

auto TEST

der Kaufberater

**NEUE
OPEL-SUV
ab Ende 2018**

EXTRA: DER GROSSE AUTOKATALOG
Alle Autos in Deutschland - von Alfa Romeo bis VW **S.55**



KAUFBERATUNG:
Hyundai i30 - Fünftürer und Kombi **S.38**



KAUFBERATUNG
VW Polo & Polo GTI



MEGA-TEST **S.12**
10 Kompakt-SUV



MODELL-CHECK
Neuer Seat Arona



Der nächste

OPEL MOKKA X

**+ weitere
SUV-Premieren**



Der neue Opel SUV

GRANDLAND X

- 360-Grad-Kamera¹
- Intelligente Traktionskontrolle IntelliGrip²
- Adaptives Fahrlicht AFL mit LED-Technologie³



Preisvorteil bis zu **€ 4.000***

OPEL FLAT

» 3 Jahre Garantie**

» 3 Inspektionen**

» 3 Jahre Mobilservice
europaweit

Jetzt Probe fahren!

*Preisvorteil für den Opel Grandland X Ultimate mit Opel Flat gegenüber einem vergleichbar ausgestatteten Basismodell mit Opel FlexCare. Opel Flat nicht verfügbar für Selection. **2 Jahre Herstellergarantie + 1 Jahr Anschlussgarantie gemäß Bedingungen. 3 Inspektionen in 3 Jahren gemäß Opel Serviceplan. Nur bei teilnehmenden Opel Partnern. Ein Angebot nur für Privatkunden. Nicht kombinierbar mit anderen Rabatten oder Aktionen. ¹Serie in Ultimate. ²Optional verfügbar mit Grip & Go für Edition, INNOVATION und Ultimate. Nicht verfügbar für Selection. ³Optional verfügbar für Edition und INNOVATION. Serie in Ultimate. Nicht verfügbar für Selection. Abb. zeigt Sonderausstattung.



DIE ZUKUNFT GEHÖRT ALLEN

SEITE 12

Diesmal im Megatest: die nach Zulassungszahlen zehn beliebtesten SUV mit Vorderradantrieb

Inhalt

TOP-Thema Kompakt-SUV

- 12 Megatest** Die 10 meistverkauften 2WD-Kompakt-SUV in Deutschland
- 30 Kaufberatung** BMW X2
Kleiner Bruder von X4 und X6

Neuheiten

- 8 Zukunft** Opel baut seine SUV-Palette weiter aus
- 80 Aktuell**
Neuheiten vom Genfer Autosalon
- 88 Aktuell** Neue Autos im Motorsport

Tests

- 33 Fahrbericht** Nissan Leaf II
- 38 Kaufberatung** Hyundai i30
Die Neuauflage im großen Check
- 45 Fahrbericht** DS7 Crossback
Sitzprobe im großen Franzosen-SUV
- 46 Vergleichstest**
Obere Mittelklasse von Audi, BMW, Mercedes und Volvo
- 51 Fahrbericht** VW Tiguan Allspace
- 52 Kaufberatung** Seat Arona – Ateca eine Nummer kleiner
- 73 Fahrbericht** Range Rover als Plug-in-Hybrid
- 74 Vergleichstest** Mittelklasse von Ford, Mazda, Opel und Skoda

Autos in diesem Heft

| | | | | | |
|-----------------------------|-------|------------------------------|-------|---------------------------|-------|
| Audi A6 Avant 2.0 TDI ultra | 46 | Jaguar XK8 Cabriolet | 100 | Porsche 968 Cabrio | 100 |
| Audi A8 | 36 | Mazda 6 Skyactiv-D 150 | 74 | Qvale Mangusta | 100 |
| Audi Q2 | 12 | Mazda CX-3 | 12 | Range Rover P400e PiH | 73 |
| BMW 520d Touring | 46 | Mercedes E 220d T-Modell | 46 | Renault Captur | 12 |
| BMW X1/X2 | 12/30 | Mercedes Strich-Acht | 98 | Seat Leon Cupra R | 79 |
| Cadillac Allanté | 100 | Mercedes SL 320 (R129) | 100 | Seat Arona | 52 |
| DS7 Crossback Blue HDi 180 | 45 | Nissan Qashqai/Leaf II | 12/33 | Skoda Superb 2.0 TDI | 74 |
| Ford Mondeo 2.0 TDCi | 74 | Opel Insignia 2.0 Diesel | 74 | Volvo V90 D4 | 46 |
| Ford Kuga | 12 | Opel Mokka X | 12 | VW Polo | 90 |
| Hyundai i30/i30 Kombi | 38 | Peugeot 2008 | 12 | VW Tiguan/Tiguan Allspace | 12/51 |
| Hyundai Tucson | 12 | Porsche 911 T/GT3 Touring-P. | 106 | Wiesmann MF 25-4 | 100 |



auto
TEST

ab sofort
jeden Monat
neu

- 79 Fahrbericht** Seat Leon Cupra R
- 90 Kaufberatung** VW Polo
Wir nehmen die sechste Generation ausführlich unter die Lupe

Ratgeber

- 28 Aktuell** Zulassungszahlen in Deutschland – Januar 2018
- 34 Mobilität der Zukunft**
Kaufen wir 2026 nur noch E-Autos?
- 36 Mobilität der Zukunft**
Autonom unterwegs im Audi A8
- 55 Autokatalog** Alle Autos in Deutschland, von Alfa Romeo bis VW
- 87 Aktuell** Benzinpartikelfilter

Faszination

- 98 Klassiker** Mercedes Strich-Acht
- 100 Youngtimer**
Traumcabrios ab 10 000 Euro
- 106 Faszination** Porsche 911 T und Porsche 911 GT3 Touring-Paket

Rubriken

- 6 Editorial/Impressum/**
Leserbriefe
- 110 Vorschau** Ausgabe 4/2018



AUTO TEST bei FACEBOOK
Neuheiten, Videos und Bemerkens-
wertes aus dem Redaktionsalltag:
Folgen Sie AUTO TEST auf Facebook



SEITE 36

Die erste Fahrt im Audi A8 ganz ohne Hände am Steuer – das erledigt künstliche Intelligenz



SEITE 52

Nach dem Kompakt-SUV Ateca nun ein SUV auf Ibiza-Basis namens Arona



SEITE 98

Nostalgischer Rückblick: Der Mercedes Strich-Acht wird fünfzig



SEITE 46

BMWs neuer 5er stellt sich seiner Konkurrenz Audi A6 Avant, Mercedes E-Klasse und Volvo V90



WAS SKYACTIV FÜR SIE TUN KANN:

Mit SKYACTIV entscheiden Sie sich für unsere verantwortungsbewusste Motorentechnologie, die schon seit 2012 die Euro-6-Norm erfüllt. Dank dieser Technologie erreichen unsere Motoren auch auf der Straße einen niedrigen Verbrauch. Zur Verbrauchsoptimierung dient auch unsere neueste Innovation, die intelligente Zylinderabschaltung.¹⁾
Denn für Ihren Fahrspaß tut SKYACTIV alles.

JETZT ZUR ZUKUNFTSWEISENDEN SKYACTIV MOTORENTECHNOLOGIE VON
MAZDA WECHSELN UND BIS ZU **7.500 € WECHSELPRÄMIE** SICHERN.²⁾

DRIVE TOGETHER



mazda.de

Kraftstoffverbrauch innerorts, außerorts und im kombinierten Testzyklus und CO₂-Emissionen im kombinierten Testzyklus für den Mazda CX-5 SKYACTIV-G 194 AWD: 8,7 / 6,1 / 7,1 l/100 km; 162 g/km.

zoom-zoom



1) Erhältlich mit dem Mazda CX-5 SKYACTIV-G 194 AWD. 2) SKYACTIV Wechselprämie beim Kauf eines Mazda Neuwagens (unzugelassen) oder Vorführwagens, außer Mazda MX-5, und gleichzeitiger Inzahlungnahme Ihres Diesel-Pkw (Schadstoffklasse Euro 4) bzw. nachgewiesener Verwertung Ihres Diesel-Pkw (Schadstoffklasse Euro 1-3), welcher mindestens 6 Monate auf den Käufer zugelassen war. Maximale Prämie beim Kauf eines unzugelassenen Mazda6. Angebot ist gültig für Privatkunden und Gewerbekunden ohne Rahmenabkommen bei Kaufvertragsabschluss bis 31.03.2018 und nicht mit anderen Nachlässen/Aktionen kombinierbar. Nur bei teilnehmenden Mazda Vertragspartnern.



EDITORIAL

Liebe Leser,

spätestens in acht Jahren kaufen wir alle nur noch elektrisch betriebene Autos – sofern man den Berechnungen des deutschen Physikers Richard Randolf glauben schenkt (siehe Seite 34). Unvorstellbar aus heutiger Sicht, aber gar nicht so abwegig, wenn man die Theorie des exponentiellen Wachstums anwendet.

Dramatisch wachsen hierzulande der Lkw-Verkehr sowie die Länge und Zahl der Staus. Das hat der ADAC berechnet, was jeder Autofahrer sofort und ohne Zweifel bestätigen wird. Daran dürfte aber auch die Elektromobilität nichts ändern.

Viel Spaß bei der Lektüre, Ihr

Michael Iggena

Michael Iggena, Chefredakteur

Kontakt

LESERBRIEFE

AUTO TEST, Wendelsteiner Straße 2 a,
91126 Schwabach
redaktion@auto-test.com*,
Tel. 0 91 22-63 13 100

KUMMERKASTEN

www.autobild.de/kuka

ABONNEMENTS

AUTO TEST, Aboservice, Postfach 10 03 31,
20002 Hamburg, as-auto@dpv.de*
Tel. 0 40-4 68 60 51 73, Fax 0 40-37 84 59 56 77

AXEL SPRINGER 24h-SERVICE

0 18 06-63 00 30
(20 Cent/Anruf aus dem deutschen Festnetz,
max. 60 Cent/Anruf aus Mobilfunk)

*Bitte geben Sie auch bei Zuschriften per E-Mail immer Ihre Postanschrift an!

Leserbriefe

Monatliche Erscheinungsweise

AUTO TEST 2/2018

Seit vielen Jahren lese ich regelmäßig Ihre Zeitschrift; ganz besonders hat es mich erfreut, dass diese nun wieder monatlich erscheint. Der Megatest hat mir gut gefallen, vermisst habe ich aber zum Beispiel Peugeot 308, Mazda 3 oder Honda Civic.

Hans-Werner Gallus, per E-Mail

Megatest: Kompaktklasse

AUTO TEST 2/2018

In der von mir gefahrenen Highline-Version vereint der Sportsvan alle Tugenden des Golf mit mehr Alltagstauglichkeit und Variabilität. Fahrwerk, Getriebe und 150-PS-Motor bringen den Sport im Namen richtig zur Geltung. Wer den SUV-Boom nicht mitmachen möchte, findet hier die ideale Kombination aus Fahrspaß und Alltagsnutzen.

Roland Tatzel, per E-Mail

Infografik: Die Batterie

AUTO TEST 2/2018

Bezug nehmend auf den Beitrag „Darum kommt die Batterie“ möchte ich Sie bitten, den Unterschied zwischen Batterie und Akkumulator zu erklären.

Wilhelm Neugebauer, per E-Mail

Anm. der Red.: Der Begriff Batterie bezeichnet ein galvanisches Element zum Speichern elektrischer Energie. Die Batterie zur einmaligen Verwendung wird auch als Primärzelle bezeichnet. Akkumulatoren, die mehrmals auf- und entladen werden können, sind sogenannte Sekundärzellen. Im allgemeinen Sprachgebrauch hat sich der Ausdruck Batterie für beiderlei Typen etabliert.

Aktuell: Neue Schadstoffnorm Euro 6d

AUTO TEST 2/2018

Mit Erschrecken las ich, dass fast niemand in der Kompaktklasse den SCR-Kat einsetzt. Nicht mal die Premiumhersteller machen mehr, als der Prüfstand fordert. Auch der gescholtene VW-Kon-

zern tut nur das Nötigste. Also helfen nur Tests im Straßenverkehr und massive Abwertung. Ein Umweltbonus für Fahrzeuge mit alter Technik ist Realisatire.

D. Iskenius-Eggers, per E-Mail

Megatest: Kompaktklasse

AUTO TEST 2/2018

Sie schreiben, in der Mercedes A-Klasse stecke ab dem 180 d mit Automatik der 2,1-l-Diesel unter der Haube. In unserem A 180 d (5/17) steckt der 1,5-l-Diesel von Renault.

Fritz Schäfer, per E-Mail

Anm. der Red.: Vielen Dank für den Hinweis. Alle Mercedes-A-Klasse-Diesel unterhalb des A 200 d haben 1,5 Liter Hubraum. Wir bitten diesen Fehler zu entschuldigen.



Foto: T. Kempe

Die A-Klasse-Diesel mit 90 oder 109 PS haben 1,5 Liter Hubraum und stammen von Renault. Mittlerweile hat Mercedes die 4. Generation der A-Klasse präsentiert (S. 80)

Impressum

Chefredakteur: Michael Iggena
(verantwortlich für den Inhalt)
Redaktionsleiter: Alexander Kuhl (ak)
Art Director: Marc Rödig
Chef vom Dienst: Alexander Bohnsack
Redaktion: André Huster (ah), Andreas Jüngling (aj),
Attila Langhammer (al), Christoph Richter (cr)
**Redaktionskoordination &
Testwagenmanagement:** Marc Kaczmarek
Fotoredaktion: Andreas Arndt, André Brünigloff,
Heidrun Hönninger
Schlussredaktion: Torge Eßer (Ltg.),
Andreas Fiegenbaum
Freie Mitarbeiter: Jennifer Weinlein (jw)
Illustratoren: Lars Sälzer
Produktionsleiter: Jochen Reinhard
Produktion: r2 GmbH, Wendelsteiner Str. 2 a,
91126 Schwabach, www.r-zwo.com
Grafik: Kerstin Britsche

Herstellung: Thomas Künne (Ltg.), Andy Dreyer
Druck: Prinovis GmbH & Co. KG, Betrieb Ahrensburg,
Alter Postweg 6, 22926 Ahrensburg
Redaktionsadresse:
AUTO TEST, Wendelsteiner Str. 2 a,
91126 Schwabach, redaktion@auto-test.com,
Tel. 0 91 22-63 13 100, Fax 0 91 22-63 13 110
Kaufmännischer Leiter: Tobias Franzke
Objektleiter: Alexander Broch
Verlagsreferent: Florian Müller
www.autobild.de: Boris Pieritz (Chefredakteur)
Marketing-/Anzeigenleitung: Wolfgang Berghofer
(verantwortlich für den Inhalt der Anzeigen), Stefan Müller
Anzeigenvertretung:
B&M Marketing GmbH, Wendelsteiner Str. 2 a,
91126 Schwabach, info@bm-marketing.net,
Tel. 0 91 22-63 13 300, Fax 0 91 22-63 13 301
Vertrieb (Einzelverkauf): DPV Deutscher
Pressevertrieb GmbH, www.dpv.de

AUTO TEST erscheint monatlich und kostet im Einzelhandel € 2,50 (inkl. 7 % MwSt.), im Abonnement € 2,50 pro Heftfolge zzgl. ortsüblicher Zustellgebühren. Mehr Infos auf den Seiten 97 und 110. Höhere Gewalt entbindet den Verlag von der Lieferfrist. Alle Rechte vorbehalten. Copyright: Axel Springer Auto Verlag GmbH. Namentlich gekennzeichnete Artikel geben nicht unbedingt die Meinung des Verlages wieder. Die Rechte für die Nutzung von Artikeln für elektronische Pressespiegel erhalten Sie über die PMG Presse Monitor GmbH, Tel. 0 30-28 49 30 oder www.presse-monitor.de.

axel springer
auto verlag

Verlag: Axel Springer Auto Verlag GmbH,
Axel-Springer-Platz 1, Brieffach 82 40, 20350 Hamburg
Geschäftsführer: Frank Mahlberg, Christian Nienhaus
General Manager: Stephan Fritz



**Damit kann man sich
sehen lassen.**

(SUVs von Audi günstig mieten unter [sixt.de](https://www.sixt.de))

Opel fährt hoch

Opel hat im SUV-Segment ambitionierte Pläne. Wir schauen in die nahe Zukunft und geben einen Ausblick auf den Mokka X-Nachfolger, einen hochgelegten Adam und das nächste Flaggschiff





Mokka X

Der Mokka ist für Opel ein wahrer Kassenschlager, an seiner Nachfolge gibt's nichts zu rütteln. Wir erwarten ihn 2019 auf der IAA, sein Design wird etwas gefälliger ausfallen, und die technische Basis stammt von PSA. Möglicherweise entfallen die Allradvarianten



Ohne SUV läuft heutzutage (fast) nichts, weder bei den automobilen Volumenherstellern noch in einer Autozeitschrift. Daher wollen wir Ihnen an dieser Stelle Opels SUV-Pläne nach französischer Rezeptur vorstellen. Unser Blick in die Zukunft macht Sie – in dieser Reihenfolge – mit dem nächsten Opel Mokka X, Adam X und Grandland XL vertraut. Da Opel seit August 2018 eine Marke des französischen PSA-Konzerns (Citroën, Peugeot) ist, wird zukünftig auch in Rüsselsheim, Eisenach oder Saragossa französisch abgeschmeckt – ob es sich im Resultat um Haute Cuisine handelt, können wir erst nach dem Erscheinen wirklich beurteilen.

Als Opel 2012 den Mokka vorstellte und auf den Markt brachte, bewiesen die Verantwortlichen ein gutes Gespür für Trends; schnell

mauserte sich das kleine SUV zu einem Top-3-Modell der Marke. Seit dem Facelift heißt er Mokka X, und die aktuellen Verkaufszahlen übersteigen die 700 000er-Marke – in die Zukunft verlängert, kann der modische Muntermacher bis zum Ende seines Modellzyklus 2019 vielleicht sogar die Millionenmarke knacken. Egal ob der Mokka X diese Hürde nun nimmt oder nicht, der Nachfolger wird sich daran messen lassen müssen. Aufgrund der PSA-Zugehörigkeit steht für ihn die Efficient Modular Plattform 2 (EMP2) zur Verfügung. Dieser technische Unterbau sieht zeitgemäße Downsizing-Drei- und -Vierzylindermotoren vor, deren Leistungsspektrum von 120 bis 165 PS reicht. Die modernen französischen Benziner werden alle mit Ottopartikelfilter ausgerüstet sein. Darüber hinaus scheint auch ▶

Illustrationen: B. Reichel

Adam X

Der Adam X soll die Crossover/SUV-Palette nach unten abrunden. Auch hier kommt die technische Basis zukünftig aus Frankreich. Dreizylinder bis 150 PS und ein modernes Infotainment sollen bei fairen Preisen junge Kunden ansprechen



Grandland XL

Den Namen verstehen wir als Arbeitstitel. Wie Opels neues Flaggschiff heißen wird, werden wir spätestens im Frühjahr 2019 erfahren; seine Assistenzsysteme sollen in Richtung autonomes Fahren weisen



eine Dieselsvariante realistisch, hat PSA doch vor einigen Monaten einen neuen 1,5-Liter-BlueHDi mit 130 PS angekündigt. Das Aggregat erfüllt die Euro-6d-Norm, und bei den NO_x-Emissionen soll er deutlich unter den Grenzwerten liegen, zudem passt er so gut ins Mokka-Leistungsspektrum wie 40 Knoblauchzehen in ein Huhn.

Die Allradvarianten, mit denen der aktuelle Mokka zu haben ist und für die sich in Deutschland rund 18 Prozent der Kunden entscheiden, sind unwahrscheinlich. Sollte eine 4WD-Variante kommen, dann ist sie nur mit Hilfe von Elektromotoren zu realisieren.

Alle weiteren zukünftigen Opel-SUV werden ohne klassischen All-

40,0 %

Ende 2017 hat Opel die Modellstrategie Pace vorgestellt. Hier wird unter anderem das Ziel formuliert, bis 2021 40% des Fahrzeugabsatzes im SUV-Segment zu erzielen.

radantrieb kommen, denn die zugrunde liegenden französischen Technikbaukästen CMP (Common Modular Platform) und EMP2 sehen diese Antriebsvariante nicht vor. Die Entscheidung schont das Entwicklungsbudget und in preissensiblen Segmenten zudem den Preis. In Anbetracht des wachsenden Allradanteils erscheint uns das allerdings wie der Versuch, die französische Küche um ihr Viergewürz zu erleichtern.

Trotz beschnittener Geländekompetenz wird den Namen aller höhergelegten Opel ein X angehängt. Der Mokka bekam es als Nachreichung mit dem Facelift, die aktuelleren Kandidaten Crossland X und Grandland X wurden so

in den Markt eingeführt. Für Letzteren stehen auch noch einige Neuerungen bevor: Nach dem Marktstart Ende 2017 folgt recht bald ein starker Zweiliter-Turbodiesel, gekoppelt an eine Achtstufenautomatik von Aisin. Der neue Wandler ermöglicht es, zwischen 20 und 130 km/h zu segeln, unterhalb von 20 km/h schaltet sich der Motor beim Ausrollen ab. Zudem ist das Getriebe zwei Kilo leichter als PSAs Sechsstufenwandler. Mit größerem zeitlichen Abstand folgt 2019 außerdem eine Plug-in-Hybrid-Variante des Grandland X. Mit der zusätzlichen Elektroenergie treiben E-Motoren die Hinterräder an. Diese Lösung wäre auch für den Mokka X adaptierbar.

Wann kommt was?

Opel und die liebe Konkurrenz werden auch in den beiden kommenden Jahren reichlich SUV an den Start rollen. Unser Zeitstrahl soll Ihnen einen Überblick über das ungefähre Erscheinen der Modelle verschaffen.

2018

2019



Opel Adam X
(4. Quartal)



Peugeot 1008
(4. Quartal)



Renault Kadjar (FL)
(4. Quartal)



Opel Grandland XL
(1. Quartal)



Skoda Polar
(1. Quartal)



Opel Mokka X
(3. Quartal)

Über dem Grandland, das steht fest, wird es 2019 ein D-Segment-SUV mit rund fünf Meter Außenlänge geben. Geplant wurde die große Nummer schon zu GM-Zeiten, der Verkauf an PSA hat da nun einiges durcheinander gewirbelt. Nun wird er, sozusagen nach der Kunst des kreativen Kochens, ebenfalls aus dem EMP2-Baukasten heraus gebaut. Das Antriebspanorama wird mit Sicherheit dem des Insignia (110 bis 260 PS) äh-

Opel entwickelt auch das starke Matrix-LED-Licht weiter

neln und präsentiert sich geschmacklich so weit gespreizt wie die französische Küche. Lediglich für den 110-PS-Diesel sehen wir in dem hohen und schweren SUV keine rechte Chance. Die Länge seines Innenraums bietet Platz für eine dritte Sitzreihe (optional) und damit für bis zu sieben Passagiere. Im Prinzip wird es sich bei Opels Großem um einen Zafira-Nachfolger handeln, und wenn es gelingt, das Raumgefühl des CrosslandX nach oben zu transportieren, dann wird er ein luftiges Raumwunder werden. Zu GM-Zeiten sprach die Presse bei dem angekündigten großen SUV traditionsbewusst vom Monza; wir tendieren aufgrund baulicher und konzeptioneller Ähnlichkeit mittlerweile zu Grandland XL, Opel selbst hält sich beim Thema Namensgebung bedeckt. Auf französischer Seite steht als Pendant der Peugeot 5008.

Das krasse Gegenteil zu diesem Pariser Schnitzel, also eher ein süßes Petit Four, wird Opel auf der CMP-Basis bauen: einen Stadt-Crossover, unter vier Meter lang – trotzdem mit (Kurzstrecken-)Platz für vier Erwachsene und etwa 350 Liter Ladevolumen. Motorisiert wird er von Dreizylinderturbo mit bis zu 150 PS, größter Hingucker wird das optionale neun Zoll große Infotainmentdisplay in der Mittelkonsole sein.

Die Menüfolge, mit der sich Opel hochkochen will, schätzen wir wie folgt ein: Peugeot wird auf der diesjährigen Hausmesse in Paris (4. bis 14. Oktober) den 1008

präsentieren. Da liegt es nahe zu vermuten, dass Opel den (sehr) eng verwandten Ableger, bei uns AdamX, ebenfalls dem globalen Publikum enthüllen wird. Die beiden größeren Portionen MokkaX und Grandland XL werden 2019 dem Publikum vorgestellt. Den Technologieträger Grandland XL vermuten wir auf dem mondänen Genfer Salon (März 2019). Und dem MokkaX gönnen wir das Heimspiel auf der nächsten IAA (10. bis 22. September 2019). Die Marktstarts würden jeweils zeitnah erfolgen. Der Druck ist hoch, weil im SUV-Segment immer mehr Hersteller in immer mehr Nischen drängen; zudem will Opel bis Ende 2021 40 % seiner Verkäufe mit SUV realisieren. Dass die Konkurrenz nicht schläft, zeigt der kleine Ausblick in der rechten Spalte.

Da der Grandland XL das neue Flaggschiff wird, wird Opel ihn nutzen, um neue Technologien einzuführen. Ein wichtiger Baustein ist die Weiterentwicklung des guten Matrix-LED-Lichts: Die Erhöhung der Anzahl an LED-Segmenten ist obligatorisch, um deren Funktionalität zu verbessern; die Lichtsteuerung an die Blickrichtung des Fahrers anzupassen, wäre technisch möglich und eine nette Kür. Außerdem hat Opel in der Pace-Strategie, die einen Ausblick bis 2024 gibt, weitere Assistenz- und autonome Fahrsysteme angekündigt. Als nächster logischer Schritt erscheint uns hier die funktionale Erweiterung des Stau-Assistenten.

Relativ sicher sind wir uns in dem Punkt, dass Opel eines der drei kommenden SUV ab 2019 in Eisenach produzieren wird. Très bien.

Fazit

Jahrelang war der Mokka ein Einzelkind in der Opel-Familie, jetzt geht's Schlag auf Schlag: erst die zweieiigen Zwillinge Cross- und Grandland, später das große D-Segment-SUV und der kleine Adam. Mit dieser Flotte hat sich Opel schnell und breit aufgestellt, aber der Verzicht auf Allradtechnik könnte so manchem Interessenten den Appetit verderben.

attila.langhammer@auto-test.com



Kommende kleine und kompakte SUV anderer Hersteller

SUV, SUV, SUV – erklären oder gar begründen müssen wir da zum Glück nichts mehr. An dieser Stelle geben wir Ihnen einen kleinen Ausblick auf die ärgsten Konkurrenten für Opels ambitionierte Hochbau-Pläne in 2018 und 2019.



PEUGEOT 1008 Auch bei PSA soll das SUV-Programm nach unten abgerundet werden. Deshalb werden die Franzosen auf der Pariser Messe 2018 den 1008, eng verwandt mit 108, präsentieren. Startpreis um 13 000 Euro



RENAULT KADJAR (FL) Zeit wird's, Optimierungspotenzial für ein Facelift hat der Kadjar reichlich. Hoffentlich werden in Paris 2018 nicht nur Kosmetika enthüllt; Kunden könnten dann zum Jahreswechsel davon profitieren



SKODA POLAR Auch bei Skoda ist unterhalb des Karoq noch Platz. Deshalb drehen sich die Tschechen aus dem MQB A0 (Seat Arona) auch noch ein kleines SUV: Radstand circa 2,60 Meter, Leistung bis 150 PS

Illustrationen: R. Demarets, B. Reichel

Kleinstadt-Cowboys



Peugeot 2008

13 133 Zulassungen*

Preis: ab 17 800 €



BMW X1

13 402 Zulassungen*

Preis: ab 32 350 €



Mazda CX-3

13 468 Zulassungen*

Preis: ab 17 990 €



Hyundai Tucson

16 101 Zulassungen*

Preis: ab 22 840 €



Ford Kuga

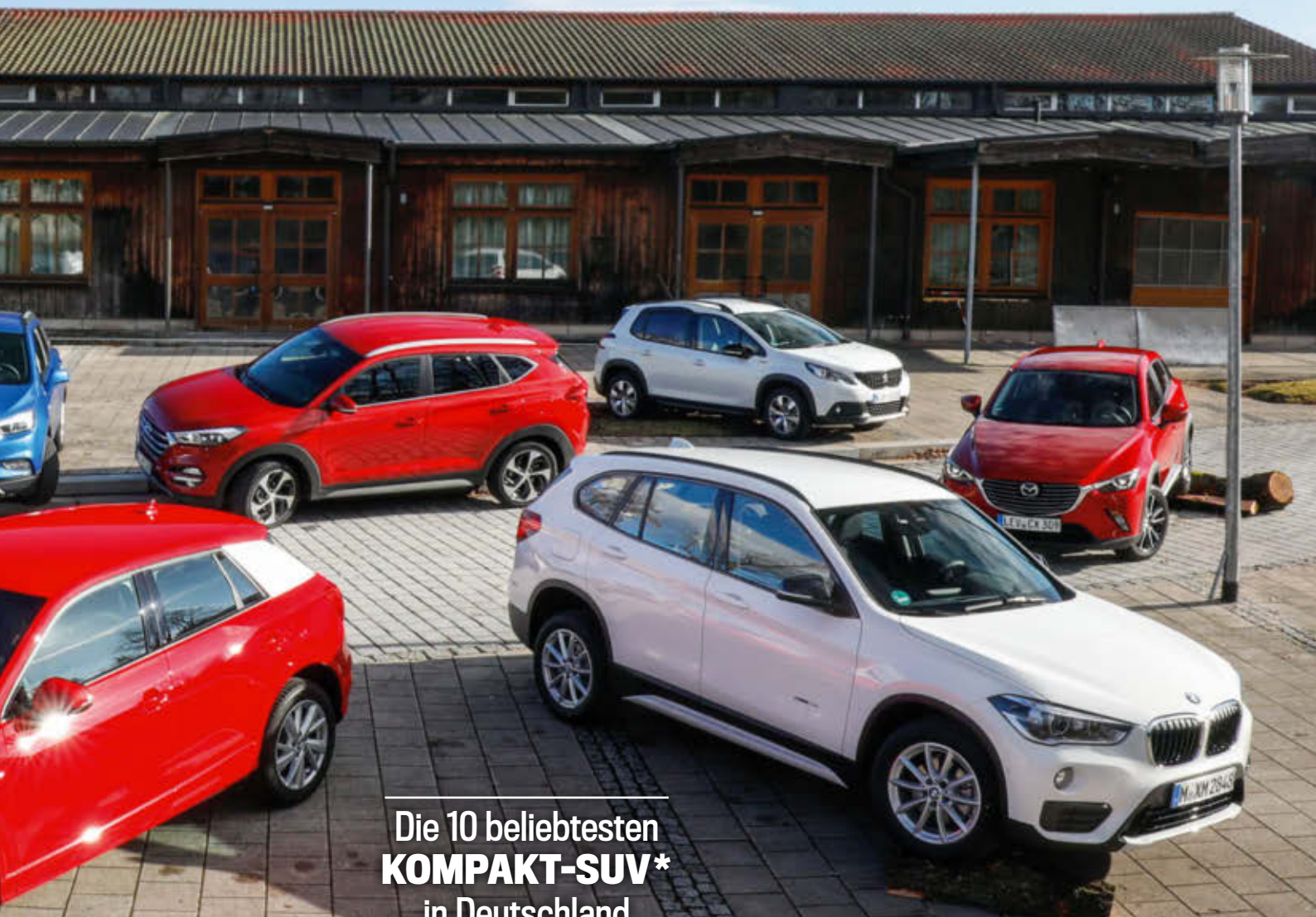
18 418 Zulassungen*

Preis: ab 23 300 €

Stadtautos in bulliger SUV-Optik sind der Verkaufsschlager unserer Zeit. Reiner Vorderradantrieb macht diese zehn City-Slicker zu Modeautos. Wir zeigen, was die meistverkauften können

Hochbeinig stehen sie da, mit Plastikplanken und fetten Rädern. Vor gepflegten Siedlungshäusern schinden sie mächtig Eindruck, versprühen Abenteuerlust und Verwegenheit. Manche machen jetzt halblang und geben offen zu, dass die hohe Sitzposition fürs Fahren viel wichtiger erscheint als die Offroad-Optik. Beides sind SUV-Kernkompeten-

zen. Und beides verlangt keineswegs nach echter Geländetauglichkeit oder Allradantrieb. Mit Vorderradantrieb sind sie höchst beliebte Mogelpackungen mit überzeugenden Verkaufszahlen. In der sandigen Steppe des Wilden Westens hätten sie wenig Glück, doch als Kleinstadt-Cowboys bieten sie viel Nutzwert und sparen mehr als nur eine Handvoll Dollar. *aj*



Die 10 beliebtesten **KOMPAKT-SUV*** in Deutschland



Audi Q2
19 808 Zulassungen*
Preis: ab 24 300 €



Nissan Qashqai
25 878 Zulassungen*
Preis: ab 20 490 €



Renault Captur
27 700 Zulassungen*
Preis: ab 15 990 €



Opel Mokka X
29 086 Zulassungen*
Preis: ab 18 990 €



VW Tiguan
30 882 Zulassungen*
Preis: ab 26 975 €

*Modellreihe ohne Allrad; Januar bis Dezember 2017 (Quelle: KBA)

Peugeot 2008 13133 Zulassungen

Die Fakten

Seit: 4/13, Facelift: 04/16 • ab 17 800 Euro • 3 Benzin (82 bis 130 PS), 2 Diesel (99 und 120 PS) • 5-/6-Gang manuell, 6-Stufen-Automatik (PureTech 110) • nur Vorderradantrieb • 4 Ausstattungslinien

Tipps

Benziner: Das Sauger-Trio mit 82 PS quält sich regelrecht, den 2008 voranzubringen. Dazu verbraucht es mehr als unsere Empfehlung: PureTech 110

Diesel: Beide Diesel passen gut zum 2008: 205 Nm in der 110-PS-Variante, 300 Nm mit der 120-PS-Software. Uns erscheinen 1050 Euro Aufpreis vertretbar, zumal der BlueHDi 120 sechs Gänge und die Topausstattung mitbringt.

| Benziner PureTech 110 | Diesel BlueHDi 120 |
|--|--|
| Motor / Hubraum: R3, Turbo / 1199 cm³ | Motor / Hubraum: R4, Turbo / 1560 cm³ |
| Antrieb: Vorderrad / 6-Gang | Antrieb: Vorderrad / 6-Gang |
| Leistung: 81 kW / 110 PS | Leistung: 88 kW / 120 PS |
| Drehmoment: 205 Nm | Drehmoment: 300 Nm |
| Normverbr. / Abgas: 4,4 l / 103 g/km | Normverbr. / Abgas: 3,7 l / 96 g/km |
| Beschleunigung: 0-100 km/h: 9,9 s | Beschleunigung: 0-100 km/h: 9,6 s |
| Höchstgeschw.: 191 km/h | Höchstgeschw.: 192 km/h |
| Wertentwicklung* SCHWACKE: 62,5 % | Wertentwicklung* SCHWACKE: 62,3 % |
| ÖKOTREND-Wertung: 75 % | ÖKOTREND-Wertung: 74 % |

Preis: ab 21250 € Preis: ab 23800 €

*Restwert nach 24 Monaten bei 20 000 km/Jahr, segmentspezifischer Sonderausstattungsanteil

Der Outlaw

Gut, eine Limousine erkennen wir im 2008 erstmal nicht – ein SUV schon eher. Allerdings steht Allradantrieb nicht im Programm. Macht nichts, Peugeot spricht beim 2008 von einem Urban-Crossover, also einem hochgelegten Kleinwagen für städtische Ansprüche. Sollte er sich doch mal auf einen Feldweg verirren oder unbefestigten Boden unter die Räder bekommen, hilft die optionale Traktionskontrolle weiter. Entwicklungspartner Bosch hat hier bemerkenswerte Arbeit geleistet. Dass das Grip-Control-System mit seinen Einstel-

Peugeot verspricht die Dynamik einer Limousine, vereint mit der Robustheit eines SUV. Was hat der kleine Löwe wirklich drauf?

lungen für Schnee, Matsch und Sand tatsächlich funktioniert, zeigten unsere Fahrversuche in schlammigem Gelände. Der Effekt und Mehrwert des preiswerten Systems (200 Euro) hat uns überrascht.

Ähnlich funktional zeigt sich die simple Bedienung des 1040 Euro teuren, gut auflösenden Navigationssystems. Der ab der mittleren Ausstattung serienmäßige Touchscreen liegt angenehm im Fahrersichtfeld, was auch heutzutage keinesfalls selbstverständlich ist. Die Funktionstasten des serienmäßigen Tempomaten und der

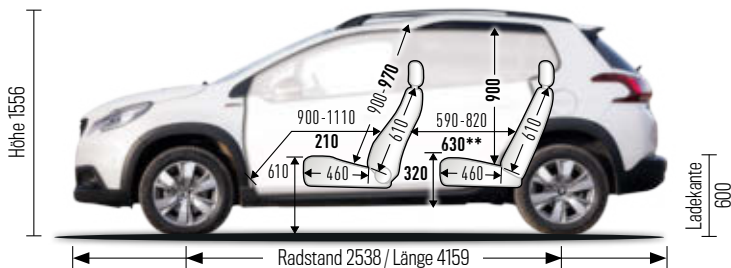
optionalen Sitzheizung müssen hingegen immer wieder aufs Neue erfüllt werden – der Tempomat hinter der linken Lenkradspitze, die Sitzheizung seitlich versteckt am Sitzgestell. Auch Peugeots eigenwilliges Ergonomiekonzept mit winzigem Lenkrad und hoch positionierten Instrumenten spaltet die Gemüter. Dem einen passt es, der andere findet auch nach langem Experimentieren keine optimale Sitzposition. Weitere Kritik: Der Tankdeckel muss separat mit dem Schlüssel geöffnet werden – das nervt im Alltag. **ah**



Die Peugeot-typische Anordnung ist nicht jedermanns Sache. Smartphones können via Mirror-Screen gekoppelt werden



Der 2008 ist ein Allrounder – mit der optionalen Traktionskontrolle meistert das kleine SUV auch rutschige Untergründe



Abmessungen in Millimetern; * Breite ohne / mit Außenspiegeln; ** Norm bei 1 Meter Beinfreiheit vorn

Breite*: 1739/2004
Innenbreite v./h.: 1400/1390
Kofferraum: 360-1194 l
Wendekreis li./re.: 11,2/11,2 m
kein Allrad verfügbar

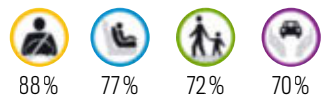
Der 2008 nimmt die geringste Verkehrsfläche in unserem Test ein. Im Fond wird's entsprechend knapp

Abgasreinigung

Einzig der PureTech 130 ist mit einem Benzin-Partikelfilter ausgestattet und erfüllt bereits die neue Euro 6d-Temp-Norm. Diesel mit SCR-Kat.

Sicherheit

Euro NCAP-Wertung: ★★★★★
www.euroncap.com (getestet 2013***)



Fazit

- + niedriges Preisniveau
- + modernes Infotainment
- + niedrige Ladeante
- gewöhnungsbedürftige Ergonomie

Wertung **4+** **53,9%**

BMW X1 13 402 Zulassungen

Die Fakten

Seit: 10/15 • ab 32 350 Euro • 4 Benziner (140 bis 231 PS), 4 Diesel (150 bis 231 PS) • Vorderradantrieb, 5 Allradversionen • 6-Gang manuell, 7-Gang-Doppelkupplungsautom. • 5 Ausstattungslinien

Tipps

Benziner: Der 18i reicht für Stadtverkehr und fürs Gleiten auf der Autobahn. Kurvenräuber, die richtig Dampf brauchen, fahren den 25i mit 231 PS. Der bedankt sich dafür aber auch mit einem guten Schluck mehr aus dem Tank.

Diesel: Sparsam und gediegen beschreiben den 18d am besten. Pendler ohne Bleifußambitionen sind hier an der richtigen Adresse.

| Benziner sDrive 18i | Diesel sDrive 18d |
|--------------------------------------|--------------------------------------|
| Motor/Hubraum: R3, Turbo/1499 cm³ | Motor/Hubraum: R4, Turbo/1995 cm³ |
| Antrieb: Vorderrad/6-Gang | Antrieb: Vorderrad/6-Gang |
| Leistung: 103 kW/140 PS | Leistung: 110 kW/150 PS |
| Drehmoment: 220 Nm | Drehmoment: 330 Nm |
| Normverbr./Abgas: 5,4 l/124 g/km | Normverbr./Abgas: 4,2 l/114 g/km |
| Beschleunigung: 0-100 km/h: 9,6 s | Beschleunigung: 0-100 km/h: 9,2 s |
| Höchstgeschw.: 205 km/h | Höchstgeschw.: 205 km/h |
| Wertentwicklung* SCHWACHE: 69,0 % | Wertentwicklung* SCHWACHE: 67,2 % |
| ÖKOTREND-Wertung: 74 % | ÖKOTREND-Wertung: 65 % |
| Preis: ab 32 350 € | Preis: ab 34 800 € |

*Restwert nach 24 Monaten bei 20 000 km/Jahr, segmentspezifischer Sonderausstattungsanteil

Abgasreinigung

Ab Frühjahr dieses Jahres rollen bei BMW alle Benziner mit Partikelfilter vom Band, die Diesel bekommen einen SCR-Kat mit AdBlue.

Sicherheit

Euro NCAP-Wertung: ★★★★★
www.euroncap.com (getestet 2015***)

| | | | |
|------|------|------|------|
| | | | |
| 90 % | 87 % | 74 % | 77 % |

Fazit

- + sportlich-agiles Fahrverhalten
- + modernes Infotainment
- + gute Rundumsicht
- hoher Grundpreis

Wertung **3+** **68,1%**

Pony-Express

Er kann wild und ungezügelt, aber auch entspannt und ausdauernd. Der X1 ist wie der Pony-Express aus dem Wilden Westen

Ja, ein dynamisches Auto sieht in der Regel anders aus, aber der BMW ist in der Klasse der kompakten SUV der Dynamiker. Zügig, ohne angestrengt zu wirken, zirkelt das kleinste SUV aus München durch die Kurven und vermittelt dabei viel Vertrauen. Dass die aktuelle Generation nun frontgetrieben ist, dürfte lediglich eingefleischte BMW-Fans stören. Der X1 erledigt seine Aufgaben jedenfalls souverän, auch wenn es dem Benziner 18i ein wenig an Durchzugkraft mangelt. Wer mehr auf das Thema Fahrspaß setzt, der

greift besser zum 20i mit 192 PS. Die Wandlerautomatik dürfte im Komfort-Modus gern etwas zünger in die Gänge kommen. Bodenwellen und selbst grobe Schlaglöcher pariert das kleine SUV gekonnt und schon so nicht nur das Kreuz.

Innen glänzt auch das kleinste BMW-SUV mit durchdachter Ergonomie. Gewählte Materialien und Verarbeitungsqualität geben keinen Anlass zur Klage. Auch beim Platzangebot gibt es nichts zu bemängeln, selbst Passagiere jenseits der 1,85 Meter sitzen be-

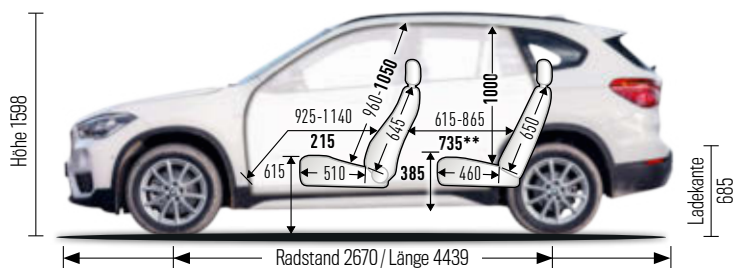
quem. Sehr erfreulich: Alles sitzt da, wo man es erwartet. Tagtäglich genutzte Funktionen wie die Sitz- oder Lenkradheizung, Lautstärke oder Klimaanlage, sofern vorhanden, haben noch mechanische Schalter und sind nicht in Menüs verschwunden. Kritik erntet der BMW für seinen hohen Grundpreis von 32 350 Euro. Für diese Summe gibt's manche Konkurrenten aus Fernost nahe an der Vollausstattung. Eine gute Wahl ist der 18i aber dennoch; mit einigen Extras an Bord reisen Sie sorgenfrei durch die Republik. **cr**



Das Entertainment-Paket ist ein Muss für Technikfreunde. Kostet zwar mindestens 1300 Euro, ist aber jeden Cent wert



Das Exklusiv-Paket für 2700 Euro kommt mit elektrischen Sitzen, Glasdach und Sonderfarbe, LED-Rückleuchten sind Serie



*** Fußgängerschutz aktive Sicherheit Insassenschutz Kindersicherheit

Breite*: 1821/2060
Innenbreite v./h.: 1460/1000
Kofferraum: 505-1550 l
Wendekreis li./re.: 11,3/11,4 m
Allrad ab: 36 800 Euro

Im Vergleich zu den meisten Rivalen fällt der X1 eine Spur enger aus, bietet aber sehr viel Kopffreiheit



Der Pistolero

Für uns ist der CX-3 eine gute Kaufempfehlung, obwohl er von allen Kandidaten im Megatest am wenigsten in das klassische SUV-Schema passt. Wie kommt das?

Der SUV-Ursprung liegt in den USA bei der Alltags- und Straßen-domestizierung schwerer Geländewagen. Das Produkt war so populär, dass schon bald reine Pkw auf den Markt drängten, die ihre Geländegängigkeit durch einen robusten Auftritt vorgaukelten – das trifft im weiteren Sinne auf fast alle in unserer Top 10 zu, nur nicht auf den Mazda CX-3. Er bietet nur

Der Mazda CX-3 zieht schneller als sein Schatten um jede Ecke, feuert sechs Gänge locker aus der Hüfte und mitten ins Schwarze

eine SUV-Tugend: das leicht erhöhte Sitzen. Daran ist nichts auszusetzen, wenn auch der Einstieg durch die kleinen Türen nicht ganz so locker klappt.

Ansonsten lässt sich der CX-3 am ehesten durch seine englische Kategorisierung „Subcompact“ beschreiben. Er basiert auf dem Kleinwagen Mazda2, ist aber eine halbe Nummer größer. Diese Beschreibung mag zunächst verwirren, doch beschreibt sie genau den Reiz am kleinen Mazda. Er ist unerhört wendig und wieselt flink um alle Ecken. Dazu passt groß-

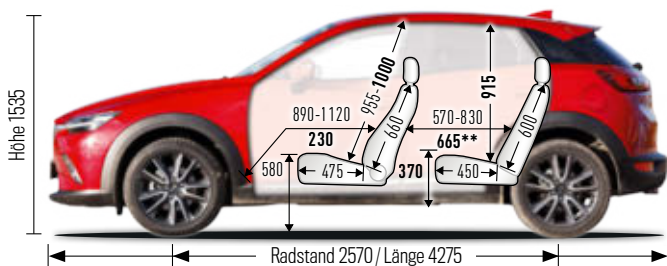
artig der hellwache Zweiliter-Saugmotor und der – für einen Diesel – sehr spritzige Motor. Eine wundervoll handlich-flutschige Schaltung vollendet das Trio. Eine Automatik gibt es nur für Benziner; die 150-PS-Allradversion macht sich durch ihr Mehrgewicht fast obsolet. Nehmen Sie den handgeschalteten 120-PS-Benziner in der umfangreichen Center-Line für 2000 Euro. Damit erhalten Sie eines der spannendsten Stadtautos unserer Zeit und überdies eine willkommene Alternative zur Mochtegegn-Allradoptik. **aj**



Ernsthaft fahrerorientiert: reduziertes Cockpit mit Radiobedi-
enung vorm Schalthebel. Funktioniert und sieht gut aus



Sie sehen: Wir hatten unseren Spaß im CX-3. Kehrseite der
wendigen Knirps-Karosserie: Viel Platz bietet sie nicht



Abmessungen in Millimetern; * Breite ohne/ mit Außenspiegeln; ** Norm bei 1 Meter Beinfreiheit vorn

Mazda CX-3

13 468 Zulassungen

Die Fakten

Seit: 6/15 • ab 17 990 Euro • 2 Benzin-
(120 und 150 PS), 1 Diesel (105 PS) •
Vorderradantrieb, 2 Allradversionen •
6-Gang manuell, 6-Stufen-Autom. (nur
für Benziner) • 3 Ausstattungslinien

Tipps

Benziner: Den Zweiliter-Sauger gibt es
mit 120 oder 150 PS. Das Drehmoment
ist identisch, der stärkere Motor ist an
den gewichtstreibenden Allrad gebun-
den. Einfache Wahl: die quicklebendige
120-PS-Version mit viel Fahrspaß.

Diesel: Es gibt nur einen Diesel. Anders
als die Benziner ist er verhältnismäßig
gering verdichtet. Das hilft spürbar beim
Sparen und bei der Drehfreude.

| Benziner Skyactiv-G 120 | Diesel Skyactiv-D 105 |
|---|--|
| Motor / Hubraum: R4 / 1998 cm³ | Motor / Hubraum: R4, Turbo / 1499 cm³ |
| Antrieb: Vorderrad / 6-Gang | Antrieb: Vorderrad / 6-Gang |
| Leistung: 88 kW / 120 PS | Leistung: 77 kW / 105 PS |
| Drehmoment: 204 Nm | Drehmoment: 270 Nm |
| Normverbr. / Abgas: 5,9 l / 137 g/km | Normverbr. / Abgas: 4,0 l / 105 g/km |
| Beschleunigung: 0-100 km/h: 9,0 s | Beschleunigung: 0-100 km/h: 10,1 s |
| Höchstgeschw.: 192 km/h | Höchstgeschw.: 177 km/h |
| Wertentwicklung* SCHWACKE: 65,0 % | Wertentwicklung* SCHWACKE: 61,5 % |
| ÖKOTREND-Wertung: 70 % | ÖKOTREND-Wertung: 63 % |

Preis: ab 17 990 € **Preis: ab 21 990 €**

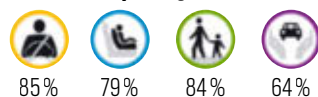
*Restwert nach 24 Monaten bei 20 000 km/Jahr,
segmentspezifischer Sonderausstattungsanteil

Abgasreinigung

Die hochverdichteten Benzinmotoren
verbrennen überdurchschnittlich sau-
ber – auch ohne Partikelfilter. Für den
Diesel gibt's keine SCR-Technik.

Sicherheit

Euro NCAP-Wertung: ★★★★★
www.euroncap.com (getestet 2015***)



Fazit

- + eigenständiger Auftritt
- + sehr agiles Fahrverhalten
- + gute Motoren
- nur vier Crashtest-Sterne

Wertung

3 **63,8 %**

Hyundai Tucson 16 101 Zulassungen

Die Fakten

Seit: 7/15 • ab 22 840 Euro • 2 Benziner (132 u. 177 PS), 4 Diesel (116 bis 185 PS) • Vorderradantrieb, 3 Allradversionen • 6-Gang man., 7-Gang-Doppelkupplung, 6-Stufen-Autom. • 4 Ausstattungslinien

Tipps

Benziner: Rechte Spur und Tempomat auf 110 km/h: Wer sich hier erkennt, setzt auf den sparsamen Basisbenziner. Der Turbo mit 177 PS hat genug Wucht für eine zügige Beförderung.

Diesel: Unsere Empfehlung gilt dem 2.0 CRDi, der 136 PS leistet, verbrauchsarm seinen Dienst verrichtet und für die meisten Fällen ordentlich Reserven bereithält.

| Benziner blue 1.6 GDI | Diesel blue 2.0 CRDi |
|--|--|
| Motor/Hubraum: R4, Turbo/1591 cm ³ | Motor/Hubraum: R4, Turbo/1995 cm ³ |
| Antrieb: Vorderrad/6-Gang | Antrieb: Vorderrad/6-Gang |
| Leistung: 97 kW/132 PS | Leistung: 100 kW/136 PS |
| Drehmoment: 161 Nm | Drehmoment: 373 Nm |
| Normverbr./Abgas: 6,3 l/S/147 g/km | Normverbr./Abgas: 6,0 l/D/156 g/km |
| Beschleunigung: 0-100 km/h: 11,5 s | Beschleunigung: 0-100 km/h: 12 s |
| Höchstgeschw.: 182 km/h | Höchstgeschw.: 184 km/h |
| Wertentwicklung* SCHWACKE: 65,25 % | Wertentwicklung* SCHWACKE: 63,22 % |
| ÖKOTREND-Wertung: 67 % | ÖKOTREND-Wertung: 60 % |

Preis: ab 22 840 € Preis: ab 29 840 €

*Restwert nach 24 Monaten bei 20 000 km/Jahr, segmentspezifischer Sonderausstattungsanteil

Abgasreinigung

Die Benziner verfügen noch über keinen Partikelfilter. Der Diesel fährt mit Partikelfilter, ein SCR-Katalysator mit Ad-Blue ist bisher nicht verfügbar.

Sicherheit

Euro NCAP-Wertung: ★★★★★
www.euroncap.com (getestet 2015***)

| | | | |
|------|------|------|------|
| | | | |
| 86 % | 85 % | 71 % | 71 % |

Fazit

- + sehr gutes Platzangebot
- + angemessene Preise
- + solide Verarbeitung
- angestaubtes Infotainment

Wertung **2-** **73,0%**



Der Planwagen

Hab und Gut über lange Strecken von A nach B transportieren - mit dem Tucson geht es komfortabel über Stock und Stein

Wer bei Hyundai noch immer an billige Plastikwüsten aus Fernost denkt, hat noch nicht im Tucson gesessen. Vorbei sind die Zeiten, in denen schon beim Einstieg Mittelkonsole und Tür Geräusche von sich geben. Die Sitze sind bequem und bieten auch großen Passagieren ausreichend Platz, eine einstellbare Sitzauflage wäre optimal. Schalter rasten ordentlich ein und sind logisch angeordnet - langes Suchen ausgeschlossen. Innen ist, so kennt man es von Hyundai mittlerweile, alles sauber verarbeitet, Oberflächen aus Hartplastik

wurden größtenteils verbannt. Für knapp 37 000 Euro ließ der Testwagen kaum Wünsche offen. Sitzheizung, Lenkradheizung, Klimaautomatik, Bluetooth, Smart Key, elektrische Heckklappe und etliche Assistenzsysteme sind dann mit von der Partie.

Der 1,6-Liter-Turbobenziner muss ordentlich arbeiten, damit die 1571 Kilo in die Gänge kommen; mit der Automatik gekoppelt dauert die Beschleunigung gefühlt ewigkeiten, da hilft auch der Sport-Modus nicht. Die Lenkung dürfte mehr Feedback geben. Das

Fahrwerk ist mit 19-Zoll-Rädern noch komfortabel, in flotten Kurven kommt der Aufbau ins Wanken.

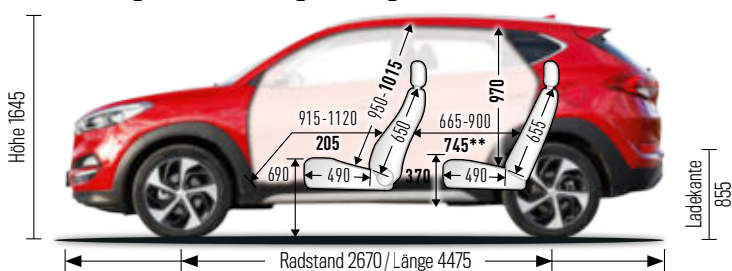
Das Infotainment mit Achtzoll-Touchscreen kennt weder Apple CarPlay und Android Auto, ist optisch ein wenig in die Jahre gekommen, reagiert aber zügig auf Eingaben. Kleines Manko: Die Lenkradtasten reagieren bei Bluetooth-Verbindung teils sehr langsam. Qualitativ fährt der Tucson nur knapp hinter den Deutschen, ist mit fünf Jahren Garantie und gutem Preis-Leistungs-Verhältnis eine echte Alternative. **cr**



Innen wirkt der Tucson betont sachlich, die Bedienung ist intuitiv. Wichtige Funktionen belegen eine eigene Taste



Mit der Ausstattung Style (ab 7650 Euro) schnüren die Koreaner ein rundes Paket. LED-Scheinwerfer kosten 990 Euro



*** Fußgängerschutz aktive Sicherheit Insassenschutz Kindersicherheit



Das Fort

Mit gut 4,50 m gehört der Kuga zu den Größten in unserem Feld. Dazu passt sein selbstbewusstes Äußeres ebenso wie der großzügige Innenraum. Obwohl in und für Europa entwickelt, entsteht dadurch dieser erhabene SUV-Eindruck, den viele US-Dickschiffe vermitteln. Wenn der Fahrer weiß, dass der Wagen genügend Platz für alle Eventualitäten und den Komfort für tagelangen Highway-Verkehr bietet, erzeugt das einen sehr entspannten Fahreindruck.

Der Clou: Der Kuga braucht dazu weder zwei Tonnen Leergewicht

Seit 2012 ist der aktuelle Kuga fester Bestandteil im Ford-Portfolio. Er kombiniert erfolgreich US-Format mit europäischem Handling

noch einen allzu großen Motor. Er fährt sich dem Plattformbruder Focus nicht unähnlich und lässt dank Torque-Vectoring selbst auf schmieglicher Fahrbahn fast nie den Allradantrieb missen.

So vereint der Kuga charakterlich und fahrerisch das Beste aus zwei Welten. Seine wunderbar präzise Lenkung verhilft ihm zu einem wendigen, sehr souveränen Handling. Ebenfalls unamerikanisch: die lobenswert sparsamen und zudem kräftigen Dieselmotoren. Der 1,5-Liter-Benziner – im Fronttriebler mit 120 oder 150 PS

erhältlich – ist kein Ausbund an Sparsamkeit, dafür mit feiner Laufruhe gesegnet.

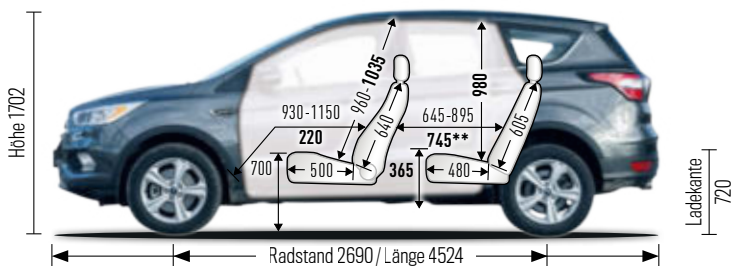
Bevor wir den Kuga, der im SUV-Mutterland Escape heißt, blindlings empfehlen, vergleichen wir ihn mit dem VW Tiguan. Der ist teurer, wirkt aber einen Tick moderner und bietet auch ein wenig mehr Platz. Ähnliches gilt für den ebenfalls sehr geräumigen Skoda Kodiaq, dessen Verkaufszahlen sich trotz des jungen Alters rapide unseren bewährten Top 10 nähern und demnächst auch dem Kuga Paroli bieten dürften. **aj**



Instrumente in tiefen Höhlen, Radiobedienung wie auf dem Präsentierteller. Ergonomisch nicht perfekt, aber angenehm



Große Klappe und angenehm niedrige Ladekante. Mit umgeklappten Sitzen bildet sich dahinter leider kein ebener Boden



Breite*: 1838/2077
Innenbreite v./h.: 1455/1480
Kofferraum: 456-1653 l
Wendekreis li./re.: 11,6/11,8 m
Allrad ab 31 450 Euro

Eine Handbreite ist der Kuga länger als der Tiguan. Davon dürfte im Innenraum mehr zu spüren sein

Ford Kuga 18 418 Zulassungen

Die Fakten

Seit: 3/13; Facelift: 1/17 • ab 23 300 Euro • 3 Benzin (120 bis 182 PS), 3 Diesel (120 bis 180 PS) • Vorderradantrieb, 3 Allradversionen • 6-Gang man., 6-Gang-Doppelkupplung • 5 Ausstattungslinien

Tipps

Benziner: Der 1,5-Liter-Turbo bildet von 120 bis 182 PS ein breites Spektrum. Er erledigt seine Aufgabe sehr leise und vibrationsarm, ist aber schon bei wenig Last alles andere als sparsam.

Diesel: Der Unterschied, der zwischen dem 1,5-Liter und seinen 2,0-Liter-Brüdern besteht, wird bei schneller Autobahnfahrt deutlich. Innerorts sind beide kräftig, ab 150 PS wird's souveräner.

| Benziner 1.5 EcoBoost | Diesel 1.5 TDCi |
|--|--|
| Motor / Hubraum: R4, Turbo / 1498 cm³ | Motor / Hubraum: R4, Turbo / 1499 cm³ |
| Antrieb: Vorderrad / 6-Gang | Antrieb: Vorderrad / 6-Gang |
| Leistung: 88 kW / 120 PS | Leistung: 88 kW / 120 PS |
| Drehmoment: 240 Nm | Drehmoment: 270 Nm |
| Normverbr. / Abgas: 6,3 l / 145 g/km | Normverbr. / Abgas: 4,4 l / 115 g/km |
| Beschleunigung: 0-100 km/h: 12,5 s | Beschleunigung: 0-100 km/h: 12,7 s |
| Höchstgeschw.: 180 km/h | Höchstgeschw.: 173 km/h |
| Wertentwicklung* SCHWACHE: 61,9 % | Wertentwicklung* SCHWACHE: 60,4 % |
| ÖKOTREND-Wertung: 67 % | ÖKOTREND-Wertung: 55 % |

Preis: ab 23 300 € **Preis: ab 27 950 €**

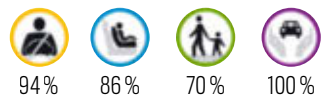
*Restwert nach 24 Monaten bei 20 000 km/Jahr, segmentspezifischer Sonderausstattungsanteil

Abgasreinigung

Mit Kat im Benzin und Rußpartikelfilter im Diesel erfüllt der Kuga zwar die noch aktuellen Normen, geizt aber mit moderner Abgasreinigungstechnik.

Sicherheit

Euro NCAP-Wertung: ★★★★★
www.euroncap.com (getestet 2012***)



Fazit

- + ausgewogene Fahreigenschaften
- + angenehmes Raumgefühl
- + gute Grundausstattung
- nicht optimale Raumaussnutzung

Wertung **3+** **66,8 %**



A rear three-quarter view of a red Audi A1. The car is parked on a paved surface, and its license plate reads 'EN-ARR-BEAD'. The background shows a grassy field and a fence.



Der Marshall

Ehe zum Jahreswechsel 2018/19 ein komplett neuer Qashqai zu den Händlern rollt, bekam der Kassenschlager noch ein Facelift, das den Namen verdient. Außen-design, Innenraum und Fahreigenschaften wurden überarbeitet, um mit der immer größer werdenden Konkurrenz mithalten zu können. Die Frontpartie wirkt nun geschlossener und moderner, die Rückleuchten strahlen im 3D-Effekt. Aber auch unterm Blech hat Nissan ordentlich Hand angelegt. Radaufhängung, Dämpfung und Lenkung wurden überarbeitet. Zu-

Um die Verkaufszahlen auf hohem Niveau zu halten, verpasste Nissan seinem Bestseller Ende 2017 ein Facelift mit Mehrwert

dem helfen geänderte Dämmmaterialien, die Dezibel im Innenraum zu senken. Und ja, das Erste, was während der Fahrt auffällt: Es geht deutlich ruhiger zu als im Vorgänger. „Wir wollen auch Kunden ansprechen, die den Qashqai mit dem Audi Q3 vergleichen“, heißt es bei Nissan selbstbewusst. Tatsächlich präsentieren sich die Materialien des Cockpits nun hochwertiger und ansehnlicher.

In Sachen Platzangebot schlägt sich das 4,39 Meter lange SUV gut. Die neuen, kompakteren Monoformsitze sind nicht nur bequem,

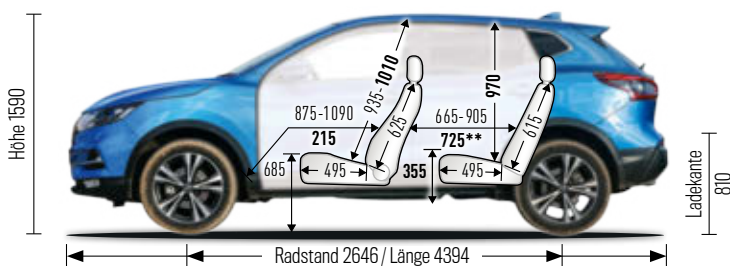
sie vergrößern auch den Platz im Fond. Der Kofferraum bietet ein Ladevolumen von 430-1585 Liter, und die Ladefläche ist eben, wenn man die Rückbank umklappt. Alles effizient und ohne viel Schnickschnack – diese No-Nonsense-Attitüde hat den Qashqai zur Nummer eins in Europa gemacht. Schleierhaft bleibt uns allerdings, wieso trotz erneuerter Navi-Bedienoberfläche weiterhin Connectivity-Highlights wie Apple CarPlay oder Android Auto fehlen. Trotzdem ist uns der Nissan einen Preis-Leistungs-Tipp wert. **ah**



Merkmal des Facelifts: Sitze mit optionalem Nappalederbezug. Das unten abgeflachte Lenkrad erleichtert den Einstieg



So richtig wild mag der Qashqai nicht rangenommen werden – Komfort und Behaglichkeit stehen hier im Mittelpunkt



Abmessungen in Millimetern; * Breite ohne/mit Außenspiegeln; ** Norm bei 1 Meter Beinfreiheit vorn

Breite*: 1806/2070
Innenbreite v./h.: 1475/1460
Kofferraum: 430-1585 l
Wendekreis li./re.: 11,2/11,6 m
Allrad ab 30 600 Euro

Die Bauweise ermöglicht viel Kopffreiheit vorn wie hinten. Typisch SUV: hohe Ladekante (81 cm)

Nissan Qashqai 25 878 Zulassungen

Die Fakten

Seit: 2/14, Facelift: 8/17 • ab 20 490 Euro
• 2 Benziner (115 und 163 PS), 2 Diesel (110 und 130 PS) • Vorderradantrieb, 1 Allradversion • 6-Gang man., stufenlose CVT-Automatik • 5 Ausstattungslinien

Tipps

Benziner: Für Alltagsaufgaben im städtischen Umfeld ist der 116-PS-Benziner allemal gerüstet. Aber auch der kultivierte, laufruhige 1.6er ist ohne Vorbehalte zu empfehlen.

Diesel: Hier harmonisiert der Qashqai als Vollwertauto am besten mit dem 130-PS-Motor. Damit eröffnet sich dann auch die Option auf den Allradantrieb (2000 Euro).

| Benziner 1.2 DIG-T | Diesel 1.6 dCi |
|--|--|
| Motor / Hubraum: R4, Turbo / 1197 cm³ | Motor / Hubraum: R4, Turbo / 1598 cm³ |
| Antrieb: Vorderrad / 6-Gang | Antrieb: Vorderrad / 6-Gang |
| Leistung: 85 kW / 116 PS | Leistung: 96 kW / 130 PS |
| Drehmoment: 190 Nm | Drehmoment: 320 Nm |
| Normverbr. / Abgas: 5,6 l / 129 g/km | Normverbr. / Abgas: 4,4 l / 116 g/km |
| Beschleunigung: 0-100 km/h: 10,6 s | Beschleunigung: 0-100 km/h: 9,9 s |
| Höchstgeschw.: 185 km/h | Höchstgeschw.: 190 km/h |
| Wertentwicklung* SCHWACKE: 62,1 % | Wertentwicklung* SCHWACKE: 60,2 % |
| ÖKOTREND-Wertung: 68 % | ÖKOTREND-Wertung: 60 % |

Preis: ab 20 490 € Preis: ab 28 600 €

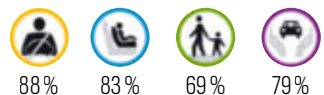
*Restwert nach 24 Monaten bei 20 000 km/Jahr, segmentspezifischer Sonderausstattungsanteil

Abgasreinigung

Die Benziner verfügen über einen Drei-Wege-Katalysator. Die Abgase der Diesel werden mittels NOx-Speicherkatalysator und Partikelfilter gereinigt.

Sicherheit

Euro NCAP-Wertung: ★★★★★
www.euroncap.com (getestet 2014**)



Fazit

- umfassende Ausstattung
- komfortables Fahrwerk
- fares Preis-Leistungs-Verhältnis
- rückmeldungsarme Lenkung

Wertung **3+** **66,4%**

Renault Captur 27 700 Zulassungen

Die Fakten

Seit: 6/13, Facelift: 4/17 • ab 15 990 Euro
• 2 Benzin (90 und 118 PS), 2 Diesel
(90 und 110 PS) • nur Vorderradantrieb
• 5-/6-Gang manuell, 6-Gang-Doppel-
kupplung • 5 Ausstattungslinien

Tipps

Benziner: beide Benzin mit einer Li-
terleistung von rund 100 PS und Nenn-
leistung bei 5000 Touren. Die Motoren
sind drehfreudig, für den 120-PS-Vier-
zylinder steht eine Doppelkupplungs-
automatik (DKG) zur Wahl (1500 Euro).

Diesel: robuste Selbstzünder mit reich-
lich Drehmoment. Und das sollten Sie
nutzen, Drehzahl mögen die Diesel nicht.
DKG hier für 90 PS (1500 Euro).

| Benziner TCe 90 | Diesel dCi 110 |
|---|--|
| Motor / Hubraum: R3, Turbo / 898 cm³ | Motor / Hubraum: R4, Turbo / 1461 cm³ |
| Antrieb: Vorderrad / 5-Gang | Antrieb: Vorderrad / 6-Gang |
| Leistung: 66 kW / 90 PS | Leistung: 81 kW / 110 PS |
| Drehmoment: 140 Nm | Drehmoment: 260 Nm |
| Normverbr. / Abgas: 5,1 l / 114 g/km | Normverbr. / Abgas: 3,7 l / 98 g/km |
| Beschleunigung: 0-100 km/h: 13,1 s | Beschleunigung: 0-100 km/h: 11,4 s |
| Höchstgeschw.: 171 km/h | Höchstgeschw.: 180 km/h |
| Wertentwicklung* SCHWACHE: 64,5 % | Wertentwicklung* SCHWACHE: 66,2 % |
| ÖKOTREND-Wertung: 66 % | ÖKOTREND-Wertung: 55 % |
| Preis: ab 15 990 € | Preis: ab 23 190 € |

*Restwert nach 24 Monaten bei 20 000 km/Jahr,
segmentspezifischer Sonderausstattungsanteil

Der Trapper

Der Captur lockt mit niedrigen Preisen Interessenten an und will dann mit attraktiven Paketen zum Geldausgeben verführen

Renault hat unseren Captur-Test-
wagen in der Topausstattung Ini-
tiale Paris geliefert. Die Luxuslinie
gibt es seit dem Facelift im April
2017; zur Vollausrüstung fehlen
ihr lediglich Notrad & Wagenheber
(100 Euro) sowie das Panorama-
dach (590 Euro). Zu den Extras an
Bord zählen unter anderem die
aufgrund der schlechten Übersicht
sehr sinnvolle Rückfahrkamera
(400 Euro) und die Voll-LED-
Scheinwerfer (790 Euro, Paket) mit
guter Lichtausbeute. Aber der
Preis der Topausstattung liegt 66
Prozent oder 10 000 Euro über dem

Einstiegspreis von 15 990 Euro.
Das wäre zu verschmerzen, wenn
mit dem Preisanstieg das 15 000-
Euro-Gefühl reduziert würde. Aber
die Mankos der Basis finden sich
natürlich auch hier: obenrum
schlappe Downsizingbenziner; in-
direkte, immerhin leichtgängige
Lenkung, und die schwächelnde
Sitzheizung (290 Euro) durchwirkt
kaum das dicke und straffe Nap-
paleder, welches es exklusiv für
die teure Linie gibt.

Stark eingeschränkt ist auch die
Zugriffsmöglichkeit auf den eben-
falls mit dem Facelift ein geführ-

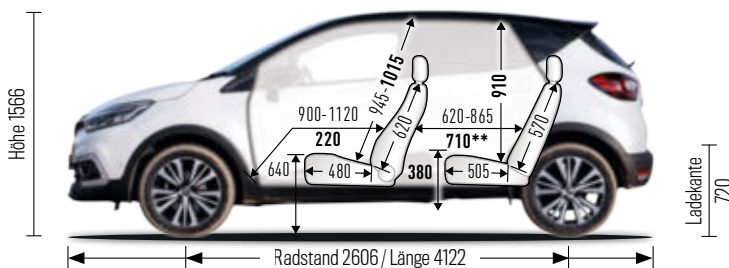
ten Totwinkelwarner. Dieser sinn-
volle Helfer erfordert die Linie
Intens (4100 Euro) nebst Technik-
paket (1290 Euro). Aber der Cap-
tur hat auch seine Vorteile: Ab
Werk kommt er mit einer um 16
Zentimeter längs verschiebbaren
Rückbank. Der Kofferraum lässt
sich so, ohne Umklappen der Leh-
nen, von 377 auf 455 Liter vergrößern.
Außerdem bietet der Captur
ein elf Liter großes Handschuh-
fach, das sich wie eine Schublade
öffnet – an sich ein nettes Detail,
aber bei besetztem Beifahrerplatz
wenig praktikabel. **al**



Die Ergonomie des Cockpits leidet unter der weitflächigen, bisweilen verwirrenden Verteilung vieler Funktionstasten



Das Fahrwerk ist komfortabel abgestimmt. Zackige Kurvenfahrten standen nicht an erster Stelle im Lastenheft



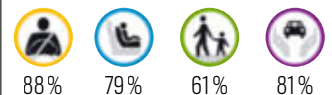
*** Fußgängerschutz aktive Sicherheit Insassenschutz Kindersicherheit

Abgasreinigung

In den Benzinern kommen Dreiwege-
Kats zum Einsatz, die Dieslabgase wer-
den durch Oxidations-Kat und Partikel-
filter gereinigt. Alle erfüllen Euro 6.

Sicherheit

Euro NCAP-Wertung: ★★★★★
www.euroncap.com (getestet 2013***)



Fazit

- +(teils) günstige Preise
- + komfortables Fahrwerk
- chaotische Ergonomie
- gefühllose, indirekte Lenkung

Wertung **3+** **69,0 %**



Der Deputy

Als er sich gerade an den Anblick luxusprotziger SUV vom Schlage eines Audi Q7 oder BMW X5 gewöhnt hatte, war Otto Normal noch nicht klar, dass er zum großen Auto-Glück selbst ein SUV benötigen würde. Bei Opel waren die Verantwortlichen weitsichtiger und präsentierten Ende 2012 mit dem Mokka eines der ersten Kompakt-SUV. Der Hochsitz – 70 cm überm Boden – mit der gedrunenen Statur erwies sich für Opel als Volltreffer. Mittlerweile hat der Mokka ein Facelift bekommen und trägt seitdem das X im Namen. Da-

Wo's einen Sheriff gibt, ist der Deputy nicht weit. Wir klären, ob der Hilfssheriff in der Lage wäre, das Amt zu übernehmen

mit schmückt Opel Modelle, um deren zeitgeistigen SUV-Charakter zu unterstreichen: neben dem Mokka stehen Crossland X und Grandland X. Trotz des nachgestellten X ist der Mokka kein Geländekünstler. Aber für 2000 Euro lässt er sich mit einer Lamellenkupplung ordern, die bei Bedarf Antriebskraft an die Hinterachse leitet. In Deutschland entschieden sich im vergangenen Jahr aber nur rund 18 Prozent der Mokka-Käufer für den Vierradantrieb.

Die Überarbeitung tat dem Mokka gut. Die Tastenwüste auf der

Mittelkonsole wich einem deutlich übersichtlicheren Bedienkonzept inklusive Touchscreen (Serie ab Edition). Und seitdem gibt's helle LED-Scheinwerfer (1405 Euro).

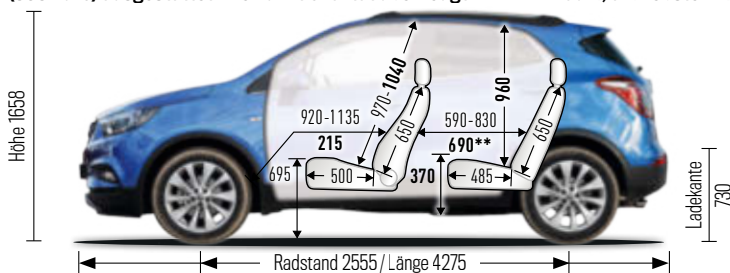
Vertan wurde beim Lifting die Chance, dem Fahrwerk bessere Manieren beizubringen: Auf 18-Zoll-Rädern (490 Euro) rollt der Mokka poltrig ab – besser 17 Zoll wählen. An der Karosserie lässt sich mittendrin nichts Grundlegendes ändern, weshalb der Zustieg in die zweite Reihe aufgrund des sehr kurzen unteren Türausschnitts so unbequem bleibt wie zuvor. **al**



Unser Testwagen ist mit der optionalen Lenkradheizung (395 Euro) ausgestattet. Die Funktionalität überzeugt



Auf rauer Fahrbahn gibt's immer wieder Stöße in den Innenraum; am liebsten mag der Mokka X topfebenen Asphalt



Breite*: 1781/2038
Innenbreite v./h.: 1430/1395
Kofferraum: 356-1372 l
Wendekreis li./re.: 11,6/11,7 m
Allrad: ab 25 315 Euro

Trotz des gedrunenen Auftritts haben hinten auch Erwachsene Platz, nur der Türausschnitt ist suboptimal

Opel Mokka X 29 086 Zulassungen

Die Fakten

Seit: 11/12, Facelift: 9/16 • ab 18 990 Euro • 3 Benziner (115 bis 152 PS), 2 Diesel (110 und 136 PS), 1 LPG (140 PS) • Vorder-/Allradantrieb • 5-/6-Gang manuell, 6-Stufen-Automatik • 6 Ausstattungslinien

Tipps

Benziner: Die 1,4-Liter-Benziner sind moderne Turbomotoren, ob 140 oder 152 PS spielt keine große Rolle. Wer auf eine spezielle Motor-Getriebe-Kombination Wert legt, hat ohnehin keine Wahl. Der 1,6-Liter-Sauger ist zahm.

Diesel: Opel bewirbt die 1.6 CDTI als Flüsterdiesel, das ist Marketing-Optimismus. Es sind und bleiben Diesel – mit einem ordentlichen Fahreindruck.

| Benziner 1.4 Ecotec Turbo | Diesel 1.6 Ecotec Diesel |
|--|--|
| Motor / Hubraum: R4, Turbo / 1364 cm³ | Motor / Hubraum: R4, Turbo / 1598 cm³ |
| Antrieb: Vorderrad / 6-Gang | Antrieb: Vorderrad / 6-Gang |
| Leistung: 103 kW / 140 PS | Leistung: 81 kW / 110 PS |
| Drehmoment: 200 Nm | Drehmoment: 300 Nm |
| Normverbr. / Abgas: 5,9 l / 138 g/km | Normverbr. / Abgas: 3,9 l / 103 g/km |
| Beschleunigung: 0-100 km/h: 9,9 s | Beschleunigung: 0-100 km/h: 11,9 s |
| Höchstgeschw.: 196 km/h | Höchstgeschw.: 181 km/h |
| Wertentwicklung* SCHWACHE: 60,4 % | Wertentwicklung* SCHWACHE: 62,7 % |
| ÖKOTREND-Wertung: 68 % | ÖKOTREND-Wertung: 62 % |

Preis: ab 23 455 € **Preis: ab 24 665 €**

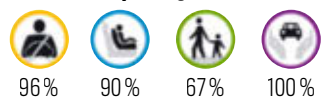
*Restwert nach 24 Monaten bei 20 000 km/Jahr, segmentspezifischer Sonderausstattungsanteil

Abgasreinigung

In der ersten Hälfte dieses Jahres will Opel für den Mokka X sowohl Stickoxid-Fallen als auch SCR-Technologie einführen. Damit wird Euro 6d-Temp möglich.

Sicherheit

Euro NCAP-Wertung: ★★★★★
www.euroncap.com (getestet 2012**)



Fazit

- + modernes Infotainment (OnStar)
- + hohe Sitzposition
- enger Fond
- unübersichtliche Karosserie

Wertung **3** **62,2 %**

VW Tiguan 30 882 Zulassungen

Die Fakten

Seit: 4/16 • ab 26 975 Euro • 4 Benziner (125 bis 220 PS), 4 Diesel (115 bis 240 PS) • Vorderradantrieb, 7 Allradversionen • 6-Gang manuell, 7-Gang-Doppelkupplungsautom. • 3 Ausstattungslinien

Tipps

Benziner: Der 1.4 TSI ACT mit Zylinderabschaltung passt mit seinem kultivierten und leisen Lauf bestens zum Tiguan, erweiterbar um die Doppelkupplungs-Getriebeautomatik (2025 Euro).

Diesel: Von den vier Leistungsstufen des Zweiliter-TDI wird die 150-PS-Version den allermeisten Situationen voll auf gerecht. Einziger Diesel, für den der Allradantrieb 4Motion optional ist.

| Benziner 1.4 TSI ACT | Diesel 2.0 TDI SCR |
|---------------------------------------|---------------------------------------|
| Motor/Hubraum: R4, Turbo/1395 cm³ | Motor/Hubraum: R4, Turbo/1968 cm³ |
| Antrieb: Vorderrad/6-Gang | Antrieb: Vorderrad/6-Gang |
| Leistung: 110 kW/150 PS | Leistung: 110 kW/150 PS |
| Drehmoment: 250 Nm | Drehmoment: 340 Nm |
| Normverbr./Abgas: 5,8 l/s/132 g/km | Normverbr./Abgas: 4,7 l/d/123 g/km |
| Beschleunigung: 0-100 km/h: 9,2 s | Beschleunigung: 0-100 km/h: 9,3 s |
| Höchstgeschw.: 202 km/h | Höchstgeschw.: 204 km/h |
| Wertentwicklung* SCHWACHE: 65,5 % | Wertentwicklung* SCHWACHE: 66,2 % |
| ÖKOTREND-Wertung: 67 % | ÖKOTREND-Wertung: 63 % |
| Preis: ab 28 550 € | Preis: ab 31 500 € |

*Restwert nach 24 Monaten bei 20 000 km/Jahr, segmentspezifischer Sonderausstattungsanteil

Abgasreinigung

Alle Diesel sind mit einem Partikelfilter und SCR-Kat ausgestattet. Bei den Benzinern bietet zurzeit nur der 1.4 TSI ACT mit 150 PS einen Ottopartikelfilter.

Sicherheit

Euro NCAP-Wertung: ★★★★★
www.euroncap.com (getestet 2016***)

| | | | |
|------|------|------|------|
| | | | |
| 96 % | 80 % | 68 % | 68 % |

Fazit

- + kultivierte Motoren
- + sehr gutes Platzangebot
- + Motoren- und Ausstattungsvielfalt
- Aufpreisgestaltung

Wertung **2** **79,7%**

Der Sheriff

Er verkörpert den Maßstab in der Kompakt-SUV-Klasse, ist durchdacht, wertig und wertstabil. Preislich ist er ebenfalls die Nummer 1

Der Tiguan kann sowohl praktisch als auch chic. Je nach Ausstattung wird er entweder zum modischen Stadtfliker oder einem Meister des Alltags. Für 2545 Euro gibt es das R-Line-Exterieur: unter anderem Heckspoiler und Stoßfänger im R-Styling geben dem Sheriff das passende Stadt-Outfit. Soll es doch etwas rustikaler sein, empfiehlt sich das Offroad-Paket für 330 Euro (nur für den 2050 Euro teureren 4Motion). Mit Unterfahrschutz und Offroad-Stoßfänger beträgt der vordere Böschungswinkel dann 25,5 statt lediglich 18,3 Grad.

Mit acht Motorversionen, die von 115 bis 240 PS reichen, bietet VW dem Tiguan-Käufer ein weit gefächertes Leistungsspektrum an. Eine adaptive Fahrwerksregelung (1045 Euro), die den Wechsel zwischen sportlichem und komfortablem Abrollen auf Tastendruck erlaubt, und die zackig schaltende Doppelkupplungsautomatik (2025 Euro) runden das Angebot ab.

Komfortable Sitze gestalten das Reisen angenehm, und auch die Fondpassagiere haben dank der längs verschiebbaren Rücksitzbank (Serie) keinen Anlass zur

Klage. Viele Ablageoptionen und bis zu 1655 Liter Ladevolumen kommen ebenfalls der Tourentauglichkeit zugute. Ein doppelter Ladeboden für 190 Euro beseitigt die innere Ladekante und sorgt für eine fast ebene Fläche bei umgeklappter Rücksitzlehne.

