Konkurrenz härter. Mal sehen, wie sich der Opel im ersten Test schlägt.



Die dritte Sitzreihe im Grand C-Max steht mit 700 Euro in der Liste



Ebenfalls 700 Euro verlangt Opel für die dritte Reihe im Tourer

Da der Zafira Tourer nur für eine Sitzprobe zur Verfügung stand, fließt der Vergleich mit dem Grand C-Max nicht in die Wertung ein. Auf der nächsten Seite beginnt das Duell nach Punkten



So sehen heute die Topmodelle von Ford und Opel aus. Wobei der Insignia den Mondeo noch um sieben Zentimeter überragt. Selbst ein VW Multivan ist kürzer als der Opel

Große Erwartungen

An sich sind Mondeo und Insignia nur die Nachfahren von Taunus und Ascona. Als Kombis bieten sie aber besonderes Format

Dieses Gezeter, dass Ford und Opel keine Nachfolger für Scorpio und Omega bauen, ist nicht nur ermüdend, sondern auch falsch. Denn der Mondeo Turnier ist fast exakt so lang wie einst der Scorpio, der Insignia Sports Tourer überragt einen Omega B Caravan sogar um neun Zentimeter.

Aber er macht zu wenig daraus. Für ein so großes Auto ist das Platzangebot erschütternd knapp. Raum im Fond und maximales Ladevolumen liegen auf dem Niveau der Kompaktklasse. Das liegt daran, dass der Opel mit dem langen Vorbau und der fülligen Heckklappe viel Platz verplempert.

Auf weniger Außenlänge schafft der Mondeo elf Zentimeter mehr Radstand und so ein oberklassiges Raumangebot. Wer ihn allein fährt, kommt sich etwas verloren vor, umgeben von so viel Auto. Das fühlt sich zunächst

Der Mondeo wirkt klobig, fährt aber dynamischer

klobig an, doch fährt sich der Turnier leichter und dynamischer als der Insignia, der sich etwas überheblich Sports Tourer nennt. Denn seine gefühlsarme Lenkung und das langweilige, etwas störrische Sechsganggetriebe schaden der Dynamik.

Die Autobahnstrecke kann er besser, da spielt die Anfahrlethargie des Diesels keine Rolle.

Der Mondeo Turnier meistert weite Touren ebenso souverän. Mit seiner sensibel abgestimmten Lenkung und dem agilen Fahrverhalten hat er sogar ein wenig Kurvenrübern drauf. Dazu schleppt er 150 Kilo mehr Gepäck, und sein Motor selbstzündet kultivierter, verbraucht weniger und spurtet schneller.

Da helfen dem Insignia bessere Sitze, etwas feinerer Federungskomfort, minimal kürzere Bremswege und die längere Garantie nicht. Von so einem großen Auto darf man Größeres erwarten.

FAHRZEUGDATEN	INSIGNIA 2.0 CDTI	MONDEO 2.0 TDCi
Motor Bauart/Zylinder/ Einbaulage	Vierzylinder, Turbo, vorn quer	Vierzylinder, Turbo, vorn quer
Nockenwellenantrieb	Zahnriemen	Zahnriemen/Kette
Hubraum	1956 cm³	1997 cm³
kW (PS) bei U/min	118 (160)/4000	120 (163)/3750
Nm bei U/min	350/1750	340/2000
Höchstgeschwindigkeit	210 km/h	210 km/h
Getriebe	Sechsgang manuell	Sechsgang Powershift*
Antrieb	Allradantrieb	Vorderradantrieb
Testwagenbereifung	245/40 R 19 Y	215/50 R 17 W
Abgas CO ₂	150 g/km	149 g/km
Verbrauch (Werksangabe)	7,2/4,8/5,7 l	7,2/4,7/5,6 l
Tankinhalt/Kraftstoffsorte	70 l/Diesel	70 l/Diesel
Anhängelast geb./ungebr.	1800/750 kg	2000/750 kg
Kofferraumvolumen	540-1530 l	549-1745 l
Länge/Breite/Höhe	4908/1856/1520 mm	4837/1886/1548 mm
0-100/0-160 km/h	10,7/30,4 s	9,8/25,8 s
Zwischenspur 80-120 km/h	8,0 s (6. Gang)	7,5 s
Leergewicht/Zuladung	1896/524 kg	1658/677 kg
Bremsweg (warm/kalt)	35,6/34,8 m	35,9/35,6 m
Innengeräusch 50/100/130 km/h	59/67/73 dB (A)	58/64/70 dB (A)
Testverbrauch - CO ₂	7,0 l - 185 g/km	6,4 l - 169 g/km
Reichweite	1000 km	1090 km
Preis	ab 35 495 €	ab 34 850 €

