

Vier gute Gründe

Klassische Kleinwagen sind eine akut vom Aussterben bedrohte Art. Ford Fiesta, Mazda2, Seat Ibiza und VW Polo liefern jedoch starke Argumente für den Fortbestand der praktischen City-Flitzer

[TEXT Marcel Kühler FOTOS Daniela Loof]

FORD FIESTA 1.0 EcoBoost Hybrid
125 PS, 200 km/h, 6,6 l S/100 km,
24.250 Euro

VW POLO 1.0 TSI
110 PS, 195 km/h, 7,2 l S/100 km,
24.835 Euro

SEAT IBIZA 1.0 TSI
110 PS, 195 km/h, 6,5 l S/100 km,
20.980 Euro

MAZDA2 e-Skyactiv G 115 M Hybrid
115 PS, 200 km/h, 6,2 l S/100 km,
23.390 Euro





Ein größerer Monitor und das digitale Kombiinstrument kennzeichnen das Facelift

Ford



Für das Instrumentendisplay, das erst ab der Ausstattung Titanium X zu haben ist, verlangt Ford 500 Euro

Connectivity

Alle Varianten des Ford Fiesta beinhalten serienmäßig das SYNC 3-Multimodul mit 8,0-Zoll-Bildschirm, Bluetooth-Freisprecheinrichtung sowie Smartphone-Anbindung über die Standards Apple CarPlay und Android Auto. Erweitern lässt sich das Ganze noch durch eine Navigationsfunktion, die bei 700 Euro liegt, und eine induktive Ladefläche für Mobiltelefone (150 Euro). Für Audio-Fans bietet Ford ein B&O-Soundsystem mit zehn Lautsprechern an, das für 600 Euro zu haben ist.



Die induktive Ladefläche ist als Paketbestandteil zu haben. USB hingegen gibt's serienmäßig



Die Polsterung der Sitze ist weich. Geringer Seitenhalt



Der Türkantenschutz gehört zum Easy-Parking-Paket (300 Euro)



Mit seinem lebendigen Wesen bereitet der Ford auf kurviger Strecke den meisten Spaß

Es sind harte Zeiten für klassische Kleinwagen. Allmählich werden sie durch trendige Crossover-Modelle à la VW T-Cross in ein Nischendasein gedrängt. Doch ist es jeder Modetrend gleich wert, Bewährtes fallen zu lassen? Dieser Frage nachzugehen, ist gerade im automobilen B-Segment legitim. Schließlich sind Ford Fiesta und Co. längst mehr als City-Cars oder Vehikel für Anfänger.

Das hier versammelte Quartett beweist, dass Kleinwagen absolut alltagstaugliche Autos sind, die ob ihrer kompakten Abmessungen und effizienten Motoren vielleicht mehr denn je in die Zeit passen. Hauptakteur ist der Ford Fiesta, immerhin eine der meistgebauten Modellreihen aller Zeiten. Die aktuelle achte Generation des pfiffigen Kölners tritt modellgepflegt erstmals zu einem Vergleichstest an – mit dem bekannten 125 PS starken EcoBoost-Turbodieselzylinder unter der Haube. Doch der Routinier bekommt es mit namhafter Konkurrenz zu tun, allen voran den beiden Konzernbrüdern Seat Ibiza und VW Polo, die beide als 110 PS starke 1.0 TSI in den Ring steigen. Komplettiert wird das Testfeld durch den Mazda2, der mit seinem Vierzylinder-Saugmotor einiges anders macht als die europäischen Wettbewerber.

Karosserie

Wie praktisch moderne Kleinwagen mit vier Türen sein können, beweisen besonders anschaulich die beiden Konzernkollegen von Seat und VW. Sowohl der Ibiza als auch der Polo eignen sich mit ihren überaus geräumigen Karosserien sogar für längere Ausflüge mit vier Erwachsenen an Bord – ohne dass die Hintensitzenden bereits nach kurzer Zeit schon um die nächste Pause betteln. Das könnte dagegen im Ford und auch im Mazda anders aussehen. Die Innenräume der beiden Kleinen sind nämlich deutlich enger und stellen hinten zudem weniger Knieraum zu Verfügung. Darüber hinaus fassen ihre Gepäckräume weniger Transportgut. Damit lange Reisen möglichst sicher absolviert werden können, schicken die vier Hersteller ihre Kleinwagen mit durchaus beachtlicher Schar an Assistenzsystemen auf die Straße. So gehören bei allen

Testkandidaten bereits Spurhalteassistenten und strahlend helle LED-Scheinwerfer zum Auslieferungsstandard. Mazda, Seat und VW installieren überdies serienmäßig autonome Notbremssysteme, während der Fiesta immerhin gegen Aufpreis damit erhältlich ist. Vorreiter in Sachen Sicherheit bleibt aber der Polo, der unter anderem sogar mit einer Staufolgefunktion bestückt werden kann – bemerkenswert in dieser Fahrzeugklasse.

