

VIEL LICHT UND SCHATTEN

Ein attraktives Kleid, aktuelle MultiAir-Technik darunter und ein hoher Qualitätsanspruch: Mit **der neuen Giulietta** will Alfa Romeo die deutschen Platzhirsche in der sportlichen Kompaktklasse durcheinanderbringen

[TEXT Holger Eckhardt FOTOS Bernd Ebener, Jochen Faber]



AUTOS IM TEST

ALFA ROMEO GIULIETTA 1.4 16V TB

170 PS, Vorderradantrieb,
0-100 km/h in 8,2 s, 218 km/h Spitze,
22.400 Euro

BMW 120i

170 PS, Hinterradantrieb,
0-100 km/h in 8,1 s, 224 km/h Spitze,
27.150 Euro

OPEL ASTRA 1.6 TURBO

180 PS, Vorderradantrieb,
0-100 km/h in 8,3 s, 221 km/h Spitze,
22.100 Euro

VW GOLF 1.4 TSI

160 PS, Vorderradantrieb,
0-100 km/h in 7,8 s, 220 km/h Spitze,
22.825 Euro





VERGLEICHSTEST | SPORTLICHE KOMPAKTE

Giulietta: satte Straßenlage, im weit oben angesiedelten Grenzbereich starkes Untersteuern



Bequeme, große Sitze vorn mit zu wenig Seitenführung im Schulterbereich (L.). Der dreistufige D.N.A.-Schalter beeinflusst die Antriebscharakteristik (r.). Geräumlages, optisch ansprechendes Cockpit, dessen Bedienung aber Eingewöhnung verlangt; enge Tacho-Skalierung



Es soll mehr als eine flüchtige Urlaubsbekanntschaft werden. Nach dem Willen von Alfa Romeo sollen möglichst viele deutsche Kunden dem Charme der neuen Giulietta dauerhaft erliegen. Zum 100. Geburtstag der Mailänder Marke schenken sich die Italiener ein komplett neues Modell in der Kompaktklasse, dessen Plattform die Basis für weitere Fahrzeuge im Fiat-Konzern sein wird. Im Test tritt der schicke Alfa mit dem 170 PS starken 1,4-Liter-Turbomotor an, dessen eigenwillige hydraulische Ventilsteuerung auf den Namen MultiAir hört. Das serienmäßig gut ausgestattete Paket gibt es ab 22 400 Euro.

Auf deutscher Seite stehen der Giulietta der gleich starke, mit einem Basispreis von 27 150 Euro aber wesentlich teurere BMW 120i, der neue Opel Astra 1.6 Turbo mit satten 180 PS und dem niedrigen Einstiegspreis von 22 100 Euro sowie der gegenwärtige Klassenprimus VW Golf 1.4 TSI (160 PS) für 22 825 Euro gegenüber. Alle drei wollen mit eher bodenständigen Tugenden von den Reizen der schönen Südländerin ablenken. Ob ihnen das gelingt?

KAROSSERIE

Vorn bieten Alfa, Opel und VW viel Platz, im Fond punktet nur der Golf

Messwerte und subjektives Raumgefühl sprechen nicht immer eine gemeinsame Sprache, so beim BMW. Im von außen schmalen 1er ergibt die kluge Gestaltung der Türinnenschalen eine anständige Ellenbogenfreiheit. Mit dem großzügigen Raumgefühl in Alfa, Opel und VW kann er aber nicht mithalten. Auch die angenehme Kopffreiheit der drei Konkurrenten sucht man im BMW vergebens. Im Fond ein ähnliches Bild, hier schwächelt aber auch der Alfa. Nicht nur ausgesprochen Großgewachsene haben in der Giulietta Dauerkontakt mit dem Dachhimmel. Vorbildfunktion übt hier der kantig aufgebaute VW Golf aus. Er bietet dank großer Türabschnitte auch den leichtesten Einstieg in den Fondbereich. Mit 350 Liter Standard-Gepäckvolumen liegt der Alfa auf Golf-

Niveau, nur der Astra offeriert mehr Platz fürs Gepäck. Maximal schluckt der Italiener lediglich 1045 Liter. Mehr verkraftet selbst der BMW (1150 Liter). Primus ist der Golf mit 1305 Litern. Als einziger bietet der Astra einen einstellbaren Ladeboden für 90 Euro extra. Giulietta und Golf punkten mit serienmäßiger Durchladevorrichtung in der asymmetrisch geteilte umklappbaren Rücksitzlehne. Die bei umgelegten Lehnen entstehende hohe Stoßkante im Ladebo-den des Golf erschwert das Durchschieben sperriger Gepäckstücke. Dabei verdaut der VW mit 483 kg die höchste Zuladung, knapp dahinter liegt der Opel (474 kg).

