

Teil 1
aus Heft 38



Opel Astra gegen Ford Focus



Opel Insignia ST gegen Ford Mondeo Turnier



Opel Corsa gegen Ford Fiesta



Opel Antara gegen Ford Kuga

Ford gewinnt 4:0

In allen vier Duellen des ersten Teils triumphierten Ford-Modelle über die Konkurrenten von Opel. Der Focus setzte sich gegen den Astra durch, bei den großen Kombis unterlag der Insignia Sports Tourer dem Mondeo Turnier. Im Test der Kleinwagen gewann der Fiesta gegen den Corsa. Im letzten Vergleich punktete der Kuga gegen den Antara zum 4:0.



Jetzt muss jeder Konter sitzen. Nur wenn Agila, Astra Sports Tourer, Insignia und Meriva gewinnen, schafft Opel den Ausgleich im Markenduell

Die Halbzeitpause ist ein guter Moment, um über das zu reflektieren, was bisher passierte. In Teil eins des Vergleichs Ford gegen Opel dominierten die Kölner. Ist Ford einfach besser?

Auf jeden Fall hat die Marke bessere Ausgangsbedingungen. Zwar muss sich Ford Europa an das halten, was der US-Mutterkonzern will, doch kam der besser aus der Wirtschaftskrise als GM. Daher sind keine solchen Budgetgrenzen gezogen wie bei Opel. Bis auf den Ka (Kooperation mit Fiat) entwickelt Ford alle Modelle selbst. Das ändert sich, die Verantwortung für den nächsten Mondeo liegt in den USA, Ford Europa konzipiert Kompakt- und Kleinwagen.

Opels Problem ist die Kohle, nicht das Können

Opel leidet vor allem unter finanziellen Restriktionen von GM. Auch Opel-Techniker wissen, dass Astra und Insignia zu schwer und zu groß sind. Der Astra Sports Tourer ist 18 Zentimeter länger als sein Vorgänger, bietet innen aber nicht mehr Platz, weil der gesamte Größenwuchs im Vorbau steckt, etwa um Anforderungen für den Fußgängerschutz zu erfüllen. Natürlich könnten die Opel-Entwickler das cleverer lösen, doch wegen knapper Finanzen müssen sie günstige Lösungen wählen. Ob die genügen, um in den vier weiteren Duellen gegen Ford zu bestehen, lesen Sie auf den folgenden Seiten.

Teil 2



SCHLÄGT OPEL ZURÜCK?

Nach dem ersten Teil des großen Markenvergleichs liegt Opel klar hinten. Teil zwei soll nun die Wende bringen

- Ford Ka gegen Opel Agila S. 24
- Ford Focus Turnier gegen Opel Astra ST S. 25
- Ford C-Max gegen Opel Meriva S. 26
- Ford Mondeo gegen Opel Insignia S. 28

FORD KA 1.2

OPEL AGILA 1.0



Der knapp geschnittene Ka teilt sich die Plattform mit dem Fiat 500. Blitz-Embleme versuchen mit zu tarnen, dass der kurze Agila ein Suzuki Splash ist. Jetzt drei PS stärker

FORD FOCUS TURNIER 2.0 TDCi

OPEL ASTRA SPORTS TOURER 2.0 CDTi



Einfach Turnier: Ford hält an Tradition und Kombi-Bezeichnung fest. Der Astra dagegen nennt sich nun Sports Tourer statt Caravan. Sein Motor hat mittlerweile fünf PS mehr

Kurz vor knapp

Der Ka ist ebenso wenig ein echter Ford wie der Agila ein wahrer Opel. Doch die fremde Abstammung schadet nur einem

Es zählt heute zu den schwierigsten Aufgaben überhaupt für Autoentwickler, ein kompetentes, cleveres kleines Auto für rund 10 000 Euro zu entwickeln. Dagegen entwirft sich ein Bugatti Veyron fast nebenbei. Um Kosten zu senken, kooperieren Hersteller. Beim Ka nutzt Ford Plattform und Architektur des Fiat 500. Beide purzeln im polnischen Tychy vom Band.

