

Die Aufholjagd

Mit verschiedenen Maßnahmen zur Effizienzsteigerung rollt der Opel Astra ins neue Modelljahr. Hilft ihm die neue Motorengeneration dabei, in der Kompaktklasse wieder nach vorn zu fahren? Mazda3 und Skoda Scala wollen da aber auch noch mitreden

[TEXT Carsten van Zanten FOTOS Frank Ratering]



Autos im Test

MAZDA3 Skyactiv-G 2.0 M Hybrid 122 PS, 197 km/h, 7,3 l S/100 km, 23.290 Euro

OPEL Astra 1.2 DI Turbo 130 PS, 215 km/h, 6,5 l S/100 km, 23.150 Euro

SKODA Scala 1.0 TSI 115 PS, 204 km/h, 6,7 l S/100 km, 18.550 Euro

**Opel &
Skoda mit
Partikel-
filter**



Gut zu Hand liegender Hebelknopf des knackig zu schaltenden Getriebes; groß dimensionierte Seriensitze mit etwas wenig Seitenhalt im Schulterbereich



Das Cockpit verwöhnt mit edler Anmutung, eleganter Optik und intuitiver Bedienung

Die sehr präzise Lenkung des Mazda 3 liefert dem Fahrer sehr gute Rückmeldung



Eine dreigeteilte Rückbank (240 Euro) bietet nur der Astra. Vielfach einstellbare Ergonomiesitze (im Paket) für einen guten Langstreckenkomfort



Den Slalomparcours durchleitet der sehr gutmütige Opel Astra mit dem höchsten Tempo

Astra jetzt mit teildigitalen Instrumenten und weiterhin nur wenigen Ablagemöglichkeiten



Beim **Sprint** von null auf 100 km/h liegt das Trio innerhalb von nur **einer Zehntel-sekunde**



Die nur im Paket für 630 Euro erhältlichen, stark ausgeformten Sportsitze bieten prima Halt; Gepäckraum-Trennnetz (190 €) für mehr Transport-sicherheit



Das großzügige Scala-Cockpit offenbart Schwächen in der Bedienung

Die fahrdynamischen Talente des Skoda Scala sind trotz optionalem Sportfahrwerk vergleichsweise begrenzt

ßem 115-PS-Turbo und dem Mazda3, dessen frei atmender 2,0-Liter-Vierzylinder mit 122 PS einer etwas anderen Philosophie des Motorenbaus folgt.

Karosserie
Zumindest auf den ersten Blick unterscheidet sich der überarbeitete Astra außen wie innen kaum vom Vorgänger. So findet der Fahrer im großzügig geschnittenen Interieur die bekannte und leicht zu verstehende Bedienarchitektur vor. Noch etwas besser zurecht findet man sich im Mazda3 mit seinem sehr reduzierten, allerdings auch deutlich enger geschnittenen Cockpit. Der Skoda kann da wegen >

seiner teils unnötig umständlichen Bedienung nicht ganz mithalten. Zur Einstellung des Klima-Gebläses beispielsweise dient ein Schieberegler im Touchscreen, der zuvor über einen Menü-Knopf tiefer unten in der Mittelkonsole aufgerufen werden muss.

Mit seinen großen und vergleichsweise steil stehenden Fensterflächen bietet der Skoda dafür im Gegenzug die beste Übersichtlichkeit. Das andere Extrem in diesem Punkt stellt der Mazda dar, dessen extrem massive C-Säulen und sehr kleine Heckscheibe die optionale Rückfahrkamera respektive den 360-Grad-Monitor dringend ratsam erscheinen lassen. Die Coupé-hafte Form des Japaners hat neben dem geringsten Raumangebot im Fond auch den kleinsten Kofferraum (358 bis 1026 Liter) zur Folge. Auch hier markiert der Skoda die Bestwerte. Den Nutzen des bis zu 1410 Liter großen Staufolumens schränkt jedoch die geringe Zuladung des Testwagens (398 kg) etwas ein. Der Opel darf nicht nur über 120 Kilogramm mehr an Bord, sondern mit 1350 kg auch die größte Anhängelast an den Haken

CONNECTIVITY



Mazda: alles an Bord

Die Serienausstattung des Mazda 3 umfasst bereits praktisch alles, was die Preisliste in puncto Multimedia hergibt. Dazu zählen Head-up-Display, Navi-System, Digitalradio, Bluetooth und Smartphone-Integration (Apple CarPlay/Android Auto). Als einzige Option in diesem Bereich ist eine induktive Ladestation für 149 Euro über das Händler-Zubehörprogramm erhältlich.

