

**Röviden**

**Ford Fiesta 1.0 EcoBoost:** 100 LE,  
0-100 km/h 10,5 s, 4 322 000 Ft-tól  
**Opel Corsa 1.0 Turbo:** 115 LE,  
0-100 km/h 10,4 s, 4 363 000 Ft-tól  
**Renault Clio Energy TCe 90:** 90 LE,  
0-100 km/h 12,7 s, 3 680 000 Ft-tól  
**Škoda Fabia 1.2 TSI:** 110 LE,  
0-100 km/h 9,5 s, 3 750 540 Ft-tól  
**VW Polo 1.2 TSI BMT:** 90 LE,  
0-100 km/h 11,3 s, 3 999 460 Ft



# Legnagyobb a kicsik közt

Felélénkült a piac a kisautók kategóriájában. Új a Fabia, új a Corsa, a Polo pedig éppen most esett át modellfrissítésen. Ők fordulnak most a Clio és a Fiesta ellen, hogy kiderüljön: melyikük a legnagyobb a kicsik között.

## Összehasonlító teszt

**A** kisautókról: egyikük gyorsabban szalalozik a bóják között egy 5-ös BMW-nél. A másik tágasabb, mint egy C-osztály. A harmadik jobban lassít, mint a BMW i8. Van olyan, amelyik gyorsabb a GTI-nél, és olyan is, amelynek biztonsági felszereltsége jobb, mint egy Porschéé. A Fiesta, a Corsa, a Clio, a Fabia és a Polo csap össze.

### Fiesta: Fő a gyorsaság!

A Forddal kezdjük a sort, amelynek jelenlegi generációja 2008 óta rója becsülettel az utakat. Két éve kapta meg a háromhengeres turbómotorral szerelt hajtásláncot, amely kiválóan passzolt karakteréhez. Kanyargós útszakaszon könnyebben, fürgébben fordul a többiekénél, többek között precízebb, közvetlenebb kormányzásának köszönhetően. Egy kis farmozdításra is hajlamos a sportosság jegyében, és gyorsabban szalalozik, mint egy BMW 520d. Motorja energikus, pontosan kapcsolható váltója ötfokozatú. Vérmérséklettől függetlenül jól fogyaszt a Fiesta (6,3 l/100 km), és agilisabb vezetővel a volán mögött is biztosan tartja az utat, miközben kényelme sem romlik. Üresen és terheltlen egyaránt a legszebben simítja ki az úthibákat.

Nem a legátgondoltabb viszont a kezelhetősége: idegesítően komplikált, és nem is olcsó (300 000 Ft) a nagyobb képernyővel ellátott médiarendszer. Pozitív, hogy 85 000 forintért kiegészíthető tolatókamerával, ami sokat segít a nehezen átlátható karosszérián parkoláskor. Az viszont kívülről nem látható, hogy az utaster tágas, méghozzá olyannyira, hogy négy felnőttet is kényelmesen elszállásol – ennél nagyobb hátsó lábtér csak a Corsában van. Szintén jók

az ülések, a fékek, és még a csomagter mérete is. Elég lesz ennyi a frissebb konkurens ellen?

### Corsa: Fő a tapasztalat!

Emlékeznek még 2006 nyarára? Mi már alig. Az biztos, hogy még nem volt iPhone, és ekkor fejtelt le Zidane a világbajnoki döntőben Materazzit. Ja, és ekkor mutatták be a D Corsát is, amely egyáltalán nem volt rossz. A most megújult E Corsa alapjait is az adja, ami valószínűleg költségkímélő megoldás volt, és amit az Opel az előző sikerével magyarázott – ügyesen. A helykínálat már akkor is a kategória egyik legjobbjá volt, főleg ami a hátsó ülésekkel illeti: a norma szerinti üléstér nagyobb, mint egy Mercedes C-osztályban. Az elől ülőket is tágas hely és kellemes hangulat fogadja, bár a párnázás kicsit befejezetlennek tűnik.