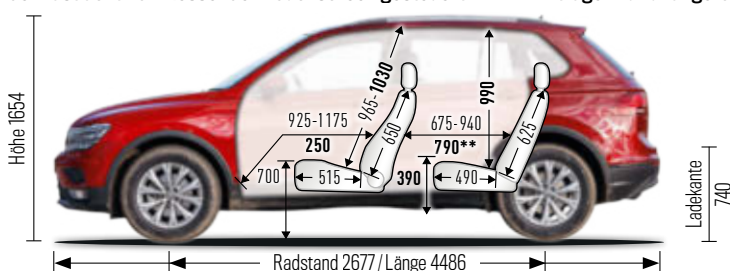
Den Tiguan gibt es ab 26 975 Euro als Benziner 1.4 TSI mit 125 PS. Wählt man unter den unzähligen Ausstattungsvarianten aus, ist dieses Kompakt-SUV sicherlich kein Schnäppchen, doch findet man am Ende seinen ganz persönlichen Kleinstadt-Cowboy. **ju**



Navigation und diverse Multimediaeinstellungen werden über den fast acht Zoll messenden Touchscreen gesteuert



Laufruhige Motoren und problemlose Fahreigenschaften tragen zur unangefochtenen Spitzenposition des Tiguan bei



*** Fußgängerschutz aktive Sicherheit Insassenschutz Kindersicherheit

Breite*: 1839/2099
Innenbreite v./h.: 1510/1500
Kofferraum: 615-1655 l
Wendekreis li./re.: 11,4/11,2 m
Allrad: ab 30 600 Euro

Seit 2017 gibt es vom Tiguan auch eine 4,70 Meter messende Langversion namens Allspace (siehe Seite 51)

AUTO TEST-Index

Der AUTO TEST-Index beleuchtet in zehn Einzelwertungen die wichtigsten Komfortmerkmale der auf den vorherigen Seiten getesteten Bestsellermodelle. Die Gesamtwertung ergibt sich aus der Summe dieser Einzelwertungen

Einstieg



Am problemlosesten lassen sich die Fahrersitze von Kuga, Tucson und Tiguan entern. Türausschnitt und Öffnungswinkel sind hier entscheidend.

| | |
|----------------|-------|
| Ford Kuga | 100,0 |
| Hyundai Tucson | 100,0 |
| VW Tiguan | 100,0 |
| BMW X1 | 80,0 |
| Nissan Qashqai | 80,0 |
| Opel Mokka X | 80,0 |
| Renault Captur | 80,0 |
| Audi Q2 | 60,0 |
| Mazda CX-3 | 60,0 |
| Peugeot 2008 | 40,0 |

Raumgefühl



Obwohl der Captur ähnlich klein wie der 2008 ist, kann er hier punkten. Die niedrige Gürtellinie und das hohe Dach vermitteln ein luftiges Raumgefühl.

| | |
|----------------|------|
| Renault Captur | 90,0 |
| VW Tiguan | 90,0 |
| Ford Kuga | 80,0 |
| Hyundai Tucson | 80,0 |
| BMW X1 | 70,0 |
| Mazda CX-3 | 70,0 |
| Nissan Qashqai | 70,0 |
| Opel Mokka X | 60,0 |
| Audi Q2 | 50,0 |
| Peugeot 2008 | 40,0 |

Sitzposition



Im Opel Mokka X (Bild) sitzt es sich dank AGR-Sitzen und weitem Einstellbereich für jedermann bequem. Ford, Hyundai und BMW sind ähnlich vorbildlich.

| | |
|----------------|------|
| Ford Kuga | 85,0 |
| Hyundai Tucson | 85,0 |
| Opel Mokka X | 85,0 |
| BMW X1 | 80,0 |
| Peugeot 2008 | 73,3 |
| Audi Q2 | 70,0 |
| Mazda CX-3 | 70,0 |
| Nissan Qashqai | 70,0 |
| Renault Captur | 70,0 |
| VW Tiguan | 70,0 |

Kofferraum



Renault Captur und Mazda CX-3 überraschen im Kapitel Kofferraum. Ford macht eher wenig aus den Abmessungen des Kuga. Audi abgeschlagen.

| | |
|----------------|------|
| VW Tiguan | 90,0 |
| Renault Captur | 80,0 |
| Hyundai Tucson | 75,0 |
| Mazda CX-3 | 75,0 |
| BMW X1 | 70,0 |
| Ford Kuga | 70,0 |
| Nissan Qashqai | 60,0 |
| Opel Mokka X | 40,0 |
| Peugeot 2008 | 35,0 |
| Audi Q2 | 20,0 |

Verkehrsfläche



Die französischen Hersteller stellen die beiden kompaktesten Vertreter in unserem Megatest. Renault macht aber mit Abstand das Beste daraus.

| | |
|----------------|------|
| Peugeot 2008 | 72,5 |
| Renault Captur | 71,5 |
| Audi Q2 | 69,6 |
| Mazda CX-3 | 69,4 |
| Opel Mokka X | 68,7 |
| Nissan Qashqai | 65,5 |
| BMW X1 | 64,0 |
| VW Tiguan | 62,3 |
| Hyundai Tucson | 62,0 |
| Ford Kuga | 61,7 |

Wendekreis



Große Unterschiede lassen sich hier nicht ausmachen. Mit 11,1 Meter (Audi Q2) und 11,8 Meter (Ford Kuga) Wendekreis ist keiner wirklich unhandlich.

| | |
|----------------|------|
| Audi Q2 | 60,0 |
| BMW X1 | 50,0 |
| Hyundai Tucson | 50,0 |
| Mazda CX-3 | 50,0 |
| Nissan Qashqai | 50,0 |
| Peugeot 2008 | 50,0 |
| Renault Captur | 50,0 |
| VW Tiguan | 50,0 |
| Ford Kuga | 40,0 |
| Opel Mokka X | 40,0 |

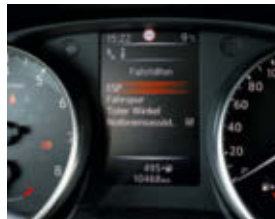
Funktionalität / Bedienbarkeit



BMW's Vorzeigedisziplin: Die Steuerung des iDrive ist durchdacht und narrensicher. Aber auch VW und Audi liefern sehr übersichtliche Bedienkonzepte.

| | |
|----------------|------|
| BMW X1 | 90,0 |
| VW Tiguan | 85,0 |
| Audi Q2 | 80,0 |
| Ford Kuga | 75,0 |
| Hyundai Tucson | 75,0 |
| Opel Mokka X | 75,0 |
| Renault Captur | 75,0 |
| Mazda CX-3 | 70,0 |
| Nissan Qashqai | 65,0 |
| Peugeot 2008 | 65,0 |

Sicherheitsausstattung



Das schwache Portfolio an Assistenzsystemen bringt dem Peugeot 2008 die schlechteste Wertung ein. Das macht Nissan (Bild) besser. VW ist spitze.

| | |
|----------------|------|
| VW Tiguan | 80,0 |
| Opel Mokka X | 70,0 |
| BMW X1 | 60,0 |
| Ford Kuga | 60,0 |
| Nissan Qashqai | 60,0 |
| Hyundai Tucson | 50,0 |
| Mazda CX-3 | 50,0 |
| Audi Q2 | 40,0 |
| Renault Captur | 40,0 |
| Peugeot 2008 | 30,0 |

Variabilität



Ein Grund für den seit Jahren andauernden Erfolg des Tiguan ist seine Variabilität. Das macht den Bestseller zum Allrounder und steigert den Nutzwert.

| | |
|----------------|------|
| VW Tiguan | 90,0 |
| BMW X1 | 70,0 |
| Audi Q2 | 60,0 |
| Hyundai Tucson | 60,0 |
| Peugeot 2008 | 60,0 |
| Renault Captur | 60,0 |
| Mazda CX-3 | 50,0 |
| Nissan Qashqai | 50,0 |
| Ford Kuga | 30,0 |
| Opel Mokka X | 30,0 |

Komfortausstattung



Audi bietet seinen Kunden serienmäßig gerade mal ein Radio. Wohingegen Hyundai und Nissan schon in der Basisausstattung einige Extras mitbringen.

| | |
|----------------|------|
| Hyundai Tucson | 93,3 |
| Nissan Qashqai | 93,3 |
| VW Tiguan | 80,0 |
| Mazda CX-3 | 73,3 |
| Opel Mokka X | 73,3 |
| Peugeot 2008 | 73,3 |
| Renault Captur | 73,3 |
| Ford Kuga | 66,7 |
| BMW X1 | 46,7 |
| Audi Q2 | 40,0 |

Gesamtwertung des AUTO TEST-Index:

Als Grundlage des AUTO TEST-Index dienen die Bewertungen aus unseren Vergleichstests. Die von den einzelnen Probanden erreichten Punkte sind zur übersichtlicheren Darstellung in Prozente umgerechnet. 100 Prozent bedeuten also die maximal erreichbare Wertung. Werte mit einer Nachkommastelle, wie etwa bei der Sitzposition, ergeben sich durch ungerade Maximalpunkte im Vergleichstestschema. Bei identischem Prozentwert er-

folgt die Sortierung in alphabetischer Reihenfolge. Bei der Verkehrsfläche, die sich aus Länge x Breite des jeweiligen Modells errechnet, gehen wir vom Smart als Referenzauto aus – der Fortwo ist mit der kleinsten Verkehrsfläche also unser 100-Prozent-Auto. Aus dem AUTO TEST-Index können Sie nach Ihren Präferenzen Ihren eigenen Sieger küren.

Unser Wertungssystem



| | | | |
|-----|----------------|------|----|
| 1. | VW Tiguan | 79,7 | 2 |
| 2. | Hyundai Tucson | 73,0 | 2- |
| 3. | Renault Captur | 69,0 | 3+ |
| 4. | BMW X1 | 68,1 | 3+ |
| 5. | Ford Kuga | 66,8 | 3+ |
| 6. | Nissan Qashqai | 66,4 | 3+ |
| 7. | Mazda CX-3 | 63,8 | 3 |
| 8. | Opel Mokka X | 62,2 | 3 |
| 9. | Audi Q2 | 55,0 | 4+ |
| 10. | Peugeot 2008 | 53,9 | 4+ |

ALLES, WAS SICH SPORTLER WÜNSCHEN!

Bring mit der limitierten **MÄNNERBOX** mehr Spaß ins Training.



* Verschiedene Stärken bzw. Farben.

Jetzt versandkostenfrei bestellen unter: magazineshoppen.de/box

DIE **MÄNNERBOX**
Ein Produkt von

**Auto
Bild**

**Computer
Bild**

**Sport
Bild**

ZANUM®
SMART FITNESS TRAINING

Kintex™

motorola

LEDLENSER

WILKINSON
SWORD

NIVEA
MEN

CLIF
BAR

mysmoothie Thermoplast

LET'S
BANDS

Was darf's denn sein? Die Palette an vorderradgetriebenen SUV erinnert an die Auswahl in der Eisdiele: viele bunte Farben und die Qual der Wahl



Die wachsende Modellvielfalt erschwert den Überblick – wir helfen

Verschont von jeglicher Verkaufsdelle wurde 2017 wieder einmal die Spezies der SUV, die abermals ein sattes Plus von 22 Prozent gegenüber dem Vorjahr verzeichnete. Noch ein paar Zahlen? Rund 820000 SUV wurden 2017 erstmals in Deutschland zugelassen, oder anders ausgedrückt: Jeder vierte Neuwagen war ein Hochsitzer. Wie heiß sich das Segment dreht, zeigt allein schon die Zahl der Neuzugänge. 14 komplett neue Modelle wurden eingeführt, zahlreiche andere in neuer Generation vorgestellt. Ein Blick in unsere Top 10 verdeutlicht, wie multikulti das Segment inzwischen ist. Importeursmarken aus Asien und Europa haben sich selbstbewusst unter die heimischen Platzhirsche gemischt. Den Überblick zu behalten wird zunehmend schwieriger, zumal nahezu alle Hersteller angekündigt, ihre SUV-Paletten seg-

mentgerecht zu erweitern. Aktuell scheint jedenfalls ausreichend Kundschaft da zu sein. Und so abwegig oder unvernünftig ist der Kauf eines SUV ohnehin nicht. Denn neben Trend-Argumenten haben SUV auch noch andere, ganz rationale Vorzüge auf ihrer Seite. Zum einen ist das die erhöhte Sitzposition, die im alltäglichen Straßenverkehr einen nicht unerheblichen Zugewinn an Übersicht beschert. Zum anderen gestaltet sich der Einstieg deutlich bequemer – das wissen besonders rückengeplagte Menschen zu schätzen. Darüber hinaus reduziert der Verzicht auf vier angetriebene Räder den Kaufpreis um bis zu 2500 Euro. Die Verbrauchersparung durch das Mindergewicht ist dagegen vernachlässigbar.

Doch zurück zu unseren Top-10-Kandidaten. Dass sich der VW wieder mal an der Spitze einer

Klasse tummelt, ist nichts Neues, aber die Konkurrenz schläft nicht. Vor allem die kleineren unter ihnen wie Opel Mokka X, Renault Captur oder Peugeot 2008 erfreuen sich einer wachsenden Käuferschaft. Wenig überraschend ist es da auch, dass der relativ neue Audi Q2 den Sprung in unser Ranking der bestverkauften 10 schafft. Auch der BMW X1 hat ordentlich zugelegt und findet sich diesmal auf Rang neun wieder.

Die Alternativen

Neben den vorgestellten Typen gibt es noch eine Reihe von Modellen, die lediglich aufgrund ihrer geringen Verkaufszahlen nicht im Megatest gelandet sind. Da wäre etwa der SsangYong Tivoli zu nennen. Mit einem Startpreis von 15990 Euro zählt der Koreaner zu den günstigsten Offerten bei den kleinen SUV. König der Discoun-

ter ist er damit jedoch nicht. Diesen Titel trägt nach wie vor der Dacia Duster. Für das kürzlich vorgestellte neue Modell veranschlagt die Renault-Tochter 11290 Euro in der Basisversion. Die frugalen Zeiten sind mit der zweiten Generation des Duster übrigens passé. Gegen Aufpreis sind unter anderem eine Rundumkamera mit Vogelperspektive, Klimaautomatik, Keyless-Funktion, Rückfahrkamera oder Totwinkelassistent bestellbar. Ebenfalls erwähnenswert ist der taufrische Seat Arona (S. 52). Die Basis des neuen Ibiza, der uns sehr gut gefallen hat, ist an jeder Ecke zu spüren. Er punktet mit gewohnt solider VW-Technik und problemloser Bedienung. Eine Edel-Alternative wäre zum Beispiel noch der Mercedes GLA, der den SUV-Gedanken etwas anders interpretiert und weniger hochbeinig daherkommt.



Renault Captur und Ford Kuga zeigen es: Selbst in unserer lockeren Kategorisierung als 2WD-SUV sind die Größenunterschiede enorm

Was uns in diesem Megatest besonders auffiel, ist die Vielfalt an Größen und Formen. Wenn wir zum Beispiel Kleinstwagen oder kompakte Kombis testen, sind die Regeln klar gesteckt. Zum Thema SUV mit Vorderradantrieb kennt die Vielfalt dagegen kaum Grenzen. Das macht eine Kaufempfehlung deutlich mehr vom Käufergeschmack abhängig als harte Fakten wie Raumangebot, Qualität oder Kaufpreis.

Wer auf das U in SUV setzt, ist interessiert an „Utility“ – dem Praxisnutzen. Hier gerät ein Audi Q2 gegenüber einem Peugeot

2008 leicht ins Hintertreffen. Freunde verspielten Designs würden sich vielleicht eher für den Renault Captur entscheiden. Die Qual der Wahl wird auch durch die Preisgestaltung erschwert. Wer viel zahlt, erwirbt bei den SUV noch lange kein großes Raumangebot. Mazda CX-3 und Nissan Qashqai liegen preislich eng beieinander und sind dennoch grundverschieden. Tatsächlich sollten Sie Ihre SUV-Auswahl am Marketingwort Nr. 1 festmachen: Lifestyle. Welcher der 10 Bestseller passt am besten zu Ihrem Leben?



Entscheidungshilfe Top-10-Tipps in Zahlen: SCHWACKE bewertet die Wertstabilität, ÖKOTREND die Umweltfreundlichkeit über den Lebenszyklus und J. D. Power die Kundenzufriedenheit

Die Neuheiten

Einige interessante Neueinsteiger spielen dieses Mal noch keine Rolle, da sie erst im Lauf des letzten Jahres auf den Markt kamen. So wird in dieser Klasse definitiv mit dem Skoda Karoq zu rechnen sein. Der seit November 2017 erhältliche Yeti-Nachfolger gibt sich gefälliger und markentypischer als sein Vorgänger. Gleichzeitig wurde der Nutzwert nicht vernachlässigt. Der Tscheche bietet viel Platz im Innenraum und eine aus drei Einzelsitzen bestehende Rückbank, die separat einstellbar und komplett ausbaubar ist. Ein weiteres attraktives Konzept kommt ab März aus München. Der neue BMW X2 (S. 30) soll eine Brücke zwischen Coupé und SUV schlagen. Mit Genen aus beiden Fahrzeuggattungen wird so aus dem X1 ein SUV-Coupé. Es startet als sDrive18i bei 34 050 Euro. **ah**

| | | Preis (€) | Wertstabilität (%) | Umweltfreundlichkeit (%) | Kundenzufriedenheit* (%) |
|-----------------------|----------------------------|------------------|---------------------------|---------------------------------|---------------------------------|
| Audi Q2 | 1.4 TFSI cod (150 PS) | 25 400 | 65,7 | 69 | 76,5 |
| | 1.6 TDI (116 PS) | 26 350 | 65,5 | 60 | |
| BMW X1 | sDrive18i (140 PS) | 31 700 | 69,0 | 74 | 75,8 |
| | sDrive18d (150 PS) | 34 150 | 67,2 | 65 | |
| Ford Kuga | 1.5 Ecoboost (120 PS) | 23 300 | 61,9 | 67 | 75,1 |
| | 1.5 TDCi (120 PS) | 27 950 | 60,4 | 55 | |
| Hyundai Tucson | blue 1.6 G (132 PS) | 22 740 | 65,3 | 67 | 74,0 |
| | blue 2.0 C (136 PS) | 29 640 | 63,2 | 60 | |
| Mazda CX-3 | Skyactiv G-120 (120 PS) | 17 990 | 65,0 | 70 | 75,2 |
| | Skyactiv D-105 (105 PS) | 21 990 | 61,5 | 63 | |
| Nissan Qashqai | 1.2 DIG-T (116 PS) | 20 490 | 62,1 | 68 | 76,5 |
| | 1.6 dCi (130 PS) | 28 600 | 60,2 | 60 | |
| Opel Mokka X | 1.4 Ecotec Turbo (140 PS) | 23 455 | 60,4 | 68 | 73,1 |
| | 1.6 Ecotec Diesel (110 PS) | 24 665 | 62,7 | 62 | |
| Peugeot 2008 | PureTech 110 (110 PS) | 21 250 | 62,5 | 75 | 76,1 |
| | BlueHDi 120 (120 PS) | 23 800 | 62,3 | 74 | |
| Renault Captur | TCe 90 (90 PS) | 15 990 | 64,5 | 66 | 74,9 |
| | dCi 110 (110 PS) | 22 990 | 66,2 | 55 | |
| VW Tiguan | 1.4 TSI ACT (150 PS) | 28 550 | 65,5 | 67 | 75,1 |
| | 2.0 TDI SCR (150 PS) | 31 500 | 66,2 | 63 | |

Alle Modelle mit kleinster verfügbarer Ausstattung und manueller Schaltung; * im Schnitt zwei Jahre alte Modelle

Fazit • Gesucht: das richtige SUV

C. Richter, A. Huster, A. Jüngling

Ein SUV ist für viele eine willkommene Abwechslung vom automobilen Einerlei. Rein sachlich fänden Sie sicher nahezu alle Qualitäten unserer Kandidaten auch in vergleichsweise schnöden Kompaktkombis wieder.

Doch ein Auto ist kein Haushaltsgerät, das nach reinen Fakten aus einem Katalog ausgewählt wird. Niemand kauft einen Audi Q2 mit teuren Optikextras, um festzustellen, dass ein Dacia Dus-

ter ja viel günstiger wäre. Sie allein wissen, was Ihnen gefällt. Die Hersteller stellen sich mit ihrer enormen SUV-Auswahl darauf ein. So bietet VW künftig neben dem Tiguan auch noch den T-Cross, T-Roc und Tiguan Allspace an. Dazu kommen all die analogen Abwandlungen der Konzernmarken Skoda und Seat. Ähnlich viel Auswahl bieten auch Opel oder Ford. Sehen Sie sich jeden einzelnen an, und schöpfen Sie aus dem Vollen!



Positiver Jahresbeginn

Der Start ins Autojahr 2018 ist schon mal geglückt – 9,1% mehr Neuzulassungen bei uns als im Januar 2017

■ Betrachtet man die Neuzulassungen in Deutschland, ist der Januar 2018 mit 262 349 Einheiten der beste seit der Jahrtausendwende. Die privaten Zulassungen erreichen 35,1 Prozent.

Die größten Gewinner unter den Marken sind im Januar Alfa Romeo (+64,4 %), Jeep (+41,9 %) und Kia (+40,6 %). Die größten Einbußen mussten Tesla (-58,3 %), Lexus (-36,8 %) und SsangYong (-26,3 %) im Vergleich zum Vorjahresmonat hinnehmen.

Mit Zuwächsen von 31,2 % boomt weiter das SUV-Segment, einzig die Vans liegen im Januar 2018 im Minus (-8,6 %). Die meisten Zulassungen gehen aber auf das Konto der Kompaktklasse (58 719 Einheiten). Das entspricht einem Marktanteil von 22,3 %, gefolgt von den SUV (18,8 %) und den Kleinwagen (13,8 %).

Marktanteile

Januar 2018: 262 349

| | | |
|---------------------|-------|--------|
| Kleinstwagen | 6,3% | 16 521 |
| Kleinwagen | 13,8% | 36 241 |
| Kompaktklasse | 22,3% | 58 719 |
| Mittelklasse | 10,0% | 26 456 |
| Oberklasse | 3,8% | 10 094 |
| Vans | 11,0% | 28 823 |
| SUV | 18,8% | 49 290 |
| Geländewagen | 10,0% | 26 381 |
| Coupés / Sportwagen | 1,6% | 4 359 |
| Cabrios / Roadster | 2,0% | 5 465 |

Veränderung

im Vergleich zum Vorjahresmonat

| | |
|--|-------|
| | 8,8% |
| | 9,7% |
| | 15,2% |
| | 1,4% |
| | 3,1% |
| | -8,6% |
| | 31,2% |
| | 3,8% |
| | 11,2% |
| | 10,2% |



Anzahl
1/2018 Anzahl
1/2017 +/- %¹⁾

TOP 20 • Kleinstwagen

| | | | | |
|----|----------------------|-------|------|-------|
| 1 | VW Up! | 3197 | 2729 | 17,1 |
| 2 | Fiat 500, 500C, 500L | 1935 | 1982 | -2,4 |
| 3 | Smart Fortwo | 1524 | 1203 | 26,7 |
| 4 | Hyundai i10 | 1283 | 1161 | 10,5 |
| 5 | Renault Twingo | 1150 | 797 | 44,3 |
| 6 | Opel Adam | 1142 | 1537 | -25,7 |
| 7 | Toyota Aygo | 1037 | 754 | 37,5 |
| 8 | Smart Forfour | 1000 | 926 | 8,0 |
| 9 | Skoda Citigo | 964 | 566 | 70,3 |
| 10 | Kia Picanto | 662 | 509 | 30,1 |
| 11 | Fiat Panda | 586 | 612 | -4,2 |
| 12 | Citroën C1 | 441 | 536 | -17,7 |
| 13 | Ford Ka+ | 392 | 755 | -48,1 |
| 14 | Opel Karl | 375 | 342 | 9,6 |
| 15 | Seat Mii | 315 | 382 | -17,5 |
| 16 | Suzuki Celerio | 256 | 196 | 30,6 |
| 17 | Peugeot 108 | 253 | 123 | 105,7 |
| 18 | Peugeot iOn | k. A. | 54 | - |
| 19 | Citroën C-Zero | k. A. | 18 | - |
| 20 | Mitsubishi EV | k. A. | 0 | - |



Anzahl
1/2018 Anzahl
1/2017 +/- %¹⁾

TOP 20 • Kleinwagen

| | | | | |
|----|-----------------------|------|------|-------|
| 1 | VW Polo | 5667 | 5965 | -5,0 |
| 2 | Ford Fiesta | 3360 | 3180 | 5,7 |
| 3 | Opel Corsa | 3269 | 3502 | -6,7 |
| 4 | Skoda Fabia | 3200 | 3459 | -7,5 |
| 5 | Mini, Clubman | 2607 | 2434 | 7,1 |
| 6 | Dacia Sandero | 2313 | 1650 | 40,2 |
| 7 | Citroën C3 | 1801 | 911 | 97,7 |
| 8 | Toyota Yaris | 1793 | 1255 | 42,9 |
| 9 | Renault Clio | 1723 | 1570 | 9,7 |
| 10 | Peugeot 208 | 1586 | 719 | 120,6 |
| 11 | Seat Ibiza | 1496 | 1113 | 34,4 |
| 12 | Hyundai i20 | 1402 | 922 | 52,1 |
| 13 | Mitsubishi Space Star | 1000 | 1176 | -15,0 |
| 14 | Audi A1 | 952 | 1013 | -6,0 |
| 15 | Mazda 2 | 709 | 602 | 17,8 |
| 16 | Nissan Micra | 610 | 466 | 30,9 |
| 17 | Dacia Logan MCV | 502 | 620 | -19,0 |
| 18 | Kia Rio | 422 | 375 | 12,5 |
| 19 | Honda Jazz | 414 | 291 | 42,3 |
| 20 | BMW i3 | 359 | 388 | -7,5 |



Anzahl
1/2018 Anzahl
1/2017 +/- %¹⁾

TOP 20 • Kompaktklasse

| | | | | |
|----|--------------------|--------|--------|-------|
| 1 | VW Golf, Sportsvan | 18 684 | 14 230 | 31,3 |
| 2 | Skoda Octavia | 5029 | 4425 | 13,6 |
| 3 | BMW 1er | 4897 | 3187 | 53,7 |
| 4 | Ford Focus | 4762 | 2916 | 63,3 |
| 5 | Opel Astra | 3946 | 5176 | -23,8 |
| 6 | Audi A3 Sportback | 3432 | 3158 | 8,7 |
| 7 | Seat Leon | 2797 | 2254 | 24,1 |
| 8 | Mercedes A-Klasse | 1977 | 1975 | 0,1 |
| 9 | Mercedes CLA | 1741 | 1639 | 6,2 |
| 10 | Hyundai i30 | 1730 | 1636 | 5,7 |
| 11 | Renault Mégane | 1252 | 1430 | -12,4 |
| 12 | Skoda Rapid | 1181 | 1159 | 1,9 |
| 13 | Toyota Auris | 1054 | 825 | 27,8 |
| 14 | Peugeot 308 | 954 | 1037 | -8,0 |
| 15 | Mazda 3 | 814 | 1291 | -36,9 |
| 16 | Citroën C4 | 698 | 592 | 17,9 |
| 17 | Kia Cee'd | 670 | 635 | 5,5 |
| 18 | Honda Civic | 599 | 281 | 113,2 |
| 19 | Hyundai Ioniq | 527 | 117 | 350,4 |
| 20 | Fiat Tipo | 458 | 1219 | -62,4 |



Anzahl
1/2018 Anzahl
1/2017 +/- %¹⁾

TOP 20 • Mittelklasse

| | | | | |
|----|-------------------|------|------|-------|
| 1 | VW Passat | 6328 | 7175 | -11,8 |
| 2 | Audi A4 | 5097 | 4531 | 12,5 |
| 3 | Mercedes C-Klasse | 5040 | 5070 | -0,6 |
| 4 | Opel Insignia | 2282 | 1248 | 82,9 |
| 5 | BMW 3er | 2271 | 2578 | -11,9 |
| 6 | Skoda Superb | 1594 | 2032 | -21,6 |
| 7 | Ford Mondeo | 997 | 847 | 17,7 |
| 8 | VW Arteon | 710 | - | - |
| 9 | Mazda 6 | 420 | 431 | -2,6 |
| 10 | Hyundai i40 | 377 | 300 | 25,7 |
| 11 | Volvo S60, V60 | 244 | 247 | -1,2 |
| 12 | Renault Talisman | 238 | 332 | -28,3 |
| 13 | Toyota Avensis | 238 | 215 | 10,7 |
| 14 | Kia Optima | 136 | 135 | 0,7 |
| 15 | Jaguar XE | 125 | 167 | -25,1 |
| 16 | Alfa Romeo Giulia | 112 | 161 | -30,4 |
| 17 | Peugeot 508 | 87 | 332 | -73,8 |
| 18 | Kia Stinger | 66 | - | - |
| 19 | Lexus IS | 32 | 33 | -3,0 |
| 20 | Subaru Levorg | 20 | 48 | -58,3 |

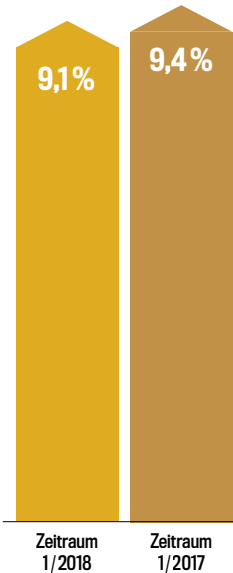
TOP 25

Privatverkäufe

| | Anzahl 1/2018 | Anzahl 1/2017 | +/- % ¹⁾ |
|----------------------|------------------|------------------|---------------------|
| 1 VW Golf | 6633 | 3472 | 91,0 |
| 2 VW Tiguan | 3684 | 2891 | 27,4 |
| 3 VW Polo | 2748 | 2672 | 2,9 |
| 4 Dacia Sandero | 2144 | 1502 | 42,8 |
| 5 VW Touran | 2088 | 1080 | 93,4 |
| 6 Ford Kuga | 2064 | 1055 | 95,6 |
| 7 Skoda Octavia | 1826 | 1319 | 38,4 |
| 8 Skoda Fabia | 1696 | 1522 | 11,4 |
| 9 Seat Leon | 1538 | 699 | 120,2 |
| 10 Ford Fiesta | 1532 | 1304 | 17,5 |
| 11 Mercedes C-Klasse | 1416 | 1222 | 15,9 |
| 12 VW Caddy | 1403 | 733 | 91,4 |
| 13 VW Passat | 1310 | 323 | 305,7 |
| 14 VW Up! | 1224 | 805 | 52,1 |
| 15 Mazda CX-5 | 1218 | 743 | 63,8 |
| 16 Dacia Duster | 1089 | 771 | 41,3 |
| 17 Fiat 500 | 1064 | 672 | 58,4 |
| 18 Mini | 1056 | 947 | 11,5 |
| 19 Ford Focus | 1033 | 831 | 24,3 |
| 20 Smart Fortwo | 948 | 616 | 53,9 |
| 21 BMW X1 | 943 | 1111 | -15,1 |
| 22 BMW 1er | 935 | 1106 | -15,4 |
| 23 Opel Crossland X | 933 | 0 | - |
| 24 Opel Mokka X | 913 | 1303 | -29,9 |
| 25 Mercedes GLC | 903 | 734 | 23,0 |

Gesamtmarkt¹⁾

Klarer Aufwärtstrend auch im Januar 2018

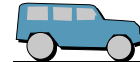


Quelle: KBA / Flensburg



TOP 20 • SUV

| | Anzahl 1/2018 | Anzahl 1/2017 | +/- % ¹⁾ |
|-----------------------------|------------------|------------------|---------------------|
| 1 Mercedes GLC-Klasse | 4179 | 2540 | 64,5 |
| 2 Ford Kuga | 3394 | 2235 | 51,9 |
| 3 BMW X1 | 2475 | 5120 | -51,7 |
| 4 Opel Mokka X | 2341 | 2491 | -6,0 |
| 5 Nissan Qashqai | 2260 | 2406 | -6,1 |
| 6 Mazda CX-5 | 2175 | 1235 | 76,1 |
| 7 Renault Captur | 1832 | 1238 | 48,0 |
| 8 Hyundai Tucson | 1761 | 1432 | 23,0 |
| 9 Audi Q2 | 1695 | 884 | 91,7 |
| 10 Opel Crossland X | 1629 | - | - |
| 11 Dacia Duster | 1588 | 921 | 72,4 |
| 12 Seat Ateca | 1467 | 1623 | -9,6 |
| 13 Mercedes GLA-Klasse | 1369 | 1356 | 1,0 |
| 14 VW T-Roc | 1355 | - | - |
| 15 Mazda CX-3 | 1314 | 1047 | 25,5 |
| 16 Toyota C-HR | 1233 | 593 | 107,9 |
| 17 Opel Grandland X | 1149 | - | - |
| 18 Skoda Karoq | 1034 | - | - |
| 19 Renault Kadjar | 1015 | 753 | 34,8 |
| 20 Mitsubishi Eclipse Cross | 970 | - | - |



TOP 20 • Geländewagen

| | Anzahl 1/2018 | Anzahl 1/2017 | +/- % ¹⁾ |
|-----------------------|------------------|------------------|---------------------|
| 1 VW Tiguan | 7427 | 6693 | 11,0 |
| 2 Skoda Kodiaq | 1737 | 66 | - |
| 3 Audi Q5 | 1731 | 3364 | -48,5 |
| 4 Audi Q3 | 1258 | 2053 | -38,7 |
| 5 BMW X5 | 1101 | 711 | 54,9 |
| 6 Volvo XC60 | 1079 | 969 | 11,4 |
| 7 Nissan X-Trail | 1030 | 478 | 115,5 |
| 8 Mercedes GLE-Klasse | 956 | 1355 | -29,4 |
| 9 Porsche Macan | 809 | 761 | 6,3 |
| 10 Mercedes G-Klasse | 746 | 336 | 122,0 |
| 11 Volvo XC90 | 673 | 602 | 11,8 |
| 12 BMW X3 | 592 | 976 | -39,3 |
| 13 Suzuki Jimny | 579 | 386 | 50,0 |
| 14 Porsche Cayenne | 556 | 437 | 27,2 |
| 15 Audi Q7 | 530 | 893 | -40,6 |
| 16 Jeep Compass | 509 | - | - |
| 17 VW Touareg | 485 | 739 | -34,4 |
| 18 Ford Edge | 419 | 525 | -20,2 |
| 19 BMW X6 | 409 | 265 | 54,3 |
| 20 Range Rover Sport | 389 | 413 | -5,8 |



TOP 20 • Oberklasse

| | Anzahl 1/2018 | Anzahl 1/2017 | +/- % ¹⁾ |
|------------------------|------------------|------------------|---------------------|
| 1 BMW 5er | 3866 | 1739 | 122,3 |
| 2 Audi A6 | 3476 | 2590 | 34,2 |
| 3 Mercedes E-Klasse | 462 | 3310 | -86,0 |
| 4 Mercedes S-Klasse | 462 | 282 | 63,8 |
| 5 Volvo S90, V90 | 403 | 250 | 61,2 |
| 6 Porsche Panamera | 358 | 260 | 37,7 |
| 7 BMW 7er | 346 | 263 | 31,6 |
| 8 Audi A8 | 192 | 283 | -32,2 |
| 9 Audi A7 Sportback | 99 | 149 | -33,6 |
| 10 Jaguar XF | 98 | 155 | -36,8 |
| 11 Mercedes CLS | 75 | 233 | -67,8 |
| 12 Maserati Ghibli | 59 | 42 | 40,5 |
| 13 Tesla Model S | 45 | 96 | -53,1 |
| 14 Bentley Continental | 42 | 73 | -42,5 |
| 15 Subaru Outback | 42 | 56 | -25,0 |
| 16 Jaguar XJ | 17 | 14 | 21,4 |
| 17 Lexus LS | 12 | 0 | - |
| 18 Rolls-Royce Phantom | 11 | 1 | - |
| 19 Lexus GS | 8 | 15 | -46,7 |
| 20 Cadillac CTS | 7 | 7 | 0,0 |



TOP 20 • Vans

| | Anzahl 1/2018 | Anzahl 1/2017 | +/- % ¹⁾ |
|--------------------------|------------------|------------------|---------------------|
| 1 VW Touran | 4630 | 4498 | 2,9 |
| 2 VW Caddy | 3333 | 2798 | 19,1 |
| 3 BMW 2er A./Gr. Tourer | 2728 | 3155 | -13,5 |
| 4 Ford C-Max, Gr. C-Max | 1745 | 1343 | 29,9 |
| 5 Mercedes B-Klasse | 1680 | 2101 | -20,0 |
| 6 Mercedes V-Klasse | 1124 | 1277 | -12,0 |
| 7 Renault Scénic | 1074 | 861 | 24,7 |
| 8 VW Sharan | 997 | 1159 | -14,0 |
| 9 Dacia Dokker | 929 | 827 | 12,3 |
| 10 Seat Alhambra | 910 | 790 | 15,2 |
| 11 Ford Tourneo, Transit | 882 | 796 | 10,8 |
| 12 VW T6 Multivan | 787 | 2335 | -66,3 |
| 13 Ford S-Max | 768 | 708 | 8,5 |
| 14 Opel Zafira | 712 | 940 | -24,3 |
| 15 Peugeot 5008 | 599 | 121 | 395,0 |
| 16 Mercedes Vito | 548 | 484 | 13,2 |
| 17 Citroën Berlingo | 538 | 745 | -27,8 |
| 18 Dacia Lodgy | 460 | 465 | -1,1 |
| 19 Mercedes Citan | 417 | 430 | -3,0 |
| 20 Ford Tourneo Courier | 386 | 262 | 47,3 |



TOP 20 • Coupés/Sportwagen

| | Anzahl 1/2018 | Anzahl 1/2017 | +/- % ¹⁾ |
|--------------------------|------------------|------------------|---------------------|
| 1 Audi A5 | 1496 | 1806 | -17,2 |
| 2 BMW 4er | 716 | 856 | -16,4 |
| 3 Mercedes E-Klasse | 446 | 106 | 320,8 |
| 4 Porsche 911 | 427 | 181 | 135,9 |
| 5 Audi TT | 253 | 238 | 6,3 |
| 6 BMW 6er | 216 | 43 | 402,3 |
| 7 Mercedes-AMG GT | 178 | 66 | 169,7 |
| 8 Porsche Cayman | 166 | 68 | 144,1 |
| 9 Jaguar F-Type | 124 | 29 | 327,6 |
| 10 Ford Mustang | 62 | 176 | -64,8 |
| 11 Chevrolet Camaro | 47 | 49 | -4,1 |
| 12 Audi R8 | 31 | 27 | 14,8 |
| 13 VW Scirocco | 28 | 111 | -74,8 |
| 14 Toyota GT86 | 25 | 21 | 19,0 |
| 15 Lamborghini Aventador | 18 | 6 | 200,0 |
| 16 BMW i8 | 15 | 16 | -6,3 |
| 17 Aston Martin DB11 | 14 | 16 | -12,5 |
| 18 Nissan 370Z | 14 | 13 | 7,7 |
| 19 Ferrari 488 GTB | 14 | 8 | 75,0 |
| 20 Infiniti Q60 | 14 | 7 | 100,0 |



TOP 20 • Cabrios/Roadster

| | Anzahl 1/2018 | Anzahl 1/2017 | +/- % ¹⁾ |
|-----------------------|------------------|------------------|---------------------|
| 1 Mercedes C-Klasse | 866 | 871 | -0,6 |
| 2 Mini | 529 | 531 | -0,4 |
| 3 Smart Fortwo | 524 | 358 | 46,4 |
| 4 VW Beetle | 504 | 349 | 44,4 |
| 5 Audi A5 | 336 | 84 | 300,0 |
| 6 Mazda MX-5 | 316 | 366 | -13,7 |
| 7 Mercedes E-Klasse | 313 | 26 | - |
| 8 Porsche 911 | 303 | 226 | 34,1 |
| 9 BMW 2er | 264 | 360 | -26,7 |
| 10 Mercedes SLC | 253 | 244 | 3,7 |
| 11 BMW 4er | 176 | 181 | -2,8 |
| 12 Porsche Boxster | 175 | 109 | 60,6 |
| 13 Audi A3 | 162 | 282 | -42,6 |
| 14 Audi TT | 143 | 182 | -21,4 |
| 15 Opel Cascada | 134 | 144 | -6,9 |
| 16 Fiat 124 Spider | 121 | 134 | -9,7 |
| 17 Range Rover Evoque | 54 | 119 | -54,6 |
| 18 Ford Mustang | 44 | 104 | -57,7 |
| 19 Jaguar F-Type | 42 | 22 | 90,9 |
| 20 Mercedes S-Klasse | 39 | 39 | 0,0 |

¹⁾ Im Vergleich zum Vorjahresmonat

Flotter Flachmann



Eines muss man zugeben: Der neue BMW X2 ist ein Hingucker. Bei unseren ersten Testfahrten in Lissabon und dem portugiesischen Hinterland sorgte der goldfarbene Crossover für verdrehte Hälse. Wir würden zwar nicht in die Jubelarie der BMW-Pressetexte einstimmen, die von der „Premiere einer neuen Gattung“ sprechen und ein „mutiges, kompromissloses Wesen“ ausmachen, das sich in „extrovertierter Fahrzeugdynamik“ äußere. Aber der X2 hebt sich in der Tat von der Masse neuer SUV und Crossover ab – und das nicht nur,

weil BMW erstmals den Nieren-Grill auf den Kopf gestellt hat: Im X2 ist er unten breiter als oben.

Kompromisslos ist er aber nicht. Schließlich musste er in den bestehenden Modellbaukasten passen. Konkret: Er basiert auf der UKL-Plattform. Und das heißt: Quermotor und Frontantrieb – oder frontantriebsbasierter Allrad. Dass die sDrive-Versionen keinen Heck-, sondern Frontantrieb haben, will auf den ersten Blick nicht so ganz mit sportlicher Fahrdynamik zusammengehen – Verfechter der reinen Heckantriebslehre wenden sich mit Grausen ab. Aber

sie haben Unrecht. Nicht nur BMW schafft es heute, dass auch Fronttriebler zackig ums Eck gehen und selbst Motorleistungen jenseits der 200 PS problemlos in den Asphalt krallen.

Eng verwandt mit dem X1

So macht es auch der neue X2. Zackiger als sein höherer Bruder X1 lenkt er ein, pfeilt zielgenau und mit wenig Seitenneigung um die Ecken. Außer dem 72 mm niedrigeren Aufbau helfen ihm dabei die generell straffere Dämpfung und das 10 mm tieferlegende Fahrwerk des M-Sport-Pakets.

Wie üblich bei BMW, gibt es eine Fahrprogramm-Steuerung – genannt Fahrerlebnis-Schalter. Auch in der Normalstellung „Comfort“ rollt der X2 eher erdverbunden als samtig ab: Sportfahrer schätzen den direkten Fahrbahnkontakt, Komfortfreunde rümpfen die Nase, weil kurze Landstraßen-Unebenheiten recht direkt an die Insassen gemeldet werden und in der Stadt der ganze Wagen jeden Kopfstein und jeden Gullydeckel nachvollzieht. Dank wirksamer Dämmung der Fahrwerksgeräusche wirkt das aber nicht rumpeelig, und es klappert auch nichts.

BMW stellt dem überaus erfolgreichen Kompakt-SUV X1 nun eine Flachdachversion zur Seite. Was kann der kleine Bruder des X4 und X6 – und welche Version eignet sich für welchen Käufer?



Im Detail



Serie sind Stoffsitze; M-Sport und M-Sport X: Stoff-Alcantara (Bild). Leder kostet 1390-1690 Euro extra



Alle xDrive mit 8-Stufen-Wandlerautomatik, Fronttriebler mit 7-Gang-Doppelkupplung – im 18i als Extra



M-Sport und M-Sport X haben Bi-LED-Scheinwerfer mit Kurvenlicht, sonst kosten sie 900 Euro Aufpreis



Coupétypisches Emblem an der D-Säule bei allen X2. M-Sport und M-Sport X (Bild) mit M-Dachspoiler

Innenraum



Cockpit zum Fahrer ausgerichtet. Zierleisten Alu-Längsschliff statt Oxidsilber dunkel für 330 Euro – aufpreisfrei im M Sport; alternativ Edelholz für 490 Euro, 160 Euro im M Sport. M-Sportlenkrad für 160 Euro, Serie im M Sport

Im Sportprogramm wird alles noch eine Nummer trockener; die Testwagen hatten das aufpreispflichtige Adaptivfahrwerk an Bord: Es stellt in den Sport-Modi die Dämpfer weiter in Richtung herzhafte.

In jedem Fall beeinflusst das Fahrprogramm die Lenkung. Die ist schon im Normalprogramm härter abgestimmt als im X1 und erfordert höhere Lenkkräfte. Auf „Sport“ wehrt sie sich noch stärker gegen das Einlenken, erscheint direkter. Aber das gefühlte Feedback kommt nicht von der Straße, sondern von höheren Rückstellkräften des elektrischen Servo-

motors: Die feinere Rückmeldung dessen, was zwischen Reifen und Fahrbahn passiert, hat man im Normalmodus. – Doch wer merkt schon den Unterschied ...

Lenkung: sportlich und direkt

Es bleibt in jedem Fall der Eindruck eines fahraktiven Autos; SUV-typisch behagliche Behäbigkeit sucht man vergebens.

Gegenüber dem X1 ist die Sitzposition spürbar tiefer – klar, sonst würde der Kopfraum unter dem niedrigeren Dach nicht reichen. Das gefällt sportlichen Naturen; wer indes eine erhabene „Com-

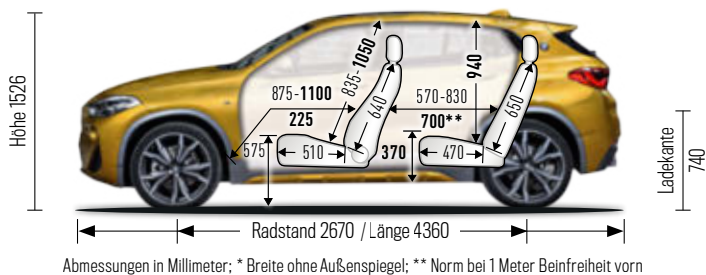
Infotainment



Serie: Radio, 6,5"-Display, Bluetooth. CD: 100 €; Apple CarPlay: 300 €; DAB: 320 €; Soundsystem: 790 €. Oder alles im Paket: 1300 €

mand Position“ schätzt, dürfte enttäuscht sein. Man setzt sich beim Einsteigen hinunter wie in einen normalen Pkw; und man hat auch keinen besseren Überblick. Wer sich beim engen Einparken lieber auf seine Augen als auf seine Ohren verlässt, sollte zusätzlich zu den Einparkpiepsern auch die Rückfahrkamera bestellen, denn die Sicht nach hinten ist durch hohe Gürtellinie, breite D-Säule und kleines Heckfenster eingeschränkt.

Das Flachdach, die schräge Heckscheibe und der kurze Überhang reduzieren freilich auch den Kofferraum. Für die kleine Fami- ▶



Abmessungen in Millimeter; * Breite ohne Außenspiegel; ** Norm bei 1 Meter Beinfreiheit vorn

Karosserie

Der X2 ist geduckt, 72 mm flacher als der X1. Gleicher Radstand, aber 79 mm weniger Gesamtlänge

Außenbreite*: 1824

Innenbreite v./h.: 1470/1450

Kofferraum: 470-1355 l

Fakten-Check

Modell: Kompaktklasse-SUV-Coupé mit fünf Türen; Basis BMW-UKL2-Plattform; gebaut im BMW-Werk Regensburg zusammen mit X1 (F48).

Antrieb und Kraftübertragung: Zum Modellstart 190- und 231-PS-Diesel-Allrad, 192-PS-Benziner-Frontantrieb; ab August auch 140-PS-Frontantrieb und 192-PS-Allrad; 150-PS-Diesel-Front- oder -Allradantrieb. Allrad immer 8-Stufen-Wandlerautomatik, Frontantrieb 6-Gang manuell oder 7-Gang-Doppelkupplungs-Automatik. **Konkurrenten:** Mercedes GLA; Audi Q3



Höhere Ladekante, aber dennoch ein brauchbarer Kofferraum



Hinten sitzt man im X2 etwas enger als im X1 - aber doch erstaunlich bequem



| Modell | sDrive 20i | xDrive 20d |
|---|----------------------------|---------------------------|
| Motor / Hubraum | R4, Turbo / 1998 cm³ | R4, Turbo / 1995 cm³ |
| Getriebe | 7-Gang-Doppelkuppl.-Autom. | 8-Stufen-Wandlerautomatik |
| kW (PS) bei 1/min | 141 (192) / 5000-6000 | 140 (190) / 4000 |
| Nm bei 1/min | 280 / 1350-4600 | 400 / 1700-2500 |
| Höchstgeschwindigkeit | 227 km/h | 221 km/h |
| 0-100 km/h | 7,7 s | 7,7 s |
| Normverbrauch (ECE-Mix) | 5,5-5,9 l S | 4,6-4,8 l D |
| Abgas CO ₂ | 126-134 g/km | 121-126 g/km |
| SCR-Kat. ¹⁾ / Adblue-Tankgröße | - | ja / 20 l |
| Grundpreis | 39 200 € | 43 800 € |

Wertung

Vorerst nur mit Frontantrieb ist der 192-PS-Benziner zu haben. Das macht ihn viel günstiger als den Diesel. Der reale Preisunterschied: nur 2450 Euro

Der 190-PS-Diesel reicht vollauf für flotten Fahrspaß; er ist schon ab Basisausstattung zu haben. Den 231-PS-Diesel gibt es erst ab „Advantage“

| | | | | |
|-------------------------|-----------|-----------|-----------|----------|
| ÖKOTREND-Wertung | 73 | 2- | 62 | 3 |
|-------------------------|-----------|-----------|-----------|----------|

| Ausstattung | Basis | Advantage | M-Sport X |
|---|---------------------------------------|---------------------------|---------------------------|
| Tempomat / Abstandstempomat | 280 / 1400 | ● / 1120 | ● / 1120 |
| Außenspiegel elektr. anklappbar | 280 | 280 | 280 |
| Einparkhilfe hi. / Einparkassistent | 450 ²⁾ / 800 ³⁾ | ● / 350 ³⁾ | ● / 350 ³⁾ |
| elektr. Heckklappe | 490 ²⁾ | ● | ● |
| Klimaanlage / -automatik | ● / 190 ²⁾ | ⊗ / ● | ⊗ / ● |
| LED-Scheinwerfer inkl. LED-Nebelscheinw. | 900 | 900 | ● |
| Ledersitze | 1690 | 1690 | 1390 |
| Lenkrad zweifach einstell. / beheizbar | ● / 190 | ● / 190 | ● / 190 |
| Leichtmetallräder 17/18/19 Zoll | ● / 900 / 1660 | ● / 900 / 1660 | ⊗ / ⊗ / ● |
| Licht- / Regensensor / Fernlichtautomatik | ● / ● / 650 ⁴⁾ | ● / ● / 650 ⁴⁾ | ● / ● / 650 ⁴⁾ |
| Lackierung weiß / Metalliclack | 250 / 700 | 250 / 700 | ● / 700 |
| Navigationssystem | 1290-2890 | 1290-2890 | 1290-2890 |
| Rückfahrkamera | 400 ⁴⁾ | 400 ⁴⁾ | 400 ⁴⁾ |
| schlüsselloser Start / Zugang | ● / 390 | ● / 390 | ● / 390 |
| Spurhaltewarnsystem | 650 ⁵⁾ | 650 ⁵⁾ | 650 ⁵⁾ |
| Sitzheizung / Sportsitze | 490 / 450 | 490 / 450 | 490 / ● |
| Sitzhöhereinstellung / Lordosenstütze | ● / 280 | ● / 280 | ● / 280 |
| Sportfahrwerk / Adaptivfahrwerk | 340 / 500 | 340 / 500 | ● / 140 |

Aufpreise in Euro ● = Serie ⊗ = nicht erhältlich



| | | | |
|---------------------------|----------|-------------|-------------|
| Advantage | | | |
| Aufpreis zur Basis | 0 | 1450 | 6400 |

1) SCR = Selective Catalytic Reduction: Stickoxide (NO_x) werden in Stickstoff (N₂) und Wasser (H₂O) umgewandelt.

2) Serie für 25d xDrive; 3) inkl. Einparkhilfe vorn; 4) nur zusätzlich zur Einparkhilfe; 5) Assistenzpaket

lie reicht er dennoch; und die 470 Liter hinter der Rückbank lassen sich dank dreigeteilt klappbarer Lehne flexibel erweitern.

Die Motorenpalette entspricht langfristig der des X1. Zum Modellstart Anfang April gibt es nur die kräftigeren Versionen von 190 PS an aufwärts; doch schon im August werden auch kleinere Motoren lieferbar sein – darunter der 1,5-Liter-Dreizylinder-Benziner mit 140 PS namens 18i. Der ist nur mit Frontantrieb lieferbar; beim 192-PS-Zweiliter-Benziner und dem ebenfalls zwei Liter großen 150-PS-Diesel hat man die Wahl zwischen Front- und Allradantrieb (+2150 bzw. +2000 Euro); die stärkeren Zweiliter-Diesel 20d (190 PS) und 25d (231 PS) sind nur mit Allradantrieb lieferbar; das erklärt die auf den ersten Blick erstaunlich herben Basispreise.

Unter den vier Ausstattungsvarianten ist für den Vernunftkäufer – so sich dieser überhaupt für den X2 erwärmt – die Advantage-Linie (+1450 Euro gegenüber Basis) am attraktivsten. Der teure M-Sport (+6400 Euro) bietet außer dem LED-Licht kaum nutzwertige Extras, ist aber optisch umfangreich herausgeputzt. Das Gleiche gilt für die neue Version M-SportX, die genauso teuer ist wie der M-Sport und sich nur durch die eisgraue statt karosseriefarbige Beplankung unterscheidet.

Fazit

Das gibt's in dieser Fahrzeugklasse bisher nur bei BMW: die Wahl zwischen vernunftbetontem SUV-Kombi X1 und emotional-sportlichem SUV-Coupé X2. Der X2 bietet naturgemäß spürbar weniger Raum, federt außerdem deutlich härter. Für die kleine Familie ist er dennoch mit leichten Einschränkungen brauchbar – und er fährt sich agil und knackig.

thomas.roennberg@autobild.de



18i als Dreizylinder; 18d, 20i, 20d und 25d sind Vierzylinder – alle mit Turbo



Die neue Ausstattungsvariante M-SportX ist preisgleich mit dem M-Sport



Reicht weiter

Wer die zweite Generation des meistverkauften E-Autos der Welt fährt, kann Autofahren ganz neu erleben

Das Elektroauto kommt nie! Das erklärte ein mittlerweile pensionierter Kollege vor einigen Jahren voller Überzeugung. Das Elektroauto kommt schon wieder, sagen wir heute. Der Nissan Leaf, mit rund 300 000 Exemplaren das meistverkaufte Elektromodell der Welt, rollt seit Januar in zweiter Generation zu uns.

Und zwar: schöner (das war nicht so schwer), mit mehr Reichweite (das muss schon so sein), aber nicht teurer (ab 31 950 Euro). Eine zunächst erhältliche, besser ausgestattete Version kostet inklusive Wallbox 34 950 Euro oder 295 pro Monat. Die hat dann auch die ProPilot-Technik an Bord, die den neuen Leaf sogar teilautonom fahren lässt, indem sie den Fahrer in Kolonnen und im Stau unterstützt und allein einparken kann.

Für ein ganz neues Fahrerlebnis sorgt allerdings das „E-Pedal“. Wird diese Taste gedrückt, kann der Fahrer mit nur einem Pedal beschleunigen, bremsen und anhalten – auch an Steigungen und Gefällen. In bis zu 90 Prozent aller Fahrsituationen soll der Leaf als Ein-Pedal-Auto funktionieren. Und dabei ordentlich Energie zurückgewinnen.

Der Verbrauch, den Nissan mit 19,4 kWh/100 km angibt (und der erfahrungsgemäß eher etwas darüber liegt), erreicht ungefähr das Niveau des VW e-Golf, ist also rund 3 kWh schlechter als der Konkurrent Hyundai Ioniq Elektro. Weil der neue Nissan Leaf nun aber mit 40 kWh deutlich mehr Akku-Kapazität hat (Ioniq: 28, e-Golf: 35,8), kommt er auch auf eine höhere Reichweite. Wobei die 387 Kilometer nach NEFZ in der Realität eher die gemessene Renault-Zoe-Dimension von 200 bis 300 Kilometer (je nach Jahreszeit) bedeutet.

Wer kurze Strecken fährt, den Eco-Mode ausschaltet und die nun 110 kW voll nutzt, der kommt mit dem typischen E-Fahrspaß durch die Stadt. Auf der Autobahn ist bei 144 km/h Schluss. Immer noch okay für ein Auto, das man (fast) nur mit dem Fuß auf dem rechten Pedal fährt.

H. Schrieber

Fahrzeugdaten

| | |
|-----------------------|----------------------|
| Motor | Elektro / 40 kWh |
| Getriebe | 1-Stufen-Automatik |
| Leistung | 110 kW (150 PS) |
| Drehmoment | 320 Nm |
| Spitze | 144 km/h |
| 0–100 km/h | 8,6 s |
| Normverbrauch | 19,4 kWh (nach WLTP) |
| Abgas CO ₂ | – |
| Grundpreis | 31 950 € |

Fazit

Das Angebot an bezahlbaren, kompakten E-Modellen wächst. Der Vorteil des Leaf: Kaum ein Hersteller hat so viel E-Auto-Erfahrung wie Nissan. Der neue Leaf hat wieder das Zeug zu einem Bestseller.

redaktion@auto-test.com



Aufgeräumt: Innen verteilen sich blau illuminierte Akzente, der Anzeigenhubbel über dem Lenkrad entfiel



Wie beim Vorgänger fand der Stecker zum Aufladen seinen Platz hinter einer Klappe an der Fahrzeugfront



Neue Formensprache: Vor allem das Heck der zweiten Leaf-Generation sieht deutlich gefälliger aus



kaufen wir alle E-Autos

Ein deutscher Physiker hat berechnet, wie schnell sich E-Autos durchsetzen. Nach seiner Berechnung kaufen wir in spätestens acht Jahren alle nur noch elektrisch!

Sommer 2026. Die Autowelt steht Kopf. Neue Hersteller dominieren den Markt, Industrie-Urgesteine sind über Nacht zu Nebendarstellern geschrumpft. Und kein einziger Neuwagenkäufer stellt sich noch die Frage: Diesel oder Benziner?

Was klingt wie die blühende Fantasie umweltbewegter Aktivisten, ist in Wahrheit nüchterne Physik. Denn wenn Richard Randoll richtig gerechnet hat, wird sich die Elektromobilität in weniger als zehn Jahren durchsetzen. Weltweit. „2026 wird es bereits keine neuen Autos mit Benzin- oder Dieselantrieb mehr geben“, behauptet Randoll. Der gebürtige Karlsruher ist Physiker. Er glaubt an die Kraft von Zahlen. Zahlen, die sich, wenn man sie aneinanderreicht, zu unübersehbaren Trends verdichten.

Für seine Dissertation hat der 34-Jährige die weltweiten Verkäufe von Elektroautos analysiert. Erkenntnis: Seit 2011, als mit dem Nissan Leaf das erste E-Auto in Großserie auf den Markt kam, verdoppelt sich die Anzahl batterieelektrischer Neuwagen alle 15 Monate. Schreibt sich dieser Trend fort, fährt 2022 jeder zehnte Neuwagen mit Strom, vier Jahre spä-

ter ist der Technologiewandel dann komplett vollzogen.

Die Zauberformel heißt: exponentielles Wachstum. Auch Nicht-Physiker kennen das Prinzip von der Reiskorn-Parabel: Darin wünscht sich ein Mann als Belohnung vom König Reis auf einem Schachbrett auf jedem der 64 Felder doppelt so viele Körner wie auf dem vorigen. Der König hält den Mann zunächst für bescheiden, muss aber am Ende über 18 Trillionen Reiskörner aufbringen.

„Exponentielles Wachstum gibt es in der Wirtschaft an ganz vielen Stellen“, erklärt Randoll. Die Effizienz von Bewegungsmaschinen beispielsweise verdoppelt sich seit der Erfindung der ersten Dampfmaschinen alle 60 Jahre. Die Stromerzeugung aus Windkraft verdoppelt sich seit 1990 alle drei, die aus Solarkraft sogar alle zwei Jahre.

Mit den sogenannten Trendlinien macht Randoll die Zusammenhänge sichtbar (siehe Grafiken). Die Linien orientieren sich am historischen Verlauf – und zeigen, wie es weitergehen könnte. „Als ich plötzlich feststellte, wie einfach es ist, die wirtschaftliche Zukunft vorherzusagen, ließ mich

das nicht mehr los“, erinnert sich der Physiker. Dass sich der Übergang zum E-Auto plötzlich verlangsamte, glaubt Randoll nicht. Es gebe viele Beispiele aus der Vergangenheit, die zeigten, dass ein Technologiewandel so lange dauere wie die Lebensdauer des alten Produkts (siehe Spalte rechts). Im Falle von Autos also etwa 15 Jahre, was ebenso wie die Trendlinie auf das Jahr 2026 hinauslaufe.

Wie wichtig es für Unternehmen ist, einen Wandel frühzeitig zu erkennen, zeigen zwei Beispiele der jüngeren Vergangenheit. Der einstige Handy-Weltmarktführer Nokia unterschätzte 2007 die Bedeutung von Smartphones und stürzte ins Nichts ab. Und Fotografie-Pionier Kodak verschief die digitale Revolution, 2012 ging die Firma pleite.

Randoll sieht nach 2026 bereits die nächste Revolution in großen Schritten kommen. Die Effizienz von Elektromotoren lasse dann völlig neue Formen der Fortbewegung entstehen, glaubt der Physiker. Künftig geht es nach oben: Der hohe Wirkungsgrad werde, so Randoll, „die breite Nutzung von Passagierflugdrohnen möglich machen“.

B. Gehrs

Tempo des Fortschritts

Der Zeitraum für den Übergang zu einer neuen Technologie entspricht laut Randoll der Lebensdauer des alten Produkts.

Schiff:

Holzsegelschiff zu Dampfschiff
>> 1889-1909
mittlere Lebensdauer Segelschiff:
20 JAHRE

Kamera:

Analogkamera zu Digitalkamera
>> 1995-2005
mittlere Lebensdauer Kamera:
10 JAHRE

Mobiltelefon:

Handy zu Smartphone
>> 2007-2011
mittlere Lebensdauer Handy:
4 JAHRE



PROGNOSE

AUTOMOBIL:

Verbrenner zu Batterieauto
>> 2011-2026
mittlere Lebensdauer Pkw:
15 JAHRE

Fotos: T. Bader, C. Böries, B. Hanelmann, Hersteller



Renault

Der Deutschen liebste E-Auto: 2017 war der Zoe mit 4322 Exemplaren das meistverkaufte E-Auto in Deutschland. Ab 22 100 Euro



VW

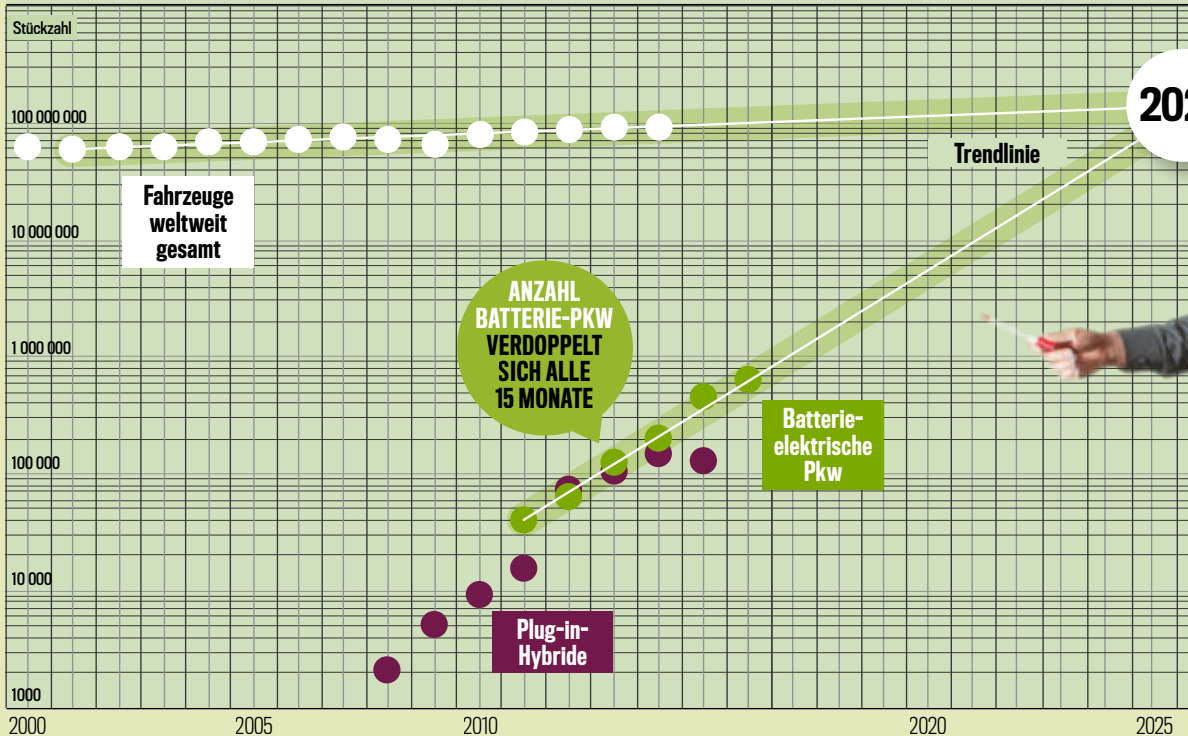
VW verspricht für den e-Golf eine Reichweite von rund 300 Kilometern. Er landet hinter dem Zoe mit 3026 Zulassungen 2017



Smart

Für rund 160 Kilometer Reichweite verlangt Smart stolze 21 940 Euro. Ein kostspieliger Spaß für den Parkplatzkönig

Entwicklung der Pkw-Verkäufe



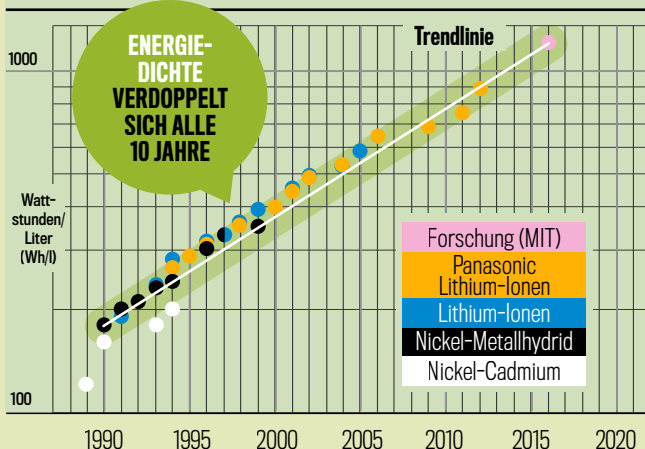
Exponentielles Wachstum: Der Übersichtlichkeit halber wird jede Verzehnfachung der Stückzahl in der Grafik als Verdopplung dargestellt (logarithmische Skalierung)



Richard Randall
Physiker

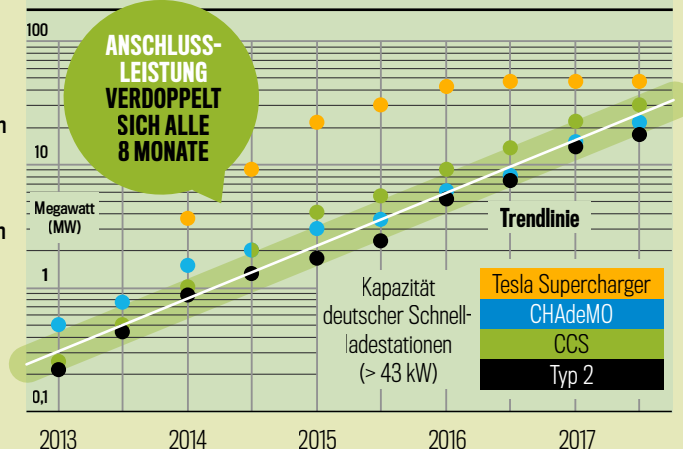
Der 34-Jährige ist Systementwickler für elektrische Antriebsstränge. Hochzeitsauto 2014: roter Tesla Model S

Energiedichte von Batteriezellen



Nicht nur bessere Batterien (l.) und mehr Ladestationen (r.), auch sinkende Akkupreise befördern den Durchbruch von Elektroautos

Ladestationen



Kia



Für 29 490 Euro verspricht Kia gute 250 Kilometer, bevor die Ladestation ruft. In 30 Minuten lädt der Kia seine Batterie zu 80 Prozent

BMW



Der i3 stromt emissionslos gute 200 Kilometer zum Grundpreis von 37 550 Euro. 200 Kilometer lädt er in 40 Minuten

Tesla



Elektro-Luxus aus den USA: Tesla verlangt für das Model S mit einer Reichweite von rund 572 Kilometern mindestens 144 000 Euro

Der Chauffeur ohne Hände

Hände weg, das Auto fährt! Erste Testfahrt im neuen Audi A8 – ohne selbst zu lenken. Macht der Audi den Fahrer überflüssig?

Man lernt ja bekanntlich nie aus. Bei unserer ersten Testfahrt mit dem neuen Audi A8 dürfen wir nämlich zunächst nicht ans Steuer. Okay, kennen wir auch von anderen neuen Autos. In diesem Fall hat es aber rechtliche Gründe: Wir wollen autonom mit dem neuen A8 fahren – und das System hat noch keine Zulassung. Auf den Fahrersitz dürfen auf öffentlichen Straßen zurzeit daher nur ausgebildete Testfahrer von Audi.

Lerneffekt Nummer zwei: Anders als sonst fahren wir nicht den grün markierten Straßen im Navigationssystem hinterher, sondern den roten. Denn wir wollen dies-

mal ganz bewusst in den Stau fahren. Und die Rahmenbedingungen sind prima. Wir sind auf Straßen rund um Düsseldorf unterwegs, und die sind chronisch verstopft. Mit insgesamt 388 000 Staukilometern im Jahr 2016 war Nordrhein-Westfalen bundesdeutscher Spitzenreiter, wenn es darum geht, möglichst viel Zeit auf dem Weg von A nach B zu verplempern.

Zurück zum A8. Kaum sind wir losgefahren, sehen wir schon die ersten Bremslichter aufleuchten. Und die kleine, unscheinbare AI-Taste in der Mittelkonsole leuchtet weiß. AI, das steht für „Artificial Intelligence“, also künstliche Intelligenz. Und intelligent ist der Staupilot von Audi tatsächlich. Er unterscheidet sich nämlich in einem entscheidenden Detail von den bisherigen Systemen von Tesla, BMW, Mercedes und Volvo: Er entlässt den Fahrer aus der Verantwortung des Fahrens. Klingt komisch, bedeutet aber, dass man E-Mails checken, Zeitung lesen oder einen Film gucken kann,

wenn der Kollege Chip das Steuer übernimmt. Dafür haben die Ingenieure bei Audi jede Menge Hirnschmalz investiert. Und Geld. Denn der Audi hat eine Armada von Sensoren an Bord, von Ultraschall über Radar bis zum ersten in einem Serienauto verbauten Laserscanner. Alle zusammen liefern

Daten an ein zentrales Steuergerät unter dem Fahrersitz.

Und wie das so ist, wenn das Auto, und damit der Hersteller, die Verantwortung übernimmt, sind alle Systeme redundant ausgelegt. Nur wenn mindestens zwei Sensoren das Gleiche melden, ist das System einsatzbereit. Im Prinzip



Der alles entscheidende Schalter: Das Drücken der AI-Taste aktiviert die künstliche Intelligenz im Cockpit des A8 und nimmt den Fahrer aus der Verantwortung

Fotos: Hersteller



Optisch ist der A8 keine Revolution, dafür eine gelungene Evolution. Entscheidend ist, was unter dem Blech passiert. Dank über 40 Fahrassistenzsystemen fährt der Audi bis Tempo 60 ganz allein, es fehlen nur noch die entsprechenden Gesetze. Ist der A8 im vollautonomen Modus, sieht der Fahrer den digitalen Audi im Tacho



wie im Flugzeug – nur viel kleiner, die Technik muss ja in ein Auto passen.

Verglichen mit dem Aufwand ist das Erlebnis bescheiden. Taste kurz gedrückt – und schon fährt das Auto. Und zwar in einer Geschwindigkeit und Reaktions-schnelle, als hätte es die vergangenen 131 Jahre nichts anderes gemacht. Bremsen, Gas geben, lenken, alles, als hätte man selbst das Lenkrad in der Hand.

Und ehrlich gesagt sogar ein wenig besser. Denn das Radar kann viel weiter vorausschauen, checkt bis zu drei Fahrzeuge voraus ab. Und bremst schon mal, obwohl man den nächsten Stillstand noch gar nicht sehen kann. Dazu kommt, dass der Audi erstens freiwillig eine Rettungsgasse bildet, kurz bevor er zum Stillstand kommt, und zweitens kooperativ ausgelegt ist. Er lässt nämlich andere Fahrzeuge einscheren. Jeder, der in letzter Zeit mal auf der Autobahn unterwegs war, weiß, dass das nicht selbst-

verständlich ist, wenn ein Mensch am Steuer sitzt.

Auf einem abgesperrten Flugplatz darf ich dann selbst hinters Lenkrad. Die Prozedur ist die gleiche, allerdings probieren wir jetzt aus, was passiert, wenn der Audi das Steuer zurückgeben will, aber der Fahrer nicht reagiert. Das macht das Auto, wenn die Geschwindigkeit über 60 Kilometer in der Stunde steigt. Nur bis dahin ist das System im ersten Schritt ausgelegt. Und warum der Fahrer nicht reagiert? Vielleicht, weil er in einen Film vertieft ist. Oder aber nicht reagieren kann – etwa wegen eines Herzinfarkts am Steuer.

Zur Übergabe Maschine an Mensch hat Audi drei Eskalationsstufen eingebaut. In einer ersten leuchtet das ganze Cockpit rot wie ein Tannenbaum, dazu gibt es einen dezenten Gong. Dann hat man zehn Sekunden Zeit, das Steuer zu übernehmen. Reagiert der Fahrer nicht, folgt Stufe zwei. Es gibt einen kurzen Brems-

ruck, der Gurt zieht unsanft an der Schulter, und es ertönt ein nicht mehr ganz so dezenter Gong. In Stufe drei bremst das Auto selbstständig bis zum Stillstand – unterteilt von einem sehr fiesem Piepen im Cockpit. Ein paar Sekunden später steht dann auch schon die Leitung zur Notrufzentrale.

Klingt alles nach Science-Fiction? Ja, und das wird es auch erst mal bleiben. Denn obwohl Audi das System zur Serienreife entwickelt hat, fehlen die rechtlichen Rahmenbedingungen für die Fahrt auf der Straße. Zwar darf mittlerweile auch ein Computer der Fahrer sein – aber die UN machen einen Strich durch die Rechnung. In einer von Deutschland ratifizierten Regelung heißt es noch, dass ein Auto nur unterhalb von 10 km/h selbst lenken darf. Diese Regel wird aber 2018 geändert. Und dann ist auch hierzulande der Chauffeur ohne Hände am Lenkrad keine Zukunftsmusik mehr. **S. Voswinkel**

Die Konkurrenz

BMW



Der 7er von BMW fährt mit dem Driving Assistant Plus vor. Lenken, Bremsen, Spurhalten funktioniert bis 210 km/h

Cadillac



Super Cruise nennen die Amerikaner ihren künstlichen Chauffeur. Im Herbst soll das System an den Start gehen

Mercedes-Benz



Eine Kombination aus Radar, Stereokamera und GPS-Navigation übernimmt zum Teil das Steuer in der S-Klasse

Tesla



Acht Kameras, zwölf Ultraschallsensoren und ein Radar steuern das Model S teilautonom durch den Straßenverkehr

Fazit

Am autonomen Fahren scheiden sich zurzeit die Geister. Nach der ersten Testfahrt können wir Entwarnung geben. Kollege Computer übernimmt das Steuer, wenn das Fahren keinen Spaß macht, etwa im Stop-and-go-Verkehr. Und wir, wenn wir Lust darauf haben. Ziemlich cool!

redaktion@auto-test.com



Familienglück

Mutter, Vater, Kind(er), ein schickes Haus und ein zuverlässiger Begleiter: Wenn es an dieser Stelle statt eines modischen SUV auch ein solider Kompakter sein darf, dann passt der Hyundai i30 gut ins Bild



So ein schickes Einfamilienhaus mit 160 Quadratmeter Wohnfläche kostet bei der Firma Danhaus um 270 000 Euro. Bei einer Finanzierung samt Sondertilgung über 30 Jahre sind für den Traum vom Eigenheim monatlich etwa 700 Euro abzustottern. Wenn zu diesem Fixum noch die Belastung durch Raten für ein Fahrzeug kommt, kann der Hyundai i30 den entscheidenden Unterschied machen: Für die Finanzie-

rung eines fünftürigen i30 mit 120-PS-Benziner in der Linie Trend (22 220 Euro) sind unter nachfolgenden Konditionen circa 390 Euro monatlich einzukalkulieren. Unter gleichen Bedingungen – 5000 Euro Anzahlung, 5000 Euro Schlussrate, 36 Monate Laufzeit – kostet ein 125-PS-Golf in Comfortline (27 355 Euro) jeden Monat schon 540 Euro. Die Preise in Klammern sind, so weit möglich, ausstattungsbereinigt. Wer

Neuzulassungen in 2017*

Hyundai i30

22 460

Opel Astra

56 327

VW Golf

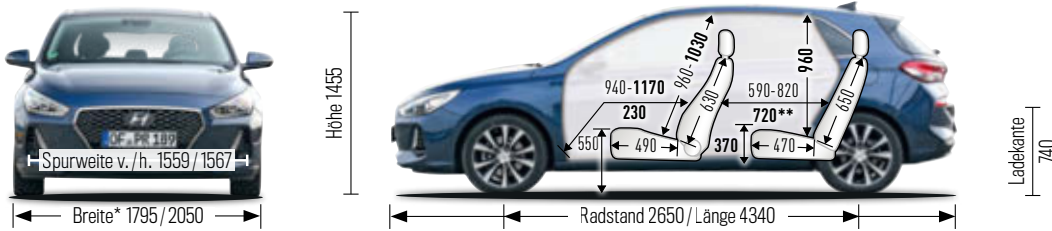
228 093

* Quelle: KBA

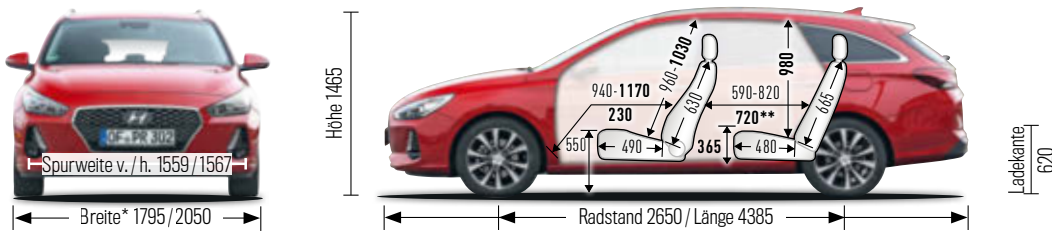
sich von den Zahlen schon hat überzeugen lassen, der mag hier vielleicht aussteigen; wir raten aber zum Weiterlesen, weil wir jetzt tiefer in den kompakten Koreaner einsteigen und klären wollen, was er wie gut kann.

Haben wir einmal Platz genommen, entpuppt sich der Innenraum des i30 als Wohlfühloase. Die Sitze sind gut gepolstert, bequem und taugen auch für lange Strecken. Die Sitzfläche dürfte allerdings etwas ▶

i30 Fünftürer



i30 Kombi



Abmessungen in Millimetern; * Breite ohne/mit Außenspiegeln; ** Norm bei 1 Meter Beinfreiheit vorn

länger sein oder entsprechend einstellbar, denn für Passagiere über 1,90 Meter ist sie einfach zu kurz. Sehr erfreulich: Ab Premium (8500 Euro) gibt es perforierte und recht straffe Leder-Kunstleder-Sitze, die elektrische Einstellung mit Memory-Funktion sowie Sitzheizung und Lüftung bieten. Wie die Sitze hat auch der Rest des Interieurs deutlich an Qualität gewonnen. Sämtliche Oberflächen fassen sich gut an, Hartplastik ist zum größten Teil verschwunden; Tasten rasten sauber ein und geben solides Feedback.

Bei der Anordnung der einzelnen Schalter dürfen andere Hersteller gern bei Hyundai abkup-

fern. Die Tasten der Assistenzsysteme befinden sich links unterhalb vom Lenkrad, Multimedia-Optionen sitzen unmittelbar am optionalen acht Zoll messenden Touchscreen (1300 Euro, ab Trend), und die Schalter für Sitz- und Lenkradheizung (Serie ab Trend) positioniert Hyundai links und rechts vom Schalthebel. Das serienmäßige Multifunktionslenkrad beherbergt insgesamt zwölf Tasten, die sich intuitiv bedienen lassen. Gleiches gilt für den Touchscreen, der am oberen Ende der Mittelkonsole eine gute Position innehat, sehr zügig reagiert und zur Bedienung kein Informatikstudium erfordert. Im Prinzip

lässt sich aus diesem kleinen Abriss auch schon unsere Ausstattungsempfehlung herauslesen: Die eingangs erwähnte Linie Trend (2750 Euro) lässt sich mit allen Motorvarianten kombinieren. Ihr Umfang ist so gut, dass sie den Preis eines vergleichbaren Golf deutlich in die Höhe treibt. Wer dann noch mehr möchte, dem steht eine akzeptable Auswahl an Extras zur Verfügung. Was uns an den Preislisten der asiatischen Hersteller aber immer wieder sauer aufstößt, ist die Bündelung der Optionen zu einigen wenigen Paketen. Diese Politik treibt schnell die zunächst verlockenden Grundpreise in die Höhe.

Karosserie

Der Fünftürer stellt eine schlanke Silhouette auf den Asphalt. Vorn ist der Überhang relativ lang, die Ladekante liegt vergleichsweise hoch. Ausreichend Platz

Innenbreite v./h.: 1480/1455 · Kofferraum: 395-1301 l · Wendekreis li./re.: 11,1/11,0 m

Ab der C-Säule grüßt der i30 Kombi. Er schluckt bis zu 1650 Liter, dank Gepäckschiene und doppeltem Ladeboden lässt sich das Ladegut ordentlich sichern

Innenbreite v./h.: 1480/1460 · Kofferraum: 602-1650 l · Wendekreis li./re.: 11,1/11,0 m

Umwelt

Der i30 bietet konventionelle Technik mit durchschnittlicher Umweltbilanz. Wer alternative Antriebe möchte, könnte zum Ioniq greifen. Die Benzin im i30 sind relativ sparsam, jedoch ohne Partikelfilter. Hohe Geräusch- und Schadstoffemissionen kennzeichnen die Diesel, die ohne einen SCR-Kat und AdBlue kommen. Die Fertigung erfolgt in einem modernen Werk in Nosovice (CZ).

Thomas Wiesand, Geschäftsführer des Umweltinstituts ÖkoTrend

ÖKOTREND



| Modellpalette | 1.4 | 1.0 T-GDI | 1.4 T-GDI | 2.0 T-GDI ³⁾ |
|---|---------------|-------------------|--------------------------------|-------------------------|
| Motor/Hubraum | R4/1368 cm³ | R3, Turbo/998 cm³ | R4, Turbo/1353 cm³ | R4, Turbo/1998 cm³ |
| Getriebe (man./autom.) | 6-Gang - | 6-Gang - | 6-Gang 7-Gang-Doppelkupplung | 6-Gang - |
| kW (PS) bei 1/min | 73 (100)/6000 | 88 (120)/6000 | 103 (140)/6000 | 184 (250)/6000 |
| Nm bei 1/min | 134/4000 | 171/1500-4000 | 242/1500 | 353/1450-4500 |
| Höchstgeschwindigkeit | 183 km/h | 190 km/h | 210 205 km/h | 250 km/h |
| 0-100 km/h | 12,6 s | 11,1 s | 8,9 9,2 s | 6,4 s |
| Verbrauch (ECE-Mix) | 5,4 5 | 4,9 5 | 5,4 5,5 5 | 7,0 5 |
| Abgas CO ₂ | 126 g/km | 112 g/km | 124 125 g/km | 159 g/km |
| SCR-Kat./AdBlue-Tankgröße ¹⁾ | - | - | - | - |
| Grundpreis ²⁾ | 17 450 € | 19 850 € | 22 500 24 400 € | 29 700 € |

Fazit

Trotz 100 PS Leistung wirkt dieser Benzinler recht zahm. Nur ihn gibt es in der optionslosen Basisausstattung. Wer knallhart kalkuliert und so gut wie keine Langstrecke fährt, darf's wagen.

Der aufgeladene Dreizylinder ist nur 20 PS stärker als der Basisbenzinler, wirkt aber deutlich lebendiger. Fahrt munter, klingt kernig und gibt den guten Allrounder.

Mit weiteren 20 PS nochmals mehr Reserven. Wenn sich der Diesel trotz regelmäßiger langer Fahrten noch nicht lohnt, eine gute Wahl. Einziger Benzinler mit Automatik (1900 Euro).

Jetzt kommt richtig Fahrspaß ins Spiel. 250 Turbo-PS aus zwei Liter Hubraum sind eine Ansage an den VW Golf GTI. Straffes Fahrwerk, genug Dampf und Zwischengas sorgen für Gänsehaut.

| | | | | | | | | |
|------------------|----|----|----|---|----|---|----|----|
| ÖKOTREND-Wertung | 74 | 2- | 78 | 2 | 76 | 2 | 71 | 2- |
|------------------|----|----|----|---|----|---|----|----|

1) SCR = Selective Catalytic Reduction: Stickoxide (NO_x) werden in Stickstoff (N₂) und Wasser (H₂O) umgewandelt; 2) alle Preise für den Fünftürer; Aufpreis Kombi 1000 Euro; 3) nicht für den Kombi wählbar



Blick mit Weitsicht: Voll-LED-Scheinwerfer (900 Euro) können Sie ab Trend wählen – gute Lichtausbeute; LED-Tagfahrlicht ist ab Style (1000 Euro) inklusive

Hilfsbereit

Als Beispiel ziehen wir den gut funktionierenden und extrem praktischen Totwinkelwarner samt Querverkehrsüberwachung heran: Unserer Auffassung nach sollte dieser nützliche Helfer in einem modernen Auto obligatorisch sein, im i30 ist er nur in Kombination mit der üppigen Linie Style (5000 Euro) und ausschließlich im 900 Euro teuren Komfortpaket zu ordern. Zum Umfang gehören dann noch Komfortschlüssel, Parkpiepser vorn, Regensensor und verchromte Türgriffe inklusive LED-Lichtspot. Das sind viele Extras, die nicht jeder Kunde benötigt, aber dennoch bezahlen muss. Die

Toplinie Premium (7100 Euro) hat die Extras serienmäßig an Bord.

Allen i30 gibt Hyundai stets den fast genauso sinnvollen aktiven Spurhalteassistenten mit auf den Weg. Wird ohne vorheriges Blinken eine Fahrbahnmarkierung überfahren, lenkt das System gegen und bringt den Wagen zurück in die Spur. Der Helfer agiert vielleicht nicht ganz so sensibel wie manch optionale Systeme der Konkurrenten, doch dafür ist er im i30 Standard.

Fahraktiv

Fahrer, die den Assistenten schonen und lieber selbst lenken, bekommen sogar eine zarte Rück-

meldung von den Vorderrädern. Mit der Lenkung im i30 haben sich die Koreaner viel Mühe gegeben, sie übersetzt um 10 Prozent direkter und spricht 15 Millisekunden schneller an als im Vormodell. Im Vergleich zu allen bisherigen Hyundai-Lenkungen stellt sie eine deutliche Verbesserung dar.

Gut und deutlich besser als zuvor zeigt sich auch das Fahrwerk. Selbst auf den steiferen 17-Zoll-Reifen (400 Euro) lässt es den i30 komfortabel federn, arbeitet aber lange nicht mehr so teigig wie im Vorgänger. Zum besseren Fahrverhalten tragen freilich auch die deutlich höhere Fahrzeugsteifigkeit und die Mehrlenkerhinterach-

Getriebe

Dafür, das im Hyundai i30 acht Motorvarianten (95 bis 275 PS) zur Wahl stehen, sind die Getriebe angenehm übersichtlich strukturiert. Die Basis für alle Motoren ist ein manuelles Sechsganggetriebe, wobei zwischen den zivilen und den N-Modellen zu unterscheiden ist: Von 95 bis 140 PS dürfte die Schaltung mit einer etwas straffen Führung arbeiten. Die Länge der Schaltwege ist unauffällig-normal.



Die Sechsgangschaltung ist präzise, dürfte aber etwas straffer geführt sein

Die Schaltungen der beiden i30 N (250/275 PS) klacken dagegen auf straff geführten, kürzeren Wegen durch die Gassen. Ältere BMW lassen da nicht zufällig grinsen. Unserer Meinung nach würden auch die Seriengetriebe von einem Hauch mehr Sportlichkeit profitieren.