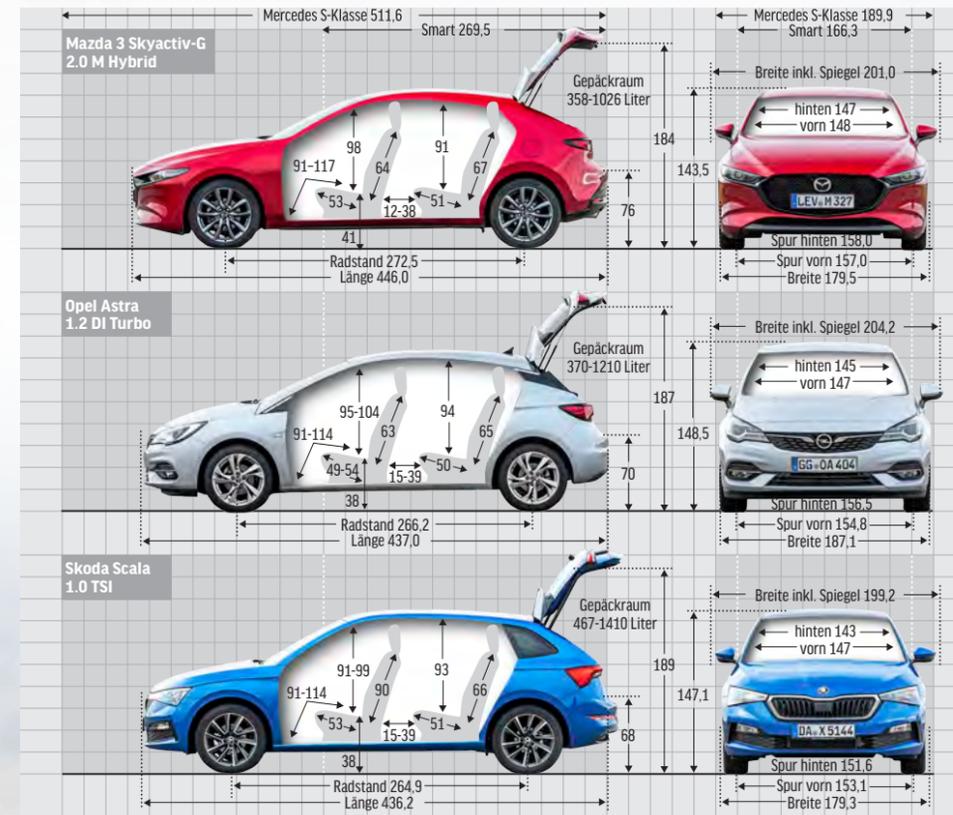
Opel: im neuen Look

Die Überarbeitung des Opel Astra beinhaltet unter anderem auch ein grafisches Update des Top-Navigationssystems (1440 Euro, ab Ausstattung Opel 2020). Das kleinere Navi kostet 500 Euro. Apple CarPlay und Android Auto sind ebenso serienmäßig wie USB- und Bluetooth-Schnittstelle. Digitaler Radioempfang kostet 230 Euro, induktives Laden 150 Euro (ab Opel 2020).

Skoda: viele Optionen

Auch der Skoda Scala lässt sich mit praktisch allen gängigen multimedialen Features ausstatten - das nötige Kleingeld vorausgesetzt. Serienmäßig ist nur ein MP3-fähiges Radio mit USB-C-Schnittstelle. Bereits Bluetooth (110 Euro) kostet extra. Für die beiden höheren Ausstattungen ist auch eine induktive Ladeschale in der Mittelkonsole (290 Euro) verfügbar.

