

AUTOSIMTEST

MINI COOPER S 175 PS, Vorderradantrieb,
0-100 km/h in 7,4 s, 225 km/h Spitze, 21 600 Euro

OPEL CORSA OPC 192 PS, Vorderradantrieb,
0-100 km/h in 7,4 s, 225 km/h Spitze, 22 560 Euro

PEUGEOT 207 RC CUP 175 PS, Vorderradantrieb,
0-100 km/h in 7,6 s, 220 km/h Spitze, 22 000 Euro

CLIO RENAULT SPORT F1 197 PS, Vorderradantrieb,
0-100 km/h in 7,4 s, 215 km/h Spitze, 24 500 Euro

VW POLO GTI CUP EDITION 180 PS, Vorderradantrieb,
0-100 km/h in 7,3 s, 225 km/h Spitze, 22 425 Euro



WILDE KERLE

TEXT Martin Hube DATEN Michael Godde FOTOS Bernd Ebener

Bezahlbarer Fahrspaß – so lautet das Motto dieses Gipfeltreffens. Die fünf Kraftwerke von Mini, Opel, Peugeot, Renault und VW mit Leistungen zwischen 175 und 197 PS müssen auf der Straße und auf dem Handlingparcours ihr Können unter Beweis stellen und zeigen, dass der Spaß auch im Alltag nicht verloren geht. Keine leichte Übung



Zum Test tritt der Mini mit 17-Zoll-Rädern an – 560 Euro Aufpreis



Bisher Kompressor, jetzt Turbo: Der Cooper S lebt vom Ladedruck



Mini-Stärken: sauberes Einlenkverhalten und eine gut dosierbare Bremse

Anfang der 70er-Jahre wurde das erste Mal der Versuch unternommen, die drei Komponenten Fahrspaß, Alltagsnutzen und Bezahlbarkeit unter einen Hut zu bringen. Auch Otto-Normalverbraucher sollte in den Genuss eines „Sportwagens“ kommen. Heraus kamen so legendäre Knallbüchsen wie der Renault 5 Alpine oder der VW Golf GTI – gesegnet mit einem Leistungsgewicht von rund 7,5 kg/PS. Die Rechnung ging auf, aus geplanten Kleinserien wurden erfolgreiche Serienmodelle, die heute auf eine lange Tradition zurückblicken können. Auch wenn die Hersteller bei der Namensgebung nicht immer an die Kürzel-Kontinuität dachten, wie zum Beispiel Renault oder Opel. Beim einen ging der

Name Alpine klanglos unter, beim anderen wandelte sich das GT/E über ein GSI hin zum OPC. Peugeot überließ das anfangs noch benutzte GTI den Wolfsburgern und setzt jetzt auf RC. Volkswagen und Mini dagegen blieben ihren Buchstaben treu. Der GTI blickt inzwischen auf eine über 30-jährige Tradition zurück, und BMW erinnert auch beim neuen Mini an John Cooper, den legendären Mini-Tuner der 60er-Jahre. Doch zurück in die Zukunft – die heutigen Kontrahenten Mini Cooper S, Opel Corsa OPC, Peugeot 207 RC (wir entschieden uns für die besser ausgestattete und preislich attraktivere Cup-Version), Clio Renault Sport und VW Polo GTI Cup Edition kommen nicht mehr mit einer Leistung um die 100 PS

aus, um auf das eingangs erwähnte Leistungsgewicht zu kommen. Der Kundenwunsch nach mehr Komfort und Sicherheit steigerte das Gewicht. Soll es also schnell vorangehen, braucht man bis zu 197 PS Leistung. Im Alltag und auf dem Handlingparcours haben wir die Kraftzwerge getestet – reichen rund 22 500 Euro aus für alltagstauglichen Fahrspaß?

KAROSSERIE
Nur den VW Polo gibt es auch als viertürige Variante

Zugegeben: Sportwagen müssen keine Raumwunder sein, und auch die Kundschaft ist sich darüber im Klaren, dass ein Kleinwagen nicht umsonst in dieser Fahrzeugkategorie eingestuft ist. Doch neben dem Spaßfaktor sollen auch die

sportlichen Kleinen genügend praktischen Nutzwert bieten. Vorn geht es, vom knapper geschnittenen Mini abgesehen, bei allen Wettbewerbern erstaunlich geräumig zu. Insbesondere im Peugeot finden auch Großgewachsene ein überzeugendes Raumangebot: Die Sitze sind hier tief angeordnet, und zusammen mit der hohen Dachlinie ergibt sich vorn viel Kopffreiheit. Aber auch Opel, Renault und VW überzeugen mit mehr als ausreichendem Platzangebot für zwei Personen. Hinten ist es erwartungsgemäß enger – vor allem im Mini, dessen Raumangebot nur kindertauglich ist. In den Opel-, Renault- und VW-Fonds können auch mal zwei Erwachsene mitreisen, ohne eine gebückte Haltung einzunehmen. Die coupéhafte >

Modisch: Der übergroße Tacho ist ein Stylinggag, er liegt nicht im Blickfeld. Die Verarbeitung ist gut

Zu klein geraten: Die Mini-Sitze bieten zu wenig Seitenhalt und Oberschenkelauflage

Kraftvoll: Nominell der schwächste Motor im Testfeld, begeistert das Triebwerk mit spontanem Ansprechverhalten und viel Drehmoment





