



# Drei für Abstauber

Opel hat den Antara noch mal aufpoliert. Jetzt stellt sich der Kompakt-SUV zwei anderen günstigen Alternativen: Mazda CX-7 und Mitsubishi Outlander

Wirbeln diese drei SUV den Markt auf? Mitsubishi Outlander, Mazda CX-7 und der überarbeitete Opel Antara suchen ihren Weg abseits der Premium-Pfade

Um das gesamte deutsche Straßennetz von rund 630 000 Kilometern abzufahren, bräuchte der Durchschnittsfahrer 42 Jahre. Es ist also nicht so, dass einem in der Republik auf einmal die Straße ausgeht. Da scheint es folgerichtig, dass selbst Geländewagen eher auf befestigten Straßen bewegt werden.

Der Antara etwa, den Opel nach vereinhalf Jahren überarbeitet. Er

bekommt jetzt einen neuen Diesel und ein strafferes Fahrwerk. Das Facelift senkt die Karosserie um einen Zentimeter ab und soll dem bei Chevrolet in Korea gebauten Opel nun erstmals zu so etwas wie Handling verhelfen. Ansonsten bleibt sich der Antara treu, moderne Spartechnik oder ein zeitgemäßes Infotainmentsystem bekommt er nicht. Innen fast unverändert, bietet der soli-

de verarbeitete Allradler bis auf das knappe Ladeabteil viel Platz. Fahrer und Beifahrer reisen auf unbequem gepolsterten Sitzen und blicken auf ein Armaturenbrett, das sich aus der Vectra-C-Ära herübergerettet hat.

Richtig neu wirkt der Antara also nicht. Und er fährt sich auch nicht so. Jeden Anflug der versprochenen Dynamik vereiteln die taube, indirekte Lenkung und das übereifrige

ESP, das früh und rigide eingreift. Das neue Fahrwerk-Setup steigert also nicht die Agilität und mindert kaum das Schunkeln in Kurven, ruiniert aber den Federungskomfort.

Zum müden Wesen des Opel trägt der neue 2,2-Liter-Diesel bei, der sich beim Anfahren nur mit Mühe aus einem tiefen Turboloch herausquält und sich trotz der besten Beschleunigungswerte nie nach 184

PS und 400 Nm anfühlt. Mit den schwächsten Bremsen, dem hakelig geführten und zu weit übersetzten Getriebe sowie einer für ein 1,9-Tonnen-schweres Auto mit 393 Kilo viel zu niedrigen Zuladung bleibt für den sparsamen und gut ausgestatteten Antara lediglich der letzte Platz.

Der Mitsubishi Outlander liegt nur knapp vor dem Opel. Statt auf Durchschnittlichkeit setzt er auf eine klare

Positionierung: Er will ein SUV für Familien sein, bietet eine ordentliche Federung, hohe Variabilität, die höchste Zuladung, das beste Platzangebot und den größten Kofferraum bei umgelegten Sitzen, in dem sich zudem noch eine zumindest für Kinder zumutbare dritte Sitzreihe aus dem Boden basteln lässt. Andere Bereiche interessieren den Outlander dagegen gar nicht: Handling? Nein,

der Mitsubishi schaukelt nur träge um Biegungen, vom ESP autoritär gezügelt. Auch die Sitzposition vorn passt nicht so recht. Dazu hakelt die Sechsgangbox, und der kernig-kräftige Diesel nervt auf langen Strecken mit seinem ständigen Turbopfeifen. Dass er im Herzen gern ein echter Offroader wäre, zeigt der Outlander mit seinem zuschaltbaren Allradantrieb, den er als Einziger dieses Trios

auf eine feste 50-zu-50-Verteilung fixieren kann – für die kleine Geländekraxelei.