ALLE ABMESSUNGEN IM ÜBERBLICK



nehmen. Weil der Astra als Einziger im Test auf Wunsch mit dreigeteilter Rücksitzbank zu haben ist, glänzt er zudem mit der besten Variabilität. Zwar wurde im Zuge der Überarbeitung des Opel unter anderem der optionale Notbremsassistent um eine Personenerkennung erweitert, in puncto Sicherheitsausstattung erreicht der Astra aber nicht ganz das Niveau der beiden Konkurrenten, die serienmäßig automatisch eine solche Gefahrenbremsung durchführen können. Der Mazda hat zudem unter anderem adaptive Geschwindigkeitsregelung, Spurhalte- und Spurwechselassistent, Verkehrszeichenerkennung sowie ein Head-up-Display standardmäßig mit an Bord. Mit seinen edel anmutenden Materialien hinterlässt er überdies den hochwertigsten Eindruck.

Fahrkomfort

Ohne adaptive Dämpfer, dafür aber mit optionalem Sportfahrwerk bietet der Skoda Scala den besten Federungskomfort. Während die Karosserien der beiden Konkurrenten deutlich stärker in Bewegung sind und vor allem im



Der neue **Dreizylinder-Turbo im Opel** ist der **stärkste und sparsamste** Motor im Testfeld



Technik			
	MAZDA3 SKYACTIV-G 2.0 M HYBRID	OPEL ASTRA 1.2 DIRECT INJECTION TURBO	SKODA SCALA 1.0 TSI
Zylinder/Ventile pro Zylind.	4/4	3/4; Turbo	3/4; Turbo
Partikelfilter / SCR-Kat	- / -	Serie / -	Serie / -
Nockenwellenantrieb	Kette	Zahnriemen	Zahnriemen
Bohrung/Hub	83,5 / 91,2 mm	75,0 / 90,5 mm	74,5 / 76,4 mm
Hubraum	1998 cm ³	1199 cm ³	999 cm ³
Leistung	90 kW/122 PS, 6000 /min	96 kW/130 PS, 5000 /min	85 kW/115 PS, 5000 /min
Max. Drehmoment bei	213 Nm, 4000 /min	225 Nm, 2000 - 3500 /min	200 Nm, 2000 - 3500 /min
Getriebe / Antrieb	6-Gang, manuell / Vorderrad	6-Gang, manuell / Vorderrad	6-Gang, manuell / Vorderrad
Fahrwerk	vorn: McPherson-Federbeine, Querlenker, Stabilisator; hinten: Verbundlenkerachse, Federn, Dämpfer; ESP (ESP)	vorn: McPherson-Federbeine, Querlenker, Stabilisator; hinten: Verbundlenkerachse, Wattgestänge, Federn, Dämpfer; ESP	vorn: McPherson-Federbeine, Querlenker, Stabilisator; hinten: Verbundlenkerachse, Federn, Dämpfer, Stabilisator; ESC (ESP)
Wendekreis l/r	11,1/11,2 m	11,4/11,5 m	10,9/11,3 m
Bremsen	vorn: innenbelüftete Scheiben; hinten: Scheiben; ABS, Bremssassistent	vorn: innenbelüftete Scheiben; hinten: Scheiben; ABS, Bremssassistent	vorn: innenbelüftete Scheiben; hinten: Scheiben; ABS, Bremssassistent
Serienbereifung	rundum: 205/60 R 16	rundum: 205/55 R 16	rundum: 195/60 R 16
Testbereifung	rundum: 215/45 ZR 18 Y	rundum: 225/45 ZR 17 Y	rundum: 205/50 R 17 V
Reifenmarke	Michelin Pilot Sport 4	Michelin Pilot Sport 4	Bridgestone Turanza 005

Messwerte			
GEWICHTE			
Leergewicht Werk/Testwert	1274/1391 kg	1205/1283 kg	1134/1262 kg
Zul. Gesamtgewicht/Effek. Zul.	1875/484 kg	1805/522 kg	1660/398 kg
Anhängelast gebr./ungebr.	1300/600 kg	1350/620 kg	1200/600 kg
Dachlast/Stützlast	75/75 kg	75/75 kg	75/75 kg

