

# Test

WIE GUT SIND  
DIE NEUEN  
WIRKLICH?



FORD FIESTA  
1.0 ECOBOOST

OPEL CORSA  
1.0 ECOTEC

CITROËN C3  
PURETECH 110

HYUNDAI i20  
BLUE 1.0 T-GDI

## Fiesta in Angriffslaulaune

Der kleine Ford im Vergleich

Das meistverkaufte Auto Europas stellt sich den Besten seiner Klasse. Klein ist hier nur der Name

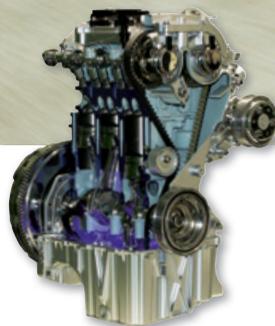
**G**ERADE HERRSCHT große Aufregung bei den Kleinen. Erst hat Hyundai mit seinem gut gemachten i20 die Klasse aufgemischt, dann fuhr Seat den ganz neuen Ibiza vor, im Herbst folgt der neue VW Polo. Und was macht Europas Bestseller? Der Fiesta erscheint gerade rundum aufgefrischt, Ford spricht natürlich von einer neuen Generation. Damit hat der Kölner den Golf aktuell von Platz eins der kontinentalen Hit-

liste verdrängt. Bemerkenswert, dass ein kleiner, sparsamer Vier-Meter-Könner den größeren VW ablöst – wer sagt denn, dass alles zum SUV drängt?

Wenn wir genauer hinschauen, dann steckt im neuen Fiesta weitgehend bekannte Technik, die genau dort aufgefrischt wurde, wo der Ford bislang schwächelte: Bei Komfort, Infotainment und gefühlter Qualität hat er tatsächlich zugelegt. Das ist Fortschritt, der mit den Fingern zu



Übertreiben  
die kleinen  
Dreizylinder  
das Sparen?



Der 1,0-Liter-Benziner von Ford: prämiert, bewährt, aber im Alltag durstig wie Vierzylinder. Sind drei Töpfe ein Irrweg der Sparwelle?

greifen ist. Vom röhlt der bekannte Dreizylinder (links), 1,0 Liter Hubraum haben alle in diesem Vergleich, sie klingen unterschiedlich angestrengt. Hungerkünstler auf dem Papier, aber sparen sie auch im Alltag effektiv?

Der Radstand des Fiesta blieb unverändert bei kurzen, agilen 2,49 Metern, während etwa der Hyundai die Achsen schon 2,57 Meter auseinanderstreckt. Klar, dass der Koreaner mehr Platz bietet und dass aus dem kom-

pakten, sportlichen Fiesta über Nacht kein Raumwunder geworden ist. Da kämpft der Kölner noch mit dem alten Chassis, wo die Konkurrenz längst das Fundament gelegt hat für den wichtigsten Schritt, den diese Klasse bald machen dürfte: Diese Vier-Meter-Autos könnten die neue Volksklasse werden – kompakt, leicht und vor allem sparsam, weil sie das wichtige Quäntchen leichter und damit ökonomischer sind als die Kompakten, ohne zu viele Kom-

promisse zu verlangen. Waren nicht vier Meter mal der Goldene Schnitt für Kompakte? Siehe Golf II und III.

Dahin könnten wir zurückkehren, wenn Fiesta & Co in diesem Vergleich beweisen, dass sie als Vollwertautos taugen. Als komfortable, moderne, zeitgemäße Alleskönner. Und damit herzlich willkommen zum harten Kampf gegen den Platzmeister i20, den opeligen Corsa und den gelassenen Citroën C3.



Ausstattungen soll der Fiesta 2018 bieten – vom einfachen Trend bis zum Active im SUV-Look.



**HYUNDAI i20** BLUE 1.0 T-GDI | **529 Punkte**

- Das selbsterklärende Auto – hier ist es. Das Cockpit will nicht glänzen, sondern dienen und funktionieren. So soll es sein.
- ➖ Die Federung ist unnötig straff, das kostet Komfort. Hier fehlt das Souveräne, was der i20 sonst besitzt.