A kezelési logika és a médiarendszer (bővebben ld. alul) az Adam modelltől való, akár csak a jobb minőségű anyagok és a kidolgozási minőség javításáért tett igyekezet. A kellemes

részletek és a gazdagon kínált vezetői asszisztensek előnyös helyzetbe hozzák a Corsát az értékelésnél, akárcsak a háromhengeres turbómotor. Az új benzines a Corsa tetemes saját tömege ellenére is szépen mozgatja az autót, a picit akadós, új fejlesztésű, hatfokozatú váltóval karöltve egy aprócska kezdeti megtorpanás után szépen pörög fel. A közvetlen befejeszkedézés egyliteres 1800/perces fordulaton már maximális nyomatékkal tol (170 Nm), és olyan gyorsan szalad tovább a mutató, hogy a leszályozásra egy felirat is figyelmeztet ezután nem sokkal a középső kijelzőn.

A fogyasztás még mindig nem a Corsa erőssége: 6,9 litert evett ugyanott, ahol a Fiestának 6 decivel kevesebb is elég volt. A feszesebb felüggasztés ellenére kevésbé szeret kanyarodni a Corsa. Elég gyorsan alulkormányzottá válik, az irányítás is pontatlanabb, és visszajelzésekből is kevesebbet biztosít az elektromechanikus szervokormány. Kicsit puhább rugókkal még jobb lehetne a sokat javult Corsa. De vajon javult annyit, hogy jobb legyen a konkurensénél?

### Clio: Igazi egyéniség

Olyan még nem volt, hogy a Corsa ne találkozott volna össze egy konkurens Renault kisautóval, a franciák ugyanis már 1972-ben bemutatták az R5-öst, szemben a Corsa 1982-es debütálásával. Ennél csak a '99-es Fabia a frissebb, a Polo 1975-ben, a Fiesta pedig 1976-ban érkezett. Az évtizedek alatt Clióvá változó kisautó megtartotta egyedi stílusát és célszerűsége törekvő hajlamát. Utóbbi a tágas csomagterben, az elfogadható helykínálatban, a modern hatású utaster logikus kezelhetősé-

1019 kg

saját tömeg. A kisautók nem kicsik többé, de elég könnyűek, ahogy a Clio is mutatja. A Corsának ellenben megint súlyproblémái vannak: 158 kilóval nehezebb

1 Mérési eredmények a 42. oldalon

## MÉDIARENDSZERTESZT

### Tedd hasznossá a mobilodat!

**A** Corsa kis testvéréből, az Adamból származik az ötlet, és továbbra is okos megoldásnak tartjuk: miért építenének drága, sokszor elavult navigációs rendszert az autóba, ha egyszer mindenkinek ott lapul a zsebében a navigációra alkalmas mobiltelefon. Mindössze 117 500 forintért megvehe-

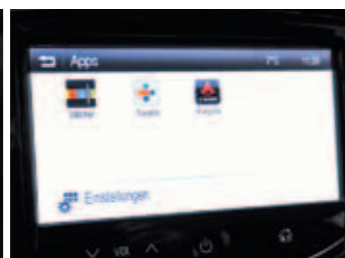
tő az IntelliLink médiarendszer, amivel máris van egy nagy képernyős, bluetooth-kihangsósított rádió, a többi pedig a telefon kiterjesztésével kapjuk. Az Apple és androidos okostelefonok a Bring Go applikációval navigálhatnak, míg a Tune In és Stitcher programok webrádiók és podcastok hallgatását teszik

lehetővé. A tesztelt iPhone 6 okostelefonnal mind működtek az appok, a mellékelt USB-kábelen való csatlakoztatás után már az autó képernyőjéről indíthattuk őket. A hasonló Mirrorlink megoldásokkal ellentétben az Opel rendszere nem kíván semmilyen pluszszoftvert, sőt az Androidot futtató mobilok kábel nélkül, bluetoothon keresztül is működnek. A programok a telefon adatkapcsolatát használják,

így értelemszerűen a felmerülő költséget a mobiltelefon gazdája fizeti ezek után. Aki LTE-képes készülékkel rendelkezik, gyors működésre számíthat, így az IntelliLink ajánlott darab. Az viszont meglepő, hogy a korábbi kijelentésekkel ellentétben egyetlen új applikáció sem érkezett az Adamhoz másfél év alatt, pedig lehetőség lenne bőven (benzinár, parkolóházak, zenestreaming stb).