Die optisch ansprechende Karosserielinie des Alfa Romeo bringt eine nur mittelmäßige Übersichtlichkeit mit sich. Auch lassen die Scheibenwischer einen auffallend breiten Streifen auf der Fahrerseite unangetastet. Die neu strukturierte Bedienung im Cockpit verlangt Gewöhnung und ein Studium der Bedienungsanleitung. Intuitiv lässt sich allein der VW Golf bedienen – da bildet auch das aufreispflichtige Navigationssystem keine Ausnahme. Der Wolfsburger macht sich weiterhin mit einer umfangreichen Sicherheitsausstattung beliebt. Nur er besitzt serienmäßig einen Fahrerne-Airbag und optional auch Seiten-Airbags im Fond. Aktive Kopfstützen, automatische Warnblinker bei starkem Abbremsen, Tagfahrlicht und eine Berganfahrhilfe führt der Alfa Romeo serienmäßig mit sich, optional aber keine ausgefallenen Extras wie Frontkamera, Fernlicht- oder Spurassistent. Diese gibt es nur im Opel Astra – gegen Aufpreis.

FAHRKOMFORT

Alfa mit Schwächen in der Ergonomie und beim Geräuschkomfort

Die bequemen Polster, die hohen Lehnen und der große Einstellbereich der Vordersitze im Alfa überraschen positiv. Dennoch lässt sich nur schwer eine angenehme Sitzposition finden. Besonders Großgewachsene vermissen eine dauerhaft entspannte Haltung und ausreichend Schenkelauflege. Die bietet der schmale Sportsitz (580 Euro) im BMW und vor allem der



120i: einziger Hecktriebler im Test – spielerisch leichtes Handling, aber nur mäßiger Federungskomfort



Astra: hoher Abrollkomfort und geringe Innengeräusche. Das grundsätzlich gutmütige Fahrverhalten leidet unter Lastwechsel-empfindlichkeit



Empfehlenswerte und trotzdem preiswerte Komfort-Sitze für 500 Euro (1,7-Liter-Version). Mittels kleinerer Motorblock, schäufert 17,1-litrischen Platz. In der ersten Reihe – Der große Stabenzahl-Bildschirm mit Europa-Navisystem kostet 1.300 Euro



Komfortsitze (500 Euro) im Opel Astra. Letzterer darf als nahezu perfekt angesehen werden.

Im Fond fehlt es den Alfa-Polstern an Konturierung, zudem begrenzt der seitliche Dacheinzug – wie auch im BMW – die Kopffreiheit. In der zweiten Sitzreihe kann dafür der Golf voll und ganz überzeugen, selbst auf langen Strecken. Auffallend: Nur der VW bietet im Fond vollwertige Kopfstützen mit sinnavollem Einstellbereich.

Deutliche Unterschiede ergeben sich beim Federungskomfort. Der straff abgestimmte BMW rollt laut ab und leitet jede Unebenheit klar an die Insassen weiter. Fahrwerksgeräusche kennt er aber nicht. Die nutzt der Alfa auf Querfugen oder Kanaldeckeln als Kommunikationsmittel. Kopfeinstufen verunsacht Vibrationen im Aufbau. Die Grundabstimmung der Giulietta ist aber weicher als die des BMW. Den besten Federungskomfort auf Schlaglöchern jeder Art offeriert der leise abrollende Astra. Nur Querfugen machen der Hinterachse zu schaffen. Der etwas straffere VW Golf landet auf Rang zwei.

MOTOR / GETRIEBE
BMW punktet mit **niedrigem Testverbrauch** und bester Schaltung

Konsequentes „Downsizing“, das Reduzieren von Hubräumen also, prägt die neuen Motorgenerationen in der Kompaktklasse. Gerade 1,4 Liter klein sind die Vierzylinder von Alfa (170 PS) und VW (160 PS), der leistungsstärkere Opel-Motor (180 PS) besitzt 1,6 Liter Hubraum. Allen gemein ist eine Form der Aufladung. Alfa und Opel setzen auf Turbolader, VW ergänzt den Lader durch einen Kompressor, der zusätzlich im unteren Drehzahlbereich für mehr Schub sorgt. Die Italiener bringen dazu ihre hydraulische und vollvariable Einlassventilsteuern (MultiAir) zum Einsatz. Dieses System kommt ohne Einlassnockenwelle aus. Nur BMW favori-

WWW.AUTOZEITUNG.DE
Neue Kompakte bis 2014 unter
autozeitung.de/kompakte-1410

siert einen 170 PS starken Zweiliter-Sauger, der 1er muss sich dafür aber mit einem etwas geringeren Drehmoment begnügen.