Im Fall des Agila übernimmt Opel gleich das komplette Auto, pappt an den im ungarischen Esztergom gebauten Suzuki Splash nur Blitz-Embleme. Eine gute Idee, wie der Vergleich zeigt. Denn der boxige Viertürer raumwundert auf 3,74 Metern, bringt vier Erwachsene unter. Oder Rücksitze und -lehne tauchen zu einer Ebene ab, dann packt der Agila über einen Kubikmeter Gepäck.

Den ersten Opel-Sieg fährt ein Suzuki ein

Wenn Ihnen dagegen jemand eine Mitfahrt im Fond des Ka anbietet, lehnen Sie ab, nehmen Sie den Bus – oder zur Not das Fahrrad. Denn hinten fehlt es in jeder Richtung an Platz, selbst vorn reist es sich gedrängter als im Agila. Zudem nerven die kompliziertere Bedienung oder Detailschwächen

wie die Sitzhöhenverstellung, in deren unterster Stufe eine Lücke zwischen Lehne und Sitzfläche klappt.

Das bisschen mehr an Temperament, das der Vierzylinder im Ka bietet, tröstet nicht über seinen höheren Verbrauch und sein träges Wesen hinweg. Mit seinem trommeligen Lauf wirkt der quirlige Dreipötter im Agila energischer, zudem schaltet sich das Getriebe knackiger.

Nur bei Fahrdynamik und Bremswerten liegt der agile Ka vorn. Dafür federt der Agila besser. Mehr als genug Gründe also, dass ausgerechnet ein Opel, der keiner ist, den ersten Sieg für die Rüsselsheimer einfährt.



Im Grundlayout mit dem Fiat 500 identische Armaturen – in grellen Farben und mit Tastenwirre



Viele Ablagen und beste Übersicht im wenig lebensbejahend eingerichteten Agila-Cockpit

FAHRZEUGDATEN	FORD KA 1.2	OPEL AGILA 1.0
Motor Bauart/Zylinder/ Einbaulage	Vierzylinder, vorn quer	Dreizylinder, vorn quer
Nockenwellenantrieb	Zahnriemen	Kette
Hubraum	1242 cm³	996 cm³
kW (PS) bei U/min	51 (69)/5500	48 (65)/6000
Nm bei U/min	102/3000	90/4800
Höchstgeschwindigkeit	159 km/h	160 km/h
Getriebe	Fünfgang manuell	Fünfgang manuell
Antrieb	Vorderradantrieb	Vorderradantrieb
Testwagenbereifung	195/45 R 16 Y	185/60 R 15 H
Abgas CO ₂	115 g/km	120 g/km
Verbrauch (Werksangabe)	5,8/4,4/4,9 l	5,9/4,4/5,0 l
Tankinhalt/Kraftstoffsorte	35 l/Super	45 l/Super
Anhängelast geb./ungebr.	keine	keine
Kofferraumvolumen	224-710 l	225-1050 l
Länge/Breite/Höhe	3620/1658/1505 mm	3740/1680/1590 mm
0-100/0-130 km/h	13,6/28,5 s	15,2/28,8 s
Elastizität 80-120 km/h	26,1 s (5. Gang)	26,4 s (5. Gang)
Leergewicht/Zuladung	1024/296 kg	1034/451 kg
Bremsweg (warm/kalt)	36,3/36,2 m	37,7/39,2 m
Innengeräusch 50/100/130 km/h	62/70/75 dB (A)	61/69/73 dB (A)
Testverbrauch - CO ₂	5,8 l - 138 g/km	5,5 l - 130 g/km
Reichweite	600 km	810 km
Grundpreis	ab 9700 €	ab 10 400 €

WERTUNG	Ford Ka	Opel Agila
Karosserie	★ ★ ★ ☆ ☆	★ ★ ★ ★ ☆
Antrieb	★ ★ ★ ☆ ☆	★ ★ ★ ☆ ☆
Komfort	★ ★ ☆ ☆ ☆	★ ★ ★ ☆ ☆
Fahrdynamik	★ ★ ★ ☆ ☆	★ ★ ★ ☆ ☆
Kosten	★ ★ ★ ☆ ☆	★ ★ ★ ☆ ☆
GESAMT	★ ★ ★ ☆ ☆	★ ★ ★ ☆ ☆

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

FAZIT

Dem Agila mag der ganze modische Schnickschnack fehlen, mit dem sich der Ka schmückt. Doch mit üppigem Raumangebot, der guten Variabilität, besserem Komfort und geringerem Verbrauch lässt er den Ford fast mühelos hinter sich.