Mit wachsender Funktionsfülle wird jedoch mitunter auch die Bedienung immer komplexer. Hier haben aber alle vier Hersteller Mittel und Wege gefunden, es selbst Neueinsteigern so leicht wie



Der VW ist der durstigste Testkandidat, der Mazda der sparsamste

möglich zu machen. Allen voran der Mazda, der nicht nur eine übersichtliche Menüstruktur vorweisen kann, sondern der den wesentlichen Teil der Eingaben über einen griffgünstig platzierten Dreh-Drück-Steller erlaubt. Der Ibiza und der Polo sind sich zwar in vielen Dingen sehr ähnlich, doch vom Infotainmentmodul her unterscheiden sie sich grundlich. Während der VW eine etwas ältere aus vielen Modellen bekannte Multimedia-Einheit mit schlichten und sachlichen Menüs beinhaltet, kommt der Seat mit dem vermeintlich moderneren System daher. Allerdings sind die einzelnen Symbole verspielt und lassen sich nicht unbedingt auf Anhieb den jeweiligen Funktionen zuordnen. Dafür verfügt der Spanier über eine sehr simpel zu handhabende Klima-Bedienung mit klassischen Knöpfen und Reg-

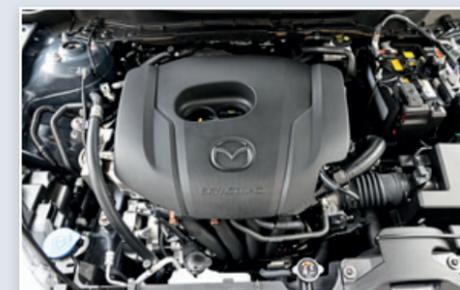


Der schmale Innenraum ist adrett eingerichtet und bietet eine einfache Bedienung

Mazda

Connectivity

Die getestete Motorvariante des Mazda2 ist erst ab der üppig ausgestatteten Sports-Line erhältlich. Darin enthalten ist eine Infotainmenteinheit mit DAB+, Freisprecheinrichtung und kabelloser Anbindung von Smartphones. Ferner beinhaltet das System diverse Online-Anwendungen, darunter die Social-Media-Apps Facebook und Twitter. Für die Verbindung ist aber kein LTE-Modul an Bord. Sie wird stattdessen über das gekoppelte Smartphone aufgebaut. Ein Navi kostet 750 Euro extra.



Der sparsame Vierzylinder kommt ohne Turbolader aus und wird erst im oberen Drehzahlbereich munter



Der Dreh-Drück-Steller erleichtert das Navigieren durch die übersichtlichen Menüs



Etwas konturlose Vordersitze, fummelige Einstellung



Hinten sitzt man im Japaner als Erwachsener nicht sehr bequem



Sonderlich agil ist der Mazda nicht. Außerdem bremsert er zu zögerlich



Im Detail wirkt der Seat nicht so hochwertig wie der Polo. Viel Platz im Innenraum

Seat



Instrumentendisplay mit 8,0 Zoll Diagonale (Serie)

Connectivity

Serienmäßig beinhaltet der Ibiza ein 8,25-Zoll-Media-System mit DAB, Freisprechanlage und USB-C-Schnittstellen. Außerdem ist der spanische Kleinwagen für die Seat-Connect-Onlinedienste vorbereitet. Die einzelnen Leistungen müssen freigeschaltet werden und erfordern einen Mobilfunkvertrag mit dem Hersteller. Das große Multimedia-System mit 9,2 Zoll großem Bildschirm, Navigationssystem Smartphone-Anbindung und induktiver Ladefläche gibt es für 800 Euro.



Der Ibiza verfügt über individuell einstellbare Fahrprofile – von Eco bis sportlich



Tolle Sportsitze kennzeichnen die FR-Ausstattung



Zweiteilig umklappbare Rücksitzlehne, optionaler variabler Ladeboden

Sicheres und agiles Fahrverhalten, wirkungsvolle ESP-Eingriffe



lern. Der Wolfsburger ist hingegen mit einem Panel ausgerüstet, in dem berührungsempfindliche Flächen für die Temperaturregulierung integriert sind. Das exakte Einstellen der Gradzahl über diese sogenannten Slider erweist sich gerade während der Fahrt als eher fummelig und birgt dadurch ein gewisses Ablenkungspotenzial.