Unsere Platzierung

**WAS FÜR EINE RÜCKBANK!** Da strecken sich auch Erwachsene aus, mit so viel Platz kommt der Hyundai dem Vollwertauto am nächsten. Dazu kommen die schöne Verarbeitung, breite Sitze, beste Rundumsicht und endlich ein moderner Turbobenziner. Mit solchen Talenten fuhr der i20 endgültig aus der Billigheimer-Schublade. Zudem zeigen konkurrenzlose fünf Jahre Garantie, wie tief Hyundai seiner Zuverlässigkeit vertraut. Ein Auto, mit dem Kunden jahrelang problemlos leben, wenn sie auf ein paar Dinge verzichten können: neueste Assistenzsysteme, eine Notruffunktion oder längere Wartungsintervalle (nur 20 000 Kilometer). Sie freuen sich über den Dreizylinder mit dem schönen Schub und die gute Ausstattung inklusive Rückfahrkamera und Sitzheizung.

**SO SACHLICH WIE EIN DEUTSCHER**

Wohin man auch schaut, ein Blick genügt, um den i20 zu verstehen. Die hohe Ladekante und der versteckte Hecktürgriff sind ärgerliche Ausnahmen. Auf der Rückbank hat der Hyundai die Größe eines Kompakten (r.).



↓  
**Ein Auto für viele Jahre ohne Probleme.**

➔ **DAS VOLLE PROGRAMM AN ASSISTENTEN**

**SCHAU, WIE SCHLAU: FIESTA LENKT IN DIE SPUR ZURÜCK**



Keine Knöpfe: Die Fahrerassistenz werden im Cockpit aktiviert. Der adaptive Temporegler (unten) arbeitet im Bereich zwischen 30 und 200 km/h, bremst und beschleunigt selbstständig.

Allein zwölf Punkte Vorsprung auf den Hyundai bei den Assistenzsystemen – Ford hat die Chance genutzt, modernste Technik einzubauen. So bringen die Kölner erstmals bei Kleinwagen serienmäßig einen Spurhalteassistenten, der das Fahrzeug auch aktiv zurücklenkt (beim Ibiza arbeitet das System passiv, warnt also nur, ohne einzugreifen). Auch die Nachtlicht-Automatik ist ab Trend an Bord, eine Stufe höher kommt der Notrufassistent dazu, der bei Unfall eine Meldung absendet. Weitere Fahrhilfen sind einzeln oder im Paket bestellbar: Die Einparkhilfe hinten kostet allein 350 Euro, wird aber als aktiver Parkassistent schmackhaft gemacht. Dann sind zusätzlich die Pieper vorn sowie die Lenkhilfe für 570 Euro drin. Ähnlich die Verkaufsstrategie bei der adaptiven Temporegelung: Ein Radar im Frontspoiler steuert den Abstand zum Vordermann, warnt vor zu geringem Abstand und bremst aktiv, was Ford mit 550 Euro günstig anbietet. Im Sicherheitspaket für nur 50 Euro mehr kommen Fernlichtassistent, Müdigkeitswarner und Verkehrsschilderkennung dazu, die im Test zuverlässig arbeitete. Hat was vom Fischmarkt: noch ein Assi für nur 50 Euro? Nimmt man mit. Unsere Kritik: Schilderkennung und Kollisionswarner sind nur im Paket zu haben, mit 250 und 600 Euro überraschend teuer, da beide nur weitere Funktionen der Frontkamera darstellen, die ohnehin vorhanden ist. Ansonsten hat Ford die Assistenten kundenfreundlich kalkuliert, was der Verbreitung im Fiesta guttun wird und die Konkurrenz unter Druck setzt. Wir empfehlen: entweder nur das kleine Sicherheitspaket für 250 Euro (Schilder, Fernlicht, Müdigkeit) oder das volle Programm – den Parkassistenten für 570 plus großes Sicherheitspaket für 600 Euro.

FOTOS: C. BRIBES ©



**FORD FIESTA 1.0 ECOBOOST**

| **540 Punkte**

- Der Ford macht nicht mehr auf sportlich, führt moderne Elektronik in der Klasse ein. So wirkt er erwachsener.
- ➖ So neu die Assistenten, so alt das Chassis: Da werden der neue Ibiza (damit Polo & Fabia) mehr draufhaben.