Die Automatik tut ihren Dienst ohne Probleme, aber auch ohne Emotion

Das optionale Siebengang-Doppelkupplungsautomatik kostet 1900 Euro Aufpreis, sie steht für die Leistungsstufen 110/136 und 140 PS zur Wahl. Während bei den Benzinern nur der 1,4-Liter bedacht wird, lassen sich bei den Dieseln die beiden autobahnempfohlenen Varianten damit ausrüsten. Der Topdiesel erfährt durch die Automatik eine Drehmomentanhebung auf 300 Nm. Die Schaltvorgänge gehen verschliffen, aber bedächtig vonstatten, leidet auch im Sportmodus.



| 2.0 T-GDI Performance ³⁾ | | 1.6 CRDi (95 PS) ³⁾ | | 1.6 CRDi (110 PS) | | 1.6 CRDi (136 PS) | |
|---|----|--|---|---|---|---|---|
| R4, Turbo/1998 cm ³ | | R4, Turbo/1582 cm ³ | | R4, Turbo/1582 cm ³ | | R4, Turbo/1582 cm ³ | |
| 6-Gang - | | 6-Gang - | | 6-Gang 7-Gang-Doppelkupplung | | 6-Gang 7-Gang-Doppelkupplung | |
| 202 (275)/6000 | | 70 (95)/4000 | | 81 (110)/4000 | | 100 (136)/4000 | |
| 353/1450-4700 | | 280/1500-2000 | | 280/1500-2500 | | 280/1500-3000 300/1750-2500 | |
| 250 km/h | | 186 km/h | | 190 km/h | | 200 km/h | |
| 6,1 s | | 12,2 s | | 11,0 11,2 s | | 10,2 10,6 s | |
| 7,1 l/s | | 3,6 l/D | | 3,7 4,0 l/D | | 3,9 4,1 l/D | |
| 163 g/km | | 95 g/km | | 96 105 g/km | | 102 109 g/km | |
| - | | - | | - | | - | |
| 32 200 € | | 21 450 € | | 22 150 24 050 € | | 24 900 26 800 € | |
| 25 PS mehr Leistung und etwas mehr Rennsportattitüde unterm Blech legen noch eine Schippe drauf. Dazu kommt eine elektronisch geregelte Differenzialsperre. | | Schon der kleine Diesel schiebt schon mit 280 Nm an. Und da für Dieselfahrer Drehmoment mehr zählt als Leistung, rechtfertigt er sich damit ausreichend. Nicht für den Kombi zu haben. | | 280 Nm, wie der schwächere Ableger. Aber erst im dreistelligen Leistungsbereich fühlen sich die Diesel souverän an – die bessere Wahl für die Langstrecken. | | 280 Nm als Handschalter, 300 mit Automatik (1900 Euro), jeweils auf breiterem Drehzahlband. Für Fast-ausschließlich-Autobahn-Fahrer die beste Wahl. | |
| 70 | 3+ | 63 | 3 | 62 | 3 | 61 | 3 |



Golf auf Koreanisch: Über die Jahre hat Hyundai einen Quantensprung in Sachen Qualität hingelegt. Zwischen Golf und i30 liegen aber immer noch mehr als nur ein paar Nuancen

se bei. Den Höhepunkt der i30-Fahrwerkstechnik demonstriert übrigens das Sportmodell i30 N. Es kommuniziert, mit deutlich aufwendigerer Technik, absolut verbindlich und klar über alle vier Straßenkontaktpunkte und vermittelt so das in einem 250 oder gar 275 PS starken Fahrzeug notwendige Vertrauen. Auch darüber hinaus serviert der GTI-Gegner (ab 29 700 Euro) eine Menge Fahrspaß. Aber bevor jetzt all seine Pferde mit Ihnen durchgehen und unsere rationale Modellfinanzierung in den Asphalt brennen, holen wir

Sie auf den Boden der i30-Realität zurück: Hier stehen drei Benzinern – ein Sauger (100 PS) und zwei Turbos (120/140 PS) – sowie drei Stufen des 1,6-Liter-Turbodiesels (95/110/136 PS) zur Wahl. Da die Diesel alle das indentsche Drehmoment von 280 Nm abliefern, können Sie vorrangig nach persönlichem Budget wählen. Die Diesel im dreistelligen Leistungsbereich fühlen sich etwas souveräner an. Bei den Benzinern raten wir zu einem der Turbomodelle, die 100-PS-Variante wirkt recht handzahn.

Sicherheit

Der i30 sichert sich im Euro-NCAP-Crashtest die Bestwertung von fünf Sternen. Beim Fußgängerschutz hingegen zeigt er leichte Schwächen. Dafür sind Insassen, vor allem Kinder, sehr gut geschützt.

Gesamtbewertung ★★★★★

| | |
|-------------------|------|
| Insassenschutz | 88 % |
| Kindersicherheit | 84 % |
| Fußgängerschutz | 64 % |
| aktive Sicherheit | 68 % |

Zu den zwei mal drei Motorversionen steht neben Fünftürer und Kombi seit Kurzem auch noch eine dritte Karosserieversion mit Schrägheck zur Wahl. Mit dem sogenannten Fastback, drei Zentimeter flacher und elf länger als der Fünftürer, will Hyundai dem i30 einen sportlich-eleganten Anstrich verleihen – das schlägt sich auch in Ausstattungen, Motorisierungen und Startpreis nieder. Ihn gibt es nur als 120- oder 140-PS-Benziner, ab der Linie Trend, ab 22 200. Das würde sogar noch in unsere Kalkulation passen ...



Extras



Er ist der Bodybuilder in der Familie: der i30 N. Seit letztem Jahr auf dem Markt, soll er dem Golf GTI die Kunden abjagen. Los geht es bei 29 700 Euro



Damit Kleinkram nicht auf Wanderschaft geht, verfügt der i30 Kombi über einen doppelten Ladeboden, der dank Unterteilung ordentlich was einsteckt

| Ausstattung / Modell | Pure | Trend | Style |
|--|---------------------|--|-----------------------|
| 5"-/8"-Farbtouchscreen | ⊗ / ⊗ ¹⁾ | 750 ²⁾ / 1300 ³⁾ | ● / 750 ³⁾ |
| Digitalradio DAB / DAB+ | ⊗ / ⊗ | 750 ²⁾ / 1300 ³⁾ | ● / 750 ³⁾ |
| E-Fensterheber vorn / vorn u. hinten | ● / ⊗ | ● / ● | ● / ● |
| Fahrmodusschalter | ⊗ | ● | ● |
| Funk- / Komfortschlüssel | ● / ⊗ | ● / 900 ⁴⁾ | ● / 900 ⁵⁾ |
| Halogen- / LED-Scheinwerfer | ● / ⊗ | ● / 900 | ● / 900 |
| Induktivladeschale | ⊗ | 750 ²⁾ | ● |
| Klimaanlage / -automatik | ● / ⊗ | ● / 900 ⁴⁾ | ⊗ / ● |
| Komfortblinker | ● | ● | ● |
| Lenkradheizung | ⊗ | ● | ● |
| Panoramadach | ⊗ | ⊗ | 1100 |
| Parkensensoren hinten / vorn u. hinten | ⊗ / ⊗ | ● / ⊗ | ● / 900 ⁵⁾ |
| Rückfahrkamera | ⊗ | 750 ²⁾ | ● |
| Schaltwippen am Lenrad ³⁾ | ⊗ | ● | ● |
| Spurhalteassistent | ● | ● | ● |
| Tempomat / Adaptivtempomat ⁶⁾ | ● / ⊗ | ● / 1150 ⁷⁾ | ● / 890 ⁷⁾ |
| Totwinkelwarner | ⊗ | ⊗ | 900 ⁵⁾ |
| Verkehrszeichenerkennung | ⊗ | 1300 ³⁾ | 750 ³⁾ |

Aufpreise in Euro ● = Serie ⊗ = nicht erhältlich



Trend
Aufpreis zur Basis

0 2750 6400

1) 5"-Monochromdisplay serienmäßig; 2) Digitalpaket; 3) Navigationspaket; 4) Komfortpaket Trend; 5) Komfortpaket Style; 6) nur in Verbindung mit Doppelkupplungsautomatik; 7) Sicherheitspaket DCT

Kofferraum

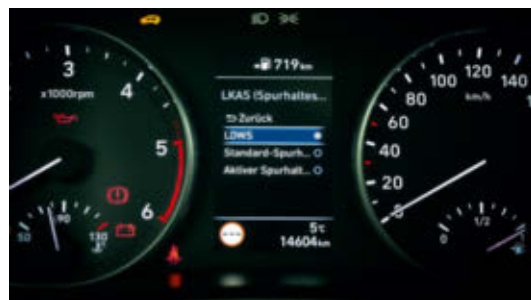


Zwischen den Radkästen bietet der i30 mehr als einen Meter Platz, das ist ordentlich. Die Durchladelupe ist ab Trend ohne Aufpreis an Bord



Beim Kombi wächst die Tiefe um gute 23 cm, in der Breite legt er nochmal 35 cm drauf. Der doppelte Ladeboden ist hilfreich und nützlich

Infotainment



Der 4,2-Zoll-Bordcomputer (ab Style) informiert nicht nur über Assistenten, Musik, Tempolimits oder Reifendruck, er erlaubt auch die Bedienung einiger dieser Extras



Der i30 kommt ab der Linie Trend (3340 Euro) optional mit Apple CarPlay, Android Auto und Navigationssystem (1300 Euro). Die Anbindung per Bluetooth klappt reibungslos

Hyundai hat beim Infotainment gute Arbeit abgeliefert. Die Verbindung per Bluetooth klappt einwandfrei, Kontakte lädt die Elektronik zügig vom Telefon. Apple CarPlay und Android Auto stehen unmittelbar nach dem Anschluss via Kabel zur Verfügung und benötigen keine Ladezeit. Bei der Musikwiedergabe ohne Kabel gab es hin und wieder leichte Verzögerungen. Eingaben erfolgen über den zügig reagierenden Touchscreen oder über die Tasten am Lenkrad. Kernfunktionen versteht Hyundai nach wie vor mit eigenen Tasten, die direkt neben dem Bildschirm liegen.



Sowohl Kombi als auch der Fünftürer sind echte Golf-Alternativen. Das Image des Billigheimers hat Hyundai erfolgreich abgelegt

Fazit – das sagt die Redaktion

redaktion@auto-test.com

Mit der dritten Generation des i30 ist Hyundai bereit für ein Kopf-an-Kopf-Rennen mit der Kompakt-Konkurrenz. Selbst wenn der i30 qualitativ noch nicht ganz auf einem Niveau mit dem Klassenprimus aus Wolfsburg fährt, so überzeugt er mit guter Ausstattung, fünf Jahren Garantie und moderaten Preisen. Manch internationalen Bewerber steckt er locker in

den Sack. Aber Vorsicht bei all den Sirenenklängen, die aus der Preislisse tönen: Soll es bei der Ausstattung etwas mehr sein, fährt der Hyundai ganz schnell ans Golf-Niveau heran. Alle unsere Testwagen haben die 30 000-Euro-Marke deutlich überschritten. Solche Preise waren vor einigen Jahren für Modelle aus Korea noch undenkbar. Aber wer die älteren

Exemplare kennt, der weiß, dass Hyundai die Qualität enorm gesteigert hat. Unseren Tipp für Privatkäufer haben wir Ihnen schon vorgerechnet, für den praktischen Kombi müssen Sie noch 1000 Euro drauflegen. Auf einen i30 mit alternativem Antrieb sollten Sie nicht warten; in dem Bereich hat Hyundai den sehr ähnlichen Ioniq im Angebot.

Schwache....

Wertentwicklung

Bei der Betrachtung der Schwache-Restwertprognose fallen zwei Dinge auf: 1) Das Dieselspeisen macht um Hyundais Diesel (noch) einen Bogen – das muss aber nicht so bleiben. 2) Die praktischen Kombi-Modelle, die auf dem Gebrauchtmärkte in der Regel wertstabiler sind als die Fünftürer, schneiden hier nicht so gut ab. Ausstattungsseitig rentieren sich die Linien Trend, Style und auch Premium.

| | |
|------------------------------------|--------|
| i30 1.4 T-GDI (140 PS) Style | 60,58% |
| i30 1.6 CRDi (95 PS) Select | 60,07% |
| i30 1.6 CRDi (136 PS) Premium | 59,82% |
| i30 N Performance (275 PS) | 58,88% |
| i30 Kombi 1.4 T-GDI (140 PS) Style | 58,71% |
| i30 1.4 (100 PS) Trend | 57,85% |
| i30 Kombi 1.6 CRDi (136 PS) Style | 57,04% |
| i30 Kombi 1.0 T-GDI Trend (120 PS) | 56,52% |

*Restwert nach 24 Monaten bei 20 000 km/Jahr, segmentspezifischer Sonderausstattungsanteil

J.D. POWER

Autofahrerstudie

| | | | |
|---------|------------------|----|-------|
| SEAT | Kein Vorankommen | 12 | 74,1% |
| HYUNDAI | Das geht besser | 13 | 74,0% |
| OPEL | Nix gewonnen | 14 | 73,1% |

Laut dem Meinungsforschungsunternehmen J.D. Power sind Hyundai-Käufer zwar mit ihren Fahrzeugen zufrieden, nicht jedoch mit dem Service der Werkstätten. In der Wahrnehmung der Kunden hat sich die Leistung dort im Vergleich zu 2016 sogar noch verschlechtert.



Der Wenigfahrer

Unser Rechenbeispiel vom Anfang liefert ein gewichtiges Kaufargument. Im weiteren Verlauf des Textes sagen wir auch, dass der Basisbenziner trotz nominell 100 PS recht müde wirkt. Mit der agilen 140-PS-Version dreht Hyundai an der Preisschraube. Unser empfohlener Dreizylinder hat sich diese Empfehlung erarbeitet, Sie sollten ihm die Chance geben.

Empfehlung:

1.0 T-GDI (120 PS)

Listenpreis: ab 19 850 Euro

Der Vielfahrer

Der Vielfahrer legt nach unserem Verständnis wenigstens 50 % seiner Jahreswegstrecke auf der Autobahn zurück, fährt eher 20 000 als 15 000 Kilometer jährlich und ist demzufolge wenig in Innenstädten unterwegs – deshalb zeigen wir wieder Richtung Diesel. 95 PS stoßen manchmal etwas zu früh an ihre Grenzen, ab 110 PS läuft's auf der Autobahn gut.

Empfehlung:

1.6 CRDi (110 PS)

Listenpreis: ab 22 150 Euro

Der sportliche Fahrer

Hier gibt es keine offenen Fragen. Wer sportlich fahren möchte, sichert sich einen i30 N. 250 oder 275 PS garantieren eine Menge Fahrspaß zu moderaten Preisen. Die Abstimmung auf dem Nürburgring hat sich ausgezahlt. Knackige Schaltung, mächtig Schub und künstliche Fehlzündungen machen den N zu einem ernstesten Konkurrenten des Golf GTI.

Empfehlung:

i30 N (250/275 PS)

Listenpreis: ab 29 700 Euro



Premiere

Genauer: Europapremiere. Mit dem ersten SUV auf dem europäischen Markt soll DS Frankreichs Luxusmarke werden. Ein Spitzentanz zwischen Großserie und teuren Finessen

Gestickte Perlen im Nappaleider, gefräste Tasten auf der Mittelkonsole. Und beim Anlassen schlägt die Nobeluhr im Cockpit einen halben Salto. Willkommen im DS 7 Crossback, Frankreichs neuem Luxusauto. Präsident Macron saß zuerst im DS 7, jetzt wir.

Nach dem bei uns weitgehend unbekannten DS 6, der seit 2014 über chinesische Straßen rollt, präsentiert DS ein erstes SUV für den europäischen Markt – nur etwas auffälliger. Fünf verschiedene Interieurs stehen zur Wahl und holen Pariser Chic an Bord: Regler aus Kristallglas, Sattelleder am Massagesitz – aber auch Unpraktisches wie die versteckte Spiegel-

einstellung. Der große Touchscreen aus dem Peugeot 3008 ist schnell verstanden, nach hinten blickt der Fahrer aus seiner Sitznische deutlich schlechter.

Der geräumige DS 7-Fond und der Kofferraum profitieren vom verlängerten Radstand (2,74 statt 2,67 Meter), ebenso die sanfte Federung. Der stets frontgetriebene Crossback bekam hinten extra eine aufwendige Mehrlenkerachse spendiert. Für 1000 Euro Aufpreis scannt eine Kamera die Straße und regelt die Fahrwerksdämpfung – das haben sonst nur deutsche Top-Limos. Das Ergebnis stimmt, endlich mal kein Pseudosportler!

Der 180-PS-Diesel, von Peugeot bekannt, klingt durch dickere

Dämmung und optionales Akustikglas weiter weg. Zusammen mit der Achtstufenautomatik (Serie im großen Diesel) ein souveräner Antrieb, im Vergleich kommt mit dem 225-PS-Benziner mit gleicher Automatik unnötige Hektik auf.

Der kleinere 130-PS-Diesel mit Handschaltung, ausstattungsbedingt immerhin 8300 Euro günstiger, könnte Genießern genügen, wenn sie ihren DS 7 Crossback nicht zu schwer bestellen. Der reine Fronttriebler ist mit 1,5 Tonnen (plus 115 Kilo beim 2.0 HDi) ein vorbildlich leichtes SUV, erst die verführerischen Extras machen es fatter. Der Luxus der exklusiven, teuren Leckereien hat seinen Preis – so ist das eben in Paris. **J. Staat**

Fahrzeugdaten

| | |
|-----------------------|--------------------|
| Motor | R4, Turbo/1997 cm³ |
| Getriebe | 8-Stufen-Automatik |
| Leistung | 130 kW / 177 PS |
| Drehmoment | 400 Nm |
| Spitze | 218 km/h |
| 0-100 km/h | 9,4 s |
| Normverbrauch | 4,9 l/D |
| Abgas CO ₂ | 128 g/km |
| Grundpreis | 39 790 € |

Fazit

Solche Autos fehlen in Europa: Individuelle, auch gern exaltierte Exoten wie der DS 7 Crossback bereichern den SUV-Einheitsbrei! Ja, sie kosten mehr und sind nicht perfekt. Und das ist auch gut so!

redaktion@auto-test.com



Beim Kofferraumvolumen (555 bis 1750 Liter) liegt er vor den Konkurrenten Mazda CX-5 oder Volvo XC60



Die Raute, das Markenzeichen von DS Automobiles, ist überall: im Tacho, auf den Schaltern und Tasten



Schnittiges Heck, integrierter Auspuff: Die Motoren sind unter der neuen Euro-6dTemp-Norm homologiert

Fotos: Hersteller

Wer ist der Bo

Volvo
V90 D4

BMW 520d
Touring

Nur keine Hemmungen. Hier und jetzt erlauben wir uns – und natürlich Ihnen – einfach mal zu träumen. Rein automobil, versteht sich. Also los: Ihr Chef spendiert Ihnen einen Dienstwagen. Und weil es ein sehr schöner Traum sein soll, parken wir die beliebtesten Flottenfahrzeuge wie VW Passat, VW Golf und Audi A4 eben in der Tiefgarage der Vernunft und wenden uns dem gehobenen Mobilitätsprogramm flo-

rierender Firmen zu. In diesem Fall bitten wir vier Premiumkandidaten zum Meeting.

Und zack, es erscheinen: Audi A6 Avant, BMW 5er Touring, Mercedes E-Klasse T-Modell und Volvo V90. Vier Kombis der oberen Mittelklasse, die nicht mehr viele Wünsche offen lassen. Die Modellkonfiguration bestimmt dabei der neue 5er als frisch gekürter Meister aus München. Heute bewegen wir uns in der Firmenhierarchie

Audi

190 PS • 0-100 km/h 8,4 s • 4,5 l/100 km • ab 45 750 Euro

BMW

190 PS • 0-100 km/h 8,1 s • 4,3 l/100 km • ab 50 600 Euro

Mercedes

194 PS • 0-100 km/h 7,8 s • 4,2 l/100 km • ab 50 724 Euro

Volvo

190 PS • 0-100 km/h 8,8 s • 4,5 l/100 km • ab 45 050 Euro

eine Etage tiefer. Hier werden immer noch Kombis gefahren, weiterhin mit Diesel und Automatik – aber statt mit sechs nur noch mit vier Zylindern unter der Haube. Macht dann also einen 520d mit 190 PS. Passend dazu schickt Audi den A6 2.0 TDI ultra und Volvo den V90 D4 – beide ebenfalls 190 PS stark. Aus Stuttgart reist der E220d mit 194 PS an. Sollten Sie sich jetzt fragen, ob so kleine Motoren für so große Kombis reichen ▶

SS?

Nicht selten entscheidet der Zeitpunkt eines Vergleichstests das Ergebnis. Das neueste Modell hat oftmals die Nase vorn. In unserem Fall ist das der BMW 5er. Es ist wieder Zeit für einen Premium-Vierkampf



Audi A6 Avant
2.0 TDI ultra



Mercedes E 220d
T-Modell



Eine große Klappe haben sie alle – in diesem Fall steckt ordentlich Laderaum dahinter



Platz

4

Volvo V90 D4

Gesamtpunkte

628



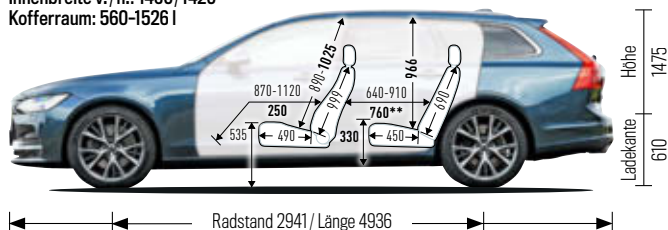
Edel eingerichteter Innenraum, lauffähiger und kraftvoller Motor, ergonomische Sitze, umfangreiche Ausstattung, viele Assistenten



Teure Extras, unübersichtliche Karosserie, gewöhnungsbedürftige Bedienung, wenig agiles Fahrverhalten



Außenbreite*: 1879/2019
Innenbreite v./h.: 1460/1420
Kofferraum: 560-1526 l



Typisch Volvo: Das Display im Hochformat ist ein Hingucker – die Bedienung etwas umständlich; hochwertige Materialien



Die Konkurrenz verläßt er nicht. Die Grundfläche des Kofferraums ist üppig, die Höhe aufgrund des schrägen Hecks nicht

– sie tun es. Und bevor Sie womöglich doch den famosen Sechszylindern nachweinen – schon diese Einstiegsdiesel knacken im Testtrimm locker die 60 000-Euro-Grenze. Puh! Da hat der Traum plötzlich ein Loch. Ja, der V90 sieht toll aus. Und: Nein, darum geht es hier nicht. Denn der große Schwede besitzt noch ganz andere Qualitäten. Zum Beispiel einen schnurrigen Zweiliter-Diesel, dessen 190 PS den feinen Kombi unaufgeregt und souverän voranziehen. Okay, der Frontantrieb ringt bei Nässe um Haltung, dennoch lässt der Vierzylinder nichts anbrennen. Dazu saubere Verarbeitung, ebenso große wie gemütliche Sessel und eine weich wogende Federung. Richtig sportlich mag es der V90 nicht, das dezenteste Grundzittern ist gefühlt nur im Stand abgeschaltet – dennoch tut der Volvo auch auf langen Strecken nicht weh.

A6 nicht mehr ganz taufersch

Er sieht nicht alt aus, aber er ist es. Der Audi A6 turnt seit 2011 durch die obere Mittelklasse – und kann mit der modernen deutschen Konkurrenz nicht mehr ganz mithalten. Speziell im Komfortkapitel hat er seinen heimischen Gegnern gegenüber das Nachsehen. Der Ingolstädter federt spürbar straffer als BMW und Mercedes, lässt seine Gäste mehr vom Straßenzustand spüren. Auch zerrt der Fronttriebler schon mal in der Lenkung, die für unseren Geschmack zu leichtgängig und mit diffuser Rückmeldung arbeitet.

Den Rest kennen und schätzen wir schon länger. Vor allem der Zweiliter-TDI gefällt als ausgewogener Begleiter. Seine 190 PS wirken nie überfordert, das Laufgeräusch selten angestrengt, und 6,1 l/100 km gehen für so einen stattlichen Kombi mehr als in Ordnung. Platz für Gäste und Gepäck gibt es ebenfalls ausreichend, das Cockpit wirkt solide und stilsicher. Allerdings liegen die Klimaregler zu tief. Und unser Testwagen klapperte deutlich. Doch das Alter?

Die E-Klasse macht Platz

Ein Stern reicht nicht, um das Talent der E-Klasse zu würdigen. Der Stuttgarter Luxuslaster bewegt sich dank Luftfederung (1785 Euro)

Platz

3

Audi A6 Avant 2.0 TDI ultra

Gesamtpunkte

649



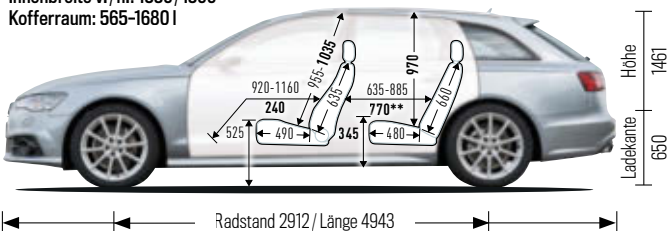
Antrittsstarker und sparsamer Motor, großzügige Platzverhältnisse, bequeme Sitze, hoher Verarbeitungsstandard, agiles Handling



Leichtgängige, wenig mittelsame Lenkung, sehr straffe Federung, teure Ausstattungsdetails, Interieur mittlerweile angejährt



Außenbreite*: 1874/2086
Innenbreite v./h.: 1530/1500
Kofferraum: 565-1680 l



Die Cockpits der Mitstreiter mögen moderner sein. Elegant wirkt der Armaturenträger aber noch immer; gute Qualität



Ähnliche Platzverhältnisse wie im BMW 5er Touring. Mit 310 Euro ist die dreigeteilte Rücksitzbank für den A6 am günstigsten

Abmessungen in Millimetern; * Breite ohne/mit Außenspiegeln; ** Norm bei 1 Meter Beinfreiheit vorn

Platz
2

Mercedes E 220d T-Modell

Gesamtpunkte

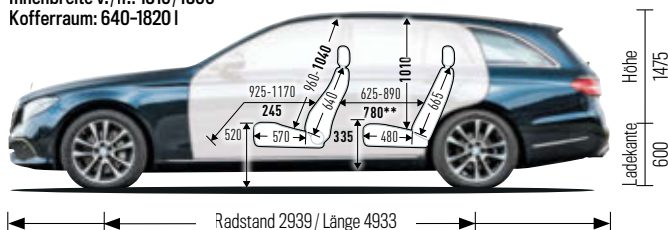
670

+ Sehr komfortables Fahrwerk, geräumig, größter Kofferraum, kraftvoller Motor, top vernetzt, viele Assistenzsysteme, tolle Verarbeitung

- Höchster Anschaffungspreis, fahrdynamisch nicht ganz auf 5er-Niveau, Wartung jedes Jahr, sonst kaum Schwächen



Außenbreite*: 1852/2065
Innenbreite v./h.: 1510/1500
Kofferraum: 640-1820 l



- Anzeige -



Im modernen Cockpit fällt der XXL-Monitor auf - die Bedienung ist einleuchtend. Im Fond reisen auch Riesen entspannt



Ladehalle in feinsten Flockware. Hier ist das T-Modell seit jeher Klassenbest. Der Vorgänger packte aber noch mehr ein

auffallend geschmeidig selbst über schlechtesten Pisten und kommt dank des famosen Antriebsduos aus Zweiliter-Diesel und Neunstufenautomatik souverän in Fahrt. 194 PS reichen für die schnellsten Sprints, der motornähe SCR-Kat für sauberen Atem und die weit gespreizte Automatik für entspanntes Reisen. Dazu angenehm lineare Lenkung, größter Gepäckraum und geräumiges Gästebereich. Was fehlt zu Platz eins? Kleinigkeiten. Der Motor klingt heller und damit präsenter, die Agilität liegt nicht ganz auf BMW-Niveau, und das jährliche Wartungsintervall (wie Volvo) schlägt auf die Kosten.

5er mit bestem Gesamtpaket

In Bayern gehen die Uhren anders. Was Willy Brandt einst kritisch meinte, verkehrt sich hier zum Kompliment. BMW bringt das Kunststück fertig, dass sich der üppige 5er wie ein temperamentvoller Mittelklassewagen anfühlt. Mit 4,94 Metern und 1851 Kilo gehört der 520d ja nicht unbedingt zu den zierlichen Leichtgewichten, dennoch wuselt er wieselflink ums

Ordentlich PS unterm Display!

Mit der kostenlosen AUTO BILD App



autobild.de/app



Jetzt QR-Code scannen und AUTO BILD App kostenlos laden!

**Auto
Bild**

Die Auto-Instanz.

Platz

1

BMW 5er

Gesamtpunkte

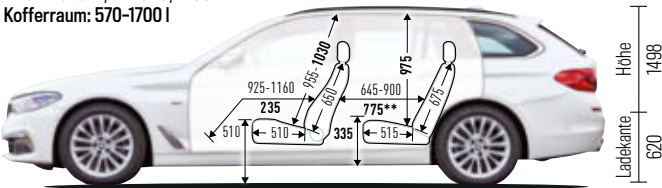
685

+ Fahrwerk kann dynamisch und komfortabel, Motor angenehm leise, exakte Lenkung, top abgestimmtes Getriebe, erstklassiges Infotainment

- Anschaffungspreis mittlerweile fast auf Mercedes-Niveau, Fach links vom Lenkrad ohne Filzeinlage, Kopfstützen hinten im Sichtfeld



Außenbreite*: 1868/2126
Innenbreite v./h.: 1540/1495
Kofferraum: 570-1700 l



Abmessungen in Millimetern; * Breite ohne/mit Außenspiegeln; ** Norm bei 1 Meter Beinfreiheit vorn



Willkommen in der BMW Driver's Lounge: zum Fahrer geneigte Mittelkonsole, scharfes Display, hohes Qualitätsniveau



Fein eingerichteter, funktionaler Gepäckraum. Mit teilbarer Fondsitzelehne, separat öffnendem Heckfenster und Sensorklappe

| Technische Daten | 1. BMW | 2. Mercedes | 3. Audi | 4. Volvo |
|---|---------------------------|---------------------------|---------------------------|---------------------------|
| Motor / Hubraum | R4, Turbo / 1995 cm³ | R4, Turbo / 1950 cm³ | R4, Turbo / 1968 cm³ | R4, Turbo / 1969 cm³ |
| kW (PS) bei 1/min | 140 (190) / 4000 | 143 (194) / 3800 | 140 (190) / 3800 | 140 (190) / 4250 |
| Nm bei 1/min | 400 / 1750 | 400 / 1600 | 400 / 1750 | 400 / 1750 |
| Höchstgeschwindigkeit | 225 km/h | 235 km/h | 226 km/h | 225 km/h |
| Beschleunigung von 0-100 km/h | 8,1 s | 7,8 s | 8,4 s | 8,8 s |
| Leergewicht / Zuladung | 1851 / 539 kg | 1891 / 559 kg | 1837 / 518 kg | 1860 / 450 kg |
| Bremsweg aus 100 km/h (kalt / warm) | 33,4 / 34,1 m | 35,5 / 34,6 m | 35,8 / 34,4 m | 35,8 / 34,0 m |
| Testverbrauch - Abgas CO ₂ | 6,6 l D/100 km - 175 g/km | 6,3 l D/100 km - 168 g/km | 6,1 l D/100 km - 162 g/km | 6,6 l D/100 km - 175 g/km |
| SCR-Kat. ¹⁾ / Adblue-Tankgröße | S / 21,5 l | S / 25 l | S / 17 l | S / 11,5 l |
| Grundpreis | 50 600 € | 50 724 € | 45 750 € | 45 050 € |
| Ausstattungsline | Basis | Avantgarde (2024 Euro) | Basis | Inscription (9300 Euro) |
| Testwagenpreis | 63 510 € | 65 246 € | 62 385 € | 64 670 € |

| Wertungen | BMW | Mercedes | Audi | Volvo |
|-----------------------------------|------------|----------------|----------------|-----------------|
| Karosserie | 150 | 122 | 129 | 119 |
| Antrieb | 125 | 93 | 95 | 87 |
| Fahrdynamik | 125 | 112 | 107 | 101 |
| Connected Car | 50 | 47 | 48 | 45 |
| Umwelt | 50 | 30 | 27 | 24 |
| Komfort | 150 | 134 | 129 | 125 |
| Eigenschaftswertung | 650 | 538 | 535 | 517 |
| Kosten | 100 | 69 | 57 | 55 |
| Kundenzufriedenheit (J. D. POWER) | 50 | 37 | 38 | 39 |
| Umweltbilanz (ÖKOTREND) | 50 | 41 | 40 | 33 |
| Gesamtwertung | 850 | 685 (2) | 670 (2) | 628 (2-) |

Testergebnis

Unser Wertungssystem:

1 2 3 4 5 6

Modern, geräumig, komfortabel und dabei noch fahraktiv – der 5er erfüllt alle Anforderungen. Ein würdiger Sieger.

Bestes Platzangebot und sehr komfortabel. Leider nicht ganz so handlich wie der BMW. Zudem sehr teuer.

Immer noch ein hervorragendes Auto. Fahrwerk arg straff und in puncto Connectivity mittlerweile etwas hinterher.

Antrieb und Platzangebot stimmen beim Volvo. Es fehlt hier und da noch der Feinschiff. Ebenfalls gehobenes Preisniveau.

1) SCR = Selective Catalytic Reduction: Stickoxide (NO_x) werden in Stickstoff (N₂) und Wasser (H₂O) umgewandelt

Eck. Die Lenkung, im Stadtverkehr eher leichtgängig, führt präzise und mittelsam, das Fahrwerk hält den BMW aufrecht und spurstabil auf Kurs. Gleichzeitig verwöhnt der Münchner auch ohne Luftfedern mit schmusigem Abrollen und kuscheligem Komfort. Ein Auto, wie gemacht für langes Reisen. Moment mal, kann der Vierzylinder mit seinen 190 PS da mithalten? Und ob! Gut acht Sekunden bis Tempo 100 und weit über 200 km/h Spitze – sollte reichen. Dabei glänzt der kleine Selbstzünder bei (fast) jeder Drehzahl mit imposanten Kraftreserven – das Zusammenspiel mit der wachen Achtstufenautomatik funktioniert bestens. Ansonsten bleibt der Zweiliter akustisch genauso zurückhaltend wie beim Durst (6,6 l). Dazu kommen Top-Bremsen, tolle Sitze, feines Ambiente ... Ach, was schreiben wir: Erster!



Fazit

Alle vier Kombis bieten viel Platz und Komfort, während die absolut ausreichenden Vierzylinder den Verbrauch in Grenzen halten. Das Gesamtpaket des 520d überzeugt dabei am meisten – dicht gefolgt von der teuren E-Klasse. Für den leicht ergrauten A6 reicht es noch zu Platz drei. Der Schwede wird zwar Vierter, ist aber eine gute Alternative.

andre.huster@auto-test.com

Preis-Leistungs-Sieger

BMW 520d

Wenn der Testsieger auch noch zum angemessenen Preis vorfährt, ist klar, dass er hier landet. Der Volvo beispielsweise kostet pro Wertungspunkt 102,98 Euro.

Preis pro Wertungspunkt: **92,72 €**





Full House

Der Tiguan kann als Allspace zwei Insassen mehr mitnehmen. So konkurriert er mit dem weitgehend baugleichen Konzernbruder Skoda Kodiaq

Nachdem VW-Käufer zehn Jahre lang nur zwischen Tiguan und Touareg wählen konnten, fahren jetzt mit T-Roc und Tiguan Allspace gleich zwei Neue vor, die sich unter und über dem Tiguan einreihen. Der Allspace macht sich mit längerem Radstand als beim Normal-Tiguan und gestrecktem Heck (insgesamt plus elf Zentimeter) stattliche 4,70 Meter lang – exakt das Maß des Skoda Kodiaq. Der gilt als wahres Raumwunder, was auf den VW-Zwillingsbruder genauso zutrifft. Mit 1920 Liter Gepäckraum und einer Ladelänge von immerhin 1,92 Metern bei umgeklappter Rücksitzbank bietet der lange Tiguan mehr Platz für Sper-

riges als mancher Luxuskombi. Gegen Aufpreis gibt es sogar eine dritte Sitzreihe. Doch die erfüllt eher eine Alibifunktion, denn in Reihe drei geht es derart eng zu, dass Erwachsene nur in unbequemer Kauerstellung Platz finden und selbst Kinder alles andere als bequem reisen.

Die Benziner starten mit dem 150 PS starken 1.4 TSI, der nur mit Frontantrieb und Schaltgetriebe zu haben ist. Darüber rangieren zwei 2.0 TSI mit 180 PS oder 220 PS, beide mit Allrad und Doppelkupplungsautomatik.

VW bietet den 150 PS starken 2.0 TDI wahlweise mit Front- oder Allradantrieb, mit Schaltgetriebe oder DSG an. Die beiden stärkeren

Versionen mit 190 PS und 240 PS sind dagegen immer mit Allradantrieb und DSG verheiratet.

Wir fuhren den 150-PS-Diesel 4Motion DSG, der wie immer ein wenig verzögert aus dem Stand beschleunigt, danach aber tadellose Manieren zeigt und weder mit Schaltrucken noch mit unnötig hohen Drehzahlen nervt. Leistung und Drehmoment des TDI reichen für das schwere Auto aus, machen aus dem Tiguan aber keinen Überflieger. Er fährt sich ausgesprochen mühelos und komfortabel. Bedienung und Platzangebot gehen mehr als in Ordnung. Selbst beim Preis fallen die Unterschiede zum Kurzen mit 1350 Euro geringer aus als erwartet. **T. Römberg**

Fahrzeugdaten

| | |
|-----------------------|--------------------------|
| Motor | R4, Turbo/1984 cm³ |
| Getriebe | 6-Gang/7-G.-Doppelkuppl. |
| Leistung | 110 kW/150 PS |
| Drehmoment | 340 Nm |
| Spitze | 204 km/h |
| 0-100 km/h | 9,3 s |
| Normverbrauch | 4,7 l/D |
| Abgas CO ₂ | 123 g/km |
| Grundpreis | 32 850 € |

Fazit

Als Basis-Allspace mit Namen Trendline entspricht der Länge preislich der gehobenen Comfortline des Normalen. Das macht ihn besonders reizvoll. Statt in Wolfsburg wird er aber in Mexiko gebaut.

redaktion@auto-test.com



Der Armaturenräger wurde wie der gesamte Vorderwagen unverändert vom Normal-Tiguan übernommen



Die optionale dritte Sitzreihe (750 Euro) gibt es nur im Allspace. Ihr Raumangebot genügt allenfalls Kindern



Die Seitenansicht verdeutlicht, dass der Allspace hinter der B-Säule rund elf Zentimeter mehr anbaut

Fotos: Hersteller



Der nächste Torero

Subkompakte SUV verkaufen sich derzeit bestens, daher rollt Seat nun den Arona in die Arena. Wir haben den kleinen Bruder des Ateca abgeklopft

Eine alte, halbgare Börsenweisheit lautet „The trend is your friend“ – zu Deutsch etwa „Investiere da, wo es alle tun.“ Aber während der Spruch auf dem Börsenparkett meist nur eine 50-prozentige Entweder-oder-Chance umschreibt, entfaltet er in der Automobilindustrie sein volles finanzträchtiges Potenzial. Bei den kleinen SUV haben verschiedene Hersteller den Markt bereitet, dann wurde im VW-Konzern geschaut, was die eigene Technikbasis MQB zum Trend beitragen könnte. Im Falle des Seat Arona heißt die Gleichteilekiste MQBA0.

Die nächsten Verwandten sind Seat Ibiza und VW Polo; der T-Cross, ebenfalls ein kleines VW-SUV, wird in diesem Jahr vorgestellt.

Motoren

Mit dem Wissen um den Stammbaum lässt sich der Motorentrend schon erahnen. Aber da Trends nur vage Momentaufnahmen sind, hier die Fakten: Der Saugbenziner (65/75 PS) aus Ibiza und Polo steht für den Arona nicht zur Wahl. Stattdessen geht's im Knirps-SUV ausschließlich aufgeladen zur Sache; als Benziner entweder dreizylindrig (95/116 PS) oder mit dem

modernen Vierzylinder (150 PS) inklusive Zylinderabschaltung. Für Langstreckenfahrer ist der 1.6 TDI mit 95 oder 116 PS im Angebot, und zum Jahresende wird der bivalente Erdgasmotor (TGI) mit 90 PS eingeführt. Mit dem bietet der Arona dann, vorläufig, ein echtes Alleinstellungsmerkmal in seinem Segment.

Der Arona hinterlässt mit allen bereits verfügbaren Motoren einen feinen Fahreindruck, 150 PS verleihen dem 1200-Kilo-Crossover einen sportlichen Anstrich. Die einzige Schwachstelle des gesamten Antriebsportfolios, um die Sie

nach Möglichkeit einen Bogen machen sollten, ist die Siebengang-Doppelkupplungsautomatik (1580 Euro), die es aber ausschließlich für den 116-PS-Benziner gibt. Mit langen Schaltzeiten und trägen Reaktionen hemmt sie den eigentlich agilen Motor und schnürt so sämtlichen Fahrspaß ab.

Neben den kompetenten Motoren spielen auch Fahrwerk und Lenkung harmonisch zusammen. Das Gefühl eines SUV-typisch hohen Schwerpunkts kam während der Testfahrten nicht auf; vielmehr entstand der Eindruck, in einem geräumigen Kleinwagen unterwegs



Im Detail



8-Zoll-Touchscreen: 550 Euro für Style, samt Navi 400 Euro teurer. Klassischer Lautstärkedrehregler



AUX-in und eine USB-Buchse sind ab Style an Bord, die zweite gibt's nur in Verbindung mit 8"-Infotainment



Schon der Dreizylinder mit 95 PS setzt den Arona gut in Szene. Ein manuelles 5-Gang-Getriebe portioniert die Kraft



17"-Räder gibt's ab 400 Euro (Style), mit den teureren Linien steigt der Aufpreis. Ohne Komforteinbußen

Innenraum



Glatte weiße Dekorflächen gibt es ausschließlich für Xcellence (4830 Euro). Die Lage des Infotainmentbildschirms ist etwas zu tief. Am unteren Rand lugt noch der Bedienhebel der manuellen Handbremse ins Bild

zu sein. Der Kofferraum fasst mit 400 Liter Mindestvolumen mehr, als die Ladeabteile der fünftürigen Kompakten Astra oder Golf. Und ausreichend Platz bieten auch die vier vollwertigen Sitzen, wobei ab einer Größe über 1,90 Metern die Beinfreiheit in der zweiten Reihe knapp wird.

In der ersten Reihe schmälert nur die etwas zu tiefe Lage des berührungssensitiven Infotainmentbildschirms (5 Zoll/monochrom 1150 Euro; 8 Zoll/farbig 550 Euro, ab Style) die sonst tadellose Ergonomie. Und: Erst mit einem der Multimediasysteme halten AUX-

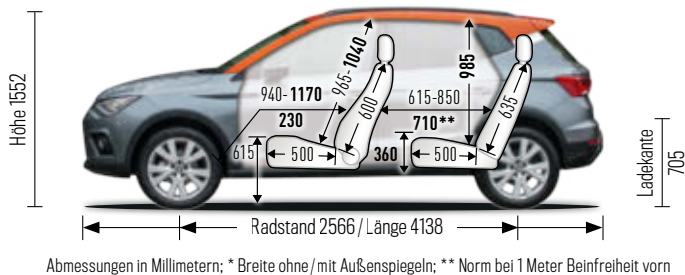
in, Bluetooth und USB Einzug ins Auto – das hinterlässt eher ein knickeriges Bild als das einer modernen, peppigen Marke. Dafür bedienen die 8-Zoll-Systeme neben Android Auto und Apple CarPlay auch den eher seltenen Standard Mirror Link. Das erweitert den Umfang der zu spiegelnden Mobiltelefone deutlich und berücksichtigt auch technisch etwas ältere Geräte. Neben dem klassischen Kombiinstrument will Seat zur Jahresmitte optional digitale Instrumente anbieten, wie wir sie bereits aus diversen Audi- und VW-Modellen kennen.

3,1%

So groß war Seats Marktanteil Ende 2017 in Deutschland. Zum ersten Mal wurden mit Stichtag 31.11. über 100 000 Autos abgesetzt

Ausstattung

Bevor wir uns weiter mit netten Ausstattungsdetails befassen, wollen wir kurz die wählbaren Linien ins Verhältnis setzen. Die Basis Reference ist frugal, erwähnenswert sind elektrische Außenspiegel und Fensterheber vorn, außerdem der Notbremsassistent, der bis etwa 60 km/h helfen soll, Unfälle zu vermeiden; daneben begünstigt er das Abschneiden im Euro-NCAP-Crashtest. Reference gibt es nur mit den 95-PS-Motoren; hier wird an der Hinterachse mit annähernd wartungsfreien Trommelbremsen verzögert, was ►



Fakten-Check

Modell: superkompaktes SUV mit fünf Türen und großzügigem Platzangebot.

Antrieb und Kraftübertragung: Benzin: 3-Zyl.-Turbo (95/116 PS), 4-Zyl.-Turbo mit Zylinderabschaltung (150 PS); Diesel: 4-Zyl.-Turbo (95/116 PS); Erdgas: 3-Zyl.-Turbo (90 PS) ab Mitte 2018; Frontantrieb; 5-/6-Gang-Schaltgetriebe (95 PS/ab 116 PS), 7-Gang-Doppelkupplungsautomatik (nur 116-PS-Benziner, ab 1500 Euro).

Konkurrenten: Hyundai Kona, Kia Stonic, Opel Crossland X, Peugeot 2008



| TIPP Modell | 1.0 TSI (116 PS) | 1.6 TDI (95 PS) |
|--|------------------------------|------------------------|
| Motor/Hubraum | R3, Turbo/999 cm³ | R4, Turbo/1598 cm³ |
| Getriebe (man. automat.) | 6-Gang 7-Gang-Doppelkuppl. | 5-Gang - |
| kW (PS) bei 1/min | 85 (116)/5000-5500 | 70 (95)/2750-4600 |
| Nm bei 1/min | 200/2000-3500 | 250/1500-2600 |
| Höchstgeschwindigkeit | 182 km/h | 172 km/h |
| 0-100 km/h | 9,8 10,0 s | 11,9 s |
| Verbrauch (ECE-Mix) | 4,9 5,0 l/S | 4,0 l/D |
| Abgas CO ₂ | 113 g/km | 105 g/km |
| SCR-Kat. ¹⁾ /ADBlue-Tankgröße | - | - |

| | | |
|------------|-------------------|----------|
| Grundpreis | 19 220 20 720 € | 18 920 € |
|------------|-------------------|----------|

Wertung

Beide Dreizylinder passen gut zum Arona. Die stärkere Version generiert etwas mehr Fahrspaß, den die (optionale) Automatik wieder eliminiert.

Bei den teuren Dieseln genügt der Kleine. 250 Nm ziehen ordentlich, Verbrauchswerte überzeugen – so wird der Arona langstreckentauglich.

| | | | | |
|------------------|----|----|----|----|
| ÖKOTREND-Wertung | 71 | 2- | 60 | 3- |
|------------------|----|----|----|----|

| Ausstattung | Reference | Style | FR |
|--|------------------------|-----------------------|-------------------|
| abnehmbare Anhängerkupplung | 850 | 850 | 850 |
| beheizbare Außenspiegel | ⊗ | 550 ²⁾ | ● |
| berührungssensitiver 5"-/8"-Farbbildschirm | ⊗ / ⊗ | ● / 550 | ⊗ / ● |
| Bordcomputer | ● | ● | ● |
| elektrische Fensterheber | ● | ● | ● |
| Fahrmodusschalter | ⊗ | ⊗ | ● |
| Klimaanlage /-automatik | 1150 ²⁾ / ⊗ | ● / 550 ²⁾ | ⊗ / ● |
| Komfortschlüssel | ⊗ | 500 ³⁾ | 450 ³⁾ |
| LED-Scheinwerfer | ⊗ | 600 | 600 |
| Mittelarmlehne vorn | ⊗ | 250 ²⁾ | 250 ²⁾ |
| Nebelscheinwerfer inkl. Abbiegelicht | 200 | ● | ● |
| Parklenkassistent/inkl. Rückfahrkamera | ⊗ / ⊗ | 550/700 | 350/500 |
| Parksensoren hinten | ⊗ | 260 | ● |
| Regensensor | ⊗ | 550 ²⁾ | ● |
| Scheibenbremsen hinten ⁴⁾ | ⊗ | ● | ● |
| schwarzer Dachhimmel | ⊗ | ⊗ | ● |
| Tempomat inkl. Müdigkeitserkennung | ⊗ | 200 | ● |
| Totwinkelwarner | ⊗ | 360 | 360 |

Aufpreise in Euro ● = Serie ☒ = nicht erhältlich

| | Aufpreis in Euro | CO ₂ | Neut-Ordnung |
|---------------------------|------------------|-----------------|--------------|
| Style | 0 | ab 2200 | ab 4600 |
| Aufpreis zur Basis | 0 | ab 2200 | ab 4600 |

1) SCR = Selective Catalytic Reduction; Stickoxide (NO_x) werden in Stickstoff (N₂) und Wasser (H₂O) umgewandelt.

2) Paketpreis: 3) nur in Verbindung mit Adaptivtempomat u. Müdigkeitserkennung: 4) ab 116 PS

Karosserie

Dank konventioneller Karosserieform auf 7,37 m² Grundfläche ein üppiges Raumangebot

Außenbreite*: 1780/1942 ·
Innenbreite v./h.: 1440/1420 ·
Kofferraum: 400-1280 l ·



Gut zugängliches Ladeabteil; unter der offenen Heckklappe sind 1,89 m Luft



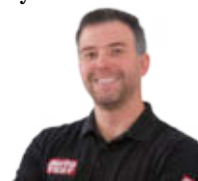
Wo der Kia Stonic das Dach flach hält, prahlt der Arona mit reichlich Raum



Sportlich konturierte Sitze und 150 PS gibt es nur für die dynamische Linie FR

angesichts des relativ leichten Fahrzeugs aber vollauf genügt. Die von uns empfohlene Linie Style liegt je nach Motor ab 2200 Euro über dem Einstiegspreis von 15990 Euro. Der Wert der kalkulierbaren Extras – 16-Zoll-Alus, 5-Zoll-Infotainment, Klimaanlage, Nebelscheinwerfer – beläuft sich auf 1750 Euro, der Rest des Aufpreises verliert sich in Chrom-, Lack- und LED-Kosmetik. Doch erst mit Style gewährt Seat den Zugriff auf einen Großteil der (attraktiven) Extras: Komfortschlüssel (500 Euro), Parkpiepser hinten (260 Euro), Voll-LED-Scheinwerfer (600 Euro). Für die Linien FR und Xcellence – sie gestalten den Arona entweder sportlicher oder luxuriöser – ist sind Aufpreise ab 4600 Euro fällig. Unterstrichen wird dieser Ansatz von der Tatsache, dass es den 150-PS-Benziner nur als FR gibt.

Assistenzseitig ist der Arona kein Vorreiter. Der Totwinkelwarner (360 Euro) sollte obligatorisch sein, im Arona überwacht er auch das Ausparken. Wer beim Einparken Hilfe wünscht, kann sich das Lenken abnehmen lassen (550 Euro), und wer lange Strecken fährt, kann seinen Status von der Müdigkeitserkennung beobachten lassen (200 Euro, samt Tempomat). Auch hier gilt: Vieles gibt es leider erst ab Style.



Fazit

An der Börse gelten Bauernweisheiten wenig. In der Autoindustrie hingegen hat der VW-Konzern wiederholt bewiesen, wie sehr es sich lohnen kann, den Trend erst abzuwarten und dann aufzuspringen. Für Seat wird das diesmal auch funktionieren, weil der Arona gut fährt und attraktive Extras bietet. Größte Schwäche ist die Doppelkupplungsautomatik.

attila.langhammer@auto-test.com

Schlechte Straßen sind kein Problem; echtes Gelände bei 19 cm Bodenfreiheit und ohne Allrad schon





Fotos: T. Bader, M. Meiners, R. Rätzke, T. Starck, Hersteller

Alle Autos in Deutschland

Mehr Autos bietet keiner

Die folgenden Seiten sind randvoll mit technischen Daten. Mehr Infos bietet keiner – mit Ausnahme des Internets. Im Automarkt von autobild.de, dem Autoportal der Axel Springer SE, finden Sie Fotos und Daten zu allen aktuellen Neuwagen auf dem deutschen Markt. Mehr als 1600 Modellvarianten, dazu Serien- und Sonderausstattungen, Betriebskosten, Finanzierungsbedingungen, Bewertung nach Schwacke – alles auf einen Klick. Ausführliche Test- und Gebrauchtwagenberichte gibt's obendrein. Kostenlos natürlich, eben wie die prall gefüllte Gebrauchtwagenbörse mit mehr als 320 000 Einträgen. Platz für Ihr Gratis-Inserat ist trotzdem noch – mit bis zu drei Fotos.

Schwacke



Die größte Online-Datenbank
zum Thema Auto – kostenlos
und kompetent:

www.autobild.de

Kraftstoffverbrauch:

Werksangaben; ECE-Norm (MVEG) aus inner- und außerstädtischem Fahrzyklus.

S = Super 95, SP = Super Plus, D = Diesel,
G = Erdgas (CNG), A = Autogas (LPG), E = Ethanol

CO₂: Angabe in g/km, entsprechend dem Verbrauchswert in der Spalte links daneben

Getriebe:

G6 manuelles Getriebe mit Anzahl der Gänge (hier 6), Automatik nicht erhältlich

G6/2120 Schaltgetriebe Serie/Aufpreis Automatik
(evtl. an höhere Ausstattungslinie gekoppelt)

A8 Automatik Serie mit Zahl der Stufen (hier 8)

Die Aufpreise für fünftürige Karosserievarianten:

Audi A1 (850 €) • BMW 1er (750 €) • Citroën C1 (450 €) • Ford Fiesta (800 €) •
Ford Corsia (785 €) • Peugeot 108 (450 €) • Peugeot 208 (750 €) • Seat Mii (490 €) •
Seat Leon (ab 300 €) • Skoda Citigo (480 €) • Toyota Aygo (350 €) •
Toyota Yaris (700 €) • VW Up! (480 €) • VW Golf (900 €)

Kaskoklassen:

Die Kosten für Haftpflicht (HPF), Teilkasko (TK) und Vollkasko (VK) richten sich nach der Haftpflichtklassen-Einteilung (10 bis 25) und den Kaskoklassen (TK 10 bis 34 / VK 10 bis 34). Je höher die Klasse, desto teurer die Versicherung; k. A. = Einteilung lag noch nicht vor bzw. mit Versicherer individuell vereinbar.

| Modell | MOTOR | LEISTUNG/VERBRAUCH | ABMESSUNGEN | GEWICHTE | KOSTEN |
|--------|--------------------------------|--|---------------------------------------|---------------------------|--------------|
| Türen | Leistung (kW/PS) | Beschleunigung 0-100 km/h (Sek.) | Länge/Breite/Höhe (mm) | Leergewicht DIN (kg) | Kaskoklassen |
| | Drehmoment (Nm) | Höchstgeschwindigkeit | | Anhängelast gebremst (kg) | HPF /TK /VK |
| | Hubraum (cm³) | Kraftstoffverbrauch ECE-Mix u. ART (l/100 km) | Kofferraumvolumen von- bis (Liter) | | Preis (Euro) |
| | Bauart/Zylinder/Aufladung | CO ₂ (ECE-Mix) g/km | | | |
| | Antrieb | | | | |
| | Getriebe/Automatik Aufpreis | | | | |

Wenn es um technische Daten, Preise und Ausstattungen geht, sind meist die Experten von Schwacke gefragt. Der Kompetenzpartner von AUTO TEST liefert das „Rohmaterial“ für die Daten auf den folgenden Seiten. In der umfangreichen Schwacke-Datenbank befinden sich heute über 30 000 Pkw-, Geländewagen-

und Transporter-Typen sowie mehr als zehn Millionen Serien- und Sonderausstattungsmerkmale.

Rückblick: Die erste offizielle Ausgabe der Schwacke-Liste umfasste vor nunmehr über 60 Jahren – genauer im Jahre 1957 – gerade einmal 40 Autos, die auf nur ein einzelnes DIN-A4-Blatt passten.

Wir haben die Datensätze aller auf dem deutschen Markt erhältlichen Modelle komprimiert und übersichtlich aufbereitet, eine ideale Ergänzung zu jeder Kaufberatung in AUTO TEST. Wer übrigens den Gebrauchtwagenpreis seines eigenen Fahrzeugs ermitteln möchte, klickt im Internet einfach www.schwacke.de an.



| Modell | Türen | Motor | | | | Leistung/Verbrauch | | Abmessungen | | Gewichte | Kosten | Preis (Euro) | | |
|--------|-------|------------------|-----------------|---------------|---------------------------|--------------------|----------------------------------|-------------------------------------|-------------------------------|----------|--------|--------------|--------------------------------|------------------------|
| | | Leistung (kW/PS) | Drehmoment (Nm) | Hubraum (cm³) | Bauart/Zylinder/Aufladung | Antrieb | Getriebe/ Automatik- Aufpreis | Beschleunigung 0-100 km/h (Sek.) | Höchstgeschwindigkeit g/km | | | | CO ₂ (ECE-Mix) g/km | Länge/Breite/Höhe (mm) |

| | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---------------------------------------|---|---------|-----|------|-----|---|---------|------|-----|------|-----|----------------|----------|------|------|---------|--------|
| ALFA ROMEO | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| MITO 1.4 | 3 | 57/78 | 115 | 1368 | R4 | V | G5 | 13,0 | 165 | 5,65 | 130 | 4063/1720/1446 | 270-950 | 1080 | 500 | 16/1616 | 15.700 |
| MITO 0.9 Turbo Twinair Super | 3 | 77/105 | 145 | 875 | R2T | V | G6 | 11,4 | 184 | 4,25 | 99 | 4063/1720/1446 | 270-950 | 1130 | 500 | 16/1616 | 18.100 |
| MITO 1.4 MultiAir TCT Super | 3 | 103/140 | 250 | 1368 | R4T | V | A6 | 8,1 | 209 | 5,45 | 124 | 4063/1720/1446 | 270-950 | 1125 | 500 | 16/1818 | 21.700 |
| MITO 1.4 MultiAir TCT Veloce | 3 | 127/170 | 250 | 1368 | R4T | V | A6 | 7,4 | 219 | 5,45 | 124 | 4063/1720/1446 | 270-950 | 1125 | 500 | 16/1818 | 24.100 |
| MITO 1.3 JTDM | 3 | 70/95 | 200 | 1248 | R4T | V | G6 | 12,5 | 180 | 3,40 | 89 | 4063/1720/1446 | 270-950 | 1150 | 1000 | 18/1918 | 18.900 |
| Guilia 1.4 TB | 5 | 88/120 | 215 | 1368 | R4T | V | G6 | 9,4 | 195 | 6,25 | 144 | 4351/1798/1465 | 350-1518 | 1280 | 1300 | 18/1919 | 21.500 |
| Guilia 1.4 TB MultiAir Super | 5 | 110/150 | 250 | 1368 | R4T | V | G6 | 8,2 | 210 | 5,55 | 127 | 4351/1798/1465 | 350-1518 | 1290 | 1300 | 18/1920 | 25.500 |
| Guilia 1.8 TB TCT Veloce | 5 | 117/240 | 340 | 1742 | R4T | V | A6 | 7,7 | 218 | 4,95 | 114 | 4351/1798/1465 | 350-1518 | 1305 | 1300 | 18/1920 | 28.600 |
| Guilia 1.6 JTDM | 5 | 110/150 | 380 | 1956 | R4T | V | G6/4600 | 10,0 | 244 | 6,85 | 157 | 4351/1798/1465 | 350-1518 | 1320 | 1000 | 17/2322 | 35.550 |
| Guilia 2.0 JTDM TCT Super | 5 | 129/175 | 350 | 1956 | R4T | V | G6 | 8,8 | 219 | 4,20 | 110 | 4351/1798/1465 | 350-1518 | 1310 | 1300 | 20/2019 | 23.500 |
| Guilia 2.0 Turbo Q4 | 4 | 126/280 | 330 | 1995 | R4T | V | A8 | 6,6 | 220 | 5,95 | 142 | 4639/1860/1436 | 480 | 1429 | 1600 | 18/2325 | 38.500 |
| Guilia 2.0 Turbo Q4 Veloce | 4 | 175/250 | 400 | 2891 | V6T | H | A8 | 5,2 | 240 | 6,45 | 152 | 4643/1873/1436 | 480 | 1595 | - | 18/3171 | 75.200 |
| Guilia 2.0 V6 Bi-Turbo Quadrifoglio | 4 | 375/510 | 600 | 2891 | V6T | H | A8 | 3,9 | 307 | 8,55 | 198 | 4639/1873/1436 | 480 | 1595 | - | 18/3171 | 75.200 |
| Guilia 2.2 Diesel Super | 4 | 113/150 | 380 | 2143 | R4T | H | G6/2400 | 8,4 | 220 | 4,20 | 109 | 4643/1860/1436 | 480 | 1374 | 1600 | 20/2326 | 38.500 |
| Guilia 2.2 Diesel Advanced Efficiency | 4 | 132/180 | 450 | 2143 | R4T | H | A8 | 7,0 | 230 | 3,80 | 99 | 4643/1860/1436 | 480 | 1374 | 1600 | 20/2326 | 37.600 |
| Guilia 2.2 Diesel Q4 Super | 4 | 132/180 | 450 | 2143 | R4T | H | A8 | 6,9 | 230 | 4,70 | 122 | 4643/1860/1450 | 480 | 1435 | 1600 | 20/2326 | 39.000 |
| Guilia 2.2 Diesel Q4 Veloce | 4 | 154/210 | 470 | 2143 | R4T | H | A8 | 6,8 | 235 | 4,70 | 122 | 4643/1860/1450 | 480 | 1535 | 1600 | 20/2326 | 43.300 |
| AC 1.8 TB | 3 | 117/240 | 350 | 1742 | R4T | H | A6 | 4,5 | 258 | 6,85 | 157 | 3990/1868/1186 | 110 | 993 | - | 17/2530 | 63.500 |
| AC Spider 1.8 TB | 2 | 177/240 | 350 | 1742 | R4T | H | A6 | 4,5 | 258 | 6,85 | 157 | 3990/1868/1186 | 110 | 999 | - | 17/2530 | 72.200 |
| Stelvio 2.0 Turbo Q4 | 5 | 206/280 | 330 | 1995 | R4T | A | A8 | 7,2 | 215 | 7,05 | 161 | 4687/1903/1671 | 525-1600 | 1660 | 2000 | 17/2426 | 42.200 |
| Stelvio 2.0 Diesel Super | 5 | 135/180 | 450 | 2143 | R4T | H | A8 | 5,7 | 230 | 7,05 | 161 | 4687/1903/1671 | 525-1600 | 1660 | 2300 | 17/2426 | 50.000 |
| Stelvio 2.2 Diesel | 5 | 132/180 | 450 | 2143 | R4T | H | A8 | 8,8 | 198 | 4,70 | 124 | 4687/1903/1666 | 525-1600 | 1604 | 1700 | 19/2426 | 39.800 |
| Stelvio 2.2 Diesel Super | 5 | 132/180 | 450 | 2143 | R4T | H | A8 | 7,6 | 210 | 4,70 | 124 | 4687/1903/1666 | 525-1600 | 1604 | 1700 | 19/2426 | 44.200 |
| Stelvio 2.2 Diesel Q4 | 5 | 154/210 | 470 | 2143 | R4T | H | A8 | 6,6 | 215 | 4,80 | 127 | 4687/1903/1671 | 525-1600 | 1659 | 2300 | 19/2426 | 47.000 |
| Stelvio 2.2 Diesel Q4 | 5 | 154/210 | 470 | 2143 | R4T | H | A8 | 6,6 | 215 | 4,80 | 127 | 4687/1903/1671 | 525-1600 | 1659 | 2300 | 19/2426 | 48.500 |

| | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--------------------|---|---------|-----|------|------|---|----|------|------|-------|------|----------------|------|------|---|------|---------|
| ASTON MARTIN | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Rapide S | 4 | 412/560 | 630 | 5935 | V12 | H | A8 | 4,4 | 327 | 12,95 | 300 | 5019/1929/1360 | k.a. | 1990 | - | k.a. | 196.000 |
| Vanage | 2 | 375/510 | 685 | 3982 | V8T | H | A8 | 3,6 | 314 | 10,55 | 245 | 4465/1942/1273 | k.a. | 1530 | - | k.a. | 154.000 |
| DB11 V8 | 2 | 575/710 | 675 | 5982 | V8T | H | A8 | 4,0 | 300 | 9,39 | 230 | 4750/1948/1290 | 270 | 1760 | - | k.a. | 184.000 |
| DB11 V12 | 2 | 447/608 | 700 | 5204 | V12T | H | A8 | 3,9 | 321 | 11,45 | 265 | 4750/1948/1290 | 270 | 1875 | - | k.a. | 208.900 |
| DB11 Volante | 2 | 575/710 | 675 | 5982 | V8T | H | A8 | 4,1 | 300 | 10,59 | 255 | 4750/1948/1300 | k.a. | 1870 | - | k.a. | 199.000 |
| Vanquish S | 2 | 444/603 | 630 | 5935 | V12 | H | A8 | 3,5 | 323 | 13,15 | 359 | 4027/1910/1295 | k.a. | 1739 | - | k.a. | 262.950 |
| Vanquish S Volante | 2 | 444/603 | 630 | 5935 | V12 | H | A8 | k.a. | k.a. | k.a. | k.a. | 4730/1910/1295 | k.a. | k.a. | - | k.a. | 277.950 |
| AUDI | | | | | | | | | | | | | | | | | |

| | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--------------------------------------|---|---------|-----|------|-----|---|---------|------|-----|------|-----|----------------|----------|------|------|---------|--------|
| AUDI | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| A1 1.0 TFSI ultra | 3 | 60/82 | 160 | 999 | R3T | V | G5 | 12,4 | 177 | 4,25 | 97 | 3954/1740/1416 | 270-920 | 1035 | 1000 | 15/1717 | 16.250 |
| A1 1.0 TFSI ultra | 3 | 70/95 | 160 | 999 | R3T | V | G5/1700 | 10,9 | 186 | 4,25 | 97 | 3954/1740/1416 | 270-920 | 1035 | 1000 | 15/1717 | 17.450 |
| A1 1.4 TFSI | 3 | 92/125 | 200 | 1395 | R4T | V | G6/1700 | 8,8 | 204 | 4,95 | 115 | 3954/1740/1416 | 270-920 | 1080 | 1200 | 15/1717 | 19.800 |
| A1 1.8 TFSI sport | 3 | 141/192 | 250 | 1798 | R4T | V | A7 | 6,8 | 234 | 5,65 | 129 | 3954/1740/1416 | 270-920 | 1180 | 1200 | 14/2018 | 26.400 |
| S1 | 3 | 170/231 | 370 | 1994 | R4T | A | G6 | 5,8 | 250 | 7,05 | 162 | 3975/1740/1417 | 210-860 | 1315 | - | 16/2023 | 30.450 |
| A1 1.4 TDI | 3 | 66/90 | 230 | 1422 | R3T | V | G5/1700 | 11,4 | 182 | 3,60 | 94 | 3954/1740/1416 | 270-920 | 1020 | 1700 | 17/1918 | 19.700 |
| A1 1.6 TDI | 3 | 85/116 | 250 | 1598 | R4T | V | G5/1700 | 9,9 | 207 | 4,75 | 97 | 3954/1740/1416 | 270-920 | 1180 | 1300 | 15/2120 | 20.800 |
| A3 Sportback 1.0 TFSI | 5 | 85/116 | 250 | 1598 | R4T | V | G6/2000 | 9,4 | 206 | 4,65 | 104 | 4313/1785/1426 | 380-1220 | 1180 | 1300 | 15/2120 | 24.650 |
| A3 Sportback 1.5 TFSI cod | 5 | 110/150 | 320 | 1395 | R4T | V | G6/2000 | 8,2 | 220 | 5,65 | 127 | 4313/1785/1426 | 380-1220 | 1230 | 1500 | 15/2120 | 26.600 |
| A3 Sportback 2.0 TFSI quattro design | 5 | 149/190 | 320 | 1984 | R4T | A | A7 | 6,2 | 236 | 5,85 | 133 | 4313/1785/1426 | 380-1220 | 1400 | 1600 | 14/2121 | 35.150 |
| S3 Sportback | 5 | 228/310 | 380 | 1984 | R4T | A | G6/2000 | 5,3 | 250 | 7,05 | 162 | 4322/1785/1401 | 335 | 1430 | - | 15/2625 | 42.350 |
| S3 Sportback | 5 | 294/400 | 480 | 2480 | R5 | A | A7 | 4,1 | 250 | 8,35 | 189 | 4335/1800/1411 | 335 | 1510 | - | 15/2625 | 54.600 |
| A3 Sportback 1.4 TFSI g-tron | 5 | 81/110 | 200 | 1395 | R4T | V | G6/2000 | 10,8 | 197 | 3,45 | 92 | 4313/1785/1427 | 380-1220 | 1260 | 1300 | 15/2120 | 27.550 |
| A3 Sportback 1.6 TDI | 5 | 81/116 | 250 | 1598 | R4T | V | G6/2000 | 10,4 | 202 | 4,00 | 106 | 4313/1785/1426 | 380-1220 | 1260 | 1300 | 15/2120 | 27.550 |
| A3 Sportback 2.0 TDI | 5 | 110/150 | 340 | 1968 | R4T | V | G6/2000 | 8,6 | 218 | 4,00 | 106 | 4313/1785/1426 | 380-1220 | 1305 | 1600 | 16/2321 | 29.750 |
| A3 Sportback 2.0 TDI quattro | 5 | 150/184 | 340 | 1968 | R4T | A | G6 | 8,3 | 214 | 4,70 | 122 | 4313/1785/1426 | 380-1220 | 1385 | 1800 | 15/2321 | 31.750 |
| A3 Sportback 1.4 TFSI e-tron | 5 | 150/184 | 340 | 1968 | R4T | A | A7 | 6,9 | 222 | 1,65 | 36 | 4313/1785/1426 | 380 | 1500 | 1400 | 14/2121 | 37.500 |
| A3 Sportback 2.0 TFSI e-tron | 5 | 150/184 | 340 | 1968 | R4T | A | A7 | 6,9 | 222 | 1,65 | 36 | 4313/1785/1426 | 380 | 1500 | 1400 | 14/2121 | 37.500 |
| A3 Limousine 1.0 TFSI | 4 | 81/116 | 200 | 999 | R3T | V | G6/2000 | 9,9 | 211 | 4,45 | 103 | 4458/1796/1416 | 425-880 | 1185 | 1300 | 15/2123 | 25.550 |
| A3 Limousine 1.5 TFSI cod | 4 | 110/150 | 320 | 1395 | R4T | V | G6/2000 | 8,2 | 224 | 4,65 | 106 | 4458/1796/1416 | 425-880 | 1240 | 1500 | 15/2123 | 27.500 |
| A3 Limousine 2.0 TFSI quattro design | 4 | 140/190 | 320 | 1984 | R4T | A | A7 | 6,2 | 242 | 5,75 | 132 | 4458/1796/1416 | 425-880 | 1405 | 1600 | 14/2123 | 36.050 |
| S3 Limousine | 4 | 228/310 | 380 | 1984 | R4T | A | G6/2000 | 5,3 | 250 | 7,05 | 162 | 4466/1796/1392 | 390-845 | 1515 | - | 15/2625 | 43.550 |
| S3 Limousine | 4 | 294/400 | 480 | 2480 | R5T | A | A7 | 4,1 | 250 | 8,35 | 188 | 4479/1802/1397 | 315-770 | 1531 | - | 15/2625 | 55.900 |
| A3 Limousine 1.6 TDI | 4 | 85/116 | 250 | 1598 | R4T | V | G6/2000 | 10,4 | 205 | 4,00 | 104 | 4458/1796/1416 | 425-880 | 1270 | 1500 | 17/2324 | 28.450 |
| A3 Limousine 2.0 TDI | 4 | 110/150 | 340 | 1968 | R4T | V | G6/2000 | 8,6 | 224 | 4,00 | 104 | 4458/1796/1416 | 425-880 | 1315 | 1600 | 16/2324 | 30.650 |
| A3 Limousine 2.0 TDI quattro | 4 | 130/150 | 340 | 1968 | R4T | A | G6 | 8,3 | 224 | 4,70 | 122 | 4458/1796/1416 | 390-845 | 1395 | 1800 | 15/2324 | 32.650 |
| A3 Limousine 2.0 TDI quattro design | 4 | 130/150 | 340 | 1968 | R4T | A | A6 | 6,9 | 237 | 4,80 | 127 | 4458/1796/1416 | 390-845 | 1455 | 1800 | 15/2324 | 38.400 |

| Modell | Türen | Leistung (kW/PS) | Drehmoment (Nm) | Hubraum (cm³) | Bauart/ Zylinder/ Aufladung | Antieb | Getriebe/ Automatik- Aufpreis | Beschleunigung 0-100 km/h (Sek.) | Höchstgeschwindigkeit g/km | CO ₂ (ECE-Mix) g/km | Länge/ Breite/ Höhe (mm) | Kofferraumvolumen von - bis (Liter) | Leergewicht DIN (kg) | Anhängelast gebremst (kg) | Kaskoklassen | Kosten | Preis (Euro) |
|--------|-------|------------------|-----------------|---------------|-----------------------------|--------|----------------------------------|-------------------------------------|-------------------------------|--------------------------------|--------------------------|--|----------------------|---------------------------|--------------|--------|--------------|
| Modell | Türen | Leistung (kW/PS) | Drehmoment (Nm) | Hubraum (cm³) | Bauart/ Zylinder/ Aufladung | Antieb | Getriebe/ Automatik- Aufpreis | Beschleunigung 0-100 km/h (Sek.) | Höchstgeschwindigkeit g/km | CO ₂ (ECE-Mix) g/km | Länge/ Breite/ Höhe (mm) | Kofferraumvolumen von - bis (Liter) | Leergewicht DIN (kg) | Anhängelast gebremst (kg) | Kaskoklassen | Kosten | Preis (Euro) |

| | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--------------------------------------|---|---------|-----|------|-----|---|----|---------|-----|------|------|----------------|----------------|----------|------|---------|---------|--------|
| A6 3.0 TDI | 4 | 160/218 | 400 | 2967 | V6T | A | A7 | 7,1 | 244 | 4,40 | 114 | 4933/1874/1455 | 530-995 | 1695 | 2000 | 20/2625 | 50.150 | |
| A6 3.0 TDI quattro | 4 | 160/218 | 400 | 2967 | V6T | A | A7 | 6,6 | 244 | 5,00 | 128 | 4933/1874/1455 | 530-995 | 1765 | 2000 | 20/2626 | 52.900 | |
| A6 3.0 TDI quattro | 4 | 200/272 | 580 | 2967 | V6T | A | A7 | 5,5 | 250 | 5,10 | 133 | 4933/1874/1455 | 530-995 | 1770 | 2000 | 20/2626 | 55.550 | |
| A6 3.0 TDI quattro | 4 | 235/320 | 650 | 2967 | V6T | A | A8 | 5,0 | 250 | 6,00 | 159 | 4933/1874/1455 | 530-995 | 1835 | 2100 | 17/2727 | 60.950 | |
| A6 3.0 TDI competition quattro | 4 | 240/326 | 650 | 2967 | V6T | A | A8 | 4,9 | 250 | 6,20 | 164 | 4933/1874/1461 | 530-995 | 1865 | 2100 | 17/2727 | 68.950 | |
| A6 Avant 1.8 TFSI ultra | 5 | 140/190 | 320 | 1798 | R4T | V | A7 | 8,2 | 226 | 5,95 | 137 | 4943/1874/1461 | 565-1680 | 1635 | 1600 | 15/2372 | 45.200 | |
| A6 Avant 2.0 TFSI quattro | 5 | 185/250 | 370 | 1984 | R4T | A | A7 | 6,7 | 250 | 6,95 | 158 | 4943/1874/1461 | 565-1680 | 1725 | 1600 | 15/2372 | 52.700 | |
| SE Avant | 5 | 331/450 | 550 | 3993 | R8T | A | A7 | 4,6 | 250 | 9,4 | 99 | 4942/1874/1436 | 565-1680 | 1960 | 2100 | 20/3029 | 80.180 | |
| RS Avant | 5 | 451/560 | 700 | 3993 | R8T | A | A8 | 3,9 | 250 | 9,6 | 99 | 4929/1936/1461 | 565-1680 | 1950 | 2100 | 20/3029 | 112.000 | |
| RS Avant performance | 5 | 445/605 | 700 | 3993 | R8T | A | A8 | 3,9 | 250 | 9,6 | 99 | 4929/1936/1461 | 565-1680 | 1950 | 2100 | 20/3029 | 118.000 | |
| A6 Avant 2.0 TDI ultra | 5 | 101/150 | 350 | 1968 | R4T | V | A7 | 66/2250 | 9,8 | 209 | 4,50 | 117 | 4926/1874/1461 | 565-1680 | 1690 | 1700 | 17/2332 | 43.650 |
| A6 Avant 2.0 TDI quattro | 5 | 140/190 | 400 | 1968 | R4T | A | A7 | 7,9 | 224 | 4,40 | 119 | 4926/1874/1461 | 565-1680 | 1810 | 1800 | 15/2372 | 45.750 | |
| A6 Avant 2.0 TDI quattro | 5 | 140/190 | 400 | 1968 | R4T | A | A7 | 7,9 | 224 | 5,10 | 133 | 4926/1874/1461 | 565-1680 | 1810 | 1800 | 15/2372 | 50.750 | |
| A6 Avant 3.0 TDI | 5 | 160/218 | 400 | 2967 | V6T | A | A7 | 7,3 | 237 | 5,10 | 117 | 4926/1874/1461 | 565-1680 | 1760 | 2000 | 17/2572 | 52.650 | |
| A6 Avant 3.0 TDI quattro | 5 | 160/218 | 400 | 2967 | V6T | A | A7 | 6,8 | 234 | 5,10 | 135 | 4926/1874/1461 | 565-1680 | 1830 | 2000 | 16/2574 | 55.400 | |
| A6 Avant 3.0 TDI quattro | 5 | 200/272 | 580 | 2967 | V6T | A | A7 | 5,7 | 250 | 6,20 | 138 | 4926/1874/1461 | 565-1680 | 1835 | 2000 | 16/2574 | 68.450 | |
| A6 Avant 3.0 TDI quattro | 5 | 235/320 | 650 | 2967 | V6T | A | A8 | 5,2 | 250 | 6,20 | 164 | 4926/1874/1461 | 565-1680 | 1900 | 2100 | 17/2727 | 71.450 | |
| A6 Avant 3.0 TDI competition quattro | 5 | 240/326 | 650 | 2967 | V6T | A | A8 | 5,1 | 250 | 6,40 | 169 | 4926/1874/1461 | 565-1680 | 1930 | 2100 | 17/2727 | 74.500 | |
| A6 Allroad quattro 3.0 TDI | 5 | 140/190 | 350 | 2967 | V6T | A | A7 | 7,9 | 221 | 5,50 | 145 | 4938/1898/1463 | 565-1680 | 1800 | 2000 | 16/2574 | 56.700 | |
| A6 Allroad quattro 3.0 TDI | 5 | 160/218 | 400 | 2967 | V6T | A | A7 | 6,2 | 250 | 5,60 | 149 | 4938/1898/1463 | 565-1680 | 1800 | 2000 | 16/2574 | 61.350 | |
| A6 Allroad quattro 3.0 TDI | 5 | 200/272 | 580 | 2967 | V6T | A | A7 | 6,2 | 250 | 6,30 | 172 | 4938/1898/1463 | 565-1680 | 1895 | 2000 | 17/2727 | 66.750 | |
| A6 Allroad quattro 3.0 TDI | 5 | 235/320 | 650 | 2995 | V6T | A | A8 | 5,3 | 250 | 6,55 | 157 | 4969/1908/1422 | 535 | 1815 | 2000 | 19/2828 | 67.800 | |
| A7 Sportback 55 TFSI quattro | 4 | 250/340 | 500 | 2995 | V6T | A | A8 | 5,6 | 250 | 7,35 | 171 | 5172/1945/1473 | 505 | 1920 | 2000 | 20/2929 | 93.500 | |
| A8 1.8 TFSI quattro | 4 | 250/340 | 500 | 2995 | V6T | A | A8 | 5,7 | 250 | 7,55 | 171 | 5302/1945/1485 | 505 | 1945 | 2300 | 20/2929 | 97.000 | |
| A8 1.8 TFSI quattro | 4 | 250/340 | 500 | 2995 | V6T | A | A8 | 5,9 | 250 | 7,55 | 145 | 5172/1945/1473 | 505 | 1975 | 2300 | 22/2929 | 90.600 | |
| A8 1.8 TFSI quattro | 4 | 210/286 | 600 | 2967 | V6T | A | A8 | 5,9 | 250 | 5,60 | 146 | 5302/1945/1485 | 505 | 2000 | 2300 | 22/2929 | 94.100 | |
| T1 1.8 TFSI quattro | 3 | 132/180 | 260 | 1798 | R4T | V | A6 | 6,9 | 241 | 5,85 | 134 | 4177/1832/1353 | 305 | 1210 | | 15/2372 | 33.150 | |
| T1 2.0 TFSI quattro | 3 | 169/230 | 370 | 1984 | R4T | V | A6 | 66/2150 | 6,0 | 250 | 5,95 | 137 | 4177/1832/1353 | 305 | 1230 | | 36.550 | |
| T2 2.0 TFSI quattro | 3 | 169/230 | 370 | 1984 | R4T | A | A6 | 66/2150 | 6,0 | 250 | 5,95 | 137 | 4177/1832/1353 | 305 | 1230 | | 36.550 | |
| T2 2.0 TFSI quattro | 3 | 169/230 | 370 | 1984 | R4T | A | A6 | 5,3 | 250 | 6,45 | 149 | 4177/1832/1353 | 305 | 1235 | | 15/2374 | 41.050 | |

| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|----------------------------------|---|---------|-----|------|------|---|---------|--------|-----|--------|------|----------------|----------------|------|------|---------|---------|--------|----------|---------|------|--------|------|----|-----|-----|------|------|----------------|----------------|----------|------|----------|----------|--------|
| A3 Cabrio 1.4 TFSI | 2 | 85/116 | 200 | 1395 | R4T | V | G6/2000 | 10.6 | 203 | 5.65 | 120 | 4423/1793/1409 | 320 | 1355 | 1400 | 14/1919 | 31.450 | 5 | 5210/286 | 620 | 2967 | V6 T | A | A8 | 5.8 | 237 | 6.2D | 162 | 4663/1893/1659 | 550-1550 | 1870 | 2400 | 18/24/25 | 55.200 | |
| A3 Cabrio 1.5 TFSI cod | 2 | 110/150 | 250 | 1395 | R4T | V | G6/2000 | 8.9 | 222 | 4.85 | 110 | 4423/1793/1409 | 320 | 1380 | 1500 | 14/1919 | 33.400 | 7 | 160/212 | 600 | 2967 | V6 T | A | A8 | 7.1 | 216 | 5.5D | 144 | 5052/1968/1741 | 890-2075 | 1995 | 2700 | 21/27/26 | 60.300 | |
| A3 Cabrio 2.0 TFSI design | 2 | 140/190 | 320 | 1984 | R4T | V | A7 | 6/2000 | 6.9 | 242 | 6.15 | 139 | 4423/1793/1409 | 285 | 1570 | 1600 | 14/1919 | 41.950 | 7 | 160/212 | 600 | 2967 | V6 T | A | A8 | 6.3 | 234 | 5.5D | 149 | 5052/1968/1741 | 890-2075 | 1995 | 2700 | 21/27/26 | 63.300 |
| S3 Cabrio | 2 | 228/310 | 400 | 1984 | R4T | A | A7 | 5.1 | 250 | 6.75 | 153 | 4431/1793/1388 | 285 | 1635 | - | 15/2625 | 51.150 | 5 | 120/435 | 900 | 3956 | V8 T | A | A8 | 4.8 | 250 | 7.2D | 189 | 5052/1968/1741 | 805-1990 | 2270 | 3500 | 21/28/30 | 91.900 | |
| A3 Cabrio 2.0 TDI | 2 | 110/150 | 340 | 1968 | R4T | V | G6/2000 | 8.9 | 224 | 4.20 | 110 | 4423/1793/1409 | 320 | 1465 | 1600 | 16/1921 | 36.550 | 5 | 190/258 | 600 | 2967 | V6 T-E | A | A8 | 6.2 | 230 | 1.8D | 48 | 5052/1968/1741 | 650-1835 | 2445 | 3500 | 21/27/26 | 82.300 | |
| A3 Cabrio 2.0 TDI quattro | 2 | 110/150 | 340 | 1968 | R4T | A | A6 | 7.8 | 237 | 5.0D | 123 | 4423/1793/1409 | 285 | 1540 | 1800 | 16/1921 | 44.300 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| A3 Cabrio 2.0 TDI quattro design | 2 | 135/184 | 380 | 1968 | R4T | A | A6 | 7.6 | 237 | 5.0D | 123 | 4423/1793/1409 | 285 | 1540 | 1800 | 16/1921 | 44.300 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| A4 1.4 TFSI | 4 | 110/150 | 250 | 1395 | R4T | V | G6/2300 | 8.7 | 210 | 5.25 | 123 | 4726/1842/1427 | 480-965 | 1320 | 1400 | 16/2023 | 31.850 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| A4 2.0 TFSI | 4 | 185/252 | 370 | 1984 | R4T | V | G6/2300 | 7.3 | 240 | 5.25 | 116 | 4726/1842/1427 | 480-965 | 1455 | 1700 | 15/2323 | 36.230 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| A4 2.0 TFSI | 4 | 185/252 | 370 | 1984 | R4T | V | A7 | 6.6 | 250 | 5.85 | 132 | 4726/1842/1427 | 480-965 | 1455 | 1700 | 15/2323 | 43.300 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| A4 3.0 TFSI quattro | 4 | 185/252 | 370 | 1984 | R4T | A | G6/2300 | 6.0 | 250 | 6.3 | 146 | 4726/1842/1427 | 480-965 | 1515 | 1700 | 15/2323 | 43.350 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| S4 3.0 TFSI quattro | 4 | 260/354 | 500 | 2995 | V6 T | A | A8 | 4.7 | 250 | 7.35 | 166 | 4726/1842/1427 | 480-965 | 1635 | 1900 | 13/2925 | 60.050 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| A4 2.0 TDI | 4 | 90/122 | 270 | 1968 | R4T | V | G6/2300 | 10.5 | 205 | 3.8D | 98 | 4726/1842/1427 | 480-965 | 1430 | 1700 | 17/2324 | 34.850 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| A4 2.0 TDI | 4 | 90/122 | 270 | 1968 | R4T | V | G6/2300 | 8.9 | 221 | 3.8D | 98 | 4726/1842/1427 | 480-965 | 1430 | 1700 | 20/2323 | 36.250 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| A4 2.0 TDI | 4 | 110/150 | 320 | 1968 | R4T | V | G6/2300 | 8.9 | 221 | 3.8D | 99 | 4726/1842/1427 | 480-965 | 1430 | 1700 | 20/2323 | 36.450 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| A4 2.0 TDI quattro | 4 | 110/150 | 320 | 1968 | R4T | V | G6/2300 | 8.8 | 221 | 3.8D | 99 | 4726/1842/1427 | 480-965 | 1430 | 1700 | 17/2324 | 36.450 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| A4 2.0 TDI | 4 | 110/150 | 320 | 1968 | R4T | A | G6 | 8.8 | 219 | 4.2D | 109 | 4726/1842/1427 | 480-965 | 1540 | 1800 | 17/2324 | 38.600 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| A4 2.0 TDI | 4 | 140/190 | 400 | 1968 | R4T | V | G6/2300 | 7.7 | 240 | 4.3D | 111 | 4726/1842/1427 | 480-965 | 1430 | 1700 | 17/2324 | 39.300 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| A4 2.0 TDI | 4 | 140/190 | 400 | 1968 | R4T | V | G6/2300 | 7.7 | 240 | 4.3D | 99 | 4726/1842/1427 | 480-965 | 1430 | 1700 | 17/2324 | 39.500 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| A4 3.0 TDI | 4 | 160/218 | 400 | 1968 | R4T | V | G6/2300 | 7.2 | 237 | 4.4D | 114 | 4726/1842/1427 | 480-965 | 1540 | 1800 | 17/2324 | 41.650 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| A4 3.0 TDI | 4 | 160/218 | 400 | 1967 | V6 T | V | A7 | 6.6 | 250 | 4.2D | 109 | 4726/1842/1427 | 480-965 | 1540 | 1700 | 20/2425 | 44.300 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| A4 3.0 TDI quattro | 4 | 160/218 | 400 | 1967 | V6 T | A | A8 | 5.3 | 250 | 4.6D | 119 | 4726/1842/1427 | 480-965 | 1620 | 1700 | 20/2425 | 46.650 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| A4 Avant 1.4 TFSI | 4 | 70/122 | 600 | 2967 | V6 T | A | A7 | 6.8 | 241 | 4.9D | 128 | 4725/1842/1434 | 505-1510 | 1360 | 1400 | 13/2022 | 33.700 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| A4 Avant 2.0 TFSI | 5 | 110/130 | 250 | 1395 | R4T | V | G6/2300 | 9.0 | 210 | 5.45 | 128 | 4725/1842/1434 | 505-1510 | 1360 | 1400 | 13/2022 | 33.700 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| A4 Avant 2.0 TFSI | 5 | 140/190 | 320 | 1968 | R4T | V | G6/2300 | 7.5 | 240 | 6.5D | 121 | 4725/1842/1434 | 505-1510 | 1460 | 1500 | 13/2322 | 38.100 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| A4 Avant 2.0 TFSI | 5 | 185/252 | 370 | 1984 | R4T | V | A7 | 6.5 | 250 | 6.05 | 135 | 4725/1842/1434 | 505-1510 | 1550 | 1700 | 13/2322 | 45.150 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| A4 Avant 2.0 TFSI quattro | 5 | 185/252 | 370 | 1984 | R4T | A | G6/2300 | 6.1 | 250 | 6.55 | 147 | 4725/1842/1434 | 505-1510 | 1550 | 1700 | 13/2323 | 45.200 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| S4 Avant 3.0 TFSI quattro | 5 | 260/354 | 500 | 2995 | V6 T | A | A8 | 4.9 | 250 | 7.55 | 177 | 4725/1842/1434 | 505-1510 | 1550 | 1700 | 13/2925 | 61.900 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| RS4 Avant | 5 | 331/450 | 600 | 2894 | V6 T | A | A8 | 4.1 | 280 | 8.8 SP | 199 | 4781/1866/1404 | 505-1510 | 1715 | 1900 | 16/3127 | 79.800 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| A4 Avant 2.0 TFSI g-tron | 5 | 125/170 | 270 | 1984 | R4T | V | G6/2300 | 8.5 | 223 | 4.0G | 109 | 4725/1842/1434 | 415-1415 | 1560 | 1500 | 16/3127 | 40.300 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| A4 Avant 2.0 TFSI | 5 | 125/170 | 270 | 1984 | R4T | V | G6/2300 | 10.9 | 200 | 4.0D | 103 | 4725/1842/1434 | 505-1510 | 1475 | 1300 | 13/2323 | 38.700 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| A4 Avant 2.0 TDI | 5 | 110/150 | 320 | 1968 | R4T | V | G6/2300 | 9.2 | 215 | 4.0D | 104 | 4725/1842/1434 | 505-1510 | 1475 | 1300 | 13/2323 | 38.700 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| A4 Avant 2.0 TDI | 5 | 110/150 | 320 | 1968 | R4T | V | G6/2300 | 9.2 | 210 | 3.8D | 99 | 4725/1842/1434 | 505-1510 | 1480 | 1400 | 14/2323 | 40.450 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| A4 Avant 2.0 TDI quattro | 5 | 110/150 | 320 | 1968 | R4T | A | G6 | 9.1 | 214 | 4.3D | 112 | 4725/1842/1434 | 505-1510 | 1585 | 1800 | 14/2323 | 43.300 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| A4 Avant 2.0 TDI | 5 | 140/190 | 400 | 1968 | R4T | V | G6/2300 | 7.9 | 235 | 4.4D | 114 | 4725/1842/1434 | 505-1510 | 1550 | 1700 | 13/2323 | 41.150 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| A4 Avant 2.0 TDI | 5 | 140/190 | 400 | 1968 | R4T | V | G6/2300 | 7.9 | 235 | 4.0D | 104 | 4725/1842/1434 | 505-1510 | 1550 | 1700 | 14/2323 | 42.550 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| A4 Avant 3.0 TDI | 5 | 160/218 | 400 | 1968 | R4T | A | G6/2300 | 7.4 | 230 | 4.6D | 119 | 4725/1842/1434 | 505-1510 | 1595 | 1800 | 14/2323 | 43.500 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| A4 Avant 3.0 TDI | 5 | 160/218 | 400 | 2967 | V6 T | V | A7 | 6.7 | 245 | 4.4D | 114 | 4725/1842/1434 | 505-1510 | 1595 | 1700 | 15/2424 | 46.150 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| A4 Avant 3.0 TDI quattro | 5 | 160/218 | 400 | 2967 | V6 T | A | A8 | 6.4 | 245 | 4.7D | 123 | 4725/1842/1434 | 505-1510 | 1600 | 1800 | 15/2424 | 48.500 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| A4 Avant 3.0 TDI quattro | 5 | 200/272 | 600 | 2967 | V6 T | A | A8 | 5.4 | 250 | 5.1D | 138 | 4725/1842/1434 | 505-1510 | 1695 | 1900 | 15/2425 | 53.150 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| A4 Allroad quattro 2.0 TFSI | 5 | 185/252 | 370 | 1984 | R4T | A | A7 | 6.1 | 246 | 6.55 | 148 | 4725/1842/1434 | 505-1510 | 1660 | 1700 | 13/2323 | 49.550 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| A4 Allroad quattro 2.0 TDI | 5 | 110/150 | 320 | 1968 | R4T | A | G6 | 9.1 | 205 | 4.9D | 127 | 4750/1842/1493 | 505-1510 | 1615 | 1800 | 14/2323 | 42.500 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| A4 Allroad quattro 2.0 TDI | 5 | 110/150 | 320 | 1968 | R4T | A | A7 | 8.3 | 210 | 4.9D | 128 | 4750/1842/1493 | 505-1510 | 1615 | 1800 | 14/2323 | 42.500 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| A4 Allroad quattro 2.0 TDI | 5 | 140/190 | 400 | 1968 | R4T | A | G6/2300 | 7.6 | 224 | 5.0D | 130 | 4750/1842/1493 | 505-1510 | 1695 | 1800 | 14/2323 | 45.550 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| A4 Allroad quattro 3.0 TDI | 5 | 160/218 | 400 | 2967 | V6 T | A | A7 | 6.6 | 224 | 5.1D | 137 | 4750/1842/1493 | 505-1510 | 1695 | 1800 | 14/2323 | 45.550 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| A4 Allroad quattro 3.0 TDI | 5 | 200/272 | 600 | 2967 | V6 T | A | A8 | 5.5 | 250 | 5.3D | 139 | 4750/1842/1493 | 505-1510 | 1730 | 1900 | 15/2426 | 55.200 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| A5 Sportback 2.0 TFSI | 5 | 140/190 | 320 | 1984 | R4T | V | G6/2300 | 7.4 | 230 | 5.75 | 129 | 4732/1843/1386 | 480 | 1445 | 1500 | 15/2626 | 38.500 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| A5 Sportback 2.0 TFSI | 5 | 185/252 | 370 | 1984 | R4T | V | A | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