Last-Kraft-Wagen

Noch immer zählen kompakte Kombis zu den beliebtesten Familienautos. Aus gutem Grund, wie Focus und Astra zeigen

Die wilden Jahre sind wohl vorbei, wenn der Erwerb eines dieselgetriebenen Kompaktkombis ansteht. Bausparverträge mit variablem Zinssatz abzuschließen wirkt gewagter als ein Kaufvertrag für Astra Sports Tourer oder Focus Turnier.

In ihren aktuellen Generationen ähneln sie sich formal, setzen aber unterschiedliche Glanzpunkte. Beim Laderaum überbietet der Astra seinen Konkurrenten nur etwas, überragt ihn in der Außenlänge aber sehr – um 14 Zentimeter. Mit 4,70 Metern ist er nur eine Streichholzlänge kürzer als ein Omega A Caravan. Die Passagiere haben wenig da-

von. Vorn sitzen sie bequem und in angenehmer Raumlage, im Fond aber fehlt Kniefreiheit, dazu stören die kleinen Türen beim Entern der tief montierten Bank.

Der Astra ist fast so lang wie ein Omega A Caravan

Immerhin bildet sich schon eine fast ebene Fläche, wenn nur die Lehnen umklappen. Im Focus sitzt es sich vorn beengter, hinten geräumiger. Für eine Ladeebene müssen Bank und Lehne klappen. Damit hat es sich auch hier mit den Variabilitätstricks.

Im Fahrverhalten unterscheiden sich beide nicht

von ihren Schrägheckversionen. So überzeugt der Focus trotz straffer Abstimmung und hoher Agilität mit ausgewogenem Federungskomfort und einem agileren Handling. Sein kultivierter Motor schiebt energisch und homogen voran. Dagegen muss der Zweiliter des Astra eine Anfahrmüdigkeit überwinden, entfaltet seine Kraft unharmonischer und nagekliger. Das zu lang übersetzte Sechsganggetriebe schaltet sich hakeliger als die gut gestufte, präzise Ford-Box.

Eine kleine Mängelschar also, die der Astra mit seinem günstigeren Preis und dem niedrigeren Verbrauch aber ausgleichen kann.



Das Bediensystem des Focus lässt ahnen, dass die Ford-Innenarchitekten Chaostheorie beherrschen



Dagegen wirkt die knopfüberladene Astra-Kommandozone übersichtlich. Solidere Qualität

FAHRZEUGDATEN	FORD FOCUS TURNIER	OPEL ASTRA ST 2.0 CDTi
Motor Bauart/Zylinder/ Einbaulage	Vierzylinder, Turbo, vorn quer	Vierzylinder, Turbo, vorn quer
Nockenwellenantrieb	Zahnriemen/Kette	Zahnriemen
Hubraum	1998 cm³	1956 cm³
kW (PS) bei U/min	120 (163)/3750	118 (160)/4000
Nm bei U/min	340/2000	350/1750
Höchstgeschwindigkeit	218 km/h	212 km/h
Getriebe	Sechsgang manuell	Sechsgang manuell
Antrieb	Vorderradantrieb	Vorderradantrieb
Testwagenbereifung	215/50 R 17 W	225/50 R 17 H
Abgas CO ₂	129 g/km	134 g/km
Verbrauch (Werksangabe)	6,3/4,2/5,0 l	6,5/4,2/5,1 l
Tankinhalt/Kraftstoffsorte	53 l/Diesel	56 l/Diesel
Anhängelast geb./ungebr.	1500/720 kg	1628/512 kg
Kofferraumvolumen	476-1516 l	500-1550 l
Länge/Breite/Höhe	4556/1823/1505 mm	4698/1831/1535 mm
0-100/0-160 km/h	9,0/24,3 s	9,2/23,9 s
Elastizität 80-120 km/h	13,5 s (6. Gang)	14,0 s (6. Gang)
Leergewicht/Zuladung	1502/548 kg	1628/512 kg
Bremsweg (warm/kalt)	36,4/35,9 m	36,1/36,3 m
Innengeräusch 50/100/130 km/h	60/69/73 dB (A)	58/66/71 dB (A)
Testverbrauch - CO ₂	5,9 l - 157 g/km	6,3 l - 166 g/km
Reichweite	890 km	890 km
Grundpreis	ab 27 250 €	ab 25 565 €

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

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

FAZIT

Der Astra bietet genug Platz, viel Stauraum, fährt sicher und komfortabel. Der Focus hat ihm bei ähnlichem Innenraum das agilere Handling und den besseren Motor voraus. Resultat: unentschieden.





