

Der kleine Luxus

Mit Chic, Charme und riesiger Panoramascheibe will der neue Citroën C3 die Kleinwagen-Szene rocken. Ob die Bühne bebt, verrät der Vergleich mit Ford Fiesta, Hyundai i20, Mazda 2 und Mitsubishi Colt

Wir können viel mehr als nur billig! Fast schon trotzig präsentiert sich unser Kleinwagen-Quintett hier vor nobler Kulisse. Im vergangenen Jahr waren die Kleinen die großen Gewinner der Abwrackprämie – wurden aber überwiegend mit karger Basisausstattung und schwachbrüstigen Einstiegsmotörchen geordert. Doch nach dem Auslaufen der staatlichen Subventionen darf es bei den Minis gern wieder etwas mehr sein. Kleiner wird feiner.

Zum Beispiel beim neuen Citroën C3: Der kleine Franzose lockt in der Exclusive-Version für 18100 Euro mit üppiger Ausstattung und einer weit ins Dach reichenden Panoramascheibe – gewöhnungsbedürftig, aber ein himmlisches Vergnügen für alle, die es gern luftig haben.

Klein, aber oho: Die Minis leisten bis 101 PS

Doch Ford Fiesta, Hyundai i20, Mazda 2 und Mitsubishi Colt stehen dem französischen Herausforderer nicht nach, treten hier ebenfalls mit vier Türen, Top-Ausstattung und munteren Vierventilern zwischen 86 und 101 PS an. Unser Quintett muss sich auf der Autobahn also nicht verstecken. Trotzdem wird die Umwelt nicht über Gebühr strapaziert, im Schnitt begnügen sich die fünf Stadtfliitzer mit 6,5 bis sieben Liter Super.

Für den kleinen Luxus an Bord sorgen hier wie dort elektrische Fensterheber, fernbedienbare Zentralverriegelungen und Klimaanlage – bei Hyundai, Mazda und Citroën sogar mit automatischer Steuerung. Weich geschäumte Oberflächen finden wir jedoch nur im Citroën- und im Fiesta-Cockpit, sonst dominiert der Hartplastik-Standard. Wer kann hier also wirklich mehr als nur billig?



www.autobild.de/citroen
www.autobild.de/ford
www.autobild.de/hyundai
www.autobild.de/mazda
www.autobild.de/mitsubishi



Ford Fiesta *Ghia* 96 PS

Mitsubishi Colt ClearTec *Intense* 95 PS

Mazda 2 *Dynamic* 86 PS

Hyundai i20 *Style* 101 PS

Citroën C3 *Exclusive* 95 PS

Aktuell: Verbesserung des Punkteschemas

■ AUTO BILD startet mit einem überarbeiteten Punkteschema ins neue Jahr, reagiert so auf den technischen Fortschritt. Der Maßstab für die Sicherheitsausstattung wurde an den aktuellen Standard angepasst, künftig werden etwa Spurhalteassistenten mit einem Punkt belohnt. Ebenfalls neu: die Berücksichtigung des Bremsgefühls und die höhere Gewichtung des Wiederverkaufs. Im Gegenzug gibt es für Mobilitätsgarantien, die immer an die Wartung gebunden und nicht einheitlich geregelt sind,

keine Punkte mehr. Im Unterkapitel „Garantie“ können künftig somit maximal zehn Punkte erreicht werden. Beim Getriebe wird eine gelungene Schongangauslegung jetzt stärker belohnt.