| Modell | Türen | Leistung (kW/PS) | Drehmoment (Nm) | Hubraum (cm³) | MOTOR | Antrieb | Getriebe/ Automatik- Aufpreis | Beschleunigung 0-100 km/h (Sek.) | Kraftstoffverbrauch ECE-Mix lt. Art. (l/100 km) | CO₂ (ECE-Mix) g/km | Länge/ breite/ Höhe (mm) | Kofferraumvolumen von - bis (Liter) | Leergewicht DIN (kg) | Anhängelast gebremst (kg) | Kaskoklassen | KOSTEN | |
|--------|---|------------------|-----------------|---------------|-------|---------|----------------------------------|-------------------------------------|--|-----------------------|--------------------------|--|----------------------|---------------------------|--------------|----------|--------|
| Modell | 330i xDrive Touring Advantage | 5 185/232 | 350 1998 | R4T | A | A8 | 6,0 | 250 | 6,45 | 149 4633/1811/1434 | 495-1500 | 1630 1800 | 1630 | 1800 | 17/27/26 | 49.600 | |
| | 340i Touring Sport Line | 5 240/326 | 450 2908 | R6T | H | A8 | 5,1 | 250 | 6,85 | 158 4633/1811/1429 | 495-1500 | 1615 1800 | 1615 | 1800 | 17/28/27 | 56.100 | |
| | 340i xDrive Touring Sport Line | 5 240/326 | 450 2908 | R6T | A | A8 | 5,0 | 250 | 7,25 | 168 4633/1811/1434 | 495-1500 | 1695 1800 | 1685 | 1800 | 17/28/27 | 58.600 | |
| | 316d Touring | 5 85/116 | 120 1995 | R4T | H | G6/2150 | 11,2 | 200 | 4,10 | 109 4633/1811/1429 | 495-1500 | 1495 1600 | 1495 | 1600 | 17/24/24 | 37.600 | |
| | 318d Touring | 5 110/150 | 320 1995 | R4T | H | G6/2150 | 8,9 | 210 | 4,30 | 112 4633/1811/1429 | 495-1500 | 1500 1600 | 1500 | 1600 | 17/27/24 | 39.600 | |
| | 320d Touring Efficient Dynamics Edition | 5 120/163 | 400 1995 | R4T | H | G6/2150 | 8,2 | 222 | 4,10 | 107 4633/1811/1429 | 495-1500 | 1500 | 1500 | 1500 | 1600 | 17/27/26 | 42.150 |
| | 320d Touring | 5 120/163 | 400 1995 | R4T | H | G6/2150 | 7,6 | 230 | 4,30 | 113 4633/1811/1429 | 495-1500 | 1510 1600 | 1510 | 1600 | 17/27/26 | 42.150 | |
| | 320d xDrive Touring | 5 140/190 | 400 1995 | R4T | A | A8 | 7,6 | 228 | 4,70 | 123 4633/1811/1429 | 495-1500 | 1580 1600 | 1580 | 1600 | 17/27/26 | 46.800 | |
| | 330d Touring Advantage | 5 190/238 | 560 2993 | R6T | A | A8 | 5,6 | 250 | 5,10 | 142 4633/1811/1429 | 495-1500 | 1610 1800 | 1610 | 1800 | 19/29/27 | 52.450 | |
| | 330d xDrive Touring Advantage | 5 190/238 | 560 2993 | R6T | A | A8 | 5,4 | 250 | 5,40 | 146 4624/1811/1429 | 495-1500 | 1695 1800 | 1695 | 1800 | 18/29/28 | 54.950 | |
| Modell | 335d xDrive Touring Sport Line | 5 230/313 | 630 2993 | R6T | A | A8 | 8,0 | 230 | 6,15 | 139 4824/1828/1508 | 520-1600 | 1580 1500 | 1580 | 1500 | 18/26/25 | 59.900 | |
| | 320i GT | 5 135/184 | 290 1998 | R4T | A | G6/2150 | 8,1 | 227 | 6,75 | 154 4824/1828/1508 | 520-1600 | 1660 1700 | 1660 | 1700 | 18/26/25 | 43.400 | |
| | 320i xDrive GT | 5 135/184 | 290 1998 | R4T | A | G6/2150 | 8,1 | 227 | 6,75 | 154 4824/1828/1508 | 520-1600 | 1660 1700 | 1660 | 1700 | 18/26/25 | 43.400 | |
| | 330i GT Advantage | 5 185/232 | 350 1998 | R4T | A | A8 | 6,1 | 250 | 5,95 | 134 4824/1828/1508 | 520-1600 | 1620 1600 | 1620 | 1600 | 17/27/26 | 48.450 | |
| | 330i xDrive GT Advantage | 5 185/232 | 350 1998 | R4T | A | A8 | 6,2 | 250 | 6,35 | 145 4824/1828/1508 | 520-1600 | 1685 1700 | 1685 | 1700 | 17/27/26 | 50.950 | |
| | 340i GT Sport Line | 5 240/326 | 450 2908 | R6T | H | A8 | 5,1 | 250 | 7,05 | 159 4824/1828/1508 | 520-1600 | 1690 1700 | 1690 | 1700 | 17/28/27 | 57.400 | |
| | 340i xDrive GT Sport Line | 5 240/326 | 450 2908 | R6T | A | A8 | 5,0 | 250 | 7,45 | 168 4824/1828/1508 | 520-1600 | 1725 1800 | 1725 | 1800 | 17/28/27 | 59.900 | |
| | 318i GT | 5 110/150 | 320 1995 | R4T | H | G6/2150 | 9,3 | 210 | 4,50 | 127 4824/1828/1508 | 520-1600 | 1580 1600 | 1580 | 1600 | 17/27/24 | 40.650 | |
| | 320d GT | 5 140/190 | 400 1995 | R4T | H | G6/2150 | 7,8 | 230 | 4,60 | 120 4824/1828/1508 | 520-1600 | 1640 1600 | 1640 | 1600 | 17/27/26 | 43.500 | |
| | 320d xDrive GT | 5 140/190 | 400 1995 | R4T | A | A8 | 7,8 | 230 | 4,80 | 124 4824/1828/1508 | 520-1600 | 1645 1600 | 1645 | 1600 | 17/27/26 | 48.150 | |
| Modell | 330d GT Advantage | 5 190/238 | 560 2993 | R6T | H | A8 | 7,8 | 230 | 5,10 | 135 4824/1828/1508 | 520-1600 | 1660 1800 | 1660 | 1800 | 19/29/27 | 53.750 | |
| | 330d xDrive GT Advantage | 5 190/238 | 560 2993 | R6T | H | A8 | 5,4 | 250 | 5,40 | 142 4824/1828/1508 | 520-1600 | 1730 1800 | 1730 | 1800 | 19/29/27 | 56.250 | |
| | 335d xDrive GT Sport Line | 5 230/313 | 630 2993 | R6T | A | A8 | 8,0 | 230 | 6,15 | 139 4824/1828/1508 | 520-1600 | 1660 1700 | 1660 | 1700 | 18/26/25 | 61.200 | |
| | 420i Gran Coupé Advantage | 5 135/184 | 290 1998 | R4T | A | G6/2150 | 7,8 | 236 | 5,85 | 134 4638/1825/1389 | 480-1300 | 1520 1400 | 1520 | 1400 | 16/29/26 | 41.100 | |
| | 420i xDrive Gran Coupé Advantage | 5 135/184 | 290 1998 | R4T | A | G6/2150 | 7,8 | 236 | 6,65 | 154 4638/1825/1404 | 480-1300 | 1600 1700 | 1600 | 1700 | 19/29/26 | 43.600 | |
| | 430i Gran Coupé Advantage | 5 185/232 | 350 1998 | R4T | A | A8 | 5,9 | 250 | 6,15 | 143 4638/1825/1404 | 480-1300 | 1520 1600 | 1520 | 1600 | 17/29/28 | 46.250 | |
| | 430i xDrive Gran Coupé Advantage | 5 185/232 | 350 1998 | R4T | A | A8 | 5,9 | 250 | 6,95 | 158 4638/1825/1404 | 480-1300 | 1615 1700 | 1615 | 1700 | 17/29/28 | 50.900 | |
| | 440i Gran Coupé Sport Line | 5 240/326 | 450 2908 | R6T | H | A8 | 5,1 | 250 | 6,85 | 159 4638/1825/1389 | 480-1300 | 1615 1700 | 1615 | 1700 | 17/29/28 | 56.900 | |
| | 440i xDrive Gran Coupé Sport Line | 5 240/326 | 450 2908 | R6T | H | A8 | 5,1 | 250 | 7,45 | 172 4638/1825/1404 | 480-1300 | 1685 1700 | 1685 | 1700 | 17/29/28 | 59.400 | |
| | 418i Gran Coupé Advantage | 5 110/150 | 320 1995 | R4T | H | G6/2150 | 9,0 | 213 | 4,30 | 114 4638/1825/1389 | 480-1300 | 1510 1600 | 1510 | 1600 | 20/30/28 | 42.100 | |
| Modell | 420d Gran Coupé Advantage | 5 140/190 | 400 1995 | R4T | H | G6/2150 | 7,5 | 240 | 4,20 | 111 4638/1825/1389 | 480-1300 | 1520 1600 | 1520 | 1600 | 20/30/28 | 44.450 | |
| | 420d xDrive Gran Coupé Advantage | 5 140/190 | 400 1995 | R4T | A | A8 | 7,6 | 235 | 4,60 | 121 4638/1825/1404 | 480-1300 | 1595 1600 | 1595 | 1600 | 20/30/28 | 47.500 | |
| | 430d Gran Coupé Advantage | 5 190/238 | 560 2993 | R6T | H | A8 | 5,6 | 250 | 5,10 | 134 4638/1825/1389 | 480-1300 | 1615 1800 | 1615 | 1800 | 20/30/27 | 54.250 | |
| | 430d xDrive Gran Coupé Advantage | 5 190/238 | 560 2993 | R6T | A | A8 | 5,3 | 250 | 5,30 | 140 4638/1825/1404 | 480-1300 | 1680 1800 | 1680 | 1800 | 20/30/27 | 56.750 | |
| | 435d xDrive Gran Coupé Sport Line | 5 230/313 | 630 2993 | R6T | A | A8 | 8,0 | 230 | 6,15 | 139 4638/1825/1404 | 480-1300 | 1700 1800 | 1700 | 1800 | 21/30/28 | 61.200 | |
| | 420i Coupé Advantage | 2 135/184 | 290 1998 | R4T | A | G6/2150 | 7,3 | 236 | 5,85 | 134 4640/1825/1377 | 445 | 1475 1400 | 1475 | 1400 | 16/29/26 | 41.100 | |
| | 420i xDrive Coupé Advantage | 2 135/184 | 290 1998 | R4T | A | A8 | 7,6 | 233 | 6,65 | 154 4640/1825/1392 | 445 | 1560 1700 | 1560 | 1700 | 16/29/26 | 45.750 | |
| | 430i Coupé Advantage | 2 185/232 | 350 1998 | R4T | A | A8 | 5,8 | 250 | 6,25 | 138 4640/1825/1377 | 445 | 1475 1700 | 1475 | 1700 | 17/29/28 | 48.400 | |
| | 430i xDrive Coupé Advantage | 2 185/232 | 350 1998 | R4T | A | A8 | 5,8 | 250 | 6,95 | 158 4640/1825/1392 | 445 | 1575 1700 | 1575 | 1700 | 17/29/28 | 50.900 | |
| | 440i Coupé Sport Line | 2 240/326 | 450 2908 | R6T | H | G6/2150 | 5,0 | 250 | 7,95 | 185 4640/1825/1377 | 445 | 1540 1800 | 1540 | 1800 | 17/29/28 | 54.750 | |
| Modell | 440i xDrive Coupé Sport Line | 2 240/326 | 450 2908 | R6T | H | G6/2150 | 5,0 | 250 | 7,95 | 185 4640/1825/1377 | 445 | 1540 1800 | 1540 | 1800 | 17/29/28 | 54.750 | |
| | M4 Coupé | 2 240/326 | 450 2908 | R6T | A | A8 | 5,4 | 250 | 7,95 | 185 4640/1825/1392 | 445 | 1610 1800 | 1610 | 1800 | 17/29/28 | 57.250 | |
| | M4 Coupé Competition | 2 317/431 | 550 2979 | R6T | H | G6/3900 | 4,3 | 250 | 8,85 | 204 4671/1870/1383 | 445 | 1515 | - | 18/32/31 | 79.100 | | |
| | 420d Coupé Advantage | 2 140/190 | 400 1995 | R6T | H | G6/3900 | 4,2 | 250 | 8,85 | 204 4671/1870/1383 | 445 | 1515 | - | 18/32/31 | 79.100 | | |
| | 420d xDrive Coupé Advantage | 2 140/190 | 400 1995 | R6T | A | A8 | 4,3 | 250 | 8,85 | 204 4671/1870/1383 | 445 | 1515 | - | 18/32/31 | 79.100 | | |
| | 430d Coupé Advantage | 2 190/238 | 560 2993 | R6T | H | A8 | 7,4 | 236 | 4,40 | 117 4640/1825/1377 | 445 | 1475 1600 | 1475 | 1600 | 20/30/28 | 44.450 | |
| | 430d xDrive Coupé Advantage | 2 190/238 | 560 2993 | R6T | A | A8 | 5,3 | 250 | 4,90 | 129 4640/1825/1392 | 445 | 1540 1800 | 1540 | 1800 | 20/30/28 | 49.100 | |
| | 435d xDrive Coupé Sport Line | 2 230/313 | 630 2993 | R6T | A | A8 | 7,5 | 250 | 5,20 | 137 4640/1825/1377 | 445 | 1475 1600 | 1475 | 1600 | 20/30/27 | 54.250 | |
| | 435d xDrive Coupé Sport Line | 2 230/313 | 630 2993 | R6T | A | A8 | 7,5 | 250 | 5,20 | 137 4640/1825/1377 | 445 | 1475 1600 | 1475 | 1600 | 20/30/27 | 54.250 | |
| | 420i Cabrio Advantage | 2 135/184 | 290 1998 | R4T | H | G6/2150 | 8,2 | 230 | 6,25 | 145 4640/1825/1384 | 220-370 | 1710 1600 | 1710 | 1600 | 16/29/26 | 48.450 | |
| Modell | 430i Cabrio Advantage | 2 185/232 | 350 1998 | R4T | H | A8 | 6,4 | 250 | 6,65 | 149 4640/1825/1384 | 220-370 | 1770 1600 | 1770 | 1600 | 17/29/28 | 58.200 | |
| | 430i xDrive Cabrio Advantage | 2 185/232 | 350 1998 | R4T | A | A8 | 6,4 | 250 | 7,25 | 167 4640/1825/1384 | 220-370 | 1800 1700 | 1800 | 1700 | 17/29/28 | 65.700 | |
| | 440i Cabrio Sport Line | 2 240/326 | 450 2908 | R6T | H | A8 | 5,4 | 250 | 7,95 | 185 4640/1825/1377 | 445 | 1540 1800 | 1540 | 1800 | 17/29/28 | 54.750 | |
| | 440i xDrive Cabrio Sport Line | 2 240/326 | 450 2908 | R6T | A | A8 | 5,4 | 250 | 7,95 | 185 4640/1825/1392 | 445 | 1610 1800 | 1610 | 1800 | 17/29/28 | 57.250 | |
| | M4 Cabrio | 2 317/431 | 550 2979 | R6T | H | G6/3900 | 4,6 | 250 | 8,85 | 204 4671/1870/1386 | 220-370 | 1765 | - | 18/32/31 | 85.500 | | |
| | M4 Cabrio Competition | 2 317/431 | 550 2979 | R6T | H | G6/3900 | 4,6 | 250 | 9,15 | 213 4671/1870/1386 | 220-370 | 1765 | - | 18/32/31 | 85.500 | | |
| | 420d Cabrio Advantage | 2 140/190 | 400 1995 | R6T | H | G6/2150 | 8,1 | 235 | 4,80 | 127 4640/1825/1384 | 220-370 | 1770 1600 | 1770 | 1600 | 20/30/28 | 51.700 | |
| | 430d Cabrio Advantage | 2 190/238 | 560 2993 | R6T | H | A8 | 5,9 | 250 | 5,30 | 139 4640/1825/1384 | 220-370 | 1770 1800 | 1770 | 1800 | 20/30/27 | 60.600 | |
| | 435d xDrive Cabrio Sport Line | 2 230/313 | 630 2993 | R6T | A | A8 | 7,8 | 235 | 5,50 | 155 4640/1825/1399 | 220-370 | 1850 1800 | 1850 | 1800 | 21/30/28 | 70.100 | |
| | 520i | 4 135/184 | 290 1998 | R4T | H | A8 | 7,8 | 235 | 5,55 | 126 4936/1868/1479 | 530 | 1530 2000 | 1530 | 2000 | 17/26/26 | 48.900 | |
| Modell | 530i | 4 185/232 | 350 1998 | R4T | H | A8 | 6,2 | 250 | 5,55 | 126 4936/1868/1479 | 530 | 1540 2000 | 1540 | 2000 | 17/26/26 | 53.100 | |
| | 530i xDrive | 4 185/232 | 350 1998 | R4T | A | A8 | 6,0 | 250 | 6,05 | 137 4936/1868/147 | | | | | | | |

| | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---------------------------|---|---------|-----|------|-------|---|---------|------|-----|---------|-----|-----------------|-----|------|------|----------|----------|---------|
| 5200c xDrive | 4 | 140/190 | 400 | 1995 | R4T | A | A8 | 7.6 | 232 | 4.5 D | 119 | 49367/1868/1479 | 530 | 1620 | 2000 | 20/28/27 | 53,200 | |
| 525d | 4 | 170/231 | 620 | 1995 | R4T | H | A8 | 6.6 | 250 | 4.4 D | 116 | 49367/1868/1479 | 530 | 1610 | 2000 | 20/28/27 | 55,000 | |
| 530d | 4 | 195/265 | 620 | 1995 | R4T | H | A8 | 5.7 | 250 | 4.5 D | 118 | 49367/1868/1479 | 530 | 1640 | 2000 | 20/29/27 | 57,800 | |
| 5300i xDrive | 4 | 195/265 | 620 | 1995 | R4T | H | A8 | 6.2 | 250 | 4.5 D | 118 | 49367/1868/1479 | 530 | 1610 | 2000 | 20/29/27 | 57,800 | |
| 540d xDrive | 4 | 235/320 | 680 | 2093 | R6T | A | A8 | 5.4 | 250 | 5.0 D | 132 | 49367/1868/1479 | 530 | 1695 | 2000 | 20/29/27 | 60,400 | |
| 5400i xDrive | 4 | 235/320 | 680 | 2093 | R6T | A | A8 | 5.4 | 250 | 5.0 D | 138 | 49367/1868/1479 | 530 | 1750 | 2000 | 20/29/27 | 66,700 | |
| 550d xDrive | 4 | 294/400 | 760 | 2093 | R6T | A | A8 | 4.8 | 250 | 5.2 D | 154 | 49421/1868/1498 | 570 | 1845 | 2000 | 20/31/29 | 87,100 | |
| 5200i Touring | 5 | 135/184 | 290 | 1998 | R4T | H | A8 | 8.2 | 225 | 5.8 S | 132 | 49421/1868/1498 | 570 | 1700 | 2000 | 18/28/26 | 51,100 | |
| 5300i Touring | 5 | 185/252 | 350 | 1998 | R4T | H | A8 | 6.5 | 250 | 5.8 S | 133 | 49421/1868/1498 | 570 | 1700 | 2000 | 18/28/26 | 55,300 | |
| 3300i xDrive Touring | 5 | 185/252 | 350 | 1998 | R4T | H | A8 | 6.5 | 250 | 6.5 S | 149 | 49421/1868/1498 | 570 | 1700 | 2000 | 18/28/26 | 57,900 | |
| 5400i xDrive Touring | 5 | 250/340 | 450 | 2098 | R6T | A | A8 | 5.1 | 250 | 7.3 SP | 167 | 49421/1868/1498 | 570 | 1700 | 2000 | 18/28/27 | 66,100 | |
| 5200i Touring | 5 | 140/190 | 400 | 1995 | R4T | H | G6/2250 | 8.0 | 230 | 4.5 D | 119 | 49421/1868/1498 | 570 | 1700 | 2000 | 19/28/27 | 50,600 | |
| 5200i xDrive Touring | 5 | 140/190 | 400 | 1995 | R4T | A | A8 | 7.9 | 222 | 4.9 D | 119 | 49421/1868/1498 | 570 | 1700 | 2000 | 19/28/27 | 55,400 | |
| 525d Touring | 5 | 170/231 | 350 | 1995 | R4T | H | A8 | 6.8 | 245 | 4.7 D | 124 | 49421/1868/1498 | 570 | 1700 | 2000 | 19/28/27 | 57,200 | |
| 530d Touring | 5 | 195/265 | 620 | 2093 | R6T | H | A8 | 5.8 | 250 | 4.7 D | 124 | 49421/1868/1498 | 570 | 1700 | 2000 | 18/29/27 | 60,000 | |
| 5300i xDrive Touring | 5 | 195/265 | 620 | 2093 | R6T | A | A8 | 5.6 | 250 | 5.3 D | 139 | 49421/1868/1498 | 570 | 1700 | 2000 | 18/29/27 | 62,600 | |
| 5400i xDrive Touring | 5 | 235/320 | 680 | 2093 | R6T | A | A8 | 4.9 | 250 | 5.5 D | 145 | 49421/1868/1498 | 570 | 1700 | 2000 | 18/29/27 | 68,900 | |
| M550d Touring xDrive | 4 | 294/400 | 760 | 2093 | R6T | A | A8 | 4.6 | 250 | 6.4 D | 168 | 49421/1868/1498 | 570 | 1700 | 2000 | 18/31/29 | 89,200 | |
| 740i | 4 | 240/326 | 450 | 2098 | R6T | H | A8 | 5.5 | 250 | 6.8 S | 159 | 50971/1902/1467 | 515 | 1725 | 2100 | 21/30/29 | 94,200 | |
| 7400i xDrive | 4 | 240/326 | 450 | 2098 | R6T | H | A8 | 5.6 | 250 | 6.8 S | 159 | 52371/1902/1471 | 515 | 1725 | 2100 | 21/30/29 | 93,800 | |
| 750i | 4 | 240/326 | 450 | 2098 | R6T | H | A8 | 5.2 | 250 | 7.3 S | 169 | 52371/1902/1471 | 515 | 1825 | 2100 | 21/30/29 | 103,200 | |
| 7500i xDrive | 4 | 330/450 | 650 | 4395 | V8T | H | A8 | 4.7 | 250 | 7.9 S | 189 | 50971/1902/1467 | 515 | 1820 | 2100 | 21/30/29 | 116,300 | |
| 7500i xDrive | 4 | 330/450 | 650 | 4395 | V8T | A | A8 | 4.4 | 250 | 8.1 S | 189 | 50971/1902/1467 | 515 | 1870 | 2100 | 21/30/29 | 112,900 | |
| 7500i xDrive | 4 | 330/450 | 650 | 4395 | V8T | A | A8 | 4.5 | 250 | 8.3 S | 192 | 52371/1902/1471 | 515 | 1915 | 2300 | 21/30/29 | 121,700 | |
| M7600i xDrive | 4 | 448/610 | 800 | 6592 | V12T | H | A8 | 3.7 | 250 | 12.6 S | 294 | 52371/1902/1471 | 515 | 2180 | - | 21/30/31 | 174,400 | |
| 7400i Performance | 4 | 240/326 | 400 | 1998 | R4T+H | H | A8 | 5.4 | 250 | 2.1 S | 49 | 50981/1902/1467 | 420 | 1940 | - | 21/30/31 | 97,900 | |
| 7400i Performance xDrive | 4 | 240/326 | 400 | 1998 | R4T+H | H | A8 | 5.3 | 250 | 2.4 S | 54 | 52371/1902/1479 | 420 | 1940 | - | 21/30/29 | 103,700 | |
| 730d | 4 | 195/265 | 620 | 2093 | R6T | A | A8 | 6.1 | 250 | 4.5 D | 119 | 50971/1902/1467 | 515 | 1725 | 2100 | 22/30/29 | 88,300 | |
| 7300d xDrive | 4 | 195/265 | 620 | 2093 | R6T | A | A8 | 5.8 | 250 | 4.8 D | 127 | 50971/1902/1467 | 515 | 1825 | 2100 | 22/30/29 | 91,700 | |
| 7300d xDrive | 4 | 195/265 | 620 | 2093 | R6T | H | A8 | 6.2 | 250 | 4.6 D | 122 | 52371/1902/1471 | 515 | 1795 | 2100 | 22/30/29 | 93,800 | |
| 7300d xDrive | 4 | 195/265 | 620 | 2093 | R6T | H | A8 | 5.8 | 250 | 4.8 D | 127 | 52371/1902/1471 | 515 | 1870 | 2100 | 22/30/29 | 97,200 | |
| 7400d xDrive | 4 | 235/320 | 680 | 2093 | R6T | A | A8 | 5.2 | 250 | 5.1 D | 134 | 50971/1902/1467 | 515 | 1860 | 2300 | 22/30/29 | 95,600 | |
| 7500d xDrive | 4 | 294/400 | 760 | 2093 | R6T | A | A8 | 4.8 | 250 | 5.7 D | 149 | 50981/1902/1467 | 515 | 1940 | 2300 | 22/30/29 | 121,500 | |
| 7500d xDrive | 4 | 294/400 | 760 | 2093 | R6T | A | A8 | 4.7 | 250 | 5.7 D | 149 | 52371/1902/1479 | 515 | 1940 | 2300 | 22/30/29 | 116,200 | |
| 6300i GT | 5 | 190/258 | 400 | 1998 | R4T | H | A8 | 6.3 | 250 | 6.2 S | 142 | 5091/1902/1538 | 610 | 1800 | 1720 | 2100 | 19/28/27 | 62,300 |
| 6400i GT | 5 | 230/340 | 450 | 2098 | R6T | H | A8 | 5.4 | 250 | 7.0 S | 159 | 5091/1902/1538 | 610 | 1800 | 1770 | 2100 | 19/28/27 | 68,100 |
| 6400i xDrive GT | 5 | 230/340 | 450 | 2098 | R6T | H | A8 | 5.3 | 250 | 7.7 S | 177 | 5091/1902/1540 | 610 | 1800 | 1825 | 2100 | 19/28/27 | 70,700 |
| 6300i GT | 5 | 195/265 | 620 | 2093 | R6T | H | A8 | 6.0 | 250 | 4.9 D | 129 | 5091/1902/1538 | 610 | 1800 | 1825 | 2100 | 21/29/28 | 66,900 |
| 6300i xDrive GT | 5 | 195/265 | 620 | 2093 | R6T | A | A8 | 6.1 | 250 | 5.5 D | 144 | 5091/1902/1540 | 610 | 1880 | 2100 | 21/29/28 | 69,500 | |
| 6400i xDrive GT | 5 | 235/320 | 680 | 2093 | R6T | H | A8 | 5.3 | 250 | 5.8 S | 153 | 5091/1902/1540 | 610 | 1935 | 2100 | 21/29/28 | 73,500 | |
| 6400i Gran Coupé | 4 | 235/320 | 450 | 2079 | R6T | A | A8 | 5.4 | 250 | 7.6 SP | 178 | 5091/1894/1376 | 460 | 1765 | 1750 | 1600 | 20/30/29 | 88,300 |
| 6400i xDrive Gran Coupé | 4 | 235/320 | 450 | 2079 | R6T | A | A8 | 5.3 | 250 | 8.1 SP | 188 | 5091/1894/1376 | 460 | 1765 | 1865 | 1600 | 20/30/29 | 88,300 |
| 6500i Gran Coupé | 4 | 330/449 | 650 | 4395 | V8T | H | A8 | 4.4 | 250 | 8.6 SP | 199 | 5091/1894/1376 | 460 | 1765 | 1865 | 1600 | 20/30/29 | 98,400 |
| 6500i xDrive Gran Coupé | 4 | 330/449 | 650 | 4395 | V8T | A | A8 | 4.4 | 250 | 9.2 SP | 211 | 5091/1894/1376 | 460 | 1765 | 1940 | 1600 | 20/30/29 | 101,800 |
| M6 Gran Coupé | 4 | 412/560 | 680 | 4395 | V8T | H | A7 | 4.2 | 250 | 9.9 SP | 231 | 50071/1894/1376 | 460 | 1765 | 1910 | - | 20/31/32 | 136,100 |
| 6400i Gran Coupé | 4 | 230/313 | 630 | 2093 | R6T | H | A7 | 4.1 | 250 | 9.9 SP | 232 | 50071/1894/1376 | 460 | 1765 | 1910 | - | 20/31/32 | 144,600 |
| 6400i xDrive Gran Coupé | 4 | 230/313 | 630 | 2093 | R6T | H | A8 | 5.4 | 250 | 5.5 D | 147 | 50071/1894/1376 | 460 | 1765 | 1810 | 1600 | 20/30/29 | 89,200 |
| 6400i xDrive Gran Coupé | 4 | 230/313 | 630 | 2093 | R6T | H | A8 | 5.3 | 250 | 5.8 S | 153 | 50071/1894/1376 | 460 | 1765 | 1810 | 1600 | 20/30/29 | 92,600 |
| 6400i xDrive Coupé | 2 | 235/320 | 450 | 2079 | R6T | H | A8 | 5.4 | 250 | 7.6 SP | 176 | 48941/1894/1369 | 460 | 1685 | - | 19/28/28 | 81,900 | |
| 6400i xDrive Coupé | 2 | 235/320 | 450 | 2079 | R6T | H | A8 | 5.2 | 250 | 8.0 SP | 187 | 48941/1894/1369 | 460 | 1765 | - | 19/28/28 | 85,300 | |
| 6500i Coupé | 2 | 330/449 | 650 | 4395 | V8T | H | A8 | 4.4 | 250 | 8.6 SP | 199 | 48941/1894/1369 | 460 | 1795 | - | 19/28/28 | 93,300 | |
| 6500i xDrive Coupé | 2 | 330/449 | 650 | 4395 | V8T | H | A7 | 4.4 | 250 | 9.1 SP | 213 | 48941/1894/1369 | 460 | 1855 | - | 19/28/28 | 96,700 | |
| M6 Coupé | 2 | 412/560 | 680 | 4395 | V8T | H | A7 | 4.2 | 250 | 9.9 SP | 231 | 48981/1899/1374 | 460 | 1850 | - | 19/29/32 | 129,600 | |
| 6400i Coupé | 2 | 241/600 | 700 | 4395 | V8T | H | A7 | 3.9 | 250 | 9.9 SP | 231 | 48981/1899/1374 | 460 | 1850 | - | 19/29/32 | 139,100 | |
| 6400i xDrive Coupé | 2 | 230/313 | 630 | 2093 | R6T | H | A8 | 5.2 | 250 | 5.4 D | 143 | 48941/1894/1369 | 460 | 1795 | - | 19/28/28 | 86,500 | |
| 6400i Cabrio | 2 | 230/313 | 630 | 2093 | R6T | A | A8 | 5.4 | 250 | 8.2 SP | 197 | 48941/1894/1365 | 300 | 350 | 1890 | - | 19/28/28 | 91,700 |
| 6400i xDrive Cabrio | 2 | 235/320 | 450 | 2079 | R6T | A | A8 | 5.4 | 250 | 7.7 SP | 179 | 48941/1894/1365 | 300 | 350 | 1890 | - | 19/28/28 | 95,100 |
| 6500i Cabrio | 2 | 330/449 | 650 | 4395 | V8T | H | A8 | 4.6 | 250 | 8.9 SP | 208 | 48941/1894/1365 | 300 | 350 | 1980 | - | 19/28/28 | 103,300 |
| 6500i xDrive Cabrio | 2 | 330/449 | 650 | 4395 | V8T | H | A8 | 4.5 | 250 | 9.3 SP | 217 | 48941/1894/1365 | 300 | 350 | 1980 | - | 19/28/28 | 106,700 |
| M6 Cabrio | 2 | 412/560 | 680 | 4395 | V8T | H | A7 | 4.3 | 250 | 10.3 SP | 239 | 48981/1899/1368 | 350 | 1980 | - | 19/29/32 | 138,800 | |
| M6 Cabrio Competition | 2 | 441/600 | 700 | 4395 | V8T | H | A7 | 4.0 | 250 | 10.3 SP | 239 | 48981/1899/1368 | 350 | 1980 | - | 19/29/32 | 148,300 | |
| 6400i Cabrio | 2 | 230/313 | 630 | 2093 | R6T | H | A8 | 5.5 | 250 | 5.6 D | 149 | 48941/1894/1365 | 300 | 350 | 1860 | - | 19/28/28 | 95,900 |
| 6400i xDrive Cabrio | 2 | 230/313 | 630 | 2093 | R6T | H | A8 | 5.4 | 250 | 5.8 S | 152 | 48941/1894/1365 | 300 | 350 | 1930 | - | 19/28/28 | 99,300 |
| 216i Active Tourer | 5 | 80/109 | 190 | 1499 | R3T | V | G6 | 11.3 | 190 | 5.8 S | 132 | 43541/1800/1555 | 468 | 1510 | 1100 | 18/23/23 | 27,850 | |
| 218i Active Tourer | 5 | 103/140 | 220 | 1499 | R3T | V | G6/2100 | 9.3 | 205 | 5.8 S | 132 | 43541/1800/1555 | 468 | 1510 | 1355 | 1300 | 18/23/23 | 29,400 |
| 220i Active Tourer | 5 | 141/192 | 280 | 1998 | R4T | V | A7 | 7.5 | 230 | 5.9 S | 137 | 43541/1800/1555 | 468 | 1510 | 1400 | 18/23/23 | 35,000 | |
| 225i Active Tourer | 5 | 170/231 | 350 | 1998 | R4T | V | A8 | 6.3 | 237 | 6.4 S | 148 | 43541/1800/1555 | 468 | 1510 | 1600 | 16/23/22 | 41,000 | |
| 216d Active Tourer | 5 | 85/116 | 270 | 1496 | R3T | V | G6/2100 | 10.5 | 195 | 3.8 D | 99 | 43541/1800/1555 | 468 | 1510 | 1365 | 1300 | 16/23/21 | 31,150 |
| 218d Active Tourer | 5 | 110/150 | 330 | 1995 | R4T | V | G6/2100 | 8.9 | 208 | 4.1 D | 109 | 43541/1800/1555 | 468 | 1510 | 1375 | 1300 | 16/23/21 | 33,200 |
| 218d xDrive Active Tourer | 5 | 110/150 | 330 | 1995 | R4T | A | A8 | 8.6 | 208 | 4.7 D | 124 | 43541/1800/1555 | 468 | 1510 | 1465 | 1600 | 16/23/21 | 35,200 |
| 220d Active Tourer | 5 | 140/190 | 400 | 1995 | R4T | V | A8 | 7.5 | 223 | 4.4 D | | | | | | | | |

| Modell | Leistung (kW/PS) | Drehmoment (Nm) | Hubraum (cm³) | Motor | Antrieb | Getriebe/Automatik-Aufpreis | Beschleunigung 0-100 km/h (Sek.) | Höchstgeschwindigkeit | Kraftstoffverbrauch ECE-Mix u. Art (l/100 km) | CO ₂ (ECE-Mix) g/km | Abmessungen Länge/Breite/Höhe (mm) | Arbeitsvolumen von - bis (Liter) | Leergewicht DIN (kg) | Anhängelast gebremst (kg) | Kaskoklassen | Kosten | |
|-------------------------------------|------------------|-----------------|---------------|-------|---------|-----------------------------|----------------------------------|-----------------------|--|--------------------------------|---------------------------------------|-------------------------------------|----------------------|---------------------------|--------------|--------|--------|
| Türen | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Logan MCV dCi 90 Comfort | 5 / 66/90 | 220 / 1491 | R4 T | V | G5/550 | 11,8 | 17,3 | 3,5/0 | 90 | 4494/1733/1591 | 573-1518 | 1090 | 1110 | 20/18/18 | | 13.150 | |
| Logan MCV Stepway Tce 90 | 5 / 66/90 | 140 / 898 | R3 T | V | G5/550 | 11,1 | 17,0 | 5,1/5 | 115 | 4528/1762/1591 | 573-1518 | 1090 | 1110 | 16/16/15 | | 12.200 | |
| Logan MCV Stepway dCi 90 | 5 / 66/90 | 220 / 1461 | R4 T | V | G5 | 11,8 | 17,0 | 3,9/0 | 100 | 4528/1762/1591 | 573-1518 | 1178 | 1110 | 20/18/18 | | 14.050 | |
| Dokker Tce 110 Access | 5 / 75/102 | 156 / 1598 | R4 | V | G5 | 12,7 | 17,0 | 6,2/5 | 140 | 4363/1751/1804 | 800-3000 | 1165 | 1200 | 16/20/19 | | 8.990 | |
| Dokker Tce 115 Comfort | 5 / 85/115 | 190 / 1197 | R4 T | V | G5 | 10,8 | 17,5 | 5,7/5 | 130 | 4363/1751/1804 | 800-3000 | 1205 | 1200 | 20/20/19 | | 12.800 | |
| Dokker Tce 145 1598 | 5 / 75/102 | 145 / 1598 | R4 | V | G5 | 12,7 | 16,8 | 8,2/4 | 132 | 4363/1751/1804 | 800-3000 | 1205 | 1200 | 20/20/19 | | 11.600 | |
| Dokker dCi 75 Essential | 5 / 66/90 | 220 / 1461 | R4 T | V | G5 | 13,3 | 16,3 | 4,2/0 | 108 | 4363/1751/1804 | 800-3000 | 1202 | 1200 | 20/15/15 | | 11.750 | |
| Dokker dCi 90 Comfort | 5 / 85/116 | 220 / 1461 | R4 T | V | G5 | 10,8 | 17,5 | 5,7/5 | 130 | 4390/1767/1804 | 800-3000 | 1205 | 1200 | 20/18/18 | | 13.350 | |
| Dokker Stepway Tce 115 Celebration | 5 / 66/90 | 220 / 1461 | R4 T | V | G5 | 13,3 | 16,3 | 4,2/0 | 108 | 4390/1767/1804 | 800-3000 | 1205 | 1200 | 20/18/18 | | 14.250 | |
| Dokker Stepway dCi 90 Celebration | 5 / 75/102 | 156 / 1598 | R4 | V | G5 | 11,6 | 17,2 | 6,1/5 | 139 | 4498/1751/1714 | 827-2617 | 1136 | 1400 | 16/20/19 | | 9.990 | |
| Loggy Tce 110 Access | 5 / 85/116 | 190 / 1197 | R4 T | V | G5 | 10,6 | 17,9 | 5,5/5 | 124 | 4498/1751/1714 | 827-2617 | 1181 | 1400 | 16/20/19 | | 12.200 | |
| Loggy Tce 115 Comfort | 5 / 75/102 | 145 / 1598 | R4 | V | G5 | 11,6 | 17,0 | 7,8/4 | 125 | 4498/1751/1714 | 827-2617 | 1205 | 1400 | 20/20/17 | | 12.950 | |
| Loggy dCi 90 LPG Essential | 5 / 66/90 | 220 / 1461 | R4 T | V | G5 | 12,3 | 16,9 | 4,0/0 | 103 | 4498/1751/1714 | 827-2617 | 1186 | 1400 | 20/18/18 | | 13.500 | |
| Loggy dCi 110 Comfort | 5 / 80/109 | 260 / 1461 | R4 T | V | G6 | 11,2 | 17,7 | 4,0/0 | 103 | 4498/1751/1714 | 827-2617 | 1205 | 1400 | 20/20/18 | | 14.900 | |
| Loggy Stepway Tce 115 | 5 / 85/116 | 190 / 1197 | R4 T | V | G5 | 10,6 | 17,9 | 5,5/5 | 124 | 4522/1767/1714 | 827-2617 | 1202 | 1400 | 16/20/19 | | 14.300 | |
| Loggy Stepway dCi 110 | 5 / 80/109 | 260 / 1461 | R4 T | V | G6 | 11,2 | 17,7 | 4,0/0 | 105 | 4522/1767/1714 | 827-2617 | 1205 | 1400 | 20/20/18 | | 15.750 | |
| Duster Sce 115 4x2 Access | 5 / 84/114 | 156 / 1598 | R4 | A | G6 | 11,0 | 17,0 | 6,4/5 | 145 | 4315/1822/1625 | 475-1636 | 1090 | 1500 | 19/19/18 | | 11.290 | |
| Duster Sce 115 4x4 Comfort | 5 / 84/114 | 156 / 1598 | R4 | A | G6 | 12,0 | 16,8 | 6,8/5 | 155 | 4315/1822/1625 | 443-1604 | 1205 | 1500 | 19/19/18 | | 13.400 | |
| Duster Tce 125 4x2 Comfort | 5 / 92/125 | 205 / 1197 | R4 T | V | G6 | 10,4 | 17,7 | 6,1/5 | 138 | 4315/1822/1625 | 475-1636 | 1201 | 1500 | 19/19/18 | | 14.650 | |
| Duster Tce 125 4x4 Comfort | 5 / 92/125 | 205 / 1197 | R4 T | A | G6 | 11,0 | 17,7 | 6,4/5 | 145 | 4315/1822/1625 | 443-1604 | 1312 | 1500 | 19/19/18 | | 16.550 | |
| Duster Sce 115 4x2 LPG Comfort | 5 / 84/114 | 156 / 1598 | R4 | V | G6 | 11,0 | 17,0 | 8,1/4 | 130 | 4315/1822/1625 | 475-1636 | 1205 | 1300 | 21/19/17 | | 14.500 | |
| Duster dCi 90 4x2 Essential | 5 / 66/90 | 200 / 1461 | R4 T | V | G6 | 13,8 | 15,6 | 4,4/0 | 115 | 4315/1822/1625 | 475-1636 | 1205 | 1500 | 20/18/18 | | 13.500 | |
| Duster dCi 110 4x2 Comfort | 5 / 80/109 | 260 / 1461 | R4 T | V | G6/1500 | 11,8 | 16,9 | 4,4/0 | 115 | 4315/1822/1625 | 475-1636 | 1205 | 1500 | 20/20/18 | | 15.700 | |
| Duster dCi 110 4x4 Comfort | 5 / 80/109 | 260 / 1461 | R4 T | A | G6 | 12,8 | 16,8 | 4,7/0 | 123 | 4315/1822/1625 | 443-1604 | 1320 | 1500 | 20/20/18 | | 17.600 | |
| DS AUTOMOBILES | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| DS 3 PureTech 82 So Chic | 3 / 60/82 | 118 / 1199 | R3 | V | G5 | 12,3 | 17,4 | 4,5/5 | 104 | 3948/1715/1458 | 285 | 974 | 1100 | 15/19/17 | | 17.140 | |
| DS 3 PureTech 110 So Chic | 3 / 81/110 | 205 / 1199 | R3 T | V | G5/1900 | 10,6 | 19,0 | 4,5/5 | 104 | 3948/1715/1458 | 285 | 1070 | 1150 | 15/20/18 | | 19.190 | |
| DS 3 PureTech 130 So Chic | 3 / 96/130 | 230 / 1199 | R3 T | V | G6 | 8,9 | 20,4 | 4,3/5 | 104 | 3948/1715/1458 | 285 | 1090 | 1150 | 15/20/18 | | 20.690 | |
| DS 3 THP 165 Sport Chic | 3 / 121/165 | 240 / 1598 | R4 T | V | G6 | 8,1 | 19,0 | 5,6/5 | 129 | 3948/1715/1458 | 285 | 1140 | 1150 | 13/22/19 | | 23.490 | |
| DS 3 THP 208 Performance | 3 / 153/208 | 340 / 1598 | R4 T | V | G6 | 6,7 | 23,0 | 5,4/5 | 125 | 3948/1715/1458 | 285 | 1175 | - | 13/22/23 | | 26.990 | |
| DS 3 BlueHD 100 So Chic | 3 / 73/99 | 254 / 1560 | R4 T | V | G6 | 10,5 | 10,8 | 19,0 | 34,0 | 87 | 3948/1715/1458 | 285 | 1085 | 1150 | 14/21/18 | | 20.740 |
| DS 3 BlueHD 120 Sport Chic | 3 / 82/102 | 300 / 1560 | R4 T | V | G6 | 9,4 | 19,0 | 36,0 | 94 | 3948/1715/1458 | 285 | 1085 | 1150 | 14/21/18 | | 23.540 | |
| DS 3 Cabrio PureTech 82 So Chic | 2 / 60/82 | 118 / 1199 | R3 T | V | G5 | 12,5 | 17,3 | 4,9/5 | 112 | 3954/1715/1458 | 245 | 1035 | 1100 | 15/19/17 | | 19.940 | |
| DS 3 Cabrio PureTech 120 So Chic | 2 / 81/110 | 205 / 1199 | R3 T | V | G5/1800 | 10,7 | 19,0 | 4,3/5 | 104 | 3954/1715/1458 | 245 | 1035 | 1100 | 15/20/18 | | 21.990 | |
| DS 3 Cabrio PureTech 130 So Chic | 2 / 96/130 | 230 / 1199 | R3 T | V | G6 | 9,0 | 20,2 | 4,5/5 | 105 | 3954/1715/1458 | 245 | 1120 | 1150 | 15/20/18 | | 23.400 | |
| DS 3 Cabrio PureHD 165 Sport Chic | 2 / 121/165 | 240 / 1598 | R4 T | V | G6 | 8,3 | 21,7 | 5,6/5 | 129 | 3954/1715/1458 | 245 | 1165 | 1150 | 13/22/19 | | 26.290 | |
| DS 3 Cabrio BlueHD 100 So Chic | 2 / 73/99 | 254 / 1560 | R4 T | V | G6 | 10,5 | 10,8 | 19,0 | 36,0 | 94 | 3948/1715/1458 | 245 | 1148 | 775 | 14/21/18 | | 23.540 |
| DS 3 Cabrio BlueHD 120 Sport Chic | 2 / 82/120 | 300 / 1560 | R4 T | V | G6 | 9,4 | 19,0 | 36,0 | 94 | 3948/1715/1458 | 245 | 1200 | 775 | 15/20/18 | | 26.340 | |
| DS 3 Cabrio BlueHD 130 Sport Chic | 5 / 96/130 | 230 / 1199 | R3 T | V | G6 | 10,8 | 19,8 | 5,0/5 | 116 | 4284/1810/1497 | 385 | 1255 | 1450 | 14/21/18 | | 23.990 | |
| DS 4 THP 165 EAT6 | 5 / 121/165 | 240 / 1598 | R4 T | V | A6 | 9,5 | 21,5 | 5,5/5 | 128 | 4284/1810/1497 | 385 | 1320 | 1650 | 17/24/24 | | 26.990 | |
| DS 4 THP 165 EAT6 | 5 / 88/120 | 300 / 1560 | R4 T | V | G6/1500 | 12,0 | 19,3 | 3,7/0 | 97 | 4284/1810/1497 | 385 | 1290 | 1550 | 17/22/22 | | 25.990 | |
| DS 4 BlueHD 110 | 5 / 133/181 | 400 / 1997 | R4 T | V | A6 | 9,6 | 19,8 | 5,0/5 | 116 | 4284/1810/1497 | 385 | 1420 | 1550 | 17/22/22 | | 30.390 | |
| DS 4 Crossback PureHD 180 EAT6 | 5 / 96/130 | 230 / 1199 | R3 T | V | G6 | 10,8 | 19,8 | 4,3/5 | 116 | 4284/1810/1535 | 385 | 1333 | 1450 | 14/21/18 | | 25.490 | |
| DS 4 Crossback PureTech 130 | 5 / 88/120 | 300 / 1560 | R4 T | V | G6 | 12,0 | 19,3 | 3,7/0 | 97 | 4284/1810/1535 | 385 | 1420 | 1550 | 17/22/22 | | 31.890 | |
| DS 4 Crossback BlueHD 120 | 5 / 133/181 | 400 / 1997 | R4 T | V | A6 | 9,6 | 19,8 | 4,3/5 | 116 | 4284/1810/1535 | 385 | 1510 | 1550 | 17/22/22 | | 37.490 | |
| DS 4 Crossback BlueHD 180 EAT6 | 5 / 121/165 | 240 / 1598 | R4 T | V | A6 | 9,7 | 20,2 | 5,9/5 | 135 | 4530/1871/1505 | 468-1288 | 1429 | 1400 | 17/26/23 | | 34.300 | |
| DS 5 THP 165 EAT6 | 5 / 121/165 | 240 / 1598 | R4 T | V | A6 | 11,7 | 19,1 | 3,9/0 | 102 | 4530/1871/1505 | 468-1288 | 1537 | 1500 | 16/26/22 | | 32.090 | |
| DS 5 BlueHD 120 | 5 / 88/120 | 300 / 1560 | R4 T | V | G6 | 10,6 | 21,0 | 4,3/0 | 102 | 4530/1871/1505 | 468-1288 | 1537 | 1500 | 19/26/25 | | 34.590 | |
| DS 5 BlueHD 180 EAT6 | 5 / 110/750 | 370 / 1997 | R4 T | V | A6 | 9,2 | 24,0 | 4,1/0 | 141 | 4530/1871/1505 | 468-1288 | 1546 | 1500 | 19/26/25 | | 38.090 | |
| DS 7 Crossback PureTech 225 Be Chic | 5 / 163/225 | 300 / 1598 | R4 T | V | A6 | 8,3 | 23,6 | 5,85 | 134 | 4573/1895/1625 | 555-4 | 1425 | 1550 | 18/24/24 | | 38.990 | |
| DS 7 Crossback BlueHD 130 Chic | 5 / 96/130 | 230 / 1499 | R4 T | V | A6 | 10,8 | 19,4 | 4,0/0 | 128 | 4573/1895/1625 | 555-4 | 1420 | 1500 | 19/24/24 | | 31.490 | |
| DS 7 Crossback BlueHD 180 Be Chic | 5 / 133/181 | 400 / 1997 | R4 T | V | A8 | 9,4 | 21,8 | 4,9/0 | 128 | 4573/1895/1625 | 555-4 | 1420 | 1550 | 18/24/24 | | 39.790 | |

DS AUTOMOBILES

| | | | | | | | | | | | | | | | |
|-----------------------------------|-------------|------------|------|---|---------|------|------|-------|-----|----------------|----------|------|------|----------|--------|
| DS 3 PureTech 82 So Chic | 3 / 60/82 | 118 / 1199 | R3 T | V | G5 | 12,3 | 17,4 | 4,5/5 | 104 | 3948/1715/1458 | 285 | 974 | 1100 | 15/19/17 | 17.140 |
| DS 3 PureTech 110 So Chic | 3 / 81/110 | 205 / 1199 | R3 T | V | G5/1500 | 10,6 | 19,0 | 4,5/5 | 104 | 3948/1715/1458 | 285 | 1070 | 1150 | 15/20/18 | 19.190 |
| DS 3 PureTech 130 So Chic | 3 / 96/130 | 230 / 1199 | R3 T | V | G6 | 8,9 | 20,4 | 4,3/5 | 100 | 3948/1715/1458 | 285 | 1090 | 1150 | 15/20/18 | 20.600 |
| DS 3 HP 165 Sport Chic | 3 / 121/165 | 240 / 1598 | R4 T | V | G6 | 8,1 | 19,0 | 3,6/5 | 129 | 3948/1715/1458 | 285 | 1140 | 1150 | 13/22/21 | 23.490 |
| DS 3 130 Performance | 3 / 153/208 | 300 / 1598 | R4 T | V | G6 | 6,7 | 23,0 | 3,4/5 | 125 | 3948/1715/1458 | 285 | 1175 | - | 13/22/23 | 26.990 |
| DS 3 BlueHD 100 So Chic | 3 / 73/99 | 254 / 1560 | R4 T | V | G6 | 10,8 | 19,0 | 3,4/0 | 97 | 3948/1715/1458 | 285 | 1150 | 1150 | 14/21/18 | 20.740 |
| DS 3 BlueHD 120 Sport Chic | 3 / 88/120 | 300 / 1560 | R4 T | V | G6 | 9,4 | 19,0 | 3,6/0 | 94 | 3948/1715/1458 | 285 | 1150 | 1150 | 14/21/18 | 23.540 |
| DS 3 Cabrio PureTech 82 So Chic | 2 / 60/82 | 118 / 1199 | R3 T | V | G5 | 12,5 | 17,3 | 4,9/5 | 112 | 3954/1715/1458 | 245 | 1035 | 1100 | 15/19/17 | 19.940 |
| DS 3 Cabrio PureTech 110 So Chic | 2 / 81/130 | 205 / 1199 | R3 T | V | G5/1800 | 10,7 | 19,0 | 4,3/5 | 100 | 3954/1715/1458 | 245 | 1090 | 1100 | 15/20/18 | 21.990 |
| DS 3 Cabrio PureTech 130 So Chic | 2 / 96/130 | 230 / 1199 | R3 T | V | G6 | 9,0 | 20,5 | 4,0/5 | 105 | 3954/1715/1458 | 245 | 1120 | 1150 | 15/20/18 | 23.490 |
| DS 3 Cabrio HP 165 Sport Chic | 2 / 121/165 | 240 / 1598 | R4 T | V | G6 | 8,3 | 21,7 | 5,6/5 | 129 | 3954/1715/1458 | 245 | 1165 | 1150 | 13/22/19 | 26.290 |
| DS 3 Cabrio BlueHD 100 So Chic | 2 / 73/99 | 254 / 1560 | R4 T | V | G5 | 10,8 | 19,0 | 3,5/0 | 92 | 3948/1715/1458 | 245 | 1148 | 775 | 14/21/18 | 23.540 |
| DS 3 Cabrio BlueHD 120 Sport Chic | 2 / 88/120 | 300 / 1560 | R4 T | V | G6 | 9,4 | 19,0 | 3,6/0 | 94 | 3948/1715/1458 | 245 | 1200 | 775 | 15/20/18 | 26.340 |
| DS 4 PureTech 130 | 5 / 96/130 | 230 / 1199 | R3 T | V | G6 | 10,8 | 19,8 | 5,0/5 | 116 | 4284/1810/1497 | 385 | 1255 | 1450 | 14/21/18 | 23.990 |
| DS 4 HP 165 EAT6 | 5 / 121/165 | 240 / 1598 | R4 T | V | G6 | 9,5 | 21,5 | 5,5/5 | 128 | 4284/1810/1497 | 385 | 1290 | 1650 | 17/22/21 | 26.990 |
| DS 4 BlueHD 120 | 5 / 88/120 | 300 / 1560 | R4 T | V | G6/1500 | 12,0 | 19,3 | 3,7/0 | 97 | 4284/1810/1497 | 385 | 1320 | 1550 | 17/22/21 | 25.990 |
| DS 4 BlueHD 180 EAT6 | 5 / 133/181 | 400 / 1997 | R4 T | V | G6 | 9,3 | 20,5 | 4,3/0 | 113 | 4284/1810/1535 | 385 | 1422 | 1550 | 17/22/22 | 30.390 |
| DS 4 Crossback PureTech 130 | 5 / 96/130 | 230 / 1199 | R3 T | V | G6 | 10,8 | 19,8 | 5,0/5 | 116 | 4284/1810/1535 | 385 | 1333 | 1450 | 14/21/18 | 25.490 |
| DS 4 Crossback BlueHD 180 EAT6 | 5 / 133/181 | 400 / 1997 | R4 T | V | G6 | 9,3 | 20,5 | 4,3/0 | 113 | 4284/1810/1535 | 385 | 1510 | 1550 | 17/22/22 | 31.890 |
| DS 5 HP 165 EAT6 | 5 / 121/165 | 240 / 1598 | R4 T | V | G6 | 9,7 | 20,2 | 5,9/5 | 135 | 4530/1871/1505 | 468-1288 | 1428 | 1400 | 17/26/23 | 34.390 |
| DS 5 BlueHD 120 | 5 / 88/120 | 300 / 1560 | R4 T | V | G6/1500 | 11,7 | 19,1 | 3,9/0 | 102 | 4530/1871/1505 | 468-1288 | 1429 | 1400 | 16/26/22 | 32.090 |
| DS 5 BlueHD 150 | 5 / 101/150 | 370 / 1997 | R4 T | V | G6 | 10,6 | 21,0 | 4,3/0 | 110 | 4530/1871/1505 | 468-1288 | 1537 | 1500 | 19/26/25 | 34.590 |
| DS 5 BlueHD 180 EAT6 | 5 / 133/181 | 400 / 1997 | R4 T | V | G6 | 9,2 | 22,0 | 4,4/0 | 114 | 4530/1871/1505 | 468-1288 | 1540 | 1500 | 19/26/25 | 38.090 |
| DS 7 Crossback PureTech 225 EAT6 | 5 / 162/225 | 400 / 1998 | R4 T | V | A8 | 8,3 | 23,6 | 5,85 | 134 | 4573/1895/1625 | 555-K.A. | 1425 | 1550 | 16/24/24 | 38.990 |
| DS 7 Crossback BlueHD 130 Chic | 5 / 96/130 | 230 / 1499 | R4 T | V | A8 | 10,8 | 19,4 | 4,0/0 | 104 | 4573/1895/1625 | 555-K.A. | 1420 | 1500 | 19/24/24 | 31.490 |
| DS 7 Crossback BlueHD 180 EAT6 | 5 / 133/181 | 400 / 1997 | R4 T | V | A8 | 9,4 | 21,8 | 4,9/0 | 128 | 4573/1895/1625 | 555-K.A. | 1535 | 1850 | 18/24/24 | 39.790 |

FERRARI

| | | | | | | | | | | | | | | | |
|---------------------------|-------------|------------|------|---|---------|------|------|---------|-----|----------------|---------|------|-----|----------|---------|
| California T | 2 / 412/560 | 755 / 3855 | V8 | H | A7 | 3,6 | 316 | 10,5/SP | 250 | 4570/1910/1332 | 240-340 | 1655 | - | k.a. | 184.689 |
| Portofino | 2 / 441/600 | 760 / 3855 | V8 T | H | A7 | 3,5 | >320 | 10,7 SP | 245 | 4566/1938/1318 | 292 | 1450 | - | k.a. | - |
| 488 GTB | 2 / 492/670 | 760 / 3902 | V8 T | H | A7 | 3 | >330 | 11,4 SP | 260 | 4568/1952/1213 | 230 | 1450 | - | k.a. | 222.062 |
| 488 Spider | 2 / 492/670 | 760 / 3902 | V8 T | H | A7 | 3 | >330 | 11,4 SP | 260 | 4568/1952/1211 | 230 | 1450 | - | k.a. | 246.883 |
| 812 Superfast | 2 / 588/800 | 718 / 6496 | V12 | H | A7 | 2,9 | 340 | 14,9 SP | 340 | 4657/1971/1276 | k.a. | 1555 | - | k.a. | 291.387 |
| GT4 Lusso V12 | 3 / 449/610 | 670 / 3855 | V12 | A | A7 | 3,5 | 320 | 11,6 SP | 305 | 4922/1960/1383 | 450-800 | 1845 | - | k.a. | 226.246 |
| GT4 Lusso V8 | 3 / 507/600 | 697 / 6262 | V8 T | A | A7 | 3,4 | 335 | 15,3 SP | 350 | 4922/1960/1383 | 450-800 | 1845 | - | k.a. | 261.883 |
| 500 1.2 8V Pop | 3 / 51/69 | 102 / 1242 | R4 | V | G5/1000 | 12,9 | 160 | 4,9/5 | 115 | 3571/1627/1488 | 185-550 | 865 | 800 | 14/16/14 | 12.590 |
| 500 0.0 7V TwinAir Lounge | 3 / 63/85 | 145 / 875 | R2 | V | G5/1000 | 11,0 | 173 | 3,8/5 | 90 | 3571/1627/1488 | 185-550 | 930 | 800 | 14/16/14 | 16.630 |

| Modell | Motor | | | | Leistung/Verbrauch | | | Abmessungen | | Gewichte | Kosten | | | | | | | |
|--------|------------------|-----------------|---------------|---------------------------|--------------------|------------------------------|----------------------------------|-----------------------|---|--------------------------------|------------------------|-------------------------------------|----------------------|---------------------------|--------------|-------------|--------------|--|
| | Leistung (kW/PS) | Drehmoment (Nm) | Hubraum (cm³) | Bauart/Zylinder/Aufladung | Antrieb | Getriebe /Automatik-Aufpreis | Beschleunigung 0-100 km/h (Sek.) | Höchstgeschwindigkeit | Kraftstoffverbrauch ECE-Mix u. Art (l/100 km) | CO ₂ (ECE-Mix) g/km | Länge/Breite/Höhe (mm) | Kofferraumvolumen von - bis (Liter) | Leergewicht DIN (kg) | Anhängelast gebremst (kg) | Kaskoklassen | HPF /TK /VK | Preis (Euro) | |
| Türen | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--------------------------------------|---|---------|-----|------|------|---|---------|------|-----|--------|-----|----------------|----------|------|------|----------|--------|---------------------------------------|------|----|---------|------|------|----------------|----------|----------------|-----------|----------|--------|----------|--------|
| 5000.0 8.9 Vw TwinAir Turbo Lounge | 3 | 77/105 | 145 | 875 | R2 T | V | G6 | 10.0 | 188 | 4.25 | 99 | 3571/1627/1488 | 185-550 | 940 | 800 | 13/16/14 | 17.330 | C-Max 1.6 T-VCT Ambiente | V | G5 | 15.9 | 165 | 6.45 | 1439/1828/1626 | 432-1723 | 1374 | 800 | 16/20/18 | 18.250 | | |
| Abarth 595 | 3 | 107/145 | 230 | 1368 | R4 T | V | G5/1300 | 7.8 | 210 | 6.05 | 139 | 3660/1627/1485 | 185 | 1035 | - | 12/21/17 | 18.490 | C-Max 1.0 EcoBoost Ambiente | R4 T | V | G6 | 12.9 | 174 | 5.15 | 1117 | 4380/1828/1626 | 432-1723 | 1391 | 1200 | 16/20/18 | 19.450 |
| Abarth 595 Pista | 3 | 117/160 | 230 | 1368 | R4 T | V | G5/1300 | 7.3 | 216 | 6.05 | 139 | 3660/1627/1485 | 185 | 1035 | - | 12/21/17 | 21.190 | C-Max 1.0 EcoBoost Trend | R4 T | V | G6 | 11.9 | 187 | 5.14 | 1117 | 4380/1828/1626 | 432-1723 | 1391 | 1200 | 16/20/18 | 22.450 |
| Abarth 595 Turismo | 3 | 112/160 | 230 | 1368 | R4 T | V | G5/1300 | 7.3 | 216 | 6.05 | 139 | 3660/1627/1485 | 185 | 1035 | - | 12/21/17 | 22.490 | C-Max 1.5 EcoBoost Trend | R4 T | V | G6/1750 | 9.4 | 199 | 6.15 | 1319 | 4380/1828/1626 | 432-1723 | 1394 | 1500 | 16/23/19 | 28.700 |
| Abarth 595 Competizione | 3 | 132/180 | 250 | 1368 | R4 T | V | G5/1300 | 6.7 | 225 | 6.05 | 139 | 3660/1627/1485 | 185 | 1035 | - | 12/21/25 | 25.190 | C-Max 1.5 EcoBoost Titanium | R4 T | V | G5 | 9.2 | 213 | 6.55 | 149 | 4380/1828/1626 | 432-1723 | 1413 | 1500 | 16/23/19 | 28.900 |
| Abarth 695 Biposto | 3 | 139/190 | 270 | 1248 | R4 T | V | G5 | 5.9 | 202 | 6.2 SP | 149 | 3557/1647/1485 | k.a. | 1020 | - | 16/21/25 | 39.900 | C-Max 1.6 DPG Trend | R4 T | V | G5 | 8.6 | 171 | 7.94 | 127 | 4380/1828/1626 | 432-1723 | 1444 | 800 | 16/22/18 | 25.400 |
| Abarth 695 Multitop Lounge | 3 | 79/95 | 200 | 1248 | R4 T | V | G5 | 10.7 | 180 | 3.40 | 89 | 3571/1627/1488 | 185-550 | 980 | 800 | 14/18/16 | 18.730 | C-Max 1.6 DPG Trend | R4 T | V | G6 | 13.4 | 170 | 4.10 | 105 | 4380/1828/1626 | 432-1723 | 1403 | 1200 | 17/22/19 | 21.550 |
| 500C 0.9 8.9 Vw | 2 | 51/69 | 102 | 1242 | R4 | V | G5/1000 | 11.0 | 173 | 3.85 | 90 | 3571/1627/1488 | 185-550 | 970 | 800 | 14/16/14 | 15.100 | C-Max 1.5 TDCI Trend | R4 T | V | G6 | 11.3 | 184 | 3.80 | 99 | 4380/1838/1636 | 432-1723 | 1405 | 1200 | 17/22/19 | 24.700 |
| 500C 0.9 8.9 Vw | 2 | 63/85 | 145 | 875 | R2 | V | G5/1000 | 11.0 | 173 | 3.85 | 90 | 3571/1627/1488 | 185-550 | 970 | 800 | 14/16/14 | 15.100 | C-Max 1.5 TDCI Trend | R4 T | V | G6/1750 | 9.5 | 204 | 4.10 | 114 | 4380/1828/1626 | 432-1723 | 1488 | 1500 | 18/23/20 | 26.200 |
| 500C 0.9 8.9 Vw | 2 | 77/105 | 145 | 875 | R2 T | V | G6 | 10.8 | 188 | 4.25 | 99 | 3571/1627/1485 | 185 | 1035 | - | 12/21/17 | 21.990 | C-Max 2.0 TDCI Trend | R4 T | V | A6 | 8.5 | 212 | 4.80 | 114 | 4380/1828/1626 | 432-1723 | 1488 | 1500 | 18/23/20 | 26.200 |
| Abarth 595C | 2 | 118/160 | 230 | 1368 | R4 T | V | G5/1300 | 7.8 | 210 | 6.05 | 139 | 3660/1627/1485 | 185 | 1035 | - | 12/21/17 | 21.990 | Tourneo Connect 1.0 EcoBoost Ambiente | R4 T | V | A6 | 14.0 | 185 | 3.65 | 129 | 4418/1835/1854 | 1029-2401 | 1495 | 1500 | 18/24/19 | 21.490 |
| Abarth 595C Pista | 2 | 118/160 | 230 | 1368 | R4 T | V | G5/1300 | 7.3 | 216 | 6.05 | 139 | 3660/1627/1485 | 185 | 1035 | - | 12/21/17 | 23.590 | Tourneo Connect 1.5 TDCI Ambiente | R4 T | V | A6 | 14.0 | 185 | 3.65 | 129 | 4418/1835/1854 | 1029-2401 | 1495 | 1500 | 18/24/19 | 21.490 |
| Abarth 595C Turismo | 2 | 132/180 | 250 | 1368 | R4 T | V | G5/1300 | 6.7 | 225 | 6.05 | 139 | 3660/1627/1485 | 185 | 1035 | - | 12/21/25 | 25.090 | Tourneo Connect 1.5 TDCI Ambiente | R4 T | V | A6 | 14.0 | 185 | 3.65 | 129 | 4418/1835/1854 | 1029-2401 | 1495 | 1500 | 18/24/19 | 21.490 |
| Abarth 595C Competizione | 2 | 132/180 | 250 | 1368 | R4 T | V | G5/1300 | 6.7 | 225 | 6.05 | 139 | 3660/1627/1485 | 185 | 1035 | - | 12/21/25 | 27.790 | Tourneo Connect 1.5 TDCI Trend | R4 T | V | A6 | 14.0 | 185 | 3.65 | 129 | 4418/1835/1854 | 1029-2401 | 1495 | 1500 | 18/24/19 | 21.490 |
| 500C 1.4 16V Multitop Lounge | 2 | 70/95 | 200 | 1248 | R4 T | V | G5 | 10.7 | 180 | 3.40 | 89 | 3571/1627/1488 | 185-550 | 1020 | 800 | 14/18/16 | 21.330 | Grand C-Max 1.0 EcoBoost Ambiente | R4 T | V | G6 | 13.7 | 172 | 5.25 | 119 | 4519/1828/1684 | 56-1867 | 1493 | 900 | 16/20/18 | 20.850 |
| 500C 1.4 16V Pop-Star | 5 | 70/95 | 127 | 1368 | R4 T | V | G6 | 12.8 | 178 | 6.15 | 143 | 4242/1784/1658 | 412-1480 | 1260 | 1000 | 18/20/19 | 17.790 | Grand C-Max 1.0 EcoBoost Trend | R4 T | V | G6 | 12.3 | 185 | 6.25 | 144 | 4519/1828/1684 | 56-1867 | 1493 | 900 | 16/22/18 | 21.950 |
| 500C 1.4 T-jet 16V Pop-Star | 5 | 88/120 | 145 | 875 | R2 T | V | G6 | 10.2 | 183 | 6.75 | 155 | 4242/1784/1658 | 412-1480 | 1260 | 1000 | 18/20/19 | 18.740 | Grand C-Max 1.5 EcoBoost Trend | R4 T | V | G6/1750 | 9.2 | 205 | 6.35 | 144 | 4519/1828/1684 | 56-1867 | 1493 | 900 | 16/23/19 | 25.200 |
| 500C 1.4 T-jet 16V Pop-Star | 5 | 59/80 | 140 | 875 | R2 T | V | G6 | 14.8 | 167 | 3.96 | 105 | 4242/1784/1658 | 412-1480 | 1300 | 1000 | 18/20/19 | 19.690 | Grand C-Max 1.5 EcoBoost Titanium | R4 T | V | A6 | 9.5 | 211 | 6.85 | 154 | 4519/1828/1684 | 56-1867 | 1507 | 1500 | 16/23/19 | 30.450 |
| 500L 1.3 Multitop Pop-Star | 5 | 79/95 | 200 | 1248 | R4 T | V | G5/1200 | 13.9 | 171 | 4.10 | 107 | 4248/1796/1600 | 350-1000 | 1320 | 1000 | 19/20/21 | 18.990 | Grand C-Max 1.5 TDCI Ambiente | R4 T | V | A6 | 14.4 | 166 | 4.40 | 113 | 4519/1828/1684 | 56-1867 | 1532 | 1200 | 17/22/19 | 23.500 |
| 500L 1.6 Multitop Pop-Star | 5 | 88/120 | 320 | 1598 | R4 T | V | G6 | 12.8 | 178 | 6.15 | 143 | 4242/1784/1658 | 412-1480 | 1300 | 1100 | 18/20/21 | 20.240 | Grand C-Max 1.5 TDCI Trend | R4 T | V | A6 | 12.3 | 180 | 4.60 | 113 | 4519/1828/1684 | 56-1867 | 1532 | 1200 | 17/22/19 | 26.200 |
| 500L Wagon 0.9 TwinAir Pop-Star | 5 | 77/105 | 145 | 875 | R2 T | V | G6 | 12.5 | 180 | 4.85 | 111 | 4375/1784/1667 | 500-7004 | 1290 | 1000 | 18/20/19 | 18.290 | Grand C-Max 2.0 TDCI Trend | R4 T | V | A6 | 8.8 | 209 | 5.00 | 129 | 4519/1828/1684 | 56-1867 | 1575 | 1800 | 19/23/21 | 30.450 |
| 500L Wagon 0.9 TwinAir Pop-Star | 5 | 88/120 | 215 | 1368 | R4 T | V | G6/1200 | 10.3 | 189 | 6.75 | 155 | 4375/1784/1667 | 500-7004 | 1320 | 1000 | 18/20/20 | 19.240 | S-Max 1.5 EcoBoost Trend | R4 T | V | A6 | 9.9 | 200 | 6.55 | 149 | 4796/1916/1655 | 282-2200 | 1645 | 1600 | 17/24/22 | 30.800 |
| 500L Wagon 1.4 T-jet 16V Pop-Star | 5 | 70/95 | 200 | 1248 | R4 T | V | G5/1200 | 14.1 | 171 | 4.10 | 107 | 4375/1784/1667 | 500-7004 | 1320 | 1000 | 19/20/21 | 19.490 | S-Max 2.0 TDCI Trend | R4 T | V | A6 | 8.6 | 226 | 7.95 | 189 | 4796/1916/1655 | 282-2200 | 1704 | 1800 | 16/24/22 | 37.650 |
| 500L Wagon 1.6 Multitop Pop-Star | 5 | 88/120 | 320 | 1598 | R4 T | V | G6 | 11.9 | 189 | 4.80 | 111 | 4375/1784/1667 | 500-7004 | 1320 | 1000 | 19/20/21 | 20.740 | S-Max 2.0 TDCI Trend | R4 T | V | A6 | 13.4 | 188 | 5.00 | 129 | 4796/1916/1655 | 282-2200 | 1824 | 1500 | 18/24/22 | 31.950 |
| 500L 1.6 EcoTrend 4x2 Pop-Star | 5 | 103/140 | 230 | 1368 | R4 T | V | G6/1700 | 9.8 | 189 | 6.05 | 137 | 4248/1796/1600 | 350-1000 | 1275 | 800 | 19/19/19 | 16.490 | S-Max 2.0 TDCI Allrad Business | R4 T | V | A6 | 12.7 | 191 | 5.80 | 139 | 4796/1916/1655 | 282-2200 | 1784 | 2000 | 18/25/22 | 38.200 |
| 500K 1.4 Multitop 4x4 Cross | A | 70/95 | 200 | 1248 | R4 T | V | A9 | 8.6 | 200 | 6.75 | 157 | 4248/1796/1600 | 350-1000 | 1320 | 1200 | 19/19/19 | 28.190 | S-Max 2.0 TDCI Trend | R4 T | V | A6 | 10.5 | 208 | 5.80 | 149 | 4796/1916/1655 | 282-2200 | 1784 | 2000 | 19/25/22 | 41.900 |
| 500K 1.4 Multitop 4x4 Pop-Star | 5 | 88/120 | 320 | 1598 | R4 T | V | G6/1700 | 9.5 | 186 | 4.10 | 109 | 4248/1796/1600 | 350-1000 | 1320 | 1200 | 20/23/19 | 21.490 | S-Max 2.0 TDCI Bi-Turbo Titanium | R4 T | V | A6 | 8.8 | 216 | 5.80 | 144 | 4796/1916/1655 | 282-2200 | 1766 | 2000 | 19/25/22 | 42.350 |
| 500K 1.6 Multitop 4x4 Cross | A | 51/69 | 102 | 1242 | R4 | V | A6/1900 | 9.5 | 190 | 4.90 | 130 | 3653/1643/1551 | 225-870 | 940 | 800 | 20/23/20 | 26.990 | Grand Tourneo Connect 1.5 TDCI Amb. | R4 T | V | G5 | 17.8 | 145 | 4.80 | 124 | 4818/1835/1836 | 322-2761 | 1583 | 971 | 19/24/20 | 23.877 |
| 500K 1.6 Multitop 4x4 Cross | 5 | 103/140 | 230 | 1368 | R4 T | V | G5/1200 | 14.2 | 177 | 4.25 | 99 | 3653/1643/1551 | 225-870 | 975 | 800 | 16/16/16 | 13.190 | Grand Tourneo Connect 1.5 TDCI Trend | R4 T | V | A6 | 12.6 | 191 | 6.55 | 149 | 4848/1916/1747 | 250-2239 | 1708 | 1600 | 17/24/22 | 27.817 |
| Panda 0.9 Twinair Lounge | 5 | 63/85 | 140 | 875 | R2 T | V | G5/1000 | 11.2 | 177 | 4.25 | 99 | 3653/1643/1551 | 225-870 | 975 | 800 | 16/16/16 | 13.190 | Galaxy 1.5 EcoBoost Trend | R4 T | V | A6 | 9.6 | 222 | 7.95 | 189 | 4848/1916/1747 | 250-2239 | 1733 | 1800 | 16/24/22 | 40.500 |
| Panda 0.9 Twinair Natu. Power Lounge | 5 | 70/95 | 200 | 1248 | R4 T | V | G5 | 11.8 | 168 | 3.16 | 85 | 3653/1643/1551 | 225-870 | 1045 | 900 | 17/18/16 | 14.890 | Galaxy 2.0 TDCI Trend | R4 T | V | A6 | 8.4 | 222 | 7.95 | 189 | 4848/1916/1747 | 250-2239 | 1733 | 1800 | 16/24/22 | 40.500 |
| Panda 0.9 Twinair Lounge | 5 | 70/95 | 145 | 875 | R2 T | V | A6 | 12.1 | 166 | 4.95 | 114 | 3666/1627/1605 | 225-870 | 1045 | 900 | 17/18/16 | 14.890 | Galaxy 2.0 TDCI Trend | R4 T | V | A6 | 13.4 | 188 | 5.00 | 129 | 4848/1916/1747 | 250-2239 | 1755 | 1500 | 18/24/22 | 34.800 |
| Panda 1.3 Multitop 4x4 Wild | 5 | 70/95 | 200 | 1248 | R4 T | V | A6 | 12.5 | 167 | 4.95 | 114 | 3666/1627/1605 | 225-870 | 1125 | 900 | 17/18/16 | 17.690 | Galaxy 2.0 TDCI Trend | R4 T | V | A6 | 12.1 | 193 | 5.40 | 139 | 4848/1916/1747 | 250-2239 | 1813 | 2000 | 18/25/22 | 41.050 |
| Panda 1.3 Multitop 4x4 Wild | 5 | 66/90 | 145 | 875 | R2 T | A | G6 | 12.7 | 168 | 4.95 | 114 | 3705/1662/1639 | 225-870 | 1165 | 900 | 17/18/16 | 20.190 | Galaxy 2.0 TDCI Trend | R4 T | V | A6 | 10.7 | 208 | 5.00 | 129 | 4848/1916/1747 | 250-2239 | 1756 | 2000 | 19/25/22 | 37.800 |
| Panda 0.9 Twinair 4x4 Cross | 5 | 70/95 | 200 | 1248 | R4 T | V | A6 | 13.4 | 166 | 4.95 | 114 | 3705/1662/1639 | 225-870 | 1165 | 900 | 17/18/16 | 20.190 | Galaxy 2.0 TDCI Allrad Business | R4 T | V | A6 | 8.5 | 203 | 5.80 | 144 | 4848/1916/1747 | 250-2239 | 1779 | 2000 | 19/25/22 | 44.750 |
| Punto 1.2 8V | 5 | 51/67 | 115 | 1368 | R4 | V | G5 | 13.2 | 165 | 5.75 | 132 | 4065/1687/1490 | 275-1030 | 1040 | 600 | 18/16/14 | 12.390 | Galaxy 2.0 TDCI Bi-Turbo Titanium | R4 T | V | A6 | 10.8 | 214 | 5.50 | 144 | 4848/1916/1747 | 250-2239 | 1779 | 2000 | 19/25/22 | 45.250 |
| Punto 1.4 8V | 5 | 57/77 | 115 | 1368 | R4 | V | G5 | 11.2 | 182 | 4.25 | 99 | 4065/1687/1490 | 275-1030 | 1185 | 1000 | 17/16/14 | 14.990 | Tourneo Custom 1.1 2.0 TDCI Ambiente | R4 T | V | G6 | 13.0 | 160 | 6.10 | 159 | 4972/1986/1984 | k.a. | 2243 | 2150 | 20/25/21 | 40.710 |
| Punto 1.4 8V Natural Power | 5 | 57/69 | 104 | 1368 | R4 | V | G5 | 16.9 | 156 | 4.25 | 115 | 4065/1687/1490 | 200-950 | 1085 | 1000 | 18/17/15 | 15.990 | Tourneo Custom 1.1 2.0 TDCI Ambiente | R4 T | V | G6/1964 | k.a. | 160 | 6.10 | 159 | 4972/1986/1984 | k.a. | 2243 | 2150 | 20/25/21 | 40.710 |
| Punto 1.3 1.6V Multitop | 5 | 71/65 | 200 | 1248 | R4 T | V | G5 | 13.1 | 178 | 3.40 | 88 | 4065/1687/1490 | 275-1030 | 1185 | 1000 | 18/17/ | | | | | | | | | | | | | | | |