Dagegen kapituliert der Mazda CX-7 schon vor größeren Feldwegen, hat sich ganz der Dynamik verschrieben. Nun mag man darüber streiten, ob eiliges Kurvenkratzen Sinn eines SUV ist, doch im Vergleich zu den anderen fährt sich der Mazda am angenehmsten. Seine ►



In sein steiles Heck mit geteilter Klappe packt der Outlander (li.) eine dritte Reihe. Flache, breite Dachsäulen mindern Rundumsicht und Laderaum von CX-7 und Antara



Als Instyle besitzt der Outlander Leder und ein umständlich per Berührungsbildschirm bedienbares Navi. Sonst ist die Bedienung okay, die Sitzposition aber zu hoch



Alles leicht und eingängig im CX-7-Cockpit – bis auf die 18 Schalter auf dem Lenkrad. Sechs davon koordinieren etwas kompliziert die Navigation mit dem Mini-Monitor



Höflich formuliert, renovierte Opel den übersichtlichen Antara-Innenraum nur behutsam. Sogar das pixelige Infotainment mit Grafik im Pacman-Stil durfte bleiben

FOTOS: T. BADER (3)



Im knappen Mazda-Fond mit der tief montierten Bank bleibt nur wenig Knieraum, zu niedrige Kopfstützen



Das Schiebedach mindert im Outlander den Kopfraum, ansonsten viel Platz auf der kaum ausgeformten Bank



Auf den Rücksitzen des Antara reisen Passagiere ungedrängt und bequemer als eine Reihe weiter vorn

| FAHRZEUGDATEN                     | MAZDA                          | MITSUBISHI                     | OPEL                           |
|-----------------------------------|--------------------------------|--------------------------------|--------------------------------|
| Motor Bauart/Zylinder/ Einbaulage | Vierzylinder, Turbo, vorn quer | Vierzylinder, Turbo, vorn quer | Vierzylinder, Turbo, vorn quer |
| Ventile/Nockenwellen              | 4 pro Zylinder/2               | 4 pro Zylinder/2               | 4 pro Zylinder/2               |
| Nockenwellenantrieb               | Kette                          | Kette                          | Kette                          |
| Hubraum                           | 2184 cm³                       | 2268 cm³                       | 2231 cm³                       |
| kW (PS) bei U/min                 | 127 (173)/3500                 | 130 (177)/3500                 | 135 (184)/3800                 |
| Nm bei U/min                      | 400/2000                       | 380/2000                       | 400/2000                       |
| Höchstgeschwindigkeit             | 200 km/h                       | 200 km/h                       | 200 km/h                       |
| Getriebe                          | Sechsgang manuell              | Sechsgang manuell              | Sechsgang manuell              |
| Antrieb                           | Allradantrieb                  | Frontantrieb, Heck zuschalb.   | Allradantrieb                  |
| Bremsen vorn/hinten               | Scheiben/Scheiben              | Scheiben/Scheiben              | Scheiben/Scheiben              |
| Testwagenbereifung                | 235/55 R 19 V                  | 255/55 R 18 V                  | 235/50 R 19 H                  |
| Radgröße                          | 7,5 x 19"                      | 7 x 18"                        | 8 x 19"                        |
| Abgas CO <sub>2</sub>             | 199 g/km                       | 169 g/km                       | 175 g/km                       |
| Verbrauch*                        | 9,1/6,6/7,5 l                  | 8,1/5,6/6,5 l                  | 8,6/5,6/6,6 l                  |
| Tankinhalt/Kraftstoffsorte        | 69 l/Diesel                    | 60 l/Diesel                    | 65 l/Diesel                    |
| Vorbeifahrgeräusch                | 70 dB (A)                      | 72 dB (A)                      | 72 dB (A)                      |
| Anhängelast geb./ungebr.          | 1800/750 kg                    | 2000/750 kg                    | 2000/750 kg                    |
| Kofferraumvolumen                 | 455-1348 l                     | 220-1691 l                     | 402-1391 l                     |

