

NEU IN DER AUTOREVUE GARAGE

TEST



DIE BEINE HOCH!

Kleine SUVs setzen die Kompaktklasse massiv unter Druck. Mit Fiat 500X, Suzuki Vitara und Mazda CX-3 sind hintereinander gleich drei neue Modelle eingelangt. Der Renault Captur bildet die Markierungslinie zu den bereits Etablierten der Klasse.

Von Rudolf Skarics Fotos Andreas Riedmann

VERGLEICH //
MAZDA CX-3, FIAT 500 X,
RENAULT CAPTUR,
SUZUKI VITARA

Es ist ja nicht leicht, ein Auto zu bauen, irgendwo jenseits der Kompaktklasse, das sich nicht mit jedem neuen Vorteil gleich einen oder mehrere noch größere Nachteile einhandelt.

Die Kategorie der kleinen SUVs ist nun vielleicht deshalb so beliebt, weil sie eben genau das schafft: Die Autos bewegen sich preislich auf Kompaktklasse-Niveau, sind sogar um eine Spur kürzer, dabei annähernd gleich nutzbar, wirken in vielen Punkten sehr erwachsen und bieten eine angenehme Einstiegshöhe. Auch bei den laufenden Kosten hält sich der Preis des aufrechten Ganges in Grenzen. Der Mehrverbrauch ist marginal, jedenfalls verglichen mit den Schwankungen, die durch unterschiedliche Nutzer und Nutzungsprofile entstehen. Außerdem: Sie sind von größeren SUVs oft erst auf den zweiten Blick zu unterscheiden, werden also trotz ihrer Kompaktheit im Verkehrsbild für voll genommen.

Diese Fahrzeugklasse kann kein großer Autohersteller mehr links liegen lassen, deshalb gibt es bereits eine Vielzahl an direkten und nicht ganz so direkten Gegenspielern. Der Zugang zur Aufgabenstellung ist aber im Detail je nach Marke sehr unterschiedlich. Nicht zuletzt wegen des enormen Erfolges des CX-5 hat nun auch Mazda den CX-3 darunter eingeschoben. Und eines sei vorab verraten: hier ist eine beeindruckende Interpretation des Themas gelungen.

Wir haben drei auf ihre Art charismatische Gegenspieler ausgesucht, die auch im Fokus vieler potenzieller Kunden als Erste auftauchen: Den Fiat 500X, weil er ziemlich neu ist und alleine von der Modellbezeichnung her schwer einzuordnen, den Renault Captur, ein sehr erfolgreiches Konzept nach dem Strickmuster „schlicht und clever“ (bis an den Rand zur Mogelpackung, so viel sei schon jetzt verraten) und den Suzuki Vitara, die völlige Neuauflage eines Klassikers, sozusagen gesundgeschrumpft.

Der erste Eindruck: Ein echtes Wow beim Mazda. Makelloser Qualitätseindruck, hoher technischer Standard, ausgefeilt und ausgewo-

Der erste Eindruck: Ein echtes Wow beim Mazda. Makelloser Qualitätseindruck, hoher technischer Standard, ausgefeilt und ausgewogen bis in jedes Detail.

BESTE ATMOSPHERE: MAZDA CX-3

Außen klein, innen ganz schön erwachsen.



1. AMBITIONIERT

Kein plumpes Machwerk an der Mittelkonsole, sympathische Materialien, gefühlvolle Gestaltung. Der Mazda CX-3 hinterlässt den großzügigsten, feinsten und dabei dauerhaftesten Eindruck. Das Einzige, was noch an Kleinwagen erinnert, ist der etwas knappe Raum für das rechte Knie.



2. FEIST & FESCH

Der Fiat 500X ist von innen heraus ein sehr durchdachtes Auto. Die Grundlinie lautet untadelige Erfüllung aller grundlegenden autofahrerischen Bedürfnisse unter imagemäßiger Anlehnung an den großen Erfolg des kleinen Bruders 500. Gestaltung: ein wenig ziellos, aber letztlich doch ganz fesch.



3. FEINSINNIG

Renaults Sinn für feine Oberflächen wird auch im Captur gut in Szene gesetzt. Die feine Art wird nicht als Blendwerk wahrgenommen, sondern als Aufmerksamkeit. Viele liebevolle Details, etwa das Handschuhfach als Schublade, überraschen. Auf den Sitztaschen kann man sogar Gitarre spielen.