| Modell | Türen | Leistung (kW/PS) | Drehmoment (Nm) | Hubraum (cm³) | MOTOR | Antrieb | Getriebe/Automatik-Aufpreis | Beschleunigung 0-100 km/h (Sek.) | Höchstgeschwindigkeit 0-100 km/h (Sek.) | Kraftstoffverbrauch CO ₂ (ECE-Mix) u. Art (l/100 km) | Länge/Breite/Höhe (mm) | Kofferraumvolumen von - bis (Liter) | Leergewicht DIN (kg) | Anhängelast gebremst (kg) | Kaskoklassen HPE/Tk/VK | Kosten Preis (Euro) | |
|--------------------|------------------------------|------------------|-----------------|---------------|-------|---------|-----------------------------|----------------------------------|---|---|------------------------|-------------------------------------|----------------------|---------------------------|------------------------|---------------------|--------|
| Modell | 1.6 i-TEC 4WD Elegance | 5 | 118/160 | 350 | 1597 | R4 T | A | 66/2100 | 9,6 | 202 | 4,9 D | 129/4605/1820/1685 | 589-1669 | 1625 | 2000 | 17/23/22 | 33.890 |
| | NSX 3.5 V6 | 2 | 427/581 | 646 | 3493 | V6 T | A9 | k.A. | 308 | 100,59 | 228 | 4487/1939/1204 | 110 | 1772 | - | 185.000 | |
| | UNDRAI | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 0 | 5 | 49/67 | 95 | 998 | R3 | V | G5/2540 | 14,9 | 155 | 4,7 S | 108/3665/1660/1500 | 252-1046 | 933 | k.A. | 14/18/15 | 9.990 |
| | 2 Trend | 5 | 64/87 | 121 | 1248 | R4 | V | G5/1920 | 12,3 | 175 | 4,9 S | 114/3665/1660/1500 | 252-1046 | 941 | k.A. | 14/18/15 | 12.760 |
| | 2 Classic | 5 | 57/75 | 122 | 1248 | R4 | V | G5 | 13,6 | 170 | 5,1 S | 119/4035/1734/1474 | 326-1042 | 980 | 910 | 17/20/18 | 12.200 |
| | 2 i-GB Classic | 5 | 62/84 | 122 | 1248 | R4 | V | G5 | 13,1 | 170 | 4,8 S | 112/4035/1734/1474 | 326-1042 | 980 | 910 | 17/20/18 | 14.450 |
| | 4 i-GB Trend | 5 | 74/101 | 172 | 998 | R3 T | V | G5 | 10,7 | 188 | 4,3 S | 99/4035/1734/1474 | 326-1042 | 1065 | 1000 | 17/20/19 | 15.850 |
| | 4 Trend | 5 | 74/101 | 172 | 998 | R3 T | V | A4 | 13,2 | 170 | 6,2 S | 143/4035/1734/1474 | 326-1042 | 1079 | 800 | 17/20/19 | 17.300 |
| | 4 i-GB Trend | 5 | 55/75 | 172 | 998 | R3 T | V | G6 | 10,6 | 161 | 4,6 S | 102/4035/1734/1474 | 326-1042 | 1070 | 1110 | 17/20/19 | 17.600 |
| Modell | 1.4 CR0 | 5 | 55/75 | 180 | 1120 | R3 T | V | G6 | 12,1 | 175 | 3,9 D | 97/4035/1734/1474 | 326-1042 | 1090 | 800 | 17/20/19 | 14.760 |
| | 1.4 CR0 Classic | 5 | 69/90 | 240 | 1396 | RAT | V | G6 | 12,1 | 175 | 3,9 D | 102/4035/1734/1474 | 326-1042 | 1090 | 800 | 17/20/19 | 17.000 |
| | Active blue 1.0 T-GB Classic | 5 | 88/120 | 172 | 998 | R3 T | V | G6 | 10,4 | 183 | 5,1 S | 106/4065/1760/1529 | 326-1042 | 1165 | 1110 | 17/20/19 | 17.300 |
| | Active blue 1.0 T-GB Trend | 5 | 88/120 | 172 | 998 | R3 T | V | G6 | 10,4 | 183 | 5,1 S | 106/4065/1760/1529 | 326-1042 | 1165 | 1110 | 17/20/19 | 19.650 |
| | Active 1.4 CR0 Trend | 3 | 66/90 | 240 | 1396 | RAT | V | G6 | 12,3 | 170 | 4,3 D | 115/4065/1760/1529 | 326-1042 | 1175 | 1110 | 17/20/19 | 20.200 |
| | 1.4 CR0 Trend | 3 | 88/120 | 172 | 998 | R3 T | V | G6 | 10,2 | 190 | 4,8 S | 112/4045/1730/1449 | 326-1011 | 1070 | 1110 | 17/20/19 | 18.100 |
| | 4 Pure | 5 | 73/99 | 140 | 1368 | R4 | V | G6 | 12,6 | 183 | 5,4 S | 126/4340/1795/1455 | 395-1301 | 1169 | 1200 | 16/20/21 | 17.450 |
| | 1.0 i-GB Select | 5 | 88/120 | 171 | 998 | R3 T | V | G6 | 11,1 | 190 | 4,9 S | 112/4340/1795/1455 | 395-1301 | 1194 | 1200 | 16/20/21 | 19.850 |
| | 1.4 i-GB Trend | 5 | 103/140 | 242 | 1353 | RAT | V | G6/1900 | 8,9 | 210 | 5,4 S | 124/4340/1795/1455 | 395-1301 | 1204 | 1400 | 16/20/21 | 22.500 |
| | 2.0 T-GB | 5 | 184/250 | 353 | 1998 | RAT | V | G6 | 6,4 | 250 | 7,0 S | 159/4335/1795/1451 | 395-1301 | 1429 | 1600 | 13/24/25 | 29.700 |
| Modell | 2.0 T-GB Performance | 5 | 70/95 | 280 | 1582 | RAT | V | G6 | 12,2 | 186 | 3,6 D | 95/4340/1795/1455 | 395-1301 | 1263 | 1500 | 17/21/21 | 21.490 |
| | 1.6 CR0 Select | 5 | 81/110 | 280 | 1582 | RAT | V | G6/1900 | 11,0 | 190 | 3,7 D | 96/4340/1795/1455 | 395-1301 | 1263 | 1500 | 17/21/21 | 22.150 |
| | 1.6 CR0 Trend | 5 | 81/110 | 280 | 1582 | RAT | V | G6/1900 | 11,0 | 190 | 3,7 D | 96/4340/1795/1455 | 395-1301 | 1263 | 1500 | 17/21/21 | 24.900 |
| | 1.6 CR0 Trend | 5 | 136/126 | 280 | 1582 | RAT | V | G6 | 10,2 | 186 | 5,2 S | 129/4455/1795/1425 | 450-1351 | 1242 | 1500 | 16/20/21 | 22.200 |
| | 1.6 CR0 Trend | 5 | 103/140 | 242 | 1353 | RAT | V | G6/1900 | 9,2 | 208 | 5,5 S | 129/4455/1795/1425 | 450-1351 | 1255 | 1400 | 16/20/21 | 23.100 |
| | 1.6 CR0 Pure | 5 | 73/99 | 141 | 1368 | R4 | V | G6 | 12,9 | 181 | 5,6 S | 131/4585/1795/1465 | 602-1650 | 1245 | 1200 | 16/20/23 | 18.450 |
| | 1.6 CR0 Select | 5 | 88/120 | 171 | 998 | R3 T | V | G6 | 11,1 | 188 | 4,9 S | 115/4585/1795/1465 | 602-1650 | 1245 | 1200 | 16/20/23 | 20.850 |
| | 1.4 T-GB Trend | 5 | 103/140 | 242 | 1353 | RAT | V | G6/1900 | 9,2 | 208 | 5,5 S | 129/4455/1795/1465 | 602-1650 | 1262 | 1400 | 16/20/23 | 23.500 |
| | 1.6 CR0 Select | 5 | 81/110 | 280 | 1582 | RAT | V | G6/1900 | 11,3 | 188 | 3,7 D | 96/4585/1795/1465 | 602-1650 | 1310 | 1500 | 16/21/23 | 23.150 |
| | 1.6 CR0 Trend | 5 | 103/136 | 280 | 1582 | RAT | V | G6/1900 | 10,5 | 198 | 3,9 D | 102/4585/1795/1475 | 602-1650 | 1330 | 1500 | 16/21/23 | 25.900 |
| Modell | Hybrid 1.6 CR0 Trend | 5 | 104/141 | 265 | 1580 | R4+E | V | A6 | 10,8 | 185 | 3,4 S | 99/4470/1820/1450 | 443-305 | 1370 | - | 18/20/19 | 24.200 |
| | Plug-in-Hybrid 1.6 CR0 Trend | 5 | 104/141 | 265 | 1580 | R4+E | V | A6 | 10,8 | 185 | 1,1 S | 26/4470/1820/1450 | 351-1401 | 1505 | - | 18/20/19 | 29.900 |
| | Elektro Trend | 5 | 88/120 | 295 | - | E | A1 | A9 | 9,9 | 165 | - | 0/4470/1820/1450 | 350-1410 | 1420 | - | 18/20/19 | 33.300 |
| | Elektro Trend | 5 | 99/135 | 264 | 1591 | R4 | V | G6 | 11,6 | 195 | 6,1 S | 147/4475/1815/1470 | 553-1719 | 1428 | 1300 | 18/23/22 | 25.600 |
| | 1.6 CR0 Classic | 5 | 121/165 | 203 | 1999 | R4 | V | G6/1500 | 9,9 | 210 | 7,1 S | 165/4775/1815/1470 | 553-1719 | 1466 | 1500 | 18/23/22 | 30.210 |
| | 1.7 CR0 Classic | 5 | 85/116 | 280 | 1685 | RAT | V | G6 | 12,6 | 190 | 4,2 D | 114/4775/1815/1470 | 553-1719 | 1514 | 1500 | 18/23/22 | 27.900 |
| | 1.7 CR0 Trend | 5 | 104/141 | 340 | 1685 | RAT | V | G6/1900 | 10,5 | 200 | 4,3 D | 114/4775/1815/1470 | 553-1719 | 1514 | 1500 | 18/23/22 | 31.000 |
| | 1.7 CR0 Trend | 5 | 104/141 | 340 | 1685 | RAT | V | G6/1900 | 10,5 | 200 | 4,3 D | 114/4775/1815/1470 | 553-1719 | 1514 | 1500 | 18/23/22 | 31.000 |
| | 2.5 CR0 Classic | 5 | 85/116 | 343 | 2497 | RAT | H | G6 | 22,1 | 154 | 7,5 D | 197/5150/1920/1925 | 842-K | 2205 | 2300 | 22/21/21 | 31.952 |
| | 2.5 CR0 Trend | 5 | 103/136 | 343 | 2497 | RAT | H | G6 | 17,6 | 168 | 7,5 D | 197/5150/1920/1925 | 842-K | 2205 | 2300 | 22/21/21 | 34.213 |
| Modell | 2.5 CR0 Trend | 5 | 125/170 | 441 | 2497 | RAT | H | A5 | 14,4 | 180 | 8,4 D | 225/5150/1920/1925 | 842-K | 2215 | 1500 | 22/21/21 | 35.284 |
| | 1.6 CR0 Pure | 5 | 88/120 | 172 | 998 | R3 T | V | G6 | 12,0 | 181 | 5,2 S | 117/4165/1800/1550 | 361-1143 | 1158 | 1200 | 18/20/21 | 17.500 |
| | 1.6 T-GB 4WD Trend | 5 | 130/177 | 265 | 1591 | RAT | A | A7 | 7,9 | 205 | 6,7 S | 153/4165/1800/1565 | 361-1143 | 1326 | 1250 | 17/22/22 | 25.000 |
| | 4WD i-Net Cell | 5 | 100/136 | 300 | - | E | A1 | G6 | 12,5 | 160 | 0/4410/1820/1635 | 991-1456 | 1848 | - | 18/19/18 | 65.450 | |
| | 1.6 CR0 Classic | 5 | 97/132 | 161 | 1591 | R4 | V | G6 | 11,5 | 182 | 6,3 S | 147/4475/1850/1645 | 513-303 | 1379 | 1400 | 17/24/21 | 22.840 |
| | 1.6 i-GB 4WD Trend | 5 | 130/177 | 265 | 1591 | RAT | A | G6/1900 | 9,2 | 205 | 7,3 S | 169/4475/1850/1650 | 513-303 | 1409 | 1900 | 17/24/21 | 28.190 |
| | 1.6 i-GB 4WD Trend | 5 | 130/177 | 265 | 1591 | RAT | A | G6/1900 | 9,2 | 205 | 7,3 S | 169/4475/1850/1650 | 513-303 | 1409 | 1900 | 17/24/21 | 30.090 |
| | 1.7 CR0 Classic | 5 | 85/116 | 280 | 1685 | RAT | V | G6 | 13,7 | 176 | 4,6 D | 119/4475/1850/1645 | 513-303 | 1425 | 1400 | 19/24/23 | 25.190 |
| | 2.0 CR0 4WD Trend | 5 | 100/136 | 373 | 1995 | RAT | V | G6 | 10,6 | 186 | 4,8 D | 126/4475/1850/1650 | 513-303 | 1529 | 2200 | 19/24/23 | 29.840 |
| | 2.0 CR0 4WD Trend | 5 | 100/136 | 373 | 1995 | RAT | V | A7 | 11,5 | 185 | 4,9 D | 129/4475/1850/1645 | 513-303 | 1470 | 1600 | 19/24/23 | 31.740 |
| Modell | 2.0 CR0 4WD Style | 5 | 130/185 | 440 | 1995 | RAT | A | G6/1900 | 9,9 | 201 | 5,9 D | 154/4775/1880/1675 | 513-303 | 1567 | 2000 | 19/24/23 | 36.240 |
| | 2.4 CR0 4WD Trend | 5 | 138/185 | 441 | 2359 | R4 | V | G6 | 9,9 | 200 | 9,4 S | 218/4700/1880/1675 | 513-303 | 1633 | 2500 | 21/24/23 | 31.490 |
| | 2.4 CR0 2WD Trend | 5 | 110/150 | 440 | 1995 | RAT | V | G6 | 10,7 | 187 | 5,8 D | 154/4700/1880/1675 | 585-1680 | 1806 | 2500 | 21/24/23 | 35.070 |
| | 2.2 CR0 4WD Style | 5 | 147/200 | 440 | 2199 | RAT | A | G6 | 11,2 | 187 | 6,0 D | 159/4690/1880/1685 | 585-1680 | 1806 | 2500 | 21/24/23 | 41.600 |
| | 2.2 CR0 2WD Style | 5 | 110/150 | 440 | 1995 | RAT | A | G6 | 11,2 | 187 | 6,0 D | 159/4690/1880/1685 | 585-1680 | 1806 | 2500 | 21/24/23 | 42.200 |
| | 2.2 CR0 4WD Trend | 5 | 147/200 | 440 | 2199 | RAT | A | G6/2000 | 8,7 | 203 | 5,9 D | 155/4690/1880/1685 | 585-1680 | 1737 | 2500 | 21/24/23 | 40.200 |
| | 2.2 CR0 4WD Trend | 5 | 147/200 | 440 | 2199 | RAT | A | G6/2000 | 9,0 | 203 | 6,0 D | 159/4690/1880/1685 | 585-1680 | 1806 | 2500 | 21/24/23 | 42.200 |
| | 2.2 CR0 4WD Style | 5 | 147/200 | 440 | 2199 | RAT | A | G6/2000 | 10,3 | 207 | 7,6 D | 199/4915/1885/1695 | 634-1842 | 1902 | 2200 | 21/24/23 | 43.440 |
| | FINITI | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Q30 1.6i | 5 | 90/122 | 200 | 1595 | RAT | V | G6 | 9,4 | 200 | 5,7 S | 133/4425/1805/1495 | 430 | 1332 | 1200 | 17/23/22 | 24.200 |
| Q30 1.6i Premium | 5 | 115/156 | 250 | 1595 | RAT | V | A7 | 8,9 | 215 | 5,8 S | 134/4425/1805/1495 | 430 | 1395 | 1400 | 17/23/22 | 31.300 | |
| Q30 2.0i AWD Sport | 5 | 155/211 | 350 | 1991 | RAT | A | A7 | 7,3 | 230 | 6,7 S | 156/4425/1805/1495 | 430 | 1470 | 1800 | 17/23/24 | 40.200 | |
| Q30 1.5i | 5 | 80/109 | 260 | 1461 | RAT | V | G6/1500 | 12,0 | 190 | 3,9 D | 103/4425/1805/1495 | 430 | 1359 | 1200 | 17/23/22 | 26.750 | |
| Q30 2.2i | 5 | 125/170 | 350 | 2143 | RAT | A | A7 | 8,3 | 220 | 4,2 D | 109/4425/1805/1495 | 430 | 1447 | 1500 | 17/23/24 | 31.650 | |

| Modell | Türen | Leistung (kW/PS) | Drehmoment (Nm) | Hubraum (cm³) | Motor | Antrieb | | Getriebe/ Automatik- Aufpreis | Beschleunigung 0-100 km/h (Sek.) | Leistung/Verbrauch | Abmessungen | | Gewichte | Kosten | | | |
|--------|-------|------------------|-----------------|---------------|-------|----------------------------------|---------------------------|-------------------------------|----------------------------------|--------------------|--------------------------|-------------------------------------|----------------|----------|----------------------|---------------------------|----------|
| | | | | | | CO ₂ , (ECE-Mix) g/km | ECE-Mix u. Art (l/100 km) | | | | Länge/ Breite/ Höhe (mm) | Kofferraumvolumen von - bis (Liter) | | | Leergewicht DIN (kg) | Anhängelast gebremst (kg) | |
| Modell | 5 | 125/170 | 250 | 1368 | R4 T | A | A9 | 9,5 | 200 | 6,9 S | 160 | 4394/1819/1644 | 438 | 1540 | 1000 | 19/20/24 | 35.200 |
| | 5 | 88/120 | 320 | 1598 | R4 T | V | G6 | 11,0 | 185 | 4,4 D | 117 | 4394/1819/1629 | 438 | 1430 | 1000 | 19/20/24 | 26.100 |
| | 5 | 103/140 | 350 | 1956 | R4 T | A | G6/2000 | A9 | 19,0 | 5,2 D | 138 | 4394/1819/1644 | 438 | 1540 | 1500 | 19/20/24 | 31.300 |
| | 5 | 125/170 | 350 | 1956 | R4 T | A | A9 | 9,5 | 196 | 5,7 D | 148 | 4394/1819/1644 | 438 | 1540 | 1500 | 19/20/24 | 37.400 |
| | 3 | 147/200 | 460 | 2776 | R4 T | A | A5 | 10,7 | 172 | 8,8 D | 231 | 4223/1873/1800 | 142-430 | 1858 | 1500 | 20/21/15 | 43.900 |
| | 5 | 209/284 | 347 | 3604 | V6 | A | A5 | 8,9 | 180 | 11,4 S | 265 | 4751/1873/1800 | 498-935 | 1908 | 2200 | 23/21/15 | 46.900 |
| | 5 | 147/200 | 460 | 2776 | R4 T | A | A5 | 11,7 | 172 | 9,0 D | 235 | 4751/1873/1800 | 498-935 | 1908 | 2200 | 23/21/16 | 39.900 |
| | 5 | 147/200 | 460 | 2776 | R4 T | A | A5 | 11,7 | 172 | 9,0 D | 235 | 4751/1873/1800 | 498-935 | 1908 | 2200 | 23/21/16 | 39.900 |
| | 3 | 209/272 | 315 | 3239 | V6 | A | A9 | 8,4 | 180 | 9,4 S | 223 | 4624/1904/1722 | 412-1267 | 1600 | 2200 | 23/21/15 | 48.000 |
| | 3 | 103/140 | 350 | 1956 | R4 T | V | G6 | 10,9 | 187 | 5,3 D | 139 | 4624/1859/1670 | 412-1267 | 1753 | 1800 | 23/21/15 | 33.900 |
| | 5 | 130/185 | 440 | 2184 | R4 T | A | A9 | 8,8 | 202 | 10,6 D | 149 | 4624/1859/1670 | 412-1267 | 1878 | 2495 | 23/21/16 | 41.600 |
| | 5 | 147/200 | 440 | 2184 | R4 T | A | A9 | 8,5 | 204 | 5,6 S | 149 | 4624/1859/1670 | 412-1267 | 1878 | 2495 | 23/21/16 | 41.600 |
| | 5 | 212/290 | 347 | 3604 | V6 | A | A9 | 8,3 | 206 | 10,0 D | 163 | 4828/1943/1792 | 782-1554 | 2191 | 1508 | 23/21/15 | 51.900 |
| | 5 | 259/352 | 520 | 5654 | V8 | A | A8 | 7,3 | 225 | 13,5 S | 304 | 4828/1943/1792 | 782-1554 | 2307 | 3500 | 23/21/15 | 75.200 |
| | 5 | 344/468 | 624 | 6417 | V8 | A | A8 | 5,0 | 257 | 13,5 S | 315 | 4846/1954/1749 | 782-1554 | 2343 | 2949 | 23/21/15 | 88.300 |
| | Kia | 5 | 140/190 | 440 | 2987 | V6 T | A | A8 | 10,2 | 190 | 7,0 D | 184 | 4828/1943/1792 | 782-1554 | 2328 | 3500 | 23/21/16 |
| 5 | | 184/250 | 570 | 2987 | V6 T | A | A8 | 8,2 | 202 | 7,0 D | 184 | 4828/1943/1792 | 782-1554 | 2328 | 3500 | 23/21/25 | 60.700 |

März 2018 · Nr. 3 | AUTO TEST 63

| Modell | Türen | | Leistung (kW/PS) | Drehmoment (Nm) | Hubraum (cm³) | Motor | Leistung | | Beschleunigung 0-100 km/h (Sek.) | Höchstgeschwindigkeit (km/h) | Kraftstoffverbrauch EC-Std. u. Art. (l/100 km) | CO₂ (EC-Std.) g/km | Länge/ Breite/ Höhe (mm) | ABMESSUNGEN | GEWICHTE | KOSTEN | | |
|----------|-----------------------------|----------|------------------|-----------------|---------------|-------|----------|------|----------------------------------|------------------------------|--|--------------------|--------------------------|-------------|----------|----------|----------|---------|
| | Leistung | Leistung | | | | | A8 | V8T | | | | | | | | | A8 | A8 |
| Modelle | Range Rover Long SDV6 Vogue | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | LEXUS | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | CT 200h | 100/136 | 142 | 1798 | R4+E | V | A1 | 10.3 | 180 | 3.65 | 82 | 4350/1765/1450 | 375-985 | 1370 | - | 20/25/25 | 26.950 | |
| | IS 200h | 180/245 | 220 | 1998 | R4+E | H | A8 | 7 | 177 | 4680/1810/1430 | 480 | 1515 | 1500 | - | 17/25/28 | 38.600 | | |
| | IS 250h | 164/223 | 351 | 2494 | R4+E | H | A8 | 8.3 | 200 | 4.25 | 97 | 4680/1810/1430 | 450 | 1515 | - | 17/25/28 | 38.500 | |
| | IS 350h | 180/245 | 350 | 1998 | R4+E | H | A8 | 7.3 | 230 | 7.95 | 183 | 4880/1840/1455 | 520 | 1665 | 1600 | - | 19/25/28 | 46.150 |
| | GS 300 | 4 | 351/477 | 350 | 4969 | V8 | H | A8 | 4.6 | 270 | 11.25 | 260 | 4915/1845/1440 | 520 | 1790 | - | 21/29/32 | 100.500 |
| | GS F | 4 | 351/477 | 350 | 4969 | V8 | H | A8 | 4.6 | 270 | 11.25 | 260 | 4915/1845/1440 | 520 | 1790 | - | 21/29/32 | 100.500 |
| | GS 450h | 4 | 351/477 | 350 | 4969 | V8 | H | A8 | 4.6 | 270 | 11.25 | 260 | 4915/1845/1440 | 520 | 1790 | - | 21/29/32 | 100.500 |
| | GS 450h | 4 | 351/477 | 350 | 4969 | V8 | H | A8 | 4.6 | 270 | 11.25 | 260 | 4915/1845/1440 | 520 | 1790 | - | 21/29/32 | 100.500 |
| BMW | 1 Series | 100/136 | 142 | 1798 | R4+E | V | A1 | 10.3 | 180 | 3.65 | 82 | 4350/1765/1450 | 375-985 | 1370 | - | 20/25/25 | 26.950 | |
| | 2 Series | 180/245 | 220 | 1998 | R4+E | H | A8 | 7 | 177 | 4680/1810/1430 | 480 | 1515 | 1500 | - | 17/25/28 | 38.600 | | |
| | 3 Series | 164/223 | 351 | 2494 | R4+E | H | A8 | 8.3 | 200 | 4.25 | 97 | 4680/1810/1430 | 450 | 1515 | - | 17/25/28 | 38.500 | |
| | 4 Series | 180/245 | 350 | 1998 | R4+E | H | A8 | 7.3 | 230 | 7.95 | 183 | 4880/1840/1455 | 520 | 1665 | 1600 | - | 19/25/28 | 46.150 |
| | 5 Series | 4 | 351/477 | 350 | 4969 | V8 | H | A8 | 4.6 | 270 | 11.25 | 260 | 4915/1845/1440 | 520 | 1790 | - | 21/29/32 | 100.500 |
| | 6 Series | 4 | 351/477 | 350 | 4969 | V8 | H | A8 | 4.6 | 270 | 11.25 | 260 | 4915/1845/1440 | 520 | 1790 | - | 21/29/32 | 100.500 |
| | 7 Series | 4 | 351/477 | 350 | 4969 | V8 | H | A8 | 4.6 | 270 | 11.25 | 260 | 4915/1845/1440 | 520 | 1790 | - | 21/29/32 | 100.500 |
| | 8 Series | 4 | 351/477 | 350 | 4969 | V8 | H | A8 | 4.6 | 270 | 11.25 | 260 | 4915/1845/1440 | 520 | 1790 | - | 21/29/32 | 100.500 |
| | 9 Series | 4 | 351/477 | 350 | 4969 | V8 | H | A8 | 4.6 | 270 | 11.25 | 260 | 4915/1845/1440 | 520 | 1790 | - | 21/29/32 | 100.500 |
| | 10 Series | 4 | 351/477 | 350 | 4969 | V8 | H | A8 | 4.6 | 270 | 11.25 | 260 | 4915/1845/1440 | 520 | 1790 | - | 21/29/32 | 100.500 |
| Audi | 1 Series | 100/136 | 142 | 1798 | R4+E | V | A1 | 10.3 | 180 | 3.65 | 82 | 4350/1765/1450 | 375-985 | 1370 | - | 20/25/25 | 26.950 | |
| | 2 Series | 180/245 | 220 | 1998 | R4+E | H | A8 | 7 | 177 | 4680/1810/1430 | 480 | 1515 | 1500 | - | 17/25/28 | 38.600 | | |
| | 3 Series | 164/223 | 351 | 2494 | R4+E | H | A8 | 8.3 | 200 | 4.25 | 97 | 4680/1810/1430 | 450 | 1515 | - | 17/25/28 | 38.500 | |
| | 4 Series | 180/245 | 350 | 1998 | R4+E | H | A8 | 7.3 | 230 | 7.95 | 183 | 4880/1840/1455 | 520 | 1665 | 1600 | - | 19/25/28 | 46.150 |
| | 5 Series | 4 | 351/477 | 350 | 4969 | V8 | H | A8 | 4.6 | 270 | 11.25 | 260 | 4915/1845/1440 | 520 | 1790 | - | 21/29/32 | 100.500 |
| | 6 Series | 4 | 351/477 | 350 | 4969 | V8 | H | A8 | 4.6 | 270 | 11.25 | 260 | 4915/1845/1440 | 520 | 1790 | - | 21/29/32 | 100.500 |
| | 7 Series | 4 | 351/477 | 350 | 4969 | V8 | H | A8 | 4.6 | 270 | 11.25 | 260 | 4915/1845/1440 | 520 | 1790 | - | 21/29/32 | 100.500 |
| | 8 Series | 4 | 351/477 | 350 | 4969 | V8 | H | A8 | 4.6 | 270 | 11.25 | 260 | 4915/1845/1440 | 520 | 1790 | - | 21/29/32 | 100.500 |
| | 9 Series | 4 | 351/477 | 350 | 4969 | V8 | H | A8 | 4.6 | 270 | 11.25 | 260 | 4915/1845/1440 | 520 | 1790 | - | 21/29/32 | 100.500 |
| | 10 Series | 4 | 351/477 | 350 | 4969 | V8 | H | A8 | 4.6 | 270 | 11.25 | 260 | 4915/1845/1440 | 520 | 1790 | - | 21/29/32 | 100.500 |
| Mercedes | 1 Series | 100/136 | 142 | 1798 | R4+E | V | A1 | 10.3 | 180 | 3.65 | 82 | 4350/1765/1450 | 375-985 | 1370 | - | 20/25/25 | 26.950 | |
| | 2 Series | 180/245 | 220 | 1998 | R4+E | H | A8 | 7 | 177 | 4680/1810/1430 | 480 | 1515 | 1500 | - | 17/25/28 | 38.600 | | |
| | 3 Series | 164/223 | 351 | 2494 | R4+E | H | A8 | 8.3 | 200 | 4.25 | 97 | 4680/1810/1430 | 450 | 1515 | - | 17/25/28 | 38.500 | |
| | 4 Series | 180/245 | 350 | 1998 | R4+E | H | A8 | 7.3 | 230 | 7.95 | 183 | 4880/1840/1455 | 520 | 1665 | 1600 | - | 19/25/28 | 46.150 |
| | 5 Series | 4 | 351/477 | 350 | 4969 | V8 | H | A8 | 4.6 | 270 | 11.25 | 260 | 4915/1845/1440 | 520 | 1790 | - | 21/29/32 | 100.500 |
| | 6 Series | 4 | 351/477 | 350 | 4969 | V8 | H | A8 | 4.6 | 270 | 11.25 | 260 | 4915/1845/1440 | 520 | 1790 | - | 21/29/32 | 100.500 |
| | 7 Series | 4 | 351/477 | 350 | 4969 | V8 | H | A8 | 4.6 | 270 | 11.25 | 260 | 4915/1845/1440 | 520 | 1790 | - | 21/29/32 | 100.500 |
| | 8 Series | 4 | 351/477 | 350 | 4969 | V8 | H | A8 | 4.6 | 270 | 11.25 | 260 | 4915/1845/1440 | 520 | 1790 | - | 21/29/32 | 100.500 |
| | 9 Series | 4 | 351/477 | 350 | 4969 | V8 | H | A8 | 4.6 | 270 | 11.25 | 260 | 4915/1845/1440 | 520 | 1790 | - | 21/29/32 | 100.500 |
| | 10 Series | 4 | 351/477 | 350 | 4969 | V8 | H | A8 | 4.6 | 270 | 11.25 | 260 | 4915/1845/1440 | 520 | 1790 | - | 21/29/32 | 100.500 |
| Volvo | 1 Series | 100/136 | 142 | 1798 | R4+E | V | A1 | 10.3 | 180 | 3.65 | 82 | 4350/1765/1450 | 375-985 | 1370 | - | 20/25/25 | 26.950 | |
| | 2 Series | 180/245 | 220 | 1998 | R4+E | H | A8 | 7 | 177 | 4680/1810/1430 | 480 | 1515 | 1500 | - | 17/25/28 | 38.600 | | |
| | 3 Series | 164/223 | 351 | 2494 | R4+E | H | A8 | 8.3 | 200 | 4.25 | 97 | 4680/1810/1430 | 450 | 1515 | - | 17/25/28 | 38.500 | |
| | 4 Series | 180/245 | 350 | 1998 | R4+E | H | A8 | 7.3 | 230 | 7.95 | 183 | 4880/1840/1455 | 520 | 1665 | 1600 | - | 19/25/28 | 46.150 |
| | 5 Series | 4 | 351/477 | 350 | 4969 | V8 | H | A8 | 4.6 | 270 | 11.25 | 260 | 4915/1845/1440 | 520 | 1790 | - | 21/29/32 | 100.500 |
| | 6 Series | 4 | 351/477 | 350 | 4969 | V8 | H | A8 | 4.6 | 270 | 11.25 | 260 | 4915/1845/1440 | 520 | 1790 | - | 21/29/32 | 100.500 |
| | 7 Series | 4 | 351/477 | 350 | 4969 | V8 | H | A8 | 4.6 | 270 | 11.25 | 260 | 4915/1845/1440 | 520 | 1790 | - | 21/29/32 | 100.500 |
| | 8 Series | 4 | 351/477 | 350 | 4969 | V8 | H | A8 | 4.6 | 270 | 11.25 | 260 | 4915/1845/1440 | 520 | 1790 | - | 21/29/32 | 100.500 |
| | 9 Series | 4 | 351/477 | 350 | 4969 | V8 | H | A8 | 4.6 | 270 | 11.25 | 260 | 4915/1845/1440 | 520 | 1790 | - | 21/29/32 | 100.500 |
| | 10 Series | 4 | 351/477 | 350 | 4969 | V8 | H | A8 | 4.6 | 270 | 11.25 | 260 | 4915/1845/1440 | 520 | 1790 | - | 21/29/32 | 100.500 |
| Ford | 1 Series | 100/136 | 142 | 1798 | R4+E | V | A1 | 10.3 | 180 | 3.65 | 82 | 4350/1765/1450 | 375-985 | 1370 | - | 20/25/25 | 26.950 | |
| | 2 Series | 180/245 | 220 | 1998 | R4+E | H | A8 | 7 | 177 | 4680/1810/1430 | 480 | 1515 | 1500 | - | 17/25/28 | 38.600 | | |
| | 3 Series | 164/223 | 351 | 2494 | R4+E | H | A8 | 8.3 | 200 | 4.25 | 97 | 4680/1810/1430 | 450 | 1515 | - | 17/25/28 | 38.500 | |
| | 4 Series | 180/245 | 350 | 1998 | R4+E | H | A8 | 7.3 | 230 | 7.95 | 183 | 4880/1840/1455 | 520 | 1665 | 1600 | - | 19/25/28 | 46.150 |
| | 5 Series | 4 | 351/477 | 350 | 4969 | V8 | H | A8 | 4.6 | 270 | 11.25 | 260 | 4915/1845/1440 | 520 | 1790 | - | 21/29/32 | 100.500 |
| | 6 Series | 4 | 351/477 | 350 | 4969 | V8 | H | A8 | 4.6 | 270 | 11.25 | 260 | 4915/1845/1440 | 520 | 1790 | - | 21/29/32 | 100.500 |
| | 7 Series | 4 | 351/477 | 350 | 4969 | V8 | H | A8 | 4.6 | 270 | 11.25 | 260 | 4915/1845/1440 | 520 | 1790 | - | 21/29/32 | 100.500 |
| | 8 Series | 4 | 351/477 | 350 | 4969 | V8 | H | A8 | 4.6 | 270 | 11.25 | 260 | 4915/1845/1440 | 520 | 1790 | - | 21/29/32 | 100.500 |
| | 9 Series | 4 | 351/477 | 350 | 4969 | V8 | H | A8 | 4.6 | 270 | 11.25 | 260 | 4915/1845/1440 | 520 | 1790 | - | 21/29/32 | 100.500 |
| | 10 Series | 4 | 351/477 | 350 | 4969 | V8 | H | A8 | 4.6 | 270 | 11.25 | 260 | 4915/1845/1440 | 520 | 1790 | - | 21/29/32 | 100.500 |
| Nissan | 1 Series | 100/136 | 142 | 1798 | R4+E | V | A1 | 10.3 | 180 | 3.65 | 82 | 4350/1765/1450 | 375-985 | 1370 | - | 20/25/25 | 26.950 | |
| | 2 Series | 180/245 | 220 | 1998 | R4+E | H | A8 | 7 | 177 | 4680/1810/1430 | 480 | 1515 | 1500 | - | 17/25/28 | 38.600 | | |
| | 3 Series | 164/223 | 351 | 2494 | R4+E | H | A8 | 8.3 | 200 | 4.25 | 97 | 4680/1810/1430 | 450 | 1515 | - | 17/25/28 | 38.500 | |
| | 4 Series | 180/245 | 350 | 1998 | R4+E | H | A8 | 7.3 | 230 | 7.95 | 183 | 4880/1840/1455 | 520 | 1665 | 1600 | - | 19/25/28 | 46.150 |
| | 5 Series | 4 | 351/477 | 350 | 4969 | V8 | H | A8 | 4.6 | 270 | 11.25 | 260 | 4915/1845/1440 | 520 | 1790 | - | 21/29/32 | 100.500 |
| | 6 Series | 4 | 351/477 | 350 | 4969 | V8 | H | A8 | 4.6 | 270 | 11.25 | 260 | 4915/1845/1440 | 520 | 1790 | - | 21/29/32 | 100.500 |
| | 7 Series | 4 | 351/477 | 350 | 4969 | V8 | H | A8 | 4.6 | 270 | 11.25 | 260 | 4915/1845/1440 | 520 | 1790 | - | 21/29/32 | 100.500 |
| | 8 Series | 4 | 351/477 | 350 | 4969 | V8 | H | A8 | 4.6 | 270 | 11.25 | 260 | 4915/1845/1440 | 520 | 1790 | - | 21/29/32 | 100.500 |
| | 9 Series | 4 | 351/477 | 350 | 4969 | V8 | H | A8 | 4.6 | 270 | 11.25 | 260 | 4915/1845/1440 | 520 | 1790 | - | 21/29/32 | 100.500 |
| | 10 Series | 4 | 351/477 | 350 | 4969 | V8 | H | A8 | 4.6 | 270 | 11.25 | 260 | 4915/1845/1440 | 520 | 1790 | - | 21/29/32 | 100.500 |
| Honda | 1 Series | 100/136 | 142 | 1798 | R4+E | V | A1 | 10.3 | 180 | 3.65 | 82 | 4350/1765/1450 | 375-985 | 1370 | - | 20/25/25 | 26.950 | |
| | 2 Series | 180/245 | 220 | 1998 | R4+E | H | A8 | 7 | 177 | 4680/1810/1430 | 480 | 1515 | 1500 | - | 17/25/28 | 38.600 | | |
| | 3 Series | 164/223 | 351 | 2494 | R4+E | H | A8 | 8.3 | 200 | 4.25 | 97 | 4680/1810/1430 | 450 | 1515 | - | 17/25/28 | 38.500 | |
| | 4 Series | 180/245 | 350 | 1998 | R4+E | H | A8 | 7.3 | 230 | 7.95 | 183 | 4880/1840/1455 | 520 | 1665 | 1600 | - | 19/25/28 | 46.150 |
| | 5 Series | 4 | 351/477 | 350 | 4969 | V8 | H | A8 | 4.6 | 270 | 11.25 | 260 | 4915/1845/1440 | 520 | 1790 | - | 21/29/32 | 100.500 |
| | 6 Series | 4 | 351/477 | 350 | 4969 | V8 | H | A8 | 4.6 | 270 | 11.25 | 260 | 4915/1845/1440 | 520 | 1790 | - | 21/29/32 | 100.500 |
| | 7 Series | 4 | 351/477 | 350 | 4969 | V8 | H | A8 | 4.6 | 270 | 11.25 | 260 | 4915/1845/1440 | | | | | |

| MASERATI | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|----------------------------|---|---------|-----|------|-----|---|----|-----|-----|-------|-----|----------------|----------------|------|------|------|---------|--------|
| Ghibli | 4 | 257/273 | 500 | 2979 | V6T | H | A8 | 5,6 | 287 | 8,95 | 223 | 4971/1945/1461 | 500 | 1810 | - | k.a. | 71.660 | |
| Ghibli | 4 | 316/340 | 580 | 2979 | V6T | H | A8 | 4,9 | 286 | 9,65 | 223 | 4971/1945/1461 | 500 | 1810 | - | k.a. | 84.820 | |
| Ghibli S Q4 | 4 | 316/340 | 580 | 2979 | V6T | A | A8 | 4,7 | 286 | 9,75 | 226 | 4971/1945/1461 | 500 | 1870 | - | k.a. | 87.930 | |
| Ghibli Diesel | 4 | 202/275 | 600 | 2987 | V6T | A | A8 | 6,3 | 280 | 9,50 | 258 | 4971/1945/1461 | 500 | 1875 | - | k.a. | 67.930 | |
| Quattroporte Q4 | 4 | 316/340 | 580 | 2979 | V6T | H | A8 | 5,0 | 288 | 9,65 | 223 | 5362/1948/1481 | 530 | 1860 | - | k.a. | 110.570 | |
| Quattroporte S | 4 | 316/340 | 580 | 2979 | V6T | A | A8 | 4,8 | 288 | 9,75 | 226 | 5262/1948/1481 | 530 | 1920 | - | k.a. | 114.910 | |
| Quattroporte GranLusso GT5 | 4 | 390/530 | 580 | 3999 | V8T | H | A8 | 4,7 | 310 | 10,75 | 250 | 5626/1948/1481 | 530 | 1900 | - | k.a. | 161.940 | |
| Quattroporte Diesel | 4 | 202/275 | 600 | 2987 | V6T | H | A8 | 6,4 | 252 | 6,2 | 163 | 5262/1948/1481 | 530 | 1925 | - | k.a. | 99.250 | |
| GranTurismo Sport | 2 | 338/460 | 520 | 4691 | V8 | H | A6 | 4,9 | 289 | 14,35 | 331 | 4920/1915/1353 | 260 | 1880 | - | k.a. | 127.220 | |
| GranTurismo MC | 2 | 338/460 | 520 | 4691 | V8 | H | A6 | 4,7 | 301 | 14,35 | 331 | 4920/1915/1353 | 260 | 1873 | - | k.a. | 150.360 | |
| GranTurismo Sport | 2 | 338/460 | 520 | 4691 | V8 | H | A6 | 5,0 | 288 | 14,55 | 337 | 4920/1915/1380 | 273 | 1980 | - | k.a. | 144.320 | |
| GranCabrio MC | 2 | 338/460 | 520 | 4691 | V8 | H | A6 | 4,9 | 291 | 14,55 | 337 | 4920/1915/1380 | 273 | 1973 | - | k.a. | 155.780 | |
| GranCabrio | 2 | 338/460 | 520 | 4691 | V8 | H | A8 | 6,0 | 251 | 10,75 | 249 | 5003/1968/1679 | 580 | 2109 | 2700 | k.a. | 77.520 | |
| Levante Q4 | 5 | 257/273 | 500 | 2979 | V6T | A | A8 | 6,0 | 287 | 10,5 | 253 | 5003/1968/1679 | 580 | 2109 | 2700 | k.a. | 91.120 | |
| Levante S Q4 | 5 | 316/340 | 580 | 2979 | V6T | A | A8 | 5,2 | 264 | 10,5 | 253 | 5003/1968/1679 | 580 | 2205 | 2700 | k.a. | 72.630 | |
| Levante Diesel Q4 | 5 | 202/275 | 600 | 2987 | V6T | A | A8 | 6,9 | 230 | 7,2 | 0 | 189 | 5003/1968/1679 | 580 | 2205 | 2700 | k.a. | 72.630 |
| MAZDA | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

| | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---------|-----|------|----|---|----|------|------|------|--------------------|----------|------|------|----------|--------|
| 5 | 55/75 | 135 | 1496 | R4 | V | 65 | 12.1 | 17.1 | 110 | 4060/1695/1495 | 280-950 | 970 | 900 | 16/26/23 | 12,880 |
| 5 | 60/90 | 148 | 1498 | R4 | V | 65 | 12.1 | 18.1 | 110 | 4060/1695/1495 | 280-950 | 970 | 900 | 16/26/23 | 12,880 |
| 5 | 60/90 | 148 | 1498 | R4 | V | 65 | 12.1 | 18.1 | 110 | 4060/1695/1495 | 280-950 | 970 | 900 | 16/26/23 | 12,880 |
| 5 | 85/116 | 148 | 1498 | R4 | V | 66 | 8.7 | 20.0 | 115 | 4060/1695/1495 | 280-950 | 980 | 900 | 14/26/20 | 19,200 |
| 5 | 77/105 | 150 | 1499 | R4 | V | 66 | 10.1 | 17.8 | 140 | 4060/1695/1495 | 280-950 | 1000 | 900 | 16/26/19 | 17,600 |
| 5 | 74/101 | 150 | 1498 | R4 | V | 66 | 10.6 | 18.2 | 115 | 419/4470/1795/1465 | 364-1263 | 1185 | 995 | 18/27/26 | 18,190 |
| 5 | 88/120 | 150 | 1498 | R4 | V | 66 | 10.6 | 18.2 | 115 | 419/4470/1795/1465 | 364-1263 | 1205 | 1300 | 18/27/26 | 21,200 |
| 5 | 121/168 | 210 | 1998 | R4 | V | 66 | 8.2 | 21.0 | 135 | 4470/1795/1465 | 364-1263 | 1230 | 1300 | 16/28/24 | 25,600 |
| 5 | 77/105 | 220 | 1998 | R4 | V | 66 | 18.0 | 18.1 | 185 | 380/4470/1795/1465 | 364-1263 | 1300 | 1300 | 17/28/25 | 23,600 |
| 5 | 110/150 | 380 | 2191 | R4 | V | 66 | 18.0 | 18.1 | 185 | 380/4470/1795/1465 | 364-1263 | 1300 | 1300 | 17/28/25 | 23,600 |
| 4 | 88/120 | 220 | 1998 | R4 | V | 66 | 18.0 | 18.1 | 185 | 380/4470/1795/1465 | 364-1263 | 1300 | 1300 | 17/28/25 | 23,600 |
| 4 | 77/105 | 270 | 1499 | R4 | V | 66 | 11.0 | 18.6 | 38.0 | 99/4580/1795/1450 | 419 | 1265 | 1300 | 17/28/25 | 24,190 |
| 4 | 110/150 | 380 | 2184 | R4 | V | 66 | 8.0 | 21.3 | 39.0 | 104/4580/1795/1450 | 419 | 1320 | 1500 | 17/28/25 | 27,790 |

| Modell | MOTOR | | | LEISTUNG/VERBRAUCH | | ABMESSUNGEN | | GEWICHTE | KOSTEN | | | | | | | |
|--------|------------------|-----------------|---------------|---------------------------|---------|-------------|-------------------------------------|-----------------------|--|--------------------------------|------------------------|--|----------------------|---------------------------|-------------------------------|--------------|
| | Leistung (kW/PS) | Drehmoment (Nm) | Hubraum (cm³) | Bauart/Zylinder/Aufladung | Antrieb | Aufpreis | Beschleunigung 0-100 km/h (Sek.) | Höchstgeschwindigkeit | Kraftstoffverbrauch ECE-Mix u. Art (l/100 km) | CO ₂ (ECE-Mix) g/km | Länge/Breite/Höhe (mm) | Kofferraumvolumen von - bis (Liter) | Leergewicht DIN (kg) | Anhängelast gebremst (kg) | Kaskoklassen HFP / TK / VK | Preis (Euro) |
| Türen | | | | | | | | | | | | | | | | |

| | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---------------------|---|---------|-----|------|-------|---|---------|------|-----|------|-----|----------------|-----------|------|------|----------|--------|
| B220d | 5 | 130/177 | 350 | 2143 | R41 | V | A7 | 8.3 | 224 | 4.10 | 107 | 4359/1786/1557 | 486/-1547 | 1505 | 1500 | 1721/122 | 36.52 |
| B220d 4Matic | 5 | 130/177 | 350 | 2143 | R41 | H | G6 | 9.3 | 226 | 5.25 | 130 | 4359/1786/1557 | 486/-1547 | 1575 | 1500 | 1721/122 | 38.723 |
| C160 | 4 | 95/129 | 210 | 1595 | R41 | H | G6/2499 | 8.6 | 216 | 5.20 | 120 | 4686/1810/1442 | | 1395 | 1400 | 1925/26 | 31.868 |
| C180 | 4 | 115/156 | 250 | 1595 | R41 | H | G6/2499 | 8.2 | 225 | 5.35 | 126 | 4686/1810/1442 | | 1395 | 1400 | 1925/26 | 33.867 |
| C200 | 4 | 135/184 | 300 | 1991 | R41 | H | G6/2499 | 7.5 | 237 | 5.35 | 123 | 4686/1810/1442 | | 1450 | 1600 | 1925/26 | 36.471 |
| C200 4Matic | 4 | 135/184 | 300 | 1991 | R41 | H | A9 | 7.4 | 234 | 6.45 | 135 | 4686/1810/1442 | | 1545 | 1800 | 1925/26 | 41.626 |
| C250 | 4 | 155/211 | 350 | 1991 | R41 | H | A9 | 6.5 | 250 | 5.75 | 128 | 4686/1810/1442 | | 1480 | 1800 | 1825/26 | 41.269 |
| C400 | 4 | 180/245 | 370 | 1991 | R41 | H | A9 | 5.9 | 250 | 6.35 | 143 | 4686/1810/1442 | | 1530 | 1800 | 1825/26 | 43.887 |
| C400 4Matic | 4 | 242/333 | 480 | 2996 | V61 | A | A9 | 4.9 | 250 | 7.65 | 172 | 4686/1810/1442 | | 1645 | 1800 | 1826/27 | 52.574 |
| AMG C 63 | 4 | 350/476 | 650 | 3982 | V81 | H | A7 | 4.1 | 250 | 8.25 | 192 | 4686/1810/1442 | | 1690 | 1800 | 1826/27 | 60.184 |
| AMG C 63 S | 4 | 375/510 | 700 | 3982 | V81 | H | A7 | 4.0 | 250 | 8.25 | 192 | 4686/1810/1442 | | 1700 | 1750 | 1730/31 | 76.398 |
| C180d | 4 | 85/116 | 280 | 1598 | R41 | H | G6/2499 | 11.1 | 205 | 3.90 | 99 | 4686/1810/1442 | | 1480 | 1730 | - | 84.669 |
| C200d | 4 | 100/136 | 300 | 1598 | R41 | H | G6 | 9.7 | 218 | 4.00 | 99 | 4686/1810/1442 | | 1480 | 1650 | 2226/25 | 34.248 |
| C200d | 4 | 100/136 | 320 | 2143 | R41 | H | A9 | 10.2 | 210 | 4.20 | 109 | 4686/1810/1442 | | 1480 | 1550 | 2226/25 | 36.628 |
| C220d | 4 | 125/170 | 400 | 2143 | R41 | H | G6/2499 | 7.7 | 234 | 4.00 | 122 | 4686/1810/1442 | | 1550 | 1800 | 2226/25 | 39.127 |
| C220d 4Matic | 4 | 125/170 | 400 | 2143 | R41 | A | A9 | 7.5 | 230 | 4.60 | 122 | 4686/1810/1442 | | 1635 | 1800 | 2226/27 | 39.008 |
| C250d | 4 | 152/204 | 500 | 2143 | R41 | A | A9 | 6.6 | 247 | 4.40 | 142 | 4686/1810/1442 | | 1635 | 1800 | 2226/27 | 43.887 |
| C250d 4Matic | 4 | 150/204 | 500 | 2143 | R41 | A | A9 | 6.8 | 242 | 4.40 | 142 | 4686/1810/1442 | | 1660 | 1800 | 2226/27 | 44.363 |
| C300 | 4 | 150/204 | 500 | 2143 | R41 | A | A9 | 6.8 | 242 | 4.40 | 142 | 4686/1810/1442 | | 1660 | 1800 | 2226/27 | 46.743 |
| C300d | 4 | 170/231 | 500 | 2143 | R41-E | H | A7 | 6.4 | 244 | 3.60 | 94 | 4686/1810/1442 | | 1715 | 1800 | 2226/27 | 47.338 |
| C350 | 4 | 205/279 | 600 | 1991 | R41 | H | A7 | 5.9 | 250 | 5.45 | 120 | 4686/1810/1442 | 335 | 1785 | 1600 | 1825/26 | 51.055 |
| C350d | 4 | 205/279 | 600 | 1991 | R41 | H | G6/2499 | 9.9 | 210 | 5.45 | 120 | 4702/1810/1457 | 490/-1510 | 1470 | 1600 | 1622/24 | 33.524 |
| C180 T-Model | 5 | 95/129 | 210 | 1595 | R41 | H | G6/2499 | 8.4 | 223 | 5.45 | 125 | 4702/1810/1457 | 490/-1510 | 1470 | 1600 | 1622/24 | 35.357 |
| C180 T-Model | 5 | 115/156 | 250 | 1595 | R41 | H | G6/2499 | 8.4 | 223 | 5.45 | 125 | 4702/1810/1457 | 490/-1510 | 1470 | 1600 | 1622/24 | 38.413 |
| C200 T-Model | 5 | 135/184 | 300 | 1991 | R41 | H | G6/2499 | 7.7 | 235 | 5.45 | 128 | 4702/1810/1457 | 490/-1510 | 1495 | 1600 | 1622/24 | 38.413 |
| C200 T-Model 4Matic | 5 | 135/184 | 300 | 1991 | R41 | A | H | 7.6 | 239 | 6.95 | 155 | 4702/1810/1457 | 490/-1510 | 1495 | 1600 | 1622/24 | 43.292 |

| | | | | | | | | | | | | |
|---------------------|---|---------|------|------|---------------|---------------|---------------|---------|----------|----------|----------|--------|
| C230 T-Model | H | A9 | 6.25 | 133 | 4702/180/1457 | 490-150 | 1545 | 1800 | 17/22/25 | 42.93 | | |
| C350 T-Model | H | A9 | 6.25 | 60.5 | 146 | 4702/180/1457 | 490-150 | 1800 | 17/22/25 | 45.53 | | |
| C400 T-Model | H | A9 | 6.1 | 25.0 | 6.5 | 146 | 4702/180/1457 | 490-150 | 1800 | 17/22/25 | 45.53 | |
| C400 T-Model 4Matic | A | A9 | 5.0 | 25.0 | 7.1 | 174 | 4702/180/1457 | 490-150 | 1800 | 18/26/27 | 54.20 | |
| C400 T-Model 4Matic | A | A9 | 4.8 | 25.0 | 7.5 | 181 | 4702/180/1457 | 490-150 | 1800 | 18/26/27 | 61.80 | |
| C400 T-Model 4Matic | H | A7 | 4.2 | 25.0 | 8.5 | 196 | 4702/180/1457 | 490-150 | 1785 | 17/20/31 | 86.35 | |
| C400 T-Model | H | A7 | 4.2 | 25.0 | 8.5 | 196 | 4702/180/1457 | 490-150 | 1800 | 17/20/31 | 86.35 | |
| C400 T-Model | H | 66/2499 | 11.5 | 20.1 | 4.3 | 109 | 4702/180/1457 | 490-150 | 1550 | 1600 | 17/24/24 | 35.914 |
| C400 T-Model | H | A6 | 10.1 | 21.4 | 4.4 | 109 | 4702/180/1457 | 490-150 | 1615 | 1600 | 17/24/24 | 38.294 |
| C400 T-Model | H | A9 | 10.6 | 21.0 | 4.4 | 109 | 4702/180/1457 | 490-150 | 1615 | 1600 | 17/24/24 | 40.793 |
| C400 T-Model | H | 66/2499 | 7.9 | 22.5 | 4.3 | 108 | 4702/180/1457 | 490-150 | 1695 | 1800 | 17/24/24 | 40.674 |
| C400 T-Model 4Matic | A | A9 | 7.7 | 22.5 | 4.7 | 124 | 4702/180/1457 | 490-150 | 1695 | 1800 | 17/24/24 | 45.53 |
| C400 T-Model | A | A9 | 6.9 | 24.5 | 4.5 | 117 | 4702/180/1457 | 490-150 | 1660 | 1800 | 17/24/24 | 46.029 |
| C400 T-Model | A | A9 | 6.7 | 23.7 | 4.7 | 124 | 4702/180/1457 | 490-150 | 1710 | 1800 | 17/24/24 | 48.409 |
| C400 T-Model 4Matic | H | A7 | 6.7 | 23.8 | 3.8 | 99 | 4702/180/1457 | 490-150 | 1765 | 1600 | 17/22/25 | 49.904 |
| C400 T-Model | H | A7 | 6.2 | 24.6 | 3.5 | 99 | 4702/180/1457 | 490-150 | 1765 | 1600 | 17/22/25 | 52.717 |
| C400 T-Model | H | A7 | 6.2 | 24.6 | 3.5 | 99 | 4702/180/1457 | 490-150 | 1765 | 1600 | 17/22/25 | 52.717 |

| | | | | | | | | | | | | | | | | |
|-----------------------|-----------|-----|------|-----|---|---------|-----|-----|------|-----|----------------|---------|------|------|---------|--------|
| C180 Coupé | 2 115/136 | 250 | 1595 | RAT | H | 66/2499 | 8,2 | 225 | 5,35 | 122 | 4686/1810/1442 | 400 | 1475 | 1400 | 1926/27 | 36,03 |
| C200 Coupé | 2 135/184 | 300 | 1991 | RAT | H | 66/2499 | 7,7 | 237 | 5,35 | 153 | 4686/1810/1442 | 400 | 1505 | 1600 | 1926/27 | 38,056 |
| C200 Coupé 4Matic | 2 135/184 | 300 | 1991 | RAT | A | A9 | 6,5 | 229 | 6,75 | 153 | 4686/1810/1442 | 400 | 1595 | 1800 | 1926/27 | 42,935 |
| C250 Coupé | 2 155/211 | 350 | 1991 | RAT | H | A9 | 6,8 | 250 | 5,85 | 130 | 4686/1810/1442 | 400 | 1540 | 1800 | 1926/27 | 43,292 |
| C300 Coupé | 2 180/245 | 370 | 1991 | RAT | H | A9 | 6,0 | 250 | 6,35 | 143 | 4686/1810/1442 | 400 | 1665 | 1800 | 1926/27 | 45,586 |
| C400 Coupé | 2 245/333 | 480 | 2996 | V6T | A | A9 | 4,9 | 250 | 7,65 | 172 | 4686/1810/1442 | 400 | 1735 | 1800 | 1926/27 | 61,761 |
| AMG C43 Coupé 4Matic | 2 270/367 | 620 | 2996 | V6T | H | A7 | 4,7 | 250 | 7,85 | 178 | 4686/1810/1442 | 400 | 1785 | 1770 | 1926/27 | 61,761 |
| AMG C63 Coupé | 2 350/476 | 650 | 3982 | V8T | H | A7 | 4,0 | 250 | 8,85 | 200 | 4686/1877/1442 | 400 | 1800 | 1900 | 1926/27 | 78,302 |
| AMG C63S Coupé | 2 375/510 | 700 | 3982 | V8T | H | A9 | 3,9 | 250 | 8,65 | 200 | 4686/1877/1442 | 400 | 1805 | 1800 | 1926/27 | 86,573 |
| C220d Coupé | 2 125/170 | 400 | 2143 | RAT | A | A9 | 7,8 | 234 | 4,10 | 106 | 4686/1810/1442 | 480 | 1605 | 1800 | 2126/27 | 40,020 |
| C220d Coupé 4Matic | 2 125/170 | 400 | 2143 | RAT | A | A9 | 6,7 | 247 | 4,20 | 109 | 4686/1810/1442 | 480 | 1670 | 1800 | 2126/27 | 44,889 |
| C230d Coupé | 2 150/204 | 500 | 2143 | RAT | A | A9 | 6,7 | 247 | 4,20 | 109 | 4686/1810/1442 | 480 | 1645 | 1800 | 2126/27 | 45,494 |
| C230d Coupé 4Matic | 2 150/204 | 500 | 2143 | RAT | H | 66/2499 | 8,9 | 222 | 6,35 | 136 | 4686/1810/1409 | 285-360 | 1600 | 1400 | 1926/27 | 47,874 |
| C180 Cabrio | 2 115/136 | 250 | 1595 | RAT | H | 66/2499 | 8,2 | 235 | 6,05 | 138 | 4686/1810/1409 | 285-360 | 1645 | 1600 | 1926/27 | 44,750 |
| C200 Cabrio | 2 135/184 | 300 | 1991 | RAT | A | A9 | 8,0 | 227 | 7,15 | 163 | 4686/1810/1409 | 285-360 | 1725 | 1800 | 1926/27 | 49,629 |
| C200 Cabrio 4Matic | 2 135/184 | 300 | 1991 | RAT | H | A9 | 6,9 | 244 | 6,25 | 160 | 4686/1810/1409 | 285-360 | 1665 | 1800 | 1926/27 | 49,986 |
| C250 Cabrio | 2 155/211 | 350 | 1991 | RAT | H | A9 | 6,4 | 250 | 6,75 | 151 | 4686/1810/1409 | 285-360 | 1690 | 1800 | 1926/27 | 51,949 |
| C300 Cabrio | 2 180/245 | 370 | 1991 | RAT | H | A9 | 6,4 | 250 | 6,75 | 151 | 4686/1810/1409 | 285-360 | 1805 | 1800 | 1926/27 | 60,279 |
| C400 Cabrio 4Matic | 2 245/333 | 480 | 2996 | V6T | A | A9 | 4,8 | 250 | 8,35 | 190 | 4686/1810/1409 | 285-360 | 1870 | 1900 | 1926/27 | 68,455 |
| C400 Cabrio | 2 245/333 | 480 | 2996 | V6T | A | A9 | 4,7 | 250 | 8,35 | 190 | 4686/1810/1409 | 285-360 | 1910 | 1900 | 1926/27 | 68,455 |
| AMG C43 Cabrio 4Matic | 2 270/367 | 620 | 2996 | V6T | A | A9 | 4,2 | 250 | 8,59 | 208 | 4686/1877/1409 | 285-360 | 1925 | 1770 | 31 | 92,285 |
| AMG C63 Cabrio | 2 350/476 | 650 | 3982 | V8T | H | A7 | 4,2 | 250 | 8,59 | 208 | 4686/1877/1409 | 285-360 | 1925 | 1770 | 31 | 92,285 |
| AMG C63 S Cabrio | 2 375/510 | 700 | 3982 | V8T | H | A9 | 3,8 | 231 | 4,50 | 116 | 4686/1810/1409 | 285-360 | 1735 | 1800 | 2126/27 | 47,249 |
| C220d Cabrio | 2 125/170 | 400 | 2143 | RAT | A | A9 | 8,1 | 225 | 5,00 | 116 | 4686/1810/1409 | 285-360 | 1805 | 1800 | 2126/27 | 52,128 |
| C220d Cabrio 4Matic | 2 125/170 | 400 | 2143 | RAT | A | A9 | 7,2 | 243 | 4,60 | 121 | 4686/1810/1409 | 285-360 | 1770 | 1800 | 2126/27 | 52,723 |
| C250d Cabrio | 2 150/204 | 500 | 2143 | RAT | H | 66/2558 | 8,1 | 240 | 6,10 | 140 | 4923/1852/1468 | 540 | 1575 | 1500 | 1602/25 | 43,019 |
| E200 | 4 135/184 | 300 | 1991 | RAT | A | A9 | 6,9 | 233 | 6,85 | 152 | 4923/1852/1468 | 540 | 1655 | 2000 | 1602/25 | 48,314 |
| C200 4Matic | 4 135/184 | 300 | 1991 | RAT | A | A9 | 7,9 | 230 | 6,85 | 152 | 4923/1852/1468 | 540 | 1615 | 2000 | 1602/25 | 48,314 |
| E250 | 4 155/211 | 350 | 1991 | RAT | H | A9 | 6,9 | 250 | 5,95 | 132 | 4923/1852/1468 | 540 | 1655 | 2100 | 1602/25 | 48,314 |
| E300 | 4 180/245 | 370 | 1991 | RAT | H | A9 | 6,2 | 250 | 6,35 | 144 | 4923/1852/1468 | 540 | 1655 | 2100 | 1602/25 | 48,314 |
| E400 | 4 245/333 | 480 | 3498 | V6T | A | A9 | 5,2 | 250 | 7,65 | 173 | 4923/1852/1468 | 540 | 1820 | 2100 | 1923/25 | 62,963 |
| AMG C43 4Matic | 4 295/401 | 520 | 2996 | V6T | A | A9 | 4,6 | 250 | 8,25 | 185 | 4923/1852/1468 | 540 | 1840 | 2100 | 1928/27 | 75,387 |

| Modell | Türen | Leistung (kW/PS) | Drehmoment (Nm) | Hubraum (cm³) | Antrieb | Getriebe/Automatik-Aufpreis | Beschleunigung 0-100 km/h (Sek.) | Kraftstoffverbrauch ECe-Mix n. Art. (l/100 km) | CO ₂ (ECe-Mix) g/km | Länge/Breite/Höhe (mm) | Kofferraumvolumen von - bis (Liter) | Leergewicht DIN (kg) | Abhängelast gebremst (kg) | Kaskoklassen HfP / TK / VK | KOSTEN | | |
|---------------------------------|-------|------------------|-----------------|---------------|---------------------------|-----------------------------|----------------------------------|--|----------------------------------|--|-------------------------------------|------------------------|-------------------------------------|----------------------------|---------------------------|----------------------------|---------|
| Modell | Türen | Leistung (kW/PS) | Drehmoment (Nm) | Hubraum (cm³) | Bauart/Zylinder/Aufladung | MOTOR | Antrieb | Getriebe/Automatik-Aufpreis | Beschleunigung 0-100 km/h (Sek.) | Kraftstoffverbrauch ECe-Mix n. Art. (l/100 km) | CO ₂ (ECe-Mix) g/km | Länge/Breite/Höhe (mm) | Kofferraumvolumen von - bis (Liter) | Leergewicht DIN (kg) | Abhängelast gebremst (kg) | Kaskoklassen HfP / TK / VK | KOSTEN |
| Modell | Türen | Leistung (kW/PS) | Drehmoment (Nm) | Hubraum (cm³) | Bauart/Zylinder/Aufladung | MOTOR | Antrieb | Getriebe/Automatik-Aufpreis | Beschleunigung 0-100 km/h (Sek.) | Kraftstoffverbrauch ECe-Mix n. Art. (l/100 km) | CO ₂ (ECe-Mix) g/km | Länge/Breite/Höhe (mm) | Kofferraumvolumen von - bis (Liter) | Leergewicht DIN (kg) | Abhängelast gebremst (kg) | Kaskoklassen HfP / TK / VK | KOSTEN |
| Citan Tourer 111i CDI | 5 | 81/110 | 260 | 1461 | RAT | V | G6 | | 13,3 | 160 | 4,40 | 115/4321/1829/1809 | 300-3000 | 1455 | 1350 | 17/23/20 | 23.598 |
| Citan Tourer 111i CDI extralang | 5 | 81/110 | 260 | 1461 | RAT | V | G6 | | 14,0 | 160 | 4,40 | 115/4321/1829/1823 | 685-3300 | 1635 | 1050 | 17/23/20 | 25.430 |
| V2000 kompakt | 4 | 100/136 | 330 | 2143 | RAT | H | G6/2550 | | 14,7 | 183 | 6,50 | 171/4895/1928/1880 | 1100-3830 | 2030 | 2000 | 23/23/26 | 44.506 |
| V2000i kompakt | 4 | 100/136 | 330 | 2143 | RAT | A | A7 | | 14,4 | 178 | 6,60 | 174/4895/1928/1880 | 610-3830 | 2180 | 2000 | 23/23/26 | 48.553 |
| V2000i kompakt | 4 | 120/163 | 380 | 2143 | RAT | H | G6/2551 | | 12,5 | 193 | 6,10 | 174/4895/1928/1880 | 1100-3830 | 2180 | 2000 | 23/23/26 | 45.553 |
| V2500 kompakt | 4 | 140/190 | 440 | 2143 | RAT | H | A7 | | 9,1 | 206 | 6,00 | 174/4895/1928/1880 | 610-3830 | 2155 | 2000 | 23/23/26 | 49.980 |
| V2500 kompakt | 4 | 140/190 | 440 | 2143 | RAT | A | A7 | | 10,6 | 199 | 6,60 | 174/4895/1928/1880 | 610-3830 | 2155 | 2000 | 23/23/26 | 54.027 |
| V300i d lang | 4 | 100/136 | 330 | 2143 | RAT | A | G6/2550 | | 14,7 | 178 | 6,60 | 171/4895/1928/1880 | 1030-4250 | 2105 | 2000 | 23/23/26 | 45.400 |
| V300i d lang | 4 | 100/136 | 330 | 2143 | RAT | A | A7 | | 14,4 | 178 | 6,60 | 171/4895/1928/1880 | 1030-4250 | 2105 | 2000 | 23/23/26 | 46.457 |
| V300i d lang | 4 | 120/163 | 380 | 2143 | RAT | H | G6/2551 | | 12,5 | 193 | 6,10 | 174/4895/1928/1880 | 1030-4250 | 2105 | 2000 | 23/23/26 | 46.457 |
| V300i d lang | 4 | 140/190 | 440 | 2143 | RAT | H | A7 | | 9,1 | 206 | 6,00 | 174/4895/1928/1880 | 1030-4250 | 2105 | 2000 | 23/23/26 | 50.894 |
| V300i d lang | 4 | 140/190 | 440 | 2143 | RAT | A | A7 | | 10,6 | 199 | 6,60 | 174/4895/1928/1880 | 1030-4250 | 2105 | 2000 | 23/23/26 | 54.931 |
| V2000i extralang | 4 | 100/136 | 330 | 2143 | RAT | H | G6/2539 | | 14,7 | 178 | 6,70 | 171/5370/1928/1880 | 1410-4630 | 2130 | 2000 | 23/23/26 | 46.279 |
| V2000i extralang | 4 | 100/136 | 330 | 2143 | RAT | A | A7 | | 14,4 | 178 | 6,70 | 171/5370/1928/1880 | 1410-4630 | 2130 | 2000 | 23/23/26 | 50.326 |
| V2200i extralang | 4 | 120/163 | 380 | 2143 | RAT | H | G6/2550 | | 12,5 | 193 | 6,10 | 174/4895/1928/1880 | 1410-4630 | 2130 | 2000 | 23/23/26 | 47.326 |
| V2500i extralang | 4 | 140/190 | 440 | 2143 | RAT | H | A7 | | 9,1 | 206 | 6,00 | 174/4895/1928/1880 | 1410-4630 | 2130 | 2000 | 23/23/26 | 51.753 |
| V2500i extralang | 4 | 140/190 | 440 | 2143 | RAT | A | A7 | | 10,6 | 199 | 6,60 | 174/4895/1928/1880 | 1410-4630 | 2130 | 2000 | 23/23/26 | 56.800 |
| GLA180 | 5 | 90/122 | 300 | 1595 | RAT | V | G6/2178 | | 9,0 | 196 | 6,70 | 177/5370/1928/1880 | 1410-4630 | 2230 | 2500 | 23/26/28 | 28.941 |
| GLA200 | 5 | 115/156 | 250 | 1595 | RAT | V | G6/2178 | | 8,4 | 215 | 5,80 | 177/5370/1928/1880 | 1410-4630 | 2230 | 2500 | 23/26/28 | 30.821 |
| GLA220 | 5 | 135/184 | 300 | 1595 | RAT | V | G6/2178 | | 7,1 | 230 | 6,55 | 177/5370/1928/1880 | 1410-4630 | 2230 | 2500 | 23/26/28 | 37.146 |
| GLA250 | 5 | 155/211 | 350 | 1595 | RAT | V | G6/2177 | | 6,7 | 235 | 6,15 | 177/5370/1928/1880 | 1410-4630 | 2230 | 2500 | 23/26/28 | 34.665 |
| GLA250 | 5 | 155/211 | 350 | 1595 | RAT | A | A7 | | 6,6 | 230 | 6,55 | 177/5370/1928/1880 | 1410-4630 | 2230 | 2500 | 23/26/28 | 38.961 |
| AMG GLA 45 | 5 | 280/381 | 475 | 1991 | RAT | A | A7 | | 4,4 | 250 | 7,40 | 177/5370/1928/1880 | 1410-4630 | 2230 | 2500 | 23/26/28 | 31.952 |
| AMG GLA 45 | 5 | 280/381 | 475 | 1991 | RAT | A | A7 | | 4,4 | 250 | 7,40 | 177/5370/1928/1880 | 1410-4630 | 2230 | 2500 | 23/26/28 | 33.647 |
| GLA200d | 5 | 100/136 | 300 | 2143 | RAT | V | G6/2178 | | 9,1 | 206 | 4,80 | 127/4530/1804/1494 | 421-1235 | 1505 | 1500 | 21/20/24 | 37.943 |
| GLA200d | 5 | 100/136 | 300 | 2143 | RAT | A | A7 | | 7,7 | 223 | 4,20 | 127/4530/1804/1494 | 421-1235 | 1505 | 1500 | 21/20/24 | 38.473 |
| GLA220d | 5 | 130/177 | 350 | 2143 | RAT | V | A7 | | 7,7 | 223 | 4,20 | 127/4530/1804/1494 | 421-1235 | 1505 | 1500 | 21/20/24 | 40.686 |
| GLA220d | 5 | 130/177 | 350 | 2143 | RAT | A | A7 | | 7,7 | 223 | 4,20 | 127/4530/1804/1494 | 421-1235 | 1505 | 1500 | 21/20/24 | 45.791 |
| GLA250d | 5 | 155/211 | 350 | 1991 | RAT | A | A7 | | 6,5 | 236 | 7,25 | 152/4656/1890/1644 | 550-1600 | 1735 | 2400 | 22/26/26 | 50.224 |
| GLA250d | 5 | 180/245 | 370 | 1991 | RAT | A | A7 | | 4,9 | 250 | 8,30 | 152/4656/1890/1644 | 550-1600 | 1735 | 2400 | 22/26/26 | 63.368 |
| AMG GLC 43 | 5 | 270/367 | 520 | 2996 | V6T | A | A9 | | 4,0 | 250 | 10,30 | 234/4732/1890/1597 | 500-1400 | 2010 | 2200 | 22/27/29 | 95.141 |
| AMG GLC 43 | 5 | 270/367 | 520 | 2996 | V6T | A | A9 | | 4,0 | 250 | 10,30 | 234/4732/1890/1597 | 500-1400 | 2010 | 2200 | 22/27/29 | 95.141 |
| AMG GLC 43 | 5 | 350/476 | 650 | 3982 | V8T | A | A9 | | 3,8 | 250 | 10,70 | 244/4732/1890/1597 | 500-1400 | 2010 | 2200 | 22/27/29 | 122.273 |
| AMG GLC 43 | 5 | 375/510 | 700 | 3982 | V8T | A | A9 | | 3,8 | 250 | 10,70 | 244/4732/1890/1597 | 500-1400 | 2010 | 2200 | 22/27/29 | 122.273 |
| GLC220d | 5 | 125/170 | 400 | 2143 | RAT | A | A7 | | 8,3 | 210 | 5,00 | 129/4656/1890/1644 | 550-1600 | 1845 | 2500 | 20/26/25 | 46.148 |
| GLC250d | 5 | 150/204 | 500 | 2143 | RAT | A | A7 | | 6,2 | 238 | 5,00 | 129/4656/1890/1644 | 550-1600 | 1845 | 2500 | 20/26/25 | 47.695 |
| GLC350d | 5 | 250/338 | 620 | 2987 | V6T | A | A9 | | 4,9 | 250 | 15,90 | 165/1891/1935/1796 | 690-2010 | 2150 | 3500 | 22/26/28 | 53.288 |
| GLC350d | 5 | 250/338 | 620 | 2987 | V6T | A | A9 | | 4,9 | 250 | 15,90 | 165/1891/1935/1796 | 690-2010 | 2150 | 3500 | 22/26/28 | 53.288 |
| GLC350e | 5 | 250/338 | 620 | 2987 | V6T | A | A9 | | 4,9 | 250 | 15,90 | 165/1891/1935/1796 | 690-2010 | 2150 | 3500 | 22/26/28 | 53.288 |
| GLC350e | 5 | 250/338 | 620 | 2987 | V6T | A | A9 | | 4,9 | 250 | 15,90 | 165/1891/1935/1796 | 690-2010 | 2150 | 3500 | 22/26/28 | 53.288 |
| GLC350e | 5 | 250/338 | 620 | 2987 | V6T | A | A9 | | 4,9 | 250 | 15,90 | 165/1891/1935/1796 | 690-2010 | 2150 | 3500 | 22/26/28 | 53.288 |
| GLC350e | 5 | 250/338 | 620 | 2987 | V6T | A | A9 | | 4,9 | 250 | 15,90 | 165/1891/1935/1796 | 690-2010 | 2150 | 3500 | 22/26/28 | 53.288 |
| GLC350e | 5 | 250/338 | 620 | 2987 | V6T | A | A9 | | 4,9 | 250 | 15,90 | 165/1891/1935/1796 | 690-2010 | 2150 | 3500 | 22/26/28 | 53.288 |
| GLC350e | 5 | 250/338 | 620 | 2987 | V6T | A | A9 | | 4,9 | 250 | 15,90 | 165/1891/1935/1796 | 690-2010 | 2150 | 3500 | 22/26/28 | 53.288 |
| GLC350e | 5 | 250/338 | 620 | 2987 | V6T | A | A9 | | 4,9 | 250 | 15,90 | 165/1891/1935/1796 | 690-2010 | 2150 | 3500 | 22/26/28 | 53.288 |
| GLC350e | 5 | 250/338 | 620 | 2987 | V6T | A | A9 | | 4,9 | 250 | 15,90 | 165/1891/1935/1796 | 690-2010 | 2150 | 3500 | 22/26/28 | 53.288 |
| GLC350e | 5 | 250/338 | 620 | 2987 | V6T | A | A9 | | 4,9 | 250 | 15,90 | 165/1891/1935/1796 | 690-2010 | 2150 | 3500 | 22/26/28 | 53.288 |
| GLC350e | 5 | 250/338 | 620 | 2987 | V6T | A | A9 | | 4,9 | 250 | 15,90 | 165/1891/1935/1796 | 690-2010 | 2150 | 3500 | 22/26/28 | 53.288 |
| GLC350e | 5 | 250/338 | 620 | 2987 | V6T | A | A9 | | 4,9 | 250 | 15,90 | 165/1891/1935/1796 | 690-2010 | 2150 | 3500 | 22/26/28 | 53.288 |
| GLC350e | 5 | 250/338 | 620 | 2987 | V6T | A | A9 | | 4,9 | 250 | 15,90 | 165/1891/1935/1796 | 690-2010 | 2150 | 3500 | 22/26/28 | 53.288 |
| GLC350e | 5 | 250/338 | 620 | 2987 | V6T | A | A9 | | 4,9 | 250 | 15,90 | 165/1891/1935/1796 | 690-2010 | 2150 | 3500 | 22/26/28 | 53.288 |
| GLC350e | 5 | 250/338 | 620 | 2987 | V6T | A | A9 | | 4,9 | 250 | 15,90 | 165/1891/1935/1796 | 690-2010 | 2150 | 3500 | 22/26/28 | 53.288 |
| GLC350e | 5 | 250/338 | 620 | 2987 | V6T | A | A9 | | 4,9 | 250 | 15,90 | 165/1891/1935/1796 | 690-2010 | 2150 | 3500 | 22/26/28 | 53.288 |
| GLC350e | 5 | 250/338 | 620 | 2987 | V6T | A | A9 | | 4,9 | 250 | 15,90 | 165/1891/1935/1796 | 690-2010 | 2150 | 3500 | 22/26/28 | 53.288 |
| GLC350e | 5 | 250/338 | 620 | 2987 | V6T | A | A9 | | 4,9 | 250 | 15,90 | 165/1891/1935/1796 | 690-2010 | 2150 | 3500 | 22/26/28 | 53.288 |
| GLC350e | 5 | 250/338 | 620 | 2987 | V6T | A | A9 | | 4,9 | 250 | 15,90 | 165/1891/1935/1796 | 690-2010 | 2150 | 3500 | 22/26/28 | 53.288 |
| GLC350e | 5 | 250/338 | 620 | 2987 | V6T | A | A9 | | 4,9 | 250 | 15,90 | 165/1891/1935/1796 | 690-2010 | 2150 | 3500 | 22/26/28 | 53.288 |
| GLC350e | 5 | 250/338 | 620 | 2987 | V6T | A | A9 | | 4,9 | 250 | 15,90 | 165/1891/1935/1796 | 690-2010 | 2150 | 3500 | 22/26/28 | 53.288 |
| GLC350e | 5 | 250/338 | 620 | 2987 | V6T | A | A9 | | 4,9 | 250 | 15,90 | 165/1891/1935/1796 | 690-2010 | 2150 | 3500 | 22/26/28 | 53.288 |
| GLC350e | 5 | 250/338 | 620 | 2987 | V6T | A | A9 | | 4,9 | 250 | 15,90 | 165/1891/1935/1796 | 690-2010 | 2150 | 3500 | 22/26/28 | 53.288 |
| GLC350e | 5 | 250/338 | 620 | 2987 | V6T | A | A9 | | 4,9 | 250 | 15,90 | 165/1891/1935/1796 | 690-2010 | 2150 | 3500 | 22/26/28 | 53.288 |
| GLC350e | 5 | 250/338 | 620 | 2987 | V6T | A | A9 | | 4,9 | 250 | 15,90 | 165/1891/1935/1796 | 690-2010 | 2150 | 3500 | 22/26/28 | 53.288 |
| GLC350e | 5 | 250/338 | 620 | 2987 | V6T | A | A9 | | 4,9 | 250 | 15,90 | 165/1891/1935/1796 | 690-2010 | 2150 | 3500 | 22/26/28 | 53.288 |
| GLC350e | 5 | 250/338 | 620 | 2987 | V6T | A | A9 | | 4,9 | 250 | 15,90 | 165/1891/1935/1796 | 690-2010 | 2150 | 3500 | 22/26/28 | 53.288 |
| GLC350e | 5 | 250/338 | 620 | 2987 | V6T | A | A9 | | 4,9 | 250 | 15,90 | 165/1891/1935/1796 | 690-2010 | 2150 | 3500 | 22/26/28 | 53.288 |
| GLC350e | 5 | 250/338 | 620 | 2987 | V6T | A | A9 | | 4, | | | | | | | | |

| Modell | Türen | Leistung (kW/PS) | Drehmoment (Nm) | Hubraum (cm³) | MOTOR | Antrieb | Getriebe/ Automatik- Aufpreis | Beschleunigung 0-100 km/h (Sek.) | Kraftstoffverbrauch ECE-Mix u. Art. (l/100 km) | CO ₂ (ECE-Mix) g/km | Länge/Breite/Höhe (mm) | Kofferraumvolumen von - bis (Liter) | Leergewicht DIN (kg) | GEWICHTE | Kaskoklassen HPF / TK / VK | Kosten Preis (Euro) |
|---------------------------------------|-------|------------------|-----------------|---------------|-------|---------|----------------------------------|-------------------------------------|---|--------------------------------|------------------------|--|----------------------|----------|-------------------------------|------------------------|
| 508 BlueHDi 120 Allure | 4 | 188/120 | 300 | 1560 | RAT | V | A6 | 11,0 | 201 | 3,9 D | 102/4830/1828/1456 | 515-1381 | 1420 | 1175 | 11/24/23 | 36.300 |
| 508 BlueHDi 150 Active | 4 | 110/150 | 370 | 1997 | RAT | V | A6 | 8,9 | 210 | 4,2 D | 109/4830/1828/1456 | 515-1381 | 1875 | 1151 | 21/24/23 | 32.200 |
| 508 BlueHDi 150 Allure | 4 | 113/151 | 400 | 1997 | RAT | V | A6 | 8,5 | 230 | 4,2 D | 110/4830/1838/1456 | 515-1381 | 1540 | 1575 | 21/24/23 | 30.150 |
| 508 SW THP 105 Active | 5 | 121/165 | 240 | 1598 | RAT | V | G6/5750 | 8,8 | 210 | 5,8 S | 135/4829/1828/1487 | 360-1598 | 1420 | 1175 | 16/24/23 | 30.850 |
| 508 SW BlueHDi 120 Active | 5 | 110/150 | 370 | 1997 | RAT | V | A6 | 9,1 | 210 | 4,2 D | 108/4829/1828/1487 | 360-1598 | 1445 | 1075 | 18/24/23 | 37.450 |
| 508 SW BlueHDi 150 Allure | 5 | 117/150 | 400 | 1997 | RAT | V | A6 | 8,6 | 226 | 4,4 D | 114/4829/1828/1487 | 360-1598 | 1650 | 1475 | 18/24/23 | 40.300 |
| Partner Tepee VTi 98 Access | 4 | 72/98 | 152 | 1598 | R4 | V | G5 | 12,8 | 170 | 6,4 S | 119/4380/1801/1801 | 100-3000 | 1475 | 1300 | 17/16/16 | 17.850 |
| Partner Tepee PureTech 110 Active | 5 | 81/110 | 205 | 1199 | R3T | V | G5 | 12,2 | 180 | 5,1 S | 119/4380/1801/1801 | 100-3000 | 1415 | 1300 | 17/16/16 | 20.850 |
| Partner Tepee BlueHDi 120 Active | 5 | 73/99 | 254 | 1560 | RAT | V | G57/50 | 12,4 | 166 | 4,2 D | 109/4380/1801/1801 | 100-3000 | 1515 | 1300 | 18/18/17 | 21.800 |
| Partner Tepee BlueHDi 95 Active | 5 | 88/120 | 300 | 1560 | RAT | V | G6 | 11,4 | 178 | 4,4 D | 113/4380/1801/1801 | 100-3000 | 1555 | 1300 | 18/18/16 | 23.000 |
| Traveller L2.1.6 BlueHDi 115 | 4 | 70/95 | 210 | 1560 | RAT | V | G6 | k.a. | 165 | 5,6 D | 148/4959/1920/1948 | 603-3968 | 1673 | 2300 | 22/20/23 | 34.100 |
| Traveller L2.1.6 BlueHDi 115 | 4 | 85/116 | 300 | 1560 | RAT | V | G6 | k.a. | 160 | 5,1 D | 133/4606/1920/1948 | 603-3968 | 1735 | 2000 | 22/20/23 | 34.380 |
| Traveller Business L1 2.0 BlueHDi 150 | 4 | 110/150 | 370 | 1997 | RAT | V | G6 | k.a. | 160 | 5,2 D | 137/4959/1920/1948 | 603-3968 | 1705 | 2000 | 22/20/23 | 37.550 |
| Traveller Business L1 2.0 BlueHDi 150 | 4 | 110/150 | 370 | 1997 | RAT | V | G6 | k.a. | 170 | 5,3 D | 139/4956/1920/1940 | 603-3968 | 1630 | 2300 | 22/20/23 | 36.690 |
| Traveller Business L3 2.0 BlueHDi 150 | 4 | 110/150 | 370 | 1997 | RAT | V | G6 | k.a. | 170 | 5,3 D | 143/5309/1920/1950 | 989-4554 | 1687 | 2300 | 22/20/23 | 37.480 |
| Traveller Business L2 2.0 BlueHDi 180 | 4 | 130/177 | 400 | 1997 | RAT | V | A6 | k.a. | 170 | 5,7 D | 151/4606/1920/1940 | 224-3397 | 1628 | 2000 | 22/20/23 | 39.130 |
| Traveller Business L2 2.0 BlueHDi 180 | 4 | 130/177 | 400 | 1997 | RAT | V | A6 | k.a. | 170 | 5,7 D | 155/5309/1920/1950 | 989-4554 | 1714 | 2000 | 22/20/23 | 40.480 |
| 2008 PureTech 82 Active | 5 | 60/82 | 118 | 1199 | R3 | V | A6 | 13,5 | 168 | 4,9 S | 114/4159/1739/1556 | 350-1194 | 1045 | 1100 | 15/18/17 | 17.800 |
| 2008 PureTech 110 Active | 5 | 81/110 | 205 | 1199 | R3T | V | A6 | 10,3 | 188 | 4,8 S | 110/4159/1739/1556 | 350-1194 | 1150 | 1250 | 15/18/17 | 20.500 |
| 2008 PureTech 130 Allure | 5 | 87/110 | 230 | 1199 | R3T | V | G6 | 9,9 | 191 | 4,4 S | 110/4159/1739/1556 | 350-1194 | 1090 | 1250 | 15/18/17 | 21.250 |
| 2008 PureTech 130 Allure | 5 | 96/131 | 254 | 1560 | RAT | V | G6 | 9,3 | 183 | 3,5 D | 90/4159/1739/1556 | 350-1194 | 1190 | 1250 | 16/20/18 | 20.750 |
| 2008 BlueHDi 120 Allure | 5 | 88/120 | 300 | 1560 | RAT | V | G6 | 9,6 | 192 | 3,7 D | 94/4159/1739/1556 | 350-1194 | 1200 | 1300 | 16/20/18 | 23.650 |
| 2008 PureTech 130 Access | 5 | 96/131 | 230 | 1199 | R3T | V | G6/4900 | 10,8 | 188 | 5,4 S | 124/4471/1906/1624 | 520-1482 | 1290 | 1400 | 18/19/21 | 23.600 |
| 3008 THP 165 Allure | 5 | 121/165 | 240 | 1598 | RAT | V | A6 | 8,9 | 206 | 6,0 S | 136/4471/1906/1624 | 520-1482 | 1315 | 1300 | 18/19/23 | 32.500 |
| 3008 BlueHDi 120 Active | 5 | 88/120 | 300 | 1598 | RAT | V | A6 | 11,6 | 185 | 4,4 D | 144/4471/1906/1624 | 520-1482 | 1417 | 1500 | 18/19/21 | 29.750 |
| 3008 BlueHDi 150 Active | 5 | 96/131 | 300 | 1598 | RAT | V | G6 | 10,8 | 192 | 4,2 D | 109/4471/1906/1624 | 520-1482 | 1425 | 1600 | 17/20/22 | 30.750 |
| 3008 BlueHDi 180 Allure | 5 | 130/177 | 400 | 1997 | RAT | V | A6 | 8,9 | 211 | 4,9 D | 129/4471/1906/1624 | 520-1482 | 1435 | 1600 | 18/20/24 | 37.300 |
| 3008 PureTech 130 Allure | 5 | 96/131 | 230 | 1199 | R3T | V | G6/5000 | 10,9 | 188 | 5,4 S | 124/4641/1906/1646 | 780-1940 | 1310 | 1200 | 18/19/23 | 34.250 |
| 5008 THP 165 Allure | 5 | 121/165 | 240 | 1598 | RAT | V | A6 | 9,2 | 206 | 6,1 S | 140/4641/1906/1646 | 780-1940 | 1350 | 1350 | 18/19/23 | 34.250 |
| 5008 BlueHDi 120 Active | 5 | 88/120 | 300 | 1560 | RAT | V | A6 | 11,9 | 185 | 4,6 D | 118/4641/1906/1646 | 780-1940 | 1380 | 1100 | 18/20/23 | 32.800 |
| 5008 BlueHDi 130 Active | 5 | 96/131 | 300 | 1598 | RAT | V | G6 | 11,1 | 191 | 4,2 D | 118/4641/1906/1646 | 780-1940 | 1430 | 1300 | k.a. | 31.500 |
| 5008 BlueHDi 150 Active | 5 | 110/150 | 370 | 1997 | RAT | V | A6 | 9,6 | 201 | 4,8 D | 125/4641/1906/1646 | 780-1940 | 1490 | 1500 | 18/20/23 | 32.500 |
| 5008 BlueHDi 180 GT | 5 | 130/177 | 400 | 1997 | RAT | V | A6 | 9,1 | 211 | 4,9 D | 129/4641/1906/1646 | 780-1940 | 1530 | 1500 | 19/20/24 | 39.050 |