• A Tune In internetrádiós app több ezer állomást tartogat



• Továbbra is csak három applikációt támogat az IntelliLink



• Így mutat a Bring Go navigációs részletes térképézete

### → Összegzés



#### Olcsón navigálni

Kár, hogy az Opel IntelliLink rádiója nem bővült friss applikációkkal az elmúlt időben. Ezzel együtt ajánlott a kedvező áron kínált médiarendszer.

## Ford Fiesta Ki mondta, hogy egy kisautó vezetése nem okozhat örömet?



Fogyasztás  
6,3 l/100 km  
Csomagter  
290/974 l  
Norma szerinti  
üléstér  
690 mm

• Igaz, hogy a Fiesta utastere még mindig olyan, mintha egy kényeseres gyűjtögető rendezte volna be, és a rádió kezelését sem könnyű megszokni. Lenyűgöző viszont a bőséges helykínálat a hátsó sorban; az, hogy mennyi bőrönd fér a csomagterbe – és a briliáns motor is



## Opel Corsa Nem kell mindennek újnak lenni ahhoz, hogy biztosan jobb legyen



Fogyasztás  
6,9 l/100 km  
Csomagter  
285/1120 l  
Norma szerinti  
üléstér  
700 mm

• Frissebb műszerekkel, szebb és jobb anyagokkal dobták fel az utastert, a hátsó ülés támlája meredekebb szögbe is állítható, ha többet pakolnánk. A kényelmes beszállás, a tágas hátsó lábtér és csomagter mind-mind praktikus tulajdonságok – és főleg ezekért szerethető a Corsa



## Renault Clio Mert abból sosem lehet baj, ha egy Renault praktikus és olcsó



Fogyasztás  
7,0 l/100 km  
Csomagter  
300/1146 l  
Norma szerinti  
üléstér  
615 mm

• Modern és csinosan berendezett utasterén nem látszik, hogy a Clio a legolcsóbb autó az összes közül. Elöl nem kínál szélesebb teret ennél a tesztben senki, a hátsó sor viszont fej- és lábtérnek is híján van, nehezen átlátható. Átalakítás után a csomagter alja nem sík



## Összehasonlító teszt

gében és az olyan részletekben tükröződik, mint például az Isofix-csatlakozó az anyósülésen. Teszi mindezt a többiekénél valamivel kedvezőbb áron. Az árelőny a jobban felszerelt modellekre is igaz, bár a Clio esetében itt is sok mindent vagyunk kénytelenek nélkülözni. Gyakorlatilag mindenféle vezetői asszisztensről le kell mondanunk, nincsenek fényszóró-opciók, sőt hátulra sem rendelhető függöny-légszák hozzá.

Menetteljesítményben is elmaradás mutatkozik. Apró, 898 köbcéntiméteres háromhengerese szépen forog és bátran húz, de csak 135 Nm-es nyomatékkal. A kis tömeg ellenére gyakran kell kapcsolgatni a kissé akadozva mozgó öt fokozatú kézi váltót, ami a fogyasztásra és a zajszintre is rossz hatással van. Ettől eltekintve komfort tekintetében nem áll rosszul a Clio, bár a rugózás lehetne valamivel puhább, és az ülések tarthatnának jobban egy fokkal. A futómű

# 9,5 mp

0–100 km/óra között. Pont úgy gyorsul, mint a Golf I GTI, de nem csak ezzel emlékeztet a régi időkre a Fabia. Teljesítménye is éppen akkora: 110 LE

**2** Mérési eredmények jobbra

ezzel együtt inkább a biztonságos haladást szolgálja, mintsem a sportosat: kanyarban gyorsan alulkormányzottá válik a Clio, az ESP erősen avatkozik be, visszajelzés viszont kevés érkezik a kormányon. Erősen harap viszont a fék, amely hidegen jobban lassít, mint a BMW i8-é. Kifékezheti a többieket ilyen teljesítménnyel?