4. NÜCHTERN

Das Konzept des Vitara ist schlüssig bis ins Innere. Manche Details erinnern an die 80er Jahre (was viele aber eh nicht mehr wissen), etwa die durchaus zweckmäßigen runden Lüftungskappen. Vertrauenswürdig Verarbeitung und gute Sitzposition machen das nüchterne Ambiente zur Nebensache.

gen bis in jedes Detail, dabei aber alles andere als der Versuch der eierlegenden Wollmilchsau. Man bezahlt die Großzügigkeit im Auftreten mit dem wenigsten Platz hinten, dem kleinsten Kofferraum und der schlechtesten aller schlechten Rundumsichten. Mazdas Skyactiv-Motor ist eine technische Ausnahmerecheinung, das Gegenteil von Downsizing: Zweilitermotor, 150 PS, ausreichend Drehmoment, sparsam. Das passt, im relativ leichten CX-3 erst recht.

RUNDER ITALIENER Auch der Fiat überrascht. Entgegen der Modellbezeichnungslogik hat er mit dem 500 wenig gemeinsam, höchstens noch eine gewisse Pummeligkeit im Design. Und trotzdem: Das Auto hat Charakter und liegt in der Nutzbarkeit ganz vorne. Was gerade hier zu betonen ist: Er fühlt sich technisch gut an – sauber schaltbares Getriebe, smooth Motorcharakteristik, keine Unschärfen bei Fahrwerk und Antrieb. Er ist ja im Gleichschritt mit dem Jeep Renegade entwickelt worden oder umgekehrt, dem er gleich die Rolle des verwegenen Naturburschen überlässt. Doch nicht ganz: Den Fiat 500X gibt es im City- und Offroad-Style, wobei sogar eine gewisse inhaltliche Konsequenz feststellbar ist, denn der Allradler ist nur im Offroad-Outfit zu haben.

Nach wenigen Worten herrscht bereits Überblick beim Renault Captur. Er verkörpert tatsächlich das, was man sich unter kleinem SUV zuerst einmal vorstellt: Einen Kleinwagen, der mit vielen hübschen und originellen Details gewissermaßen um eine Fahrzeugklasse höher gezogen worden ist. Substanziell erfüllt er nicht ganz die hohen Erwartungen, die etwa der Mazda CX-3 nun ausgelöst hat. Auch das Fahren: Wenig Anlass zur Kritik, außer dass es das Schaltgetriebe nur in Kombination mit dem schwächeren dreizylindrigen Einlitermotor mit 90 PS gibt. Denn das Doppelkupplungsgetriebe ist zwar okay, überzeugte uns aber doch nicht restlos.

Suzuki lässt sich vom Technologiewettbewerb offenbar nicht beirren. Die Marke, die vor allem auf aufstrebenden Märkten wie Indien erfolgreich ist, beschränkt sich auf robuste schnörkellose Technik, ohne Ambitionen, das Automobil neu zu erfinden. Und was am meisten überrascht: Das funktioniert auch in der Hightech-Umgebung ganz gut, ruft sogar eine gewisse Vertrautheit hervor. Doch es gibt kleine Zugeständnisse an den galoppierenden Fortschritt: Mit Start-Stopp-Automatik hat man den Normverbrauch trotz simpler Motorentechnik auf Konkurrenzniveau gedrückt, und mit einem tadellos funktionierenden Abstandstempomaten zeigt man, dass das einfachere Leben nicht unbedingt Entbehrung heißen muss. Das Fahren: ein bisschen wie früher. Durch das geringe Drehmoment des 1,6-Liter-Saugmotors steht man ziemlich oft voll auf dem Pinsel. Als alter Maschinenbauer tröstet man sich dann damit, dass in diesem Moment die Drosselklappe ganz offen ist und folglich der Wirkungsgrad hoch.



BESTES FAHRGEFÜHL: MAZDA CX-3

Kompakt, leichtfüßig und wendig, aber Fahren schon fast wie die Großen.

Frontantrieb ist die Basis, Allrad auf Wunsch erhältlich, außer beim Renault Captur. Beim Fahren ist vom Kleinwagen nichts mehr zu spüren, die Autos bewegen sich fahrdynamisch auf Kompaktklasse-Niveau, was zum Teil auch ihrer üppigen Motorleistung zuzuschreiben ist. Völlig unauffällig auch der Suzuki, obwohl er als Einziger noch eine hydraulische Servolenkung besitzt. Brav und sicher Renault und Fiat. Der Mazda CX-3 macht in mehrerer Hinsicht einfach den meisten Spaß. Sieht gut aus, fährt erstklassig und ist dabei mit etwas über sieben Liter Sprit auf 100 Kilometer auch noch hinreichend sparsam.