Auf großem Fuß: 17-Zoll-Rad serienmäßig, 18-Zoll kostet 335 Euro



Opel Performance Center – dort werden die Powermodelle konzipiert



Der Opel Corsa neigt auf dem Slalomparcours zum Eindreihen mit dem Heck



Die straffe Fahrwerksabstimmung kommt dem Peugeot beim Handling zugute



Serienmäßig: die 17 Zoll großen Alu-Räder mit 205/45er-Bereifung



Das Kürzel RC kennzeichnet die sportlichen Peugeot-Versionen

Dachlinie des Peugeot schränkt die Kopffreiheit schon deutlich mehr ein. Den bequemen Zustieg über zwei zusätzliche Fondtüren gibt es nur beim Polo (821 Euro extra). Nahezu Gleichstand – mit Ausnahme des Mini – herrscht beim Kofferraumvolumen, sodass die Sicherheitsausstattung und die Verarbeitungsqualität den Ausschlag über den Kapitelsieg geben. Auch hier leisten sich die Kontrahenten kaum Schwächen. Zwar kostet beim Mini der Schleuderverhinderer DSC (ESP) 350 Euro Aufpreis, und auch Volkswagen verlangt für Kopfairbags 451 Euro extra, doch die Details wie Front- und Seitenairbags sowie ein Bremsassistent, der in Not-situationen den maximalen Bremsdruck aufbaut, haben alle serien-

mäßig an Bord. Unterschiede ergeben sich allerdings bei der Verarbeitungsqualität. So sind der Renault und vor allem der Volkswagen auf den Marterstrecken des Versuchsgeländes vorbildlich steif und stabil. Kein Knistern und Knacken deutet auf Mängel hin – das überzeugt. Der Mini-Innenraum gefällt zwar mit liebevoll gestalteten Details, doch die verwendeten Materialien halten dem optischen Anspruch nicht immer stand. Auch pfeift es bei hohem Tempo gehörig an den rahmenlosen Scheiben. Beim neuen Opel stören vor allem lieblos verlegte Kabel zwischen den Sitzen und schlechte Passungen in der Mittelkonsole. Höherwertige Materialien und Oberflächen ständen auch dem Peugeot gut.

Somit liegt der VW nach dem ersten Schlagabtausch knapp vor den beiden Franzosen.

FAHRKOMFORT
Mini, Peugeot und Renault bieten wenig Federungsreserven

Nachdem Platzangebot, Sicherheitsausstattung und die gebotene Qualität geklärt sind, heißt es Platz nehmen. Wer sportliche Ansprüche hegt, darf hier nicht patzen, denn eine richtige Sitz- und Lenkposition ist entscheidend für den Wohlfühlfaktor. Darüber sind sich offensichtlich alle Wettbewerber einig. Schon auf den ersten Blick fallen ihre stark konturierten Sportsitze ins Auge. Opel und Renault vertrauen auf Recaro-Möbel, die auf Antrieb passen. Besonders der Opel-Sitz überzeugt mit bestem

WWW.AUTOZEITUNG.DE
Alles über Opels neuen Power-Corsa unter Clickcode: CORSA-OPC

Seitenhalt, guter Schulterabstützung und einer selbst für große Fahrer ausreichend hohen Rückenlehne mit integrierter Kopfstütze. Seine straffe Polsterung macht ihn zudem wirklich langstreckentauglich. Im Renault ist die integrierte Kopfstütze etwas kürzer geraten, und die hohe Sitzposition erschwert es, eine wirklich entspannte Sitzhaltung zu finden. Die GTI-Sitze im Polo sehen zwar längst nicht so sportlich aus wie die stark konturierten Sitze der Kontrahenten, doch sie überzeugen mit ausgezeichneter Passform, gutem Seitenhalt und ausreichender Oberschen-

kelaufage. Gerade in diesem Bereich können die Mini-Möbel nicht mithalten. Die Sitzflächen und die Lehnen sind zu kurz, und auch der Seitenhalt kann nicht überzeugen. Zudem fallen die grobe Rastung der Neigungseinstellung sowie die Sitzhöhen-einstellung negativ auf – letztere sollte vorsichtig heruntergedrückt werden, sonst besteht Klemmgefahr an den Sitzschienen. Im Peugeot fällt es schwer, eine passende Sitzhaltung zu finden. Zwar sind die Möbel ausreichend konturiert, doch das nachgiebige Material stützt weder den Rücken ordentlich ab, noch reicht der Seitenhalt aus. Die tiefe Sitzposition allerdings vermittelt zumindest großgewachsenen Piloten echtes Rennwagenfeeling.

Das gilt nicht nur für die Sitzposition im Peugeot, sondern vor allem für das ruppige Komfortverhalten der Feder/Dämpfer-Einheit. Querfugen und Kanaldeckel reicht der 207 RC ebenso gnadenlos weiter wie kleine Unebenheiten, die zu ständigen Vertikalbewegungen führen. Eine nervige Unsitte, die auch im Renault und im Mini, ausgerüstet mit dem 200 Euro teuren Sportfahrwerk, längere Strecken zur Tortour werden lassen. Die permanente Muskelanspannung, um diese Bewegungen abzufangen, ermüdet auf Dauer. Deutlich angenehmer geht es im Opel zu, der derartige Unebenheiten nicht so direkt an die Insassen weitergibt. Das beste Absorptionsverhalten bietet allerdings der VW Polo. Mit ihm werden auch lange

Etappen nicht zur Qual. Auf die kernige Geräuschuntermalung hätten die VW-Techniker aber besser verzichten sollen. Ein Resonator leitet die während der Beschleunigung auftretenden Ansaugeräusche an den Innenraum weiter. Zunächst ganz nett, doch auf Dauer ist das Ganze etwas übertrieben – wer es nicht mag, kann sich den Resonator in der Werkstatt ausbauen lassen. Diese Möglichkeit haben Renault-Besitzer leider nicht, ihnen geht das hohe Drehzahlniveau des Zweiliter-Saugmotors permanent auf die Ohren. Der Opel begeistert mit seinem kernigen Auspuffsound – unter Vollast faucht es mächtig aus dem mittig platzierten Endrohr. Der Rest des Testfeldes gibt sich hier akustisch zurückhaltender.