\*innerorts/außerorts/gesamt auf 100 km

| KOSTEN/GARANTIEN            | MAZDA            | MITSUBISHI       | OPEL               |
|-----------------------------|------------------|------------------|--------------------|
| Abgasnorm                   | Euro 5           | Euro 5           | Euro 5             |
| Steuer pro Jahr             | 367 €            | 317 €            | 329 €              |
| Typklassen HPF/VK/TK        | 22/26/24         | 18/24/22         | 22/23/21           |
| Werkstattintervalle         | 20 000 km/1 Jahr | 15 000 km/1 Jahr | 30 000 km/1 Jahr   |
| Wartungskosten von/bis      | 220/300 €        | 350/400 €        | 200/450 €          |
| Garantie/Gewährleistung     | Garantie         | Garantie         | Garantie           |
| Technik/km-Begrenzung       | 3 Jahre/100 000  | 3 Jahre/100 000  | lebenslang/160 000 |
| Garantie gegen Durchrostung | 12 Jahre         | 12 Jahre         | 12 Jahre           |
| Mobilitätsgarantie          | unbegrenzt       | 3 Jahre          | 1 Jahr             |

| MESSWERTE                       | MAZDA              | MITSUBISHI         | OPEL               |
|---------------------------------|--------------------|--------------------|--------------------|
| Beschleunigung 0-50 km/h        | 3,4 s              | 3,7 s              | 3,3 s              |
| 0-100 km/h                      | 10,4 s             | 11,1 s             | 9,9 s              |
| 0-130 km/h                      | 17,5 s             | 18,5 s             | 17,5 s             |
| Elastizität 60-100 km/h         | 6,7 s (4. Gang)    | 6,7 s (4. Gang)    | 7,3 s (4. Gang)    |
| 80-120 km/h                     | 14,1 s (6. Gang)   | 13,0 s (6. Gang)   | 13,6 s (6. Gang)   |
| Leergewicht/Zuladung            | 1922/508 kg        | 1808/602 kg        | 1952/393 kg        |
| Gewichtsverteilung v./h.        | 59/41 %            | 56/44 %            | 58/42 %            |
| Wendekreis links/rechts         | 12,1/12,3 m        | 11,3/11,6 m        | 11,3/11,6 m        |
| Bremsweg aus 100 km/h kalt      | 34,4 m             | 37,3 m             | 38,4 m             |
| aus 100 km/h warm               | 34,4 m             | 38,4 m             | 38,2 m             |
| Innenrausch bei 50 km/h         | 60 dB (A)          | 59 dB (A)          | 60 dB (A)          |
| bei 100 km/h                    | 67 dB (A)          | 66 dB (A)          | 66 dB (A)          |
| bei 130 km/h                    | 70 dB (A)          | 72 dB (A)          | 71 dB (A)          |
| Testverbrauch - CO <sub>2</sub> | 7,7 l D - 205 g/km | 7,6 l D - 202 g/km | 7,4 l D - 195 g/km |
| Reichweite                      | 890 km             | 780 km             | 880 km             |

**JET** AUTOBILD tankt klimaneutral bei Jet

Weitere Infos unter [autobild.de/klimabeitrag](http://autobild.de/klimabeitrag)

Passagiere sitzen tief im Auto, haben im Fond allerdings auch nicht mehr als ein ausreichendes Raumangebot. Seine direkte und ausgewogene Lenkung führt ihn präzise um Kurven. Dabei bleibt er lange neutral, und es bedarf schon einigen Übermuts, um sein ESP zu alarmieren. Die hohe Fahrdynamik erklärt auch die stramme Fahrwerkabstimmung, die wenig Verständnis für Komfortanliegen hat.

Solche erfüllt eher der ebenfalls 2,2 Liter große Turbodiesel. Sein serienmäßiger SCR-Kat zerlegt die giftigen Stickoxide zu Stickstoff und

Wasser. Auf das kleine Chemielabor im Auto macht den Fahrer aber nur die zusätzliche Anzeige für den Füllstand des 15,5 Liter großen Harnstofftanks aufmerksam. Ansonsten fällt der kultivierte Selbstzünder mit hoher Drehfreude, seiner homogenen Kraftentfaltung und dem ebenfalls günstigen Verbrauch positiv auf.