*Direktschaltgetriebe

WERTUNG	Opel Insignia	Ford Mondeo
Karosserie	★★★★☆	★★★★☆
Antrieb	★★★★☆	★★★★☆
Komfort	★★★★☆	★★★★☆
Fahrdynamik	★★★★☆	★★★★☆
Kosten	★★★★☆	★★★★☆
GESAMT	★★★★☆	★★★★☆

★★★★★ = sehr gut, ★★★★ = gut, ★★★ = befriedigend, ★★ = ausreichend, ★ = mangelhaft

FAZIT

Der Mondeo ist nicht nur der praktischere, geräumigere und belastbarere Kombi, sondern in fast allen Bereichen das bessere Auto. Komfortabel, recht dynamisch und sparsam, lässt er dem Sports Tourer keine Chance.



Der Mondeo unterliegt dem Opel bei Material- und Verarbeitungsgüte. Komplexe Bedienung



Leicht fällt der Umgang mit vielen Tasten nicht, doch das Bedienkonzept ist besser als im Ford



Die Golf-Gespielen

Astra und Focus haben es schwer, seit Generationen ist der Golf in der Kompaktklasse unerreichbar. Doch mit welchem der beiden Golf-Konkurrenten fährt es sich heute besser?

Reden wir nicht mehr vom Golf. Der ist in dieser Klasse, die immerhin seinen Namen trägt, in Verkaufszahlen und der Summe seiner Qualitäten so entrückt, dass seinen Hauptkonkurrenten aus Rüsselsheim und Köln-Niehl nur Nebenrollen beschieden sind. Zum Vergleich angetreten sind Astra und Focus mit Benzinmotoren, 140 PS beim Opel, 150 sind es beim Ford.

Schon nach ein paar Kilometern zeigt sich, dass der direkteinspritzende EcoBoost-Benziner des Ford das fast in jeder Hinsicht modernere, bessere und angenehmere Triebwerk ist. Der Benzin im Opel zeigt dagegen, dass lediglich wenig Hubraum und Turboaufladung für einen zeitgemäßen Downsizing-Motor zu wenig sind. Laufkultur und Fahrleistungen des Focus sind

Astra und Focus haben vor allem eines gemeinsam: Sie punkten dann, wenn es aus Preis- oder Geschmacksgründen partout kein Golf sein soll



Die Bedienbarkeit des Astra ist nicht überzeugend, er sieht allerdings aufgeräumt aus



Das adaptive Flexride-Fahrwerk (ab „Design-Edition“ lieferbar) kostet beim Astra 980 Euro Aufpreis



Das verwirrende Interieur des Focus zog schon viel Kritik auf sich. Und zwar völlig zu Recht



Das Assistenzpaket II des Focus für 1375 Euro (ab „Trend“) enthält auch einen Spurassistenten

FAHRZEUGDATEN	ASTRA 1.4 TURBO	FOCUS 1.6 ECOBOOST
Motor Bauart/Zylinder/ Einbaulage	Vierzylinder, Turbo, vorn quer	Vierzylinder, Turbo, vorn quer
Nockenwellenantrieb	Kette	Zahnriemen
Hubraum	1364 cm³	1596 cm³
kW (PS) bei U/min	103 (140)/4900	110 (150)/5700
Nm bei U/min	200/1850	240/1600
Höchstgeschwindigkeit	202 km/h	210 km/h
Getriebe	Sechsgang manuell	Sechsgang manuell
Antrieb	Vorderradantrieb	Vorderradantrieb
Testwagenbereifung	215/50 R17 V	215/50 R17 W
Abgas CO ₂	138 g/km	139 g/km
Verbrauch (Werksangabe)	7,9/4,7/5,9 l	7,7/5,0/6,0 l
Tankinhalt/Kraftstoffsorte	56 l/Super	55 l/Super
Anhängelast gebr./ungebr.	1400/680 kg	1500/665 kg
Kofferraumvolumen	370-1235 l	363-1148 l
Länge/Breite/Höhe	4419/1814/1510 mm	4358/1823/1484 mm
0-100/0-160 km/h	10,5/29,1 s	8,8/23,5 s
Elastizität 80-120 km/h	25,3 s (6. Gang)	13,1 s (6. Gang)
Leergewicht/Zuladung	1478/462 kg	1378/522 kg
Bremsweg (warm/kalt)	37,5/36,0 m	36,6/36,9 m
Innengeräusch 50/100/130 km/h	58/66/70 dB (A)	58/66/72 dB (A)
Testverbrauch - CO ₂	7,9 l - 187 g/km	7,6 l - 180 g/km
Reichweite	750 km	690 km
Preis	ab 19 690 €	ab 21 750 €