Beim Bremsen zählt jetzt auch das Pedalgefühl

UNSERE PLATZIERUNG
5

Der Hinterbänkler

Der Colt ist in die Jahre gekommen. Groß raus kommt er nur mit seinem geräumigen Fond



Mitsubishi Colt 1.3 Intense

293 PUNKTE

Seit dem letzten Facelift riskiert der Colt eine große Schnauze. Doch dass der Bruder des verbliebenen Smart Forfour nicht mehr der Jüngste ist, kann er nicht verheimlichen. Seine Lenkung arbeitet gefühllos, baut kaum Rückstellkräfte auf und erfordert ständig Kurskorrekturen. Feinschliff könnte auch das Fahrwerk vertragen. In Kurven neigt sich die hohe Karosse kräftig, und auf welliger Bahn benimmt sich der Japaner wie ein Zappelphilipp - die weiche Dämpfung harmonisiert nicht mit den straffen Federn. Immerhin: Dank fein regelndem ESP hoppelt der Colt selbst bei verschärfter Gangart nicht ins Abseits. Gut so, denn der drehfreudige,

Komfortschwächen werfen den Colt zurück

kernig klingende 1300er verleitet auch in der Sprintspar-Variante ClearTec zum Ausreizen der 95 PS. Gemessen daran sind 6,8 Liter Testverbrauch akzeptabel, zumal die Start-Stopp-Automatik wegen eisiger Kälte nicht zum Einsatz kam. Innen wirkt der 3,88 Meter kurze Colt luftig wie kein anderer. Vorn stören sich Große höchstens an den schwach ausgeformten Sitzen, während der Fond nicht mal den Klitschko-Brüdern Grund zum Meckern gäbe. Viel mehr als eine Sporttasche schluckt der Kofferraum freilich nicht. Beim Colt gibt es also genügend Raum für Verbesserungen. Oder anders gesagt: Es wird Zeit für einen Nachfolger.



Funktional ohne Tadel: leicht bedienbares Cockpit mit gut ablesbaren Instrumenten. Ästheten stören sich aber am freudlosen Anblick des Hartplastiks



Wahre Größe: Im Fond bietet der Colt den Gästen die größte Freiheit



Klein: Kofferraum mit 186 Litern, doppelter Boden mit ebener Ladefläche

UNSERE PLATZIERUNG
4

Der Überraschende

Mit dem i20 baut Hyundai einen schnörkellosen Kleinen mit viel Platz und sportlichen Talenten



Hyundai i20 1.4 Style

303 PUNKTE

Eher unscheinbar kommt er daher, der Hyundai. Doch unterm schnörkellosen Blech offenbart der üppig ausgestattete i20 praktische Talente: Er verteilt seine 3,94 Meter so geschickt, dass vier Erwachsene bequem reisen, ohne auf ihr Gepäck verzichten zu müssen. Die vorderen Sessel zählen mit festen Polstern und prima Seitenhalt zu den besten in dieser Klasse, Große hadern jedoch mit der zu hohen Sitzposition. Den Langstreckenkomfort beeinträchtigt das weniger als die sportlich-straffe Federung: Mit optionalen 16-Zoll-Rädern rumpelt der i20 recht rustikal über Querfugen und Brückenabsätze. Zudem tönt der Motor mangels

Lebendig im Antritt, kräftig im Ton

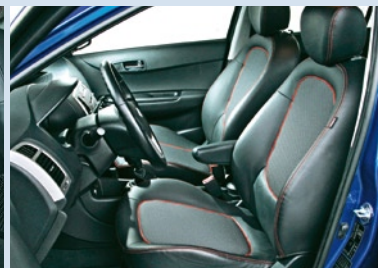
Dämmung ziemlich kräftig. Dafür geht der 101-PS-Vierventiler schon untenrum lebhaft zur Sache und dreht willig hoch, ohne über die Maßen zu schlucken. Den temperamentvollen Eindruck unterstreichen die sportlichen Fahreigenschaften. Der Hyundai liegt satt, wankt kaum und pfeffert mit seiner strammen, etwas zäh aus der Mittellage ansprechenden Lenkung gekonnt um Kurven. Die Grenzen der Agilität besorgt das grob regelnde ESP. Es verhindert Untersteuern in engen Ecken nicht mit letzter Konsequenz. Das kostet am Ende wertvolle Punkte. Sonst wäre dem unscheinbaren i20 hier eine echte Überraschung gelungen.