Unsere Platzierung

**WENN DREIZYLINDER**, dann so: Der 1,0-Liter läuft nun im Fiesta so toll gedämpft, dass der schüttelnde Spatzweg kaum noch zu erkennen ist. Der beste Sprinter im Feld (9,6 Sekunden auf 100 km/h) schluckt am wenigsten und muss nur noch alle 30 000 Kilometer oder nach zwei Jahren in die Werkstatt. Ford hat seinen Bestseller rundum geschliffen: Das Fahrwerk, einst harter Spaßgarant, schluckt nun flauschiger, ohne die sportlichen Wurzeln zu verges-

sen. Der Kölner bleibt die rollende Adrenalinbombe, die auch mehr Power verträgt (kommt ja, ruhig bleiben!), die Schaltung ein Handkantenschlag, die Lenkung fast zappelig. Darüber ragt steil das gestochene scharfe Display auf, Ausdruck des vollen Elektronikpakets, das der Ford abbekommen hat (s. links). Was nicht darüber hinwegtäuscht, dass der Fond eng bleibt, die Ausstattung mager, die Preise gesalzen. Aber die sind ja nicht in Stein gemeißelt.



**DER SCHÖNE HAT SEINEN PREIS**  
Farbe mit Preisauflage: Das Kalaharibraun kostet 150 Euro mehr als normaler Metallic-Lack (565 Euro). Das Mitteldisplay steht zu steil und so außerhalb der Blickrichtung, liefert aber ein messerscharfes Bild. Erst mit Handykopplung schickt das System beim Unfall einen Notruf ab.

ANZEIGE

www.volkswagen.de

**Reagiert schrecksekundenschnell.**  
Der Golf. Mit optionaler Fußgängererkennung.

DER GOLF. JETZT BESONDERS GÜNSTIG IM VOLKSWAGEN PRIVATLEASING FÜR 190,00 € MONATLICH.\*

Wir bringen die Zukunft in Serie.

\*Ein Angebot der Volkswagen Leasing GmbH, Gifhorner Straße 57, 38112 Braunschweig. Ein Privatleasing Angebot für einen Golf Trendline 1.0 TSI 63 kW (85 PS) 5-Gang, Laufzeit 48 Monate, jährliche Fahrleistung 10.000 km p.a., monatliche Leasingrate 190,00 €, Nettodarlehensbetrag (Anschaffungspreis) 17.255,00 €, Sollzinssatz (gebunden) p.a. 1,59 %, Effektiver Jahreszins 1,59 %, Gesamtbetrag 9.120,00 €. Beim teilnehmenden Volkswagen Partner. Es besteht ein gesetzliches Widerrufsrecht für Verbraucher. Abbildung zeigt Sonderausstattung gegen Mehrpreis.



CITROËN C3 PURETECH 110

495 Punkte

➡ Schön, dass es so einen flauschigen Abrollkomfort wieder gibt – der Citroën fährt gegen den Trend ...

➡ ... und verspielt Sympathie durch luschige Machart: eng, träge Lenkung, ein knurriger Dreizylinder.

**WIE FUHR DIE ENTE?** So wie der C3, auch wenn Citroën das nicht gern hört. So schaukelig, so gelassen, so plüschig macht der Franzose vieles anders als die anderen – und gewinnt damit zunächst Sympathien. Der knuffige Fünftürer schwebt bis Tempo 60, packt die Insassen in breite Polster und beschleunigt mit dem Tempo eines tiefen Lungenzugs. Sein Dreizylinder möchte nicht hoch drehen und muss mit fünf Gängen auskommen – na und? Die Lenkung arbeitet weich, und in flotten Kurven schiebt der Kleine jammernd über die Vorderräder. Wer das nicht will, lässt es eben. Der Fond ist eng, der Einstieg mühsam, die Bedienung des Touchpads oft ein Suchspiel. Jenseits der 80 verliert auch die Federung jeden Charme, trampelt in Löcher. Dafür sind ab der Version für 16.290 Euro die Luftpolster auf den Flanken in Wagenfarbe bestellbar. Der C3 ist ein wenig verrückt. Wie die Ente.



↙ Cool: Im C3 steckt der Geist der Ente.



STOFF UND SPIELE- ALLES IST ANDERS

Tastenwelt zum Spielen, das Touchpad liegt hoch. Die Sitze mit dickem Stoff wie ein Sofa.



OPEL CORSA 1.0 ECOTEC

511 Punkte

➡ Unterm Blitz steckt viel Auto fürs Geld: 17.295 Euro (als 5-Türer) für einen soliden Kleinwagen sind was für kluge Käufer.