### Škoda: Az ügybuzgó

A Škoda nagyszerű példa arra, milyen megszire eljuthat valami, amit nem próbálnak folyamatosan, nagy lendülettel visszatartani. A cseh márká az új piaci környezetben a Volkswagen mellett döntött 1989-ben, és 1991-ben már a VW csoport tagjaként folytatta működését – ekkorra tehető a sikertörténet kezdete is. A Fabia 1999 óta van velünk, folyamatosan ott liheg a VW Polo nyakában – aminek az az oka, hogy a gyártó a legfrissebb technikát használhatja a modellnél. Az új ennek okán már részben a keresztmotoros építőkészleten nyugszik, így kilenc centivel szélesebb, ami a korábbtól eltérő arányokat és tágasabb utasteret is jelent egyben. Kényelmes a hátsó ülés, az első, feláras (66 000 Ft) sportülések pedig hosszú távon is kellemes üléspozíciót biztosítanak.

Okos részletmegoldások dobják fel a komfortérzetet. A jegyartó és a tanksapkában tárolt

## MŰSZAKI ADATOK ÉS MÉRÉSEK

Járműtípus	Ford Fiesta 1.0 EcoBoost Titanium	Opel Corsa 1.0 Turbo Ecoflex Edition	Renault Clio TCe 90 Energy Dynamique	Škoda Fabia 1.2 TSI Style	VW Polo 1.2 TSI Fresh BMT	
<b>Hengerek elrendezése/száma</b>	soros/3	soros/3	soros/3	soros/4	soros/4	
<b>Lökettérfogat</b>	998 (cm <sup>3</sup> )	999	898	1197	1197	
<b>Teljesítmény</b>	74 (100)/6000 (kW [LE]/min)	85 (115)/5000	66 (90)/5250	81 (110)/4600	66 (90)/4800	
<b>Max. forgatónyomaték</b>	170/1400 (Nm/min)	170/1800	135/2500	175/1400	160/1400	
<b>Környezetvédelmi norma</b>	Euro5	Euro6	Euro5	Euro6	Euro6	
<b>CO<sub>2</sub>-kibocsátás</b>	99 (g/km)	117	105	110	107	
<b>Saját tömeg/terhelhetőség</b>	1113/442 (kg)	1177/458	<b>1</b> 1019/569	1100/484	1111/509	
<b>Hosszúság × szélesség (tükrökkel) × magasság</b>	3969 × 1722 (1978) × 1495 (mm)	4021 × 1746 (1944) × 1481	4063 × 1732 (2010) × 1448	3992 × 1732 (1958) × 1467	3972 × 1682 (1901) × 1453	
<b>Tengelytáv</b>	2489 (mm)	2510	2589	2470	2470	
<b>Fordulókör átmérője balra/jobbra</b>	10,6/10,7 (m)	11,4/11,5	11,1/11,0	10,5/10,5	10,5/10,5	
<b>Csomagtér térfogata</b>	290/974 (l/VDA)	285/1120	300/1146	330/1150	280/952	
<b>Vont. tömeg, fékezetlen/fékezett</b>	550/900 (kg)	560/1200	540/1200	560/1100	550/1100	
<b>Üzemanyagtartály</b>	42 (l)	45	45	45	45	
<b>Belső szélesség elől/hátul</b>	1410/1390 (mm)	1400/1370	1435/1370	1380/1390	1415/1375	
<b>Belső magasság elől/hátul</b>	1010/920 (mm)	1015/965	1010/940	1035/940	1000/940	
<b>Norma szerinti ülés</b>	690 (mm)	700	615	660	655	
<b>Testautók gumibroncsai</b>	195/50 R 16 V Continental Premium-Contact 2	195/55 R 16 H Continental EcoContact 5	195/55 R 16 V Dunlop Sport BluResponse	215/45 R 16 H Bridgestone Turanza ER300	215/45 R 16 H Dunlop SP Sport Maxx	