Dafür knausert der 120i beim Benzinverbrauch, dicht gefolgt vom VW Golf. Der Alfa kann sich auf unserer Testrunde nicht als Spritsparer profilieren, ebenso wenig der Opel Astra. Der Rüsselsheimer liegt mit 9,4 l/100 km 1,7 Liter über dem BMW, auch der Alfa verlangt pro 100 Kilometer 1,6 Liter mehr Super als der 1er.

Die Italienerin bleibt bei der Beschleunigungsmessung vier Zehntelsekunden hinter der Werksangabe zurück. Statt 7,8 Sekunden für den Sprint auf Tempo 100 benötigt sie im Test 8,2 Sekunden. Spitzenreiter ist hier – auch dank bester Traktion – der Golf mit 7,8 s.

Die Kraftentfaltung des Alfa-Turbos gefällt nur in der „Dynamic“-Stellung der serienmäßigen D.N.A.-Steuerung. Und nur dann steht die Overboost-Funktion mit einem auf 250 Nm erhöhten Drehmoment zur Verfügung. Das D.N.A.-System beeinflusst – ähnlich wie die Opel FlexRide-Lösung (930 Euro) – dreistufig die Antriebscharakteristik. Im Opel wird aber auch die Dämpferhärte verändert. Der Alfa bezieht die Arbeitsweise der elektronischen Differenzialsperre mit ein.

FAHRDYNAMIK
Starker Auftritt des Alfa beim Bremsen, Opel Schnellster im Handling

Mit den insgesamt kürzesten Bremswegen sichert sich die Giulietta wertvolle Punkte. Allerdings vertraut sie dabei auf die breite 18-Zoll-Optionsbereifung. Kaum schlechter setzt sich der VW Golf in Szene. Auch er tritt – wie BMW und Opel – mit aufpreispflichtigen 17-Zöllern an. Der Alfa kann den Reifenvorteil auch im Slalom einsetzen und erreicht die höchsten Geschwindigkeit zwischen den Pylonen. Die wie einzementierte Hinterachse bleibt bei den zehn schnellen Lastwechselschwüngen immer in der Spur – eine Eigenart, die auf dem Handlingkurs aber auch zu Nachteilen führt: An der Haftgrenze beginnt der Alfa stur



Langstreckentaugliche Sitze, aber kurze Sitzflächen, Lenkervorbeistütze serienmäßig (u. Wirkungs- volke, dreistufige Dämpfer- regulierung BCD für 945-Euro- 17-Zoll-Bereifung) und Interieur. Das Touchscreen-Navisystem integriert 20-08- Festplatte (kostenlos) 2.650 Euro

Golf: keine haarscharfe Fahrverhalten zum Handlingkurs – aber dank der adaptiven Dämpfer





Testquartett: Der VW Golf (l.) profitiert von seiner vergleichsweise kantigen Karosserieform und bietet das beste Raumangebot