➡ Diese Qualität hätte mehr als nur zwei Jahre Garantie verdient: Drei Jahre wären eine echte Kampfansage.

**DAS IST NOCH OPEL.** Im Kofferraum liegen, sauber eingepasst hinter Klappen, Pannenset und Verbandzeug. Das Detail verrät viel über die solide Machart des Corsa, der beim PSA-Deal etwas in Vergessenheit geraten ist.

Ein sicherer, variabler Kleinwagen mit dem größten Kofferraum (bis 1120 Liter), fester Schaltung und ausgewogener Lenkung. Etwas Modellpflege täte dem Opel in- zwischen gut: Der moderne Dreizylinder klingt hohl, zieht schwächer und schluckt am meisten (6,2 Liter im Test). Das Fahrwerk hoppelt zwischen Härte hinten und Poltern an der Vorderachse. Die Konkurrenten bremsen besser. Dass sie auch mehr Luxus, die moderneren Navisysteme und weniger Wertverlust haben, lässt sich beim günstigen Corsa halbwegs verschmerzen.

↙ Etwas Modellpflege täte ihm gut.



HIER LIEGT ETWAS STAUB DRAUF

Typisch Opel: tiefes Mitteldisplay und Chromstreifen. Die kurzen Sitze haben an Qualität verloren.

FOTOS: C. BRRES ©



Mit Sicherheit mehr Platz für Abenteuer.

Dank Allrad.



SUBARU

Confidence in Motion

Neu: Subaru Forester mit EyeSight.

Im Subaru Forester kommen Sie und Ihre Familie bei jeder Witterung und auf jedem Terrain ans Ziel. Mit beruhigender Sicherheit auch dank des Fahrerassistenzsystems EyeSight<sup>1</sup> und einzigartigem Fahrspaß aufgrund des permanenten symmetrischen Allradantriebs.

Überzeugen Sie sich einfach selbst - jetzt bei einer Probefahrt.

Abbildung enthält Sonderausstattung.  
 \* Die gesetzlichen Rechte des Käufers bleiben daneben uneingeschränkt bestehen.  
<sup>1</sup> Je nach Modell. Die Funktionsfähigkeit des Systems hängt von vielen Faktoren ab.  
 Details entnehmen Sie bitte unseren entsprechenden Informationsunterlagen.



Weltgrößter Allrad-PKW-Hersteller

www.subaru.de



# DATEN

## Fahrzeugdaten

	CITROËN	FORD	HYUNDAI	OPEL
Motor Bauart/Zylinder Einbaulage	Dreizylinder, Turbo vorn quer	Dreizylinder, Turbo vorn quer	Dreizylinder, Turbo vorn quer	Dreizylinder, Turbo vorn quer
Ventile/Nockenwellen	4 pro Zylinder/2 Zahnriemen	4 pro Zylinder/2 Zahnriemen	4 pro Zylinder/2 Kette	4 pro Zylinder/2 Kette
Nockenwellenantrieb	1939 cm³	939 cm³	1939 cm³	939 cm³
Hubraum	81 (110)/5750	92 (125)/6000	88 (115)/6000	85 (115)/5000
kW (PS) bei U/min	205/1500	170/1400	172/1500	170/1800
Nm bei U/min	188 km/h	195 km/h	190 km/h	195 km/h
Höchstgeschwindigkeit	Fürtagig manuell	Sechsgang manuell	Sechsgang manuell	Sechsgang manuell
Getriebe	Vorderradantrieb	Vorderradantrieb	Vorderradantrieb	Vorderradantrieb
Antrieb	Schrauben/Schrauben	Schrauben/Schrauben	Schrauben/Schrauben	Schrauben/Schrauben
Bremsen vorn/hinten	205,55 R 17 V	195,55 R 16 H	195,55 R 16 H	195,55 R 16 H
Testwagenbereifung	ReifenTyp	Michelin EfficientGrip	Michelin Pilot Sport 4	Michelin Green Energy Saver
ReifenTyp	Radgröße	6,5 x 17"	7 x 17"	6 x 16"
Radgröße	Abgas CO₂	103 g/km	98 g/km	117 g/km
Abgas CO₂	Verbrauch*	5,5/4,0/4,6 l	5,4/3,6/4,3 l	6,0/4,1/4,8 l
Verbrauch*	Tankinhalt/Kraftstoffsorte	45 l/Super	42 l/Super	50 l/Super
Tankinhalt/Kraftstoffsorte	Partikelfilter	Kein	Kein	Kein
Partikelfilter	Kältemittel/Klimaanlage	Kein	Kein	Kein
Kältemittel/Klimaanlage	Vorbeifahrerassistenz	Kein	Kein	Kein
Vorbeifahrerassistenz	Anhängelast gebremst/ungebremst	600/450 kg	1000/580 kg	1200/560 kg
Anhängelast gebremst/ungebremst	Kofferraumvolumen	900-922 l	269-1093 l	326-1042 l
Kofferraumvolumen	Länge/Breite/Höhe	3956/1749-2007**/1474 mm	4040/1735-1941**/1476 mm	4035/1734-1985**/1474 mm
Länge/Breite/Höhe				* Innerorts/außerorts/gesamt auf 100 km. ** Breite mit Außenspiegeln