<b>Erőátvitel</b>	elsőkerék-hajtás, ötfokozatú váltó	elsőkerék-hajtás, hatfokozatú váltó	elsőkerék-hajtás, ötfokozatú váltó	elsőkerék-hajtás, hatfokozatú váltó	elsőkerék-hajtás, ötfokozatú váltó	
<b>Gyorsulás</b>	(s)					
0–80 km/h	7,3	7,0	8,5	<b>2</b> 6,3	7,4	
0–100 km/h	10,5	10,4	12,7	9,5	11,3	
0–120 km/h	15,0	14,9	18,3	13,4	16,6	
0–130 km/h	17,6	18,0	23,1	16,1	20,2	
0–140 km/h	20,7	21,7	30,5	20,1	26,4	
0–400 m	17,6	17,4	18,5	16,8	17,8	
<b>Rugalmaság<sup>1)</sup></b>	(s)					
60–100 km/h (IV./V. fokozatban)	9,7/15,7	8,2/12,4	11,2/16,6	8,5/13,3	11,7/14,0	
80–120 km/h (V./VI. fokozatban)	23,2/-	14,6/19,0	24,0/-	16,4/18,7	18,5/-	
<b>Legnagyobb sebesség</b>	(km/h)	180	195	177	196	184
<b>Fékút</b>	(m)					
100 km/órától hidegen, üresen	36,4	36,9	34,6	36,5	34,9	
100 km/órától hidegen, terhelten	37,5	36,4	35,7	35,6	34,9	
100 km/órától melegen, terhelten	37,5	36,4	35,9	35,0	35,1	
130 km/órától hidegen, üresen	63	65	59	64	61	
100 km/órától nedves úton/μ-spl <sup>2)</sup>	-/-	-/-	-/-	-/-	-/-	
<b>Testfogyasztás</b>	(l/100 km)	<b>3</b> 6,3	6,9	7,0	6,5	6,5
minimum (AMS-tesztkör)	4,8	5,4	5,2	4,9	5,0	
maximum	8,5	8,7	9,1	8,9	8,8	
hatótávolság	(km)	666	652	642	692	692
<b>Fogyasztás (NEDC-norma)</b>	(l/100 km)	95-ös benzín	95-ös benzín	95-ös benzín	95-ös benzín	95-ös benzín
városi	5,3	6,1	5,6	6,1	6,0	
országúti	3,7	4,3	3,9	4,0	4,0	
vegyes	4,3	5,0	4,5	4,8	4,7	
<b>Belső zajszint</b>	(dB [A])					
80 km/óránál	62	61	62	60	60	
100 km/óránál	63	64	65	63	63	
130 km/óránál	68	68	69	68	69	
<b>Menettulajdonságok üresen/terhelten</b>	(km/h)					
szlalom, 18 m	63,9/63,1	63,1/62,9	63,3/61,5	64,2/63,5	64,4/64,1	
nagy sebességű sávváltási teszt	132,4/129,0	132,0/130,7	129,8/126,5	132,9/130,7	133,3/130,7	
kis sebességű kikerülési manőver						
behajtási sebesség	68	71	72	71	72	
kihajtási sebesség	39	52	46	51	46	
<b>Gépjárműadó</b>	(Ft/év)	25 530	29 325	22 770	27 945	22 770
<b>Listaár</b>	(Ft)	4 322 000	4 363 000	3 680 000	3 750 540	3 999 460
Városi vészfék	130 000	n. r.	n. r.	széria	83 820	
Tolatáradar elől/hátul	96 000	90 000	n. r./90 000	184 150	115 570	
Automata klímaberendezés	széria	310 000	100 000	széria	115 570	
Metálfényezés	102 000	110 000	130 000	124 460	110 490	
CD-s rádió	széria	széria	széria	n. r.	széria	
Bixenon fényszóró	n. r.	180 000	n. r.	n. r.	n. r.	
Tempomat	50 000	széria	széria	széria	154 940	
Első ülésfűtés	75 000	75 000	60 000	63 500	115 570	
Navigációs rendszer	274 000	117 500	széria	105 410	182 880	
Bluetooth-kihangsítás	széria	széria	széria	38 100	48 260	
Kulcs nélküli indítás és ajtónyitás	40 000	n. r.	80 000	58 420	n. r.	