WERTUNG	Opel Astra	Ford Focus
Karosserie	★★★★☆	★★★★☆
Antrieb	★★★★☆	★★★★☆
Komfort	★★★★☆	★★★★☆
Fahrdynamik	★★★★☆	★★★★☆
Kosten	★★★★☆	★★★★☆
GESAMT	★★★★☆	★★★★☆

★★★★★ = sehr gut, ★★★★ = gut, ★★★ = befriedigend, ★★ = ausreichend, ★ = mangelhaft

eine Klasse besser, selbst im Testverbrauch liegt der Opel um 0,3 Liter höher (7,9 Liter pro 100 km).

2000 Euro günstiger - dickes Plus für Opel

Punkten kann der Astra dagegen mit seinem etwas luftigeren Raumangebot und der besseren Bedienbarkeit seiner Instrumententafel. Eine feine Sache ist das optionale Flexride-Fahrwerk. In der Tour-Stellung lässt es den Opel angenehm schunkeln, was jedoch bei schneller Kurvenfahrt zu unange-

nehmer Schaukelei wird. Dynamisch ist der Focus ohnehin die bessere Wahl. Er ist mit seiner sensibel ansprechenden Lenkung viel exakter dirigierbar als der weit weniger mittelsame Astra. Ähnlich schlecht ist im Übrigen bei beiden die Übersichtlichkeit. Die kleinen Fensterflächen und uneinsehbaren Karosserieenden sind mehr als nur ein kleines Ärgernis.

Beim Preis wiederum sticht der Astra. Er ist mit dem 1.4 Turbo bereits in der einfachsten Ausstattung zu haben und deshalb rund 2000 Euro günstiger.

FAZIT

Der Focus ist das feinere Auto in diesem Duell. Er bietet den moderneren, agileren Motor und das dynamischere Fahrwerk. Dem hat der Opel Astra fast nur das bessere Raumangebot und den etwas angenehmeren Komfort entgegenzusetzen.

Gewinner: Ford Focus



OPEL CORSA 1.4 16V

FORD FIESTA 1.25



Der Corsa D kurvt seit Herbst 2006 durch die Städte, Opel frischte ihn im Januar auf. 2008 kam der Fiesta, Anfang 2012 wird er geliftet und bekommt Dreizylinder-Turbomotoren

Kurzer Prozess

Seit fast 20 Jahren scharmützeln Fiesta und Corsa. In ihren aktuellen Generationen gibt es einen eindeutigen Sieger

Kann das sein, dass ein billigeres, schnelleres und sparsameres Auto einen Vergleichstest verliert? Doch, das geht, wie der Fall von Corsa und Fiesta zeigt. Nach den reinen Messwerten müsste der Opel vorn liegen, aber Zahlen reflektieren nicht das echte Leben.

kleine Vierzylinder des Fiesta zählt nicht zu den begnadeten Durchziehern, er dreht aber flockig und geht freudiger ans Werk, unterstützt vom präzisen, ebenfalls zu kurz gestuften Fünfganggetriebe. Das passt zum Fiesta,

Der Corsa schafft mehr Platz, der Fiesta Freude

Das trübt im Corsa der unausgewogene Antrieb. Der durchsetzungsschwache, drehmüde und laute 1400er hängt an einer viel zu kurz abgestuften, hakeligen Fünfgangbox. Dass diese unglückselige Combo etwas eiliger beschleunigt und durchzieht, ändert nichts an dem vorherrschenden Eindruck der Untermotorisierung. Auch der 1,25 Liter

dem die Strenge des Corsa abgeht. Das zeigt sich nicht nur in einer etwas legereren Verarbeitung, schlichteren Materialien und wirrer Bedienung, sondern vor allem im gelenkigen Handling. Mit seiner fein austarierten Lenkung flitzt er sicher und exakt um Biegungen, durch die

sich der Corsa mit seiner rückmeldungsarmen Lenkung quält. Leicht übertrieben könnte man behaupten, dass Rolltreppen mehr Fahrspaß bereiten als der Opel.