Alfa: 1,4-Liter-Turbo, MultiAir-Ventilsteuerung, Verbr.: 9,3 l/100 km

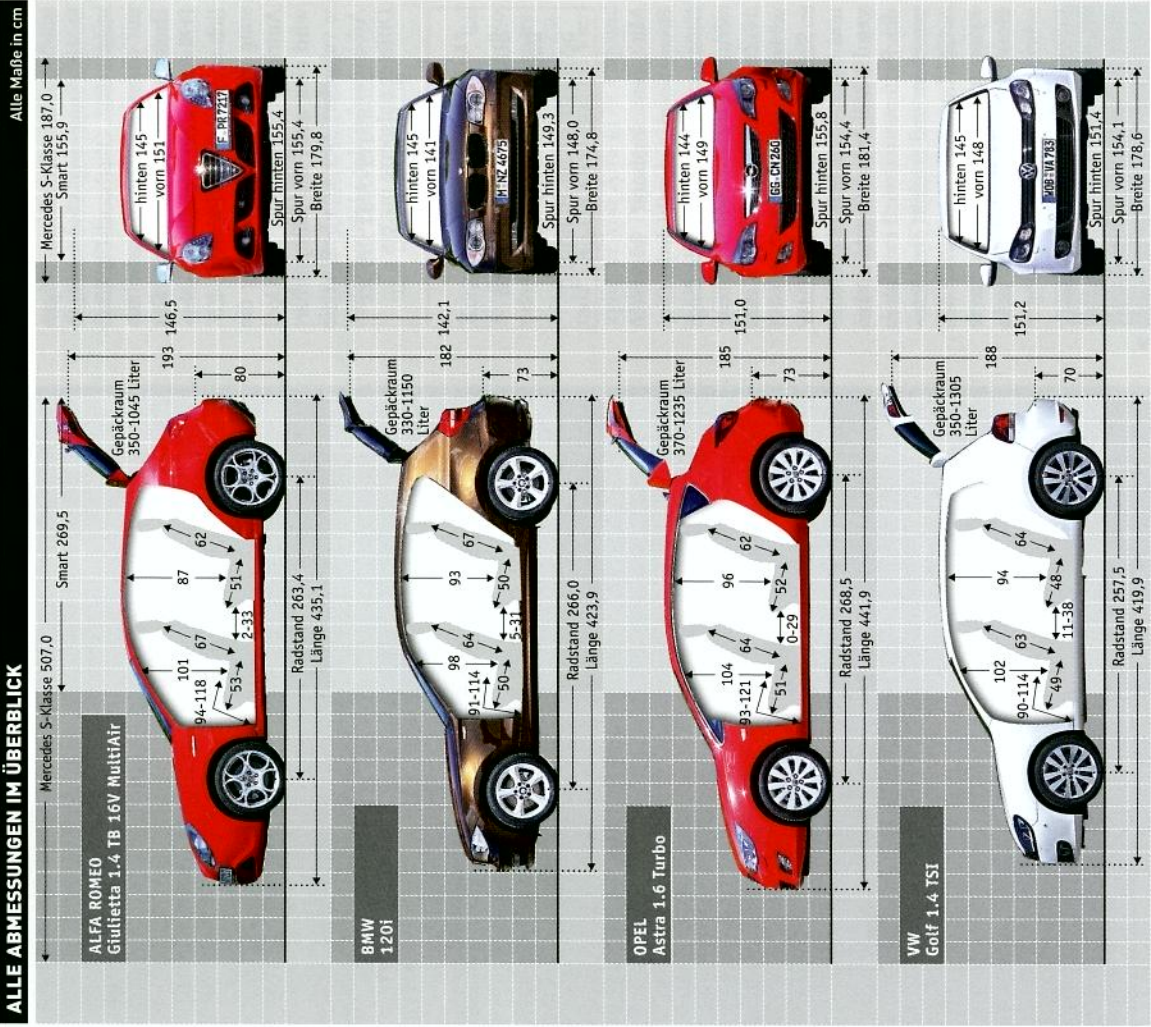


BMW: 2,0-Liter-Sauger, weit hinten eingebaut, Verbrauch: 7,7 l/100 km



Opel: 1,6-Liter-Turbo, stärkster Motor im Test, Verbrauch: 9,4 l/100 km

VW: 1,4 Liter, Kompressor plus Turbolader, Verbrauch: 7,9 l/100 km



über die Vorderräder zu schieben, eine Korrektur ist auch über einen provozierten Lastwechsel nicht mehr möglich. Die Abstimmung des immer aktiven VDC (ESP) ist grundsätzlich jedoch gelungen. Bei deaktiviertem ESP lenkt das Heck des Golf auf Wunsch sanft mit. Eine Übung, die weniger versierte Fahrer im Opel Astra mit einem Dreher beenden. Selbst mit aktivem ESP dreht das Opel-Heck überraschend stark ein. Den auch ohne DSC (ESP) spielerisch leicht zu beherrschenden BMW bremsen lediglich seine schmalen Reifen ein. Lenkung und Fahrwerk können wesentlich mehr.