Fast zehn Zentimeter mehr Außenlänge und das etwas höhere Dach lassen den C-Max eine Klasse größer erscheinen als den im Vergleich dazu zierlicheren Meriva

Papa-Mobil

Familien mit begrenztem Budget greifen besonders gern zu Ford C-Max und Opel Meriva. Mit beiden fahren sie gut

■ Vielleicht ist der C-Max, wenn man ein bisschen böse sein darf, so etwas wie Herr Tur Tur, der Scheinriese aus „Jim Knopf“: Je näher man ihm kommt, desto deutlicher wird, dass er kaum größer ist als ein normaler Minivan.

Jedenfalls nicht nennenswert größer als der Opel Meriva, der zwar fast zehn Zentimeter kürzer ist, aber kaum weniger Platz im Innenraum bietet. Des Rätsels Lösung: Der Radstand der beiden Vans ist fast gleich, nur die größeren Überhänge lassen den C-Max erwachsener dastehen. So hat der Ford zwar einen voluminöseren Laderaum, das Passagierabteil zwischen den Achsen ist

praktisch gleich groß. Allerdings sitzt es sich im Fond des Ford besser.

Der Opel Meriva ist fast 4000 Euro günstiger

Ob der Zugang zum hinteren Abteil des Meriva durch die gegenläufig öffnenden Portaltüren bequemer ist, das ist beinahe eine Glaubensfrage. In engen Parklücken sind konventionelle Türen praktischer, das gilt auch, wenn Kindersitze an den Isofixpunkten zu verankern sind.

Den etwas feineren Komfort bietet der Ford, er federt eine Spur sensibler und ist

besser ausgestattet. Kein Wunder, der C-Max ist fast 4000 Euro teurer als ein vergleichbar motorisierter Meriva. Auch weil Opel den Meriva in der getesteten Version mit dem 120 PS starken EcoFlex-Benziner schon in der spartanischen Basisversion Selection anbietet, während der Ford mit dem 125-PS-Benziner erst in der teureren Trend-Ausstattung lieferbar ist.

Ein Satz zu den Motoren: Die kleinen Benziner sind für den Einsatz als Familien-Van völlig ausreichend, sparsam und kultiviert, mit Vorteilen für den Meriva. Der Opel-Motor verbraucht weniger und geht etwas besser.



Die wuchtige Mittelkonsole schafft ein etwas beengtes Raumgefühl im C-Max-Cockpit



Im Meriva geht es etwas luftiger und viel übersichtlicher zu, besser verarbeitet ist er zudem

FAHRZEUGDATEN	FORD C-MAX 1.6 Ti-VCT	OPEL MERIVA 1.4 TURBO
Motor Bauart/Zylinder/ Einbaulage	Vierzylinder, vorn quer	Vierzylinder, Turbo, vorn quer
Nockenwellenantrieb	Zahnriemen	Kette
Hubraum	1596 cm³	1364 cm³
kW (PS) bei U/min	92 (125)/6300	88 (120)/4800
Nm bei U/min	159/4000	175/1750
Höchstgeschwindigkeit	188 km/h	188 km/h
Getriebe	Fünfgang manuell	Fünfgang manuell
Antrieb	Vorderradantrieb	Vorderradantrieb
Testwagenbereifung	215/55 R 16 V	205/55 R 16 H
Abgas CO ₂	154 g/km	143 g/km
Verbrauch (Werksangabe)	8,7/5,3/6,6 l	8,0/5,0/6,1 l
Tankinhalt/Kraftstoffsorte	60 l/Super	54 l/Super
Anhängelast gebr./ungebr.	1000/685 kg	1050/680 kg
Kofferraumvolumen	471-1723 l	400-1500 l
Länge/Breite/Höhe	4380/1828/1626 mm	4288/1812/1615 mm
0-100/0-160 km/h	12,2/38,9 s	11,0/29,9 s
Elastizität 80-120 km/h	19,4 s (5. Gang)	17,5 s (5. Gang)
Leergewicht/Zuladung	1426/434 kg	1400/535 kg
Bremsweg (warm/kalt)	38,5/37,5 m	37,0/38,3 m
Innengeräusch 50/100/130 km/h	58/67/71 dB (A)	56/65/69 dB (A)
Testverbrauch - CO ₂	7,1 l - 168 g/km	6,7 l - 159 g/km
Reichweite	840 km	800 km
Grundpreis	ab 21 150 €	ab 17 520 €