Dazu federt er etwas rummeliger, bringt die Passagiere zwar geräumiger unter, vorn sitzen sie aber zu hoch, hinten zu tief. Im ebenfalls straffen, ausgewogener gefederten Fiesta bleibt weniger Raum, doch die Sitze passen besser, der Motor tönt lauter, aber unaufdringlicher.

Der niedrigere Preis des Corsa schließlich erklärt sich durch seine noch knickrigere Grundausstattung. Doch selbst wenn der Fiesta teurer kommt, ist er das deutlich preiswertere Auto.



Guck mal, Ford: Es geht auch übersichtlich und feiner verarbeitet, wie das Corsa-Cockpit zeigt



Einfachere Verarbeitung, aber kompliziertere Bedienung im Fiesta. Kurzwegig-präzise Schaltung

FAHRZEUGDATEN	CORSA 1.4 16V	FIESTA 1.25
Motor Bauart/Zylinder/ Einbaulage	Vierzylinder, vorn quer	Vierzylinder, vorn quer
Nockenwellenantrieb	Kette	Zahnriemen
Hubraum	1398 cm ³	1242 cm ³
kW (PS) bei U/min	64 (87)/6000	60 (82)/5800
Nm bei U/min	130/4000	114/4200
Höchstgeschwindigkeit	173 km/h	168 km/h
Getriebe	Fünfgang manuell	Fünfgang manuell
Antrieb	Vorderradantrieb	Vorderradantrieb
Testwagenbereifung	195/55 R 16 H	195/50 R 15 H
Abgas CO ₂	134 g/km	129 g/km
Verbrauch (Werksangabe)	7,3/4,8/5,7 l	7,4/4,5/5,6 l
Tankinhalt/Kraftstoffsorte	45 l/Super	45 l/Super
Anhängelast geb./ungebr.	1000/500 kg	600/525 kg
Kofferraumvolumen	285-1050 l	281-965 l
Länge/Breite/Höhe	3999/1713/1488 mm	3950/1973/1481 mm
0-100/0-130 km/h	12,2 s/20,8 s	13,4 s/26,2 s
Elastizität 80-120 km/h im 5. Gang	16,9 s	27,4 s
Leergewicht/Zuladung	1135/480 kg	1070/425 kg
Bremsweg (warm/kalt)	35,8/36,8 m	38,7/36,4 m
Innengeräusch 50/100/130 km/h	58/68/72 dB (A)	60/69/74 dB (A)
Testverbrauch - CO ₂	6,5 l - 153 g/km	6,7 l - 159 g/km
Reichweite	690 km	670 km
Grundpreis	ab 13 430 €	ab 14 400 €

WERTUNG	Opel Corsa	Ford Fiesta
Karosserie	★★★★☆	★★★★☆
Antrieb	★★★★☆	★★★★☆
Komfort	★★★★☆	★★★★☆
Fahrdynamik	★★★★☆	★★★★☆
Kosten	★★★★☆	★★★★☆
GESAMT	★★★★☆	★★★★☆

★★★★★ = sehr gut, ★★★★ = gut, ★★★ = befriedigend, ★★ = ausreichend, ★ = mangelhaft

FAZIT

Der Fiesta zeigt, wie viel Freude selbst ein zahm motorisierter Kleinwagen machen kann. Dafür opfert er etwas Platz und Praxisnutzen. Der Corsa liegt bei Antrieb und Fahrdynamik im Vergleich weit zurück.

Gewinner: Ford Fiesta



OPEL ANTARA 2.2 CDTI 4X4

FORD KUGA 2.0 TDCi 4X4



Starke Dieselmotoren sind die passenden Antriebe für die beiden Kompakt-SUV. Den Antara gab es für diesen Test nur mit dem 184-PS-Selbstzünder

Die Abwegigen

Zu einem Vollsortimenter gehört auch ein Kompakt-SUV. Doch Antara und Kuga zählen nicht zu den Bestsellern ihrer Klasse

Okay, der Antara ist nicht das Kind einer Liebesheirat. Er lief den Rüsselsheimern zu wie ein entfernter Neffe, den man durchfüttern muss. Entwickelt und produziert wurde er bei GM/Daewoo in Südkorea. So fährt er sich auch.