UMWELT / KOSTEN
Der Golf lockt mit bester Serienausstattung und günstigem Unterhalt

Das Münchner Selbstvertrauen muss riesig sein. Der BMW 120i ist mit 27 150 Euro Grundpreis nicht nur rund 5000 Euro teurer als seine Mitstreiter, sondern auch noch karg ausgestattet. Selbst eine Klimaanlage ist bei den Bayern in dieser Preisregion nicht automatisch serienmäßig an Bord. Die gibt es bei Alfa, Opel und VW ohne Aufpreis. Für den vernünftig eingepreisten Golf in der Comfortline-Ausstattung verlangt VW nur für eine Metalllackierung 495 Euro ex ->

TECHNIK

MOTOR	ALFA ROMEO GIULIETTA 1.4 16V TB	BMW 120i	OPEL ASTRA 1.6 TURBO	VW GOLF 1.4 TSI
Zylinder/Ventile pro Zyl.	R4/4; Turbo	R4/4	R4/4; Turbo	R4/4; Kompressor, Turbo
Nockenwellenantrieb	Zahnriemen	Kette	Zahnriemen	Kette
Bohrung/Hub	72,0 / 84,0 mm	84,0 / 90,0 mm	79,0 / 81,5 mm	76,5 / 75,6 mm
Hubraum	1368 cm ³	1995 cm ³	1598 cm ³	1390 cm ³
Verdichtung	9,8 : 1	12,0 : 1	8,8 : 1	10,0 : 1
Leistung	125 kW/170 PS bei 5500 /min	125 kW/170 PS bei 6700 /min	118 kW/160 PS bei 5500 /min	118 kW/160 PS bei 5800 /min
Max. Drehmoment bei	230 Nm bei 2250 /min	210 Nm bei 4250 /min	230 Nm bei 2200 – 5400 /min	240 Nm bei 1500 – 4500 /min
KRAFTÜBERTRAGUNG				
Getriebe	6-Gang, ma nuell	6-Gang, manuell	6-Gang, manuell	6-Gang, manuell
Antrieb	Vorderrad	Vorderrad	Vorderrad	Vorderrad
FAHRWERK				
Fahrwerk	vorn: McPherson-Federbeine, Querlenker, Stabilisator; hinten: Mehrrachlenkerachse, Federn, Dämpfer, Stabilisator; VDC (ESP)	vorn: McPherson-Federbeine, Querlenker, Zugstreben, Stabilisator; hinten: Mehrrachlenkerachse, Federn, Dämpfer, Stabilisator; DSC (ESP)	vorn: McPherson-Federbeine, Querlenker, Stabi; hinten: Verbundlenkerachse, Watt-Gestänge, Federn; rundum adapt. Dämpfer (Option); ESP	vorn: McPherson-Federbeine, Querlenker, Stabi; hinten: Mehrrachlenkerachse, Federn, Dämpfer (Option); ESP
Lenkung	Zahnstange, Servo, elektro-mechanisch	Zahnstange, Servo, elektro-mechanisch	Zahnstange, Servo, elektro-mechanisch	Zahnstange, Servo, elektro-mechanisch
Wendekreis l/r	11,5 / 11,4 m	10,7 / 10,7 m	11,4 / 11,4 m	10,9 / 10,9 m
Bremsen	vorn: innenbel. Scheiben; hinten: Scheiben; ABS, Bremsassistent	vorn: innenbel. Scheiben; hinten: Scheiben; ABS, Bremsassistent	vorn: innenbel. Scheiben; hinten: Scheiben; ABS, Bremsassistent	vorn: innenbel. Scheiben; hinten: Scheiben; ABS, Bremsassistent
Serienbereifung	rundum: 205/55 R 16 V	rundum: 205/55 R 16 V	rundum: 215/60 R 16 V	rundum: 205/55 R 16 V
Testbereifung	rundum: 225/40 ZR 18 Y	rundum: 205/50 R 17 W	rundum: 225/45 R 17 V	rundum: 225/45 R 17 W
Felgen	8 x 18	7 x 17	7 x 17	7 x 17
Reifenmarke	Pirelli P Zero Rosso	Brügestone Potenza RE 050A	Michelin Primacy HP	Dunlop SP Sport 01A