In der Summe setzt sich auch in diesem Kapitel der VW Polo GTI durch und landet knapp vor dem Opel Corsa OPC. Das Schlusslicht bildet wieder der Mini.

MOTOR / GETRIEBE
Vier Turbos und ein Saugmotor – eine Frage des Charakters

Einzig Renault setzt in diesem Testfeld auf einen nicht aufgeladenen Vierzylinder. Um dennoch mit der Turbo-Konkurrenz mithalten zu können, wählten die Renault-Techniker einen hochdrehenden Zweiliter-Motor. Das Triebwerk stellt seine Leistung von 197 PS bei 7250 Umdrehungen bereit – damit ist der Clio der Stärkste im Testfeld. Viel wesentlicher ist allerdings die Drehzahl von 5550 Touren, bei der das maximale Drehmoment von >

Die leichtgängige Lenkung des Opel gibt wenig Rückmeldung und reagiert zu direkt

Die Recaro-Sitze überzeugen mit hervorragender Passform. Leder kostet 710 Euro

Die Kraftentfaltung des 1.6er ist etwas unharmonisch aber sehr nachdrücklich. Kombiniert ist er mit einem Sechsganggetriebe

Der Peugeot-Motor ist baugleich mit dem des Mini, wirkt hier aber nicht so bissig – dafür verbraucht er 1,6 Liter weniger Kraftstoff

Relativ tiefe Sitzposition im Peugeot, die Seitenwangen sind allerdings zu weich

Mehrwert: Die Cup-Version des RC überrascht mit Komfortdetails wie einer Zwei-Zonen-Klimaanlage





Standfest: serienmäßige Vier-Kolben-Bremsanlage von Brembo



Der Power-Clio entsteht im ehemaligen Alpine-Werk in Dieppe



Kurvenkünstler: Der Clio begeistert mit seinen präzisen Handlingeigenschaften

nur 215 Newtonmetern zur Verfügung steht. Damit ist klar: Wer im Renault zum Zwischenspur ansetzen will, muss schalten. Ansonsten ist das mit einer variablen Einlassnockenwellen-Verstellung arbeitende Triebwerk recht phlegmatisch. Dank eng gestuftem Getriebe und präziser Schaltführung gelingt es aber spielerisch, den drehfreudigen Motor bei Laune zu halten. Der Verbrauch von 11,9 Liter Super Plus ist allerdings recht hoch. Noch mehr genehmigt sich nur der Mini – 12,1 Liter. Und das ist umso erstaunlicher, da es sich beim Mini-Motor nicht nur um die modernste Konstruktion mit Benzindirekteinspritzung, hoher Grundverdichtung und Turbolader handelt, sondern um den gleichen Motor wie im Peugeot, der dort mit nur 10,5 Liter auf

100 km auskommt. Der von Peugeot und BMW gemeinsam entwickelte, 1,6 Liter große Vierzylinder gefällt nicht nur mit seiner geschmeidigen Kraftentfaltung, sondern auch mit seiner ausgesprochen großen Elastizität. Bereits bei 1600 Umdrehungen steht das maximale Drehmoment von 240 Nm bereit. Kurzzeitig erlaubt die Motorelektronik eine so genannte Overboostfunktion. Mittels kurzfristiger Ladedruckanhebung sind gar 260 Nm abrufbar. Wichtige Punkte verliert der sparsame Peugeot allerdings mit seiner unpräzisen Fünfgangschaltung. Jenseits der 120 km/h stimmt hier die Übersetzung nicht mehr, sodass der 207 RC nicht nur den Anschluss an die auch im oberen Geschwindigkeitsbereich sprintstarken Rivalen verliert, son-

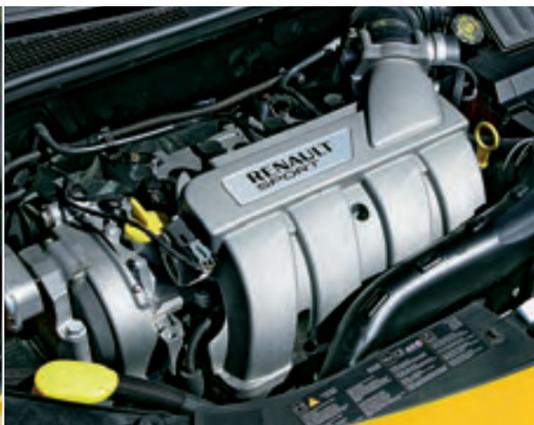
dern zudem noch ruppig in den Drehzahlbegrenzer rennt. Hier setzt sich der Mini vom Peugeot ab. Seine stimmige Getriebeabstufung passt eindeutig besser zum Charakter des Motors und erlaubt ihm, ohne Probleme seine Höchstgeschwindigkeit zu erreichen. VW setzt beim Polo auf bewährte Technik. Der GTI ist mit dem bekannten 1,8 Liter großen Fünfventiler mit Turboaufladung ausgerüstet. Das 180 PS starke Triebwerk arbeitet zwar ohne Benzin-Direkteinspritzung, ist aber mit 9,5:1 dennoch relativ hoch verdichtet und somit geschmeidig in der Kraftentfaltung. Obwohl VW den Motor nur mit einem Fünfganggetriebe kombiniert, überzeugt der GTI mit druckvoller Beschleunigung in jedem Geschwindig-

keitsbereich. Die Schaltung passt perfekt zur Leistungscharakteristik und lässt sich präzise bedienen. Der Verbrauch von knapp über elf Litern geht angesichts der gebotenen Fahrleistungen noch in Ordnung. Das gleiche Urteil gilt auch für den 192 PS starken Opel-Motor, elf Liter pro 100 Kilometer sind ein akzeptabler Wert. Das meiste Lob verdient aber die exakte Führung und sehr gute Abstufung der Sechsgangbox. Das brandneue 1,6-Liter-Triebwerk (das im Astra mit 180 PS Leistung die 170 PS starke Zweiliter-Version ablöste), beeindruckt zunächst mit sehr guten Fahrleistungen, kraftvollem Durchzug – per Overboost liefert der Motor kurzfristig bis zu 266 Nm Drehmoment – und ausgeprägter Lauf-ruhe. Doch obwohl der Opel den >