## Kosten/Garantien

	CITROËN	FORD	HYUNDAI	OPEL
Abgasnorm	Euro 6	Euro 6	Euro 6	Euro 6
Steuer pro Jahr	40 €	26 €	54 €	64 €
Typklassen HPF/WK/TK	15/18/19	16/18/20	17/17/18	16/18/17
Werkstattintervalle	25 000 km/1 Jahr	30 000 km/2 Jahre	20 000 km/1 Jahr	30 000 km/1 Jahr
Wartungskosten von/bis	180/300 €	150/350 €	160/340 €	170/320 €
Garantie/Gewährleistung	Garantie	Garantie	Garantie	Garantie
Technik/Km-Begrenzung	2 Jahre/100.000 km	2 Jahre/100.000 km	2 Jahre/100.000 km	2 Jahre/100.000 km
Garantie gegen Durchrostung	12 Jahre	12 Jahre	12 Jahre	12 Jahre
Mobilitätsgarantie	unbegrenzt	unbegrenzt	5 Jahre	1 Jahr

AUTO BILD testet mit JET-Kraftstoffen



## Messwerte

	CITROËN	FORD	HYUNDAI	OPEL
Beschleunigung 0-50 km/h	3,6 s	3,0 s	3,1 s	3,9 s
0-100 km/h	10,4 s	9,6 s	9,8 s	10,8 s
0-130/160 km/h	17,5/31,3 s	15,2/25,3 s	16,0/27,9 s	17,8/29,5 s
Elastizität 60-120 km/h	8,9/12,4 s (4./5. Gang)	8,2/10,8 s (4./5. Gang)	8,0/10,4 s (4./5. Gang)	8,2/10,8 s (4./5. Gang)
80-120 km/h	13,1 s (5. Gang)	11,6/15,5 s (5./6. Gang)	11,4/15,7 s (5./6. Gang)	11,4/15,7 s (5./6. Gang)
Leergewicht/Zuladung	1142/458 kg	1159/511 kg	1165/475 kg	1191/489 kg
Gewichtsverteilung vorn/hinten	62/38 %	61/39 %	62/38 %	62/38 %
Wendekreis links/rechts	11,3/11,3 m	10,9/10,6 m	11,0/10,9 m	10,6/10,8 m
Bremsweg aus 100 km/h kalt	37,1 m	35,2 m	37,3 m	36,4 m
aus 100 km/h warm	37,0 m	34,8 m	36,9 m	38,1 m
Innengeräusch bei 50 km/h	59 dB(A)	60 dB(A)	60 dB(A)	60 dB(A)
bei 100 km/h	66 dB(A)	65 dB(A)	68 dB(A)	66 dB(A)
bei 130 km/h	71 dB(A)	70 dB(A)	71 dB(A)	71 dB(A)
Testverbrauch - CO₂	5,7 l - 136 g/km	5,5 l - 130 g/km	6,0 l - 142 g/km	6,2 l - 147 g/km
Reichweite	780 km	760 km	830 km	720 km

## Sportverbrauch

	CITROËN	FORD	HYUNDAI	OPEL
Testverbrauch	8,0 l	7,4 l	8,1 l	8,9 l
Abweichung (zum Vergleich: Werksangabe)	5,7 l (4,6 l)	5,5 l (4,3 l)	6,0 l (4,8 l)	6,2 l (4,5 l)
Sparsparverbrauch	4,6 l	4,3 l	5,0 l	4,5 l