Fahrkomfort

Der durchaus erwachsene Ersteindruck, den die vier Kleinwagen beim Inspizieren der Innenräume hinterlassen, bestätigt sich auch beim Fahren. Allerdings gibt es einige Unterschiede zwischen den Konkurrenten. Den in Summe angenehmsten Federungskomfort stellt hier der Mazda2 bereit. Er federt vergleichsweise sensibel an und lässt sich auch von tieferen Schlaglöchern nur bedingt aus der Ruhe bringen. Bei höherem Tempo gerät der Aufbau jedoch zuweilen schon bei kleineren Wellen in Wallung.

Ganz anders die beiden technisch eng verwandten Konzernmodelle von Seat und VW: Sowohl der Ibiza als auch der Polo liegen auf der Autobahn angenehm satt und verarbeiten lange wie kurze Anregungen manierlich. Bei niedrigerem Tempo fällt jedoch auf, dass das Zusammenspiel zwischen Vorder- und Hinterachse nicht gerade harmonisch ist. Während der Vorderwagen in beiden Fällen sehr sensibel auf Fahrbahnschäden reagiert und diese gekonnt filtert, reichen die hinteren Feder-Dämpfer-Elemente Kanten und Ähnliches nahezu eins zu eins an die Passagiere weiter.

Der Ford Fiesta hingegen ist grundsätzlich sportlich straff abgestimmt und wirkt sowohl bei langsamer Fahrt als auch bei höherem Tempo stets etwas nervös. Mit maximaler Zuladung an Bord hingegen gewinnt die Federung des Kölners massiv an Schluckfreudigkeit hinzu und verarbeitet Fahrbahnunebenheiten dann von allen Testteilnehmern am kompetentesten.

Größere Unterschiede tun sich derweil auch beim Sitzkomfort auf. Ibiza und Polo befördern ihre Passagiere in Reihe eins auf sehr komfortablen Optionssitzen. Diese bieten eine lange Sitzfläche, ein hohes Maß an Seitenführung und eine feste, anschmiegsame Polste-



Geräumiges Cockpit mit einwandfreier Verarbeitung. Fummelige Klimabedienung

VW



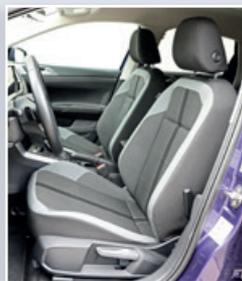
Viele Assistenten bringt der VW serienmäßig mit

Connectivity

Digitaler Radioempfang, USB-C-Anschlüsse, eine Bluetooth-Freisprecheinrichtung und FullLink-Smartphone-Anbindung: All diese Errungenschaften hat der Polo bereits in der Basisversion an Bord. Ein Navigationssystem kostet mit 1070 Euro allerdings mehr Geld als bei der Konkurrenz. Die induktive Fläche zum Aufladen von Smartphones liegt hingegen bei günstigen 120 Euro. Wie für den Seat gilt auch für den Polo: LTE-Internet und WLAN-Hotspot müssen separat freigeschaltet werden.



Die berührungsempfindlichen Slider zur Temperaturkontrolle sind keine optimale Lösung



Sitze mit viel Seitenhalt und bequemer Polsterung



Auch hinten bietet der Wolfsburger viel Platz. Komfortable Rückbank

Das neutrale und leichtfüßige Fahrverhalten spricht für den Polo



rung. Den Vordersitzen des Mazda fehlt es dagegen an Oberschenkelauflage und Seitenhalt, während die Fiesta-Fauteuils sehr weich gepolstert sind.

In Sachen Akustikkomfort hat unterdessen der VW Polo die Nase vorn. Seine Isolierung hält störende Fahrgeräusche in allen Geschwindigkeitsbereichen wirkungsvoller von den Insassen fern als die Konkurrenten.