Rennsportgene: Eine grüne Schaltanzeige gibt jenseits der 7000 Touren die Schalttempfehlung

Pilotenplatz: passgenaue Sitzschalen, die leider etwas zu hoch montiert sind

Hohe Drehzahlen sind Pflicht – kein Problem, denn das Clio-Triebwerk wird durch ein eng gestuftes Sechsganggetriebe unterstützt





Die Cup Edition hat größere Brems-scheiben als der Basis-GTI



Die VW Individual GmbH zeichnet für die Cup Edition verantwortlich



Der Power-Polo verbindet Handlingpräzision und Fahrsicherheit vorbildlich

Kapitelsieg einheimst, erntet sein Antriebs auch Kritik. Auf Benzindirekteinspritzung zu verzichten und gar auf eine Verdichtung von nur 8,8:1 bei gleichzeitig hohem Ladedruck zu setzen, ist unzeitgemäß. Die Folge ist eine unharmonische Kraftentfaltung mit deutlich spürbarem Ladedruckeinsetz. Wer sich dran gewöhnt hat, kann aber auch seinen Spaß haben – Erinnerungen an die 80er sind ja nicht immer die schlechtesten.

FAHRDYNAMIK

Die Königsdisziplin des Tests hält einige Überraschungen parat

Dass diese Erinnerungen auf dem Handlingparcours ebenfalls wieder wach werden, ist kein so gutes Zeichen. Der Opel zerrt bei vollem Leistungseinsatz an den

Vorderrädern und drängt selbst bei Beschleunigungen im mittleren Geschwindigkeitsbereich noch aus der Spur. Wachsamkeit am Lenkrad ist also gefragt, denn der bissige OPC entwickelt ein nicht zu unterschätzendes Eigenleben. Starkes Anbremsen vor dem Einlenkpunkt quittiert der kleine Rüsselsheimer mit spürbarer Unruhe und bleibt nicht sauber in der Spur. Da seine Lenkung insbesondere um die Mittellage äußerst gefühllos, sehr leichtgängig und direkt agiert, fällt es schwer, den genauen Einlenkpunkt zu treffen. Immer wieder muss der Pilot nachkorrigieren, was zusätzliche Unruhe ins Spiel bringt. Da der Corsa OPC zudem auf Lastwechsel in Kurven mit einem Eindrehen des Hecks reagiert, ist besonders dann Wach-

samkeit gefragt, wenn das ESP deaktiviert ist. Wer sich allerdings an die Eigenheiten des Opel gewöhnt hat, kann Freude mit ihm haben – die Sitze geben ja, wie gesagt, besten Seitenhalt. Das genaue Gegenteil und die größte Überraschung des Tests sind die überragenden Handlungseigenschaften des Clio Renault Sport. Seine Lenkung vermittelt genau das Feingefühl und die Direktheit, die nötig ist, um den Franzosen aus der traditionsreichen Alpine-Fabrik in Dieppe in die nächste Kurvenkombination zu werfen. Ein kurzer Tritt aufs Bremspedal, und der Kleine verzögert exakt so, wie es der Fahrer wünscht – die Vierkolben-Brembo-Bremse lässt sich sehr genau dosieren und bleibt auch bei hoher Beanspruchung

standfest. Erst sehr spät baut der Clio überschüssiges Kurventempo über die Vorderräder schiebend ab. Das Eindrehen des Hecks lässt sich mit einem kurzen Lastwechsel einleiten und spielerisch beherrschen – das weckt Vertrauen. Erwies sich das hohe Drehzahlniveau auf langer Fahrt noch als störend, vermittelt es hier echtes Renngefühl, da die knackige Schaltung geradezu süchtig macht. So fällt es dem Piloten nicht schwer, auf dem Handlingparcours die schnellsten Rundenzeiten zu erzielen. Doch der Renault ist nicht der einzige schnelle Franzose, der Peugeot folgt ihm wie ein Schatten. Völlig unspektakulär zieht er seine Bahnen und überrascht am Ende mit sehr guten Rundenzeiten und einem berechenbaren Fahrverhalten

Typisch VW: Die fehlerlose Verarbeitung und die tadellose Ergonomie überzeugen

Die Sitze mit dem traditionellen Karomuster bieten besten Langstreckenkomfort

Bekannte Größe: Dank passend abgestuftem Fünfganggetriebe kommt die Durchzugsstärke des 20V-Turbos voll zur Geltung

