

Vier unterschiedliche und eindrucksvolle Kleine

Škodas Fabia besticht durch unglaubliche Größe, Ford Fiesta mit Dynamik, Toyota Yaris mit Hybridantrieb und Citroen C4 Cactus als kleiner SUV.



Das Facelift des Fabia ist einerseits dezent ausgefallen, andererseits wirkt der Škoda nun viel breiter und dynamischer

Škoda Fabia

Modell: Škoda Fabia Combi Style 110 PS TSI Sieben-Gang-DSG-Zusätze um 18.640 Euro

Technik: Drei-Zylinder-Turbo-Benzin-Motor, 999 ccm, 110 PS, Sieben-Gang-Doppelkupplungsgetriebe, Vorderradantrieb

Abmessungen: LängexBreitexHöhe 4.262x1.732x1.488 mm, Kofferraumvolumen 530 bis 1.395 Liter

Fahrleistungen: Spitze 195 km/h, Beschleunigung 0 auf 100 km/h in 10,2

Sekunden, Durchschnittsverbrauch 4,8 Liter/100 km, CO₂-Emissionen 110 g/km, Euro 6d-Temp

Design: Das Facelift sieht man auf den ersten Blick nicht, aber wenn man genau hinschaut, wird man begeistert sein, wie fein das Design geschärft wurde.

Praxis: Gerade als Kombi ist der Fabia ein Tausendsassa, der außen kompakt und innen riesig ist.

Preis: Ab 12.380 Euro startet der Fabia in der Kurzheckversion mit 75 PS starkem Benzin und Fünf-Gang-Schaltung, der gleiche Combi kostet 12.720 Euro.

zu unterscheiden, jedoch sehen sie nun plastischer und edler aus. „Durch die Umstellung auf LED-Technik hatten wir ganz neue Freiheiten, was das Design betrifft“, erklärt der Steierer. So brauchen die LEDs etwa keine Hitzebleche, was gleich ganz andere Möglichkeiten offenbart. Es sind die kleinen Details, die den Fabia hochwertiger aussehen lassen. Und sportlicher. Denn Karl Neuhold hat ein paar kleine Tricks angewandt, um den Fabia breiter und tiefer wirken zu lassen – ganz egal ob man sich die Front oder das Heck anschaut. Und auch wenn das wegen der kürzeren Überhänge hinten und dem sportlicheren Heck am Fünftürer noch offensichtlicher ist, greifen wir jetzt zum Kombi, der bei Škoda Combi heißt.

Fast 1.400 Liter Gepäck passen in den kleinen Tschechen. Und das wird

Fotos: Škoda/vehleerick.com, Skoda, Front, Toyota

VON GUIDO GLUSCHITSCH

► Da kommen Sie nie drauf, welches Auto sich der Exterieur-Designer von Skoda jetzt als Neuzugang in die Garage gestellt hat. Nein, keinen Oldie. Keinen Sportwagen. Kein Cabrio. Nicht einmal ein SUV. Mit einer Art Siegerlächeln sagt Karl Neuhold bei der Premiere des Wagens in seiner char-

manten Art und dem herzerwärmenden Dialekt stolz: „I hob ma schun an Fabia in die Steiermark g'stellt.“

Für das Facelift hat er sich von der tschechischen Kunstfertigkeit im Kristallschleifen inspirieren lassen und kristalline Formen und Reflexe in feine Details eingearbeitet. Sehr schön sieht man das an den Heckleuchten. Zugegeben, auf den ersten Blick sind sie von denen des Vorgängers gar nicht so leicht

Toyota Yaris

Modell: Toyota Yaris 1,5 VVT-iHybrid Lounge um 22.290 Euro

Technik: Vier-Zylinder-Motor, 1.497 ccm, 73 PS, Drehstrom-Synchronmotor, 60 PS, CVT-Getriebe, Vorderradantrieb

Abmessungen: LängexBreitexHöhe 3.945x1.695x1.510 mm, Kofferraumvolumen 286 Liter



wohl auch einer der Gründe sein, warum bei uns mehr Combis als Fünftürer vom Fabia gekauft werden. Nicht nur für junge Familien ist dieser Wagen eine Ansage. Denn zum großen Nutzen kommen kompakte Außenmaße, was

nicht nur in der Stadt, sondern auf jedem Supermarkt-Parkplatz ein Vorteil ist – und der wirklich faire Preis. Um unter 13.000 Euro bekommt man den Einstiegs-Combi. Hat dann aber schon Assistenzsysteme an Bord, die das Spur-