<sup>1)</sup> Az értékelésnél a második legmagasabb (60–100 km/h) és a legmagasabb (80–120 km/h) fokozatban elért eredmények a mérőadók; <sup>2)</sup> Időjárás okok miatt nem volt mérhető

## Škoda Fabia A Volkswagen saját maga alkotta meg legnagyobb konkurensét



**• Több a kemény műanyag a Fabiában: nem olyan divatos, de igé-nyes. Csak egy kicsit tűnik úgy, hogy direkt akarna távol-ságot tartani a VW konzern a Polo modellől. Bőséges a hely hátul, állítható a kalaptartó ma-gassága, a csomagter akkora, mint a Golf III-ban volt**

Fogyasztás  
6,5 l/100 km  
Csomagtér  
330/1150 l  
Norma szerinti  
ülésér  
660 mm

## VW Polo Mert szükség van egy állandó példaképre is. Ami az is marad



**• A Polo utastere alapos összeszerelésről tanúskodik, jó minőségű anyagokból készül, és a legtöbb kényelmi és vezetői asszisztens is itt található. Kevés a hely a második sorban, apró a visszaillesztő tükör, és a cso-magtér térfogata itt a legkisebb a vizsgált modellek közül**

Fogyasztás  
6,5 l/100 km  
Csomagtér  
280/952 l  
Norma szerinti  
ülésér  
655 mm

jégkaparó ingyen jár, a telefontartó és a háló-rendszer a csomagterben pedig egy 25 000 forintos csomag része. A csomagtartó egyébként pontosan akkora, mint egykoron a Golf III-ase volt, az alaphelyzetben 330 literes tér 1150-ig bővíthető. Menetteljesítményben is képes felvenni a Golf III GTI-vel (115 LE) a versenyt a Fabia, jól megindul ugyanis az 1,2 literes, 110 lóerős turbómotor. Végig egyenletesen és dinamikus húz, könnyen veszi a fordulatot, a pontos hatfokozatú váltóval együtt kulturáltan dolgozik és takarékos is marad.

A dinamikus hajtáslánchoz passzol az elég feszes felfüggesztés, amely az egyenetlenségeken ráz, viszont nem gátolja meg a karosszéria dőlését kanyarban. A kormányzás viszont elég közvetlen, az ESP finoman avatkozik be, a fékek jól harapnak, és alulkormányzottá sem válik túl könnyen a Fabia – így azért nem áll távol tőle a sportosság. Olcsósága már nem a régi, csak az

alapára mondható kedvezőnek, itt csak az érezhetően gyengébb Clio van alatta pár ezressel. Bevásárolhatja magát a legjobbak közé?

### Polo: Extra extrák

Már csak a Polo maradt hátra, amelyet öt hosz-zú év után tavaly tavasszal frissítettek fel. Jó hír, hogy a minőségi műanyagok és az alapos

**6,3 l/100 km**  
a testfogyasztás. Nemcsak erős és fordulatot kedvelő a Fiesta motorja, de tíz százalékkal takarékosabb is a Cliónál és a Corsánál

**3** Mérési eredmények balra

összeszerelés ellenére is kimondottan versenyképes áron adják az autót, ami ugyanolyan örömmel tölthet el bennünket, mint a vezetői asszisztensek lenyűgözően hosszú listája (hosszabb, mint a konzernen belüli Porsche Cayman esetében). Kisautótól szokatlan extra a távolságtartó tempomat (155 000 Ft), de rendelhető állítható keménységű lengéscsil-lapítással is.

Szerencse, hogy ezen a téren jócskán felül-múlja a kategória átlagát, mert a helykinálat terén már akadnak a Polónak takargatnivalói. A hátsó sor szűkösebb, mint a Škodában, elől pedig a kényelmes, de magasra helyezett ülések és a mereved A-oszlopok csökkentik valamelyest a térérzetet. Nem változott a csomag-tér visszafogott mérete sem a ráncfelvarrással, szemben a kezelhetőséggel. Utóbbi érezhetően fejlődött, az új médiarendszer jóval egyszerű-ben navigál, telefonál és zenél, mint korábban.