WERTUNG	Ford C-Max	Opel Meriva
Karosserie	★★★★☆	★★★★☆
Antrieb	★★★★☆	★★★★☆
Komfort	★★★★☆	★★★★☆
Fahrdynamik	★★★★☆	★★★★☆
Kosten	★★★☆☆	★★★★☆
GESAMT	★★★★☆	★★★★☆

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

FAZIT

Der **Meriva** holt das zweite Unentschieden. Er ist günstiger und sparsamer, ebenso variabel und kaum kleiner. Der **C-Max** punktet mit mehr Laderaum, dynamischerem Fahrwerk und besserer Lenkung.

Ergebnis: UNENTSCHEIDEN



OPEL
INSIGNIA
2.0 TURBO

FORD MONDEO
2.0 ECOBOOST



Zwei Mittelklasse-Limousinen mit Format: Opel Insignia und Ford Mondeo sind jeweils rund 4,80 Meter lang. Lange ist es nicht her, da galt das noch als Oberklassemaß

Mehr geht nicht

Die Modellpaletten von Ford und Opel enden bei Mondeo und Insignia - zwei Limousinen für den besonderen Geschmack

Die Mittelschicht fährt Premiummarken - auch Dienstwagenbesteller machen ihre Kreuze lieber in anderen Preislisten. Und wer höher hinauswill, findet bei den Kölnern und Rüsselsheimern kein passendes Modell mehr. So wird die Wahl einer Limousine von Ford oder Opel zum echten Charaktertest: Man muss es sich erst mal leisten können, so über Statusfragen zu stehen.

Fahrleistungen, die noch vor wenigen Jahren Sportwagenwerte waren: in weniger als acht Sekunden auf 100 km/h, über 240 Spitze. Drehfreudiger, kultivierter und sparsamer zeigt sich der Ford-EcoBoost-Vierzylinder.

Den Mondeo gibt's nicht mehr mit Stufenheck

In dem Karosserie-Kapitel liegt der Mondeo ebenfalls vorn. Dank längeren Radstands bietet er vor allem im Fond mehr Bewegungsfreiheit und ein großzügigeres Raumgefühl als der coupéhaft intime Insignia. Kofferraumgröße und Zuladung sprechen

ebenfalls für den Ford, der zudem eine große Heckklappe hat (die kostet bei Opel 390 Euro extra), durch die sich der Laderaum wunderbar nutzen lässt. Die Stufenheckversion mit kleiner Klappe ist für den deutschen Markt nicht mehr verfügbar.

Den besseren Federungskomfort gibt es ebenso beim Mondeo, ebenbürtig ist hier der Insignia nur, wenn die Adaptivdämpfer (930 Euro Aufpreis) an Bord sind. Aber in allen Fällen bleibt der Ford das fahraktiver, agile Auto, vor allem wegen der fein ansprechenden, sensiblen Lenkung.

Kurzum: Der Mondeo ist rundum das bessere Auto.



Das Interieur des Mondeo ist ruhiger und aufgeräumter als etwa das des kleineren Focus



Im soliden Insignia verwirrt die nicht immer logische Bedienung von Navi und Nebenfunktionen