FAHRLEISTUNGEN			
0 - 50 km/h	3,1 s	3,4 s	3,3 s
0 - 100 km/h	9,7 s	9,8 s	9,8 s
0 - 150 km/h	22,6 s	21,6 s	22,2 s
60 - 100 km/h (5. Gang)	11,0 s	10,1 s	9,9 s
80 - 120 km/h (6. Gang)	16,4 s	14,0 s	13,5 s
Höchstgeschwindigkeit ¹	197 km/h	215 km/h	204 km/h
Handling	1 : 48,7 min	1 : 49,9 min	1 : 52,4 min
Slalom Pylonenabst. 18 m	65,4 km/h	66,6 km/h	65,7 km/h

BREMSWEG			
aus 50 / 100 / 150 km/h kalt	8,8 / 35,6 / 75,2 m	8,5 / 35,4 / 74,8 m	8,6 / 35,4 / 77,6 m
aus 100 km/h warm	33,9 m	32,8 m	34,2 m

INNENGERÄUSCHE			
Standgeräusch	40 dB(A)	40 dB(A)	40 dB(A)
bei 50 km/h 3. Gang	60 dB(A)	60 dB(A)	59 dB(A)
bei 100 / 130 km/h höchst. G.	66 / 69 dB(A)	67 / 71 dB(A)	65 / 69 dB(A)

VERBRÄUCHE			
Test / WLTP	7,3 / 6,2 l S / 100 km	6,5 / 5,4 l S / 100 km	6,7 / 5,4 l S / 100 km
Sparfuchs / Maximal	5,6 / 19,4 l S / 100 km	5,0 / 21,8 l S / 100 km	5,6 / 20,6 l S / 100 km
CO ₂ (lt. Test / WLTP)	174 / 139 g/km	155 / 123 g/km	159 / 123 g/km
Tankinhalt / Reichweite	51 l / 699 km	48 l / 738 km	50 l / 746 km

¹ Werksangabe

Ausstattung / Preise			
Grundpreis	23.290 €	23.150 €	18.550 €

TESTWAGEN-OPTIONEN			
Antrieb	-	-	-
Bremsen (Karbon-Keramik)	-	-	-
Fahrwerk	-	1600 € ²	3280 € ⁵
Lenkung	-	-	6
Reifen	1800 € ¹	350 € ³	330 € ³
Sitze	-	390 € ⁴	630 € ⁷
AUFPREIS	1800 €	2340 €	4240 €
BEWERTETER PREIS	25.090 €	25.490 €	22.790 €

¹ 18-Zoll-Bereifung (500 €), nur i.V. mit Ausstattung Selection (1300 €); ² Dynamik-Fahrwerk (250 €), ab Ausstattung Opel 2020 (1350 €); ³ 17-Zoll-Bereifung; ⁴ Ergonomischer Aktiv-Sitz; ⁵ Sportfahrwerk (430 €), erhältlich ab Ausstattung Ambition (2850 €); ⁶ Fahrprofilwahl Bestand. Sportfahrwerk; ⁷ Sportsitze, Bestand. Dynamik-Paket (630 €)

Wartung / Rabatt / Wertverlust (WV)			
Werkstattkosten ¹	500 € ³	630 € ³	366 €
Rabatt ³	16,7 % / 3889 €	25,9 % / 5996 €	19,7 % / 3654 €
WV nach 4 Jahren/20.000 km p.a.	59,1 % / 13.764 €	64,0 % / 14.816 €	61,9 % / 11.482 €

¹ Wartungskosten pro Jahr einschl. üblicher Verschleißteile ohne Reifen, ermittelt durch den ADAC; ² Quelle: www.meinauto.de; zzgl. eventuell anfallender Überführungskosten; ³ Schätzwert des ADAC

Versicherung / Steuern pro Jahr			
HP / VK / TK Typklassen	16 / 23 / 27	14 / 20 / 20	14 / 17 / 18
HP / VK / TK Kosten	451 / 866 / 315 €	398 / 678 / 126 €	398 / 510 / 102 €
Abgasnorm / Steuer	Euro 6d-Temp / 134 €	Euro 6d / 108 €	Euro 6d-Temp / 90 €