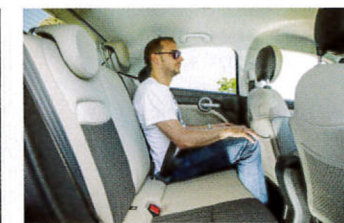
BESTE NUTZBARKEIT: FIAT 500 X

Im Grunde sehr praktische Autos, aber schnell wird's eng im Kofferraum.



ZWICKEZWACKE

Wir sind ja sehr dankbar für das liebevolle und durchwegs gekonnte Design im Renault. Jedoch zwickt der Verriegelungsknopf des Automatik-Wählhebels.



HIER IST DER PLATZ

Der Fiat wirkt am geräumigsten, die Sitzposition hinten ist tadellos und der Kofferraum einladend im Sinn des Wortes – gefühlsmäßig der Größte unter den Kleinen.



VERTRAUTER FILZ

Die konservative Machart des Suzuki fördert ein Gefühl der Vertrautheit, etwa die filzige Kofferraumverkleidung. Und sonst: Platz, Flexibilität, Nutzbarkeit, alles in Ordnung.



BEDIENUNG À LA BMW

Großes Vorbild BMW iDrive mit Bedienrad an der Mittelkonsole des Mazda, doch die Menüfolge ist ein wenig zäh. Im Kofferraum und an den Rücksitzen geht's eng her.



DATEN FIAT 500 X 1,4 TURBO LOUNGE

Preis € 24.700,- (NoVA 10 %)
Basispreis € 22.200,- (NoVA 10 %)
 (1,4 Pop Star)
Steuer jährlich € 594,00
Antrieb Vierzylinder-DI-Turbobenziner (1368 ccm), manuelles 6-Gang-Schaltgetriebe, Frontantrieb (einzelne Modelle auch mit DK-Getriebe, 9-Stufen-Automatik und Allrad).
Leistung/Drehmoment 103 kW (140 PS)/5000/min, 230 Nm/1750/min.
Fahrleistungen 0-100 km/h 9,8 sec, Spitze 190 km/h, Normverbrauch 7,8/5,0/6,0 l/100 km, CO₂ 137 g/km.
Dimensionen 5 Sitze, L/B/H 4248/1796/1600 mm, Tank 48 l, Kofferraum 350-1000 l, Räder 225/45 R 18.
Gewichte Leergewicht/Zuladung/Anhängelast 1395/530/1200 kg.
Ausstattung 18-Zoll-LM-Räder, dunkle Scheiben hinten, Zweizonen-Klimaautomatik, Schlüsselloch-System, Xenonscheinwerfer, Rückfahrassistent, Handschuhfach klimatisiert, Tempomat, Spurassistent, Rückfahrkamera, Head-Up-Display, 3,5-Zoll-Farbdisplay, Uconnect Live mit 3D-Navigation, 3,5-Zoll-Farbdisplay.
Extras Metallic-Lack € 715,-, Reserverad € 260,-, Notrad € 71,50, Dachreling schwarz € 1.195,-, elektrisches Glasdach € 1.365,-, Sicht-Paket € 325,-, Dynamik-Safety Plus Paket € (Spur-, Totwinkel-, Auffahrassistent, Rückfahrkamera) € 845,-.

Alle Antriebsvarianten:
Benzin
1,6 (81 kW/110 PS) € 18.990,- (-10 %)
1,4 Turbo (103 kW/140 PS) € 22.200,- (10 %)
1,4 Turbo
Doppelkupplungsautomatik (103 kW/140 PS) € 23.800,- (9 %)
1,4 Turbo 9-Gang-Autom. (125 kW/170 PS) € 29.400,- (13 %)

Diesel
1,6 (88 kW/120 PS) € 22.750,- (-3 %)
2,0 Allrad (103 kW/140 PS) € 26.550,- (8 %)
2,0 Allrad 9-Gang-Automatik (103 kW/140 PS) € 29.950,- (11 %).