MESSWERTE

GEWICHTE	Leergewicht Werk/Testwert	1290 / 1373 kg	1300 / 1391 kg	1415 / 1491 kg	1271 / 1357 kg
	Zulässiges Gesamtgewicht	1795 kg	1800 kg	1965 kg	1840 kg
	Effektive Zuladung	422 kg	422 kg	474 kg	483 kg
	Anhängelast geb./ungebr.	1300 / 500 kg	1200 / 680 kg	1500 / 730 kg	1400 / 670 kg
	Dachlast/Stützlast	50 / 60 kg	75 / 75 kg	75 / 75 kg	75 / 75 kg
FAHRLEISTUNGEN					
	0- 40 km/h	2,2 s	2,0 s	2,2 s	2,1 s
	0- 60 km/h	3,6 s	3,4 s	3,8 s	3,6 s
	0- 80 km/h	5,5 s	5,4 s	5,6 s	5,4 s
	0-100 km/h	8,2 s	8,1 s	8,3 s	7,8 s
	0-120 km/h	10,8 s	11,3 s	11,1 s	10,7 s
	0-140 km/h	14,4 s	15,4 s	15,2 s	14,2 s
	0-160 km/h	19,5 s	20,9 s	20,2 s	19,1 s
	0-180 km/h	26,2 s	26,7 s	26,9 s	25,7 s
	80-100 km/h (5. Gang)	8,8 s	9,0 s	8,7 s	8,4 s
	80-120 km/h (6. Gang)	11,9 s	12,1 s	11,7 s	11,5 s
	Höchstgeschwindigkeit	218 km/h	224 km/h	221 km/h	220 km/h
	Handling	1 : 51,6 min	1 : 51,7 min	1 : 50,9 min	1 : 51,1 min
	Slalom Pylonenabst.	18 m	65,0 km/h	63,5 km/h	63,7 km/h
BREMSWEG					
	Bremsweg aus 100 km/h kalt	36,5 m	36,7 m	37,0 m	37,2 m
	Bremsweg aus 100 km/h warm	35,8 m	37,2 m	36,7 m	35,8 m
GERÄUSCHE					
	Standgeräusch	51 dB(A)	47 dB(A)	43 dB(A)	39 dB(A)
	Vorbeifahrgeräusch	73 dB(A)	72 dB(A)	72 dB(A)	71 dB(A)
	Innen bei 50 km/h 3. Gang	66 dB(A)	65 dB(A)	61 dB(A)	62 dB(A)
	Innen bei 100 km/h höchst.	6,72 dB(A)	69 dB(A)	67 dB(A)	68 dB(A)
	Innen bei 130 km/h höchst.	6,74 dB(A)	72 dB(A)	71 dB(A)	70 dB(A)
VERBRÄUCHE					
	Testverbrauch	9,3 l S / 100 km	7,7 l S / 100 km	9,4 l S / 100 km	7,9 l S / 100 km
	Tankinhalt	60 l	53 l	56 l	55 l
	Reichweite	645 km	688 km	596 km	696 km
	EU-Verbrauch	5,9 l S / 100 km	6,6 l S / 100 km	6,8 l S / 100 km	6,3 l S / 100 km
ABGAS-EMISSIONEN					
	Kohlendioxid CO ₂	134 g/km	153 g/km	159 g/km	145 g/km
	Kohlenmonoxid CO	0,276 g/km	0,679 g/km	0,355 g/km	0,507 g/km
	Kohlenwasserstoff HC	0,048 g/km	0,063 g/km	0,043 g/km	0,069 g/km
	Stickoxid NO _x	0,029 g/km	0,024 g/km	0,025 g/km	0,021 g/km
	Rußpartikel	-	-	-	-

Test- und Messfahrten durchgeführt auf dem Testgelände des TÜV Rheinland in Mendig

tra, selbst Leichtmetallräder (16 Zoll) sind hier Serie.

Die Giulietta punktet dafür mit den besten Emissionswerten und einem niedrigen Grundpreis. Warum die Italiener eine nur acht Jahre andauernde Rostschutzgarantie geben, bleibt ein Rätsel. Standard ist in diesem Testumfeld eine zwölfjährige Garantie gegen den Rostteufel. Während BMW (über seine Händler) im Schadensfall fünf Jahre lang Mobilität garantiert und VW sogar unbegrenzt, bleibt Opel neuerdings bei einem Jahr Mobilitätsgarantie.

Die geringen Testverbräuche von 120i und Golf verursachen ebenso niedrige Kraftstoffkosten. Der VW gefällt den Deutschen auch gebraucht. Er holt weitere Punkte dank seines niedrigen Wertverlusts nach vier Jahren. Kaum schlechter schätzt die DAT den Astra ein. Zumindest prozentual fällt der Verlust beim Alfa bei vierjähriger Halte- dauer und 80 000 Kilometern hoch aus. Und auch die vom ADAC relativ üppig geschätzten Werkstattkosten für den Alfa müssen sich in der Praxis noch bestätigen. ■