Motor / Getriebe

Der japanische Hersteller Mazda ist für seine eigenständigen technischen Lösungen bekannt, die sich häufig fundamental von denen der Rest der Automobilwelt unterscheiden. So halten die Asiaten beispielsweise beharrlich an Saugmotoren fest, während nahezu zu alle aktuellen Neuwagen mit



Der Mazda ist mit 1071 Kilogramm Leergewicht der Leichteste im Test

aufgeladenen Triebwerken ausgeliefert werden. Dies betrifft auch den Mazda2, der im Gegensatz zu den dreizylindrigen Turbo-Rivalen mit einem 1,5 Liter großen Vierzylinder ohne Zwangsbeatmung aufwartet. Das laufruhige Triebwerk hängt spontaner am Gas als die Aggregate der Wettbewerber, fängt sich aber einen Nachteil beim Durchzugsvermögen ein. Sprich: Wer flott vorankommen möchte, muss den Skyactiv-Motor mit hohen Drehzahlen bei Laune halten und häufig zum Schalthebel greifen – was ob dessen präziser Führung und der passenden Ganganschlüsse eher Lust als Verdruss ist. Obendrein erweist sich der Kleinwagen aus Hiroshima als der Sparsamste im Test. Durchschnittlich genügen ihm 6,2 Liter Kraftstoff für die Dis- >



Technik

	FORD Fiesta 1.0 EcoBoost Hybrid	MAZDA2 e-Skyactiv G 115 M Hybrid	SEAT Ibiza 1.0 TSI	VW Polo 1.0 TSI
Zylinder/Ventile pro Zyl.	3/4; Turbo	4/4	3/4; Turbo	3/4; Turbo
Partikelfilter / SCR-Kat	Serie / -	Serie / -	Serie / -	Serie / -
Nockenwellenantrieb	Zahnriemen	Kette	Zahnriemen	Zahnriemen
Bohrung/Hub	71,9 / 82,0 mm	74,5 / 85,8 mm	74,5 / 76,4 mm	74,5 / 76,4 mm
Hubraum	999 cm ³	1496 cm ³	999 cm ³	999 cm ³
Leistung bei	92 kW/125 PS, 6000 /min	85 kW/115 PS, 6000 /min	81 kW/110 PS, 5500 /min	81 kW/110 PS, 5500 /min
Max. Drehmoment bei	210 Nm, 1750 /min	151 Nm, 3500 /min	200 Nm, 2000 - 3000 /min	200 Nm, 2000 - 3000 /min
Getriebe / Antrieb	6-Gang, manuell / Vorderrad	6-Gang, manuell / Vorderrad	6-Gang, manuell / Vorderrad	7-Gang, Doppelkupplung / Vorderrad
Fahrwerk	vorn: McPherson-Federbeine, Querlenker, Stabilisator; hinten: Verbundlenkerachse, Federn, Dämpfer, Stabilisator; ESP	vorn: McPherson-Federbeine, Querlenker, Stabilisator; hinten: Verbundlenkerachse, Federn, Dämpfer, Stabilisator; DSC (ESP)	vorn: McPherson-Federbeine, Querlenker, Stabilisator; hinten: Verbundlenkerachse, Federn, Dämpfer, Stabilisator; ESC (ESP)	vorn: McPherson-Federbeine, Querlenker, Stabilisator; hinten: Verbundlenkerachse, Federn, Dämpfer, Stabilisator; ESC (ESP)
Wendekreis l/r	10,8/10,8 m	10,7/10,7 m	11,1/11,1 m	11,2/11,1 m
Bremsen	vorn: innenbelüftete Scheiben; hinten: Scheiben; ABS, Bremsassistent	vorn: innenbelüftete Scheiben; hinten: Trommeln; ABS, Bremsassistent	vorn: innenbelüftete Scheiben; hinten: Scheiben; ABS, Bremsassistent	vorn: innenbelüftete Scheiben; hinten: Scheiben; ABS, Bremsassistent
Serienbereifung	rundum: 195/60 R 15	rundum: 185/60 R 16	rundum: 185/65 R 15	rundum: 185/65 R 15
Testbereifung	rundum: 205/45 ZR 17 Y	rundum: 185/60 R 16 H	rundum: 215/45 R 17 W	rundum: 215/45 R 17 W
Reifen	Michelin Pilot Sport 4 FP	Toyo Proxes R 55 A	Michelin Primacy 3	Michelin Primacy 3

Messwerte

GEWICHTE

	Ford	Mazda	Seat	VW
Leergewicht Werk/Testwert	1136/1178 kg	1042/1071 kg	1094/1149 kg	1134/1191 kg
Zul. Gesamtgewicht/Effek. Zul.	1690/512 kg	1540/469 kg	1690/541 kg	1660/469 kg
Anhängelast gebr./ungebr.	1000/605 kg	900/550 kg	1100/580 kg	1100/600 kg
Dachlast/Stützlast	50/65 kg	50/50 kg	75/50 kg	75/50 kg