DATEN MAZDA CX-3 2,0 4WD REVOLUTION TOP

Preis € 28.190,- (NoVA 12 %)
Basispreis € 26.190,- (NoVA 12 %)
 (2,0 4WD Revolution)
Steuer jährlich € 649,44
Antrieb Vierzylinder-DI-Saugbenziner (1998 ccm), manuelles 6-Gang-Schaltgetriebe, Allrad (auch mit 6-Stufen-Automatik und Frontantrieb).
Leistung/Drehmoment 110 kW (150 PS)/6000/min, 204 Nm/2800/min.
Fahrleistungen 0-100 km/h 8,7 sec, Spitze 200 km/h, Normverbrauch 8,1/5,5/6,4 l/100 km, CO₂ 150 g/km.
Dimensionen 5 Sitze, L/B/H 4275/1765/1535 mm, Tank 44 l, Kofferraum 350-1260 l, Räder 215/50 R 18.
Gewichte Leergewicht/Zuladung/Anhängelast 1310/450/1200 kg.
Ausstattung Klimaautomatik, HMI-Steuerung, 7-Zoll-Touchscreen, Tempomat, LED-Scheinwerfer, dunkle Scheiben hinten, Parksensoren, Head-Up-Display, Rückfahrkamera, Schlüsselloch-System, 18-Zoll-Aluräder, Ledersitze weiß, adaptives Kurvenlicht, Fernlichtassistent, Spurassistent, adaptiver Tempomat, BOSE-Soundsystem.
Extras Metallic-Lack € 450,-, Spezial-Metallic (Rot) € 650,-, Navigationssystem € 500,-.

Alle Antriebsvarianten:
Benzin
G 120 (88/120 PS) € 17.990,- (9 %)
G 120 Automatik (88/120 PS) € 24.790,- (9 %)
G 150 AWD (110 kW/150 PS) € 26.190,- (12 %)
G 150 AWD Automatik (110 kW/150 PS) € 28.190,- (11 %)

Diesel
CD 105 (77 kW/105 PS) € 22.590,- (3 %)
CD 105 AWD Automatik (77 kW/105 PS) € 29.390,- (9 %)

Auch wenn die Designabteilungen durchaus vom Willen zur Gestaltung beseelt sind: Der Hang zum feisten Hintern ist auch bei kompakten SUVs nicht wegzudeckeln. Markenidentität schimmert aber überall durch, nur der Suzuki sucht seine noch.

DATEN RENAULT CAPTUR TCE 120 DYNAMIQUE

Preis € 22.400,- (NoVA 7 %)
Basispreis € 20.750,- (NoVA 7 %)
 (120 Expression)
Steuer jährlich € 476,16
Antrieb Vierzylinder-DI-Turbobenziner (1198 ccm), 6-Gang-Doppelkupplungsgetriebe, Frontantrieb.
Leistung/Drehmoment 88 kW (120 PS)/4900/min, 190 Nm/2000/min.
Fahrleistungen 0-100 km/h 10,9 sec, Spitze 192 km/h, Normverbrauch 6,6/4,7/5,4 l/100 km, CO₂ 125 g/km.
Dimensionen 5 Sitze, L/B/H 4122/1778/1566 mm, Tank 45 l, Kofferraum 377-1235 l, Räder 205/55 R 17.
Gewichte Leergewicht/Zuladung/Anhängelast 1255/471/1200 kg.
Ausstattung Klimaautomatik, LED-Tagfahrlicht, Tempomat, 17-Zoll-LM-Räder, Abnehmbare Sitzbezüge, Radio-Navigationssystem mit 7-Zoll-Touchscreen, Zweifarben-Lackierung.
Extras Metallic-Lack € 582,60, Wegfall Zweifarblackierung € 0,-, Einparkhilfe hinten 317,50 (mit Rückfahrkamera € 508,-), Radio-Navigation mit Sprachsteuerung und Internetanbindung € 749,30, dunkle Scheiben hinten € 254,-, Ledersitze 1.397,-, Notrad € 81,60.

Alle Antriebsvarianten:
Benzin
TcE 90 (66 kW/90 PS) € 17.000,- (5 %)
TcE 120 EDC Doppelkupplungsaut. (88 kW/120 PS) € 20.750,- (7 %)

Diesel
dCi 90 (66 kW/90 PS) € 20.350,- (1 %)
dCi 90 EDC Doppelkupplungsaut. (66/90) € 22.050,- (3 %)
dCi 110 (81 kW/110 PS) € 21.350,- (2 %)