PORSCHE

| | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--------------------------|---|---------|-----|------|-----|---|---------|-----|-----|---------|--------------------|-----|------|---|----------|---------|
| 718 Cayman | 3 | 120/300 | 380 | 1988 | BAT | H | G6/2826 | 5,1 | 275 | 7,4 SP | 168/4379/1801/1295 | 150 | 1335 | - | 13/24/23 | 52.694 |
| 718 Cayman S | 3 | 157/350 | 420 | 2497 | BAT | H | G6/2826 | 4,6 | 285 | 8,1 SP | 184/4379/1801/1295 | 150 | 1355 | - | 13/24/23 | 65.189 |
| 718 Cabriolet | 3 | 269/365 | 420 | 2497 | BAT | H | G6/2826 | 4,6 | 285 | 8,1 SP | 184/4379/1801/1286 | 150 | 1375 | - | 13/24/26 | 65.189 |
| 718 Boxster | 2 | 269/365 | 420 | 2497 | BAT | H | G6/2826 | 5,1 | 275 | 7,4 SP | 168/4379/1801/1281 | 150 | 1335 | - | 13/24/26 | 74.717 |
| 718 Boxster S | 2 | 265/350 | 420 | 2497 | BAT | H | G6/2826 | 4,6 | 285 | 8,1 SP | 184/4379/1801/1280 | 150 | 1355 | - | 13/24/26 | 67.212 |
| 911 Carrera | 2 | 269/365 | 420 | 2497 | BAT | H | G6/2826 | 4,6 | 285 | 9,0 SP | 205/4391/1801/1272 | 150 | 1375 | - | 13/24/26 | 78.160 |
| 911 Carrera | 2 | 272/370 | 450 | 2981 | B6T | H | G7/3511 | 4,6 | 295 | 8,3 SP | 190/4499/1808/1294 | 145 | 1430 | - | 12/28/29 | 97.914 |
| 911 Carrera 4 | 2 | 272/370 | 450 | 2981 | B6T | H | G7/3511 | 4,5 | 292 | 8,7 SP | 201/4499/1852/1295 | 125 | 1485 | - | 12/28/29 | 105.292 |
| 911 Carrera S | 2 | 272/370 | 450 | 2981 | B6T | H | G7/3511 | 4,5 | 292 | 8,7 SP | 215/4527/1808/1285 | 145 | 1420 | - | 12/28/29 | 112.075 |
| 911 Carrera 4S | 2 | 309/420 | 500 | 2981 | B6T | H | G7/3511 | 4,2 | 308 | 8,7 SP | 199/4499/1808/1296 | 145 | 1440 | - | 12/28/29 | 125.138 |
| 911 Carrera 4S | 2 | 331/450 | 550 | 2981 | B6T | H | G7/3511 | 4,2 | 305 | 8,9 SP | 204/4499/1852/1284 | 125 | 1495 | - | 12/28/29 | 135.630 |
| 911 Carrera 4S | 2 | 331/450 | 550 | 2981 | B6T | H | G7/4141 | 4,0 | 312 | 9,4 SP | 212/4528/1852/1284 | 125 | 1450 | - | 12/28/29 | 125.165 |
| 911 Carrera 4S | 2 | 331/450 | 550 | 2981 | B6T | H | G7/4141 | 4,0 | 310 | 9,5 SP | 216/4528/1852/1284 | 125 | 1495 | - | 12/28/29 | 132.543 |
| 911 GT3 | 2 | 368/500 | 660 | 3996 | B6T | A | A7 | 3,4 | 318 | 12,7 SP | 288/4502/1852/1291 | 125 | 1430 | - | 16/30/34 | 152.416 |
| 911 Turbo | 2 | 397/540 | 660 | 3800 | B6T | A | A7 | 3,0 | 320 | 9,1 SP | 212/4507/1880/1297 | 115 | 1595 | - | 16/30/31 | 176.930 |
| 911 Turbo S | 2 | 427/580 | 700 | 3800 | B6T | A | A7 | 2,9 | 330 | 9,1 SP | 212/4507/1880/1297 | 115 | 1600 | - | 16/30/31 | 205.133 |
| 911 GT2 RS | 2 | 515/700 | 750 | 3800 | B6T | A | A7 | 2,8 | 340 | 11,8 SP | 269/4549/1880/1297 | 115 | 1470 | - | k.a. | 285.220 |
| 911 Targa 4 | 2 | 272/370 | 450 | 2981 | B6T | A | G7/3511 | 4,7 | 289 | 8,9 SP | 208/4499/1852/1288 | 125 | 1570 | - | 12/28/29 | 118.382 |
| 911 Targa 4S | 2 | 230/420 | 500 | 2981 | B6T | A | G7/3511 | 4,4 | 303 | 9,0 SP | 208/4499/1852/1293 | 125 | 1585 | - | 12/28/29 | 132.543 |
| 911 Targa 4S | 2 | 233/450 | 550 | 2981 | B6T | A | G7/4141 | 4,1 | 308 | 9,7 SP | 220/4528/1852/1291 | 125 | 1585 | - | 12/28/29 | 146.228 |
| 911 Carrera Cabriolet | 2 | 272/370 | 450 | 2981 | B6T | A | G7/3511 | 4,8 | 292 | 8,5 SP | 190/4499/1808/1289 | 145 | 1500 | - | 12/27/27 | 111.804 |
| 911 Carrera 4 Cabriolet | 2 | 272/370 | 450 | 2981 | B6T | A | G7/3511 | 4,7 | 289 | 8,9 SP | 206/4499/1852/1290 | 125 | 1550 | - | 12/27/27 | 118.382 |
| 911 Carrera 5 Cabriolet | 2 | 309/420 | 500 | 2981 | B6T | A | G7/3511 | 4,5 | 306 | 8,8 SP | 202/4499/1808/1291 | 145 | 1510 | - | 12/27/27 | 125.165 |
| 911 Carrera 4S Cabriolet | 2 | 309/420 | 500 | 2981 | B6T | A | G7/3511 | 4,4 | 303 | 9,0 SP | 208/4499/1852/1293 | 125 | 1560 | - | 12/27/27 | 132.543 |
| 911 Carrera 4S Cabriolet | 2 | 331/450 | 550 | 2981 | B6T | A | G7/4141 | 4,2 | 308 | 9,7 SP | 220/4528/1852/1291 | 125 | 1520 | - | 12/28/27 | 136.858 |
| 911 Carrera 4S Cabriolet | 2 | 331/450 | 550 | 2981 | B6T | A | G7/4141 | 4,1 | 308 | 9,7 SP | 224/4528/1852/1293 | 125 | 1565 | - | 12/28/27 | 146.228 |
| 911 Turbo S Cabriolet | 2 | 397/540 | 660 | 3800 | B6T | A | A7 | 3,1 | 320 | 9,3 SP | 216/4507/1880/1294 | 115 | 1665 | - | 16/30/31 | 190.020 |
| 911 Turbo S Cabriolet | 2 | 427/580 | 700 | 3800 | B6T | A | A7 | 3,0 | 330 | 9,3 SP | 216/4507/1880/1294 | 115 | 1670 | - | 16/30/31 | 218.223 |

| Modell | Türen | Leistung (kW/PS) | Drehmoment (Nm) | Hubraum (cm³) | Motor | Leistung/Verbrauch | | Abmessungen | Gewichte | Kosten | | | | | | | | |
|---|---|--------------------|-----------------|---------------|-------|----------------------------------|-----------------------|-------------|----------|--------|--------------------------------|--|--------------------|----------|----------|----------|----------|--------|
| | | | | | | Beschleunigung 0-100 km/h (Sek.) | Höchstgeschwindigkeit | | | | CO ₂ (ECE-Mix) g/km | Kraftstoffverbrauch ECE-Mix u. Art. (l/100 km) | | | | | | |
| Modell | Grand Scénic Tce 115 Experience | 5 | 87/115 | 190 | 1197 | RAT | V | G6 | 12,5 | 195 | 6,1 S | 136/4635/1866/1653 | 718-1901 | 1430 | 1850 | 16/19/23 | 23.690 | |
| | Grand Scénic Tce 130 Intens | 5 | 97/132 | 205 | 1197 | RAT | V | G6 | 11,6 | 195 | 6,1 S | 136/4635/1866/1653 | 718-1901 | 1430 | 1850 | 16/19/23 | 26.790 | |
| | Grand Scénic dci 110 Experience | 5 | 87/110 | 260 | 1461 | RAT | V | G6/1900 | 12,6 | 184 | 4,0 D | 104/4635/1866/1653 | 718-1901 | 1503 | 1850 | 17/21/24 | 26.090 | |
| | Grand Scénic dci 130 Intens | 5 | 96/130 | 320 | 1598 | RAT | V | G6 | 11,6 | 194 | 4,0 D | 104/4635/1866/1653 | 718-1901 | 1503 | 1850 | 17/21/24 | 30.190 | |
| | Grand Scénic dci 160 Bose Edition | 5 | 118/160 | 380 | 1598 | RAT | V | A6 | 9,9 | 208 | 4,7 D | 122/4635/1866/1653 | 718-1901 | 1644 | 1850 | 17/21/24 | 34.990 | |
| | Gr. Scénic dci 110 Hybrid Assist Intens | 5 | 118/160 | 380 | 1598 | RAT | V | A6 | 9,9 | 208 | 4,7 D | 122/4635/1866/1653 | 718-1901 | 1644 | 1850 | 17/21/24 | 34.990 | |
| | Espace Tce 235 Intens | 5 | 165/225 | 300 | 1798 | RAT | V | A6 | 7,6 | 224 | 6,8 S | 145/4871/1888/1675 | 680-2101 | 1620 | 2000 | 21/22/25 | 40.500 | |
| | Espace dci 130 Life | 5 | 65/225 | 320 | 1798 | RAT | V | G6 | 10,7 | 191 | 4,0 D | 116/4857/1888/1675 | 680-2101 | 1620 | 2000 | 21/22/25 | 40.500 | |
| | Espace dci 160 Intens | 5 | 118/160 | 380 | 1598 | RAT | V | A6 | 9,9 | 202 | 4,7 D | 123/4857/1888/1675 | 680-2101 | 1650 | 2000 | 21/22/25 | 41.300 | |
| | Traffic Comb dci 95 Authentique | 4 | 70/95 | 260 | 1598 | RAT | V | G6 | 15,9 | 153 | 6,0 D | 155/4999/1956/1971 | 1000-3200 | 1797 | 2000 | 20/22/24 | 30.714 | |
| | Traffic Comb dci 125 Authentique | 4 | 92/125 | 320 | 1598 | RAT | V | G6 | 11,8 | 169 | 5,6 D | 145/4999/1956/1971 | 1000-3200 | 1807 | 2000 | 20/22/24 | 32.142 | |
| | Traffic Comb dci 145 Expression | 4 | 107/145 | 340 | 1598 | RAT | V | G6 | 11,1 | 177 | 5,9 D | 152/4999/1956/1971 | 1000-3200 | 1807 | 2000 | 20/22/24 | 34.998 | |
| | Traffic Grand Comb dci 95 Authentique | 4 | 70/95 | 260 | 1598 | RAT | V | G6 | 15,9 | 153 | 6,0 D | 155/5399/1956/1971 | 1800-4000 | 1838 | 2000 | 20/22/24 | 32.202 | |
| | Traffic Grand Comb dci 125 Authentique | 4 | 92/125 | 320 | 1598 | RAT | V | G6 | 11,8 | 169 | 5,6 D | 145/5399/1956/1971 | 1800-4000 | 1848 | 2000 | 20/22/24 | 33.630 | |
| | Traffic Grand Comb dci 145 Expression | 4 | 107/145 | 340 | 1598 | RAT | V | G6 | 11,1 | 177 | 5,9 D | 152/5399/1956/1971 | 1800-4000 | 1848 | 2000 | 20/22/24 | 36.486 | |
| | Modell | Captur Tce 90 Life | 5 | 66/90 | 140 | 898 | R3T | V | G6 | 13,1 | 171 | 5,1 S | 114/4122/1778/1556 | 377-1235 | 1184 | 1200 | 18/21/19 | 15.990 |
| Captur Tce 120 Experience | | 5 | 87/118 | 205 | 1197 | RAT | V | G6/1500 | 9,9 | 182 | 5,5 S | 125/4122/1778/1556 | 377-1235 | 1195 | 1200 | 20/23/23 | 19.090 | |
| Captur dci 90 Experience | | 5 | 66/90 | 220 | 1461 | RAT | V | G5/1500 | 13,1 | 171 | 3,7 D | 95/4122/1778/1556 | 377-1235 | 1205 | 1200 | 18/21/20 | 19.890 | |
| Captur dci 130 Intens | | 5 | 87/110 | 260 | 1461 | RAT | V | G5 | 11,4 | 370 | 9,8 | 4122/1778/1556 | 377-1235 | 1205 | 1200 | 18/21/20 | 22.990 | |
| Kadjar Tce 130 Life | | 5 | 96/130 | 205 | 1197 | RAT | V | G6/2200 | 10,1 | 192 | 5,7 S | 124/4449/1836/1598 | 472-1478 | 1376 | 1500 | 17/20/22 | 20.690 | |
| Kadjar Tce 165 Bose Edition | | 5 | 120/163 | 240 | 1618 | RAT | V | G6 | 9,2 | 205 | 6,5 S | 134/4449/1836/1598 | 472-1478 | 1376 | 1500 | 17/20/22 | 30.590 | |
| Kadjar dci 110 Experience | | 5 | 87/110 | 260 | 1461 | RAT | V | G6/1900 | 11,9 | 182 | 3,8 D | 104/4449/1836/1598 | 472-1478 | 1380 | 1350 | 18/23/22 | 25.590 | |
| Kadjar dci 130 Experience | | 5 | 96/130 | 320 | 1598 | RAT | V | G6/6800 | 9,9 | 182 | 4,3 D | 113/4449/1836/1598 | 472-1478 | 1431 | 1800 | 18/23/22 | 27.390 | |
| Kadjar dci 130 4WD Bose Edition | | 5 | 96/130 | 320 | 1598 | RAT | A | A | G6 | 10,5 | 190 | 4,9 D | 129/4449/1836/1606 | 472-1478 | 1536 | 1800 | 18/23/22 | 34.390 |
| Koleos dci 130 Life | | 5 | 96/130 | 320 | 1598 | RAT | V | A6 | 11,4 | 185 | 4,6 D | 120/4672/1843/1623 | 530-1677 | 1540 | 1500 | 20/22/27 | 30.900 | |
| Koleos dci 175 4WD Life | 5 | 130/177 | 380 | 1595 | RAT | A | A | G6/1900 | 10,7 | 202 | 5,4 D | 140/4672/1843/1673 | 530-1677 | 1660 | 1200 | 20/22/27 | 35.150 | |
| Alaskan Double Cab dci 160 4WD Life | 4 | 120/163 | 403 | 2299 | RAT | A | A | G6 | 12,0 | 172 | 6,3 D | 167/5399/1850/1810 | k.a. | 2028 | 3500 | k.a. | 36.902 | |
| Alaskan Double Cab dci 190 4WD Experience | 4 | 140/190 | 450 | 2299 | RAT | A | A | G6/1797 | 10,8 | 184 | 6,3 D | 167/5399/1850/1810 | k.a. | 2028 | 3500 | k.a. | 41.507 | |
| Alpine A110 Premiere Edition | 2 | 185/252 | 320 | 1798 | RAT | H | A7 | 4,5 | 250 | 6,1 S | 138/4180/1798/1752 | 96/100 | 1103 | - | 17/25/30 | 58.000 | | |
| ROLLS-ROYCE | Ghost Series II | 4 | 420/571 | 820 | 6592 | V12 | H | A8 | 4,9 | 250 | 14,0 S | 5399/1948/1550 | 490 | 2360 | - | k.a. | 283.220 | |
| | Ghost Series II EWB | 5 | 420/571 | 820 | 6592 | V12 | H | A8 | 5,0 | 250 | 14,1 S | 5329/1948/1550 | 490 | 2450 | - | k.a. | 324.870 | |
| | Ghost Black Badge | 4 | 450/612 | 840 | 6592 | V12 | H | A8 | 4,8 | 250 | 14,6 S | 5457/1948/1550 | 490 | 2360 | - | k.a. | 331.951 | |
| | Wraith | 2 | 465/632 | 820 | 6592 | V12 | H | A8 | 4,6 | 250 | 14,0 S | 5327/1947/1507 | 470 | 2360 | - | k.a. | 296.905 | |
| | Dark | 2 | 420/571 | 820 | 6592 | V12 | H | A8 | 5,0 | 250 | 14,3 S | 5265/1947/1507 | k.a. | 2560 | - | k.a. | 333.200 | |
| | Down Black Badge | 2 | 442/601 | 900 | 6592 | V12 | H | A8 | 4,9 | 250 | 13,9 S | 5285/1947/1502 | k.a. | 2560 | - | k.a. | 381.931 | |
| | Phantom | 4 | 420/571 | 900 | 6592 | V12 | H | A8 | 5,3 | 250 | 14,7 S | 5387/2018/1646 | 548 | 2560 | - | k.a. | 446.250 | |
| Phantom EWB | 4 | 420/571 | 900 | 6592 | V12 | H | A8 | 5,4 | 250 | 13,9 S | 5388/2018/1656 | k.a. | 2610 | - | k.a. | 535.500 | | |

| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--------------------------------------|--------------------|--------|---|----|-----|-----|---------|-----|----------------|---------------|------|----------|----------|---------------------------------|---------------------------------|--------------------|-----|----|---------|-----|--------|--------|----------------|----------------|----------|------|--------|---------|--------|
| Panamera | 5 243/330 450 2995 | V6 T | H | A8 | 5,7 | 264 | 7,6 SP | 173 | 5049/1937/1423 | 500-1340 | 1815 | 2200 | 20/30/28 | 90,655 | Leon ST1.8 TSi ACT Excellence | 5 132/180 250 1798 | RAT | V | 66/1950 | 7,8 | 226 | 6,0 S | 138 | 4549/1816/1454 | 587-1470 | 1280 | 1500 | 142/117 | 26,660 |
| Panamera 4 | 5 243/330 450 2995 | V6 T | A | A8 | 5,5 | 262 | 7,9 SP | 177 | 5049/1937/1423 | 500-1340 | 1835 | 2200 | 20/30/28 | 94,701 | Leon ST1.8 TSi 40vne X-Perience | 5 122/180 250 1798 | RAT | A | A6 | 7,2 | 221 | 6,5 S | 152 | 4545/1816/1481 | 587-1470 | 1411 | 1500 | 142/117 | 31,610 |
| Panamera 4 Executive | 5 243/330 450 2995 | V6 T | A | A8 | 5,6 | 262 | 7,8 SP | 177 | 5049/1937/1428 | 500-1490 | 1935 | 2000 | 20/30/28 | 104,340 | Leon ST1.8 TSi 40vne X-Perience | 5 122/180 250 1798 | RAT | A | A6 | 7,2 | 221 | 6,5 S | 152 | 4545/1816/1481 | 587-1470 | 1411 | 1500 | 142/117 | 31,610 |
| Panamera 4S | 5 324/440 550 2894 | V6 T | A | A8 | 4,4 | 289 | 8,3 SP | 186 | 5049/1937/1423 | 500-1490 | 1980 | 2000 | 20/30/28 | 115,050 | Leon ST1.8 TSi 40vne X-Perience | 5 122/180 250 1798 | RAT | A | A6 | 7,2 | 221 | 6,5 S | 152 | 4545/1816/1481 | 587-1470 | 1411 | 1500 | 142/117 | 31,610 |
| Panamera 4S Executive | 5 324/440 550 2894 | V6 T | A | A8 | 4,4 | 289 | 8,3 SP | 186 | 5049/1937/1428 | 500-1490 | 1980 | 2000 | 20/30/28 | 115,050 | Leon ST1.8 TSi 40vne X-Perience | 5 122/180 250 1798 | RAT | A | A6 | 7,2 | 221 | 6,5 S | 152 | 4545/1816/1481 | 587-1470 | 1411 | 1500 | 142/117 | 31,610 |
| Panamera Turbo | 5 404/550 770 3996 | V8 T | A | A8 | 3,8 | 306 | 9,4 SP | 217 | 5049/1937/1427 | 500-1900 | 2200 | 20/30/29 | 155,748 | Leon ST1.4 TSi 40vne X-Perience | 5 87/110 300 1984 | RAT | A | A6 | 4,9 | 250 | 7,2 SP | 164 | 4548/1816/1431 | 587-1470 | 1365 | 1400 | 152/22 | 36,360 | |
| Panamera Turbo Executive | 5 404/550 770 3996 | V8 T | A | A8 | 3,9 | 306 | 9,5 SP | 217 | 5049/1937/1432 | 500-1900 | 2200 | 20/30/29 | 155,748 | Leon ST1.4 TSi 40vne X-Perience | 5 87/110 300 1984 | RAT | A | A6 | 4,9 | 250 | 7,2 SP | 164 | 4548/1816/1431 | 587-1470 | 1365 | 1400 | 152/22 | 36,360 | |
| Panamera 4S Diesel | 5 310/422 850 3056 | V8 T | A | A8 | 4,5 | 285 | 6,8 D | 178 | 5049/1937/1423 | 500-1340 2050 | 2200 | 23/30/29 | 118,977 | Leon ST1.4 TSi 40vne X-Perience | 5 87/110 300 1984 | RAT | A | A6 | 4,9 | 250 | 7,2 SP | 164 | 4548/1816/1431 | 587-1470 | 1365 | 1400 | 152/22 | 36,360 | |
| Panamera 4 E-Hybrid | 5 340/462 700 2894 | V6 T+E | A | A8 | 4,6 | 278 | 2,55 | 56 | 5049/1937/1423 | 405-1245 | 2157 | 20/30/28 | 110,219 | Leon ST1.4 TSi 40vne X-Perience | 5 87/110 300 1984 | RAT | A | A6 | 4,9 | 250 | 7,2 SP | 164 | 4548/1816/1431 | 587-1470 | 1365 | 1400 | 152/22 | 36,360 | |
| Panamera 4 E-Hybrid Executive | 5 340/462 700 2894 | V6 T+E | A | A8 | 4,7 | 278 | 2,55 | 56 | 5049/1937/1428 | 405-1395 | 2250 | 20/30/28 | 116,716 | Leon ST1.4 TSi 40vne X-Perience | 5 87/110 300 1984 | RAT | A | A6 | 4,9 | 250 | 7,2 SP | 164 | 4548/1816/1431 | 587-1470 | 1365 | 1400 | 152/22 | 36,360 | |
| Panamera Turbo S E-Hybrid | 5 500/680 850 3996 | V8 T+E | A | A8 | 3,4 | 310 | 2,95 | 66 | 5049/1937/1432 | 405-1245 | 2310 | 2000 | 20/30/29 | 185,736 | Leon ST1.4 TSi 40vne X-Perience | 5 87/110 300 1984 | RAT | A | A6 | 4,9 | 250 | 7,2 SP | 164 | 4548/1816/1431 | 587-1470 | 1365 | 1400 | 152/22 | 36,360 |
| Panamera Turbo S E-Hybrid Executive | 5 500/680 850 3996 | V8 T+E | A | A8 | 3,5 | 310 | 2,95 | 66 | 5049/1937/1437 | 405-1395 | 2410 | 2000 | 20/30/29 | 185,736 | Leon ST1.4 TSi 40vne X-Perience | 5 87/110 300 1984 | RAT | A | A6 | 4,9 | 250 | 7,2 SP | 164 | 4548/1816/1431 | 587-1470 | 1365 | 1400 | 152/22 | 36,360 |
| Panamera 4 Sport Turismo | 5 324/440 550 2995 | V6 T | A | A8 | 5,5 | 275 | 7,8 SP | 186 | 5049/1937/1428 | 500-1390 | 1885 | 2200 | 20/30/29 | 97,557 | Leon ST1.4 TSi 40vne X-Perience | 5 87/110 300 1984 | RAT | A | A6 | 4,9 | 250 | 7,2 SP | 164 | 4548/1816/1431 | 587-1470 | 1365 | 1400 | 152/22 | 36,360 |
| Panamera 4S Sport Turismo | 5 324/440 550 2894 | V6 T | A | A8 | 4,4 | 286 | 8,3 SP | 189 | 5049/1937/1428 | 520-1390 | 1915 | 2200 | 20/30/29 | 120,048 | Leon ST1.4 TSi 40vne X-Perience | 5 87/110 300 1984 | RAT | A | A6 | 4,9 | 250 | 7,2 SP | 164 | 4548/1816/1431 | 587-1470 | 1365 | 1400 | 152/22 | 36,360 |
| Panamera 4S Sport Turismo | 5 324/440 550 2894 | V6 T | A | A8 | 4,4 | 286 | 8,3 SP | 189 | 5049/1937/1428 | 520-1390 | 1915 | 2200 | 20/30/29 | 120,048 | Leon ST1.4 TSi 40vne X-Perience | 5 87/110 300 1984 | RAT | A | A6 | 4,9 | 250 | 7,2 SP | 164 | 4548/1816/1431 | 587-1470 | 1365 | 1400 | 152/22 | 36,360 |
| Panamera 4 E-Hybrid Sport Turismo | 5 404/550 770 3996 | V8 T | A | A8 | 3,8 | 304 | 9,5 SP | 217 | 5049/1937/1432 | 520-1390 2035 | 2200 | 20/30/31 | 116,204 | Leon ST1.4 TSi 40vne X-Perience | 5 87/110 300 1984 | RAT | A | A6 | 4,9 | 250 | 7,2 SP | 164 | 4548/1816/1431 | 587-1470 | 1365 | 1400 | 152/22 | 36,360 | |
| Panamera 4 E-Hybrid Sport Turismo | 5 404/550 770 3996 | V8 T | A | A8 | 4,6 | 275 | 2,65 | 59 | 5049/1937/1432 | 425-1295 | 2190 | 2000 | 23/30/31 | 112,075 | Leon ST1.4 TSi 40vne X-Perience | 5 87/110 300 1984 | RAT | A | A6 | 4,9 | 250 | 7,2 SP | 164 | 4548/1816/1431 | 587-1470 | 1365 | 1400 | 152/22 | 36,360 |
| Panamera 4 E-Hybrid Sport Turismo | 5 404/550 770 3996 | V8 T+E | A | A8 | 4,6 | 275 | 2,65 | 59 | 5049/1937/1432 | 425-1295 | 2190 | 2000 | 23/30/31 | 112,075 | Leon ST1.4 TSi 40vne X-Perience | 5 87/110 300 1984 | RAT | A | A6 | 4,9 | 250 | 7,2 SP | 164 | 4548/1816/1431 | 587-1470 | 1365 | 1400 | 152/22 | 36,360 |
| Panamera Turbo S E-Hybrid Sport Tur. | 5 500/680 850 3996 | V8 T+E | A | A8 | 3,4 | 310 | 3,05 | 69 | 5049/1937/1432 | 425-1295 | 2325 | 2000 | 20/30/29 | 188,952 | Leon ST1.4 TSi 40vne X-Perience | 5 87/110 300 1984 | RAT | A | A6 | 4,9 | 250 | 7,2 SP | 164 | 4548/1816/1431 | 587-1470 | 1365 | 1400 | 152/22 | 36,360 |
| Macan | 5 185/252 340 1998 | R4 T | A | A7 | 6,7 | 229 | 7,45 | 172 | 4697/1923/1624 | 500-1500 | 1770 | 2400 | 22/29/29 | 56,264 | Leon ST1.4 TSi 40vne X-Perience | 5 87/110 300 1984 | RAT | A | A6 | 4,9 | 250 | 7,2 SP | 164 | 4548/1816/1431 | 587-1470 | 1365 | 1400 | 152/22 | 36,360 |
| Macan S | 5 250/340 460 2997 | V6 T | A | A7 | 5,4 | 254 | 9,0 SP | 215 | 4697/1923/1624 | 500-1500 | 1845 | 2400 | 22/29/29 | 61,738 | Leon ST1.4 TSi 40vne X-Perience | 5 87/110 300 1984 | RAT | A | A6 | 4,9 | 250 | 7,2 SP | 164 | 4548/1816/1431 | 587-1470 | 1365 | 1400 | 152/22 | 36,360 |
| Macan GTS | 5 265/360 600 2997 | V6 T | A | A7 | 5,2 | 256 | 9,2 SP | 215 | 4697/1926/1609 | 500-1500 | 1895 | 2400 | 22/29/29 | 74,828 | Leon ST1.4 TSi 40vne X-Perience | 5 87/110 300 1984 | RAT | A | A6 | 4,9 | 250 | 7,2 SP | 164 | 4548/1816/1431 | 587-1470 | 1365 | 1400 | 152/22 | 36,360 |
| Macan Turbo | 5 294/400 550 3604 | V6 T | A | A7 | 4,8 | 266 | 9,2 SP | 216 | 4699/1923/1624 | 500-1500 | 1925 | 2400 | 22/29/29 | 84,586 | Leon ST1.4 TSi 40vne X-Perience | 5 87/110 300 1984 | RAT | A | A6 | 4,9 | 250 | 7,2 SP | 164 | 4548/1816/1431 | 587-1470 | 1365 | 1400 | 152/22 | 36,360 |
| Macan Turbo Performance Paket | 5 324/440 600 3604 | V6 T | A | A7 | 4,4 | 272 | 9,7 SP | 224 | 4699/1923/1609 | 500-1500 | 1925 | 2400 | 22/29/29 | 91,964 | Leon ST1.4 TSi 40vne X-Perience | 5 87/110 300 1984 | RAT | A | A6 | 4,9 | 250 | 7,2 SP | 164 | 4548/1816/1431 | 587-1470 | 1365 | 1400 | 152/22 | 36,360 |
| Macan Diesel | 5 324/440 600 3604 | V6 T | A | A7 | 4,4 | 272 | 9,7 SP | 224 | 4699/1923/1609 | 500-1500 | 1925 | 2400 | 22/29/29 | 91,964 | Leon ST1.4 TSi 40vne X-Perience | 5 87/110 300 1984 | RAT | A | A6 | 4,9 | 250 | 7,2 SP | 164 | 4548/1816/1431 | 587-1470 | 1365 | 1400 | 152/22 | 36,360 |
| Macan Turbo Performance Paket | 5 324/440 600 3604 | V6 T | A | A7 | 4,4 | 272 | 9,7 SP | 224 | 4699/1923/1609 | 500-1500 | 1925 | 2400 | 22/29/29 | 91,964 | Leon ST1.4 TSi 40vne X-Perience | 5 87/110 300 1984 | RAT | A | A6 | 4,9 | 250 | 7,2 SP | 164 | 4548/1816/1431 | 587-1470 | 1365 | 1400 | 152/22 | 36,360 |
| Macan S Diesel | 5 319/238 580 2967 | V6 T | A | A7 | 6,3 | 230 | 6,3 D | 164 | 4697/1923/1624 | 500-1500 | 1880 | 2400 | 22/29/28 | 61,143 | Leon ST1.4 TSi 40vne X-Perience | 5 87/110 300 1984 | RAT | A | A6 | 4,9 | 250 | 7,2 SP | 164 | 4548/1816/1431 | 587-1470 | 1365 | 1400 | 152/22 | 36,360 |
| Cayenne | 5 190/258 580 2967 | V6 T | A | A7 | 6,3 | 230 | 6,3 D | 164 | 4697/1923/1624 | 500-1500 | 1880 | 2400 | 22/29/28 | 61,143 | Leon ST1.4 TSi 40vne X-Perience | 5 87/110 300 1984 | RAT | A | A6 | 4,9 | 250 | 7,2 SP | 164 | 4548/1816/1431 | 587-1470 | 1365 | 1400 | 152/22 | 36,360 |
| Cayenne S | 5 250/440 550 2995 | V6 T | A | A8 | 6,2 | 245 | 9,25 | 209 | 4918/1983/1696 | 770-1710 | 1985 | 3500 | 22/28/28 | 74,828 | Leon ST1.4 TSi 40vne X-Perience | 5 87/110 300 1984 | RAT | A | A6 | 4,9 | 250 | 7,2 SP | 164 | 4548/1816/1431 | 587-1470 | 1365 | 1400 | 152/22 | 36,360 |
| Cayenne S | 5 250/440 550 2995 | V6 T | A | A8 | 6,2 | 245 | 9,25 | 209 | 4918/1983/1696 | 770-1710 | 1985 | 3500 | 22/28/28 | 74,828 | Leon ST1.4 TSi 40vne X-Perience | 5 87/110 300 1984 | RAT | A | A6 | 4,9 | 250 | 7,2 SP | 164 | 4548/1816/1431 | 587-1470 | 1365 | 1400 | 152/22 | 36,360 |
| Cayenne S | 5 324/440 550 2894 | V6 T | A | A8 | 5,2 | 265 | 9,4 SP | 213 | 4918/1983/1696 | 770-1710 | 2020 | 3500 | 22/30/29 | 91,964 | Leon ST1.4 TSi 40vne X-Perience | 5 87/110 300 1984 | RAT | A | A6 | 4,9 | 250 | 7,2 SP | 164 | 4548/1816/1431 | 587-1470 | 1365 | 1400 | 152/22 | 36,360 |
| Cayenne Turbo | 5 404/550 770 3996 | V6 T | A | A8 | 4,1 | 286 | 11,9 SP | 272 | 4926/1983/1673 | 745-1680 | 2175 | 5500 | 22/30/30 | 138,850 | Leon ST1.4 TSi 40vne X-Perience | 5 87/110 300 1984 | RAT | A | A6 | 4,9 | 250 | 7,2 SP | 164 | 4548/1816/1431 | 587-1470 | 1365 | 1400 | 152/22 | 36,360 |

SKODA

| SKODA | | | | | | | | | | | | | | | | |
|-------|---------|-----|------|------|---|---------|------|-----|------|--------------------|----------------|-----------|------|----------|----------|--------|
| 5 | 51/69 | 91 | 999 | R3 | H | G5/3340 | 14,5 | 151 | 5,05 | 112/3595/1647/1557 | 188-980 | 864 | - | 15/17/16 | 9,750 | |
| 5 | 52/71 | 91 | 999 | R3 | H | G5/3340 | 14,5 | 151 | 5,05 | 112/3595/1647/1557 | 188-980 | 864 | - | 15/17/16 | 9,750 | |
| 5 | 60/90 | 135 | 898 | R3 | H | G5/1200 | 10,8 | 165 | 4,35 | 99/3595/1647/1557 | 188-980 | 943 | - | 15/17/18 | 12,980 | |
| 5 | 80/109 | 175 | 898 | R3 | H | G5/1300 | 9,6 | 182 | 5,25 | 103/3623/1661/1544 | 188-980 | 980 | - | 15/17/17 | 15,590 | |
| 5 | 54/78 | 220 | - | E | A | A1 | 13,5 | 135 | - | - | 4085/1727/1562 | 338-1225 | 1457 | - | 13/15/17 | 22,100 |
| 5 | 43/53 | 207 | 1149 | R4 | V | G5 | 14,7 | 165 | 5,65 | 127/4063/1732/1448 | 300-1146 | 1029 | 1200 | 18/19/19 | 11,990 | |
| 5 | 67/118 | 200 | 1461 | R4 T | V | G6/1500 | 9,2 | 182 | 4,75 | 105/4063/1732/1448 | 300-1146 | 1082 | 1200 | 18/19/19 | 16,290 | |
| 5 | 80/110 | 205 | 1197 | R4 T | V | G6/1500 | 9,2 | 182 | 4,75 | 105/4063/1732/1448 | 300-1146 | 1082 | 1200 | 20/23/23 | 15,490 | |
| 5 | 67/120 | 260 | 1618 | R4 T | V | A6 | 6,7 | 235 | 5,95 | 135/4090/1732/1420 | 300-1146 | 1204 | - | 19/25/26 | 24,380 | |
| 5 | 66/90 | 220 | 1461 | R4 T | V | G5/3300 | 12,0 | 181 | 3,30 | 85 | 4063/1732/1448 | 300-1146 | 1090 | 1200 | 18/21/20 | 23,800 |
| 5 | 67/120 | 260 | 1618 | R4 T | V | G6 | 11,2 | 190 | 3,50 | 92 | 4063/1732/1448 | 300-1146 | 1200 | k.a. | 19,990 | |
| 5 | 54/73 | 207 | 1149 | R4 T | V | G5 | 14,7 | 165 | 5,65 | 127/4063/1732/1448 | 300-1146 | 1029 | 1200 | 16/19/18 | 12,980 | |
| 5 | 67/118 | 200 | 1461 | R4 T | V | G6/1500 | 9,2 | 182 | 4,75 | 105/4063/1732/1448 | 300-1146 | 1082 | 1200 | 16/19/19 | 16,290 | |
| 5 | 80/110 | 205 | 1197 | R4 T | V | G6/1500 | 9,2 | 182 | 4,75 | 105/4063/1732/1448 | 300-1146 | 1082 | 1200 | 20/23/23 | 17,490 | |
| 5 | 66/90 | 220 | 1461 | R4 T | V | G5/3300 | 12,0 | 181 | 3,30 | 85 | 4063/1732/1448 | 300-1146 | 1090 | 1200 | 18/21/20 | 23,800 |
| 5 | 81/110 | 260 | 1461 | R4 T | V | G6 | 11,2 | 190 | 3,50 | 92 | 4063/1732/1448 | 300-1146 | 1200 | 18/21/20 | 20,990 | |
| 5 | 77/130 | 175 | 1197 | R4 T | V | G6 | 12,3 | 186 | 5,45 | 120/4359/1814/1438 | 384-1247 | 1205 | 1650 | 18/21/21 | 27,590 | |
| 5 | 94/132 | 205 | 1197 | R4 T | V | G6/4400 | 10,6 | 198 | 5,45 | 120/4359/1814/1438 | 384-1247 | 1205 | 1650 | 17/21/21 | 20,990 | |
| 5 | 121/165 | 280 | 1618 | R4 T | V | A7 | 8,2 | 215 | 6,05 | 134/4356/1814/1436 | 384-1247 | 1392 | 1650 | 17/23/23 | 29,490 | |
| 5 | 151/205 | 260 | 1618 | R4 T | V | A7 | 7,1 | 230 | 6,05 | 134/4356/1814/1436 | 384-1247 | 1392 | 1650 | 17/23/23 | 27,490 | |
| 5 | 205/279 | 300 | 1798 | R4 T | V | G6/1800 | 5,8 | 255 | 7,25 | 161/4364/1875/1428 | 384-1247 | 1407 | - | 17/24/25 | 37,490 | |
| 5 | 181/110 | 260 | 1461 | R4 T | V | G6/1800 | 11,3 | 188 | 3,70 | 95 | 4359/1814/1438 | 384-1247 | 1407 | 1650 | 19/22/23 | 21,690 |
| 5 | 96/130 | 320 | 1598 | R4 T | V | G6 | 10,0 | 199 | 4,40 | 103/4359/1814/1438 | 384-1247 | 1318 | 1850 | 19/22/23 | 25,390 | |
| 5 | 120/163 | 360 | 1598 | R4 T | V | A6 | 8,8 | 214 | 4,60 | 121/4359/1814/1438 | 384-1247 | 1407 | 1850 | 19/22/23 | 30,190 | |
| 5 | 74/100 | 175 | 1197 | R4 T | V | G6 | 12,6 | 182 | 5,45 | 120/4626/1814/1448 | 521-1504 | 1217 | 1700 | 18/20/21 | 18,590 | |
| 5 | 97/132 | 205 | 1197 | R4 T | V | G6/4600 | 11,0 | 198 | 5,45 | 120/4626/1814/1448 | 521-1504 | 1301 | 1700 | 16/20/21 | 21,090 | |
| 5 | 120/163 | 360 | 1598 | R4 T | V | A7 | 8,2 | 215 | 6,05 | 134/4626/1814/1448 | 521-1504 | 1413 | 1700 | 17/23/23 | 28,090 | |
| 5 | 151/205 | 280 | 1618 | R4 T | V | A7 | 7,1 | 230 | 6,05 | 134/4626/1814/1448 | 521-1504 | 1413 | 1700 | 17/23/23 | 26,090 | |
| 5 | 151/205 | 280 | 1618 | R4 T | V | G6/1900 | 11,6 | 188 | 3,70 | 95 | 4626/1814/1448 | 521-1504 | 1312 | 1700 | 17/21/22 | 22,490 |
| 5 | 96/130 | 320 | 1598 | R4 T | V | G6 | 10,0 | 199 | 4,40 | 103/4626/1814/1448 | 521-1504 | 1316 | 1850 | 18/22/22 | 26,590 | |
| 5 | 120/163 | 360 | 1598 | R4 T | V | A6 | 8,6 | 219 | 4,70 | 124/4626/1814/1448 | 521-1504 | 1316 | 1850 | 18/21/22 | 31,390 | |
| 5 | 110/150 | 220 | 1618 | R4 T | V | A7 | 9,6 | 210 | 5,65 | 127/4849/1868/1463 | 608-1022 | 1430 | 1500 | 15/21/23 | 29,890 | |
| 4 | 147/200 | 260 | 1618 | R4 T | V | A7 | 7,6 | 237 | 5,65 | 127/4849/1868/1463 | 608-1022 | 1430 | 1500 | 15/21/23 | 34,450 | |
| 4 | 96/130 | 320 | 1598 | R4 T | V | G6/1800 | 10,4 | 199 | 3,60 | 95 | 4849/1868/1463 | 608-1022 | 1387 | 1600 | 17/24/26 | 27,990 |
| 4 | 118/160 | 360 | 1598 | R4 T | V | A6 | 9,4 | 215 | 4,40 | 116/4849/1868/1463 | 608-1022 | 1430 | 1600 | 17/24/26 | 29,990 | |
| 5 | 110/150 | 220 | 1618 | R4 T | V | A7 | 9,6 | 219 | 5,85 | 132/4866/1890/1465 | 572-1681 | 1490 | 1850 | 16/21/23 | 35,700 | |
| 5 | 87/100 | 260 | 1618 | R4 T | V | A7 | 7,9 | 231 | 5,85 | 132/4866/1890/1465 | 572-1681 | 1490 | 1850 | 18/21/25 | 35,450 | |
| 5 | 87/100 | 260 | 1461 | R4 T | V | G6 | 12,2 | 185 | 3,70 | 98 | 4866/1890/1465 | 572-1681 | 1427 | 1850 | 18/21/25 | 28,990 |
| 5 | 96/130 | 320 | 1598 | R4 T | V | G6/1800 | 10,8 | 200 | 4,00 | 106/4866/1890/1465 | 572-1681 | 1540 | 1850 | 17/24/25 | 30,800 | |
| 5 | 118/160 | 360 | 1598 | R4 T | V | A6 | 9,6 | 213 | 4,50 | 118/4866/1890/1465 | 572-1681 | 1540 | 1850 | 17/24/25 | 36,760 | |
| 5 | 84/115 | 190 | 1199 | R4 T | V | G6/3300 | 11,7 | 173 | 6,25 | 140/4822/1829/1801 | 660-2600 | 1330 | 1350 | 18/19/17 | 17,750 | |
| 5 | 54/76 | 225 | - | E | A | A1 | 22,3 | 130 | - | - | 4666/1829/1802 | 1300-2600 | 1555 | - | k.a. | 27,150 |
| 5 | 55/75 | 200 | 1461 | R4 T | V | G5 | 13,6 | 150 | 4,30 | 112/4282/1829/1801 | 660-2600 | 1330 | 1350 | 18/21/18 | 17,650 | |
| 5 | 69/90 | 220 | 1461 | R4 T | V | G5 | 13,3 | 160 | 4,30 | 112/4282/1829/1801 | 660-2600 | 1330 | 1350 | 18/21/18 | 19,350 | |
| 5 | 67/91 | 220 | 1461 | R4 T | V | A6 | 14,0 | 160 | 4,80 | 125/4282/1829/1898 | 660-2600 | 1395 | 1350 | 18/21/18 | 21,850 | |
| 5 | 81/110 | 260 | 1461 | R4 T | V | G6/1700 | 12,7 | 170 | 4,50 | 119/4666/1829/1802 | 300-1440 | 1050 | 1450 | 18/21/18 | 21,550 | |
| 5 | 85/115 | 260 | 1197 | R4 T | V | G6 | 12,3 | 185 | 5,85 | 129/4047/1866/1645 | 506-1554 | 1428 | 1850 | 16/19/23 | 19,990 | |
| 5 | 97/132 | 205 | 1197 | R4 T | V | G6 | 11,4 | 195 | 5,85 | 130/4047/1866/1645 | 506-1554 | 1430 | 1850 | 16/19/23 | 25,490 | |
| 5 | 87/130 | 260 | 1461 | R4 T | V | G6/1900 | 12,4 | 184 | 3,90 | 100/4047/1866/1645 | 506-1554 | 1430 | 1850 | 17/21/24 | 24,790 | |
| 5 | 96/130 | 320 | 1598 | R4 T | V | A6 | 11,4 | 194 | 4,50 | 116/4047/1866/1645 | 506-1554 | 1530 | 1850 | 17/21/24 | 28,890 | |
| 5 | 181/160 | 360 | 1598 | R4 T | V | A6 | 9,6 | 208 | 4,50 | 118/4047/1866/1645 | 506-1554 | 1530 | 1850 | 17/21/24 | 33,690 | |
| 5 | 87/100 | 260 | 1461 | R4 T | V | G6 | 12,4 | 184 | 3,60 | 194 | 4402/1866/1645 | 506-1554 | 1508 | 1850 | 17/21/24 | 28,490 |
| 5 | 181/160 | 360 | 1461 | R4 T | V | G6 | 12,4 | 184 | 3,60 | 194 | 4402/1866/1645 | 506-1554 | 1508 | 1850 | 17/21/24 | 28,490 |
| 5 | 181/160 | 360 | 1461 | R4 T | V | G6 | 12,4 | 184 | 3,60 | 194 | 4402/1866/1645 | 506-1554 | 1508 | 1850 | 17/21/24 | 28,490 |

| Modell | Motor | | Leistung (kW/PS) | Drehmoment (Nm) | Hubraum (cm³) | Bauart/Zylinder/Aufladung | Antrieb | Aufpreis | Beschleunigung 0-100 km/h (Sek.) | Höchstgeschwindigkeit (km/h) | Kraftstoffverbrauch EC-Mix n. Art. (l/100 km) | CO₂ (EC-Mix) g/km | Länge/Breite/Höhe (mm) | Abmessungen | Gewichte | Kaskoklassen | KOSTEN | |
|--------|------------|---------|------------------|-----------------|---------------|---------------------------|---------|----------|----------------------------------|------------------------------|---|-------------------|------------------------|-------------|----------|--------------|----------|--------|
| | Leistung | Hubraum | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Modell | Türen | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 5 | 110/150 | 340 | 1968 | R4T | A | 66/1800 | 8,6 | 213 | 47,0 | 123 | 466,97/1814/1463 | 610-1740 | 1458 | 2000 | 15/20/18 | 29.350 | |
| | 5 | 135/184 | 380 | 1968 | R4T | V | 66/1800 | 8,0 | 230 | 45,0 | 119 | 466,97/1814/1452 | 610-1740 | 1467 | 1800 | 14/22/19 | 32.990 | |
| | 5 | 135/184 | 380 | 1968 | R4T | A | A6 | 7,7 | 224 | 51,0 | 134 | 466,97/1814/1452 | 610-1740 | 1572 | 1800 | 14/22/19 | 36.590 | |
| | 5 | 135/184 | 380 | 1968 | R4T | A | A6 | 7,8 | 226 | 49,0 | 129 | 468,01/1814/1463 | 610-1740 | 1485 | 1800 | 14/22/19 | 37.460 | |
| | 5 | 132/180 | 250 | 1798 | R4T | A | A6 | 7,8 | 216 | 68,5 | 158 | 467/1814/1531 | 610-1740 | 1522 | 1600 | 14/21/19 | 32.510 | |
| | 5 | 110/150 | 340 | 1968 | R4T | A | 66/1800 | 9,1 | 201 | 60,5 | 130 | 468,7/1814/1531 | 610-1740 | 1526 | 2000 | 15/20/18 | 31.710 | |
| | 5 | 135/184 | 380 | 1968 | R4T | A | A6 | 7,8 | 219 | 51,0 | 133 | 468,7/1814/1531 | 610-1740 | 1559 | 1800 | 14/22/19 | 34.130 | |
| | 5 | 92/125 | 200 | 1395 | R4T | V | 66 | 9,9 | 208 | 56,5 | 130 | 486,1/1864/1468 | 635-1760 | 1435 | 1600 | 17/22/21 | 26.350 | |
| | 5 | 110/150 | 250 | 1395 | R4T | V | 66/2000 | 8,6 | 220 | 53,5 | 117 | 486,1/1864/1468 | 625-1760 | 1435 | 1600 | 17/22/21 | 27.530 | |
| | 5 | 110/150 | 250 | 1395 | R4T | A | A6 | 9,0 | 215 | 57,5 | 137 | 486,1/1864/1468 | 625-1760 | 1435 | 1800 | 17/22/21 | 29.590 | |
| | 5 | 132/180 | 320 | 1998 | R4T | V | 66/2100 | 9,0 | 232 | 60,5 | 137 | 486,1/1864/1468 | 625-1760 | 1485 | 1800 | 17/22/21 | 31.850 | |
| | 5 | 162/220 | 350 | 1984 | R4T | V | A6 | 7,0 | 245 | 62,5 | 142 | 486,1/1864/1468 | 625-1760 | 1525 | 2000 | 17/22/21 | 36.190 | |
| | 5 | 206/280 | 350 | 1984 | R4T | V | A6 | 5,8 | 250 | 71,5 | 159 | 486,1/1864/1468 | 625-1760 | 1625 | 2000 | 17/22/21 | 42.850 | |
| | 5 | 88/120 | 250 | 1598 | R4T | V | 66/2000 | 10,9 | 206 | 41,0 | 107 | 486,1/1864/1468 | 625-1760 | 1500 | 1500 | 16/23/21 | 28.490 | |
| | 5 | 110/150 | 340 | 1968 | R4T | V | 66/2000 | 8,8 | 220 | 43,0 | 117 | 486,1/1864/1468 | 625-1760 | 1520 | 2000 | 16/23/21 | 30.150 | |
| | 5 | 140/190 | 400 | 1968 | R4T | V | 66/2100 | 9,0 | 237 | 43,0 | 122 | 486,1/1864/1468 | 625-1760 | 1630 | 2000 | 16/23/21 | 32.150 | |
| | 5 | 140/190 | 400 | 1968 | R4T | V | 66/2100 | 9,0 | 237 | 43,0 | 122 | 486,1/1864/1468 | 625-1760 | 1630 | 2000 | 16/23/21 | 32.150 | |
| | 5 | 92/125 | 200 | 1395 | R4T | V | 66 | 7,6 | 230 | 52,0 | 137 | 486,1/1864/1468 | 625-1760 | 1655 | 2000 | 15/23/24 | 34.550 | |
| | 5 | 110/150 | 250 | 1395 | R4T | V | A6 | 10,0 | 206 | 56,5 | 129 | 485,6/1864/1477 | 660-1950 | 1440 | 1600 | 16/22/19 | 27.350 | |
| Modell | 4x4 Active | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 5 | 110/150 | 250 | 1395 | R4T | A | 66/2000 | 8,7 | 218 | 51,5 | 138 | 485,6/1864/1477 | 660-1950 | 1460 | 1600 | 14/21/21 | 28.550 | |
| | 5 | 110/150 | 250 | 1395 | R4T | A | A6 | 9,1 | 213 | 58,5 | 134 | 485,6/1864/1477 | 660-1950 | 1560 | 1600 | 14/21/21 | 30.550 | |
| | 5 | 132/180 | 320 | 1798 | R4T | V | 66/2100 | 8,1 | 230 | 62,5 | 147 | 485,6/1864/1477 | 660-1950 | 1510 | 1800 | 14/21/21 | 37.150 | |
| | 5 | 162/220 | 350 | 1984 | R4T | V | A6 | 7,1 | 230 | 65,5 | 147 | 485,6/1864/1477 | 660-1950 | 1550 | 2000 | 14/21/21 | 37.850 | |
| | 5 | 206/280 | 350 | 1984 | R4T | V | A6 | 7,1 | 230 | 65,5 | 147 | 485,6/1864/1477 | 660-1950 | 1550 | 2000 | 17/24/22 | 43.850 | |
| | 5 | 86/120 | 250 | 1598 | R4T | V | 66/2000 | 11,0 | 204 | 43,0 | 111 | 485,6/1864/1477 | 660-1950 | 1525 | 1500 | 16/23/20 | 29.450 | |
| | 5 | 110/150 | 340 | 1968 | R4T | V | 66/2000 | 8,9 | 218 | 43,0 | 123 | 485,6/1864/1477 | 660-1950 | 1555 | 2000 | 16/23/20 | 31.150 | |
| | 5 | 110/150 | 340 | 1968 | R4T | A | A6 | 9,1 | 213 | 47,0 | 123 | 485,6/1864/1477 | 660-1950 | 1555 | 2000 | 15/23/22 | 33.550 | |
| | 5 | 140/190 | 400 | 1968 | R4T | V | 66/2100 | 9,1 | 235 | 44,0 | 124 | 485,6/1864/1477 | 660-1950 | 1580 | 2000 | 15/23/22 | 35.550 | |
| | 5 | 140/190 | 400 | 1968 | R4T | A | A7 | 7,7 | 228 | 53,0 | 138 | 485,6/1864/1477 | 660-1950 | 1680 | 2000 | 15/23/22 | 39.650 | |
| | 5 | 85/116 | 200 | 999 | R3T | V | 66/1800 | 10,6 | 186 | 51,0 | 136 | 4382/1841/1603 | 521-1630 | 1340 | 1200 | 15/19/19 | 24.290 | |
| | 5 | 110/150 | 250 | 1498 | R4T | V | 66/1800 | 8,4 | 204 | 54,5 | 122 | 4382/1841/1603 | 521-1630 | 1378 | 2000 | 15/19/19 | 26.490 | |
| | 5 | 85/116 | 250 | 1598 | R4T | V | 66/1800 | 10,7 | 188 | 45,0 | 118 | 4382/1841/1603 | 521-1630 | 1426 | 1500 | 16/20/20 | 27.190 | |
| | 5 | 110/150 | 340 | 1968 | R4T | A | 66/1800 | 9,6 | 196 | 50,0 | 131 | 4382/1841/1607 | 521-1630 | 1561 | 1600 | 16/20/20 | 31.290 | |
| | 5 | 92/125 | 200 | 1395 | R4T | V | A6 | 6,6 | 105 | 190 | 60,5 | 137 | 4697/1882/1676 | 270-2065 | 1502 | 1600 | 16/20/21 | 26.550 |
| | 5 | 110/150 | 250 | 1395 | R4T | V | A6 | 9,6 | 198 | 62,5 | 141 | 4697/1882/1676 | 270-2065 | 1546 | 1800 | 16/20/21 | 34.450 | |
| | 5 | 110/150 | 250 | 1395 | R4T | A | A6/4500 | 9,8 | 197 | 68,5 | 153 | 4697/1882/1676 | 270-2065 | 1610 | 2000 | 16/20/21 | 29.650 | |
| | 5 | 132/180 | 320 | 1984 | R4T | A | A7 | 9,9 | 207 | 73,5 | 168 | 4697/1882/1676 | 270-2065 | 1695 | 2000 | 16/20/21 | 35.650 | |
| | 5 | 110/150 | 340 | 1968 | R4T | V | A7 | 9,9 | 199 | 129 | 4697/1882/1676 | 270-2065 | 1667 | 2000 | 17/22/22 | 32.090 | | |
| 5 | 140/190 | 400 | 1968 | R4T | A | 66/1800 | 9,5 | 197 | 53,0 | 139 | 4697/1882/1676 | 270-2065 | 1705 | 2000 | 17/22/22 | 34.990 | | |
| 5 | 110/150 | 340 | 1968 | R4T | A | A7 | 9,0 | 190 | 57,0 | 139 | 4697/1882/1676 | 270-2065 | 1733 | 2300 | 17/22/22 | 38.990 | | |

| Model | | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 20A | 20B | 106E | 107A | 107B | 127A | 127B | 127C | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | 2031 | 2032 | 2033 | 2034 | 2035 | 2036 | 2037 | 2038 | 2039 | 2040 | 2041 | 2042 | 2043 | 2044 | 2045 | 2046 | 2047 | 2048 | 2049 | 2050 | 2051 | 2052 | 2053 | 2054 | 2055 | 2056 | 2057 | 2058 | 2059 | 2060 | 2061 | 2062 | 2063 | 2064 | 2065 | 2066 | 2067 | 2068 | 2069 | 2070 | 2071 | 2072 | 2073 | 2074 | 2075 | 2076 | 2077 | 2078 | 2079 | 2080 | 2081 | 2082 | 2083 | 2084 | 2085 | 2086 | 2087 | 2088 | 2089 | 2090 | 2091 | 2092 | 2093 | 2094 | 2095 | 2096 | 2097 | 2098 | 2099 | 2100 | 2101 | 2102 | 2103 | 2104 | 2105 | 2106 | 2107 | 2108 | 2109 | 2110 | 2111 | 2112 | 2113 | 2114 | 2115 | 2116 | 2117 | 2118 | 2119 | 2120 | 2121 | 2122 | 2123 | 2124 | 2125 | 2126 | 2127 | 2128 | 2129 | 2130 | 2131 | 2132 | 2133 | 2134 | 2135 | 2136 | 2137 | 2138 | 2139 | 2140 | 2141 | 2142 | 2143 | 2144 | 2145 | 2146 | 2147 | 2148 | 2149 | 2150 | 2151 | 2152 | 2153 | 2154 | 2155 | 2156 | 2157 | 2158 | 2159 | 2160 | 2161 | 2162 | 2163 | 2164 | 2165 | 2166 | 2167 | 2168 | 2169 | 2170 | 2171 | 2172 | 2173 | 2174 | 2175 | 2176 | 2177 | 2178 | 2179 | 2180 | 2181 | 2182 | 2183 | 2184 | 2185 | 2186 | 2187 | 2188 | 2189 | 2190 | 2191 | 2192 | 2193 | 2194 | 2195 | 2196 | 2197 | 2198 | 2199 | 2200 | 2201 | 2202 | 2203 | 2204 | 2205 | 2206 | 2207 | 2208 | 2209 | 2210 | 2211 | 2212 | 2213 | 2214 | 2215 | 2216 | 2217 | 2218 | 2219 | 2220 | 2221 | 2222 | 2223 | 2224 | 2225 | 2226 | 2227 | 2228 | 2229 | 2230 | 2231 | 2232 | 2233 | 2234 | 2235 | 2236 | 2237 | 2238 | 2239 | 2240 | 2241 | 2242 | 2243 | 2244 | 2245 | 2246 | 2247 | 2248 | 2249 | 2250 | 2251 | 2252 | 2253 | 2254 | 2255 | 2256 | 2257 | 2258 | 2259 | 2260 | 2261 | 2262 | 2263 | 2264 | 2265 | 2266 | 2267 | 2268 | 2269 | 2270 | 2271 | 2272 | 2273 | 2274 | 2275 | 2276 | 2277 | 2278 | 2279 | 2280 | 2281 | 2282 | 2283 | 2284 | 2285 | 2286 | 2287 | 2288 | 2289 | 2290 | 2291 | 2292 | 2293 | 2294 | 2295 | 2296 | 2297 | 2298 | 2299 | 2300 | 2301 | 2302 | 2303 | 2304 | 2305 | 2306 | 2307 | 2308 | 2309 | 2310 | 2311 | 2312 | 2313 | 2314 | 2315 | 2316 | 2317 | 2318 | 2319 | 2320 | 2321 | 2322 | 2323 | 2324 | 2325 | 2326 | 2327 | 2328 | 2329 | 2330 | 2331 | 2332 | 2333 | 2334 | 2335 | 2336 | 2337 | 2338 | 2339 | 2340 | 2341 | 2342 | 2343 | 2344 | 2345 | 2346 | 2347 | 2348 | 2349 | 2350 | 2351 | 2352 | 2353 | 2354 | 2355 | 2356 | 2357 | 2358 | 2359 | 2360 | 2361 | 2362 | 2363 | 2364 | 2365 | 2366 | 2367 | 2368 | 2369 | 2370 | 2371 | 2372 | 2373 | 2374 | 2375 | 2376 | 2377 | 2378 | 2379 | 2380 | 2381 | 2382 | 2383 | 2384 | 2385 | 2386 | 2387 | 2388 | 2389 | 2390 | 2391 | 2392 | 2393 | 2394 | 2395 | 2396 | 2397 | 2398 | 2399 | 2400 | 2401 | 2402 | 2403 | 2404 | 2405 | 2406 | 2407 | 2408 | 2409 | 2410 | 2411 | 2412 | 2413 | 2414 | 2415 | 2416 | 2417 | 2418 | 2419 | 2420 | 2421 | 2422 | 2423 | 2424 | 2425 | 2426 | 2427 | 2428 | 2429 | 2430 | 2431 | 2432 | 2433 | 2434 | 2435 | 2436 | 2437 | 2438 | 2439 | 2440 | 2441 | 2442 | 2443 | 2444 | 2445 | 2446 | 2447 | 2448 | 2449 | 2450 | 2451 | 2452 | 2453 | 2454 | 2455 | 2456 | 2457 | 2458 | 2459 | 2460 | 2461 | 2462 | 2463 | 2464 | 2465 | 2466 | 2467 | 2468 | 2469 | 2470 | 2471 | 2472 | 2473 | 2474 | 2475 | 2476 | 2477 | 2478 | 2479 | 2480 | 2481 | 2482 | 2483 | 2484 | 2485 | 2486 | 2487 | 2488 | 2489 | 2490 | 2491 | 2492 | 2493 | 2494 | 2495 | 2496 | 2497 | 2498 | 2499 | 2500 | 2501 | 2502 | 2503 | 2504 | 2505 | 2506 | 2507 | 2508 | 2509 | 2510 | 2511 | 2512 | 2513 | 2514 | 2515 | 2516 | 2517 | 2518 | 2519 | 2520 | 2521 | 2522 | 2523 | 2524 | 2525 | 2526 | 2527 | 2528 | 2529 | 2530 | 2531 | 2532 | 2533 | 2534 | 2535 | 2536 | 2537 | 2538 | 2539 | 2540 | 2541 | 2542 | 2543 | 2544 | 2545 | 2546 | 2547 | 2548 | 2549 | 2550 | 2551 | 2552 | 2553 | 2554 | 2555 | 2556 | 2557 | 2558 | 2559 | 2560 | 2561 | 2562 | 2563 | 2564 | 2565 | 2566 | 2567 | 2568 | 2569 | 2570 | 2571 | 2572 | 2573 | 2574 | 2575 | 2576 | 2577 | 2578 | 2579 | 2580 | 2581 | 2582 | 2583 | 2584 | 2585 | 2586 | 2587 | 2588 | 2589 | 2590 | 2591 | 2592 | 2593 | 2594 | 2595 | 2596 | 2597 | 2598 | 2599 | 2600 | 2601 | 2602 | 2603 | 2604 | 2605 | 2606 | 2607 | 2608 | 2609 | 2610 | 2611 | 2612 | 2613 | 2614 | 2615 | 2616 | 2617 | 2618 | 2619 | 2620 | 2621 | 2622 | 2623 | 2624 | 2625 | 2626 | 2627 | 2628 | 2629 | 2630 | 2631 | 2632 | 2633 | 2634 | 2635 | 2636 | 2637 | 2638 | 2639 | 2640 | 2641 | 2642 | 2643 | 2644 | 2645 | 2646 | 2647 | 2648 | 2649 | 2650 | 2651 | 2652 | 2653 | 2654 | 2655 | 2656 | 2657 | 2658 | 2659 | 2660 | 2661 | 2662 | 2663 | 2664 | 2665 | 2666 | 2667 | 2668 | 2669 | 2670 | 2671 | 2672 | 2673 | 2674 | 2675 | 2676 | 2677 | 2678 | 2679 | 2680 | 2681 | 2682 | 2683 | 2684 | 2685 | 2686 | 2687 | 2688 | 2689 | 2690 | 2691 | 2692 | 2693 | 2694 | 2695 | 2696 | 2697 | 2698 | 2699 | 2700 | 2701 | 2702 | 2703 | 2704 | 2705 | 2706 | 2707 | 2708 | 2709 | 2710 | 2711 | 2712 | 2713 | 2714 | 2715 | 2716 | 2717 | 2718 | 2719 | 2720 | 2721 | 2722 | 2723 | 2724 | 2725 | 2726 | 2727 | 2728 | 2729 | 2730 | 2731 | 2732 | 2733 | 2734 | 2735 | 2736 | 2737 | 2738 | 2739 | 2740 | 2741 | 2742 | 2743 | 2744 | 2745 | 2746 | 2747 | 2748 | 2749 | 2750 | 2751 | 2752 | 2753 | 2754 | 2755 | 2756 | 2757 | 2758 | 2759 | 2760 | 2761 | 2762 | 2763 | 2764 | 2765 | 2766 | 2767 | 2768 | 2769 | 2770 | 2771 | 2772 | 2773 | 2774 | 2775 | 2776 | 2777 | 2778 | 2779 | 2780 | 2781 | 2782 | 2783 | 2784 | 2785 | 2786 | 2787 | 2788 | 2789 | 2790 | 2791 | 2792 | 2793 | 2794 | 2795 | 2796 | 2797 | 2798 | 2799 | 2800 | 2801 | 2802 | 2803 | 2804 | 2805 | 2806 | 2807 | 2808 | 2809 | 2810 | 2811 | 2812 | 2813 | 2814 | 2815 | 2816 | 2817 | 2818 | 2819 | 2820 | 2821 | 2822 | 2823 | 2824 | 2825 | 2826 | 2827 | 2828 | 2829 | 2830 | 2831 | 2832 | 2833 | 2834 | 2835 | 2836 | 2837 | 2838 | 2839 | 2840 | 2841 | 2842 | 2843 | 2844 | 2845 | 2846 | 2847 | 2848 | 2849 | 2850 | 2851 | 2852 | 2853 | 2854 | 2855 | 2856 | 2857 | 2858 | 2859 | 2860 | 2861 | 2862 | 2863 | 2864 | 2865 | 2866 | 2867 | 2868 | 2869 | 2870 | 2871 | 2872 | 2873 | 2874 | 2875 | 2876 | 2877 | 2878 | 2879 | 2880 | 2881 | 2882 | 2883 | 2884 | 2885 | 2886 | 2887 | 2888 | 2889 | 2890 | 2891 | 2892 | 2893 | 2894 | 2895 | 2896 | 2897 | 2898 | 2899 | 2900 | 2901 | 2902 | 2903 | 2904 | 2905 | 2906 | 2907 | 2908 | 2909 | 2910 | 2911 | 2912 | 2913 | 2914 | 2915 | 2916 | 2917 | 2918 | 2919 | 2920 | 2921 | 2922 | 2923 | 2924 | 2925 | 2926 | 2927 | 2928 | 2929 | 2930 | 2931 | 2932 | 2933 | 2934 | 2935 | 2936 | 2937 | 2938 | 2939 | 2940 | 2941 | 2942 | 2943 | 2944 | 2945 | 2946 | 2947 | 2948 | 2949 | 2950 | 2951 | 2952 | 2953 | 2954 | 2955 | 2956 | 2957 | 2958 | 2959 | 2960 | 2961 | 2962 | 2963 | 2964 | 2965 | 2966 | 2967 | 2968 | 2969 | 2970 | 2971 | 2972 | 2973 | 2974 | 2975 | 2976 | 2977 | 2978 | 2979 | 2980 | 2981 | 2982 | 2983 | 2984 | 2985 | 2986 | 2987 | 2988 | 2989 | 2990 | 2991 | 2992 | 2993 | 2994 | 2995 | 2996 | 2997 | 2998 | 2999 | 3000 | 3001 | 3002 | 3003 | 3004 | 3005 | 3006 | 3007 | 3008 | 3009 | 3010 | 3011 | 3012 | 3013 | 3014 | 3015 | 3016 | 3017 | 3018 | 3019 | 3020 | 3021 | 3022 | 3023 | 3024 | 3025 | 3026 | 3027 | 3028 | 3029 | 3030 | 3031 | 3032 | 3033 | 3034 | 3035 | 3036 | 3037 | 3038 | 3039 | 3040 | 3041 | 3042 | 3043 | 3044 | 3045 | 3046 | 3047 | 3048 | 3049 | 3050 | 3051 | 3052 | 3053 | 3054 | 3055 | 3056 | 3057 | 3058 | 3059 | 3060 | 3061 | 3062 | 3063 | 3064 | 3065 | 3066 | 3067 | 3068 | 3069 | 3070 | 3071 | 3072 | 3073 | 3074 | 3075 | 3076 | 3077 | 3078 | 3079 | 3080 | 3081 | 3082 | 3083 | 3084 | 3085 | 3086 | 3087 | 3088 | 3089 | 3090 | 3091 | 3092 | 3093 | 3094 | 3095 | 3096 | 3097 | 3098 | 3099 | 3100 | 3101 | 3102 | 3103 | 3104 | 3105 | 3106 | 3107 | 3108 | 3109 | 3110 | 3111 | 3112 | 3113 | 3114 | 3115 | 3116 | 3117 | 3118 | 3119 | 3120 | 3121 | 3122 | 3123 | 3124 | 3125 | 3126 | 3127 | 3128 | 3129 | 3130 | 3131 | 3132 | 3133 | 3134 | 3135 | 3136 | 3137 | 3138 | 3139 | 3140 | 3141 | 3142 | 3143 | 3144 | 3145 | 3146 | 3147 | 3148 | 3149 | 3150 | 3151 | 3152 | 3153 | 3154 | 3155 | 3156 | 3157 | 3158 | 3159 | 3160 | 3161 | 3162 | 3163 | 3164 | 3165 | 3166 | 3167 | 3168 | 3169 | 3170 | 3171 | 3172 | 3173 | 3174 | 3175 | 3176 | 3177 | 3178 | 3179 | 3180 | 3181 | 3182 | 3183 | 3184 | 3185 | 3186 | 3187 | 3188 | 3189 | 3190 | 3191 | 3192 | 3193 | 3194 | 3195 | 3196 | 3197 | 3198 | 3199 | 3200 | 3201 | 3202 | 3203 | 3204 | 3205 | 3206 | 3207 | 3208 | 3209 | 3210 | 3211 | 3212 | 3213 | 3214 | 3215 | 3216 | 3217 | 3218 | 3219 | 3220 | 3221 | 3222 | 3223 | 3224 | 3225 | 3226 | 3227 | 3228 | 3229 | 3230 | 3231 | 3232 | 3233 | 3234 | 3235 | 3236 | 3237 | 3238 | 3239 | 3240 | 3241 | 3242 | 3243 | 3244 | 3245 | 3246 | 3247 | 3248 | 3249 | 3250 | 3251 | 3252 | 3253 | 3254 | 3255 | 3256 | 3257 | 3258 | 3259 | 3260 | 3261 | 3262 | 3263 | 3264 | 3265 | 3266 | 3267 | 3268 | 3269 | 3270 | 3271 | 3272 | 3273 | 3274 | 3275 | 3276 | 3277 | 3278 | 3279 | 3280 | 3281 | 3282 | 3283 | 3284 | 3285 | 3286 | 3287 | 3288 | 3289 | 3290 | 3291 | 3292 | 3293 | 3294 | 3295 | 3296 | 3297 | 3298 | 3299 | 3300 | 3301 | 3302 | 3303 | 3304 | 3305 | 3306 | 3307 | 3308 | 3309 | 3310 | 3311 | 3312 | 3313 | 3314 | 3315 | 3316 | 3317 | 3318 | 3319 | 3320 | 3321 | 3322 | 3323 | 3324 | 3325 | 3326 | 3327 | 3328 | 3329 | 3330 | 3331 | 3332 | 3333 | 3334 | 3335 | 3336 | 3337 | 3338 | 3339 | 3340 | 3341 | 3342 | 3343 | 3344 | 3345 | 3346 | 3347 | 3348 | 3349 | 3350 | 3351 | 3352 | 3353 | 3354 |
|-------|--|---|---|---|---|---|---|---|---|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|-----|-----|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
|-------|--|---|---|---|---|---|---|---|---|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|-----|-----|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|

| SSANGYONG | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|----------------------------------|---|---------|-----|------|----|---|---------|------|-----|-------|-----|----|-----|-----------|----------|------|------|----------|--------|
| Radius 2.2 e-Xi 200 Crystal Plus | 5 | 131/178 | 400 | 2157 | R4 | H | G6/6600 | k.A. | 187 | 7.5 D | 196 | 51 | 30 | 1915/1815 | 875-1975 | 2070 | 2000 | 23/22/23 | 24.90 |
| Radius 2.2 e-Xi 200 And Quartz | 5 | 131/178 | 400 | 2157 | R4 | A | A7 | k.A. | 187 | 8.0 D | 200 | 51 | 30 | 1915/1815 | 875-1975 | 2225 | 2000 | 23/22/23 | 31.190 |
| Twiole-Xi 160 2ND Crystal | 5 | 94/128 | 160 | 1597 | R4 | V | G6/2000 | k.A. | 181 | 6.6 S | 154 | 41 | 195 | 1795/1590 | 423-1115 | 1270 | 1000 | 19/23/25 | 15.590 |
| Twiole-Xi 160 2ND Crystal | 5 | 94/128 | 160 | 1597 | R4 | A | A6 | k.A. | 175 | 7.2 S | 167 | 41 | 195 | 1795/1590 | 423-1115 | 1335 | 1000 | 19/23/25 | 19.990 |
| Twiole-Xi 160 2ND Crystal | 5 | 85/116 | 300 | 1597 | R4 | V | G6/2000 | k.A. | 175 | 4.3 D | 113 | 41 | 195 | 1795/1590 | 423-1115 | 1350 | 1500 | 19/23/25 | 18.490 |
| Twiole-Xi 160 2ND Crystal | 5 | 85/116 | 300 | 1597 | R4 | A | G6/2000 | k.A. | 175 | 4.7 D | 123 | 41 | 195 | 1795/1590 | 423-1115 | 1390 | 1500 | 19/23/25 | 20.490 |
| XLV e-Xi 160 2ND Crystal | 5 | 94/128 | 160 | 1597 | R4 | V | G6/2000 | k.A. | 178 | 7.1 S | 165 | 44 | 190 | 1788/1605 | 720-1440 | 1315 | 1000 | 19/23/25 | 17.490 |
| XLV e-Xi 160 2ND Crystal | 5 | 94/128 | 160 | 1597 | R4 | A | G6/2000 | k.A. | 172 | 7.9 S | 184 | 44 | 190 | 1788/1605 | 720-1440 | 1450 | 1000 | 19/23/25 | 21.490 |
| XLV e-Xi 160 2ND Crystal | 5 | 85/116 | 300 | 1597 | R4 | V | G6/2000 | k.A. | 170 | 4.7 D | 121 | 44 | 190 | 1788/1605 | 720-1440 | 1405 | 1500 | 19/23/25 | 19.990 |
| XLV e-Xi 160 2ND Crystal | 5 | 85/116 | 300 | 1597 | R4 | A | G6/2000 | k.A. | 170 | 5.1 D | 131 | 44 | 190 | 1788/1605 | 720-1440 | 1505 | 1500 | 19/23/25 | 21.990 |
| Korand 2.0 e-Xi 200 2ND Crystal | 5 | 110/150 | 197 | 1998 | R4 | V | G6/6900 | k.A. | 163 | 7.5 S | 175 | 44 | 101 | 1830/1675 | 486-1312 | 1537 | 1500 | 20/22/23 | 19.990 |
| Korand 2.0 e-Xi 200 4ND Quartz | 5 | 110/150 | 197 | 1998 | R4 | A | G6/2000 | k. | 163 | 8.2 S | 192 | 44 | 101 | 1830/1675 | 486-1313 | 1535 | 1500 | 20/22/23 | 26.890 |

| Modell | Motor | | Leistung (kW/PS) | Drehmoment (Nm) | Hubraum (cm³) | Antrieb | Getriebe/ Automatik- | Beschleunigung 0-100 km/h (Sek.) | Leistung/Verbrauch ECE-Mix u. Art (l/100 km) CO ₂ (ECE-Mix) g/km | Abmessungen Länge/Breite/Höhe (mm) | Kofferräumvolumen von - bis (Liter) | Gewichte Leergewicht (DIN) (kg) Anhängelast gebremst (kg) | Kaskoklassen MPF /TK/ VK | Kosten | | | | |
|------------------------------------|------------------------------------|---------|------------------|-----------------|---------------|---------|----------------------|-------------------------------------|---|---------------------------------------|--|---|-----------------------------|--------|------|----------|----------|--------|
| | Bauart/ Zylinder/ Aufladung | Antrieb | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Modelle | Türen | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 5 | 110/150 | 370 | 1097 | R4 T | V | G6 | 13.0 | 170 | 5.6/0 | 147 | 4050/1920/1800 | k.A. | 1597 | 3200 | 21/20/23 | 40.150 | |
| | 5 | 130/177 | 400 | 1097 | R4 T | V | A6 | 10.1 | 170 | 6.2/0 | 163 | 4930/1920/1890 | k.A. | 1628 | 2000 | 21/20/23 | 42.550 | |
| | 5 | 130/177 | 300 | 1560 | R4 T | V | G6 | 16.1 | 160 | 5.2/0 | 137 | 5300/1920/1890 | k.A. | 1536 | 1800 | 21/20/23 | 37.355 | |
| | 5 | 130/150 | 300 | 1097 | R4 T | V | G6 | 13.0 | 170 | 5.6/0 | 147 | 5300/1920/1890 | k.A. | 1597 | 3200 | 21/20/23 | 41.005 | |
| | 5 | 130/177 | 400 | 1097 | R4 T | V | A6 | 10.1 | 170 | 6.2/0 | 163 | 4930/1920/1890 | k.A. | 1628 | 2000 | 21/20/23 | 43.405 | |
| | 5 | 130/177 | 400 | 1097 | R4 T | V | G6/7250 | 10.9 | 160 | 6.0/5 | 136 | 4360/1795/1565 | 377/1160 | 1345 | 1300 | 17/21/24 | 21.990 | |
| | 5 | 85/116 | 185 | 1197 | R4 T | A | A1 | 11.4 | 180 | 6.3/5 | 143 | 4360/1795/1565 | 377/1160 | 1315 | 1170 | 17/21/24 | 31.240 | |
| | 5 | 90/122 | 142 | 1798 | R4+V | A | A1 | 11.0 | 170 | 3.9/5 | 87 | 4360/1795/1555 | 377/1160 | 1305 | 725 | 17/21/24 | 27.390 | |
| | 5 | 112/153 | 320 | 1995 | R4 T | V | G6 | 9.6 | 195 | 7.7 | 124 | 4605/1845/1675 | 547/1735 | 1535 | 2000 | 18/27/25 | 27.290 | |
| | 5 | 112/152 | 196 | 1987 | R4 T | V | A1 | 8.3 | 180 | 5.1 | 118 | 4605/1845/1675 | 547/1735 | 1490 | 2000 | 20/27/25 | 27.990 | |
| | 5 | 145/197 | 210 | 2494 | R4+V | A | A1 | 8.3 | 180 | 5.1 | 118 | 4605/1845/1675 | 547/1735 | 1625 | 800 | 20/27/25 | 33.340 | |
| | 5 | 130/177 | 450 | 2755 | R4 T | A | G6/2200 | k.A. | 175 | 7.4/0 | 190 | 4505/1885/1830 | 621-1033 | 1690 | 1650 | 20/27/29 | 36.340 | |
| | 3 | 130/177 | 450 | 2755 | R4 T | A | G6/2200 | k.A. | 175 | 7.4/0 | 190 | 4505/1885/1830 | 621-1033 | 1990 | 3000 | 22/32/29 | 40.740 | |
| | Land Cruiser 2.8 D-4D | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Land Cruiser 2.8 D-4D | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Hilux Single Cab 2.4 D-4D 4x2 Duty | 2 | 110/150 | 400 | 2393 | R4 T | H | G6 | k.A. | 170 | 6.8/0 | 178 | 5330/1800/1795 | k.A. | 1870 | 2800 | 23/23/26 | 25.347 |
| | Hilux Single Cab 2.4 D-4D 4x4 Duty | 2 | 110/150 | 400 | 2393 | R4 T | A | G6 | k.A. | 170 | 7.1/0 | 187 | 5330/1800/1795 | k.A. | 1870 | 3500 | 23/23/26 | 28.798 |
| | Hilux Extra Cab 2.4 D-4D 4x4 Duty | 4 | 110/150 | 400 | 2393 | R4 T | A | G6/6307 | k.A. | 170 | 7.0/0 | 185 | 5330/1855/1810 | k.A. | 1870 | 3200 | 23/23/26 | 30.464 |
| Hilux Double Cab 2.4 D-4D 4x4 Duty | 4 | 110/150 | 400 | 2393 | R4 T | A | G6/6307 | k.A. | 170 | 7.0/0 | 185 | 5330/1855/1815 | k.A. | 1870 | 3200 | 23/23/26 | 32.752 | |

| | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---------|-----|------|-----|---|---------|------|------|------|----------------|----------------|----------------|---------|---------|---------|---------|--------|
| 5 | 90/122 | 220 | 1969 | R41 | V | G6 | 190 | 5.65 | 127 | 4370/1857/1420 | 324-021 | 1471 | 1500 | 1621/21 | 24.835 | | |
| 5 | 90/122 | 220 | 1969 | R41 | V | A | 6 | 8.3 | 210 | 5.65 | 129 | 4370/1857/1420 | 324-021 | 1479 | 1500 | 1621/21 | |
| 5 | 112/152 | 250 | 1969 | R41 | V | G6 | 8.3 | 210 | 5.55 | 129 | 4370/1857/1420 | 324-021 | 1471 | 1500 | 1321/21 | 26.780 | |
| 5 | 112/152 | 250 | 1969 | R41 | V | A | 6 | 8.3 | 210 | 5.55 | 129 | 4370/1857/1420 | 324-021 | 1479 | 1500 | 1321/21 | |
| 5 | 112/152 | 250 | 1969 | R41 | V | G6/1800 | 7.8 | 210 | 5.65 | 127 | 4370/1857/1420 | 324-021 | 1471 | 1500 | 1321/21 | 26.580 | |
| 5 | 180/245 | 350 | 1969 | R41 | V | A | 6.3 | 240 | 5.95 | 137 | 4370/1857/1420 | 324-021 | 1507 | 1500 | 1622/23 | 27.880 | |
| 5 | 180/245 | 350 | 1969 | R41 | V | G6/1800 | 10.5 | 190 | 3.80 | 94 | 4370/1857/1420 | 335-1032 | 1457 | 1500 | 1622/23 | 27.880 | |
| 5 | 88/120 | 280 | 1969 | R41 | V | G6/1800 | 8.4 | 210 | 3.80 | 91 | 4370/1857/1420 | 335-1032 | 1486 | 1500 | 1520/20 | 28.780 | |
| 5 | 110/150 | 320 | 1969 | R41 | V | G6/1800 | 8.4 | 210 | 3.80 | 91 | 4370/1857/1420 | 335-1032 | 1486 | 1500 | 1520/20 | 28.780 | |
| 5 | 110/150 | 320 | 1969 | R41 | V | G6/1900 | 7.4 | 230 | 3.80 | 99 | 4370/1857/1420 | 335-1032 | 1503 | 1500 | 1520/22 | 32.330 | |
| 5 | 112/152 | 250 | 1969 | R41 | V | G6 | 9.1 | 210 | 5.65 | 128 | 4370/1857/1458 | 324-021 | 1494 | 1500 | 1321/21 | 28.280 | |
| 5 | 112/152 | 250 | 1969 | R41 | V | A | 8.5 | 210 | 5.65 | 131 | 4370/1857/1458 | 324-021 | 1498 | 1500 | 1321/21 | 28.280 | |
| 5 | 140/190 | 320 | 1969 | R41 | A | A | 8 | 7.4 | 210 | 6.45 | 149 | 4370/1857/1458 | 324-021 | 1568 | 1500 | 1321/21 | 30.080 |
| 5 | 140/190 | 320 | 1969 | R41 | A | A | 8 | 7.4 | 210 | 6.45 | 149 | 4370/1857/1458 | 324-021 | 1568 | 1500 | 1321/21 | 30.080 |
| 5 | 180/245 | 350 | 1969 | R41 | A | A | 6.1 | 210 | 6.45 | 149 | 4370/1857/1458 | 324-021 | 1568 | 1500 | 1622/23 | 41.790 | |
| 5 | 88/120 | 280 | 1969 | R41 | V | G6/1800 | 10.6 | 190 | 3.80 | 99 | 4370/1857/1458 | 324-021 | 1500 | 1500 | 1520/20 | 28.780 | |
| 5 | 110/150 | 320 | 1969 | R41 | V | G6/1800 | 8.5 | 210 | 3.90 | 102 | 4370/1857/1458 | 324-021 | 1520 | 1500 | 1520/22 | 30.880 | |
| 5 | 110/150 | 320 | 1969 | R41 | V | G6/1900 | 7.7 | 230 | 3.90 | 104 | 4370/1857/1458 | 324-021 | 1520 | 1500 | 1520/22 | 30.880 | |
| 5 | 110/150 | 320 | 1969 | R41 | V | G6/1900 | 7.7 | 230 | 3.90 | 104 | 4370/1857/1458 | 324-021 | 1520 | 1500 | 1520/22 | 30.880 | |
| 5 | 112/152 | 250 | 1969 | R41 | V | A | 10.2 | 195 | 5.95 | 134 | 4635/1866/1484 | 380 | 1557 | 1500 | 1571/19 | 30.500 | |
| 5 | 180/245 | 350 | 1969 | R41 | V | A | 6 | 8.6 | 210 | 5.95 | 134 | 4635/1866/1484 | 380 | 1557 | 1500 | 1571/19 | 30.500 |
| 5 | 88/120 | 280 | 1969 | R41 | V | G6 | 8.6 | 210 | 5.95 | 134 | 4635/1866/1484 | 380 | 1557 | 1500 | 1571/19 | 30.500 | |
| 5 | 110/150 | 320 | 1969 | R41 | V | A | 8 | 8.6 | 210 | 5.95 | 134 | 4635/1866/1484 | 380 | 1557 | 1500 | 1571/19 | 30.500 |
| 5 | 110/150 | 320 | 1969 | R41 | V | A | 8 | 8.6 | 210 | 5.95 | 134 | 4635/1866/1484 | 380 | 1557 | 1500 | 1571/19 | 30.500 |
| 5 | 140/190 | 320 | 1969 | R41 | V | G6/2000 | 7.2 | 220 | 5.45 | 134 | 4635/1866/1484 | 380 | 1533 | 1500 | 1517/19 | 32.800 | |
| 5 | 140/190 | 320 | 1969 | R41 | V | A | 7.2 | 220 | 5.45 | 134 | 4635/1866/1484 | 380 | 1533 | 1500 | 1517/19 | 32.800 | |
| 5 | 180/245 | 350 | 1969 | R41 | V | A | 6.2 | 240 | 5.95 | 134 | 4635/1866/1484 | 380 | 1533 | 1500 | 1517/19 | 32.800 | |