FAHRLEISTUNGEN

	Ford	Mazda	Seat	VW
0- 50 km/h	3,8 s	3,6 s	3,1 s	3,8 s
0-100 km/h	10,1 s	10,5 s	9,8 s	10,3 s
0-150 km/h	22,9 s	23,8 s	21,9 s	24,2 s
Höchstgeschwindigkeit ¹	200 km/h	200 km/h	195 km/h	195 km/h
Handlung	1 : 50,5 min	1 : 55,5 min	1 : 52,2 min	1 : 52,3 min
Slalom, Pylonenabst. 18 m	64,5 km/h	62,7 km/h	65,1 km/h	66,7 km/h

BREMSWEG

	Ford	Mazda	Seat	VW
aus 50 / 100 / 150 km/h kalt	8,8 / 36,6 / 81,8 m	9,4 / 39,5 / 86,2 m	8,8 / 35,5 / 82,4 m	8,6 / 34,8 / 78,2 m
aus 100 km/h warm	35,4 m	38,2 m	35,9 m	35,1 m

INNENGERÄUSCHE

	Ford	Mazda	Seat	VW
Standgeräusch	40 dB(A)	42 dB(A)	41 dB(A)	40 dB(A)
bei 50 km/h 3. Gang	64 dB(A)	63 dB(A)	63 dB(A)	61 dB(A)
bei 100 / 130 km/h höchst. G.	68 / 73 dB(A)	68 / 71 dB(A)	68 / 70 dB(A)	66 / 69 dB(A)

VERBRÄUCHE

	Ford	Mazda	Seat	VW
Test	6,6 l S / 100 km	6,2 l S / 100 km	6,5 l S / 100 km	7,2 l S / 100 km
WLTP	5,0 l S / 100 km	5,0 l S / 100 km	5,1 l S / 100 km	5,5 l S / 100 km
CO ₂ (lt. Test / WLTP)	156 / 114 g/km	147 / 113 g/km	154 / 116 g/km	170 / 125 g/km
Tankinhalt / Reichweite	42 l / 636 km	44 l / 710 km	40 l / 615 km	40 l / 556 km

¹Werksangabe

Ausstattung/Preise

	Ford	Mazda	Seat	VW
Grundpreis	24.250 €	23.390 €	20.980 €	24.835 €

TESTWAGEN-OPTIONEN

Antrieb	-	-	-	-
Bremsen (Karbon-Keramik)	-	-	-	-
Fahrwerk	-	-	-	-
Lenkung	-	-	-	-
Reifen	3450 € ¹	-	2050 € ²	730 € ⁴
Sitze	-	-	³	2465 € ⁵

AUFPREIS

	3450 €	0 €	2050 €	3195 €
--	--------	-----	--------	--------

BEWERTETER PREIS

	27.700 €	23.390 €	23.030 €	28.030 €
--	----------	----------	----------	----------

¹17-Zoll-Bereifung (700 €), nur in Verb. Ausstattung Titanium X (2750 €) erhältlich; ²17-Zoll-Bereifung, Bestandteil Ausstattung FR (2050 €); ³Sportsitze, Bestandteil Ausstattung FR; ⁴17-Zoll-Bereifung; ⁵Sport-Komfortsitze, Bestandteil Ausstattung Style (2465 €)

Wartung / Rabatt / Wertverlust (WV)

	Ford	Mazda	Seat	VW
Werkstattkosten ¹	420 €	416 €	451 €	515 €
Rabatt ²	k.A.	k.A.	16,2 % / 3399 €	12,1 % / 3005 €
WV nach 4 Jahren ³ / 20.000 km p.a.	58,5 % / 14.186 €	57,3 % / 13.403 €	62,2 % / 13.050 €	60,6 % / 15.050 €

¹Wartungskosten pro Jahr einschl. üblicher Verschleißteile ohne Reifen, ermittelt durch den ADAC; ²Quelle: www.meinauto.de; zzgl. eventuell anfallender Überführungskosten; ³ermittelt durch die Deutsche Automobil Treuhand (DAT)

Versicherung/Steuern pro Jahr

	Ford	Mazda	Seat	VW
HP / VK / TK Typklassen	16 / 18 / 22	13 / 21 / 22	13 / 17 / 20	12 / 17 / 19
HP / VK / TK Kosten	387 / 464 / 319 €	312 / 620 / 319 €	312 / 428 / 246 €	281 / 428 / 223 €
Abgasnorm / Steuer	Euro 6d / 58 €	Euro 6d / 66 €	Euro 6d / 62 €	Euro 6d / 82 €

tanz von 100 Kilometern. Am anderen Ende der Verbrauchsskala befindet sich der Polo, der einen glatten Liter mehr Treibstoff verbrennt.