Fall des Astra Vibrationen stärker übertragen, präsentiert sich der Aufbau des Skoda gut vom Chassis entkoppelt. Etwas störend ist allerdings die recht laute akustische Untermauerung seitens der Hinterachse beim Überfahren von Kanten. Zu seinen Qualitäten als komfortables Reiseauto zählen beim Tschechen seine viel bieten- den optionalen Sportsitze und das niedrige Geräuschniveau. Sehr gut sitzt es sich auch auf den ebenfalls aufpreispflichtigen ergonomischen Komfortsitzen des Opel, der dafür aber vor allem Abroll- und Fahrwerksgeräusche recht vernehmlich an die Ohren der Insassen dringen lässt. Mit nur sehr wenigen und vergleichsweise klein dimensionierten Ablage- und Staufächern ist der Rüsselsheimer nicht ganz auf dem Stand der Konkurrenz. Mit optionaler beheizbaren Rück- sowie auf Wunsch sogar belüftbaren Vordersitzen setzt der Astra dafür bei der Klimatisierung den Maßstab. Der Skoda hingegen verfügt in der Basisausstattung noch nicht einmal über eine Klimaanlage.

Motor / Getriebe

Das explizit formulierte Streben der Opel-Ingenieure nach gesteigerter Effizienz unterstreicht der komplett neue, von GM entwickelte 1,2-Liter-Turbo-Dreizylinder mit dem niedrigsten Testverbrauch im Vergleichsfeld von 6,5 Litern auf 100 km auf der AUTO ZEITUNG-Normrund. Der Skoda genehmigt sich 0,2, der Mazda 0,8 Liter mehr. Beim Standardspurt von null auf 100 km/h ist der Japaner einen Wimpernschlag schneller, muss die Konkurrenten dafür aber bei der Elastizitätsprüfung davonziehen lassen. Auch weil die beiden Dreizylinder ihr maximales Drehmoment bereits zwischen 2000 und 3500 Umdrehungen bereitstellen, lassen sich Astra und Scala durchaus schaltfaul fahren. Wer hingegen mit dem Mazda3 Skyactiv-G 2.0 zügig vorankommen will, muss den ausgesprochen kultiviert arbeitenden Vierzylinder mit hohen Drehzahlen bei Laune halten. Dies ist dank des knackig zu schaltenden Sechsgang-Getriebes aber mehr Lust als Last. Bei vollem Leistungseinsatz macht sich vor allem der Turbomotor des Opel mit harschem Dreizylinder-Klang auch akus-

tisch noch etwas stärker bemerkbar als Aggregat des Skoda.

Fahrdynamik

So komfortabel sich das Sportfahrwerk des Skoda Scala erweist, so wenig hilft es ihm bei den fahrdynamischen Disziplinen. Den Handlingkurs umrundet der Tscheche als Langsamster, zeigt dabei in Kurven die stärkste Seitenneigung und die ausgeprägteste Tendenz um Untersteuern. Sein nicht sonderlich fein regelndes ESP muss zudem häufiger eingreifen als die Stabilisierungsprogramme der Konkurrenten. Mazda und Opel hingegen liefern sich in puncto Fahrspaß und Rundenzeit ein ziemlich enges Rennen, das der Japaner auch wegen seiner etwas zielgenaueren Lenkung schließlich für sich entscheiden kann. Mit rund 35,5 Meter aus 100 km/h herrscht bei den Bremswegmessungen mit kalter Verzögerungsanlage weitgehend Einigkeit. Bei der gleichen Übung mit warmen Belägen und Scheiben beeindruckt der Astra mit 32,8 Metern – wobei die rund 34 Meter der Konkurrenten ebenfalls kaum Anlass zur Kritik bieten.

Umwelt / Kosten

Mit 18.550 Euro bleibt der Skoda Scala im Grundpreis als Einziger unter der 20.000-Euro-Marke. Allerdings bietet er dafür im Gegenzug auch nur eine sehr abgespeckte Serienausstattung. Klimaanlage oder gar -automatik sucht man beispielsweise ebenso vergebens wie elektrische Fensterheber in den Fondtüren. Den wohl besten Gegenwert fürs Geld bietet der Mazda3, bei dem im Preis von 23.290 Euro beispielsweise bereits ein Navigationssystem und digitaler Radioempfang enthalten sind. Auch gilt für den mit drei- statt zweijähriger Neuwagengarantie

versehenen Japaner die günstigste prozentuale Wertverlustprognose. Ins Geld geht dafür seine vergleichsweise hohe Vollkaskoeinstufung. Beim Astra ist dafür mit den höheren Werkstattkosten zu rechnen – zwei Kriterien, in denen der Skoda der Günstigste ist. ■