Mit seinen 200 PS ist der Ford Fiesta ST ein dynamischer kleiner Rennwagen, der sehr alltagstauglich ist

Ford Fiesta

Modell: Ford Fiesta ST Coupé um 23.350 Euro

Technik: Drei-Zylinder-Turbo-Benzin-Motor, 1.497 ccm, 200 PS, Sechsgang-Schaltgetriebe, Vorderradantrieb

Abmessungen: LängexBreitexHöhe 4.040x1.735x1.476 mm, Kofferraumvolumen 292 bis 1.093 Liter

Fahrleistungen: Spitze 232 km/h, Beschleunigung 0 auf 100 km/h in 6,5 Sekunden, Durchschnittsverbrauch 6,0 Liter/100 km, CO₂-Emissionen 136 g/km, Euro 6

Design: Der Fiesta ist einer der schönsten Kleinwagen, die es derzeit gibt, vor allem weil es ihn in so vielen Ausformungen gibt – als edlen Vignale, als sportlichen ST-Line, als off-road-affinen Active und der schönste natürlich, der schnellste Fiesta, der ST.

Praxis: Der Fiesta ST ist nicht nur ein kurzweiliger Sportwagen um kleine Geld, der dazu so praktisch ist wie jeder andere Kleinwagen, er ist mit seiner Zylinderabschaltung auch noch ein ganz schön vorbildlicher Athlet.

Preis: 10.640 Euro kostet der Fiesta als Coupé mit 70 PS und Fünf-Gang-Getriebe zum aktuellen Aktionspreis. Da ist aber sowohl eine Klimaanlage, ein Scheinwerferassistent, das Audiosystem mit 4,2-Zoll-Display und Fahrspur- samt Fahrspurhalteassistent schon dabei.



Toyota bringt den Hybrid-Antrieb zum günstigen Preis nun auch in den Yaris und damit in Autos mit weniger als vier Meter Länge

halten erleichtern, das Licht bedienen oder beim Parken helfen, Rempler zu vermeiden.

Natürlich ist die Liste der Zusatzausstattung riesig. Bis zum WLAN-Hotspot geht die. Da sind wir dann doch wieder bei den jungen Familien. Denn da wird es auf der Rücksitzbank wohl eher schneller ruhig, wenn sich die Kids online vergnügen können.

Fahrleistungen: Spitze 165 km/h, Beschleunigung 0 auf 100 km/h in 11,8 Sekunden, Durchschnittsverbrauch 4,2 Liter/100 km, CO₂-Emissionen 96 g/km, Euro 6

Design: Toyota tanzt nicht mit um den Napf mit dem deutschen Einheitsbrei. Diese Eigenständigkeit im Design ist nachgerade eine Wohltat.

Praxis: Toyota skaliert sein sparsames Hybrid-Konzept hinunter bis zu den Klein-

wagen und begeistert damit umweltbewusste Kunden. Zudem wissen wir heute, wie langlebig und wartungsarm das Hybrid-System von Toyota ist.

Preis: Der Yaris startet als 72 PS starker Drei-Türer-Benziner um 12.490 Euro, der Einstieg in die Hybrid-Welt beginnt ab 16.590 Euro. Dabei ist der Antrieb der gleiche wie beim noblen Lounge, allein die Ausstattung ist schlichter.

Weil das Fahren auch vergnüglich sein darf, wählen wir das Sieben-Gang-Doppelkupplungsgetriebe (DSG), obwohl neun von zehn Fabia-Kunden lieber zur manuellen Schaltung greifen – ver-

mutlich aus Kostengründen und Gewohnheit. Das DSG gibt es nur in Kombination mit dem 110 PS starken Drei-Zylinder-Turbo-Benziner. Den 95 PS starken Turbo und den 75 PS starken Sauger gibt es ausschließlich mit Handschaltung. Alle Motoren haben einen Hubraum von 999 Kubikzentimeter und die Turbos sind nun mit einem Partikelfilter ausgerüstet. Nein, Diesel gibt es keinen mehr und auch keine Vierzylinder.

Fiesta-Fahrdynamik

Letzteres trifft auch auf den neuen Fiesta zu, zumindest auf dessen Benzinmotoren. Ford bietet nämlich noch zwei Vier-Zylinder-Diesel mit 85 und 120 PS an – beide hängen an einer Sechs-Gang-Schaltung. Einen Kombi vom Fiesta gibt es nicht. Aber das macht nichts. Denn die Stärke des Fiesta ist eine ganz andere als ein dicker Hintern. Der Fiesta ist was für die Feinspitze, was das Autofahren angeht. Denn so viel Fahrdynamik in so ein kleines Auto zu bauen, das schafft nur Ford. Und darum greifen wir in die Vollen und zur sportlichsten Ausprägung des Fiesta, zum 200 PS starken ST.