Lenkung, Fahrwerk, Verarbeitung, Materialqualität, das alles hat nicht den Standard, den die anderen Kompakt-SUV aus einheimischer Produktion aufweisen. Zudem ist das Raumangebot für ein Fahrzeug dieser Größe nicht gerade berauschend.

Demgegenüber steht eine sehr selbstbewusste Preisgestaltung, denn der Antara mit 184-PS-Diesel und Allradantrieb steht immerhin

mit 33 110 Euro in der Preislise.

Der Kuga ist dem Antara haushoch überlegen

So gesehen ist der 21 PS schwächere Ford Kuga für 30 250 Euro ein Schnäppchen. Zumal er dem Opel in jeder, wirklich jeder Hinsicht überlegen ist. Der Allradantrieb ist beim stärksten Diesel-Kuga serienmäßig an Bord, wer den Ford lieber nur frontgetrieben hat, muss sich mit dem 140-PS-Diesel bescheiden. Der stärkere Motor ist eine gute Wahl, er geht ordentlich vorwärts, ist dabei elastisch, kultiviert und spar-

sam. Das Sechsgang-Schaltgetriebe wirkt leicht und exakt. Nichts davon trifft auf den Antrieb im Antara zu. Der 2.2 CDTI ist polterig, unwillig, verbraucht mehr, das Getriebe ist unexakt und knorpelig.

Eindeutig fällt der Vorsprung des Ford auch beim Fahrwerk aus. Der Kuga federt feiner, er ist agiler und hat eine Lenkung, die den Namen verdient. Dem Opel mangelt es an Federungskomfort, seiner Lenkeinrichtung fehlt Präzision – und um die Ecken will er ebenfalls nicht so recht.

Gar nichts also, was der Antara dem Kuga voraus hat? Doch, rund 250 Kilo Leergewicht. Leider.

FAHRZEUGDATEN	ANTARA 2.2 CDTI 4X4	KUGA 2.0 TDCi 4X4
Motor Bauart/Zylinder/ Einbaulage	Vierzylinder, Turbo, vorn quer	Vierzylinder, Turbo, vorn quer
Nockenwellenantrieb	Kette	Zahnriemen
Hubraum	2231 cm ³	1997 cm ³
kW (PS) bei U/min	135 (184)/3800	120 (163)/3750
Nm bei U/min	400/2000	340/2000
Höchstgeschwindigkeit	200 km/h	195 km/h
Getriebe	Sechsgang manuell	Sechsgang manuell
Antrieb	Allradantrieb	Allradantrieb
Testwagenbereifung	235/50 R 19 H	235/55 R 17 V
Abgas CO ₂	175 g/km	159 g/km
Verbrauch (Werksangabe)	8,6/5,6/6,6 l	7,6/5,1/6,0 l
Tankinhalt/Kraftstoffsorte	65 l/Diesel	58 l/Diesel
Anhängelast geb./ungebr.	2000/750 kg	2100/750 kg
Kofferraumvolumen	402-1391 l	410-1405 l
Länge/Breite/Höhe	4596/1850/1760 mm	4443/1842/1710 mm
0-100/0-160 km/h	9,9/29,9 s	10,4/31,9 s
Elastizität 80-120 km/h im 6. Gang	13,6 s	13,9 s
Leergewicht/Zuladung	1952/393 kg	1700/430 kg
Bremsweg (warm/kalt)	38,4/38,2 m	37,9/38,7 m
Innengeräusch 50/100/130 km/h	60/66/71 dB (A)	58/66/73 dB (A)
Testverbrauch - CO ₂	7,1 l - 188 g/km	6,4 l - 169 g/km
Reichweite	910 km	900 km
Grundpreis	ab 33 110 €	ab 30 250 €

WERTUNG	Opel Antara	Ford Kuga
Karosserie	★★★★☆	★★★★☆
Antrieb	★★★★☆	★★★★☆
Komfort	★★★★☆	★★★★☆
Fahrdynamik	★★★★☆	★★★★☆
Kosten	★★★★☆	★★★★☆
GESAMT	★★★★☆	★★★★☆

★★★★★ = sehr gut, ★★★★ = gut, ★★★ = befriedigend, ★★ = ausreichend, ★ = mangelhaft

FAZIT

Der Ford Kuga siegt auf ganzer Linie. Es reicht eben bei Weitem nicht, ein für andere Märkte entwickeltes Auto mit einem Logo zu versehen und auf den europäischen Markt zu schicken. So hart es klingt für Opel: dann schon lieber gar keinen SUV.