## Preise/Ausstattung

	CITROËN	FORD	HYUNDAI	OPEL
Modell	Citroën C3 PureTech 110	Ford Fiesta 1.0 EcoBoost	Hyundai i20 blue 1.0 T-GDI	Opel Corsa 1.0 Ecotec
Grundpreis	16 290 €	19 400 €	17 600 €	16 510 €
Testwagenausstattung	Shine (1800 €)	Titanium (S)	Style (1950 €)	Innovation (1665 €)
vier Türen	1500 €	800 €	S	785 €
Automatikgetriebe	N	N	N	N
Autosystem	S	S	S	S
Eingparkensensoren hinten	S	350 €	S	355 €
Klimaanlage*/automatik	-/S	S/300 €	-/S	S €
Sitzheizung vorn	300 €	300 €	S	370 €
Metallacklerung	490 €	555 €	S	485 €
Testwagenpreis (wird gewertet)	19 480 €*	21 125 €**	20 750 €***	19 810 €***

S = Serie; N = nicht lieferbar; inkl. Navigationssystem 900 € und 17-Zoll-Bereifung für 490 €. \*\* inkl. vier Türen 800 €, Navigationssystem 450 € und doppelter Ladeboden 75 € und 17-Zoll-Bereifung für 400 €; \*\*\* inkl. Navigationssystem für 1200 €; \*\*\*\* inkl. vier Türen 785 € und Navigationssystem für 650 €

## Finanzierung

	CITROËN	FORD	HYUNDAI	OPEL
Grundpreis	16 290 €	19 400 €	17 600 €	16 510 €
Anzahlung	3258 €	3880 €	k. A.	3302 €
Monatsrate	161 €	193 €	k. A.	160 €
Schlussrate	8008 €	9118 €	k. A.	8049 €
Gesamtkosten	17 062 €	19 946 €	k. A.	17 111 €

Privat-Finanzierung, 36 Monate Gesamtlaufzeit, 20 Prozent Anzahlung, 15 000 km Jahresfahrleistung, Angaben laut Herstellerbanken, Raten gerundet, ohne Gewähr

# WERTUNGEN

## Karosserie

	Punkte max.	Ford	Hyundai	Opel	Citroën
Platzangebot vorn	20	15	17	16	15
Platzangebot hinten	20	17	20	18	14
Raumgefühl	10	7	8	7	6
Kofferraum	20	12	13	13	11
Versteifung	20	5	5	6	2
Zuladung	10	9	8	8	8
Anhängelast	5	4	5	5	2
Vorderradantrieb	15	8	9	8	8
Übersichtlichkeit	20	16	16	16	15
Qualitätseindruck	10	8	7	8	7
Funktionalität	10	5	4	6	5
Sicherheitsausstattung	10	5	4	6	5
Karosseriebewertung	150	106	112	111	93

## Umwelt

	Punkte max.	Ford	Hyundai	Opel	Citroën
Außenabmessungen	10	3	3	3	3
Leergewicht	10	7	7	7	7
CO₂-Ausstoß	10	8	7	7	8
Effizienzklasse	5	5	4	4	5
Außengeräusch	5	5	3	3	4
Umwelttechnik	10	6	6	6	4
Umweltbewertung	50	34	30	30	31

## Fahrdynamik

	Punkte max.	Ford	Hyundai	Opel	Citroën
Fahrverhalten	20	18	17	18	17
Elektronische Fahrhilfen	15	12	12	12	11
Geradauslauf	10	9	10	9	10
Agilität	20	17	16	16	15
Lenkung	20	16	15	16	13
Traction	10	7	7	7	7
Wendekreis	10	5	5	5	4
Bremsen	20	18	18	18	13
Fahrdynamikbewertung	125	102	95	96	90

## Connected Car

	Punkte max.	Ford	Hyundai	Opel	Citroën
Telefon	5	4	4	4	4
Navigation	10	7	4	3	6
Onlinefunktionen/Apps	10	6	5	6	7
Android	5	5	5	5	5
Assistenzsysteme	20	13	1	2	5
Connected-Car-Wertung	50	35	19	25	27