Was an Leistung in einer Business-Limousine gerade einmal ausreicht, dass einen die Dackel an der Ampel nicht überholen, ist beim Fiesta ausreichend

für Berghatzerl, nach denen man selbst ein schlechtes Gewissen hat. Wie er sich durch enge Kurven bergaufarbeitet und dabei auch noch herzhaft kernig klingt, das ist ein Wahnsinn. Das dürfen andere in zehnmal so teuren Sportwägen nicht erleben. Und wenn Sie jetzt schon das Öko-Gewissen drückt, haben wir noch zwei gute Nachrichten: Man kann den Fiesta ST auch ganz normal, sogar vernünftig fahren, hat dabei immer noch einen Spaß und profitiert dann von der automatischen Zylinderabschaltung.

Wirklich. Wenn der Fiesta nicht die Kraft aus allen drei Töpfen braucht, macht er bei einem einfach die Ventile auf und lässt ihn leer mitlaufen. Das spart Sprit und Emissionen. Außerdem merkt man es gar nicht.

Yaris-Hybrid

Wenn Ihnen das aber zu wenig vernünftig ist und Sie statt PS und High-Performance-Fahrwerken lieber Ihr Geld für Nachhaltiges ausgeben, dann raten wir Ihnen, einen Blick auf den Toyota Yaris zu werfen. Die Japaner bieten den schlanken Hybrid-Antrieb, mit dem ihnen im Prius der Durchbruch gelungen ist, nun auch im Kleinwagen an. Verbräuche rund um die vier Liter sollten für Hybrid-Enthusiasten erreichbar sein. Und hören Sie nicht auf das Geraunze von jenen, die Ihnen das CVT-Getriebe schlecht reden wollen. Sie brauchen in diesem Auto die Effizienz dieser Schaltung, die noch dazu komfortabel ist,

wenn man die Technik richtig bedient. Klar jault der Motor auf, wenn man dauernd nur Vollgas gibt. Aber dann braucht man eh keinen Hybrid, dann liebäugelt man eh schon mit dem Fiesta ST.

Cactus-Alternative

Diese Autos sind Ihnen alle zu klein und viel zu wenig SUV? Dann gibt es eine schlechte Alternative, die wir Ihnen vorschlagen möchten: den Citroën C4 Cactus. Mit ihm haben sich die Franzosen an Zeiten erinnert, als die Marke mit simplen Autos höchst erfolgreich war. Darum reichen hinten im C4 Cactus auch Ausstellfenster. Dafür investierten die Franzosen ins Fahrwerk und die Sitze. In dieser Klasse kann man nicht komfortabler unterwegs sein. Bevor Sie zögern, nehmen Sie sich die Zeit für eine Probefahrt. Sie werden staunen.

Citroën C4 Cactus

Modell: Citroën C4 Cactus Austria Edition Pure Tech 110 S&S Sechsgang-manuell um 21.890 Euro

Technik: Drei-Zylinder-Motor, 1.199 ccm, 110 PS, Sechsgang-Schaltung, Vorderradantrieb

Abmessungen: LängexBreitexHöhe 4.170x1.714x1.480 mm, Kofferraumvolumen 800 bis 1.446 Liter

Fahrleistungen: Spitze 193 km/h, Beschleunigung 0 auf 100 km/h in 10,3 Sekunden, Durchschnittsverbrauch 4,6 Liter/100 km, CO₂-Emissionen 106 g/km, Euro 6d-Temp

Design: Der C4 sollte ein wenig an schlechte Designikonen wie die Ente, den 2CV, anschließen. Mit dem Facelift reduzierte man die an sich recht praktische Luftpolsterfolie an den Türen um den Wagen gefälliger zu machen.

Praxis: Die Austria Edition des C4 Cactus gibt es in Rot und Weiß, was sonst? Dafür sind die Vordersitze beheizt, die City-Camera ist schon verbaut und sogar ein Reserverad gibt es zu den 17-Zoll-Alus dazu.

Preis: Das Einstiegsangebot liegt bei 15.990, die Listenpreise starten bei 17.140 Euro für den 110 PS starken Benzin in der Live-Ausstattung.



Die Airbomos des C4 Cactus rutschen nun ans untere Ende der Tür und wurden deutlich kleiner