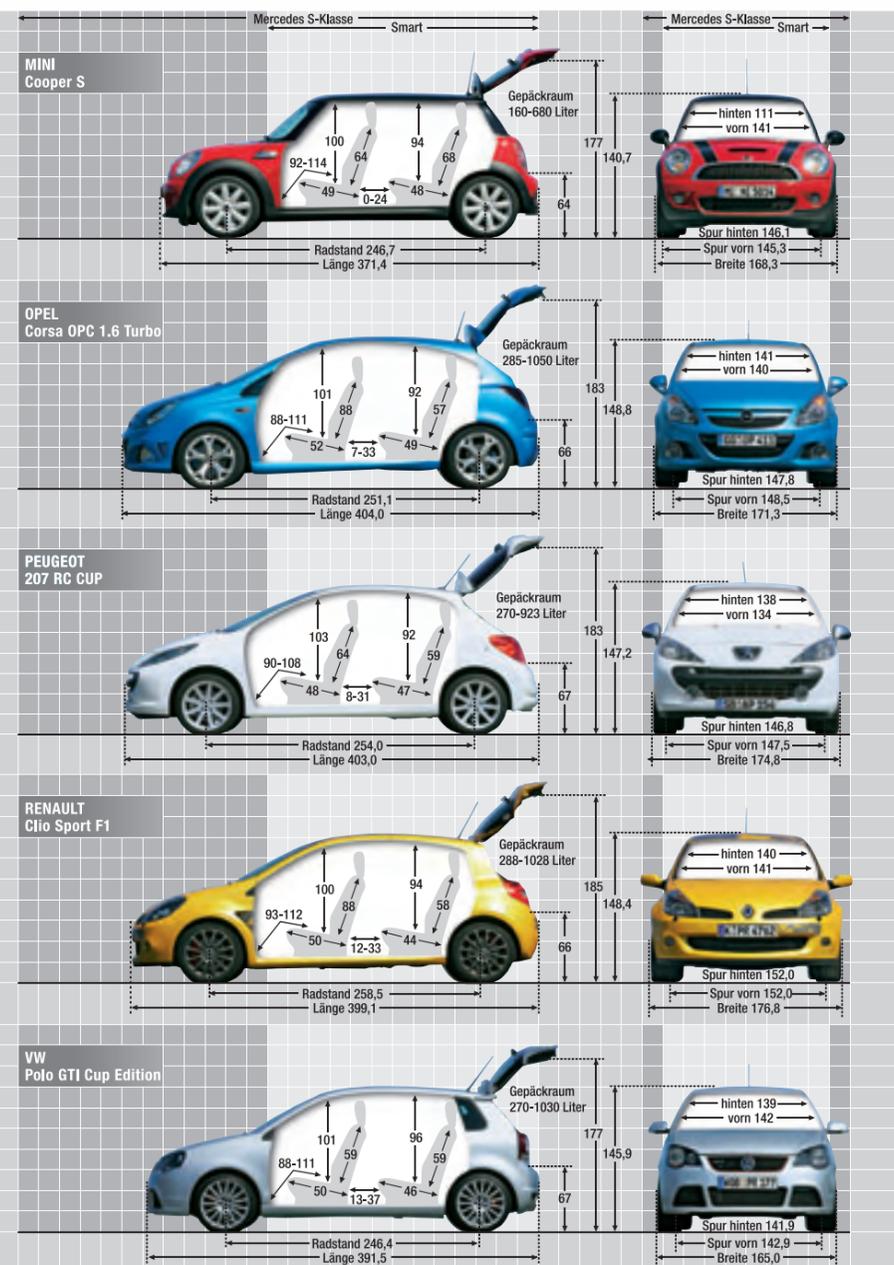


Klare Ansage: Diffusoren, doppelte Endrohre, zentrale Abgasanlage, Entlüftungsschlitze und Dachspoiler – die Kampfzweige beeindruckt auch optisch

– seine straffe Abstimmung kommt ihm hier zugute. Lastwechselreaktionen scheint der neutral ausgelegte 207 RC nicht zu kennen. Lob verdienen die standfesten Bremsen, die warm die besten Bremswege ermöglichen. Ähnlich unspektakulär und sehr fahrsicher präsentiert sich der Polo Cup Edition und erinnert mit seiner präzisen Fahrwerksabstimmung an seinen großen Bruder, den Golf GTI. Mit seiner insgesamt sehr ausgewogenen Feder-Dämpfer-Auslegung, die im Testfeld den besten Kompromiss aus Alltagstauglichkeit und Sportlichkeit bildet, ist allerdings keine bessere Rundenzeit möglich. Dafür fällt es mit dem Polo auf Anhieb leicht, schnell und zielgenau durch Wechselkurven zu wieseln – die Fahrsicherheit des Wolfsburgers überzeugt. In der Domäne des Mini hat sich also viel getan – die Konkurrenz macht es dem kultigen Schmuckstück immer schwerer zu glänzen. Doch so leicht gibt er sich nicht geschlagen und holt in diesem Kapitel den zweiten Platz. Die Lenkung gefällt dabei mit viel Präzision und guter Rückmeldung, die Bremsen mit hervorragender Dosierbarkeit, und Seitenneigung scheint ein Fremdwort zu sein. Der schnelle Ritt über winklige Landstraßen macht mit dem neutral abgestimmten Cooper S einen Höllenspaß. Langsames Cruisen weniger, dann fällt seine stöbige Sportfederung zu sehr auf. Übrigens: Für nur 160 Euro steht ein mechanisches Sperrdifferential in der Preisliste – genau das Richtige, um die Traktion in Kurven weiter zu optimieren. Noch mehr Agilität verspricht der Sport-Button (130 Euro), hiermit lässt sich das Ansprechverhalten von Lenkung und Gaspedal noch verschärfen. BMW hat wohl ein Herz für Kurvenräuber.

ALLE MASSE IM ÜBERBLICK

Alle Maße in cm





TECHNIK

MOTOR	MINI COOPER S	OPEL CORSA OPC	PEUGEOT 207 RC CUP	CLIO RENAULT SPORT F1	VW POLO GTI CUP EDITION
Zylinder/Ventile pro Zylinder	R4 / 4	R4 / 4	R4 / 4	R4 / 4	R4 / 5
Nockenwellenantrieb	Kette	Zahnriemen	Kette	Zahnriemen	Zahnriemen
Bohrung/Hub	77,0 / 85,8 mm	79,0 / 81,5 mm	77,0 / 85,8 mm	82,7 / 93,0 mm	81,0 / 86,4 mm
Hubraum	1598 cm ³	1598 cm ³	1598 cm ³	1998 cm ³	1781 cm ³
Verdichtung	10,5 : 1	8,8 : 1	10,5 : 1	11,5 : 1	9,5 : 1
Leistung	128 kW / 175 PS bei 5500 /min	141 kW / 192 PS bei 5850 /min	128 kW / 175 PS bei 6000 /min	145 kW / 197 PS bei 7250 /min	132 kW / 180 PS bei 5800 /min
Maximales Drehmoment	240 Nm bei 1600 – 5000 /min	230 Nm bei 1980 – 5850 /min	240 Nm bei 1600 – 5000 /min	215 Nm bei 5550 /min	235 Nm bei 2000 – 5000 /min