[illegible]

| | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--------|---|---------|-----|------|------|---|---------|------|------|---------|--------------------|--------------------|----------|------|----------|----------|--------|
| SUBARU | 5 | 131/178 | 400 | 2157 | R4T | A | 66/8000 | k.a. | 185 | 5.3 D | 139/4410/1830/1675 | 486-1312 | 1635 | 2000 | 20/22/23 | 20.990 | |
| | 5 | 131/178 | 400 | 2157 | R4T | A | 66/8000 | k.a. | 185 | 5.8 D | 152/4410/1830/1675 | 486-1312 | 1795 | 2000 | 22/22/23 | 28.990 | |
| | 5 | 133/181 | 400 | 2157 | R4T | A | 66/2500 | k.a. | 185 | 7.0 D | 199/4850/1960/1825 | 248-1112 | 1995 | 2700 | 22/23/27 | 30.990 | |
| | 5 | 133/181 | 400 | 2157 | R4T | A | 66/2500 | k.a. | 185 | 7.8 D | 204/4850/1960/1825 | 248-1112 | 2095 | 2700 | 22/23/27 | 32.990 | |
| | 4 | 131/178 | 400 | 2157 | R4T | A | 66/2500 | k.a. | 174 | 6.9 D | 182/4900/1910/1790 | k.a. | 1800 | 2300 | k.a. | 21.490 | |
| | 4 | 131/178 | 400 | 2157 | R4T | A | 66/6500 | k.a. | 174 | 7.6 D | 199/4990/1910/1790 | k.a. | 1917 | 2300 | k.a. | 24.490 | |
| | 5 | 84/114 | 150 | 1600 | B4 | A | A1 | 11.8 | 180 | 6.2 S | 140/4460/1775/1480 | 385-1310 | 1359 | 1200 | 16/23/21 | 21.980 | |
| | 5 | 115/156 | 196 | 1995 | B4 | A | A1 | 9.8 | 205 | 6.6 S | 152/4460/1775/1480 | 385-1310 | 1379 | 1200 | 18/22/24 | 26.980 | |
| | 4 | 123/130 | 407 | 2457 | B4T | A | G6 | 5.2 | 255 | 109.9 S | 252/4955/1795/1475 | 464 | 1527 | - | 17/72/29 | 44.500 | |
| | 5 | 125/170 | 250 | 1600 | B4T | A | A1 | 8.9 | 210 | 7.0 S | 159/4690/1780/1485 | 522-1445 | 1556 | 1500 | 17/72/29 | 29.990 | |
| TESLA | 2 | 147/200 | 205 | 1998 | B4 | A | G6/1550 | 7.6 | 226 | 78.9 S | 180/4240/1775/1320 | 243-330 | 1243 | - | 18/25/28 | 33.480 | |
| | 5 | 84/114 | 150 | 1600 | B4 | A | A1 | 13.9 | 175 | 6.4 S | 145/4465/1800/1595 | 385-1310 | 1408 | 1400 | 18/23/21 | 22.980 | |
| | 5 | 115/156 | 196 | 1995 | B4 | A | A1 | 10.4 | 194 | 6.9 S | 155/4465/1800/1615 | 385-1310 | 1439 | 1400 | 18/23/21 | 27.980 | |
| | 5 | 117/150 | 198 | 1995 | B4 | A | G6/1400 | 10.6 | 190 | 6.9 S | 160/4601/1795/1715 | 505-1564 | 1494 | 1800 | 15/25/21 | 40.300 | |
| | 5 | 108/147 | 350 | 1998 | B4T | A | A | 7.5 | 221 | 8.5 S | 197/4959/1795/1735 | 505-1564 | 1604 | 1800 | 15/25/21 | 30.500 | |
| | 5 | 129/175 | 235 | 2498 | B4 | A | A1 | 10.2 | 210 | 7.0 S | 161/4815/1840/1605 | 559-1848 | 1582 | 2000 | 18/24/25 | 36.900 | |
| | 5 | 110/150 | 350 | 1998 | B4T | A | G6/4800 | 9.7 | 200 | 5.6 D | 145/4815/1840/1605 | 559-1848 | 1612 | 1800 | 15/24/26 | 34.600 | |
| | 5 | 50/68 | 90 | 998 | R3 | V | G5/1900 | 13.5 | 155 | 4.3 S | 99 | 3600/1600/1540 | 254-1053 | 805 | 400 | 17/21/21 | 9.690 |
| | 5 | 66/90 | 120 | 1242 | R4 | V | G5 | 11.9 | 180 | 4.3 S | 98 | 3840/1735/1480 | 265-947 | 840 | 1000 | 16/19/26 | 13.790 |
| | 5 | 66/90 | 120 | 1242 | R4 | V | G5 | 12.6 | 170 | 4.6 S | 104/3840/1735/1480 | 265-947 | 865 | 1000 | 16/19/26 | 17.020 | |
| TOYOTA | 5 | 82/111 | 170 | 998 | R3T | V | G5/3120 | 10.6 | 195 | 4.6 S | 104/3840/1735/1480 | 265-947 | 865 | 1000 | 16/19/26 | 17.020 | |
| | 5 | 82/111 | 170 | 998 | R3T | V | G5 | 10.6 | 195 | 4.3 S | 97 | 3840/1735/1480 | 265-947 | 865 | 1000 | 16/19/26 | 13.790 |
| | 5 | 66/90 | 120 | 1242 | R4 | V | G5 | 12.3 | 180 | 4.2 S | 98 | 3995/1745/1470 | 355-1085 | 865 | 1000 | 16/19/26 | 13.790 |
| | 5 | 66/90 | 120 | 1242 | R4 | V | G5 | 12.3 | 180 | 4.0 S | 93 | 3995/1745/1470 | 355-1085 | 915 | 1000 | 16/21/23 | 17.590 |
| | 5 | 82/111 | 170 | 998 | R3T | V | G5/1500 | 11.4 | 200 | 4.4 S | 103/3995/1745/1470 | 355-1085 | 905 | 1000 | 16/21/23 | 17.990 | |
| | 5 | 103/140 | 220 | 1373 | R4T | V | G5/4200 | 11.0 | 180 | 5.0 S | 113/4300/1785/1580 | 430-1269 | 1900 | 1200 | 14/21/19 | 19.790 | |
| | 5 | 103/140 | 220 | 1373 | R4T | V | G6 | 9.5 | 200 | 5.6 S | 127/4300/1785/1580 | 430-1269 | 1150 | 1200 | 14/21/19 | 23.690 | |
| | 5 | 88/120 | 320 | 1598 | R4T | A | G6/5100 | 13.0 | 175 | 4.4 D | 114/4300/1785/1580 | 430-1269 | 1335 | 1500 | 15/21/21 | 26.390 | |
| | 3 | 62/84 | 100 | 1328 | R4 | A | G5/2000 | 14.1 | 71.5 | 16.2 | 3625/1600/1670 | 113-816 | 1060 | 1300 | 12/17/15 | 15.840 | |
| | 5 | 66/90 | 120 | 1242 | R4 | V | G5/4600 | 12.2 | 170 | 4.6 S | 104/3700/1660/1595 | 267-1097 | 810 | 1000 | 15/17/24 | 12.740 | |
| SUZUKI | 5 | 66/90 | 120 | 1242 | R4 | V | G5 | 11.7 | 170 | 4.3 S | 97 | 3700/1660/1595 | 260-1100 | 835 | 1000 | 15/17/24 | 17.240 |
| | 5 | 66/90 | 120 | 1242 | R4 | V | G5 | 11.9 | 165 | 5.0 S | 114/3700/1660/1595 | 260-1086 | 870 | 1000 | 15/17/24 | 16.190 | |
| | 5 | 88/120 | 156 | 1586 | R4 | A | G5/4000 | 11.5 | 180 | 5.3 S | 123/4175/1775/1610 | 375-1120 | 1075 | 1200 | 14/22/21 | 19.990 | |
| | 5 | 88/120 | 156 | 1586 | R4 | A | G6/1500 | 12.0 | 180 | 5.6 S | 130/4175/1775/1610 | 375-1120 | 1160 | 1200 | 14/22/21 | 22.490 | |
| | 5 | 103/140 | 220 | 1373 | R4T | V | G6/1500 | 9.5 | 200 | 5.2 S | 121/4175/1775/1610 | 375-1120 | 1210 | 1400 | 14/22/21 | 25.090 | |
| | 5 | 103/140 | 220 | 1373 | R4T | V | G6/1500 | 10.2 | 200 | 5.4 S | 127/4175/1775/1610 | 375-1120 | 1210 | 1400 | 14/22/21 | 26.790 | |
| | 5 | 88/120 | 320 | 1598 | R4T | A | G6/4800 | 12.4 | 180 | 4.2 D | 111/4175/1775/1610 | 375-1120 | 1295 | 1500 | 15/22/24 | 24.790 | |
| | 5 | 245/333 | 525 | - | E | A | A1 | 4.4 | 225 | - | 4979/1964/1445 | 745 | k.a. | - | 20/28/32 | 69.019 | |
| | 5 | 310/421 | 660 | - | E | A | A1 | 4.3 | 250 | - | 4979/1964/1445 | 745 | k.a. | - | 20/28/32 | 105.320 | |
| | 5 | 449/601 | 697 | - | E | A | A1 | 2.7 | 250 | - | 4979/1964/1445 | 745 | k.a. | - | 20/28/32 | 144.670 | |
| VOLVO | 5 | 245/333 | 525 | - | E | A | A1 | 5.2 | 210 | - | 5035/1999/1684 | k.a.-2492 | k.a. | - | 23/29/29 | 91.250 | |
| | 5 | 310/421 | 660 | - | E | A | A1 | 4.9 | 250 | - | 5035/1999/1684 | k.a.-2492 | k.a. | - | 23/29/29 | 110.800 | |
| | 5 | 449/610 | 967 | - | E | A | A1 | 3.1 | 250 | - | 5035/1999/1684 | k.a.-2492 | k.a. | - | 23/29/29 | 156.100 | |
| | 3 | 51/69 | 95 | 998 | R3 | V | G5/2275 | 14.2 | 160 | 4.1 S | 95 | 3455/1615/1460 | 168-812 | 840 | - | 18/17/17 | 9.950 |
| | 3 | 51/69 | 95 | 998 | R3 | V | G6/4050 | 11.7 | 175 | 5.5 S | 99 | 3945/1695/1510 | 286-768 | 980 | 730 | 17/21/18 | 12.540 |
| | 5 | 87/110 | 136 | 1497 | R4 | V | G6/4050 | 11.7 | 175 | 5.0 S | 112/3945/1695/1510 | 286-768 | 980 | 730 | 17/21/18 | 12.540 | |
| | 5 | 74/101 | 111 | 1497 | R4+E | V | A1 | 11.8 | 165 | 3.6 S | 82 | 3945/1695/1510 | 286-768 | 980 | - | 17/21/21 | 17.490 |
| | 5 | 73/99 | 128 | 1329 | R4 | V | G6 | 12.6 | 175 | 5.6 S | 130/4300/1760/1475 | 360-1200 | 1350 | 1000 | 19/22/22 | 16.490 | |
| | 5 | 85/116 | 185 | 1197 | R4T | V | G6/1600 | 10.0 | 200 | 5.4 S | 125/4330/1760/1475 | 360-1200 | 1350 | 1000 | 19/22/22 | 22.490 | |
| | 5 | 100/136 | 142 | 1798 | R4+E | V | A1 | 10.9 | 180 | 3.9 S | 91 | 4330/1760/1475 | 360-1200 | 1310 | 385 | 20/26/26 | 23.490 |
| BMW | 5 | 82/111 | 170 | 1598 | R4T | V | G6 | 10.0 | 200 | 4.3 D | 110/4330/1760/1475 | 360-1200 | 1295 | 1300 | 19/23/22 | 25.140 | |
| | 5 | 73/99 | 128 | 1329 | R4T | V | G6 | 13.2 | 175 | 5.7 S | 132/4955/1760/1475 | 530-1658 | 1175 | 1000 | k.a. | 17.690 | |
| | 5 | 85/116 | 185 | 1197 | R4T | V | G6/1600 | 10.4 | 195 | 5.5 S | 126/4955/1760/1475 | 530-1658 | 1205 | 1300 | 19/22/21 | 23.640 | |
| | 5 | 100/136 | 142 | 1798 | R4+E | V | A1 | 11.2 | 175 | 4.0 S | 92 | 4955/1760/1475 | 530-1658 | 1335 | 345 | 20/26/26 | 24.690 |
| | 5 | 82/112 | 170 | 1598 | R4T | V | G6 | 10.5 | 195 | 4.7 D | 110/4955/1760/1475 | 530-1658 | 1345 | 1300 | 19/23/22 | 26.340 | |
| | 5 | 90/122 | 142 | 1798 | R4+E | V | A1 | 10.6 | 180 | 3.3 S | 76 | 4540/1760/1470 | 354-1363 | 1375 | 725 | 18/27/24 | 28.150 |
| | 5 | 90/122 | 142 | 1798 | R4+E | V | A1 | 11.1 | 162 | 1.0 S | 72 | 4645/1760/1470 | 354-1360 | 1550 | - | 18/27/24 | 39.600 |
| | 4 | 97/132 | 160 | 1598 | R4 | V | G6/1350 | 10.0 | 200 | 6.3 S | 144/4640/1775/1465 | 530 | 1195 | 1300 | 17/22/22 | 21.220 | |
| | 4 | 113/154 | 335 | - | E | A | A1 | 9.6 | 175 | - | 4890/1810/1535 | 361 | 1850 | - | k.a. | 78.600 | |
| | 4 | 97/132 | 160 | 1598 | R4 | V | G6 | 10.4 | 200 | 6.1 S | 142/4750/1810/1480 | 509 | 1451 | 1400 | 16/20/20 | 24.740 | |
| Ford | 4 | 108/147 | 180 | 1798 | R4 | V | G6/1600 | 11.4 | 200 | 5.9 S | 149/4750/1810/1480 | 509 | 1465 | 1500 | 17/22/20 | 28.290 | |
| | 4 | 82/112 | 170 | 1598 | R4T | V | G6 | 9.4 | 180 | 4.5 D | 116/4750/1810/1480 | 509 | 1545 | 1600 | 18/23/20 | 28.290 | |
| | 4 | 105/143 | 320 | 1995 | R4T | V | G6 | 10.6 | 98 | 2.0 D | 4.8 D | 124/4750/1810/1480 | 509 | 1550 | 1400 | 16/20/20 | 31.890 |
| | 5 | 97/132 | 160 | 1598 | R4 | V | G6 | 10.6 | 195 | 6.2 S | 143/4820/1810/1480 | 543-1690 | 1455 | 1400 | 16/22/20 | 25.740 | |
| | 5 | 108/147 | 180 | 1798 | R4 | V | G6/1600 | 11.4 | 200 | 6.5 S | 146/4820/1810/1480 | 543-1690 | 1515 | 1500 | 16/22/20 | 29.190 | |
| | 5 | 82/112 | 170 | 1598 | R4T | V | G6 | 10.1 | 180 | 4.5 D | 116/4820/1810/1480 | 543-1690 | 1610 | 1800 | 18/23/20 | 32.890 | |
| | 5 | 105/143 | 320 | 1995 | R4T | V | G6 | 10.1 | 400 | 4.2 D | 116/4820/1810/1480 | 543-1690 | 1610 | 1800 | 18/23/20 | 32.890 | |
| | 3 | 147/200 | 205 | 1998 | B4 | A | G6/1550 | 7.6 | 226 | 78.9 S | 180/4240/1775/1320 | 243 | 1230 | - | 18/20/29 | 32.990 | |
| | 5 | 97/132 | 160 | 1598 | R4 | V | G6 | 11.7 | 185 | 6.8 S | 157/4460/1790/1620 | 178-1696 | 1430 | 1300 | 18/21/21 | 21.765 | |
| | 5 | 108/147 | 180 | 1798 | R4T | V | G6/1600 | 10.4 | 195 | 6.8 S | 157 | | | | | | |

| Modell | Türen | Leistung (kW/PS) | Drehmoment (Nm) | Hubraum (cm³) | MOTOR | Antrieb | Getriebe/Automatik-Aufpreis | Beschleunigung 0-100 km/h (Sek.) | Kraftstoffverbrauch CO ₂ (ECE-Mix) g/km | ABMESSUNGEN | GEWICHTE | KOSTEN | Preis (Euro) | | | | |
|--|-------|------------------|-----------------|---------------|-------|---------|-----------------------------|----------------------------------|--|------------------------|-------------------------------------|---------------------------|----------------------------|--------------|------|----------|--------|
| | | | | | | | | | | Länge/Breite/Höhe (mm) | Kofferraumvolumen von - bis (Liter) | Anhängelast gebremst (kg) | Kaskoklassen HfP / TK / VK | Preis (Euro) | | | |
| Golf Variant 2.0 TDI 4Motion Comfortline | 5 | 110/150 | 340 | 1968 | RAT | A | G6/2025 | 8,9 | 214 | 51,0 | 132 | 4567/1799/1515 | 605-1620 | 1448 | 2000 | 13/21/17 | 31.450 |
| Golf Variant GTD | 5 | 135/184 | 380 | 1968 | RAT | V | G6/2025 | 7,9 | 231 | 47,0 | 124 | 4567/1799/1515 | 605-1620 | 1391 | 1600 | 13/21/21 | 33.200 |
| Golf Variant 1.4 Tsi BlueMotion Trendline | 5 | 87/110 | 250 | 1395 | RAT | V | G6/1950 | 10,0 | 196 | 55,6 | 98 | 4567/1799/1515 | 424-1439 | 1268 | 1400 | 13/19/17 | 25.550 |
| Golf Variant 1.8 Tsi 4Motion | 5 | 132/180 | 280 | 1798 | RAT | A | A6 | 7,8 | 217 | 67 | 157 | 4567/1799/1515 | 605-1620 | 1402 | 1500 | 13/19/18 | 34.125 |
| Golf Alltrack 2.0 TDI 4Motion | 5 | 110/150 | 340 | 1968 | RAT | A | G6/2025 | 8,9 | 209 | 52,0 | 135 | 4567/1799/1515 | 605-1620 | 1466 | 2000 | 14/20/18 | 33.950 |
| Golf Alltrack 2.0 TDI 4Motion | 5 | 135/184 | 380 | 1968 | RAT | A | A7 | 7,8 | 217 | 67 | 157 | 4567/1799/1515 | 605-1620 | 1501 | 2000 | 13/21/18 | 37.375 |
| Passat 1.4 TSI Trendline | 5 | 92/125 | 200 | 1395 | RAT | V | G6 | 9,7 | 208 | 54,5 | 126 | 4676/1832/1476 | 586-1152 | 1392 | 1500 | 17/18/21 | 26.800 |
| Passat 1.4 TSI Comfortline | 5 | 110/150 | 250 | 1395 | RAT | V | G6/2325 | 8,4 | 220 | 50,5 | 116 | 4676/1832/1476 | 586-1152 | 1321 | 1600 | 14/23/21 | 31.550 |
| Passat 1.8 TSI Comfortline | 5 | 132/180 | 250 | 1798 | RAT | V | A7 | 7,9 | 232 | 59,5 | 136 | 4676/1832/1476 | 586-1152 | 1405 | 1800 | 14/23/21 | 35.200 |
| Passat 2.0 TDI Comfortline | 5 | 162/220 | 350 | 1968 | RAT | V | A6 | 6,7 | 246 | 63,5 | 146 | 4676/1832/1476 | 586-1152 | 1647 | 2000 | 15/24/20 | 38.475 |
| Passat GT 1.4 TSI Plug-In-Hybrid | 5 | 160/218 | 400 | 1395 | RAT | V | A6 | 7,4 | 225 | 1,85 | 40 | 4676/1832/1476 | 402-968 | 1647 | 1600 | 14/23/21 | 44.250 |
| Passat 1.6 TDI Trendline | 5 | 88/120 | 250 | 1598 | RAT | V | G6/2250 | 10,8 | 206 | 42,0 | 109 | 4676/1832/1476 | 586-1152 | 1369 | 1500 | 17/23/22 | 29.775 |
| Passat 1.6 TDI SCR BlueMotion Trendline | 5 | 132/180 | 250 | 1598 | RAT | V | G6 | 10,8 | 210 | 37,0 | 95 | 4676/1832/1476 | 586-1152 | 1399 | 1500 | 17/23/22 | 30.525 |
| Passat 2.0 TDI SCR Trendline | 5 | 110/150 | 340 | 1968 | RAT | V | G6/2250 | 8,7 | 229 | 47,0 | 122 | 4676/1832/1476 | 586-1152 | 1428 | 1800 | 17/23/22 | 31.675 |
| Passat 2.0 TDI SCR Comfortline | 5 | 140/190 | 400 | 1968 | RAT | V | A7 | 7,5 | 224 | 52,0 | 136 | 4676/1832/1476 | 586-1152 | 1562 | 2200 | 14/23/20 | 41.100 |
| Passat 2.0 TDI SCR 4Motion Comfortline | 5 | 140/190 | 400 | 1968 | RAT | A | A7 | 7,2 | 225 | 58,0 | 152 | 4676/1832/1516 | 650-1780 | 1600 | 2000 | 14/23/20 | 39.500 |
| Passat Variant 1.4 TSI Trendline | 5 | 92/125 | 200 | 1395 | RAT | V | G6 | 9,9 | 206 | 55,5 | 127 | 4676/1832/1516 | 650-1780 | 1320 | 1500 | 17/18/21 | 27.875 |
| Passat Variant 1.8 TSI Comfortline | 5 | 110/150 | 250 | 1395 | RAT | V | G6/2325 | 8,6 | 218 | 52,5 | 120 | 4676/1832/1516 | 650-1780 | 1351 | 1600 | 14/23/21 | 32.550 |
| Passat Variant 2.0 TDI SCR Comfortline | 5 | 132/180 | 350 | 1968 | RAT | V | A7 | 8,1 | 230 | 60,5 | 137 | 4676/1832/1516 | 650-1780 | 1430 | 1800 | 14/23/21 | 36.200 |
| Passat Variant 2.0 TSI Comfortline | 5 | 162/220 | 350 | 1968 | RAT | V | A6 | 6,7 | 244 | 64,5 | 149 | 4676/1832/1516 | 650-1780 | 1475 | 2000 | 15/24/20 | 39.475 |
| Passat Variant 2.0 TSI 4Motion Highline | 5 | 206/280 | 500 | 1968 | RAT | A | A6 | 5,7 | 250 | 73,5 | 168 | 4676/1832/1516 | 650-1780 | 1600 | 2000 | 16/24/21 | 47.750 |
| Passat Variant GT 1.4 TSI Plug-In-Hybrid | 5 | 160/218 | 400 | 1395 | RAT | V | A6 | 7,6 | 225 | 1,85 | 40 | 4676/1832/1516 | 483-1613 | 1660 | 1600 | 14/23/21 | 45.250 |
| Passat Variant 1.6 TDI Trendline | 5 | 88/120 | 250 | 1598 | RAT | V | G6/2250 | 11,0 | 204 | 42,0 | 110 | 4676/1832/1516 | 650-1780 | 1410 | 1500 | 13/21/19 | 30.800 |
| Passat Var. 1.6 TDI SCR Bluem. Trendline | 5 | 88/120 | 250 | 1598 | RAT | V | G6 | 11,0 | 204 | 38,0 | 96 | 4676/1832/1516 | 650-1780 | 1430 | 1500 | 13/21/19 | 31.600 |
| Passat Variant 2.0 TDI SCR Trendline | 5 | 110/150 | 340 | 1968 | RAT | V | G6/2250 | 8,9 | 218 | 44,0 | 115 | 4676/1832/1516 | 650-1780 | 1465 | 1800 | 13/21/19 | 32.750 |
| Passat Variant 2.0 TDI SCR Comfortline | 5 | 140/190 | 400 | 1968 | RAT | V | A7 | 7,9 | 227 | 47,0 | 122 | 4676/1832/1516 | 650-1780 | 1516 | 2000 | 14/23/20 | 40.950 |
| Passat Var. 2.0 TDI SCR 4Motion Comf. | 5 | 140/190 | 400 | 1968 | RAT | A | A7 | 7,7 | 228 | 52,0 | 137 | 4676/1832/1516 | 650-1780 | 1603 | 2000 | 14/23/20 | 42.100 |
| Passat Variant 2.0 TDI SCR 4Motion Highline | 5 | 176/240 | 500 | 1968 | RAT | A | A7 | 6,3 | 238 | 58,0 | 152 | 4676/1832/1516 | 650-1780 | 1660 | 2200 | 15/24/22 | 48.475 |
| Passat Alltrack 2.0 TSI 4Motion | 5 | 162/220 | 350 | 1984 | RAT | A | A7 | 6,8 | 231 | 69,5 | 162 | 4771/1832/1530 | 639-1769 | 1602 | 2200 | 15/24/20 | 43.925 |
| Passat Alltrack 2.0 TDI SCR 4Motion | 5 | 176/240 | 500 | 1968 | RAT | A | A7 | 6,0 | 234 | 54,0 | 140 | 4771/1832/1530 | 639-1769 | 1635 | 2200 | 14/23/20 | 44.875 |
| Passat Alltrack 2.0 TDI SCR 4Motion Elegance | 5 | 176/240 | 500 | 1968 | RAT | A | A7 | 6,0 | 234 | 61,0 | 159 | 4771/1832/1530 | 639-1769 | 1701 | 2200 | 15/24/22 | 48.575 |
| Ateon 1.5 TSI ACT | 3 | 110/150 | 320 | 1984 | RAT | V | G6 | 9,0 | 222 | 52,5 | 119 | 4862/1871/1450 | 563 | 1429 | 1600 | 15/24/19 | 35.325 |
| Ateon 2.0 TSI Elegance | 3 | 140/190 | 320 | 1984 | RAT | V | A7 | 7,7 | 239 | 60 | 135 | 4862/1871/1450 | 563 | 1526 | 1600 | 15/24/19 | 42.600 |
| Ateon 2.0 TSI 4Motion Elegance | 3 | 162/220 | 350 | 1984 | RAT | V | A7 | 5,6 | 250 | 73,5 | 162 | 4862/1871/1450 | 563 | 1641 | 2200 | 16/26/23 | 50.100 |
| Ateon 2.0 TDI SCR | 3 | 110/150 | 340 | 1968 | RAT | V | G6/2325 | 9,4 | 222 | 43,0 | 112 | 4862/1871/1450 | 563 | 1539 | 2000 | 17/25/21 | 38.250 |
| Ateon 2.0 TSI SCR Elegance | 3 | 140/190 | 400 | 1968 | RAT | V | A7 | 8,0 | 238 | 47 | 122 | 4862/1871/1450 | 563 | 1576 | 2000 | 17/25/21 | 46.000 |
| Ateon 2.0 TDI SCR 4Motion | 3 | 135/184 | 380 | 1968 | RAT | V | A7 | 7,8 | 233 | 51,0 | 134 | 4862/1871/1450 | 563 | 1650 | 2000 | 17/25/21 | 48.850 |
| Ateon 2.0 TDI SCR 4Motion Elegance | 3 | 176/240 | 500 | 1968 | RAT | A | A7 | 6,5 | 245 | 50 | 125 | 4862/1871/1450 | 563 | 1753 | 2200 | 18/26/24 | 52.700 |
| Ateon 1.5 TSI ACT | 3 | 92/125 | 200 | 1395 | RAT | V | G6 | 9,3 | 203 | 54,5 | 125 | 4256/1810/1406 | 292-1006 | 1205 | - | 18/22/20 | 24.950 |
| Ateon 2.0 TSI Elegance | 3 | 132/180 | 250 | 1984 | RAT | V | G6/1925 | 7,4 | 237 | 61,5 | 142 | 4256/1810/1406 | 292-1006 | 1289 | - | 17/23/21 | 27.425 |
| Ateon 2.0 TSI 4Motion | 3 | 162/220 | 350 | 1984 | RAT | V | G6/1925 | 6,5 | 246 | 61,5 | 142 | 4256/1810/1406 | 292-1006 | 1294 | - | 17/23/21 | 31.825 |
| Ateon 2.0 TDI SCR | 3 | 110/150 | 340 | 1968 | RAT | V | G6/1925 | 8,6 | 215 | 42,0 | 110 | 4256/1810/1406 | 292-1006 | 1300 | - | 19/24/22 | 29.450 |
| Ateon 2.0 TDI SCR Elegance | 3 | 135/184 | 380 | 1968 | RAT | V | G6/1925 | 7,5 | 230 | 47,0 | 124 | 4256/1810/1406 | 292-1006 | 1320 | - | 19/24/22 | 31.025 |
| Golf Sportsvan 1.0 TSI Trendline | 5 | 63/86 | 175 | 999 | R3T | V | G5 | 13,0 | 177 | 5,05 | 115 | 4335/1807/1613 | 590-1520 | 1260 | 1100 | 15/19/21 | 20.475 |
| Golf Sportsvan 1.0 TSI SCR Trendline | 5 | 87/110 | 200 | 999 | R3T | V | G6/1950 | 10,2 | 192 | 51,5 | 115 | 4335/1807/1613 | 500-1520 | 1265 | 1300 | 15/19/21 | 22.275 |
| Golf Sportsvan 1.5 TSI ACT Comfortline | 5 | 96/130 | 200 | 1498 | RAT | V | G6/2025 | 9,6 | 202 | 52,5 | 118 | 4335/1807/1613 | 500-1520 | 1310 | 1400 | 15/20/21 | 26.225 |
| Golf Sportsvan 1.5 TSI ACT Comfortline | 5 | 110/150 | 250 | 1498 | RAT | V | A7 | 8,8 | 212 | 52,5 | 118 | 4335/1807/1613 | 500-1520 | 1345 | 1500 | 14/20/21 | 29.275 |
| Touareg 1.2 TSI Trendline | 5 | 87/110 | 175 | 1197 | RAT | V | G6 | 11,1 | 189 | 5,65 | 130 | 4527/1829/1674 | 834-1980 | 1361 | 1300 | 17/17/21 | 24.300 |
| Touareg 1.4 TSI Comfortline | 5 | 110/150 | 250 | 1395 | RAT | V | G6/1950 | 8,9 | 209 | 58,5 | 135 | 4527/1829/1674 | 834-1980 | 1379 | 1500 | 15/20/21 | 29.300 |
| Touareg 1.8 TSI Highline | 5 | 132/180 | 250 | 1798 | RAT | V | A7 | 8,3 | 218 | 62,5 | 142 | 4527/1829/1674 | 834-1980 | 1466 | 1500 | 15/20/20 | 35.525 |
| Touareg 1.6 TDI SCR Trendline | 5 | 85/116 | 250 | 1598 | RAT | V | G6/1950 | 11,4 | 190 | 47,0 | 121 | 4527/1829/1674 | 834-1980 | 1475 | 1800 | 18/22/20 | 27.700 |
| Touareg 2.0 TDI SCR Comfortline | 5 | 110/150 | 340 | 1968 | RAT | V | G6/1950 | 9,3 | 208 | 47,0 | 121 | 4527/1829/1674 | 834-1980 | 1477 | 1800 | 17/23/21 | 32.575 |
| Touareg 2.0 TDI SCR Highline | 5 | 140/190 | 400 | 1968 | RAT | V | A6 | 8,2 | 220 | 48,0 | 125 | 4527/1829/1674 | 834-1980 | 1540 | 1800 | 16/22/21 | 38.925 |
| Sharan 1.4 TSI Trendline | 5 | 110/150 | 250 | 1395 | RAT | V | G6/2250 | 9,0 | 200 | 65,5 | 151 | 4485/1904/1746 | 885-2430 | 1628 | 1800 | 21/21/22 | 33.325 |
| Sharan 2.0 TSI Comfortline | 5 | 162/220 | 350 | 1984 | RAT | V | A6 | 7,8 | 226 | 73,5 | 168 | 4485/1904/1746 | 885-2430 | 1715 | 2200 | 20/24/23 | 42.100 |
| Sharan 2.0 TDI Trendline | 5 | 110/150 | 340 | 1968 | RAT | V | G6/2250 | 10,3 | 200 | 51,0 | 132 | 4485/1904/1746 | 885-2430 | 1697 | 2400 | 20/22/22 | 36.700 |
| Sharan 2.0 TDI 4Motion Trendline | 5 | 110/150 | 340 | 1968 | RAT | A | G6 | 10,6 | 198 | 56,0 | 147 | 4485/1904/1746 | 885-2430 | 1816 | 2400 | 20/22/22 | 38.750 |
| Sharan 2.0 TDI Comfortline | 5 | 135/184 | 380 | 1968 | RAT | V | G6/2250 | 8,9 | 215 | 53,0 | 139 | 4485/1904/1746 | 885-2430 | 1725 | 2400 | 20/23/23 | 41.525 |
| Sharan 2.0 TDI 4Motion Comfortline | 5 | 135/184 | 380 | 1968 | RAT | A | A7 | 8,9 | 211 | 59,0 | 154 | 4485/1904/1746 | 885-2430 | 1848 | 2400 | 20/23/23 | 45.825 |
| T-Roc 1.0 TSI | 5 | 85/115 | 200 | 999 | R3T | V | G6 | 10,1 | 187 | 52,5 | 118 | 4234/1819/1573 | 445-1290 | 1195 | 1300 | 16/19/19 | 22.900 |
| T-Roc 1.5 TSI ACT | 5 | 110/150 | 250 | 1498 | RAT | V | G6/1950 | 8,4 | 205 | 54,5 | 122 | 4234/1819/1573 | 445-1290 | 1255 | 1500 | 16/19/19 | 28.875 |
| T-Roc 2.0 TSI 4Motion Sport | 5 | 140/190 | 320 | 1984 | RAT | A | A7 | 7,2 | 216 | 68,5 | 155 | 4234/1819/1573 | 392-1237 | 1420 | 1700 | 16/22/20 | 30.800 |

| Modell | Türen | Leistung (kW/PS) | Drehmoment (Nm) | Hubraum (cm³) | Antrieb | Getriebe/ Automatik- Aufpreis | Beschleunigung 0-100 km/h (Sek.) | Höchstgeschwindigkeit (km/h) | Kraftstoffverbrauch CO ₂ (ECE-Mix) g/km | ABMESSUNGEN | Kofferraumvolumen von - bis (Liter) | Leergewicht DIN (kg) | Anhängelast gebremst (kg) | GEWICHTE | KOSTEN | | |
|---|-------|------------------|-----------------|---------------|---------|-------------------------------|----------------------------------|----------------------------------|--|--|-------------------------------------|-------------------------------------|---------------------------|---------------------------|--------------------------|--------------|--------|
| Modell | Türen | Leistung (kW/PS) | Drehmoment (Nm) | Hubraum (cm³) | MOTOR | Antrieb | Getriebe/ Automatik- Aufpreis | Beschleunigung 0-100 km/h (Sek.) | Höchstgeschwindigkeit (km/h) | Kraftstoffverbrauch CO ₂ (ECE-Mix) g/km | ABMESSUNGEN | Kofferraumvolumen von - bis (Liter) | Leergewicht DIN (kg) | Anhängelast gebremst (kg) | Kaskoklassen HfP /TK/ VK | Preis (Euro) | |
| F-Roc 2.0 TDI SCR 4Motion Style | 5 | 110/150 | 340 | 1968 | R4T | A | G6/1950 | 8,7 | 200 | 132 | 4234/1819/1573 | 392-1237 | 1430 | 1700 | 16/22/20 | 29.875 | |
| Tiguan 1.4 TSI Trendline | 5 | 92/125 | 200 | 1395 | R4T | V | G6 | 10,5 | 190 | 61,5 | 137 | 4486/1839/1654 | 615-1655 | 1415 | 1600 | 14/18/19 | 26.975 |
| Tiguan 1.4 TSI ACT 4Motion | 5 | 110/150 | 250 | 1395 | R4T | A | G6/2025 | 9,2 | 202 | 58,5 | 148 | 4486/1839/1654 | 615-1655 | 1415 | 1800 | 14/18/19 | 28.550 |
| Tiguan 1.4 TSI ACT 4Motion | 5 | 110/150 | 250 | 1395 | R4T | A | G6 | 9,4 | 200 | 63,5 | 148 | 4486/1839/1673 | 615-1655 | 1495 | 2000 | 14/18/19 | 30.600 |
| Tiguan 1.4 TSI 4Motion Trendline | 5 | 110/150 | 250 | 1395 | R4T | A | A6 | 9,4 | 198 | 69,5 | 155 | 4486/1839/1673 | 615-1655 | 1517 | 2000 | 14/18/19 | 32.625 |
| Tiguan 2.0 TSI 4Motion Comfortline | 5 | 132/180 | 320 | 1984 | R4T | A | A7 | 7,7 | 210 | 73,5 | 166 | 4486/1839/1673 | 615-1655 | 1570 | 2100 | 14/21/21 | 35.800 |
| Tiguan 2.0 TSI 4Motion Highline | 5 | 162/220 | 350 | 1984 | R4T | A | A7 | 6,3 | 225 | 77,5 | 177 | 4486/1839/1673 | 615-1655 | 1594 | 2100 | 14/21/21 | 41.275 |
| Tiguan 2.0 TDI SCR Trendline | 5 | 85/115 | 320 | 1968 | R4T | V | G6 | 10,9 | 185 | 48,0 | 125 | 4486/1839/1654 | 615-1655 | 1499 | 1800 | 14/21/19 | 29.025 |
| Tiguan 2.0 TDI SCR Trendline | 5 | 110/150 | 340 | 1968 | R4T | V | G6/2025 | 9,3 | 204 | 48,0 | 125 | 4486/1839/1674 | 615-1655 | 1499 | 2000 | 14/21/19 | 31.500 |
| Tiguan 2.0 TDI SCR 4Motion Trendline | 5 | 110/150 | 340 | 1968 | R4T | A | G6/2025 | 9,3 | 204 | 48,0 | 125 | 4486/1839/1674 | 615-1655 | 1499 | 2000 | 14/21/19 | 31.500 |
| Tiguan 2.0 TDI SCR 4Motion Comfortline | 5 | 140/190 | 400 | 1968 | R4T | A | A7 | 7,9 | 212 | 56,0 | 146 | 4486/1839/1673 | 615-1655 | 1660 | 2200 | 14/21/20 | 39.275 |
| Tiguan 2.0 TDI SCR 4Motion Trendline | 5 | 140/190 | 400 | 1968 | R4T | A | A7 | 7,9 | 212 | 56,0 | 146 | 4486/1839/1673 | 615-1655 | 1660 | 2200 | 14/21/20 | 39.275 |
| Tiguan 2.0 TDI SCR 4Motion Highline | 5 | 176/240 | 500 | 1968 | R4T | A | A7 | 6,2 | 230 | 64,0 | 167 | 4486/1839/1673 | 615-1655 | 1735 | 2300 | 19/21/23 | 44.750 |
| Tiguan Allspace 1.4 TSI ACT Trendline | 5 | 132/180 | 320 | 1984 | R4T | V | G6 | 9,5 | 200 | 61,5 | 137 | 4701/1839/1674 | 760-1920 | 1490 | 1418/19 | 29.975 | |
| Tiguan Allspace 2.0 TSI 4Motion Concept | 5 | 132/180 | 320 | 1984 | R4T | V | A8 | 8,2 | 208 | 77,5 | 177 | 4701/1839/1674 | 760-1920 | 1660 | 2300 | 14/21/21 | 37.500 |
| Tiguan Allspace 2.0 TSI 4Motion Highline | 5 | 162/220 | 350 | 1984 | R4T | V | A8 | 6,8 | 223 | 81,5 | 185 | 4701/1839/1674 | 760-1920 | 1680 | 2300 | 14/21/21 | 41.150 |
| Tiguan Allspace 2.0 TDI SCR Trendline | 5 | 110/150 | 340 | 1968 | R4T | V | G6/2000 | 9,8 | 202 | 50,0 | 131 | 4701/1839/1674 | 760-1920 | 1585 | 2000 | 14/21/19 | 32.850 |
| Tiguan Allspace 2.0 TDI SCR Trendline | 5 | 110/150 | 340 | 1968 | R4T | A | G6/2000 | 9,9 | 199 | 57,0 | 150 | 4701/1839/1674 | 760-1920 | 1660 | 2300 | 14/21/19 | 34.875 |
| Tiguan Allspace 2.0 TDI SCR 4Mot. Trendl. | 5 | 110/150 | 340 | 1968 | R4T | A | A7 | 8,6 | 210 | 59,0 | 153 | 4701/1839/1674 | 760-1920 | 1660 | 2300 | 14/21/20 | 40.900 |
| Tiguan Allspace 2.0 TDI SCR 4Mot. Trendl. | 5 | 176/240 | 500 | 1968 | R4T | A | A7 | 6,7 | 228 | 65,0 | 170 | 4701/1839/1674 | 760-1920 | 1805 | 2400 | 19/21/23 | 46.600 |
| Tiguan 3.0 V6 TDI SCR 4Motion Highline | 5 | 150/204 | 450 | 2967 | V6T | A | A8 | 8,7 | 206 | 67,0 | 176 | 4801/1940/1747 | 697-1642 | 2110 | 3500 | 22/24/24 | 54.700 |
| Tiguan 3.0 V6 TDI SCR 4Motion Trendline | 5 | 193/262 | 580 | 2967 | V6T | A | A8 | 7,3 | 225 | 68,0 | 180 | 4801/1940/1747 | 697-1642 | 2110 | 3500 | 22/24/24 | 58.400 |
| Tiguan 3.0 V6 TDI SCR 4Motion Trendline | 5 | 193/262 | 580 | 2967 | V6T | A | A8 | 7,3 | 225 | 68,0 | 180 | 4801/1940/1747 | 697-1642 | 2110 | 3500 | 22/24/24 | 58.400 |
| Tiguan 3.0 V6 TDI SCR 4Motion Trendline | 5 | 193/262 | 580 | 2967 | V6T | A | A8 | 7,3 | 225 | 68,0 | 180 | 4801/1940/1747 | 697-1642 | 2110 | 3500 | 22/24/24 | 58.400 |
| Tiguan 3.0 V6 TDI SCR 4Motion Trendline | 5 | 193/262 | 580 | 2967 | V6T | A | A8 | 7,3 | 225 | 68,0 | 180 | 4801/1940/1747 | 697-1642 | 2110 | 3500 | 22/24/24 | 58.400 |
| Tiguan 3.0 V6 TDI SCR 4Motion Trendline | 5 | 193/262 | 580 | 2967 | V6T | A | A8 | 7,3 | 225 | 68,0 | 180 | 4801/1940/1747 | 697-1642 | 2110 | 3500 | 22/24/24 | 58.400 |
| Tiguan 3.0 V6 TDI SCR 4Motion Trendline | 5 | 193/262 | 580 | 2967 | V6T | A | A8 | 7,3 | 225 | 68,0 | 180 | 4801/1940/1747 | 697-1642 | 2110 | 3500 | 22/24/24 | 58.400 |
| Tiguan 3.0 V6 TDI SCR 4Motion Trendline | 5 | 193/262 | 580 | 2967 | V6T | A | A8 | 7,3 | 225 | 68,0 | 180 | 4801/1940/1747 | 697-1642 | 2110 | 3500 | 22/24/24 | 58.400 |
| Tiguan 3.0 V6 TDI SCR 4Motion Trendline | 5 | 193/262 | 580 | 2967 | V6T | A | A8 | 7,3 | 225 | 68,0 | 180 | 4801/1940/1747 | 697-1642 | 2110 | 3500 | 22/24/24 | 58.400 |
| Tiguan 3.0 V6 TDI SCR 4Motion Trendline | 5 | 193/262 | 580 | 2967 | V6T | A | A8 | 7,3 | 225 | 68,0 | 180 | 4801/1940/1747 | 697-1642 | 2110 | 3500 | 22/24/24 | 58.400 |
| Tiguan 3.0 V6 TDI SCR 4Motion Trendline | 5 | 193/262 | 580 | 2967 | V6T | A | A8 | 7,3 | 225 | 68,0 | 180 | 4801/1940/1747 | 697-1642 | 2110 | 3500 | 22/24/24 | 58.400 |
| Tiguan 3.0 V6 TDI SCR 4Motion Trendline | 5 | 193/262 | 580 | 2967 | V6T | A | A8 | 7,3 | 225 | 68,0 | 180 | 4801/1940/1747 | 697-1642 | 2110 | 3500 | 22/24/24 | 58.400 |
| Tiguan 3.0 V6 TDI SCR 4Motion Trendline | 5 | 193/262 | 580 | 2967 | V6T | A | A8 | 7,3 | 225 | 68,0 | 180 | 4801/1940/1747 | 697-1642 | 2110 | 3500 | 22/24/24 | 58.400 |
| Tiguan 3.0 V6 TDI SCR 4Motion Trendline | 5 | 193/262 | 580 | 2967 | V6T | A | A8 | 7,3 | 225 | 68,0 | 180 | 4801/1940/1747 | 697-1642 | 2110 | 3500 | 22/24/24 | 58.400 |
| Tiguan 3.0 V6 TDI SCR 4Motion Trendline | 5 | 193/262 | 580 | 2967 | V6T | A | A8 | 7,3 | 225 | 68,0 | 180 | 4801/1940/1747 | 697-1642 | 2110 | 3500 | 22/24/24 | 58.400 |
| Tiguan 3.0 V6 TDI SCR 4Motion Trendline | 5 | 193/262 | 580 | 2967 | V6T | A | A8 | 7,3 | 225 | 68,0 | 180 | 4801/1940/1747 | 697-1642 | 2110 | 3500 | 22/24/24 | 58.400 |
| Tiguan 3.0 V6 TDI SCR 4Motion Trendline | 5 | 193/262 | 580 | 2967 | V6T | A | A8 | 7,3 | 225 | 68,0 | 180 | 4801/1940/1747 | 697-1642 | 2110 | 3500 | 22/24/24 | 58.400 |
| Tiguan 3.0 V6 TDI SCR 4Motion Trendline | 5 | 193/262 | 580 | 2967 | V6T | A | A8 | 7,3 | 225 | 68,0 | 180 | 4801/1940/1747 | 697-1642 | 2110 | 3500 | 22/24/24 | 58.400 |
| Tiguan 3.0 V6 TDI SCR 4Motion Trendline | 5 | 193/262 | 580 | 2967 | V6T | A | A8 | 7,3 | 225 | 68,0 | 180 | 4801/1940/1747 | 697-1642 | 2110 | 3500 | 22/24/24 | 58.400 |
| Tiguan 3.0 V6 TDI SCR 4Motion Trendline | 5 | 193/262 | 580 | 2967 | V6T | A | A8 | 7,3 | 225 | 68,0 | 180 | 4801/1940/1747 | 697-1642 | 2110 | 3500 | 22/24/24 | 58.400 |
| Tiguan 3.0 V6 TDI SCR 4Motion Trendline | 5 | 193/262 | 580 | 2967 | V6T | A | A8 | 7,3 | 225 | 68,0 | 180 | 4801/1940/1747 | 697-1642 | 2110 | 3500 | 22/24/24 | 58.400 |
| Tiguan 3.0 V6 TDI SCR 4Motion Trendline | 5 | 193/262 | 580 | 2967 | V6T | A | A8 | 7,3 | 225 | 68,0 | 180 | 4801/1940/1747 | 697-1642 | 2110 | 3500 | 22/24/24 | 58.400 |
| Tiguan 3.0 V6 TDI SCR 4Motion Trendline | 5 | 193/262 | 580 | 2967 | V6T | A | A8 | 7,3 | 225 | 68,0 | 180 | 4801/1940/1747 | 697-1642 | 2110 | 3500 | 22/24/24 | 58.400 |
| Tiguan 3.0 V6 TDI SCR 4Motion Trendline | 5 | 193/262 | 580 | 2967 | V6T | A | A8 | 7,3 | 225 | 68,0 | 180 | 4801/1940/1747 | 697-1642 | 2110 | 3500 | 22/24/24 | 58.400 |
| Tiguan 3.0 V6 TDI SCR 4Motion Trendline | 5 | 193/262 | 580 | 2967 | V6T | A | A8 | 7,3 | 225 | 68,0 | 180 | 4801/1940/1747 | 697-1642 | 2110 | 3500 | 22/24/24 | 58.400 |
| Tiguan 3.0 V6 TDI SCR 4Motion Trendline | 5 | 193/262 | 580 | 2967 | V6T | A | A8 | 7,3 | 225 | 68,0 | 180 | 4801/1940/1747 | 697-1642 | 2110 | 3500 | 22/24/24 | 58.400 |
| Tiguan 3.0 V6 TDI SCR 4Motion Trendline | 5 | 193/262 | 580 | 2967 | V6T | A | A8 | 7,3 | 225 | 68,0 | 180 | 4801/1940/1747 | 697-1642 | 2110 | 3500 | 22/24/24 | 58.400 |
| Tiguan 3.0 V6 TDI SCR 4Motion Trendline | 5 | 193/262 | 580 | 2967 | V6T | A | A8 | 7,3 | 225 | 68,0 | 180 | 4801/1940/1747 | 697-1642 | 2110 | 3500 | 22/24/24 | 58.400 |
| Tiguan 3.0 V6 TDI SCR 4Motion Trendline | 5 | 193/262 | 580 | 2967 | V6T | A | A8 | 7,3 | 225 | 68,0 | 180 | 4801/1940/1747 | 697-1642 | 2110 | 3500 | 22/24/24 | 58.400 |
| Tiguan 3.0 V6 TDI SCR 4Motion Trendline | 5 | 193/262 | 580 | 2967 | V6T | A | A8 | 7,3 | 225 | 68,0 | 180 | 4801/1940/1747 | 697-1642 | 2110 | 3500 | 22/24/24 | 58.400 |
| Tiguan 3.0 V6 TDI SCR 4Motion Trendline | 5 | 193/262 | 580 | 2967 | V6T | A | A8 | 7,3 | 225 | 68,0 | 180 | 4801/1940/1747 | 697-1642 | 2110 | 3500 | 22/24/24 | 58.400 |
| Tiguan 3.0 V6 TDI SCR 4Motion Trendline | 5 | 193/262 | 580 | 2967 | V6T | A | A8 | 7,3 | 225 | 68,0 | 180 | 4801/1940/1747 | 697-1642 | 2110 | 3500 | 22/24/24 | 58.400 |
| Tiguan 3.0 V6 TDI SCR 4Motion Trendline | 5 | 193/262 | 580 | 2967 | V6T | A | A8 | 7,3 | 225 | 68,0 | 180 | 4801/1940/1747 | 697-1642 | 2110 | 3500 | 22/24/24 | 58.400 |
| Tiguan 3.0 V6 TDI SCR 4Motion Trendline | 5 | 193/262 | 580 | 2967 | V6T | A | A8 | 7,3 | 225 | 68,0 | 180 | 4801/1940/1747 | 697-1642 | 2110 | 3500 | 22/24/24 | 58.400 |
| Tiguan 3.0 V6 TDI SCR 4Motion Trendline | 5 | 193/262 | 580 | 2967 | V6T | A | A8 | 7,3 | 225 | 68,0 | 180 | 4801/1940/1747 | 697-1642 | 2110 | 3500 | 22/24/24 | 58.400 |
| Tiguan 3.0 V6 TDI SCR 4Motion Trendline | 5 | 193/262 | 580 | 2967 | V6T | A | A8 | 7,3 | 225 | 68,0 | 180 | 4801/1940/1747 | 697-1642 | 2110 | 3500 | 22/24/24 | 58.400 |
| Tiguan 3.0 V6 TDI SCR 4Motion Trendline | 5 | 193/262 | 580 | 2967 | V6T | A | A8 | 7,3 | 225 | 68,0 | 180 | 4801/1940/1747 | 697-1642 | 2110 | 3500 | 22/24/24 | 58.400 |
| Tiguan 3.0 V6 TDI SCR 4Motion Trendline | 5 | 193/262 | 580 | 2967 | V6T | A | A8 | 7,3 | 225 | 68,0 | 180 | 4801/1940/1747 | 697-1642 | 2110 | 3500 | 22/24/24 | 58.400 |
| Tiguan 3.0 V6 TDI SCR 4Motion Trendline | 5 | 193/262 | 580 | 2967 | V6T | A | A8 | 7,3 | 225 | 68,0 | 180 | 4801/1940/1747 | 697-1642 | 2110 | 3500 | 22/24/24 | 58.400 |
| Tiguan 3.0 V6 TDI SCR 4Motion Trendline | 5 | 193/262 | 580 | 2967 | V6T | A | A8 | 7,3 | 225 | 68,0 | 180 | 4801/1940/1747 | 697-1642 | 2110 | 3500 | 22/24/24 | 58.400 |
| Tiguan 3.0 V6 TDI SCR 4Motion Trendline | 5 | 193/262 | 580 | 2967 | V6T | A | A8 | 7,3 | 225 | 68,0 | 180 | 4801/1940/1747 | 697-1642 | 2110 | 3500 | 22/24/24 | 58.400 |
| Tiguan 3.0 V6 TDI SCR 4Motion Trendline | 5 | 193/262 | 580 | 2967 | V6T | A | A8 | 7,3 | 225 | 68,0 | 180 | 4801/1940/1747 | 697-1642 | 2110 | 3500 | 22/24/24 | 58.400 |
| Tiguan 3.0 V6 TDI SCR 4Motion Trendline | 5 | 193/262 | 580 | 2967 | V6T | A | A8 | 7,3 | 225 | 68,0 | 180 | 4801/1940/1747 | 697-1642 | 2110 | 3500 | 22/24/24 | 58.400 |
| Tiguan 3.0 V6 TDI SCR 4Motion Trendline | 5 | 193/262 | 580 | 2967 | V6T | A | A8 | 7,3 | 225 | 68,0 | 180 | 4801/1940/1747 | 697-1642 | 2110 | 3500 | 22/24/24 | 58.400 |
| Tiguan 3.0 V6 TDI SCR 4Motion Trendline | 5 | 193/262 | 580 | 2967 | V6T | A | A8 | 7,3 | 225 | 68,0 | 180 | 4801/1940/1747 | 697-1642 | 2110 | 3500 | 22/24/24 | 58.400 |
| Tiguan 3.0 V | | | | | | | | | | | | | | | | | |



Alibi-Stromer

Um den Flottenverbrauch zu senken und Fahrverbote zu verhindern, gibt es jetzt den Plug-in-Hybrid-Range-Rover

Nirgendwo sieht man den Edel-Geländegänger Range Rover öfter als in der Millionenmetropole London. Damit er auch in Zukunft in die Innenstadt fahren darf, bieten ihn die Briten jetzt auch als Plug-in-Hybriden an. Die bis zu 51 Kilometer rein elektrische Reichweite verhindern mögliche Fahrverbote dort, wo der Zweieinhalbtonner heimisch ist: in der Großstadt und nicht etwa im Gelände.

Dabei ist der Range Rover PHEV das erste Modell, das rein elektrisch im „low range“-Modus fährt. Das bedeutet zum Glück nicht „wenig Reichweite“, sondern „Geländeuntersetzung“. So kommt der feine 4x4 emissionsfrei über

Stock und Stein, was in der Tat eine lustige Erfahrung ist. Dass die Anzeige für die Restreichweite bei dem Extrem-Auf-und-Ab wegen hohem Verbrauch und starker Rekuperation verrücktspielt, ist Teil des britischen Humors, für den dieses Auto steht.

Die Idee, solch ein Big-SUV mit noch einem zusätzlichen Antrieb – also noch mehr Gewicht – auszustatten, ist schon reichlich absurd. Neu ist sie trotzdem nicht.

Denn so kommt der nette Nebeneffekt ins Spiel, dass der Flottenverbrauch sinkt. Der realitätsferne Plug-in-Normverbrauch liegt bei lediglich 2,8 Litern. Natürlich kann man den Rover sparsam fahren. Unsere erste Testfahrt liefer-

te aber einen Verbrauch von sieben Litern, obwohl sehr viel rein elektrisch gefahren wurde.

Es gibt eine Safe-Taste, die die Energie in den 13-kWh-Akkus so lange sichert, wie man möchte (zum Beispiel bis man in ein Stadtzentrum kommt), und eine Software, die eine verbrauchsgünstige Kombination aus Benzin und Strom bis zum Ziel errechnet.

Das alles kostet schon mit normalem Radstand fast 120 000 Euro – das ist Tesla-Model-X-Niveau. Den Range Rover Sport gibt es als Plug-in-Hybriden ab 87 100 Euro. Und das ist erst der Anfang: Ab 2020 will Jaguar Land Rover jedes Modell auch als elektrifizierte Version anbieten.

H. Schrieber

Fahrzeugdaten

| | |
|-----------------------|---------------------------|
| Motor | R4-T / 1997 cm³ + E-Motor |
| Getriebe | 8-Stufen-Automatik |
| Leistung | 297 kW / 404 PS (System) |
| Drehmoment | 640 Nm (System) |
| Spitze | 220 km/h |
| 0–100 km/h | 6,8 s |
| Normverbrauch | 2,8 l/s |
| Abgas CO ₂ | 64 g/km |
| Grundpreis | 118 700 € |

Fazit

Jedes elektrifizierte Modell ist ein positiver Schritt. Doch es muss auch Sinn ergeben. Ein 2,5-Tonnen-SUV mit zwei Antrieben ist nur hellgrün. Besser wäre es, Gewicht (und Verbrauch) zu reduzieren.

redaktion@auto-test.com



Edel durch City und Tümpel: Auch die Plug-in-Variante lässt es im luxuriösen Interieur an nichts mangeln



Ladebuchse am Bug, der Akku unter dem Kofferraum. Die Ladezeit beträgt zwischen 2:45 und 7:30 Stunden



Zwei Antriebe plus Achtstufenautomatik: Dem gewaltigen Range sieht man sein grünes Gewissen nicht an

Holt sich Opel die



Mazda 6

Skyactiv-D 150

Ford Mondeo

2.0 TDCi

Mächtig was los in Rüsselsheim. Nach 88 Jahren hat GM Opel an PSA verkauft. Mit der Übernahme werden die Weichen neu gestellt. Die gute Nachricht: Opel baut natürlich weiter Autos und renoviert unermüdlich die Modellpalette. Der neue Insignia ist am Start, löst den seit unendlichen zehn Jahren gebauten Vorgänger ab. Doch der Neue wird es nicht leicht haben, die Mittelklasse ist eng besetzt. Im

Diesel-Vergleich um die 150 PS wartet mit dem Ford Mondeo, dem Mazda 6 und dem Skoda Superb ganz starke Konkurrenz.

Beim Platzangebot macht dem Skoda kaum einer etwas vor

Grand Sport heißt die Insignia-Limousine. Mit fünf Türen und gelungenem Design, finden wir jedenfalls. Stattlich, immerhin ja auch 4,90 Meter lang, mit flachem Aufbau und schräg auslaufendem

Ford

150 PS • 0-100 km/h 9,7 s • 5,8 l/100 km • ab 30 950 Euro

Mazda

150 PS • 0-100 km/h 9,0 s • 5,4 l/100 km • ab 29 690 Euro

Opel

170 PS • 0-100 km/h 8,8 s • 6,1 l/100 km • ab 29 920 Euro

Skoda

150 PS • 0-100 km/h 9,7 s • 5,5 l/100 km • ab 30 150 Euro

Heck, alles ganz harmonisch. Schokoladenseite ist sicherlich die eindrucksvolle Front mit den schmalen Scheinwerfern und dem stylischen Grill samt geflügeltem Chrom-Blitz.

Auch das Interieur haben die Formgestalter gut hinbekommen, schwungvoll, wohlgeformt. Nur das achtzöllige Fahrerinfodisplay kommt uns mit seinen zwei Anzeigethemen (Sport und Tour) und den dann insgesamt sechs runden

Krone?

Rüsselsheim schickt den neuen Insignia ins Rennen, um der Konkurrenz Feuer unter den Reifen zu machen. Kann der Opel seine Mitstreiter deklassieren, oder muss er sich zwischen Ford, Mazda und Skoda einreihen?



Opel Insignia
2.0 Diesel

Skoda Superb
2.0 TDI

und halbrunden Anzeigen leicht unübersichtlich vor, vielleicht etwas zu viel des Guten. Leicht bedienbar und gut ablesbar sind dafür das Head-up-Display und der Achtzoll-Touchscreen des Navi.

Der neue Insignia wirkt innen luftig und geräumig, sortiert sich mit seinem Platzangebot knapp vor dem Ford, aber hinter dem Skoda ein, der hat bekanntlich im Fond geradezu unanständig viel Platz. Großes Lob bekommen –

wie immer – die AGR-Sitze vorn von uns (Arbeitsgemeinschaft Gesunder Rücken, Serie bei Business Innovation), stramm gepolstert, passend geformt und mit viel Seitenhalt. Auch die Rückbank geht grundsätzlich in Ordnung – man sitzt allerdings ziemlich flach über dem Boden, besonders für große Leute wird das unbequem.

Im Skoda geht es im Fond relaxter zu. Kein Wunder, mehr Kniefreiheit als im Superb gibt es

selbst in der Oberklasse kaum, da müssten schon Stretch-Limos ran. Vorn ist der Tscheche wirklich nur einen Hauch enger geschnitten als der neue Insignia, die Sitze sind groß und bequem – reichen aber an die tollen AGR-Sitze nicht ganz heran. Sehr gefallen hat uns die schnörkellose Architektur. Die Inneneinrichtung wirkt modern und, ja, durchaus edel, fein auch die großen, klaren Rundinstrumente des Superb.

Als Titanium kommt der Mondeo jetzt mit dem modernen Sync3-Multimediasystem, Achtzoll-Schirm, frischer Grafik und ordentlich sortierter Bedienoberfläche. Mit seinem Raumangebot braucht sich der Ford nach wie vor nicht zu verstecken, vorn und hinten gibt es viel Platz und jeweils bequeme, weich gepolsterte Sitze.

Rein platzmäßig liegt der Mazda spürbar hinten. Überhaupt kein Drama, denn eng ist es deshalb ►

Platz

4

Mazda 6 Skyactiv-D 150

Gesamtpunkte

597



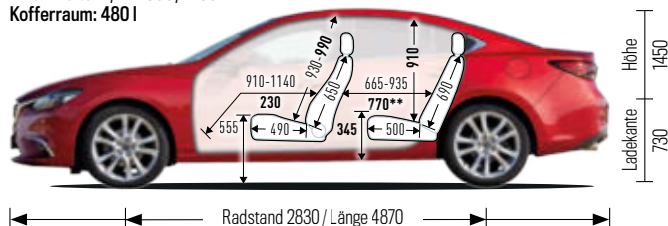
Schneidiger Auftritt, stramme, aber komfortable Federung, Günstigster im Test, tadellose Verarbeitung, gute Bedienung des Infotainments



Enge Platzverhältnisse im Vergleich zur Konkurrenz, stoßempfindliche Lenkung, Extras fast immer nur in Kombination mit Paketen



Außenbreite*: 1840/2125,
Innenbreite v./h.: 1500/1485
Kofferraum: 480 l



Das Interieur des Mazda erinnert ein wenig an Alfa, was aber kein Nachteil ist; logische Anordnung der Elemente



Hier muss mehr gehen: Der Mazda bietet das geringste Platzangebot im Kofferraum und kommt nur mit kleiner Heckklappe

noch lange nicht, sondern, sagen wir mal, gar nicht ungemütlich. Aber klar, mit den kompakteren Platzverhältnissen zollt der Sechser seiner betont coupéförmigen Linie Tribut. Und merkwürdig, bei der sportlich-knappen Sitzposition, den schlanken, schmalen Sitzen und den drei in Tuben sitzenden Rundinstrumenten müssen wir irgendwie an Alfa denken ...

Handlich und ausgewogen: Der Opel fährt sich klasse

Angetrieben wird der Mazda von einem 2,2-Liter-Diesel mit 150 PS, der bestens zum schneidigen Auftritt passt. Der Vierzylinder läuft recht kernig, dreht so lebhaft wie kein anderer Vertreter hier. Das macht Spaß, zumal das Fahrwerk mitspielt. Das hat Mazda straff ausgelegt, der Sechser fühlt sich leichtfüßig und agil an. Die ziemlich stramme Federung, der Testwagen stand auf 19-Zöllern, nehmen wir dafür gern in Kauf, das Vergnügen trübt nur die stoßempfindliche Lenkung.

So etwas passiert dem Ford zwar nicht, seine Lenkung gefällt uns trotzdem nicht hundertprozentig: Sie spricht sehr direkt an, für eine brave Mittelklasselimousine zu spitz und nervös, das bringt Unruhe ins Auto. Der Testwagen besaß die elektronische Dämpferregelung (im Paket 2100 Euro), die sich zwischen den Modi Normal, Komfort und Sport einstellen lässt. Wir empfehlen klar die Sport-Stellung, der Mondeo federt dann immer noch ausreichend komfortabel, aber nicht so schaukelig wie im Komfort-Modus. Der 2,0-Liter-TDCi mit 150 PS ist ein sympathischer Geselle mit freundlichen Umgangsformen und ordentlichem Durchzug, fährt den drei anderen hier aber etwas hinterher, tritt weniger entschlossen an.

Gerade das kann das Opel-Aggregat besonders gut. Der 2,0-Liter mit 170 PS ist nominell der kräftigste hier und fährt sich auch genau so. Er spricht auffällig schnell an, baut zügig Druck auf und beschleunigt flott. Allerdings läuft er, ähnlich wie der Mazda, rauer und lauter als Ford und Skoda, besonders unter Last. Und er verbraucht mit 6,1 Litern im Test am meisten, wenn auch nur knapp vor Ford (5,8), Skoda (5,5) und

Platz

3

Ford Mondeo 2.0 TDCi

Gesamtpunkte

606



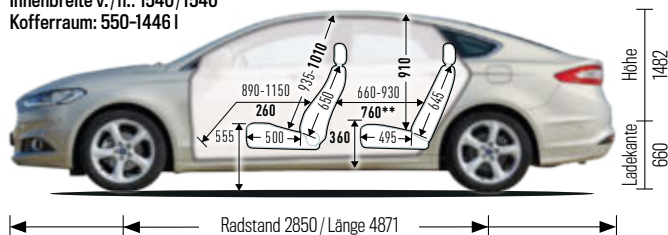
Gutes Fahrwerk dank Adaptivdämpfen, Inspektion alle zwei Jahre, Gurtairbag für Fondpassagiere, hohe Sitzfläche erleichtert den Einstieg



Spitze und nervöse Lenkung, kurze Garantie, relativ wenig Platz bei großen Außenmaßen, großer Wendekreis, ruckelige Navi-Bedienung



Außenbreite*: 1852/2121,
Innenbreite v./h.: 1540/1540
Kofferraum: 550-1446 l



Das Lenkrad des Mondeo ist mit Tasten überladen, das kleinteilige Displaymenü ist winzig und schwer erkennbar



Mit seinem Stauraum holt der Ford keine Pokale, muss sich aber auch nicht verstecken. Für den Alltag reicht es vollkommen

Abmessungen in Millimetern; * Breite ohne/mit Außenspiegeln; ** Norm bei 1 Meter Beinfreiheit vorn

Platz
2

Opel Insignia 2.0 Diesel

Gesamtpunkte

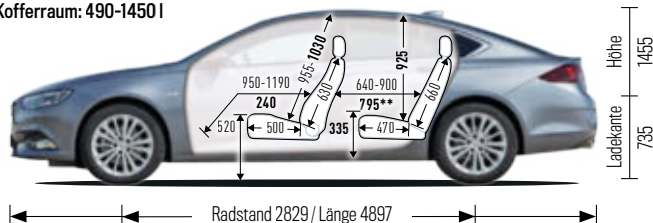
636

+ Luftiger Innenraum, exzellente AGR-Sitze, schnelles Ansprechverhalten des Motors, bester Bremsweg, guter Touchscreen

- Unübersichtliches Display und wirre Tasten-anordnung, enger Einstieg und wenig Kopf-freiheit hinten, Federungskomfort könnte besser sein



Außenbreite*: 1863/2093,
Innenbreite v./h.: 1515/1490
Kofferraum: 490-1450 l



Logische Anordnung der Bedienelemente, feine Materialien, Fahrmodi- und Assistenzschalter sind ungünstig positioniert



Eine ebene Ladefläche sieht anders aus. Wenn alle Lehnen gefallen sind, schluckt der Opel bis zu 1450 l, sonst sind es 490 l

Mazda (5,4). Anders als Ford und Skoda besaß der Test-Insignia keine elektronische Dämpferregelung und stand dazu auf mächtigen 18-Zöllern mit 245/45er-Reifen. Ergebnis? Alles bestens; der Opel nimmt Querfugen zwar etwas stößig, liegt ansonsten aber ausgewogen und handlich, federt souverän. Gefallen hat uns auch die Lenkung mit schönem Ansprechverhalten. Und der Insignia stand beim Stopp aus Tempo 100 bereits nach knapp 34 Metern – herausragend! Ganz dicht dran ist der Ford Mondeo mit 34,7 Metern.

Der Skoda brauchte etwas über 36 Meter, was aber immer noch gut ist. Mit den adaptiven Dämpfern (DCC für 940 Euro) bietet der Superb eine schöne Spannweite zwischen angenehm komfortabler Federung und einer etwas strafferen Auslegung. Das System reagiert feinfühler als das des Ford, der Skoda liegt ruhiger. Allerdings arbeitet die Lenkung für unseren Geschmack zu leichtgängig. Der 2,0-Liter-TDI mit 150 PS tritt munter an, dreht locker. Er scheint etwas weniger gedämmt als in den ▶

- Anzeige -

Jetzt im Buchhandel

HOLEN SIE DIE REKORDE NACH HAUSE!

Von Bundesliga bis WM:
Die unglaublichsten Fußballrekorde
mit packenden Bildern.

192 Seiten
für nur 16,99 €



Überall im Buchhandel
ISBN: 978-3-455-00246-1



Oder einfach online bestellen unter
sportbild.de/rekorde

Ohne geht nicht.

**Sport
Bild**

Platz

1

Skoda Superb 2.0 TDI

Gesamtpunkte

641



Bestes Raumangebot, guter Bremsweg, bedienerfreundliches Infotainment, solides Fahrverhalten, Rückfahrkamera mit Waschdüse



Auch hier nur kurze Garantiezeit, etwas zu leichtgängige Lenkung, Inspektion im Jahresrhythmus, relativ unübersichtliches Heck

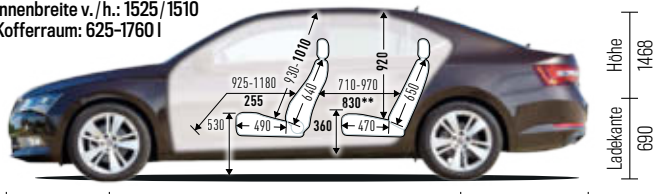


Schlicht und ergreifend: Das Cockpit des Superb ist elegant, nicht überladen und logisch aufgebaut. Was will man mehr?



Beim Platz macht dem Skoda kaum einer was vor. In diesen Kofferraum passt jede Menge rein. Meister seiner Klasse!

Außenbreite*: 1864/2031,
Innenbreite v./h.: 1525/1510
Kofferraum: 625-1760 l



Abmessungen in Millimetern; * Breite ohne/mit Außenspiegeln; ** Norm bei 1 Meter Beinfreiheit vorn

| Technische Daten | 1. Skoda | 2. Opel | 3. Ford | 4. Mazda |
|---|---------------------------|---------------------------|---------------------------|----------------------------|
| Motor / Hubraum | R4, Turbo / 1968 cm³ | R4, Turbo / 1956 cm³ | R4, Turbo / 1997 cm³ | R4, Turbo / 2191 cm³ |
| kW (PS) bei 1/min | 110 (150) / 3500 | 125 (170) / 3750 | 110 (150) / 3500 | 110 (150) / 4500 |
| Nm bei 1/min | 340 / 1750 | 400 / 1750 | 350 / 2000 | 380 / 1800 |
| Höchstgeschwindigkeit | 220 km/h | 226 km/h | 213 km/h | 211 km/h |
| Beschleunigung von 0-100 km/h | 9,1 s | 8,8 s | 9,7 s | 9,0 s |
| Leergewicht / Zuladung | 1584 / 446 kg | 1595 / 590 kg | 1693 / 567 kg | 1520 / 535 kg |
| Bremsweg aus 100 km/h (kalt / warm) | 36,5 / 36,1 m | 34,3 / 34,2 m | 34,7 / 34,6 m | 35,4 / 35,9 m |
| Testverbrauch · Abgas CO ₂ | 5,5 l D/100 km · 147 g/km | 6,1 l D/100 km · 161 g/km | 5,8 l D/100 km · 154 g/km | 5,4 l D/100 km · 144 g/km |
| SCR-Kat. ¹⁾ / Adblue-Tankgröße | S / 13 Liter | S / 15 Liter | - | folgt im Laufe des Jahres |
| Grundpreis | 31 150 € | 29 920 € | 30 950 € | 29 690 € |
| Ausstattungsline | Style (5500 Euro) | Business (4835 Euro) | Titanium (3950 Euro) | Exclusive-Line (4500 Euro) |
| Testwagenpreis | 40 160 € | 36 035 € | 38 550 | 36 500 € |

| Wertungen | Skoda | Opel | Ford | Mazda |
|-----------------------------------|-------|----------|----------|----------|
| Karosserie | 150 | 127 | 118 | 100 |
| Antrieb | 125 | 98 | 97 | 101 |
| Fahrdynamik | 125 | 100 | 104 | 101 |
| Connected Car | 50 | 44 | 37 | 27 |
| Umwelt | 50 | 28 | 32 | 30 |
| Komfort | 150 | 121 | 117 | 114 |
| Eigenschaftswertung | 650 | 518 | 509 | 473 |
| Kosten | 100 | 56 | 57 | 55 |
| Kundenzufriedenheit (J. D. POWER) | (50) | 37 | 36 | 37 |
| Umweltbilanz (ÖKOTREND) | 50 | 30 | 34 | 32 |
| Gesamtwertung | 850 | 641 (2-) | 636 (2-) | 597 (3+) |

Testergebnis

Unser Wertungssystem:

1 2 3 4 5 6

Der Skoda ist der Klassenprimus. Riesengroß und sehr praktisch. Angenehmer Komfort, gute Fahreigenschaften

Guter Einstand für den Insignia. Geräumig und komfortabel, fährt harmonisch. Zukunftssicher dank Adblue

Der Ford ist ausgereift und bietet viel Platz, kommt mit umfangreicher Ausstattung und gutem Motor

Schlank, straff und austrainiert – das Coupé unter den Limousinen. Dafür etwas weniger Platz als die Konkurrenz

entsprechenden VW, ist deshalb aber noch lange nicht laut.

Bei den Preisen liegen alle beisammen. Ab 31 150 Euro steht der Skoda mit 150-PS-TDI in der Liste, kommt als Style mit Testwagenausstattung auf 40 160 Euro. Den Opel gibt es mit 170-PS-Diesel ab 29 920 Euro, mit Business Innovation- und Testausstattung summiert sich der Preis auf 36 035 Euro, wie Mazda und Skoda muss er einmal im Jahr zur Inspektion antreten. Der Ford muss alle zwei Jahre beim Händler vorstellig werden. Mit 150-PS-TDCi kostet der Mondeo ab 30 950 Euro, als Titanium in Testkonfiguration dann gute 38 550 Euro. Und wie Skoda und Opel gewährt Ford gerade mal zwei kümmerliche Jahre Garantie. Bei Mazda sind es drei. Für den Skyactiv-D verlangen die Japaner mindestens 29 690 Euro, 36 500 Euro wären es für den Testwagen.



Fazit

Der neue Insignia verfehlt den Sieg nur knapp. Der Skoda ist eben noch eine Spur besser. Dennoch überzeugt der Opel mit seinem Gesamtpaket aus Platz, guter Ausstattung, gelungenem Fahrwerk und Antrieb. Ford und Mazda schlagen sich ebenfalls tapfer, ziehen aber gegen den taufischen Opel den Kürzeren – eine schlechte Wahl sind beide aber nicht.

christoph-frederic.richter@auto-test.com

Preis-Leistungs-Sieger

Opel Insignia 2.0 Diesel

Triumph für den Opel. Mit über fünf Euro Vorsprung auf den Mazda (61,14) und sechs (62,65) beziehungsweise sieben Euro (63,61) auf Skoda und Ford ein deutlicher Sieg.

Preis pro

Wertungspunkt:

56,66 €



1) SCR = Selective Catalytic Reduction: Stickoxide (NOx) werden in Stickstoff (N₂) und Wasser (H₂O) umgewandelt



Spurensuche

Den Konzernbruder Golf R im Visier, lockt Seats rassigster Kracher mit 310 PS und Handschaltung. Fehlt nur der Allradantrieb

Die kleine Bergstraße nahe der spanischen Stadt Igualada versteckt sich bis mittags im zähen Nebel. Dann heitert es auf. Und die idyllische Route verwandelt sich für ein paar Stunden zur abgesperrten Rennstrecke, auf der wir den neuen Seat Leon Cupra R testen dürfen. Das Sondermodell wird nur 799-mal gebaut, 360 gehen nach Deutschland, jedes Exemplar ist in der Mittelkonsole nummeriert. In Deutschland wird nur der Sechsgang-Handschalter mit 310 PS angeboten, 10 PS mehr als mit DSG. Größtes Manko: Den stärksten Seat gibt es nur mit Frontantrieb.

Egal, erst mal fahren, einsteigen in den mattgrauen Kompakt-

sportler. Auf den Cupra-Sportsitzen Platz nehmen, das mit Alcantara bezogene Sportlenkrad anfassen. Der Innenraum erhielt neben Carbonlook zusätzliche kupferfarbene Akzente, ansonsten ist hier alles wie im Leon Cupra. Die Strecke ist frei, also los! Jetzt könnte der durchzugsstarke Vierzylinder sein Potenzial ausschöpfen – eigentlich. Klappt aber nicht. Trotz optionaler Michelin-Sportcup-2-Reifen fehlt's dem scharfen Seat an der nötigen Traktion, um ohne durchdrehende Reifen flott starten zu können. Ist der Grip wieder da, ziehen die 380 Nm den Wagen aber sehr entschlossen den Berg hinauf. In Kurven neigt er leicht zum Untersteuern, und auch

in steileren Spitzkehren verlässt den Cupra in den niedrigen Gängen ab und an die Traktion. Okay, die Strecke war zum Teil nicht die sauberste. Dennoch wäre Allrad die spürbar bessere Wahl.

Fein sind die kurzen Schaltwege – nicht nur auf der Bergstrecke. Die direkte Lenkung macht auch enge Kurven zur Fingerübung, das Handling ist bis auf das Untersteuern einwandfrei. Hier machen sich die breitere Spur und der größere Sturz bemerkbar. Wir sind übrigens fast den ganzen Tag im Cupra-Fahrmodus unterwegs, der für den R neu abgestimmt wurde. Auf Tastendruck wird der Leon besonders feurig, lässt sich aber entspannt genießen.

A. Huber

Fahrzeugdaten

| | |
|-----------------------|--------------------|
| Motor | R4, Turbo/1984 cm³ |
| Getriebe | 6-Gang man. |
| Leistung | 228 kW / 310 PS |
| Drehmoment | 380 Nm |
| Spitze | 250 km/h |
| 0-100 km/h | 5,8 s |
| Normverbrauch | 7,3 l SP |
| Abgas CO ₂ | 170 g/km |
| Grundpreis | 44 980 € |

Fazit

Für schnelles Kurvenfahren steckt viel Talent im Cupra R. Die tolle Ausstattung, wenn auch ohne Allrad, hat aber ihren Preis. Er kostet fast 3000 Euro mehr als ein Golf R 4Motion, ist dafür limitiert.

redaktion@auto-test.com



Der Tacho bis 300 km/h im mit kupferfarbenen Elementen bestückten Cockpit verspricht ein bisschen zu viel – der Cupra R rennt abgeregelte 250. Die Sitze passen bestens, auch zum sportlichen Anspruch



Dicke Endrohre, dazu rassige Ecken und Kanten in den Beplankungen und im Heckstoßfänger

Fotos: Hersteller

Startschuss



Europas erste große Messe hält dieses Jahr eine Vielzahl großartiger Neuheiten bereit. Mit freisiegenden Supersportlern, sparsamen Plug-in-Hybriden und emissionsfreien Elektroautos zeigt Genf die Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft des Automobils. Vorhang auf!

Mercedes A-Klasse

Die Front vom CLS, die Technik und das Design aus der E- und S-Klasse, das dürfte bei Audi und BMW für schlaflose Nächte sorgen



Mercedes fährt in diesem Jahr ganz besonders groß auf. Mit der Premiere der neuen A-Klasse schießen die Stuttgarter die Kompaktklasse in eine neue Liga. Das Design des CLS und die Technik aus der E- und S-Klasse sind eine deutliche Ansage an die Konkurrenz. Beim Infotainment setzen die Schwaben auf die neue MBUX-Plattform. Selbst in der Basis kommt die A-Klasse mit voll digitalen Instrumenten, analoge sind passé. Ein Touchpad übernimmt in Zukunft die Dienste des Dreh-Drück-Stellers. Bei den Assistenzsystemen fährt Mercedes ebenfalls richtig

auf: Totwinkelassistent, Bremsassistent, Nothalteassistent, Head-up-Display, Stauassistent, intelligenter Tempomat und teilautonomes Fahren gehen gegen Aufpreis mit auf Reisen. Motorenseitig kommen zum Start zwei Benziner (163 und 224 PS) und ein Diesel (116 PS) zum Einsatz. Alle Aggregate erhalten einen Partikelfilter beziehungsweise einen SCR-Katalysator. AMG arbeitet bereits an einem neuen Motor mit Mildhybrid-Unterstützung und E-Boost.

Volvo hingegen stellt den neuen V60 vor. Zwei Benziner, zwei Diesel und zwei Plug-in-Hybride mit bis zu 400 PS sorgen bei den

Schweden für angemessenen Vortrieb. Das Interieur des V60 stammt zum Großteil von den Geschwistern V90, XC60 und XC90 – heißt also Minimalismus auf hohem Niveau. Weiterentwickelte Assistenzsysteme wie der Notbremsassistent für die Stadt erkennt Fußgänger, Fahrradfahrer und große Tiere. Das teilautonome Fahren, das bis zu 130 km/h unterstützt, hat Volvo laut eigener Aussage ebenfalls deutlich überarbeitet. Zu den Preisen hat sich der Konzern noch nicht geäußert, doch Schätzungen zufolge sollte der frische V60 bei rund 30 000 Euro starten.



GENEVA INTERNATIONAL MOTOR SHOW

8-18 MARCH 2018



Volvo V60

Die Linie des V60 orientiert sich klar an der aktuellen Designsprache der Marke. Die LED-Tagfahrleuchten im Stile von Thors Hammer reichen jetzt bis in den Stoßfänger



Kia Ceed

Kia streicht das Apostroph im Namen und steigert die Qualität des neuen Sprosses. Eine gelungene Mischung aus Stinger und Optima soll Kunden von der Konkurrenz weglocken. Zum Start bieten die Koreaner zwei Benziner und zwei Diesel an



Mercedes C-Klasse

Neue Motoren, neue Scheinwerfer und einige Assistenten aus der S-Klasse befördern die C-Klasse weiter in Richtung Oberklasse. Erstmals an Bord: ein voll digitales Instrumentendisplay, das maßgeschneiderte Informations- und Musikangebote macht



Citroën Berlingo

Die Franzosen zeigen der Öffentlichkeit zum ersten Mal den brandneuen Berlingo. Der wird, was die Designsprache betrifft, deutlich moderner und auch technisch auf den aktuellsten Stand gebracht. Marktstart dürfte Mitte dieses Jahres sein.

Hyundai Santa Fe

Mit markantem Design, modernster Technik, moderaten Preisen und langer Garantie schickt Hyundai den neuen Santa Fe gegen die teils sehr hochpreisige deutsche Konkurrenz ins Rennen



Hyundai präsentiert sein neues Konzernflaggschiff. Der Santa Fe übernimmt die Designsprache in gewissen Zügen vom kleinen Bruder Kona, verliert dabei aber nicht seine Eigenständigkeit. Die schmalen Scheinwerfer und ein neu gestalteter Kühlergrill sorgen für einen imposanten Auftritt. Die Assistenzsysteme fassen die Koreaner mit dem Santa Fe unter dem Begriff „Hyundai Smart Sense“ zusammen. Der Querverkehrswarner wurde laut Hyundai deutlich überarbeitet und bremst jetzt eigenständig ab, wenn beim Ausparken ein Auto den Weg kreuzt. Der

Safety Exit Assist erkennt ein sich von hinten näherndes Fahrzeug und verriegelt die Türen, um für einen Unfall gewappnet zu sein. Weltweit einzigartig ist der Rear Occupant Alert: Ein Ultraschallsensor registriert auf den Rücksitzen Bewegungen und meldet diese dem Fahrer, damit der Kind oder Haustier nicht vergisst. In den USA, dem traditionell wichtigsten Markt, sind in den vergangenen Jahren immer wieder Kinder und vor allem Haustiere extremer Hitze zum Opfer gefallen. Mercedes schickt der G-Klasse in Form des G 63 Unterstützung.

Unter der kantigen Karosserie verbirgt sich der 5,5-Liter-V8 und ersetzt ihn durch den Vierliter-V8-Biturbo, der wie im AMG GTR 585 PS produziert. Außen verrät sich der besonders in Russland und im Mittleren Osten beliebte G 63 durch große Lufteinlässe, verbreiterte Radhäuser inklusive 22-Zoll-Rädern und den Panamericana-Grill. Der Allradantrieb ist mit einer 40:60-Verteilung etwas hecklastiger als zuvor (50:50) ausgelegt. Preise nennt Mercedes bislang nicht, um die 150 000 Euro ruft Stuttgart aber mit Sicherheit auf.