Im Gegensatz zum Seat, der denselben 110 PS starken TSI unter der Haube trägt, ist der VW ausschließlich mit einem Doppelkupplungsgetriebe zu haben, das mit seinem trägen Einkuppeln beim Start die grundsätzlich recht ausgeprägte Anfahrschwäche des 1,0-Liter-Motors noch zusätzlich verstärkt. Daher verwundert es auch nicht, dass der handgeschaltete Ibiza deutlich flotter vom Fleck kommt. Dass der Spanier sogar noch hurtiger beschleunigt als der 15 PS stärkere Fiesta, ist indes durchaus bemerkenswert.

Vom Verbrauch her nehmen sich der Seat und der Ford hingegen kaum etwas. Der Kölner ist mit durchschnittlich 6,6 Litern gerade einmal 0,1 Liter durstiger als der Südeuropäer.

Fahrdynamik

Beim subjektiven Fahrspaß liegt der Ford hingegen ganz weit vorn. Dirigiert über die äußerst direkt ansprechende Lenkung, wuselt der Fiesta schwungvoll und behände durch alle Arten von Kurven. Und auch auf der Handlungstrecke kommen dem Kölner die straffe Fahrwerksabstimmung und die griffige Michelin-Bereifung des Testwagens zugute. Damit lenkt der Routinier gierig ein und baut im weiteren Kurvenverlauf recht hohe Querkräfte auf.

Auch das Gripniveau am Kurvenausgang liegt über dem seiner Wettbewerber. Die Konsequenz: Mit einer Zeit von 1:50,5 Minuten kommt der Ford 1,7 Sekunden vor dem Seat und 1,8 Sekunden vor dem VW über die Ziellinie.

Dass der Ibiza und der Polo derart dicht beieinander liegen, spiegelt den sehr ähnlichen Fahrindruck wider. Beide lenken willig ein und lassen sich über die mitteilungs-freudige Lenkung zielgenau im Kurvenverlauf auf der Ideallinie platzieren. Darüber hinaus erweisen sich Ibiza und Polo als überaus fahrsicher und lassen sich auch durch provozierte Lastwechsel dank gezielter Eingriffe der nicht abschaltbaren ESP-Systeme nicht aus der Ruhe bringen. Allerdings untersteuern sie kräftiger als etwa der Fiesta. Fairerweise sollte aber nicht unerwähnt bleiben, dass die beiden Konzernbrüder mit einem weit weniger sportlichen Reifenprofil den Test bestreiten.

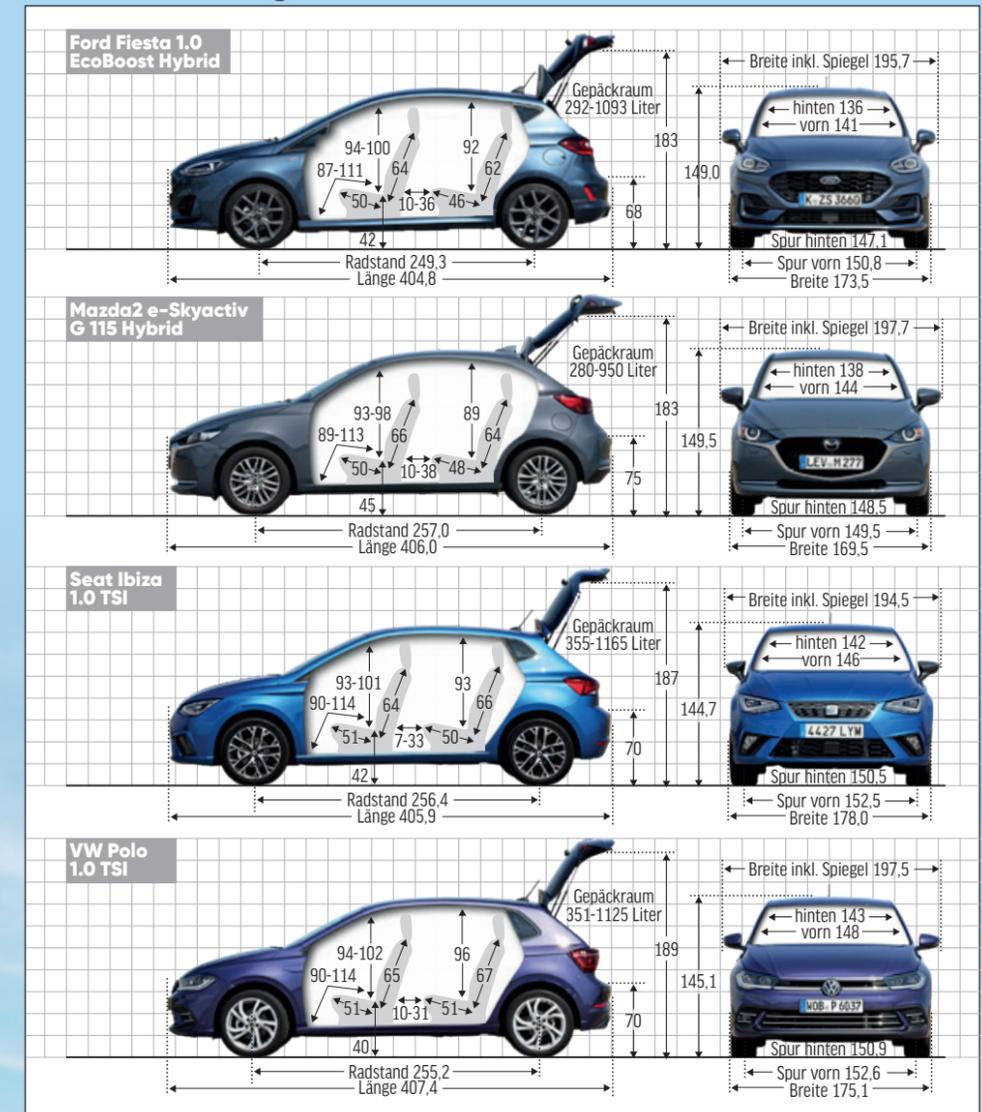
Den geringsten fahrdynamischen Ehrgeiz zeigt der Mazda2. Er lenkt ungleich behäbiger ein als der Rest des Testfeldes, weist bei forciert Kurvenfahrt kräftige Karosseriebewegungen auf und untersteuert massiv. Viel gravierender sind jedoch die zu langen Bremswege. Ein Kaltbremsweg von 39,5 Metern aus Tempo 100 bis zum Stand ist heute auch im Kleinwagensegment nicht mehr zeitgemäß.