Üppig bestückt: Der schwungvolle Armaturenräger bietet alle Informationen. Er besteht aus einem Stück, wirkt ohne störende Fugen harmonisch und wertig



Hier zwickt nichts: Sogar 1,90-Meter-Hünen finden im Fond bequem Platz



Vorbildlich: straffe Sitze mit prima Halt, das Lederpaket kostet 990 Euro

UNSERE PLATZIERUNG
3

Der Leicht-Athlet

Beim kleinen Japaner steht Fahrspaß an erster Stelle, nicht jedoch Komfort oder Nutzwert



Mazda2 1.3 Dynamic

304 PUNKTE

Mazdas 2er ist noch ein Kleinwagen alter Schule, er macht den grassierenden Größenwahn nicht mit. Gerade mal 3,88 Meter kurz und 1024 Kilo schlank, hält der 2er deshalb trotz Leistungshandicaps munter mit. Wenn zur Attacke geblassen wird, reichen dem Leichtathleten schlank 86 PS, um die Konkurrenz zu ärgern. Und beim Sparen ist der Mazda sogar die Nummer eins, kommt im Schnitt mit 6,5 Litern aus. Motorisch vermisst man also kaum etwas, zumal der quirlige 1,3-Liter kultiviert und akustisch eher dezent arbeitet. Umso bedauerlicher, dass der Japaner auf welligem Asphalt seine Zurückhaltung aufgibt. Vernehmliches Pol-

Der Fahrspaß geht nicht zu Lasten des Verbrauchs

tern der Radaufhängungen geht einher mit kräftigen Stößen; die Federung teilt mehr aus, als sie einsteckt. Ein Tribut an die sportliche Fahrwerksauslegung, die den 2er zusammen mit der sehr direkten Lenkung zum astreinen Kurvenflitzer macht. Das ESP ist dabei kein Spielverderber, lässt sogar leichte Heckschwenks zu, die weniger Ambitionierte schon erschrecken können. Innen hat der Spaß jedoch Grenzen: Viel Hartplastik zeugt vom Zwang zum Sparen, ebenso die zierlichen Sitze. Die Position hinterm höhenverstellbaren Lenkrad passt freilich allen. Nicht jedoch der enge Fond. Mazdas 2er ist eben noch ein Kleinwagen alter Schule.



Unübersehbarer Sparzwang: Ansprechend gestaltetes Cockpit mit einfachen Kunststoffen und wenig Ablagen. Der Schalthebel ist ideal positioniert



Beengt: Hinten ertragen nur kleinere Mitfahrer längere Touren



Glühend rot: Die Anzeigen erstrahlen erst bei eingeschalteter Zündung

UNSERE PLATZIERUNG
2

Der Blickfang

Optisch ist der C3 ein Überflieger, Platzangebot und Fahrdynamik bleiben bodenständig



Citroën C3 VTI 95 Exclusive

305 PUNKTE

Adieu tristesse! Uniformer Langeweile widersetzt sich der übersichtlich gestylte C3 mit markanten Rundungen und einer weit ins Dach reichenden Windschutzscheibe (Serie bei Exclusive). Die beschert den vornehm Sitzenden ein geradezu himmlisches Vergnügen. Höllisch eng dagegen empfinden Hinterbänkler den Fond des 3,94-Meter-Autos: Schon das Einfädeln durch die engen Türen ist für Erwachsene eine Zumutung. Und lohnt ab 1,70 Meter nicht, weil weder Knie noch Scheitel genügend Luft haben. Quel malheur! Erfolgreich um Wiedergutmachung bemühen sich der nach Euro 5 saubere und lebendige 1,4-Liter-Motor (dank