FAZIT



Holger Eckhardt 1. Am VW Golf führt kein Weg vorbei. Sein ausgewogenes Karosserie- und Bedienkonzept, der gute Komfort, ein sparsamer, kraftvoller Antrieb sowie die attraktive Kostenbilanz lassen den Golf gewinnen. Ihm folgt der starke, aber leider nicht sparsame Opel Astra. Bester Fahrkomfort und ein günstiger Einstiegspreis sichern ihm Rang zwei. Alfa Romeo und BMW liegen nahezu punktgleich auf den Plätzen drei und vier. Die attraktive Giulietta kann nur bedingt überzeugen, etwa beim Bremsen und im Slalom. Schwächen zeigt sie in der Bedienung, der Ergonomie und beim begrenzten Platzangebot im Fond. Der ausgesprochen sparsame BMW leidet unter seinem mäßigen Federungskomfort, der knappen Serienausstattung und dem hohen Grundpreis.

AUSSTATTUNG / PREISE

MODELL			
Grundpreis	22 400 €	27 150 €	22 100 €
22 825 €			
AZ-NORMAUSSTATTUNG			
Fahrdyn.-Regelung ESP	Serie	Serie	Serie
Fensterheber elektr. v.	Serie	Serie	Serie
Klimaanlage	Serie	980 €	Serie
Leichtmetallfelgen	750 €	660 €	900 €
Metalllackierung	590 €	660 €	490 €
Radio mit CD	490 €	Serie	Serie
Sitzhöhereinstellung	Serie	Serie	Serie
Zentralverr. Fernbed.	Serie	Serie	Serie
Summe	1830 €	2300 €	1390 €
495 €			

PREIS MIT AZ-NORMAUSSTATTUNG

Günst. Ausstattung ¹	–	–	Edition Comfortline
GESAMTPREIS	24 230 €	29 450 €	23 490 €
			23 320 €

SICHERHEITSAUSSTATTUNG

Bremsassistent	Serie	Serie	Serie	Serie
Fahrdyn.-Regelung ESP	Serie	Serie	Serie	Serie
Fahrer-/Beifahrerairbag	Serie	Serie	Serie	Serie
Isotfix	Serie	Serie	Serie	Serie
Kopfairbag	Serie	Serie	Serie	Serie
Kurven-/Abbiegeleucht	1090 € ²	410 € ³	1250 € ⁷	1490 € ⁹
Notlauf-Reifen	–	1220 €	–	–
Reifenpannen-Anzeige	–	Serie	–	55 €
Seitenairbags vorn	Serie	Serie	Serie	Serie
Seitenairbags hinten	–	–	–	340 €
Bi-Xenonlicht	²	890 € ⁴	⁷	⁹
Aktive Kopfstützen	Serie	–	Serie	Serie
Adapt. Bremslicht	–	Serie	Serie	Serie
Automat. Warnblinken	Serie	–	–	–
Autom. abbl. A-Spiegel	–	480 € ⁵	–	–
Autom. abbl. I-Spiegel	190 €	170 €	200 € ⁶	170 € ⁶
Berganfahrhilfe	Serie	–	190 €	Serie
FH mit Einklemmschutz	Serie	Serie	Serie	Serie
Frontkamera	–	–	525 € ⁸	–
Lichtsensoren	100 €	130 € ⁶	–	–
Nebelscheinwerfer	180 €	210 €	185 €	180 €
Notruf-Funktion	–	2570 €	–	420 € ¹⁰
Regensensor	120 €	–	–	–
Rückfahrkamera	–	–	–	265 €
Tagfahrlicht	Serie	⁴	Serie	Serie
Spurassistent	–	–	–	–
Zusatz-Airbag (Knie)	–	–	–	Serie

SONDERAUSSTATTUNG

Autom.-Getr./Doppelk. ab 10/2010	2050 €	1650 €	1800 €
Navigationssystem	1500 €	1840 €	1300 €
Schiebedach	1150 €	980 €	915 €
1 gemäß AZ-Normausstattung; 2 inkl. Bi-Xenon, nur mit Nebelscheinwerfer; 3 nur mit Bi-Xenon und Regensensor; 4 inkl. Tagfahrlicht; 5 inkl. autom. abbl. I-Spiegel; 6 mit Licht-/Regensensor; 7 inkl. Bi-Xenon und Fernlichtass.; 8 inkl. Spurass.; 9 inkl. Bi-Xenon/Nebelscheinwerfer; 10 Mobilteil.-Vorber.			