Umwelt / Kosten

Eine unschöne Begleiterscheinung der vielen positiven Eigen-

Alle Abmessungen im Überblick

Alle Maße in cm



Der Eindruck täuscht: Die flottesten Fahrleistungen stellt der Seat Ibiza bereit. Der Mazda2 ist dafür am sparsamsten

Vergleichstest · Kleinwagen

schaften, die alle vier modernen Kleinwagen auszeichnen, sind die Anschaffungskosten, die sich mittlerweile auf einem recht hohen Niveau bewegen. So kratzt der Polo trotz eher rudimentärer Serienausstattung in der Basis bereits knapp an der 25.000-Euro-Marke. Unter Berücksichtigung der testrelevanten Extras bringt es der VW sogar auf einen bewerteten Preis von 28.030 Euro. Damit ist er das teuerste Angebot im Test. Der in vielen Aspekten ebenbürtige, teils sogar überlegene Seat Ibiza liegt exakt 5000 Euro darunter. Ein weiterer Vorteil für den Ibiza ist der insgesamt beste Werterhalt.

FAZIT

Marcel Kühler



Dass sich der **VW Polo** trotz rückläufiger Verkaufszahlen immer noch an der Spitze des Kleinwagensegments hält, ist angesichts dessen vieler Qualitäten nachvollziehbar. Seine zahlreichen Tugenden, etwa die geräumige Karosserie oder die angenehmen, sicheren Fahreigenschaften, bringen ihm den Sieg in der Eigenschaftswertung ein. Sein Problem nur: Der **Seat Ibiza** ist ein ebenso gutes Auto auf gleicher technischer Basis – dafür aber bedeutend günstiger und sparsamer. Gleichzeitig liefert er die flotteren Fahrleis-

Der Sieg im Kostenkapitel gebührt dennoch dem Mazda2, obwohl er 360 Euro teurer als der Spanier ist. Der Grund: Der Hersteller gewährt sechs Jahre Garantie auf seine Fahrzeuge. Alle übrigen Testkandidaten werden nur mit zwei Jahren Gesamtgarantie ausgeliefert. Außerdem verschlingt der Japaner dank des günstigen Verbrauchs am wenigsten Geld für Kraftstoff, weist die beste Emissionsbilanz auf und kommt auch bei den Wartungskosten am besten weg. Ein kleiner Makel bei den laufenden Zahlungen ist aber die ungünstige Typklasseneinstufung bei der Vollkaskoversicherung. ■

tungen. Daher sichert sich der Spanier den Testsieg. Für Liebhaber sportlicher Kleinwagen, die auf das letzte Quäntchen Raumangebot verzichten können, ist der **Ford Fiesta** eine klare Empfehlung. Sein agiles Wesen erleichtert den Alltag in der chronisch überfüllten Großstadt und sorgt auf kurvenreicher Strecke für viel Fahrspaß – Rang drei für den modellgepflegten Kölner. Dem seit 2014 angebotenen, reichhaltig ausgestatteten **Mazda2** bleibt in diesem Testumfeld lediglich der vierte Platz. Er ist innen deutlich enger als der Seat und der VW, wirkt bei Weitem nicht so agil wie der Ford und patzt beim Bremsen. Zu seinen großen Vorzügen zählen dafür der niedrige Verbrauch und die großzügige Werksgarantie.