KRAFTÜBERTRAGUNG

Getriebe	6-Gang, manuell	6-Gang, manuell	5-Gang, manuell	6-Gang, manuell	5-Gang, manuell
Antrieb	Vorderrad	Vorderrad	Vorderrad	Vorderrad	Vorderrad

FAHRWERK

Fahrwerk	vorn: McPherson-Federbeine, Querlenker, Stabilisator; hinten: Mehrfachlenkerachse, Federn, Dämpfer, Stabilisator; DSC (ESP, optional)	vorn: McPherson-Federbeine, Querlenker, Stabilisator; hinten: Verbundlenkerachse, Federn, Dämpfer, Stabilisator; ESP	vorn: McPherson-Federbeine, Querlenker, Stabilisator; hinten: Torsionslenkerachse, Federn, Dämpfer, Stabilisator; ESP	vorn: McPherson-Federbeine, Querlenker, Stabilisator; hinten: Verbundlenkerachse, Federn, Dämpfer, Stabilisator; ESP	vorn: McPherson-Federbeine, Querlenker, Stabilisator; hinten: Koppellenkerachse, Federn, Dämpfer, Stabilisator; ESP
Lenkung	Zahnstange, Servo, elektro-mechanisch	Zahnstange, Servo, elektro-mechanisch	Zahnstange, Servo, elektro-mechanisch	Zahnstange, Servo, elektro-mechanisch	Zahnstange, Servo, elektro-hydraulisch
Wendekreis l / r	11,0 / 11,0 m	11,4 / 11,4 m	11,2 / 11,2 m	11,5 / 11,0 m	10,5 / 11,1 m
Bremsen	vorn: innenbel. Scheiben; hinten: Scheiben; ABS, Bremsassistent	vorn: innenbel. Scheiben; hinten: Scheiben; ABS, Bremsassistent	vorn: innenbel. Scheiben; hinten: Scheiben; ABS, Bremsassistent	vorn: innenbel. Scheiben; hinten: Scheiben; ABS, Bremsassistent	vorn: innenbel. Scheiben; hinten: Scheiben; ABS, Bremsassistent
Serienbereifung	rundum: 195/55 R 16 V	rundum: 215/45 R 17 V	rundum: 205/45 R 17 V	rundum: 215/45 R 17 V	rundum: 205/40 R 17 V
Testbereifung	rundum: 205/45 R 17 V	rundum: 215/45 R 17 V	rundum: 205/45 R 17 V	rundum: 215/45 R 17 V	rundum: 205/40 R 17 V
Felgen	7 x 17	7 x 17	7 x 17	7,5 x 17	7,5 x 17
Reifenmarke	Dunlop SP Sport 01	Conti. Sport Contact 3	Bridgestone Potenza RE 050	Conti. Sport Contact 3	Dunlop Sport Maxx

MESSWERTE

GEWICHTE

Leergewicht Werk / Testwert	1130 / 1210 kg	1203 / 1285 kg	1250 / 1330 kg	1260 / 1340 kg	1190 / 1260 kg
Zulässiges Gesamtgewicht	1580 kg	1735 kg	1600 kg	1690 kg	1720 kg
Effektive Zuladung	370 kg	450 kg	270 kg	350 kg	460 kg
Anhängelast gebr. / ungebr.	- / - kg	- / - kg	1080 / 600 kg	- / - kg	1000 / 600 kg
Dachlast / Stützlast	75 / - kg	75 / - kg	65 / 46 kg	80 / - kg	75 / 50 kg

FAHRLEISTUNGEN

0 - 40 km/h	2,3 s	2,2 s	2,2 s	2,3 s	2,3 s
0 - 60 km/h	3,5 s	3,7 s	3,5 s	3,5 s	3,5 s
0 - 80 km/h	5,3 s	5,2 s	5,5 s	5,4 s	5,5 s
0 - 100 km/h	7,4 s	7,4 s	7,6 s	7,4 s	7,3 s
0 - 120 km/h	9,9 s	9,8 s	10,5 s	10,2 s	10,1 s
0 - 140 km/h	13,1 s	13,5 s	14,5 s	13,7 s	13,2 s
0 - 160 km/h	17,0 s	17,5 s	19,2 s	17,9 s	17,7 s
0 - 180 km/h	23,8 s	23,9 s	26,0 s	24,9 s	23,2 s
60 - 100 km/h	4,0 s	3,8 s	4,1 s	3,9 s	3,8 s
80 - 120 km/h	4,6 s	4,8 s	5,0 s	4,8 s	4,7 s
Höchstgeschwindigkeit	225 km/h	225 km/h	220 km/h	215 km/h	225 km/h
Handling	1 : 50,0 min	1 : 50,4 min	1 : 49,0 min	1 : 48,8 min	1 : 51,1 min
Slalom Pylonenabst. 18 m	65,7 km/h	62,7 km/h	62,9 km/h	65,0 km/h	63,0 km/h

BREMSWEGE

Bremsweg aus 100 km/h kalt	35,2 m	35,7 m	35,6 m	34,4 m	35,8 m
Bremsweg aus 100 km/h warm	35,2 m	35,7 m	34,9 m	34,4 m	35,8 m