# Összehasonlító teszt

Nem volt baj eddig sem a kényelemmel és a dinamizmussal, amit az állítható lengéscsillapítók csak tovább javítanak. Az előrelépés mértéke azért korlátozott – a Fiesta még így is finomabban rugózik a rövid, keresztirányú úthibákon, amit a Polo kicsit durvábban reagál le. Sőt! A lengéscsillapítókat Sport módba kapcsolva sem lesz olyan agilis a Polo, mint a Škoda vagy a Ford, aminek főleg a kevés visszajelzést nyújtó és kevésbé közvetlen kormány az oka. A biztonságról a szinte feltűnés nélkül beavatkozó ESP végig gondoskodik. Ráferne némi erősítés az 1,2 TSI motorra is, amely itt csak 90 lóerős és egy ötfokozatú kézi váltó jár hozzá. Bátran fogrog ugyan, de csúnyább hangon teszi mindezt, és fogyasztásban éppen egy szinttel volt a Fabiával, amely a végén le is győzte a pontozásban.

**Szöveg:** Sebastian Renz/Hamar Balázs  
**Képek:** Hans-Dieter Seufert

## → Összegzés

**1 ŠKODA** Miből lesz a cserebogár? Ha továbbra is így fejlődik, lassan a kompaktosztályban találja magát a tágas, takarékos, temperamentumos Fabia. Hátrány? A sprőd rugózás.



**2 VW** Teljesítménybeli hátránya miatt nem tudott győzni a drága, de takarékos és jól felszerelt Polo. Gazdag biztonsági felszereltsége és alapos kidolgozási minősége változatlanul referencia a kategóriában.



**3 FORD** Boldogabb vele minden kanyar az úton. Egyik konkurens sem nyújt ilyen kényelmet és takarékoságot, kiemelkedő vezetési élmény mellett. Fura gombtenger a műszerfalon, felelhető anyaghasználat.



**4 OPEL** Megtartotta jó tulajdonságait, lefaragott a hátrányokból. Erős háromhengeres motorja drága és nem igazán takarékos. Feszés futóműve ellenére nem mozog sportosan.



**5 RENAULT** Kedvező az ára, jól felszerelt, könnyen kezelhető, és jól harapnak a fékek rajta. Ezekben meggyőző a Clio, de kényelme, meneteljesítménye, fogyasztása, biztonsági felszereltsége nem az.