Mit seiner kurzweiligen und präzisen Schaltung, den besten Bremsen und dem höchsten Wiederverkaufswert punktet sich der CX-7 weit nach vorn. Und beweist, wie gut Geländewagen sein können, die sich gar nicht ins Gelände wagen wollen.

## Kommentar Opel kann es besser

Der Antara zeigt, wie wenig GM von Identität und Stärken seiner Marken versteht. Mit Meriva, Insignia und Astra baut sich Opel gerade wieder den Ruf auf, gute Autos zu bauen. Diese Bemühungen ruiniert der Antara - ein billig umetikettierter Chevrolet Captiva aus Korea. Wie gut es Opel wirklich kann, zeigt ausgerechnet der Chevrolet Orlando (S. 48), der auf der von Opel entwickelten Delta-Plattform aufbaut. Bei Techniktausch zwischen Konzernmarken muss der Stärkere dem Schwächeren geben, nicht andersherum. Sonst entstehen Autos wie der Antara - ein Opel, der den Namen Opel nicht verdient hat. Sebastian Renz

## FINANZIERUNGSANGEBOTE DER HERSTELLER

| MODELL        | Mazda       | Mitsubishi  | Opel        |
|---------------|-------------|-------------|-------------|
| Preis         | 36 590 Euro | 39 890 Euro | 37 690 Euro |
| Sonderzahlung | 7318 Euro   | 7978 Euro   | 7538 Euro   |
| Monatsrate    | 479 Euro    | 325 Euro    | 371 Euro    |
| Schlussrate   | 15 624 Euro | 20 543 Euro | 16 781 Euro |
| Gesamtkosten  | 39 707 Euro | 39 890 Euro | 37 675 Euro |

Käufer eines Antara oder Outlander profitieren zurzeit von einer 0,0-Prozent-Finanzierung. Da steht der CX-7 mit 3,4 Prozent und der höchsten Rate etwas schlechter da.

Drei-Wege-Finanzierung, 20 Prozent Sonderzahlung, 36 Monate Laufzeit, 15 000 km jährliche Laufleistung; Monatsraten gerundet; Angaben laut Herstellerbanken, ohne Gewähr

| PREISE/AUSSTATTUNG              | MAZDA                          | MITSUBISHI                    | OPEL  |
|---------------------------------|--------------------------------|-------------------------------|---|
| Modell                          | CX-7 2.2 MZR-CD Exclusive-Line | Outlander 2.2 DI+ 4WD Instyle | Antara 2.2 CDTI Cosmo   |
| Airbags Fahrer/Beif./Seiten vo. | S/S/S                          | S/S/S                         | S/S/S   |
| Kopfairbags vorn/2. Reihe       | S/S                            | S/S                           | S/S   |
| Klimaanlage/-automatik          | N/S                            | N/S                           | N/S   |
| Navigationssystem               | 720 €                          | S                             | 1805 €  |
| Metallclack                     | 580 €                          | 560 €                         | 570 €   |
| Preis (wird bewertet)           | 36 590 €                       | 39 890 €                      | 37 690 €*<br>S = Serie, N = nicht lieferbar, * inklusive Cosmo Paket für 1990 € |

FOTOS: T. BAUER (3)