GERÄUSCHE

Standgeräusch	51 dB(A)	47 dB(A)	49 dB(A)	49 dB(A)	53 dB(A)
Vorbeifahrergeräusch	74 dB(A)	75 dB(A)	73 dB(A)	72 dB(A)	74 dB(A)
Innen bei 50 km/h 3. Gang	64 dB(A)	65 dB(A)	66 dB(A)	65 dB(A)	67 dB(A)
Innen bei 100 km/h höchst. G.	70 dB(A)	72 dB(A)	72 dB(A)	71 dB(A)	72 dB(A)
Innen bei 130 km/h höchst. G.	75 dB(A)	74 dB(A)	76 dB(A)	75 dB(A)	75 dB(A)

VERBRÄUCHE

Testverbrauch	12,1 l SP / 100 km	11,0 l SP / 100 km	10,5 l SP / 100 km	11,9 l SP / 100 km	11,2 l SP / 100 km
Tankinhalt	50 l	45 l	50 l	50 l	45 l
Reichweite	413 km	409 km	476 km	420 km	402 km
EU-Verbrauch	6,9 l SP / 100 km	7,9 l SP / 100 km	7,2 l SP / 100 km	8,4 l SP / 100 km	7,9 l SP / 100 km

ABGAS-EMISSIONEN

Kohlendioxid CO ₂	164 g/km	190 g/km	171 g/km	199 g/km	188 g/km
Kohlenmonoxid CO	0,454 g/km	0,364 g/km	0,124 g/km	0,907 g/km	0,547 g/km
Kohlenwasserstoff HC	0,057 g/km	0,071 g/km	0,029 g/km	0,082 g/km	0,064 g/km
Stickoxid NO _x	0,005 g/km	0,017 g/km	0,019 g/km	0,079 g/km	0,035 g/km
Rußpartikel	-	-	-	-	-

UMWELT / KOSTEN

Mini und VW Polo überzeugen mit niedrigen Werkstattkosten

In diesem Kapitel liefern sich die fünf Rivalen ein knappes Rennen. Der Renault muss schon früh Punkte lassen, denn das FI-Modell ist mit 24 500 Euro (Basis-Clio RS 22 500 Euro) nicht nur das teuerste Auto im Test, sondern es hat auch die schlechtesten Emissionswerte. Der Mini kann seinen günstigen Grundpreis und den guten Werterhalt nicht in einen Punktgewinn ummünzen, denn Klimaanlage, CD-Radio und ESP gehören bei ihm nicht zum Lieferumfang. Opel, Peugeot und Renault glänzen mit einer üppigen Ausstattung. Sowohl Cooper S (413 Euro) als auch Polo (400 Euro) punkten mit niedrigen Werkstattkosten, während der ADAC für den Corsa (672 Euro) und den Renault (678 Euro) höhere Werte ermittelt. Der Peugeot schont mit den besten Abgaswerten die Umwelt. Viele Punkte verdient sich der VW – nicht zuletzt mit den umfassendsten Garantieleistungen.

FAZIT

Martin Hube



Der Polo GTI Cup Edition gewinnt den Vergleichstest, da er das ausgewogenste Auto ist und sich keine

Schwächen leistet – und trotzdem extrem viel Spaß macht. Diese Vielseitigkeit macht ihm keiner nach. Der Renault spielt die Rolle des Extremisten perfekt. Er ist der geborene Kurvenräuber – die Alltagstauglichkeit geht ihm aber verloren. Peugeot zeigt mit dem 207 RC gute Ansätze, scheint aber diverse Dinge, zum Beispiel Schaltung oder Sitzposition, nur halbherzig entwickelt zu haben. Der Opel Corsa OPC enttäuscht in der wesentlichen Disziplin: Lenkung und Fahrwerksabstimmung können so nicht überzeugen. Und der Mini? Leider ist der Kurvenkünstler so klein und leistet sich zu viele Zugeständnisse an das Design – aber viel Spaß macht er.

AUSSTATTUNG/PREIS

MODELL	Opel	Peugeot	Renault	VW	Mini
GRUNDPREIS	21 600 €	22 560 €	22 000 €	24 500 €	22 425 €

AZ-NORMAUSSTATTUNG

Fahrdyn.-Regelung ESP	350 €	Serie	Serie	Serie	Serie
Fensterheber elektr. vorn	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Klimaanlage	960 €	Serie	Serie	Serie	Serie
Leichtmetallfelgen	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Metalliclackierung	400 €	405 €	410 €	450 €	410 €
Radio mit CD	210 €	Serie	Serie	Serie	466 €
Sitzhöhereinstellung	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Zentralverrieg. Fernbed.	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
SUMME	1920 €	405 €	410 €	450 €	876 €

PREIS MIT AZ-NORMAUSSTATTUNG

Günst. Ausstattung ¹	-	-	-	-	-
GESAMTPREIS	23 520 €	22 965 €	22 410 €	24 950 €	23 301 €

SICHERHEIT/PREIS

SICHERHEITSAUSSTATTUNG

Bremsassistent	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Fahrdyn.-Regelung ESP	350 €	Serie	Serie	Serie	Serie
Fahrer-/Beifahrer-Airbag	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Isofix	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Kopf-Airbag	Serie	Serie	Serie	Serie	451 €
Kurven-/Abbiegelicht	-	400 €	Serie	Serie	-
Notlauf-Reifen	100 €	-	-	-	-
Presafe	-	-	-	-	-
Reifenpannen-Anzeige	Serie	Serie	Serie	200 €	Serie
Seiten-Airbags vorn	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Seiten-Airbags hinten	-	-	-	-	-
Xenonlicht	670 €	-	-	800 €	-
Aktive Kopfstützen	-	-	-	-	-
Adap. Bremsl./aut. WB	-	Serie	Serie	Serie	-
Abstandsradar	-	-	-	-	-
Aut. abblend. Außensp.	-	-	-	-	-
Aut. abblend. Innensp.	150 €	145 € ³	Serie	-	164 € ⁴
Bergabfahrlilfe	-	-	-	-	-
Berganfahrhilfe	-	Serie	-	-	-
FH mit Einklemmschutz	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Frontkamera	-	-	-	-	-
Lichtsens./Tagfahr.	120 € ²	3	Serie	200 € ²	49 €
Nebelscheinwerfer	130 €	Serie	Serie	Serie	-
Regensensor	2	3	Serie	2	213 € ⁵
Rückfahrkamera	-	-	-	-	-
Zusatz-Airbags	-	-	-	-	-

¹ gemäß AZ-Normausstattung, ² Regensensor und automatische Fahrlichtsteuerung, ³ Sicht-Paket (Regensensor, Innenspiegel automatisch abblendbar und automatisches Abblendlicht), ⁴ inklusive Regensensor, ⁵ Licht- und Sicht-Paket (automatisches Fahrlicht, Regensensor, aut. abblend. Innensp.)