Gewinner: Ford Kuga



Das DVD-Navi im einfachen, doch aufgeräumten Antara-Interieur kostet 1805 Euro extra



Der Kuga ist übersichtlicher gestaltet als die neueren Ford-Modelle, das Navi kostet 2450 Euro



WERTUNG TEIL 1: Ford gewinnt 4:0

Deutlicher könnte der Halbzeitstand nicht ausfallen. Opel liegt 0:4 zurück, Ford reicht nächste Woche ein gewonnenes Duell zum Gesamtsieg. Oder schafft Opel den Ausgleich?



WERTUNG	Opel Astra	Ford Focus
Karosserie	★★★★☆	★★★★☆
Antrieb	★★★☆☆	★★★★☆
Komfort	★★★★☆	★★★★☆
Fahrdynamik	★★★☆☆	★★★★☆
Kosten	★★★★☆	★★★☆☆
GESAMT	★★★★☆	★★★★☆

SIEMER



WERTUNG	Opel Insignia ST	Ford Mondeo Turnier
Karosserie	★★★★☆	★★★★☆
Antrieb	★★★☆☆	★★★★☆
Komfort	★★★★☆	★★★★☆
Fahrdynamik	★★★★☆	★★★★☆
Kosten	★★★☆☆	★★★☆☆
GESAMT	★★★★☆	★★★★☆

SIEMER



WERTUNG	Opel Corsa	Ford Fiesta
Karosserie	★★★★☆	★★★★☆
Antrieb	★★★☆☆	★★★★☆
Komfort	★★★☆☆	★★★★☆
Fahrdynamik	★★★☆☆	★★★★☆
Kosten	★★★★☆	★★★★☆
GESAMT	★★★★☆	★★★★☆

SIEMER



WERTUNG	Opel Antara	Ford Kuga
Karosserie	★★★★☆	★★★★☆
Antrieb	★★★☆☆	★★★★☆
Komfort	★★★☆☆	★★★★☆
Fahrdynamik	★★★☆☆	★★★★☆
Kosten	★★★★☆	★★★★☆
GESAMT	★★★★☆	★★★★☆

SIEMER

FAZIT TEIL 1

Zwischenfazit: Ford lässt Opel keine Chance

■ Auf der IAA fragten wir Ford-Chef Bernhard Mattes, wer die größten Gegner seiner Marke seien. Er nannte VW, Hyundai und Kia. Opel nicht. Es gebe derzeit in keiner Klasse einen Opel, der besser sei als ein Ford, meinte er. Der erste Teil des Markenvergleichs gibt Mattes recht. Ford siegt in allen vier Duellen. Der Fiesta kann trotz schlechterer Fahrleistungen mit besserem Handling und lebendigerem Antrieb gegen den trägen Corsa punkten. Dem Focus verhelfen sein agileres Fahrwerk und sein modernerer Motor zum Sieg. Ähnliches sowie das üppigere Raumangebot erklären den Triumph des Mondeo Turnier über den Insignia Sports Tourer. Schließlich hat der agile, besser motorisierte Kuga gegen den veralteten Antara leichtes Spiel. Bei allem Verständnis dafür, dass Opel noch immer an den Folgen der GM-Krise leidet, enttäuscht das Ergebnis doch, es überrascht aber nicht. Mehr als ein Unentschieden kann Opel nun nicht mehr schaffen. Ob das klappt, lesen Sie nächste Woche.



Sebastian Renz



Heinrich Lingner

Teil 2

So geht es in Heft 39 weiter:

Ford Ka gegen Opel Agila • Ford Focus Turnier gegen Opel Astra S.T.
• Ford Mondeo gegen Opel Insignia • Ford C-Max gegen Opel Meriva



■ In Heft 39 finden Sie vier weitere Vergleichstests zwischen Modellen von Ford und Opel. Dazu kommt ein Abgleich im AUTO BILD-Qualitätsreport und ein Blick in die Zukunft