WERTUNGEN

|                             | PUNKTE MAX. | MAZDA      | MITSUBISHI | OPEL       |
|-----------------------------|-------------|------------|------------|------------|
| <b>KAROSSERIE</b>           |             |            |            |            |
| Platzangebot vorn           | 15          | 14         | 12         | 13         |
| Platzangebot hinten         | 10          | 5          | 10         | 9          |
| Raumgefühl                  | 5           | 3          | 5          | 4          |
| Kofferraum min/max          | 15          | 9          | 12         | 7          |
| Zuladung                    | 5           | 4          | 5          | 2          |
| Variabilität                | 5           | 3          | 5          | 4          |
| Anhängelast                 | 5           | 3          | 4          | 4          |
| Übersichtlichkeit           | 5           | 2          | 4          | 3          |
| Qualitätseindruck           | 15          | 10         | 9          | 11         |
| Sicherheitsausstattung      | 20          | 12         | 9          | 10         |
| <b>Zwischenergebnis</b>     | <b>100</b>  | <b>65</b>  | <b>75</b>  | <b>67</b>  |
| <b>ANTRIEB</b>              |             |            |            |            |
| Beschleunigung              | 10          | 5          | 4          | 5          |
| Höchstgeschwindigkeit       | 5           | 3          | 3          | 3          |
| Elastizität                 | 15          | 13         | 13         | 13         |
| Laufkultur                  | 10          | 8          | 5          | 6          |
| Drehfreude/Ansprechen       | 5           | 4          | 3          | 2          |
| Getriebe                    | 10          | 8          | 7          | 4          |
| Testverbrauch               | 25          | 22         | 22         | 23         |
| Reichweite                  | 5           | 5          | 4          | 5          |
| Umwelt*                     | 15          | 8          | 9          | 8          |
| <b>Zwischenergebnis</b>     | <b>100</b>  | <b>76</b>  | <b>70</b>  | <b>69</b>  |
| <b>KOMFORT</b>              |             |            |            |            |
| Federung                    | 20          | 10         | 10         | 9          |
| Sitze vorn/Einstieg         | 15          | 12         | 8          | 8          |
| Sitze hinten/Einstieg       | 10          | 6          | 7          | 8          |
| Innengeräusch               | 5           | 2          | 2          | 2          |
| Geräuscheindruck            | 10          | 6          | 5          | 7          |
| Komfortausstattung          | 15          | 13         | 15         | 11         |
| Technik-Optionen            | 5           | 2          | 2          | 1          |
| Bedienbarkeit               | 10          | 6          | 6          | 7          |
| Klimatisierung              | 10          | 5          | 5          | 5          |
| <b>Zwischenergebnis</b>     | <b>100</b>  | <b>62</b>  | <b>60</b>  | <b>58</b>  |
| <b>FAHRDYNAMIK</b>          |             |            |            |            |
| Fahrsicherheit              | 20          | 17         | 14         | 15         |
| Elektronische Fahrhilfen    | 10          | 8          | 6          | 7          |
| Geradeauslauf               | 5           | 4          | 4          | 4          |
| Agilität                    | 15          | 11         | 8          | 7          |
| Lenkung                     | 15          | 11         | 8          | 8          |
| Bremsen*                    | 20          | 19         | 14         | 12         |
| Traktion                    | 10          | 10         | 10         | 10         |
| Wendekreis                  | 5           | 1          | 3          | 3          |
| <b>Zwischenergebnis</b>     | <b>100</b>  | <b>81</b>  | <b>67</b>  | <b>66</b>  |
| <b>TESTWERTUNG</b>          | <b>400</b>  | <b>284</b> | <b>272</b> | <b>260</b> |
| <b>KOSTEN</b>               |             |            |            |            |
| Preis                       | 40          | 21         | 16         | 19         |
| Wiederverkauf*              | 15          | 8          | 7          | 5          |
| Steuer/Versicherung         | 10          | 3          | 6          | 5          |
| Wartung                     | 10          | 5          | 4          | 7          |
| Garantien                   | 10          | 4          | 4          | 9          |
| Kraftstoff (15 000 km/Jahr) | 10          | 6          | 6          | 6          |
| Aufpreisgestaltung          | 5           | 1          | 1          | 3          |
| <b>Zwischenergebnis</b>     | <b>100</b>  | <b>48</b>  | <b>44</b>  | <b>54</b>  |
| <b>GESAMTWERTUNG</b>        | <b>500</b>  | <b>332</b> | <b>316</b> | <b>314</b> |
| <b>PLATZIERUNG</b>          |             | <b>1.</b>  | <b>2.</b>  | <b>3.</b>  |