FAHRZEUGDATEN	OPEL INSIGNIA 2.0 TURBO	FORD MONDEO 2.0 ECOBOOST
Motor Bauart/Zylinder/ Einbaulage	Vierzylinder, Turbo, vorn quer	Vierzylinder, Turbo, vorn quer
Nockenwellenantrieb	Kette	Kette
Hubraum	1998 cm³	1999 cm³
kW (PS) bei U/min	162 (220)/5300	176 (240)/6000
Nm bei U/min	350/2000	340/1900
Höchstgeschwindigkeit	242 km/h	246 km/h
Getriebe	Sechsgang manuell	Sechsgangautomatik*
Antrieb	Vorderradantrieb	Vorderradantrieb
Testwagenbereifung	245/40 R 19 Y	215/50 R 17 W
Abgas CO ₂	192 g/km	179 g/km
Verbrauch (Werksangabe)	12,0/6,0/8,2 l	10,9/6,0/7,7 l
Tankinhalt/Kraftstoffsorte	70 l/Super	70 l/Super
Anhängelast geb./ungebr.	1700/750 kg	1800/750 kg
Kofferraumvolumen	500-1010 l	540-1460 l
Länge/Breite/Höhe	4830/1856/1498 mm	4784/1886/1500 mm
0-100/0-160 km/h	7,5/19,9 s	7,5/17,5 s
Zwischenspur 80-120 km/h	5,4 s	4,7 s
Leergewicht/Zuladung	1672/463 kg	1632/568 kg
Bremsweg (warm/kalt)	36,0/35,8 m	35,9/35,6 m
Innenlärm 50/100/130 km/h	60/67/72 dB (A)	58/63/70 dB (A)
Testverbrauch - CO ₂	8,6 l - 205 g/km	8,2 l - 194 g/km
Reichweite	800 km	850 km
Grundpreis	ab 34 210 €	ab 34 100 €

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

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

FAZIT

Der Mondeo schneidet in fast allen Kriterien besser ab als der sehr durchschnittliche Insignia. Vor allem das gute Raumangebot und der harmonische EcoBoost-Benziner lassen den Ford gut dastehen.

Gewinner: Ford Mondeo



FOTOS: T. BAUER (D), S. KRIEGER (2)



DAS FAZIT

WERTUNG TEIL 1 (siehe Ausgabe 38/2011)

Im ersten Teil des großen Markenvergleichs kann Ford alle Duelle für sich entscheiden, legt so den Grundstein für einen sicheren Gesamtsieg über Opel



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



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



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



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

WERTUNG TEIL 2

Gleich im ersten Vergleich kann Opel den Rückstand verkürzen, doch mit zwei Unentschieden sowie einem Sieg verteidigt Ford seine Führung



WERTUNG	Ford Ka	Opel Agila
Karosserie	★★★★☆	★★★★★
Antrieb	★★★★☆	★★★★★
Komfort	★★★★☆	★★★★★
Fahrdynamik	★★★★☆	★★★★★
Kosten	★★★★☆	★★★★★
GESAMT	★★★★☆	★★★★★



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



WERTUNG	Ford C-Max	Opel Meriva
Karosserie	★★★★☆	★★★★★
Antrieb	★★★★☆	★★★★★
Komfort	★★★★☆	★★★★★
Fahrdynamik	★★★★☆	★★★★★
Kosten	★★★★☆	★★★★★
GESAMT	★★★★☆	★★★★★



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

GESAMTFAZIT TEIL 1 + 2

Am Ende gewinnt Ford gegen Opel 5:1

Ford fährt das Match locker nach Hause, daran ändern auch eine Niederlage und zwei Unentschieden nichts. Dabei profitieren die Kölner nicht nur von eigenen Stärken - vom Fiesta bis zum Mondeo hervorragend abgestimmte, agile und komfortable Fahrwerke, moderne, sparsame und temperamentvolle Motoren sowie feine Getriebe -, sondern auch von Opels Schwächen. Die liegen vor allem im An-

triebsbereich. Erst in Zukunft bekommen die Modelle fortschrittliche Benzin-Direkteinspritzer mit Turboaufladung, auch ein neues Sechsganggetriebe, eine Siebengang-Doppelkupplungsbox und eine Achtstufenautomatik lassen noch etwas auf sich warten. Die hohen Fahrzeuggewichte - ein Astra Sports Tourer etwa wiegt über 120 Kilo mehr als ein Focus Turnier - verstärken das aktuelle Antriebsproblem noch.

Wie gut und innovativ Opel ist, wenn die Ingenieure ihr Können auch zeigen dürfen, beweist der Ampera. Mit ihm sollte Opel wieder vorn liegen.



Sebastian Renz Heinrich Lingner

Was Opel-Chef Karl-Friedrich Stracke zum schlechten Abschneiden seiner Marke sagt, lesen Sie auf der nächsten Seite