FAZIT

Carsten van Zanten



Die vor allem auf die Steigerung der Effizienz ausgerichtete Überarbeitung des Opel Astra hat sich ausgezahlt, was nicht zuletzt der Sieg im Motor & Getriebe-Kapitel unterstreicht. Der neue, etwas rau arbeitende Dreizylinder-Turbo erweist sich als gleichermaßen kräftig wie sparsam. Den Gesamtsieg aber sichert sich in recht souveräner Manier der Skoda Scala. Vor allem dem üppig dimensionierten Raumangebot und dem hohen Komfortniveau können die beiden Konkurrenten nichts Entscheidende entgegenzusetzen. In der Endabrechnung knapp vom Opel geschlagen bleibt dem eng geschnittenen Mazda3 nur der dritte Rang. Nicht zuletzt wegen seiner bereits serienmäßig sehr umfangreichen Sicherheits- und Multimediaausstattung stellt aber auch er eine sehr attraktive Alternative in der Kompaktklasse dar.

Gesamtbewertung

KAROSSERIE	Mazda	Opel	Skoda
Raumangebot vorn	100 ¹	68	70
Raumangebot hinten	100	56	59
Übersichtlichkeit	70	33	37
Bedienung/Funktion	100	88	86
Kofferraumvolumen	100	28	31
Variabilität	100	28	35
Zuladung/Anhängel.	50/30	32	36
Sicherheitsausstatt.	150	73	51
Qualität/Verarbeitg.	100/100	147	143
KAPITELWERTUNG	1000	553	548

FAHRKOMFORT	Mazda	Opel	Skoda
Sitzkomfort vorn	150	129	131
Sitzkomfort hinten	100	65	69
Ergonomie	150	130	126
Innengeräusche	50	33	30
Geräuscheindruck	100	69	66
Klimatisierung	50	32	36
Federung leer	200	128	126
Federung beladen	200	124	125
KAPITELWERTUNG	1000	710	709

MOTOR / GETRIEBE	Mazda	Opel	Skoda
Beschleunigung	150	100	99
Elastizität	100	66	71
Höchstgeschwindigkeitgk.	150	51	64
Getriebeabstufung Schaltung	100	82	78
Kraftentfaltung	50	20	24
Laufkultur	100	68	59
Verbrauch	325	243	258
Reichweite	25	12	13
KAPITELWERTUNG	1000	642	666

FAHRDYNAMIK	Mazda	Opel	Skoda
Handling	150	80	75
Slalom	100	67	73
Lenkung	100	84	82
Geradauslauf	50	38	37
Dosierbarkeit der Bremse	30	19	19
Bremsweg kalt	150	94	96
Bremsweg warm	150	111	122
Traktion	100	41	43
Fahrsicherheit	150	133	133
Wendekreis	20	12	10
KAPITELWERTUNG	1000	679	690

EIGENSCHAFTSWERTUNG	Mazda	Opel	Skoda
	4000	2584	2613

KOSTEN / UMWELT			
Bewerteter Preis ²	675	231	228
Wertverlust ³	50	24	22
Ausstattung	25	21	18
Multimedia	50	33	26
Garantie/Gewährlist.	50	33	19
Werkstattkosten ⁴	20	15	14
Steuer	10	9	9
Versicherung	40	32	34
Kraftstoff	55	40	42
Emissionen ⁵	25	-	-
KAPITELWERTUNG	1000	438	412

GESAMTWERTUNG	Mazda	Opel	Skoda
	5000	3022	3025

PLATZIERUNG	Mazda	Opel	Skoda
	3	2	1

¹ max. erreichbare Punktzahl; ² inkl. Testwagen-Optionen; ³ ermittelt durch die DAT (vier Jahre Haltedauer, Jahreslaufleistung 20.000 km); ⁴ ermittelt durch den ADAC; ⁵ keine Wertung wegen fehlender Daten für Opel und Skoda