**Preis-Leistungs-Sieger**

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

|                  | MAZDA        | MITSUBISHI   | OPEL         |
|------------------|--------------|--------------|--------------|
|                  |              |              |              |
| <b>KATEGORIE</b> |              |              |              |
| Design           | ★★★★★        | ★★★★★        | ★★★★★        |
| Temperament      | ★★★★★        | ★★★★★        | ★★★★★        |
| Handling         | ★★★★★        | ★★★★★        | ★★★★★        |
| Wellness         | ★★★★★        | ★★★★★        | ★★★★★        |
| Image            | ★★★★★        | ★★★★★        | ★★★★★        |
| <b>GESAMT</b>    | <b>★★★★★</b> | <b>★★★★★</b> | <b>★★★★★</b> |

■ Es bedarf schon einer sehr tiefen Verbundenheit mit der Firma Opel, um sich für den Antara begeistern zu können. Ihm fehlt es nicht nur an der dritten Sitzreihe, die den (singulären) Reiz seines fast baugleichen Cousins Chevrolet Captiva ausmacht, sondern auch jede Inspiration in den Bereichen Design und Technik. Obwohl sein Dieselmotor den Antara zu guten Fahrleistungen aufschwingt, wirkt er träge, dreht unwillig, nervt dazu mit enormer Anfahrtschwäche. Mit gequältem Handling, einer unfassbar hakeligen Schaltung und schlechtem Komfort stürzt er weiter ab, der Opel, der ein Chevrolet ist. Weil das jeder weiß, gibt es beim Image nur einen Stern. Der Mitsubishi übernimmt den Part des Familien-SUV, der weder mit Fahrdrynamik noch mit Komfort oder Image punkten kann. Aber er hat Platz, kann kraxeln, und sein Diesel schiebt turbobis zischend voran wie eine Dampfkochplatte. Außer der erhöhten Sitzposition gibt es am Mazda nichts Geländewagenhaftes. Er fährt sich so handlich wie ein normales Auto, federt zwar nur mäßig, schaut dabei aber fesch aus. Vor allem hat der sportliche CX-7 Charakter - wie der knorrige Outlander. Das geht dem durchschnittlichen Antara ebenso ab wie besondere Stärken - und damit jeder Verlockung, ihn zu kaufen.

Und was denken Sie? Schreiben Sie an [redaktion@autobild.de](mailto:redaktion@autobild.de)

PLATZIERUNG

# 1

## 332 PUNKTE

**Mazda CX-7 2.2 MRZ-CD**

■ Auch wenn dieser Geländewagen ganz gut ohne Gelände auskommt, gewinnt der agile CX-7. Mit seinem harmonischen Antrieb und hoher Fahrstabilität gleicht er mäßigen Komfort und knappes Raumangebot aus.

# 2

## 316 PUNKTE

**Mitsubishi Outlander 2.2 DI-D+**

■ Ein SUV wie früher: geräumig und variabel wie ein Van, dabei zu kleinen Klettereien aufgelegt. Das träge Fahrverhalten mindert den ordentlichen Komfort. Dem kernigen Outlander fehlt der letzte Feinschliff.

# 3

## 314 PUNKTE

**Opel Antara 2.2 CDTI**

■ Seine größte Qualität? Die lange Garantie. Ansonsten enttäuscht der Opel: weder geräumig noch agil oder komfortabel und nicht mal besonders günstig. Der Korea-Opel ist kein dritter Sieger, eher ein Verlierer.

FAZIT

■ Mazda und Mitsubishi haben sich für unterschiedliche, aber jeweils schlüssige Interpretationen der SUV-Idee entschieden: Der CX-7 zielt auf sportliche Kunden, der Outlander auf Familien. Dass der CX-7 den Outlander deutlich distanziiert, liegt am besseren Fahrverhalten und den hervorragenden Bremsen des Mazda. Der Antara lässt uns dagegen fragend zurück. Weil er die Vorzüge eines SUV-Konzepts nicht umsetzt und trotz des überarbeiteten Fahrwerks im Komfort ebenso schwächelt wie im Handling.



Sebastian Renz