WARTUNG / GARANTIE

WARTUNGSINTERVALLE	laut Ölwechsel	30 000 km lt. Anzeiger	30 000 km	12 Monate	12 Monate	Anzeige
Inspektion	30 000 km lt. Anzeiger	30 000 km	12 Monate	12 Monate	12 Monate	Anzeige
Werkstattkosten ¹	780 € ³	401 €	609 € ³	321 €		
GARANTIE / GEWÄHRLEISTUNG						
Techn. Garant./Gewährl.	2 Jahre/–	2 Jahre ³ /–	2 Jahre/–	2 Jahre/–	2 Jahre/–	2 Jahre/–
Lack	3 Jahre/–	3 Jahre/–	3 Jahre/–	3 Jahre/–	3 Jahre/–	3 Jahre/–
Durchrostung	8 Jahre/–	12 Jahre/–	12 Jahre/–	12 Jahre/–	12 Jahre/–	12 Jahre/–
Mobilität	2 Jahre	5 Jahre	1 Jahr	unbegr.		
WERTVERLUST						
nach 4 Jahren	14 336 €	16 562 €	13 459 €	13 353 €		
nach 4 Jahren	64,0 %	61,0 %	60,9 %	58,5 %		

FIXKOSTEN

VERSICHERUNG / STEUERN PRO JAHR

Haftpflicht Typkl./Kost.	17/494 €	17/494 €	14/419 €	16/461 €
Vollkasko Typkl./Kost.	18/779 €	21/985 €	16/636 €	18/779 €
Teilkasko Typkl./Kost.	22/186 €	23/206 €	22/186 €	22/186 €
Abgasnorm	Euro 5	Euro 5	Euro 5	Euro 5
Kfz.-Steuer	56 €	106 €	110 €	78 €

¹ Wartungskosten pro Jahr einschließlich üblicher Verschleißteile ohne Reifen; ² geschätzter Wert; ³ Händlergarantie

GESAMTBEWERTUNG

KAROSSERIE			
Raumangebot vorn	100 ¹	70	56
Raumangebot hinten	100	48	47
Übersichtlichkeit	70	34	39
Bedienung/Funktion	100	78	84
Kofferraumvolumen	100	27	26
Variabilität	100	30	28
Zuladung/Anhängel.	50/30	28	26
Sicherheitsausstatt.	150	81	89
Qualität/Verarbeitg.	100/100	175	183
KAPITELWERTUNG	1000	571	578
		611	629

FAHRKOMFORT

Sitzkomfort vorn	150	118	128	135	121
Sitzkomfort hinten	100	62	60	64	72
Ergonomie	150	118	118	125	132
Innengeräusche	50	12	20	28	28
Geräuschdruck	100	64	63	69	68
Klimatisierung	50	32	23	32	34
Federung leer	200	130	125	140	137
Federung beladen	200	128	123	139	136
KAPITELWERTUNG	1000	664	660	732	728

MOTOR / GETRIEBE

Beschleunigung	150	115	116	114	118
Elastizität	100	76	76	77	78
Höchstgeschwindigk.	150	66	71	69	68
Getriebeabstufung	100	77	86	78	80
Schaltung					
Kraftentfaltung	50	27	32	29	38
Laufkultur	100	63	68	62	71
Verbrauch	325	205	235	203	232
Reichweite	25	11	12	10	12
KAPITELWERTUNG	1000	640	696	642	697

FAHRDYNAMIK

Handling	150	69	69	71	71
Slalom	100	75	63	68	68
Lenkung	100	79	82	80	81
Geradeauslauf	50	38	36	38	38
Dosierbarkeit der Bremse	25	18	19	18	20
Bremsweg kalt	150	85	83	80	78
Bremsweg warm	150	92	78	83	92
Traktion	100	40	40	37	42
Fahrsicherheit	150	129	125	120	131
Wendekreis	25	11	16	11	15
KAPITELWERTUNG	1000	636	611	606	636

UMWELT / KOSTEN

Emissionswerte	100	88	83	87	84
Grundpreis	650	237	203	240	234
AZ-Normausstattung	25	7	2	11	20
Wertverlust ²	50	23	20	24	25
Werkstattkosten ³	20	12	16	14	17
Versicherung	40	32	30	35	33
Steuer	10	9	9	9	9
Kraftstoff	55	34	38	34	38
Garantie/Gewährleist.	50	17	20	17	28
KAPITELWERTUNG	1000	459	421	471	488

SUMME

5000	2970	2966	3062	3178
------	------	------	------	------

PLATZIERUNG

3	4	2	1
---	---	---	---

¹ maximal erreichbare Punktzahl; ² ermittelt durch die DAT; ³ ermittelt durch den ADAC