Der enge Fond schmälert den Komfort erheblich

kurzer Getriebeübersetzung) und eine geschmeidige Federung, die Flickenteppiche einfach glatt bügelt. Sparen kann man sich die 300 Euro Aufpreis für die optionalen 17-Zöller des Testwagens. Sie lassen den Citroën hart über Kanten stolpern, ohne sportliche Ambitionen zu wecken. Denn mit seiner gefühllos-armen Lenkung zirkelt der C3 vergleichsweise träge um Kurven, zudem bremsst ihn das betont defensiv abgestimmte ESP früh ein. Dennoch: Bei Komfortliebhabern mit einem Faible für Formen ist der üppig ausgestattete und sauber verarbeitete Citroën die Nummer eins - auch wenn es in diesem Vergleich nur für Platz zwei reicht.



Schick, aber auch ein wenig verspielt: Der Arbeitsplatz hinterm Lenkrad gefällt mit logischer Bedienung, Materialien und Verarbeitung überzeugen ebenfalls



Begrenzt: Hinten stoßen Erwachsene mit Knie und Scheitel rasch an Grenzen



Grenzenlos: Die Panoramasscheibe lässt uns gefühlsmäßig im Glashaus reisen

UNSERE PLATZIERUNG

1

Der Harmonische

Keiner der Konkurrenten verbindet Sport und Komfort so gekonnt wie der Fiesta



Ford Fiesta 1.4 Ghia

308 PUNKTE

■ Dieser Typ kommt an: In Deutschland entschieden sich 2009 über 100 000 Käufer für den Fiesta. Gründe dafür gibt es viele. Das mutige Design etwa, dessen betonte Keilform schon im Stand Raszanz verleiht. Oder das prima abgestimmte Fahrwerk: Die Federelemente schlucken nahezu alles, was dem Kölner unter die Räder kommt. Dennoch flitzt der Fiesta so frech um die Ecken wie ein Kart, unterstützt von einer fast schon giftig ansprechenden Lenkung. Das sportliche ESP lässt sogar leichte Heckschwenks zu. Könnern bereitet das viel Spaß, Unerfahrenen dagegen so manche Schrecksekunde. Weniger vergnüglich ist die Leistungsentfaltung des 1400ers. Der bei niedrigen Drehzahlen angenehm kultivierte Vierventiler reagiert nur träge auf Gasbefehle. Bei höheren Touren wirkt er zäh und angestrengt, dröhnt zudem lästig laut. Mit dem lang übersetzten Getriebe lassen sich diese Nebengeräusche jedoch vermeiden. Grund zum Meckern haben ter die Räder kommt. Dennoch flitzt der Fiesta so frech um die Ecken wie ein Kart, unterstützt von einer fast schon giftig ansprechenden Lenkung. Das sportliche ESP lässt sogar leichte Heckschwenks zu. Könnern bereitet das viel Spaß, Unerfahrenen dagegen so manche Schrecksekunde. Weniger vergnüglich ist die Leistungsentfaltung des 1400ers. Der bei niedrigen Drehzahlen angenehm kultivierte Vierventiler reagiert nur träge auf Gasbefehle. Bei höheren Touren wirkt er zäh und angestrengt, dröhnt zudem lästig laut. Mit dem lang übersetzten Getriebe lassen sich diese Nebengeräusche jedoch vermeiden. Grund zum Meckern haben

Der Fiesta bietet viel Langstreckenkomfort

weiterhin die Hinterbänker, sie fühlen sich regelrecht eingepfercht. Und 365 Kilo Zuladung sind selbst für einen Kleinwagen echt mickrig. Ansonsten überzeugt der Ford mit vorzüglichen Langstreckenqualitäten: bequeme Sitze, beste Ergonomie, gute Verarbeitung. Kein Wunder, dass der Fiesta so gut ankommt.