WARTUNG/GARANTIE

WARTUNGSINTERVALLE

Ölwechsel	laut	30 000 km	30 000 km	20 000 km	30 000 km
	Anzeige	24 Monate	24 Monate	12 Monate	24 Monate
Inspektion	laut	60 000 km	60 000 km	20 000 km	60 000 km
	Anzeige	24 Monate	24 Monate	12 Monate	24 Monate
Werkstattkosten ¹		413 €	672 €	590 €	678 €

GARANTIE/GEWÄHRLEISTUNG

Technik Garantie/Gewährl.	2 Jahre ² /-	2 Jahre/-	2 Jahre/-	2 Jahre/-	2 Jahre/-
Lack	-/3 Jahre	2 Jahre/-	2 Jahre/-	2 Jahre/-	3 Jahre/-
Durchrostung	-/12 Jahre	12 Jahre/-	12 Jahre/-	12 Jahre/-	12 Jahre/-
Mobilität	unbegr.	2 Jahre	2 Jahre	unbegr.	unbegr.

WERTVERLUST

nach 4 Jahren	10 865 €	13 423 €	13 020 €	14 798 €	13 433 €
nach 4 Jahren	50,3 %	59,5 %	59,1 %	60,4 %	59,9 %

FIXKOSTEN

VERSICHERUNG/STEUER PRO JAHR

Haftpflicht Typkl./Kosten	13/408 €	17/517 €	17/517 €	17/517 €	16/484 €
Vollkasko Typkl./Kosten	17/650 €	23/1025 €	22/946 €	24/1092 €	25/1203 €
Teilkasko Typkl./Kosten	19/122 €	24/209 €	24/209 €	24/209 €	24/209 €
Abgasnorm	EU 4	EU 4	EU 4	EU 4	EU 4
Kfz.-Steuer	108 €	108 €	108 €	135 €	122 €

¹ Wartungskosten pro Jahr einschließlich üblicher Verschleißteile ohne Reifen; ² Händlergarantie

GESAMTBEWERTUNG

KAROSSERIE

Raumangebot vorn	100 ¹	55	62	63	62	60
Raumangebot hinten	100	25	42	39	42	40
Übersichtlichkeit	70	46	42	43	43	45
Bedienung/Funktion	100	75	83	82	83	86
Kofferraumvolumen	100	0	20	16	20	18
Variabilität	100	15	20	35	35	35
Zuladung/Anhängel.	50/30	16	21	15	14	28
Sicherheitsausstatt.	150	71	79	84	83	70
Qualität / Verarbeitung	100/100	140	134	134	145	147
KAPITELWERTUNG	1000	443	503	511	527	529

FAHRKOMFORT

Sitzkomfort vorn	150	85	100	84	91	100
Sitzkomfort hinten	100	33	52	51	52	56
Ergonomie	150	110	121	117	117	123
Innengeräusche	50	16	16	12	15	10
Geräuscheindruck	100	61	56	58	50	52
Klimatisierung	50	19	28	30	30	29
Federung leer	200	112	117	112	115	120
Federung beladen	200	110	114	109	113	115
KAPITELWERTUNG	1000	546	604	573	583	605

MOTOR/GETRIEBE

Beschleunigung	200	161	161	159	161	161
Zwischenspur	75	62	62	61	62	62
Höchstgeschwindigk.	200	95	95	90	85	95
Getriebeabstufung	100	85	89	77	86	87
Schaltung						
Kraftentfaltung	50	38	37	36	33	39
Laufkultur	100	66	66	64	61	61
Verbrauch	250	136	150	156	139	148
Reichweite	25	5	5	7	6	5
KAPITELWERTUNG	1000	648	665	650	633	658

FAHRDYNAMIK

Handling	150	75	74	79	79	71
Slalom	100	79	54	65	75	65
Lenkung	100	75	60	66	77	70
Geradeauslauf	50	35	29	33	35	35
Dosierbarkeit der Bremse	25	21	19	19	20	19
Bremsweg kalt	150	98	93	94	106	92
Bremsweg warm	150	98	93	101	106	92
Traktion	100	35	30	33	35	33
Fahrsicherheit	150	115	110	120	120	120
Wendekreis	25	14	12	13	10	16
KAPITELWERTUNG	1000	645	574	623	663	613

UMWELT/KOSTEN

Emissionswerte	100	85	83	89	76	82
Grundpreis	650	244	236	241	221	237
AZ-Normausstattung	25	6	21	21	21	16
Wertverlust ²	50	29	24	25	22	24
Werkstattkosten ³	20	16	13	14	13	16
Versicherung	40	35	30	30	29	28
Steuer	10	9	9	9	9	9
Kraftstoff	55	26	29	31	27	29
Garantie/Gewährleist.	50	20	19	19	27	28
KAPITELWERTUNG	1000	470	464	479	445	469
SUMME	5000	2752	2810	2836	2851	2874

PLATZIERUNG **5 4 3 2 1**

¹ maximal erreichbare Punktzahl, ² ermittelt durch die DAT, ³ ermittelt durch den ADAC