## Komfort

	Punkte max.	Ford	Hyundai	Opel	Citroën
Einstieg	5	4	4	4	3
Sitzposition	20	17	17	17	16
Sitze vorn	25	19	20	18	16
Sitze hinten	10	6	8	6	5
Bedienbarkeit	10	8	9	8	8
Federung	30	23	21	21	20
Innengeräusch	10	7	6	6	7
Geräuscheindruck	15	12	11	10	11
Komfortausstattung	15	8	13	9	10
Klimatisierung	10	3	5	3	5
Komfortbewertung	150	105	114	102	101

# PLATZIERUNG

Punkte maximal 750



Komfortabel und sportlich, flott, sparsam, modern, aber der Teuerste. Erster Test, erster Sieg. | Geräumig und gut ausgestattet, flott und fünf Jahre Garantie - der solide zweite Platz. | Solide und variabel, handlich und günstig, aber mit Schwächen im Detail. | Anders und Außenseiter, komfortabel und eigenwillig - man mag ihn oder nicht. Wir tun's.



FAZIT  
Redakteur  
JOACHIM STAAT  
MIRKO MENKE

Ein neues Chassis alle 13 Jahre ... Die Elektronik hat kürzere Zyklen: Weil Ford wenig frische Technik bringt, führt der Fiesta dessen Assistenten und Infotainment

bei Kleinwagen ein, die aus höheren Klassen stammen. Ob der Käufer sie braucht und bezahlt, entscheidet der Markt.

Wir bewerten auch die Optionen, damit fährt der Kölner im ersten Vergleich zum Sieg über Garantmeister Hyundai. Was 540 Punkte wert sind, sehen wir bald im Duell mit dem Seat Ibiza.

## Antrieb

	Punkte max.	Ford	Hyundai	Opel	Citroën
Beschleunigung	15	13	12	11	12
Elastizität	20	15	16	15	16
Höchstgeschwindigkeit	5	4	4	4	4
Laufkultur	15	12	11	11	11
Drehfreude/Ansprechen	10	7	7	7	7
Getriebe	20	15	15	15	13
Testverbrauch	30	25	24	23	24
Reichweite	10	5	6	5	5
Antriebsbewertung	125	96	95	91	92
Eigenschaftsbewertung	650	478	465	455	434

## Kosten

	Punkte max.	Ford	Hyundai	Opel	Citroën
Preis	20	11	12	14	15
Wiederverkauf*	15	9	7	5	8
Steuern/Versicherung	10	8	8	8	4
Wartung	10	8	2	4	4
Garantien	15	4	12	4	4
Kraftstoffkosten	20	16	16	15	16
Aufpreisgestaltung/Extras	10	6	7	6	6
Kostenbewertung	100	62	64	56	61
Gesamtwertung	750	540	529	511	495

## Platzierung

	1.	2.	3.	4.
Preis in Euro	21 125	20 750	19 810	19 480
Preis pro Wertungspunkt	39,19	39,22	38,77	39,35
Preis-Leistungs-Sieger	2.	3.	1.	4.

\* ermittelt von SCHWACKE. Bewerten Sie Ihr Fahrzeug auf www.autobild.de

## Lustfaktor

Hier geht es um Geschmack - die Wertung fließt nicht in das Gesamtergebn ein

Kategorien	FORD	CITROËN	OPEL	HYUNDAI
Design	★★★★	★★★★	★★★★	★★★★
Temperament	★★★★	★★★★	★★★★	★★★★
Handling	★★★★	★★★★	★★★★	★★★★
Wellness	★★★★	★★★★	★★★★	★★★★
Image	★★★★	★★★★	★★★★	★★★★
Gesamt	★★★★	★★★★	★★★★	★★★★

5 Sterne = traumhaft, 4 Sterne = macht an, 3 Sterne = akzeptabel, 2 Sterne = könnte besser sein, 1 Stern = langweilig

Mit dem optisch ausgefallenen Citroën kommt man schnell mit Wildfremden ins Gespräch. Ist halt ein Wohlfühlmobil, nur ganz anders als der qualitätsvolle Hyundai, der fast alles mitbringt, nur eben keine lange Geschichte wie der Corsa: Der kleine Opel ist eine feste Bank, weder besonders flott noch verwöhnt, ein Blitz von altem Schrot und Korn. Trotz aller Ford-Schritte bleibt der Fiesta der Kleine, der ans Herz und in die Fingerspitzen geht - erste Wahl für alle Sportfreunde.