## EREDMÉNYEK

Járműtípus (Maximális pontszám)	Škoda Fabia 1.2 TSI Style	VW Polo 1.2 TSI BMT Fresh	Ford Fiesta 1.0 EcoBoost Titanium	Opel Corsa 1.0 Turbo Edition	Renault Clio TCe 90 Dynamique
<b>Karosszéria</b>					
Belső méretek (10)	8	8	8	9	7
Térérzet (10)	9	8	8	9	7
Csomagtér (15)	13	11	11	12	12
Terhelhetőség (10)	9	10	8	8	10
Funkcionalitás (10)	9	8	7	9	7
Műszerek (10)	9	9	7	9	7
Kilátás (15)	11	10	8	10	8
Extrafelszereltség (5)	3	5	3	4	2
Minőségi benyomás (15)	11	13	10	12	10
<b>Összesen (100)</b>	<b>82</b>	<b>82</b>	<b>70</b>	<b>82</b>	<b>70</b>
<b>Biztonság</b>					
Passzív biztonsági felszerelések (15)	9	10	11	9	9
Aktív biztonság (15)	7	7	5	6	4
Világítás (10)	5	8	4	8	4
Kezelhetőség (10)	9	9	7	8	8
Fékút üresen <sup>1)</sup> (10)	6	8	6	6	8
Fékút üresen, nedves úton <sup>1,2)</sup> (5)	-	-	-	-	-
Fékút hidegen, terhelten <sup>1)</sup> (5)	3	4	3	3	3
Fékút melegen, terhelten <sup>1)</sup> (10)	7	7	5	6	6
Lassítás 130 km/órától (5)	3	4	3	3	4
Pedálérzet (5)	5	5	5	5	5
μ-split stabilitás <sup>2)</sup> (5)	-	-	-	-	-
μ-split fékút <sup>2)</sup> (5)	-	-	-	-	-
<b>Összesen (100)</b>	<b>54</b>	<b>62</b>	<b>49</b>	<b>54</b>	<b>51</b>
<b>Menetkényelem</b>					
Rugózás üresen (25)	20	21	22	19	19
Rugózás terhelten (15)	10	11	13	10	10
Ülések elöl (20)	18	17	16	15	15
Ülések hátul (10)	9	8	7	7	6
Klímatizálás (10)	7	7	7	7	7
Belsőzaj-mérési eredmények <sup>3)</sup> (10)	10	10	10	10	9
Zajbenyomás (10)	8	8	9	8	7
<b>Összesen (100)</b>	<b>82</b>	<b>82</b>	<b>84</b>	<b>76</b>	<b>73</b>
<b>Hajtáslánc</b>					
Működési kultúra (10)	8	7	9	8	6
Vonóerő (10)	8	6	8	6	4
Teljesítményleadás (5)	4	3	5	4	2
Váltás/fokozatok száma (10)	9	8	9	8	6
Gyorsulás/végsebesség (20)	17	13	14	15	12
Rugalmasság (20)	9	9	9	8	7
Tesztfogyasztás (20)	8	8	9	6	6
Hatótávolság (5)	4	4	3	3	3
<b>Összesen (100)</b>	<b>67</b>	<b>58</b>	<b>66</b>	<b>58</b>	<b>46</b>
<b>Menettulajdonságok</b>					
Kezelhetőség (15)	12	11	13	10	9
Kormányzás (10)	8	8	9	7	7
Tapadás/téli alkalmasság (10)	8	8	8	8	8
Egyenesfutás/szélérzékenység (5)	4	4	4	4	4
Fordulókör (10)	5	5	4	2	3
Menetbiztonság üresen (25)	24	24	23	23	23
Menetbiztonság terhelten (15)	14	14	14	14	14
Menetdinamika (10)	9	9	8	7	7
<b>Összesen (100)</b>	<b>84</b>	<b>83</b>	<b>83</b>	<b>75</b>	<b>75</b>
<b>Tulajdonságok értékelése (500)</b>	<b>369</b>	<b>367</b>	<b>352</b>	<b>345</b>	<b>315</b>
<b>Környezetvédelem</b>					
Minimális fogyasztás (20)	13	13	13	12	12
Károsanyag-kibocsátás (15)	13	13	13	13	13
Saját tömeg (10)	9	9	9	8	10
Álló helyzeti és menet zajok <sup>3)</sup> (5)	4	4	5	5	4
<b>Összesen (50)</b>	<b>39</b>	<b>39</b>	<b>40</b>	<b>38</b>	<b>39</b>
<b>Költségek</b>					
Listaár <sup>2)</sup> (25)	22	22	22	18	25
Alapfelszereltség <sup>3)</sup> (10)	9	7	8	8	10
Feláras felszereltség (5)	5	3	3	4	4
Újraeladási esélyek (10)	8	8	7	7	7
Állandó költségek 5 évre <sup>3)</sup> (10)	9	10	9	9	7
Szervizköltségek/100 000 km <sup>3)</sup> (15)	15	14	15	15	15
Üzemanyagköltségek/100 000 km <sup>3)</sup> (15)	14	14	15	13	13
Garancia (10)	7	7	8	7	8
<b>Összesen (100)</b>	<b>89</b>	<b>85</b>	<b>82</b>	<b>81</b>	<b>89</b>
<b>Végeredmény (650)</b>	<b>497</b>	<b>491</b>	<b>474</b>	<b>464</b>	<b>443</b>

<sup>1)</sup> 100 km/órától; <sup>2)</sup> Időjárás okok miatt nem volt mérhető

<sup>3)</sup> A legjobb maximális pontszámot kap

1

2

3

4

5