Angenehmer Arbeitsplatz: Der geschäumte Armaturenräger macht einen hochwertigen Eindruck, die Bedienung gelingt nach kurzer Gewöhnung problemlos



Anstößig: Große hocken arg eingepfercht auf der Rückbank

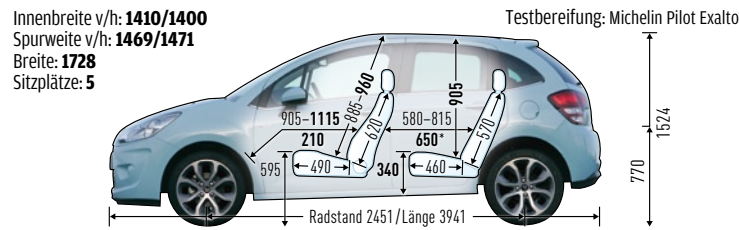


Vorbildlich: Türtaschen mit genügend Platz für große 1,5-Liter-Trinkflaschen

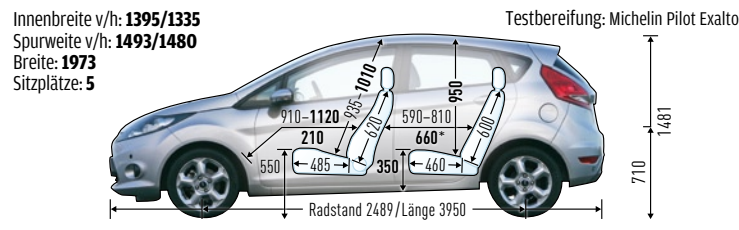


Von hinten betrachtet: Alle fünf Kleinwagen haben eine große Klappe, viel Platz im Kofferraum bieten aber nur Citroën (300 Liter), Hyundai und Ford (je 295 Liter)

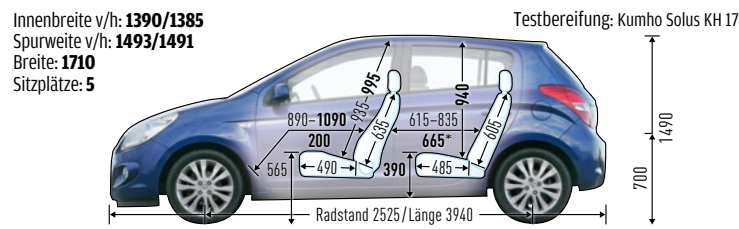
ABMESSUNGEN in Millimetern CITROËN



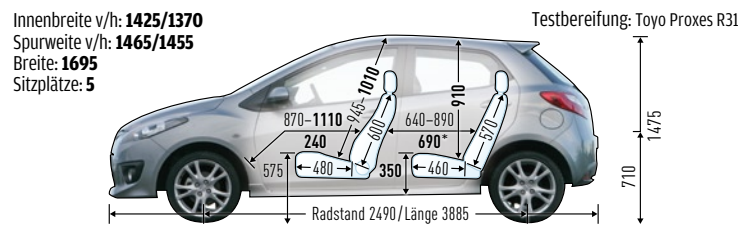
ABMESSUNGEN in Millimetern FORD



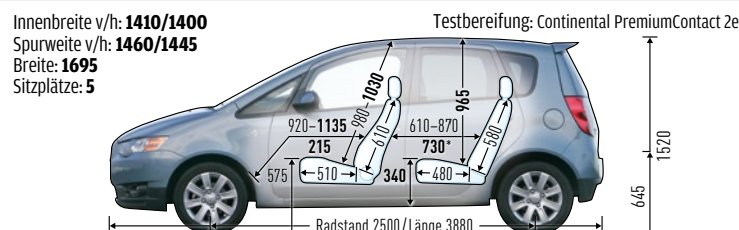
ABMESSUNGEN in Millimetern HYUNDAI



ABMESSUNGEN in Millimetern MAZDA



ABMESSUNGEN in Millimetern MITSUBISHI



Die fett gedruckten Angaben werden bewertet * Norm bei 1 m Beifreiheit vorn

FOTOS: DILL SONNTAG