WLTP-Verbr.	5,0	5,0	5,1	5,5
Testverbrauch	6,6 l	6,2 l	6,5 l	7,2 l



Den bepunkteten Test-Verbrauch pro 100 km ermitteln wir auf einer standardisierten, 108 km langen Route (Stadt, Land, Autobahn). Die EU- und WLTP-Verbräuche dienen nur als Orientierung und werden im Vergleichstest nicht bewertet.

Gesamtbewertung

KAROSSERIE



Raumangebot vorn	100 ¹	63	60	66	66
Raumangebot hinten	100	41	35	46	46
Übersichtlichkeit	70	41	39	41	42
Bedienung/Funktion	100	83	84	75	79
Kofferraumvolumen	100	21	18	29	28
Variabilität	100	28	28	32	32
Zuladung/Anhängel.	50/30	31	27	34	29
Sicherheitsausstatt.	150	58	63	66	75
Qualität/Verarbeitg.	100/100	140	144	141	146

KAPITELWERTUNG	1000	506	498	530	543
-----------------------	-------------	------------	------------	------------	------------

FAHRKOMFORT

Sitzkomfort vorn	150	90	88	97	95
Sitzkomfort hinten	100	53	45	57	57
Ergonomie	150	71	69	74	74
Innengeräusche	50	23	25	27	32
Geräuscheindruck	100	60	62	65	67
Klimatisierung	50	34	35	29	31
Federung leer	200	111	120	118	118
Federung beladen	200	118	114	113	113

KAPITELWERTUNG	1000	560	558	580	587
-----------------------	-------------	------------	------------	------------	------------

MOTOR/GETRIEBE

Beschleunigung	150	97	94	99	96
Höchstgeschwindigk.	130	57	57	54	54
Getriebeabstufung Schaltung	100	82	85	82	80
Kraftentfaltung	50	30	20	28	28
Laufkultur	100	58	65	62	62
Verbrauch	300	201	207	203	192
Reichweite elektrisch	20	-	-	-	-
Reichweite gesamt	100	44	51	42	35
Laden/Tanken	25	25	25	25	25
Lade-/Tank-Infrastruktur	25	21	21	21	21

KAPITELWERTUNG	1000	615	625	616	593
-----------------------	-------------	------------	------------	------------	------------

FAHRDYNAMIK

Handling	150	73	54	67	66
Slalom	100	63	54	66	74
Lenkung	100	70	70	71	71
Geradeauslauf	50	35	37	38	38
Dosierbarkeit der Bremse	30	20	18	21	21
Bremsweg kalt	150	84	56	95	102
Bremsweg warm	150	96	69	91	99
Traktion	100	35	33	38	38
Fahrsicherheit	150	122	126	128	128
Wendekreis	20	14	14	12	12

KAPITELWERTUNG	1000	612	531	627	649
-----------------------	-------------	------------	------------	------------	------------

EIGENSCHAFTSWERTUNG	4000	2293	2212	2353	2372
----------------------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------

KOSTEN/UMWELT

Bewerteter Preis ²	675	214	244	247	212
Wertverlust ³	50	23	24	25	22
Ausstattung	25	20	23	21	19
Multimedia	50	31	30	30	30
Garantie/Gewährst.	50	28	48	28	28
Werkstattkosten ⁴	20	16	16	15	15
Steuer	10	9	9	9	9
Versicherung	40	37	36	38	38
Kraftstoff	55	41	42	41	39
Emissionen	25	12	13	12	12

KAPITELWERTUNG	1000	431	485	466	424
-----------------------	-------------	------------	------------	------------	------------

GESAMTWERTUNG	5000	2724	2697	2819	2796
----------------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------

PLATZIERUNG

3 **4** **1** **2**

¹ max. erreichbare Punktzahl, ² inkl. Testwagen-Optionen, ³ ermittelt durch DAT (vier Jahre Haltedauer, Jahresleistung 20.000 km), ⁴ ermittelt durch ADAC