DATEN SUZUKI VITARA 1,6 ALLGRIP SHINE

Preis € 22.990,- (NoVA 8 %)
Basispreis € 19.990,- (NoVA 8 %)
 (Allgrip clear)
Steuer jährlich € 476,16
Antrieb Vierzylinder-Saugbenziner (1586 ccm), manuelles 6-Gang-Schaltgetriebe, Allradantrieb (auch als Fronttriebler).
Leistung/Drehmoment 88 kW (120 PS)/6000/min, 156 Nm/4400/min.
Fahrleistungen 0-100 km/h 12,0 sec, Spitze 180 km/h, Normverbrauch 6,5/5,1/5,6 l/100 km, CO₂ 130 g/km.
Dimensionen 4 Sitze, L/B/H 4175/1775/1610 mm, Tank 47 l, Kofferraum 375-1120 l, Räder 215/55 R 17.
Gewichte Leergewicht 1160 kg, Zuladung 570 kg.
Ausstattung Klimaautomatik, Multimedia-System mit Touchscreen und Rückfahrkamera, aktiver Tempomat mit Radar-Notbremse, Gurtwarnung auch hinten, 17-Zoll-LM-Räder.
Extras Metallic-Lack € 490,-, Dachfolierung € 600,-.

Alle Antriebsvarianten:
Benzin
1,6 clear Frontantrieb (88 kW/120 PS) € 17.990,- (7 %)
1,6 clear Allrad (88 kW/120 PS) € 19.990,- (8 %)

Diesel
1,6 DDiS clear Frontantrieb (88 kW/120 PS) € 20.490,- (3 %)
1,6 DDiS shine Allrad (88 kW/120 PS) € 25.490,- (4 %)

VERGLEICH // MAZDA CX-3, FIAT 500 X, RENAULT CAPTUR, SUZUKI VITARA

PREISPOKER. Das Spannungsfeld zwischen attraktiven Preisen in der Liste und hübschen Einnahmen seitens der Hersteller wird in gewohnter Manier ausgenutzt. Die beiden Europäer versuchen über Ausstattungspakete und viele Posten in der Aufpreisliste zu ihrem Geld zu kommen, während die beiden Japaner gar nicht schüchtern in den Preiskampf einsteigen, dafür aber auch eine Menge zu bieten haben. So darf man nun für den hochgelobten Mazda auch ganz ordentlich in die Tasche greifen. 30.000 Euro sind vorzubereiten, damit der Wagen all die hohen Erwartungen tatsächlich erfüllen kann.

Renault bietet attraktive Preise, wirkt oberflächlich auch gut ausgestattet, etwa durch eine serienmäßige Zweifarblackierung ab Ausstattungsstufe Dynamique, bei genauerem Hinsehen gehen einem aber doch einige Dinge ab, etwa die Einparkhilfe hinten, die man bei einem gehobenen Ausstattungslevel doch irgendwie erwartet hätte. Die Situation ist beim Renault am unübersichtlichsten, weil in viele Details aufgedröselnd und dann erst recht wieder zu Paketen zusammengefasst. Er ist auch der Einzige, der keinerlei Assistenzsysteme zu bieten hat.

Der Fiat 500X wirkt in seiner Staffelform nachvollziehbar, ohne Tricks und Fallen, aber mit einer gewissen Notwendigkeit zur Vertiefung ins Thema.

Am übersichtlichsten kommt der Suzuki daher – ein Benziner, ein Diesel, drei Ausstattungsvarianten, einziges echtes Aufpreisextra: Metallic-Lack. Schon wer ein Navigationssystem oder Parksensoren möchte, muss von vornherein zum Top-Modell greifen.

Im Hintergrund die Ikone im Vollformat: Fiat 500X. In hellerem Blau: Suzuki mit guten alten Werten. Links: Capture der Franzose und ganz in Aufpreis-Extra-Mazda-Rot der amtierende Klassenchampion.



5 Monate* Autorevue um € 10,-



Jetzt die neue
AUTOREVUE
TESTEN!

Ihre Abovorteile:

- Preisvorteil
- Keine Portokosten
- Servicegarantie
- Immer aktuell

Mit Aktions-Nr.: 1322988 bestellen! 01/95 55 100 meinabo.at/auto-revue

*Wenn ich mich nicht 2 Hefte vor Ende meines Abonnements schriftlich melde, möchte ich Autorevue zu den jeweils gültigen Bedingungen für Jahresabonnenten weiterbeziehen. Ersparnis bezieht sich auf den Einzelkauf. Angebot ist nicht auf bestehende Abos anrechenbar. Ich bin damit einverstanden, dass die Verlagsgruppe News GmbH meine Daten für die Übermittlung von Informationen über ihre Produkte und Vorteilsaktionen, einschließlich Abo-Angeboten, nutzt. Ich nehme zur Kenntnis, dass diese Einverständniserklärung jederzeit widerrufen werden kann. Angebot gültig bis 30.07.2015. Druckfehler, Irrtümer & Preisänderungen vorbehalten.