GENEVA INTERNATIONAL MOTOR SHOW

8-18 MARCH 2018



Mercedes-AMG G63

Freudenschreie aus Russland und dem Mittleren Osten. Der neue G63 besticht durch sportliches Design und seinen 585-PS-V8-Biturbo



Skoda Vision X Concept

Seat Arona oder VW T-Cross im tschechischen Blechkleid. Mit dem Vision X Concept, das wahrscheinlich Polar heißen wird, gibt Skoda einen ersten Ausblick auf das dritte SUV in der Firmengeschichte. Der voraussichtliche Marktstart ist erst 2019



Hyundai Nexo

Statt Elektroantrieb sitzt im Nexo eine Brennstoffzelle, die gute 550 Kilometer Reichweite generieren soll. Dank einer neuen Plattform verfügt der Nexo über deutlich mehr Platz als sein Vorgänger, der ix35 Fuel Cell. Der Preis? Etwa 60 000 Euro



BMW X4

Nach nur vier Jahren schickt BMW den neuen X4 in den Markt. Das als Sports Activity Coupé betitelte Modell erhält ein deutlich schärferes Design und neue Motoren. Die beiden Speerspitzen der X4-Reihe heißen M40d mit 326 PS und M40i mit 340 PS

McLaren Senna

Der Name verpflichtet! Die Briten schicken ihren bisher extremsten Sportwagen ins Rennen. In Zahlen: 500 Exemplare, 800 PS, 800 Nm, 800 Kilo Abtrieb und knapp eine Million Euro teuer



Porsche 911 GT3 RS

Mit 520 PS bringt Zuffenhausen im neuen GT3 RS den bisher stärksten und wahrscheinlich auch letzten Sauger in einem 911



Der Senna ist der bislang extremste straßenzugelassene McLaren, der die Hallen im englischen Woking verlassen hat. Der Senna gehört wie P1 und P1 GTR zur Ultimate Series und soll bestehende Rundenrekorde der Konkurrenz pulverisieren. Mit rund 800 PS aus dem 4,0-Liter-V8, der auch den 720S antreibt, schießt der Senna in 2,8 Sekunden auf 100 und knackt die 200 nur vier Sekunden später. Auch in puncto Aerodynamik macht der Senna keine Kompromisse. Allein der gigantische Heckspoiler, der lediglich fünf Kilogramm auf die Waage bringt, ge-

GENEVA INTERNATIONAL MOTOR SHOW

8-18 MARCH 2018



neriert 500 Kilogramm Abtrieb. Vom Band laufen exakt 500 Exemplare, die bereits fest vergeben sind. Preis des McLaren Senna? Rund 922.000 Euro.

Bevor zum Ende des Jahres der neue Porsche 911 auf den Markt kommt, schickt Weissach zum Abschluss das Facelift des GT3 RS in die Spur. Die Frontschürze übernimmt der RS vom kleinen Bruder GT3, die Lufteinlässe in der Haube spendet der GT2 RS. Das Heck und der Spoiler erhielten ebenfalls eine leichte aerodynamische Überarbeitung. Der Hubraum bleibt bei vier Litern, dafür leistet der Sau-

ger jetzt 520 statt vorher 500 PS und dreht bis zu 9000 Touren. Der Sprint auf Tempo 100 erfolgt in 3,2 Sekunden, Schluss mit Beschleunigen ist dann bei 312 km/h. Eine Handschaltung bekommt der RS nicht, es bleibt beim bekannten Doppelkupplungsgetriebe. Dafür offeriert Porsche nun neben dem Clubsportpaket zusätzlich ein Weissach-Paket. Neue Bauteile aus Carbon im Bereich Fahrwerk sowie im In- und Exterieur und optionale Magnesiumräder drücken das Gewicht auf 1430 Kilogramm. Die Preise für den GT3 RS beginnen bei 195.137 Euro. ▶



Toyota Supra

Nach 16 Jahren zurück! In Kooperation entwickelten Toyota und BMW die neue Supra und den Z4. Wie das Original trägt der Japaner lange Haube und kurzes Heck, die Motoren liefert BMW. Neben einem R6 kommt vielleicht auch ein Vierzylinder zum Einsatz



Lamborghini Huracán Performante Spyder

Weniger Gewicht, mehr Leistung, aktive Aerodynamik. Der Performante beeindruckt mit seinen Fahrleistungen (Nordschleife in 6:52 min) rund um den Globus. Besonders im offenen Spyder begeistert der 5,2-Liter-V10 mit einer Klangkulisse zum Niederknien



Audi S8

Die Ingolstädter arbeiten bereits am sportlichsten Pendant des A8 und dürften wie beim Vorgänger auf ein dezent sportliches Design setzen. Bleibt allerdings die Frage: Kommt ein doppelt aufgeladener V6 oder hält Audi dem V8 die Treue?

Fotos/Illustrationen: Automedia, Larson, B. Reichel, Hersteller

Kia Rio GT-Line

Sportlicher Anzug für den Rio. In der GT-Line trägt er eine neue Schürze mit vier LED-Spots und eine neue Heckschürze. Obendrauf gibt es ein Doppelendrohr und 17-Zoll-Räder



GENEVA
INTERNATIONAL
**MOTOR
SHOW**

8-18 MARCH 2018

Skoda Fabia

Chic, chic! Der Fabia strahlt dank geschärftem Design mit VW Polo und Seat Ibiza um die Wette. Im Zuge des Facelifts streicht Skoda den Diesel aus dem Programm



Skoda hübscht den Fabia auf. Erstmals lässt sich der kleine Tscheche mit Scheinwerfern und Rückleuchten in LED-Technik ausstatten. Eine modifizierte Front- und Heckschürze komplettieren die Retuschen am Fabia. Ein neu gestaltetes Kombiinstrument, frische Dekorleisten am Armaturenräger und zweifarbige Sitze bringen mehr Farbe in den Innenraum. Die Motorenpalette umfasst vier 1,0-Liter-Benziner mit drei Zylindern, die 60, 75, 95 oder 110 PS abrufen. Die beiden Turbobenziner erhalten erstmals einen Ot-

topartikelfilter, den Diesel haben die Tschechen ausrangiert. Eine Siebengang-Doppelkupplungsautomatik gibt es nur für den stärksten Motor. Wie bei Konzernmutter VW werden Assistenzsysteme an die Kleinwagen durchgereicht. Spurwechselassistent, Toterwinkelwarner, Ausparkassistent und Fernlichtassistent fahren auf Wunsch im Fabia mit. Technikaffinen Käufern bietet Skoda das neue Infotainmentsystem Swing mit 6,5-Zoll-Touchdisplay an. Wer sein Kreuz beim Navigationssystem Amundsen auf der Options-

liste setzt, der fährt mit Online-Verkehrsinformationen samt Stauhinweisen in Echtzeit sowie Apple CarPlay, Android Auto, MirrorLinkTM und SmartGate vom Hof. Getreu dem Motto „Simply clever“ kann der Eiskratzer im Tankdeckel jetzt auch die Profiltiefe der Reifen messen, und im Kofferraum wartet eine LED-Taschenlampe. Auf Wunsch stehen den Mitreisenden im Fond zwei USB-Anschlüsse zur Verfügung. Der Gepäckraum hält optional einen doppelseitig nutzbaren Bodenbelag bereit.

Fazit

Der Autosalon Genf bietet das volle Paket Automobil im Kompaktformat. Auf verhältnismäßig wenig Raum reiht sich der Kleinwagen an den extremen Supersportler. Dieses Jahr jagt ein Highlight das nächste, keine Vorliebe kommt in der Schweiz zu kurz. Besonders gern gesehen: Kleinserienhersteller wie Pagani, Koenigsegg oder Rimac zeigen ihre automobilen Kunstwerke der Öffentlichkeit.

christoph-frederic.richter@auto-test.com



Wo bleibt der Partikelfilter für Benziner?

Auch Benzinmotoren stoßen erhebliche Mengen gesundheitsschädlicher Feinstpartikel aus. Abhilfe könnten längst erprobte und verfügbare Filter schaffen. Doch die Hersteller bummeln mit der Einführung

Knut Hausmann ist von Audi enttäuscht. 8500 Euro sogenannte Umweltprämie versprach das Unternehmen jedem Käufer eines neuen A5, wenn er dafür seinen alten Diesel verschrotten ließe. Der 60-Jährige aus Wuppertal hat so einen und wollte einen A5 Sportback 2.0 TFSI kaufen. Doch daraus wurde nichts, denn Hausmann will in seinem Neuwagen einen Partikelfilter für direkteinspritzende Benziner (Otto-Partikelfilter, kurz: OPF). Audi aber rüstet bislang als einzige Modell-Motor-Kombination überhaupt das A5 Coupé mit 2.0-TFSI-Motor damit aus.

Für Hausmann ein Unding, schließlich ist der OPF fertig entwickelt und verfügbar. „Ich muss doch mit einer Umweltprämie das sauberste Auto kaufen können, das technisch möglich ist“, sagt er. Mercedes liefert die S-Klasse bereits seit einigen Jahren damit aus. Aus gutem Grund: Auch Benzinmotoren – insbesondere direkteinspritzende – stoßen teilweise erhebliche Mengen mikroskopisch kleiner Partikel aus.

Audi verrät „aus Wettbewerbsgründen“ nicht, wann weitere Modelle mit OPF zu kaufen sein werden. Notwendige „technische Anpassungen am Motor und Abgasstrang“ würden neue Typgenehmigungen erforderlich machen, entsprechend verzögere sich die Einführung weiterer Modelle.

Warum die Ingolstädter ausgerechnet mit einem Nischenmodell wie einem zweitürigen Coupé beginnen, erklärt das nicht. Das verdeutlicht aus Sicht vieler Käufer: die „Umweltprämie“ ist kaum mehr als eine Marketingaktion, um bereits produzierte filterlose Autos loszuschlagen.

Zum 31.12.2017 beendeten die meisten Hersteller ihre Prämiaktionen, wie Fiat die „Eco Prämie“ (je nach Modell bis zu 6000 Euro), Hyundai seine „Green Deal

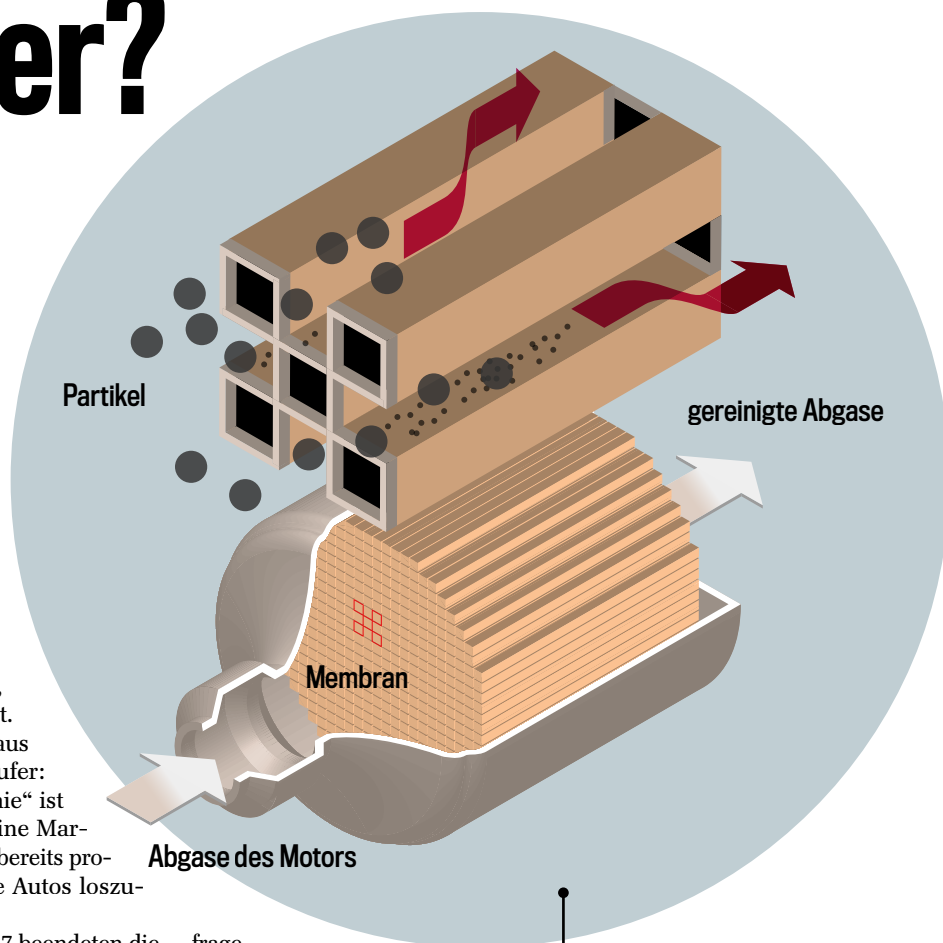
So sauber wie nötig – und nicht so sauber wie möglich

Prämie“ (10 000 Euro) oder eben Audi die „Umweltprämie“ (bis zu 10 000 Euro), mit der sich bis dahin – ausgenommen das A5 Coupé – nur Autos kaufen lassen, die weniger umweltfreundlich sind, als machbar wäre.

Auch sonst ist das Angebot überschaubar: BMW (220i, 230i Coupé sowie X3 xDrive20i und xDrive30i) und Volvo (XC40, XC60, S/V/XC90 ab Produktionswoche 46/17) nannten auf Nach-

frage lieferbare Modelle mit OPF. Hinzu kommen der VW Tiguan 1.4 TSI sowie Peugeot mit dem überarbeiteten 308. Seat dagegen will den Filter erst zum Modelljahr 2019 einführen, Opel beginnt jetzt im März beim Astra; Honda bestätigt nicht einmal, dass der Filter überhaupt kommt. Viele Hersteller antworten, es würden aber dennoch die jeweils geltenden Abgasvorschriften eingehalten – ein schwacher Trost.

Und genau das ist das Problem: Gesetzlich vorgeschrieben ist der Filter nicht. Laut Audi sei die Erfüllung der aktuellen Abgasnorm Euro 6d, bei der der Partikelaustrag direktinspritzender Benziner mit Tests nicht nur auf dem Prüfstand, sondern auch auf der Straße ermittelt wird, bei „vielen Modellen“ auch ohne Filter möglich.



Bewährtes Prinzip: Die Abgase werden an einer wellenförmigen Struktur vorbeigeleitet, an der die Partikel haften bleiben. Die Filter sind wartungsfrei

Ob das stimmt, wird sich zeigen. Fraglos aber sind die Abgase mit Filter sauberer als ohne. Diese Aussage spiegelt darum auch die Einstellung der Hersteller wider: Die Autos sind so sauber, wie sie sein müssen. Aber nicht so sauber, wie sie sein könnten. Es fehlt der Wettbewerb in der Umwelttechnik.

„Ich hatte einen Plan, aber die Autoindustrie nicht“, fasst Hausmann die Misere zusammen. Deshalb ließ er seinen Euro-4-Diesel jetzt durch einen privaten Verkauf weiterleben und sucht sich in der Zwischenzeit einen Gebrauchten – bis auch Politik und Hersteller mal einen Plan haben. **roky**

Grafik: N. Krohn

Alles neu

Neben der Formel E fahren zwei weitere Renner 2018 mit dem Cockpitschutz Halo. Auch in anderen Motorsportklassen gibt es viel Neues

Neue Formel-E-Renner schaffen es trotz Heiligenschein „Halo“ futuristisch auszu-sehen wie ein Batmobil. Die zweiten Ge-neration kommt ab der Saison 2018/19 zum Einsatz und begleitet damit die Einstie-ge von BMW (2018/19), Porsche (2019/20) und Mercedes (2019/20) in diese Serie.

Langsam mausern sich die Elektrorenner vom belächelten Spielplatz für Freaks alter-nativer Antriebe zur Konkurrenz für etablier-te Rennserien. Stärker (250 statt 200 kW) wer-den sie, schneller (wohl bis 300 km/h) und auch nachhaltiger: 54 statt 28 Kilowattstun-den Batteriekapazität führen dazu, dass die Fahrer ihre Renner während des einstündi-gen ePrix nicht mehr wechseln müssen.

Wie die großen Verwandten aus Formel 1 und F2 setzt auch die Formel E auf den Cockpitbügel. Wie die Designstudie zeigt, muss das Aussehen nicht leiden.

In der Formel 1 indes bringt er ein Problem mit: das Gewicht. Inklusiv Ver-ankerung wiegt „Halo“ rund 14 Kilo. Das Mindestgewicht der Autos wurde aber nur um 5 auf 733 Kilo angehoben. „Damit ha-ben große, schwere Fahrer wie ich einen Nachteil“, sagt F1-Pilot Nico Hülkenberg.

Hungern ist aber nicht mehr: Die schnel-len Autos verlangen eine starke Muskulatur. Die ersten Präsentationstermine (nach Redak-tionsschluss): Williams 15.2., Renault & Sau-ber 20.2., Mercedes & Ferrari 22.2. **bg/aw**

Formel 1

Vettels neuer Ferrari (hier als Studie) wird wie der Silberpfeil am 22.2. vorgestellt. Experten gehen da-von aus, dass Ferrari den Radstand verlängert und sich so Mercedes annähert. Beide Hybridantriebe leisten um die 1000 PS



Aston Martin Vantage GTE

2016 holte Aston Martin letztmals den WM-Titel in der GT-Klasse. Mit dem neu entwickelten Vantage GTE wollen die Briten jetzt zurück auf den Thron und setzen dabei auch auf deutsche Ingenieurskunst: Der 4,0-Liter-Biturbo-V8 (500 PS) kommt von AMG. Topspeed ca. 305 km/h



Jaguar i-Pace

Jaguar sorgt für mehr Action auf der Strecke an den Formel-E-Rennwochenenden. Mit der Saison 2018/2019 startet der i-Pace-Markenpokal im Rahmen der ePrix. Technische Daten zur Renn-version des E-Autos sind noch nicht bekannt. Das Serienmodell leistet 400 PS und 700 Nm



Renault Mégane TCR

Die kostengünstige TCR-Klasse boomt. Auch Renault ist mit dem Mégane TCR jetzt dabei. Design wurde der Bolid von Vukovich Motor-sport (Schweiz). Der per 2,0-Liter-Turbovier-zylinder angetriebene Franzose leistet 350 PS. Kaufpreis: 130 000 Euro plus Steuern



BMW M8 GTE

Nach sieben Jahren feiert BMW mit dem M8 GTE ein Comeback in der Sportwagen-WM. Der Münchner mit 4,0-Liter-Biturbo-V8 leistet 500 PS. Der M8 wiegt leer 1220 Kilogramm. Bei der Premiere in Daytona wurde BMW Siebter



Audi R8 LMS GT4

Der erfolgreiche Audi R8 LMS GT3 bekommt 2018 mit dem R8 GT4 einen kleinen Bruder im Kundensport. Wie im GT3 arbeitet auch im GT4 ein 5,2-Liter-V10-Sauger (495 PS, 250 km/h, 198 000 Euro) und fährt u. a. in der VLN



BMW M4 GT4

Audi, Mercedes und BMW duellieren sich 2018 nicht nur in der DTM, sondern auch in der GT4-Klasse. Dafür schickt BMW den M4 (3,0-Liter-Biturbo, 431 PS) in den Kundensportkampf. Preis: 169 000 Euro plus Steuern





Formel E

Der neue Elektroflitzer verfügt über 250 kW Leistung (vorher 200 kW) und hat eine fast doppelt so hohe Kapazität (54 kWh). Erstes Rennen: Saison 2018/2019



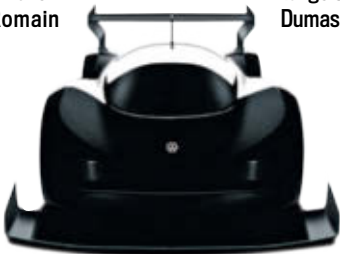
Hyundai i30 N TCR

Bei seinem TCR-Debüt in China fuhr der i30 N TCR (2,0-Liter-Vierzylinder-Turbo) direkt auf Rang eins. 2018 dürfen sich auch Kunden mit dem 350-PS-Tourenwagen vergnügen – sofern sie 128 000 Euro für das Auto zahlen



Volkswagen Pikes Peak

VW fährt zum ersten Mal seit 1987 wieder das Bergrennen von Pikes Peak. Mit einem Elektro-Prototypen will man den Elektro-Rekord von Rhys Millen (8.57 Minuten/2016) brechen. Fahrer ist der dreimalige Sieger Romain Dumas



Bentley Continental GT3

Bentley-typisch fällt auch der neue Continental GT3 mit protzigem Look auf. Der mit 4,0-Liter-Biturbo-V8 motorisierte Supersportler bringt es auf 550 PS. Für die richtige Aerodynamik hat M-Sport geholfen. Mit seinen 1300 Kilo rast der Bentley 2018 u. a. in der Blancpain GT-Serie



VW Polo GTI R5

VW mischt ab 2019 wieder in der Rallye-WM mit. Allerdings nur in der zweiten Klasse und nicht als Werksteam. Die Wolfsburgs beliefern Kundenteams mit einem Polo GTI R5 (1,6-Liter-Vierzylinder-Turbo, 272 PS). Das Auto wird ab Herbst ausgeliefert



Peugeot 308 TCR

Peugeot setzt in der TCR ab 2018 einen 308 ein. Basis des neuen Rennwagens ist der 308 Racing Cup aus dem Vorjahr. Karosserie, Frontsplitter und Fahrwerk wurden überarbeitet. Der Reihenvierzylinder-Turbo im Kundensportler (109 000 Euro plus Steuern) leistet 350 PS



Formel 2

Die Formel 2 nähert sich der Königsklasse an. Die Autos werden breiter und sind auch mit dem Heiligenschein-Kopfschutzsystem „Halo“ unterwegs. Statt des alten V8-Saugers setzt die Serie ab 2018 wie die Formel 1 auf einen V6-Turbo (3,4 Liter/620 PS). Topspeed: 335 km/h



Mercedes-AMG GT4

Wie das Serienfahrzeug ist der GT4 mit einem 4,0-Liter-V8-Biturbo ausgerüstet. Mit 510 PS und 600 Nm will er gegenrutschen GT4-Kundenrennen das Leben schwermachen. Für den 1390 Kilogramm schweren GT4 verlangen die Stuttgarter 198 850 Euro



Feste Größe

Mit dem GTI und der Erdgasversion TGI hat Wolfsburgs ewiger Kleinwagen-König die Positionen vorerst bezogen. Höchste Zeit, um seiner Regentschaft mal ein wenig näher auf den Zahn zu fühlen. Im Fokus: acht Motoren, drei Ausstattungslinien und die alte Frage nach dem perfekten Neuen



Bevor wir gleich den einzelnen Motoren auf die Zylinder fühlen, Ausstattungslinien durchforsten und in der Optionsliste nach mehr oder weniger sinnstiftenden Verlockungen fahnden, müssen wir schnell noch eine Spielregel festlegen: Das Wort „erwachsen“ hat diesmal Kaufberatungs-Verbot! Warum? Zum einen, weil der Polo seine Volljäh-

rigkeit streng genommen schon im Jahr 1993 erlangt hat – damals noch in zweiter Generation. Und zum anderen, weil er selbst heute – in seinem nunmehr sechsten Zyklus – eben nicht dieser kleine, verkappte Golf ist, als den ihn viele gern sehen. Er ist ein Kleinwagen. So gedacht, so konzipiert, so positioniert. Dass man in seinem Kontext unentwegt die Brücke zum

größeren Bruder schlägt, liegt jedenfalls einzig daran, dass er sein Amt halt aufs Allerbeste vertritt.

Daran hat sich freilich auch zum letztjährigen Remake nichts geändert, das die bekannten Stärken einmal mehr weitreichend verfeinerte. Die Grundfläche stieg um stolze 0,4 Quadratmeter, wovon der gesamte Wohnraum profitiert. Mehr Platz für Schultern

und Beine, fürs Gepäck (70 Liter mehr Kofferraum) und dank der erstmals im Polo eingeführten MQB-Architektur auch für so manch weiteres Technikschaufelwerk. Hinzu kommen das extrem erwachsene ..., pardon: ausgewogene Fahrverhalten mit 1a-Langstreckenkomfort sowie die renovierte Einrichtung, die sein kleines Hochwertambiente seither zieht.



Feuer & Flämmchen

Auch motorensseitig wurde partiell wieder aufgestockt. Anstelle der chronisch kurzartmigen 1.4 TDI stellen sich nun zwei Versionen des homogenen 1.6 TDI in den Dienst der Langstrecke. Der GTI schöpft ab sofort aus 2,0 statt 1,8 Liter Hubraum und stemmt erstmals glatte 200 PS. Doch vor der Kür kommt? Genau, die Pflicht, die

mittlerweile flächendeckend vom Einliter-Dreizylinder abgedeckt wird.

Die ersten beiden Leistungsstufen mobilisieren dabei ganz klassisch, sprich ohne Beatmungshilfe, und ordnen sich auf 65 respektive 75 PS ein. Der Witz: Trotz der – man kann schon fast sagen: traditionellen – Leistungsdivergenz von 10 PS drücken beide Varianten das

Neuzulassungen in 2017*

VW Polo

61 378

Opel Corsa

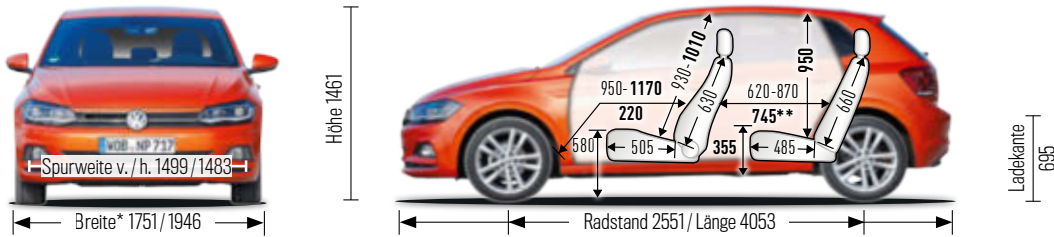
51 349

Skoda Fabia

49 917

exakt gleiche Maximal-Drehmoment von 95 Nm. Erst ab 4000 Touren nimmt sich der schwächere Sauger ein wenig zurück, während der 75-PSler etwas anhaltender in die Hochlage grieselt. Geschenk! Denn im Prinzip glimmen die hohlknurrigen Sauger auf derart bescheidener Flamme, dass sie ohnehin nur Großstädter mit gelegentlichen Überlandgelüsten ►

*Quelle: KBA



Abmessungen in Millimetern; * Breite ohne/mit Außenspiegeln; ** Norm bei 1 Meter Beinfreiheit vorn

Karosserie

Kofferraum und Innenbreite haben im Vergleich zum Vorgänger enorm zugelegt. Vorn sitzen selbst Zwei-Meter-Männer ergonomisch, wenn auch etwas hoch

Innenbreite v./h.: 1455/1425 • Kofferraum: 351-1125 l • Wendekreis li./re.: 10,7/10,6 m

glücklich machen. Und das wiederum schafft der 65-PSler nun wirklich genauso gut wie das 1000 Euro teurere 75-PS-Pendant.

Überhaupt scheint die Motorenpalette ein wenig nach dem „Ganz oder gar nicht“-Motto gestrickt zu sein. Man nehme nur den 95 PS starken 1.0 TSI, der mit 175 Turbo-Newtonmetern eigentlich die deutlich stabilere Kraftentfaltung aufweist, gleichzeitig aber auch an einem deutlich längeren Fünfganggetriebe hängt. Im hohen Gang bleibt somit weniger vom Turbopunch übrig als erhofft. Um die Sauger wirkungsvoll zu distanzieren, muss man häufiger herunterschalten, wobei er wiederum ein ziemlich drehzahllahmes Naturell offenbart.

Einen rundum erwachs... – äh... – ausgewogenen Eindruck hinterlässt jedenfalls erst der stärkste Einsnuller, der mit seinen 200 Newtonmetern kräftig genug ist, um spontan über die lange Übersetzung hinwegzudrücken,

und mit 116 PS auch ausreichend Ausdauer mitbringt, um in die hohen Lagen zu turnen. Im Realverbrauch geben sich die Leistungsstufen übrigens herzlich wenig. Beide kommen mit sechs bis sieben Litern und damit ein gutes Stück sparsamer über die Runde als der GTI.

Der bewegt sich eher bei acht bis neun Litern, was angesichts seines doppelt so großen Vierzylinders jedoch vollkommen in Ordnung ist. Erst recht, wenn man das gebotene Spektakel gegenrechnet: 320 Newtonmeter, 200 PS, 237 km/h Spitze. Der Treibsatz wirkt kaum weniger feurig als im Golf GTI; zündet früh, lodert mächtig und brennt in den unteren Gängen derart über die Socken, dass die Traktionselektronik schon alle Synapsen voll zu tun hat, um die Vorderräder im Zaum zu halten.

Sollte anstelle des Teufelchens eher der Umweltengel auf der Schulter sitzen, kommt hingegen die 90 PS starke CNG-Variante ins

Spiel, die zusätzlich zum 40-Liter-Tank zwei 11,6 Kilo fassende Gasbehälter im Heck herumfährt. Das verkleinert zwar den Kofferraum um 100 Liter, vergrößert gleichzeitig aber auch die Gesamtreichweite um reale 200 Kilometer. Eine interessante Alternative für Pendler, die gern öko denken; -logisch wie -nomisch. Nachteile? Vorhanden! Erstens: die 2600 Euro, die VW im Vergleich zum 95-PS-TSI aufschlägt. Zweitens: das Mehrgewicht von rund 100 Kilogramm, das ein wenig an der Zuladung nagt. Und drittens: die bescheidenere Laufkultur im Gasbetrieb.

Womit wir bei den Dieseln wären, die zum Kaltstart zwar kräftig drauflosnageln, ansonsten jedoch einen mechanisch pieksauberen Lauf kultivieren. Überhaupt kann man den Selbstzündern eigentlich nur eines vorwerfen: das viel zu lang übersetzte Fünfganggetriebe, dem auch sie zuarbeiten müssen (eine 7-Gang-Doppelkupplungs-Automatik ist in Vorbereitung).

Umwelt

Die mit großem Abstand beste Umweltbilanz in der aktuellen Polo-Modellpalette bietet die Erdgas-Variante 1.0 TGI. Im Erdgasbetrieb sind die Schadstoff- und Geräuschemissionen vergleichsweise niedrig. Bei den Benzinern fehlt ein Partikelfilter, die lauten Dieselmotoren haben immerhin einen SCR-Kat serienmäßig. Eine batterieelektrisch angetriebene Version wie etwa im Up! oder Golf wird im Polo noch nicht angeboten, lokal emissionsfreies Fahren ist folglich im Polo nicht möglich. Die Baureihe läuft im spanischen Pamplona vom Band, die Umweltstandards in der Produktion sind hoch. Auch das Recyclingsystem ist positiv zu bewerten.

Thomas Wiesand, Geschäftsführer des Umweltinstituts ÖkoTrend

ÖKOTREND



| Modellpalette | 1.0 | 1.0 | 1.0 TSI | 1.0 TSI |
|---|-------------------|-----------------|--------------------------------|--------------------------------|
| Motor/Hubraum | R3/999 cm³ | R3/999 cm³ | R3, Turbo/999 cm³ | R3, Turbo/999 cm³ |
| Getriebe (man. autom.) | 5-Gang - | 5-Gang - | 5-Gang 7-Gang-Doppelkupplung | 6-Gang 7-Gang-Doppelkupplung |
| kW (PS) bei 1/min | 48 (65)/5100-6100 | 55 (75)/6200 | 70 (95)/5000-5500 | 85 (116)/5000-5500 |
| Nm bei 1/min | 95/3000-4300 | 95/3000-4300 | 175/2000-3500 | 200/2000-3500 |
| Höchstgeschwindigkeit | 164 km/h | 170 km/h | 187 187 km/h | 200 200 km/h |
| 0-100 km/h | 15,5 s | 14,9 s | 10,8 10,8 s | 9,5 9,5 s |
| Verbrauch (ECE-Mix) | 4,7 l S | 4,7 l S | 4,4 4,6 l S | 4,6 4,7 l S |
| Abgas CO ₂ | 108 g/km | 108 g/km | 101 105 g/km | 105 107 g/km |
| SCR-Kat./ADBlue-Tankgröße ¹⁾ | - | - | - | - |
| Grundpreis | 12 975 € | 13 975 € | 17 200 18 700 € | 18 425 19 925 € |

Fazit

Wenn schon Basis, dann richtig! Für den städtischen Zweitwagenbetrieb reicht der schwächste Benzinern dank seiner kurzen Übersetzung aus, Laufkultur und Verbrauch gehen völlig in Ordnung.

In der Stadt kaum quirliger, auf der Autobahn kaum souveräner; Leistungsplus erst jenseits von 4000/min spürbar. Die 1000 Euro Aufpreis kann man anderweitig sinnvoller investieren.

Der Turbodruck verebbt ein wenig in der langen Übersetzung; das, was übrig bleibt, flaut mit steigender Drehzahl immer weiter ab. Flinke Ansprechverhalten, höhere Laufkultur als die Sauger.

Der stärkste Dreizylinder ist genauso vielseitig wie der Polo selbst. Guter Durchzug, anständiges Drehvermögen, kesse Turboakustik und ein sehr annehmbarer Verbrauch.

| | | | | | | | | |
|-------------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| ÖKOTREND-Wertung | 72 | 2- | 72 | 2- | 73 | 2- | 73 | 2- |
|-------------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|

¹⁾ SCR = Selective Catalytic Reduction: Stickoxide (NO_x) werden in Stickstoff (N₂) und Wasser (H₂O) umgewandelt

Mit 6,7 s auf hundert und 237 km/h Spitze lässt der GTI seine Geschwister weit hinter sich; in allen anderen Belangen steht er ihnen näher, als man denkt



Endrohrduo mit charmanter Stimme und zartem Lastwechselploppen

Für jeden Spaß zu haben

200 PS in einem Kleinwagen? Stimmt, das braucht kein Mensch. Wir würden dem Polo GTI dennoch sofort verfallen! Weil er richtig fetzig motorisiert, so couragiert wie vielleicht noch nie kurvt, weil er reizvoller klingt als der gleichnamige Golf, genauso flirt und am Ende dennoch irgendwie ganz Polo bleibt. Preis? Fair!



Optionale 18-Zöller (450 Euro) mit sehr sportlicher Michelin-Bereifung

Zum Gangwechsel klaffen teils riesige Drehzahlsprünge, was einen immer wieder ungewollt ins Turboloch zieht und das niedertourige Fahren damit eher erschwert als erleichtert. Schon allein deshalb bleiben die TDI eher ein (Sonder-) Fall für Land- und Langstrecken, wobei vor allem der kräftigere 95-PSler recht wacker und ungemein sparsam aufspielt – bis hoch auf Tempo 190.

Zwischen Stoffen und Wangen

Auch sonst gibt es keinen Grund mehr, der gegen den individuellen Fernverkehr spricht. Der Geradeauslauf ist top – 10 Zentimetern mehr Radstand sei's gedankt –, die Lenkung spricht sehr ausgewogen an, der Federungskomfort gerät nur auf Brückenfugen aus dem Takt, während Platz längst nicht mehr als Not, sondern vielmehr als Angebot zu verstehen ist.

Bleibt letztlich nur die Frage, womit man seinen 4,05-Meter-Allzweckkrümel nun ausstaffieren soll. Denn auch wenn sich die beliebtesten Goodies (Klimaanlage, Multimedia, Einparkhilfe, Sitzheizung) für Trendline freilich zubuchen lassen, so versprüht die untere Ausstattungslinie doch noch immer einen eher frugalen Liebreiz – vor allem im Ambiente. Daher goldene Regel: Summieren sich ▶



| GTI | | 1.0 TGI BlueMotion | | 1.6 TDI | | 1.6 TDI | |
|---|----|---|----|---|----|--|----|
| R4, Turbo/1984 cm³ | | R3, Turbo/999 cm³ | | R4, Turbo/1598 cm³ | | R4, Turbo/1598 cm³ | |
| - 7-Gang-Doppelkupplung | | 5-Gang - | | 5-Gang - | | 5-Gang 7-Gang-Doppelkupplung | |
| 147 (200)/4400-6000 | | 66 (90)/4000-5500 | | 59 (80)/2700-4800 | | 70 (95)/2700-4600 | |
| 320/1500-4400 | | 160/1800-3800 | | 230/1400-2400 | | 250/1500-2600 | |
| 237 km/h | | 183 km/h | | 175 km/h | | 185 185 km/h | |
| 6,7 s | | 11,9 s | | 12,9 s | | 11,2 11,2 s | |
| 5,9 l S | | 3,1 kg CNG / 4,8 l S | | 3,7 l D | | 3,7 3,9 l D | |
| 134 g/km | | 85 g/km / 110 g/km | | 97 g/km | | 97 102 g/km | |
| - | | - | | ja/11 l | | ja/11 l | |
| 23 950 € | | 19 800 € | | 16 525 € | | 19 475 € k. A. | |
| Im Polo entpuppt sich der 2.0 TSI als Teilchenbeschleuniger par excellence. Sehr antritts-, durchzugs- und klangstarker Einheizer, ab Mitte 2018 auch mit Handschaltung lieferbar | | Im Gasbetrieb leidet ein wenig die Laufkultur, ansonsten verrichtet der TGI Dienst auf 95-PS-TSI-Niveau. Die CNG-Reichweite fällt mit rund 200 km überschaubar aus. | | Der kleine TDI tut sich ein wenig schwer, seinem Langstrecken-auftrag vollauf gerecht zu werden. Jenseits der Richtgeschwindigkeit beginnt ein zähes Ringen ... | | Die Mehrleistung macht sich in allen Lebens- und Drehzahlagen sehr positiv bemerkbar, im Verbrauch hingegen ist sie kaum spürbar. Erst ab Comfortline erhältlich | |
| 69 | 3+ | 86 | 1- | 68 | 3+ | 68 | 3+ |

Getriebe

Man merkt den Getrieben an, dass sie vor allem für Spar-same ausgelegt wurden. Einzige die schwachen Saugbenziner dürfen ihr Drehzahlspektrum bis in den höchsten Gang auskosten, der 95-PS-TSI und der TGI hängen hingegen an einer deutlich längeren Übersetzung. Im 116-PS-TSI kommt die derzeit einzige Sechsgang-Handschaltung zum Einsatz, die per se sportlichere Drehzahlschlüsse serviert. Die Diesel trifft der Handschalter übrigens am härtesten. Grund: die weiten Drehzahlsprünge zwischen den einzelnen Gängen, die einen immer wieder ungewollt ins



Die Handschalter flutschen nahezu widerstandsfrei durch ihre Gassen

Turboloch tunken. Allen Getrieben gemein ist die extrem leichtgängige, fast widerstandslose Führung durch ihre Schaltgassen.

Freunde der Doppelkupplung kommen momentan nur mit den beiden TSI-Varianten (ab April auch im stärkeren 1.6 TDI) auf ihre Kosten. In beiden Modellen schaltet die 7-Gang-Box sehr komfortabel, aufmerksam und früh, hält die Drehzahlen



Aufmerksames 7-Gang-DSG mit sehr drehzahlschonender Schaltstrategie

niedrig und setzt das Drehmoment der Turbos perfekt in Szene. Der GTI-Polo ist derzeit nur mit einem Sechsgang-DSG erhältlich, Mitte des Jahres folgt ein Handschalter, der den Fahrspaß nochmals steigern dürfte.



Klar, sachlich, frei von materiellen Unzulänglichkeiten und ergonomischen Schwächen. Wobei: Die Klimateinheit sitzt doch recht tief, fast so tief wie die USB-Schnittstellen

die Aufpreisoptionen zu mehr als 1500 Euro – was schneller passiert, als man denkt, – lohnt sich im Prinzip schon die Investition ins Comfortline-Modell. Hier gehen die wichtigsten Annehmlichkeiten des Alltags aufs Haus, ohne dass am Ende gleich die gefürchtete „2“ in der Endsumme voransteht. Ganz simpel wird die Rechnung ohnehin, sobald man in der Motorenwahl über 80 PS hinausgeht. Alles darüber wird von VW erst ab Comfortline angeboten, sodass lediglich der Aufpreis zur Highline-Version noch im Raum steht. Die bringt ei-

ne akustische Einparkhilfe auf der funktionalen, Leichtmetallräder auf der ästhetischen und beheizbare Vordersitze auf der annehmlichen Seite mit.

So weit, so klar: Bleibt nur noch die ebenso kostspielige wie verzwickte Sache mit den weiterführenden Extras, die oftmals einen ganzen Rattenschwanz an zwangsgelockten Optionen nach sich ziehen. Liebäugelt man etwa mit dem Totwinkelassistent (310 Euro), steht plötzlich irgendeine Form von Parkassistent im Raum (ab 490 Euro für Comfortline), die

Sicherheit

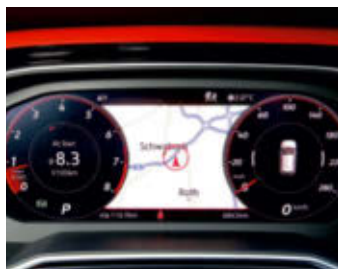
Bester Insassenschutz seiner Klasse, bester Fußgängerschutz und ein top Ergebnis bei der Kindersicherheit. Der Polo wird derzeit im NCAP-Ranking zu Recht als sicherster Kleinwagen überhaupt geführt.

Gesamtbewertung ★★★★★

| | | |
|--|-------------------|------|
| | Insassenschutz | 96 % |
| | Kindersicherheit | 85 % |
| | Fußgängerschutz | 76 % |
| | aktive Sicherheit | 59 % |

ihrerseits wiederum die elektrischen Außenspiegel mit Absenkfunktion auf der Beifahrerseite (170 Euro) bedingen kann. Die optionale Rückfahrkamera (280 Euro) scheint ihr Amt nur im Beisein irgendwelcher Connectivity-Pakete ausüben zu können, während das Navigationssystem (565 Euro) die Nutzung von Online-Diensten voraussetzt, die natürlich nur vom großen Multimediastem (440 Euro) verarbeitet werden können. In der Hinsicht ist der Polo eben nicht nur er-, sondern leider auch ganz schön verwachsen.

Extras



Der eigentliche Mehrwert des digitalen Kombiinstrumentes (400 Euro) offenbart sich erst in Kombination mit dem Navigationssystem (565 Euro), ...



das stets auch die große Multimedieinheit (440 Euro) bedingt. Löblich: seitliche Drehregler für elementare Funktionen - der Rest läuft über Touch

| Ausstattungsline | Trendline | Comfortline | Highline |
|---|-------------------|-------------------|-------------------|
| 15- / 16- / 17-Zoll-Leichtmetallräder | ab 795 / ☒ / ☒ | 455 / 795 / 1135 | ● / 340 / 680 |
| Adaptivfahrwerk inkl. Fahrprofilauswahl | ☒ | 440 | 440 |
| Außenspiegel el. einstell- u. beheizbar | 130 | ● | ● |
| digitales Kombiinstrument | ☒ | 400 ¹⁾ | 400 ¹⁾ |
| Einparkhilfe akustisch (vo./hi.) | 490 ²⁾ | 490 | ● |
| Einparkassistent | ☒ | 640 ³⁾ | 150 |
| Fensterheber vo./hi. elektrisch | 190 | ● | ● |
| Keyless-Go | ☒ | 375 | 375 |
| Klimaanlage / -automatik | 560 / ☒ | ● / 375 | ● / 375 |
| LED-Scheinwerfer | ☒ | 985 | 985 |
| Metalliclack | 495 | 495 | 495 |
| Navigationssystem | 565 ¹⁾ | 565 ¹⁾ | 565 ¹⁾ |
| Nebelscheinwerfer u. Abbiegelicht | 190 | 190 | ● |
| Panoramadach | ☒ | 930 | 930 |
| Radio-Entertainment / Multimedia | 550 / 990 | ● / 440 | ● / 440 |
| Rückfahrkamera | ☒ | 280 ⁴⁾ | 280 ⁴⁾ |
| Sitzheizung vorn | ☒ | ● | ● |
| Totwinkelwarner | ☒ | 310 ⁵⁾ | 310 ⁵⁾ |

Aufpreise in Euro ● = Serie ☒ = nicht erhältlich



**Comfortline
Aufpreis**

– 2175 800-875 ⁶⁾

1) nur in Verbindung mit Multimediasystem „Composition Media“; 2) nur in Verbindung mit Radio oder Navigation; 3) inkl. Einparkhilfe akustisch; 4) nur in Verbindung mit Connectivity Paket, Composition Media oder Telefonschnittstelle; 5) nur in Verbindung mit Einparkhilfe u. absenkbarem rechten Außenspiegel; 6) Aufpreis zu Ausstattungslinie Comfortline

Platzangebot



Der Kofferraum zählt mit 351 bis 1125 l zu den größten der Klasse. Auch im Fond wird man sich schwertun, großzügigere Platzverhältnisse zu finden



Assistenz



Ja, der Polo streckt sich mittlerweile über vier Meter hinaus, den Parklenkassistenten braucht man deswegen aber noch lange nicht - auch wenn er bestechend gut funktioniert



Vor allem bei dichtem Nebel oder heftigem Niederschlag eine willkommene Hilfe: der „Blind Spot“-Sensor, der weder zu früh noch zu spät vor Totwinklern warnt

Zur Neuauflage hat der Polo auch mit den Assistenzsystemen nachgezogen. Seither finden sich Helfer wie die automatische Distanzregelung, der Totwinkelwarner oder auch das proaktive Insassenschutzsystem in der Optionsliste. Letzteres warnt vor potenziellen Unfallsituationen und leitet im Fall des Falles Maßnahmen zur Reduzierung der Unfallfolgen ein. Auch wenn sich VW mit diesen Technologien gern brüstet, so nimmt der Polo hier keine Führungsposition ein. Der neue Ford Fiesta beispielsweise bietet in diesem Punkt nochmals mehr Unterstützung.

Was, glauben Sie, haben Basis-Polo und der GTI gemein? Ganz einfach: Beide rufen 200 Euro für jedes PS auf. Das beste Zahlenverhältnis bietet übrigens der 116-PSler

Fazit – das sagt die Redaktion

manuel.iglsch@auto-test.com

Es klingt ein wenig widersprüchlich, aber so spielend, wie der Polo in unterschiedlichste Bereiche des automobilen Lebens schlüpft, so verzwickelt gestaltet sich am Ende die Suche nach dem einen perfekten Polo. Dröseln wir's auf: Die Sauger sind gut fürs Städtische, geraten aber spätestens auf der Autobahn an ihre Grenzen. Hier schlägt sich der 95-PS-TSI deut-

lich besser, ohne jedoch großen Sportsgeist zu wecken. Wenn also Langstrecke, dann besser in Form des 1.6 TDI, der seinerseits wiederum in der Stadt ziemlich fehlplatziert wirkt. Den weitesten Spagat schlägt schließlich der 116-PSler, der Stadt, Land und Schuss gleichermaßen beherrscht – ohne (siehe rechts) in einer Disziplin wirklich vorn zu stehen.

Stringenter sieht's dagegen bei den Ausstattungslinien aus. Trendline bietet das Nötigste, Comfortline den größten gemeinsamen Nenner aus Preis und Leistung, wohingegen alle, die mit Navi, Assistenz und Co. liebäugeln, am besten gleich zur Highline greifen – denn aufgrund der zahlreichen Zwangsoptionen landet man früher oder später ohnehin dort.

Schwache....

Wertentwicklung




Kleinwagen haben es grundsätzlich schwer, ihren Wert zu halten. Da bildet auch der Polo keine Ausnahme, wenngleich er sich mit bis zu 65,5 Prozent nach zwei Jahren vergleichsweise wacker schlägt. Die TSI-Modelle zehren von ihrer Begehrtheit, der 1.0er hingegen von seiner Marktrelevanz. Denn auch wenn es vielseitigere Motoren im Polo gibt, so gebührt ihm eigentlich schon immer ein großer Teil des Absatzes.

*Restwert nach 24 Monaten bei 20 000 km/Jahr, segmentspezifischer Sonderausstattungsanteil

| | |
|--------------------------------------|---------|
| Polo 1.0 TSI Highline (116 PS) | 65,51 % |
| Polo 1.0 TSI Highline (95 PS) | 65,01 % |
| Polo 1.0 Comfortline (75 PS) | 64,83 % |
| Polo 1.0 TSI „beats“ (116 PS) | 64,69 % |
| Polo 1.0 TSI Comfortline (116 PS) | 64,56 % |
| Polo 1.0 TSI „beats“ (95 PS) | 63,91 % |
| Polo 1.0 TSI DSG Comfortline (95 PS) | 63,71 % |
| Polo 1.0 TGI Comfortline | 62,26 % |

J.D. POWER

Autofahrerstudie

| | | | |
|---|----------------------------------|----|-----|
|  | RENAULT Tendenz steigt weiter | 12 | 139 |
|  | VOLKSWAGEN Stagniert | 13 | 146 |
|  | DACIA Glatter Durchschnitt | 14 | 152 |

Volkswagen steckt derzeit zwischen Renault und Dacia wie die Butter im Baguette. Mag sein, dass die Kundenzufriedenheit nicht ganz den eigenen Ansprüchen von VW genügt. Angesichts des ewigen Dieseldesasters gleicht die Stagnation allerdings schon fast wieder einem Erfolg.



Der Wenigfahrer

Basismotor, dazu Trendline-Ausstattung, drei, vier gezielte Extras obendrauf, fahrfertig angepinselt mit 205 Euro teurem Flash Rot (Serie nur Grau). So sieht er aus, der streng rationale Polo für kurzstreckenleibige Großstädtischer und Studenten, die partout keinen Kia Rio wollen. Rollender Verzicht? Nein, eher solide automobile Grundversorgung.

Empfehlung:

1.0 (65 PS)

Listenpreis: ab 12 975 Euro

Der Vielfahrer

So wenig sich die Diesel fürs Innerstädtische eignen – konzeptionell ebenso wie getriebebedingt –, so groß spielen sie auf der Langstrecke auf. Der 95 PS starke 1.6 TDI sollte es da aber schon sein, ansonsten versinkt man an jeder Steigung mit dem rechten Bein im Fußraum. Verbrauch? 5,0 l/100 km bei Richtgeschwindigkeit, deren 7,5 bei Tempo 190.

Empfehlung:

1.6 TDI (95 PS)

Listenpreis: ab 19 475 Euro

Der sportliche Fahrer

Keine Frage, 23 950 Euro sind eine Menge Holz für einen Kleinwagen. Aber der Polo GTI bietet auch eine Menge Gegenwert dafür. Die mit Abstand besten Fahrleistungen, ein großartiges Fahrwerk, dazu das klassische Karomuster und weitere GTI-Merkmale fürs Flair sowie eine Ausstattung, an die noch nicht einmal der 116-PS-TSI in Highline-Konfiguration heranreicht.

Empfehlung:

GTI (200 PS)

Listenpreis: ab 23 950 Euro

Kaufberatungen und Tests!

Jetzt AUTO TEST – der Kaufberater im Abo sichern



Ihre Vorteile

- ✓ 12 Hefte für nur 2,50 € pro Heft
- ✓ Portofrei ins Haus
- ✓ Kein Heft mehr verpassen
- ✓ 1 Heft gratis bei Bankeinzug



Exklusive Vorteile auf
autobild.de/vip-lounge

In jedem Heft

- ✓ Umfangreiche Kaufberatungen und Tests
- ✓ Immer ein komplettes neues Fahrzeugsegment als Top-Thema
- ✓ Mehr Lifestyle-Themen, Insider-Infos und Kauftipps

Jetzt bestellen:



auto-test.com/lesen



040 / 46 86 05 17 3

T18013 +14

Bitte bei der Bestellung angeben



Ich bestelle AUTO TEST – der Kaufberater zum Preis von zzt. 2,50 € pro Heft (12 Hefte/Jahr) ab der nächsterreichbaren Ausgabe. Bei Bankeinzug erhalte ich zusätzlich 1 Heft GRATIS. Nach Ablauf des ersten Jahres kann ich jederzeit kündigen und erhalte zu viel gezahltes Geld zurück. Das Angebot gilt nur in Deutschland. Ich kann der Nutzung meiner Daten zu Werbezwecken jederzeit beim Verlag widersprechen. AUTO TEST – der Kaufberater erscheint in der Axel Springer Auto Verlag GmbH, Axel-Springer-Platz 1, 20350 Hamburg, vertreten durch die Geschäftsführer Frank Mahlberg, Christian Nienhaus, Amtsgericht Hamburg, HRB 138282. Alle Informationen über Ihr gesetzliches Widerrufsrecht und die Widerrufsbelehrung finden Sie unter: lesershop24.de/widerruf/axel-springer-auto-verlag.



Zeitmaschine

Kaum ein Auto steht so deutlich auf der Schwelle vom modernen Gebrauchsauto zum klassischen Oldtimer wie der Mercedes Strich-Acht, der dieses Jahr 50 wird. Wir blicken auf einen der „letzten echten“ Benze

Wie fühlt sich eigentlich so ein Strich-Acht an? Nähern wir uns visuell dem meistverkauften Modell 220 D. Zierlich, fast zerbrechlich wirkt er von Weitem, obwohl er acht Jahre lang dickhäutiger Mercedes-Standard war. Ein Auto von Präsenz, hätten die Werbetexter in Stuttgart damals fabulieren können. Klare Kanten sind erkennbar, doch klingt in seinen Scheinwerfern und den feinen Dreiecksfenstern der frühen Jahre noch zu viel 60er-Jahre-Swing mit, um dem Nachfolger W123 das sachliche Optimaldesign streitig zu machen.

Beim Entriegeln der Fahrertür halten wir eine scheinbare Selbstverständlichkeit in Händen, die zum Erscheinen des Strich-Acht – im Dezember 1967 – noch als

komfortables Novum galt: ein Schlüssel, der sich in beiden Richtungen nutzen lässt. Wo die Schlösser aktueller Kleinstwagen ohne Funkfernbedienung eher an eine Briefkastenklappe erinnern, wirkt die Verriegelung im Daimler wie die eines Banksafes. Überhaupt scheint die Tür, als berge sie keinen Hohlraum; als sei sie aus massivem Guss. Auch wenn Sie es in jedem Text über betagte Benze lesen: Sie schließt auch wie ein Tresor. Wopp! Dazu klickt mechanisch das Keilzapfentürschloss. Es verhindert, dass sich die Tür im Fall eines Aufpralls öffnet. In den 60er-Jahren wurden viele Fahrer beim Unfall aus ihrem Wagen geschleudert, aber nicht aus dem Strich-Acht. Dies klingt nicht progressiv, sondern nach gesundem



Das ab April 1972 verwendete Sicherheitslenkrad verstärkt den Eindruck des ganz auf Praxisnutzen optimierten Innenraums. Auch wenn seine Nachfolger mehr Ergonomie bieten, ist der Strich-Acht in seiner Sachlichkeit kaum zu übertreffen



Die 73er-Modellpflege brachte große Spiegel, Riffelrückleuchten und den Entfall der Dreiecksfenster



Mit dem M115 trägt der 230.4 eine ungewöhnliche Typenbezeichnung. Zeitgleich war ein 230.6 erhältlich, dann mit antikem M180-Sechszylinder aus den 50ern

Der OM615 heißt nicht aus optischen Gründen „Oelmotor“. Der Vorkammer-Saugdiesel ist laut, schwach – und nahezu unverwundlich



Das Coupé

Eindrucksvoll unterstreicht die Linienführung des C114/115 genannten Coupés aus der Feder von Paul Bracq den filigranen Charakter des Strich-Acht. Bracqs Markenzeichen, schmale Dachpfosten, zeichneten auch den Pagoden-SL W113, die Oberklassenserie W108/109 sowie von BMW die jeweils ersten Modelle der 3er, 5er, 6er und 7er-Reihe aus.

Das Coupé im Bild entstammt der ersten Serie, erkennbar am Metallgitter im Kühlergrill, aufgesetzten Außenspiegeln, Tür-Dreiecksfenstern und Nummernschild unter der Doppelstoßstange der großen Sechszylinder.



Menschenverstand; ein Motto, das in Gänze auf den W114/115 zutrifft. Wie ein Bekenntnis zum scheinbar einzig logischen Automobil klingen auch seine Werbetexte: „In Rufweite hinter der Mode“. Stellen Sie sich diesen Spruch einmal unter dem Lifestyle-Werbefoto eines CLA vor!

Wir sitzen also hinter dem „guten Stern auf allen Straßen“ – ein weiteres Werbezitat. Hier wirkt der modern-vernünftige Strich-Acht nun doch ganz altmodisch. In unserem Diesel schalten wir jetzt per Schlüsseldreh die Zündung ein – und warten. Nach kurzer Ruhephase glüht eine Wandel in heimeligem Elektro-Orange, verdeckt durch ein Gitterchen, wie der Deckel eines Salzstreuers. Sie sitzt unterhalb des Kombiinstrumentes,

dessen Design damals kaum verändert auf das Zifferblatt einer zeitgenössischen Herrenuhr gepasst hätte. Neben der Vorglühzeigle sitzt ein Zughebel.

Wir ziehen. Der OM 615 prasselt los, unverändert wie vor 50 Jahren, und wahrscheinlich – so es dann noch Kraftstoff gibt – tut er dies auch im Jahre 2068. Die Betätigung des gummigewandeten Schaltknüppels (ja, es ist ein Knüppel!) gebärdet sich in einem vertretbaren Maße vergleichbar mit schweren Landmaschinen. Hieran gewöhnt man sich aber noch heute schnell. Unspektakulär, etwas behäbig fahren wir los. Wenn Motor, Getriebe und Kardanwelle eine eigene Harmonie erreicht haben, ist es Zeit zum Schalten. Passt der Moment nicht, verrät uns dies

ein unwirsches Aufbäumen im Antriebsstrang. Wir lernen schnell, ihn zu verstehen. Zum Dank transportiert uns der treuherzig dreinblickende Wagen, wohin wir wollen. Heute zum Supermarkt, morgen ans Nordkap? Jederzeit.

Man muss nur Geduld mitbringen. 0-100-km/h-Zeiten im Bereich von 30 Sekunden sind für die typischen Taxidiesel normal. An der Spitze der Diesel steht der 240 D 3.0; mit 80 PS und 150 km/h Spitze seinerzeit der schnellste Diesel-Pkw der Welt. Es wurden freilich auch Benzinmotoren angeboten. 200, 220 und 230.4 heißen die Vierzylinder. Über sie reden heute nur wenige – sicher weil sie in Laufkultur und Leistungsabgabe vollkommen unauffällig sind, dafür aber enorm langlebig.

Aus dem Archiv



Das erste T-Modell aus Stuttgart hätte auf Basis des Strich-Acht kommen sollen. Heute kaum vorstellbar: Die Pläne lagen schon fertig auf dem Tisch. Die Nachfrage nach der Limousine war aber derart groß (teils über ein Jahr Wartezeit), dass Mercedes dem Kombi einfach keinen Produktionsraum geben konnte. Das fertige Heck des „S 115“ wurde übrigens fast unverändert zu dem des Nachfolgers S 123.



Stets mit 15-Zoll-Rädern: die Exemplare für Sonderaufbauten, wie der Kombi des belgischen Karosseriebauers IMA (Bild oben). Einzige werkseitige Alternative zu Limousine und Coupé war die viertürige, siebensitzige Langversion für Fahrgasttransporte; wie im unteren Bild zu sehen auch ein beliebtes Taximodell.

Strich-Acht mit Sechszylinder firmieren unter dem Kürzel W114. Viele verschiedene Versionen von 230 bis 280E leisten zwischen 120 und 185 PS, in den stärkeren Versionen mit „E“, wie Einspritzung. Mit einer bis dato ungekannten, aber noch heute unveränderten Fülle typischer Mercedes-Sonderausstattungen lagen um 1973 zwischen einem kargen 200D (rund 15 000 DM) und einem noblen 280CE Coupé (gut 40 000 DM) horrend Preisunterschiede. Dieses Spektrum zeigt, dass ein Mercedes schon damals die Bandbreite von Fahrwerkzeug bis Luxusgut abdecken musste.

Unser Jubilar muss gar nichts mehr und fährt dennoch rüstig weiter, wie es sich für einen echten Benz gehört. **A. Jüngling**

Im nächsten Heft: 25 Jahre Renault Twingo

Jaguar XK8 Cabriolet

Baujahr 1999
ab 12 200 Euro*

Wiesmann MF 25-4

Baujahr 1993
ab 47 000 Euro*

Mercedes SL 320

Baujahr 1998
ab 12 300 Euro*



Volvo 460
Baujahr 2000
ab 35 000 Euro*



Cadillac Allanté
Baujahr 1988
ab 9300 Euro*



Porsche 968 Cabrio
Baujahr 1992
ab 23 300 Euro*

Good Day Sunshine

... sangen die Beatles vor einem halben Jahrhundert. Gute Laune kennt kein Alter. Cabriovertagen auch nicht. Wir vergleichen sechs Traumautos, vom knallharten Roadster bis zur sanften Genießer-gondel. Alle sind bezahlbar, und keiner wirkt wie von gestern

Stellen Sie sich vor, Sie besäßen von heute auf morgen ein exklusives Cabriolet. Eines, von dem Sie seit Jahren träumen. Was würden Sie tun?

Sie würden ihm vermutlich ein warmes Plätzchen in einer Garage zurechtmachen, wo solch ein Auto vor Wind und Wetter geschützt ist. Wenn dann die Straßen trocknen und die Frühjahrssonne durch die Wolken strahlt, würden Sie den Moment zelebrieren, in dem

Sie andächtig den Zündschlüssel in die Hand nehmen und den offenen Wagen mit Vorsicht ins Tageslicht fahren. Dann würden Sie vielleicht mit einem lieben Menschen oder auch allein über kurvige Landstraßen zu einem ansprechenden Ziel cruisen – selbst wenn Sie zwei Stunden Fahrt nur für einen kurzen Besuch in der Eisdiele einkalkulieren.

Können Sie sich damit identifizieren? Falls ja – Hand aufs Herz: Würde das Baujahr des

Cabrios eine ernsthafte Rolle spielen? Würde ein fabrikneues Auto von der Stange den Charakter Ihrer Wochenendausflug tatsächlich bereichern? Viele, wir eingeschlossen, schätzen den Charakter eines gut gereiften Youngtimers. Und noch besser: Es sind die Helden unserer Kindheit, die jetzt mehr oder weniger erschwinglich werden. Wir zeigen Ihnen sechs Preziosen, die vor 20 Jahren noch die meisten Konten gesprengt hätten.

aj

Fotos: C. Bittmann * Zustand 3, Quelle: Classic Data

Cadillac Allanté



■ Für den 1987 als erklärter SL-Konkurrent gestarteten Cadillac Allanté muss der R129 eine ziemliche Klatsche gewesen sein. Da half es auch nichts mehr, dass der mit 173 PS bemüht wirkende 4,1-Liter-V8 beim Debüt flugs durch ein stärkeres Aggregat mit 250 PS ersetzt wurde. Für Klassikerfans steckt der Allanté voller sympathischer Absurditäten. Das beginnt bei der Produktion, für die zwischen der Cadillac-Fabrik in Michigan und Pininfarina in Grugliasco bei Turin eine Luftbrücke mit eigens umgebauten Jumbojets eingerichtet wurde. Abmessungen und Kantendesign waren gezielt auf Kunden in der Alten Welt gemünzt. Qualitativ blieb der Allanté hinter seinem früheren Anspruch „standard of the world“ allerdings weit zurück – jedenfalls wenn das Weltbild nicht an Amerikas Gestaden endet. Knarzen, Klappern, vernehmliche Fahr-

werksgeräusche und spürbare Karosserieverwindungen, einem SL so fremd wie Donald Trump vielen Europäern, sind beim Allanté normal. Auch das Fahrerlebnis fällt eher unterwältigend aus. Der Caddy besitzt die Agilität einer Hafenbarkasse und stampft widerwillig, wenn auch spurtreu, durch den Slalom. Die indirekte, unpräzise und sehr leichtgängige Lenkung vereilt einen sauberen Strich. Wer bei 100 km/h voll in die Eisen geht, steht erst nach 52 Metern; mehr als zwei Wagenlängen nach dem SL. Auch das umständliche Verdeck kostet den Allanté Punkte. Wer es öffnen will, muss dazu aussteigen und manuell Hand anlegen. Erst die Arretierung des hinteren Dachkragens übernimmt ein Elektromotor. Immerhin, die müden Fahrleistungen kann man dem komfortbetonten Cruiser, zumal im Klassikerbetrieb, verzeihen.



Der Allanté ist verwindungsfreudig, schwer und kopflastig (62:38 Prozent) – im Slalom nicht zu verbergen



Die vom Quermotor belasteten Vorderräder müssen lenken, bremsen und auch noch für Vortrieb sorgen



Mit seinen Digitalanzeigen in Fadenkreuzoptik und 90 Schaltern wirkt die Kanzel wie aus dem Film „Top Gun“

■ Im Jaguar verschwinden die Beine in einem langen, schmalen Schacht. Sein Ambiente aus Leder und Walnussholz ist schon fast klischeehaft britisch. Dass der Vierliter-V8 mit einem schnöden Fiesta-Zündschlüssel gestartet wird, nimmt man „not amused“ zur Kenntnis. Gleiches gilt für diverse Schalter aus dem Ford-Regal. Schwerer wiegt für Markenfans aber, dass die unter Ford-Ägide waidwunde Raubkatze die lange vermisste Sprungkraft zurückgewann. Tatsächlich gibt der Jaguar in fast allen Disziplinen eine überzeugende Vorstellung. Das geöffnete Verdeck muss unter einer fummeligen Knöpf-Persenning verstaut werden und verschwindet nicht, wie beim SL, formschlüssig in der Karosserie. Dafür gibt es zwei Mini-Sitzchen hinten, die auf Kurzstrecken die Mitnahme zusätzlicher Passagiere erlauben. Der V8

faucht dezent und fällt danach in einen fast lautlosen Leerlauf. Auch bei niedrigen Touren klingt er eher nach Stubentiger als nach Raubkatze. Erst oberhalb von 4000/min fährt er zunehmend die Krallen aus. Im Slalom wirft sich das E-Type-ähnliche Hauben-Panorama allerdings eher pflichtschuldig als lustvoll zwischen die Pylonen. Die softe Abstimmung und die limousinenhaft komfortbetonte Lenkung dämpfen sportlichen Ehrgeiz; der Jaguar ist eher ein Gran Turismo als ein fokussierter Sportler zum Hakenschlagen. Dafür verblüfft auf Buckelpisten die erlesene Abrollgüte, die zum stimmigen Gesamtbild aus Noblesse und Fahrkultur maßgeblich beiträgt. Die Einstandspreise für Exemplare in gutem Gebrauchszustand liegen aktuell noch unter 15 000 Euro; ein Porsche 968 kostet locker 50 Prozent mehr.

Jaguar XK8 Cabriolet



Conollyleder und gemasertes Wurzelwalnuss überspielen prunkvoll die billig anmutenden Ford-Schalter



Der laufruhige V8 ist im niedrigen Drehzahlbereich ein ausgesprochener Leisetreter und faucht unter Last



Die Bodengruppe des XK8 entspringt wie beim Aston Martin DB7 noch dem XJS – ursprünglich aus den 70ern

Mercedes SL 320



■ Schließen Sie doch mal die Tür eines 129er-SL ganz bewusst! Dann verstehen Sie, warum in Mercedes-Kreisen das Wort „Tresor“ so häufig fällt. Dieses Auto entstammt einer Zeit, in der die Deutungshoheit über eine Marke noch in der Hand von Ingenieuren lag und nicht in der von Marketingstrategen. Kein Zweifel: Der R 129, der 1989 seinen 18 Jahre lang gebauten Vorgänger beerbte, ist kein vergängliches Lebensabschnitts-Cabrio, sondern ein wertbeständiges Langzeitautomobil. Für seine Konkurrenten muss das greifbare Qualitätsniveau damals beängstigend gewirkt haben; noch heute beißen sich viele die Zähne daran aus. Der von Designerlegende Bruno Sacco in Form gebrachte SL zeigt aber auch, dass zu viel Perfektion manchmal Gefahr läuft, die Gefühle kaltzulassen. So gut wie nirgends gibt sich unser Testwa-

gen eine Blöße. Er ist der Leiseste hier; die Geräuschwerte liegen noch unter denen des Jaguar. Beim Vollbremsen aus 100 km/h steht er nach nur 38 Metern; selbst viele Neuwagen verzögern nicht besser. Dass er nicht auch noch der Schnellste ist, liegt allein am gewählten Motor. Um sich von den Kontrahenten abzusetzen, hätte es statt des 320ers eines 500ers bedurft. Im Klassikerbetrieb ist der Fünfliter-V8 freilich Luxus. Schon der Sechszylinder, bis vor Kurzem der letzte Reihensechser-Benziner aus Stuttgart, liefert einen herrlichen Mix aus Laufkultur und Leistung. Der Kugelumlaufenklung fehlt dafür ein wenig die Präzision. Und wenn der 129er mit 1747 Kilo Leergewicht wohlstandssatt durch die Pylonengasse wagt, erzeugt er eher den Eindruck einer S-Klasse mit kurzem Radstand als den eines agilen Roadsters.



Eckige Außenspiegel in Kombination mit roten Heckblinkern verraten das Baujahr zwischen 1995 und 1998



Freude in Rei(he)nform: Der M104 mit 2,8 oder 3,2 l Hubraum ist einer der kultiviertesten Mercedes-Motoren



Zur Modellpflege 1995 war das Sportlenkrad aus dem 1996 vorgestellten SLK optional erhältlich

■ Obwohl auch der 968 (im Gegensatz zum 911) dem GT-Gedanken huldigt, verpflichtet ihn ja schon der Markenname zu Sportlichkeit. Die Lenkung wirkt fester als im Jaguar und ist um die Mittellage besser austariert. Beim Rangieren empfinden sie die meisten Fahrer aber als zu schwergängig. Uner-schütterlich neutral hetzt der 968 durch die Hütchengasse. An der Transaxle-Bauweise allein (Motor vorn, Getriebe an der Hinterachse) kann das jedoch nicht liegen; mit 47:53 ist seine Gewichtsverteilung sogar minimal unausgewogener als beim konventionell konstruierten SL (49:51) oder dem XK8 (51:49). Wie auch immer: Die Haftgrenze scheint in weiter Ferne zu liegen, und selbst provozierte Lastwechsel bringen den 968 niemals aus der Ruhe. Der Großkolben-Vierzylinder, bei dem jeder einzelne Brennraum das Volumen einer Li-

monadenflasche oder eines Kleinwagen-motors hat, schöpft aus dem Vollen. Die drehzahlabhängige Verstellung der Einlassnockenwelle, im Werksjargon „VarioCam“ genannt, schaufelt schon im Drehzahlkeller ordentlich Newtonmeter auf die Kurbelwelle. Oben heraus reißt das Temperament zwar nicht ab, stimmlich dürfte sich der Hubraumriese aber gern ein Beispiel an seinem Besitzer nehmen: Manolito Mario Franz ist Opernsänger, spezialisiert auf italienische Arien, und sein Tenor deutlich beeindruckender. Als milde Spaßbremse fungiert auch die im Testwagen eingebaute, einst 6000 Mark teure Tiptronic. Im Zeitalter ultraschnell schaltender Doppelkupp-lungsgetriebe empfinden wir den trägen vierstufigen Wandler trotz manueller Schaltgasse (damals der letzte Schrei) als verhältnismäßig unsportlich.

Porsche 968 Cabrio



Lila-Laune: Auch wenn der 968 auf den 924 der 70er zurückgeht, ist das Testwagencockpit Kind der 90er



Der Dreiliter-Vierzylinder bietet dank des großen Hubraums und einer Nockenwellenverstellung viel Dampf



Gerade das Heck wirkt wie aus einem Guss. Da fällt das nicht voll versenkbare Verdeck recht stark auf

Qvale Mangusta



■ Qvale was? Kein Problem, wenn Sie den Namen noch nie gehört haben. Man spricht ihn „Ka-wa-leeh“ aus, das klingt auch gleich viel weniger schmerzhaft. Der extravagante 2+2-Sitzer, je nach Dachposition entweder Coupé, halb offener Targa oder Vollcabrio, ist nur eine Fußnote der Auto-geschichte. 1996 vorgestellt, fiel der von Firmengründer Alejandro de Tomaso unter dem Namen Bigua präsentierte Prototyp nach Streitigkeiten in die Hände von Geldgeber Bruce Qvale, einem großen Fahrzeugimporteur aus den USA. Der holte den Namen Mangusta aus der De-Tomaso-Mottekiste, ließ den Wagen zwischen 2000 und 2002 in einem extra errichteten Werk in Modena bauen und verkaufte ihn unter eigenem Namen – allerdings nur rund 280-mal. In alter De-Tomaso-Tradition nutzt der Qvale Technik von Ford. Unter der Haube

macht sich der 4,6-Liter-Cobra-V8 aus dem Mustang breit, eine mit zwei obenliegenden Nockenwellen für US-Verhältnisse fast schon frivol fortschrittliche Konstruktion. Als wir den Zündschlüssel drehen, gehen die Karnickel am Rand der Teststrecke angstvoll in Deckung. Der Leichtmetall-V8 blubbert, als habe jemand einen Druckluftschlauch in einen Topf brodelndes Chili con Carne gesteckt. Beim Fahren nimmt er sich etwas zurück, liefert aber unter Last zu jedem Beschleunigungsvorgang eine so dramatische Begleitmusik, dass sich jeder Sprint mindestens doppelt so schnell anfühlt, wie von der Stoppuhr gemessen. Die Lenkung legt dagegen eher Limousinencharakter an den Tag, wenngleich sie aus der Mittellage definiert und spielfrei anspricht und nach einiger Gewöhnung doch eine saubere Linie erlaubt.



Die auffällige Linie des Qvale stammt von keinem Geringeren als Bleistift-Hasardeur Marcello Gandini



Der 4,6-Liter-V8 der vierten Ford-Mustang-Generation ist kein drehfauler US-Klops: 324 PS bei 6000 Touren



Leder, wohin das Auge blickt; wenn sich dazwischen nur nicht so viel 90er-Mustang-Plastik tummeln würde



Unterschiedlichste Dachtypen: Vom gänzlich versenkbaren Vollwertdach über schlicht gefaltete Stoffmützchen bis zum sperrigen Multifunktionsdach des Qvale

| Technische Daten | Cadillac | Jaguar | Mercedes | Porsche | Qvale |
|----------------------------------|-----------------------------------|------------------------------|-----------------------------------|------------------------------|------------------------------|
| Motor, Einbaulage | V8, vorn quer | V8, vorn längs | R6, vorn längs | R4, vorn längs | V8, vorn längs |
| Ventile pro Zyl. / Nockenwellen | 2 / 1 | 4 / 4 | 4 / 2 | 4 / 2 | 4 / 2 |
| Nockenwellenantrieb | Steuerkette | Steuerkette | Steuerkette | Steuerkette und Zahnriemen | Steuerkette |
| Hubraum | 4087 cm³ | 3996 cm³ | 3199 cm³ | 2990 cm³ | 4601 cm³ |
| Bohrung x Hub | 88,0 x 84,0 mm | 86,0 x 86,0 mm | 89,9 x 84,0 mm | 104,0 x 88,0 mm | 90,2 x 90,0 mm |
| Leistung | 127 kW / 173 PS | 209 kW / 284 PS | 170 kW / 231 PS | 176 kW / 240 PS | 230 kW / 313 PS |
| Drehmoment | 319 Nm bei 4300/min | 375 Nm bei 4250/min | 315 Nm bei 3750/min | 305 Nm bei 4100/min | 410 Nm bei 4750/min |
| Höchstgeschwindigkeit | 205 km/h | 248 km/h | 240 km/h | 247 km/h | 260 km/h |
| Getriebe | 4-Stufen-Automatik | 5-Stufen-Automatik | 5-Stufen-Automatik | 4-Stufen-Automatik | 5-Gang-Schaltgetriebe |
| Beschleunigung 0–100 km/h | 10,9 s | 7,8 s | 8,4 s | 8,6 s | 6,9 s |
| Antrieb | Vorderrad | Hinterrad | Hinterrad | Hinterrad | Hinterrad |
| Bremsen vorn/hinten | Scheiben innenbelüftet / Scheiben | Scheiben innenbelüftet | Scheiben innenbelüftet / Scheiben | Scheiben innenbelüftet | Scheiben innenbelüftet |
| Reifengröße vorn · hinten | 225/60 R 15 rundum | 245/45 R 18 · 255/45 R 18 | 225/55 ZR 16 rundum | 225/45 ZR 17 · 255/40 ZR 17 | 225/35 R 19 · 265/30 ZR 19 |
| Tankvolumen (l) / Kraftstoffart | 83 l / Super | 75 l / Super | 80 l / Super | 74 l, Super Plus | 80 l / Super |
| Leergewicht / Zuladung | 1568 / 282 kg | 1766 / 335 kg | 1747 / 423 kg | 1491 / 219 kg | 1649 / 151 kg |
| Länge / Breite / Höhe / Radstand | 4499 / 1812 / 1303 / 2515 mm | 4760 / 1829 / 1306 / 2588 mm | 4537 / 1866 / 1327 / 2525 mm | 4320 / 1735 / 1275 / 2400 mm | 4194 / 1900 / 1315 / 2760 mm |
| Zeitwert* | 9300 Euro | 12 200 Euro | 12 300 Euro | 23 300 Euro | ca. 35 000 Euro |

* Zustand 3; Quelle: Classic Data

Wiesmann MF 25-4



In das fast schon obszön geformte Kurzheck des Roadsters passt durchaus etwas Reisegepäck



Viel Motor mit wenig drumherum. Das hochfeine BMW-Triebwerk M50-B25 stammt aus der Großserie



Das gänzlich lederne Cockpit mit adrett angeordneter Uhrensammlung zeigt den edlen Manufakturcharakter



| Wiesmann | |
|-----------------------------------|--|
| RG, vorn längs | |
| 4/2 | |
| Steuerkette | |
| 2494 cm ³ | |
| 84,0 x 75,0 mm | |
| 141 kW / 192 PS | |
| 245 Nm bei 4200/min | |
| 220 km/h | |
| 5-Gang-Schaltgetriebe | |
| 6,3 s | |
| Hinterrad | |
| Scheiben innenbelüftet / Scheiben | |
| 235/35 ZR 19 · 265/30 ZR 19 | |
| 60 l / Super | |
| 1117 / 283 kg | |
| 3860 / 1750 / 1160 / 2490 mm | |
| 47 000 Euro | |

Fazit

Strenghenommen müsste der SL aus diesem lockeren Vergleich als Sieger nach Punkten hervorgehen. Der Stuttgarter Vorzeigesportler macht einfach zu viel richtig und zu wenig falsch, um das übrige Feld nicht in die Schranken zu weisen. Geräuschwerte oder Platzangebot sind bei Liebhaberautos allerdings nur die halbe Miete – man darf einfach getrost drauf. In der rein subjektiven Emotionswertung würde der Stern des SL plötzlich nicht mehr ganz so hell strahlen. Perfek-

tion beeindruckt zwar, doch sie geht nicht jedem zu Herzen. Oft entscheiden weiche Faktoren über die Sympathie für einen Klassiker. Exoten und charakterstarke Autos stechen einen braven, wohlvertrauten Alleskönner da bisweilen aus; zugespitzte und daher sonst chancenlose Konzepte wie das des Wiesmann Roadsters könnten ganz nach vorn fahren. Wie lässt sich analysieren, was auf so unterschiedliche Weisen Freude stiftet? Am Cadillac könnten wir aus Testersicht kaum ein

größer der Spaß. Lenkbefehle setzt er mit telepathischer Direktheit um. Der Gecko im Markenlogo passt perfekt. Wie mit Klebefüßen haftet der Wiesmann an der Straße. Selbst Abrollkomfort ist ansatzweise vorhanden. Spektakulär wirkt das Cockpit im Jagdfliegerstil. Der üppig instrumentierte Armaturenräger mit Lederbezug prägt den Werteindruck und täuscht über kleinere Finish-Fehler andernorts hinweg. Der Reihensechser, in 325i (E36) und 525i (E34 ab 1990) als Summ-Turbine höchster Laufkultur bekannt, darf in der rauen Roadsterschale markiger klingen als in 3er und 5er. Dem puristischen Konzept ist das Fehlen jeglicher Fahrhilfen geschuldet. Das macht ihn als Gegenentwurf zum modernen Weichspülerauto gefühlt am meisten zum Klassiker. Sehr schade, dass die Sportwagenmanufaktur 2014 pleiteging.

gutes Haar lassen. Ein riesenhafter Motor mit geringer Leistung und Vorderradantrieb; dazu eine Karosse so weich wie das Unterteil eines durchgesuppten Big Mac. Und doch lieben ihn Freunde der US-Schwerwagenkultur, um in allergrößter Entspannung genüsslich dem Autobummeln zu frönen.

Sie sehen: Die Kaufentscheidung hängt nicht nur vom Geldbeutel ab, sondern fast ausschließlich vom persönlichen Geschmack. Zum „Good Day Sunshine“-Gefühl taugen sie jedenfalls alle. **mp/aj**

Der Tag der langen Messer

Auf den Spuren der Rallye Monte Carlo in zwei ganz besonderen Elfern: dem puristischen 911 T und dem 911 GT3 mit Touring-Paket. Bitte anschnallen, festhalten und gut durchatmen



PORSCHE 911 GT3

Der GT3 Touring fühlt sich auf dieser asphaltierten Achterbahn, die selbst Kerngesunden nach ein paar ABS- und ESP-Eingriffen die Blässe ins Gesicht treibt, ungefähr so wie die Titanic auf dem Ammersee



PORSCHE 911 CARRERA T

Porsche hat den 911 T mit Hilfe von Dünnglas und reduzierter Ausstattung gegenüber dem Basis-Carrera um 20 Kilo erleichtert

Poch, poch, poch sagt das Herz. Dumm, dumm, dumm, die Zündfolge des Motors kämpft in der frostigen Morgenluft. Tick, tick, tick, die Mechanik des gewichtsreduzierten Sport-Chrono-Pakets tackert sich warm. Der 911 T ist reduziert, in Signalfarbe getunkte 370 PS für schlappe 130 440 Euro inklusive Extras. Der Blick bleibt am neuen Interieurpaket hängen. Gurte, Schlaufen, 911-Schriftzug, Nähte – alles gelb. Macht 2558,50 brutto. Rücksitze und Infotainment sind Serie, oder man wählt sie ab.

Der 911 T ist das erste bewusst als solches vermarktete Heritage-Modell. T steht für Touring – so gesehen müsste der GT3 Touring eigentlich GT3 T heißen. Doch der GT3 hat noch keine Monte gewonnen, der 911 T 1968 schon. Deswegen wird 49 Jahre später der neue 911 T in den Seealpen vorgestellt. Auf Winterreifen, denn wer ahnt schon, dass es hier im Dezember 13 Grad warm ist. Zur Feier hat sich der GT3 Touring eingefunden – nach gleichem Weniger-ist-mehr-Muster gestrickt. Weniger Spoiler, weniger schwarzes Make-up für Scheinwerfer und Rückleuchten, weniger Rennstreckenflair ohne Käfig und Alcantara-Tapezierung. Macht 152 416 Euro, ist im Prinzip ein nicht limitierter, knapp 40 000 Euro günstigerer 911 R.

Los geht's: Mit dem Sechsgang-Drehmomentverteiler des GT3 Touring lebt es sich trotz etwas schwergängigerer Kupplung deutlich besser als mit der 911 T-Siebengang-Box. Nichts frustet auf hohem Technikniveau so sehr wie dieses Sieben-Gänge-Rührwerk, das gern hakt, sich Zeit lässt und zu lang übersetzt ist. Die Hochschaltanzeige treibt die Nervensägerei auf die Spitze, denn wer sie befolgt, wird prompt durch eine dumpfe Dröhnland-Anämie sediert. Nie waren 3511 Euro für das PDK besser angelegt als hier.

Im GT3 Touring sind generell drei Pedale verbaut. Das ist ungeschickt, denn zum einen passt die Automatik besser zum souveränen Selbstverständnis eines GT, und zum anderen kostet die Schalterei viel Zeit. Porsche nennt 3,9 Sekunden von null auf hundert. Absolut gesehen sauschnell. Aber der PDK-911 T ist in Sport plus nur ▶



Die Keramikbremse lässt den 911 T noch wilder durch die Seealpen fetzen, Verfolger sehen meist nur noch das Heck hinterm Felsvorsprung verschwinden

Kurz verschnaufen und erinnern: Herrlich, wie der Sechszylinder-Boxer dem Siebentausender im zentralen Drehzahlmesser entgegenkreist



PORTSCHE 911 CARRERAT

Motor / Hubraum
B6, Turbo / 2981 cm³

Getriebe
7-Gang manuell

Leistung
272 kW (370 PS) / 6500

Drehmoment
450 Nm / 1750-5000

Höchstgeschwind.
293 km/h

Beschleunigung
0-100 km/h in 4,5 s

Verbrauch (ECE-Mix)
9,5 l Super Plus

Grundpreis
107 553 €

PORTSCHE 911 GT3 TOURING-P.

Motor / Hubraum
B6 / 3996 cm³

Getriebe
6-Gang manuell

Leistung
368 kW (500 PS) / 8250

Drehmoment
460 Nm / 6000

Höchstgeschwind.
320 km/h

Beschleunigung
0-100 km/h in 3,9 s

Verbrauch (ECE-Mix)
12,9 l Super Plus

Grundpreis
152 416 €

drei Zehntel langsamer. Und das bei 130 PS weniger Leistung.

Hier im Handschalter-Vergleich fährt Blau natürlich Kreise um Gelb, trotz kürzer übersetztem T und enger gestuftem Getriebe. So drängt sich die Frage auf, warum Porsche den puristischsten aller Elfer mit der schwächsten Maschine verkuppelt hat. Antwort: weil ein 911T mit S-Motor und PDK dem GT3 Touring bis auf zwei Zehntel auf den Blechpelz rücken würde. Und weil der 500-PS-Sauger auch das Drehmoment-Duell gegen den 420 PS starken Turbo mit 460 Nm zu 500 Nm verlieren würde. Doch anno 2018, wo die Flucht in teure Sachwerte grosteske Züge annimmt, tut's offenbar auch der Basisboxer mit 370 PS.

Dennoch liebt dieser gelbe Hingucker enge Kurven, kurze Steigungen und noch kürzere Gefälle, plötzliche Belagwechsel und tückisches Geläuf. Um seine Stärken auszuschöpfen, sollte man ihm Keramikbremsen und die Hinterachslenkung spendieren, von besagtem PDK ganz zu schweigen. Warum Keramik? Weil du damit unglaublich spät und tief in Kurven hineinstechen kannst, wo das ABS dann seine liebe Not damit hat, die Linie zu halten. Warum Lenkung auch hinten? Weil das Einlenken dadurch noch zackiger wird, sich die Achsen gegenseitig im Stakkato die Lastwechselbälle zuwerfen, die souveränere Richtungsstabilität das Vertrauen stärkt und dadurch Tempo macht.

Der GT3 Touring pflegt eine ganz spezielle Charakteristik. Der 500 PS starke Tarnkappen-Porsche braucht einfach mehr Platz, mehr Auslauf, mehr Entgegenkommen der Topografie. In Verbindung mit den Matsch & Schnee-Reifen ist er in diesem Umfeld viel zu weit weg vom Auslegungskorridor aller Hard- und Software-Parameter. Der 4,0-Liter-Boxer lebt nun mal von hohen Drehzahlen, unter 4000/min leistet der Sechszylinder nur Dienst nach Vorschrift. Der Bereich von 4000 bis 6000/min steht dann ganz im Zeichen des Drehmoment-Erwachens. Doch erst zwischen 6000 und 9000/min hämmert sich der GT3 in Ekstase. Poch, poch, poch. Laut, explosiv, nicht enden wollend, Gänsehaut garantiert. **G. Kacher**

Fotos: S. Jahn



Kaufberatung

Opel Crossland X

Kein richtiger Van, kein Vollblut-SUV – wo sortiert sich der Crossland X ein? Und lohnt sich der Wechsel vom Vorgänger Meriva?

**auto
TEST**

ab sofort
jeden Monat
neu



Vergleichstest

VW Polo

Kampf um die Kleinwagenkrone: Hält der neue Polo die Konkurrenz von Ford, Kia, Opel und Seat in Schach?



Kaufberatung

Subaru XV

Allradantrieb und Automatik – serienmäßig. Diesel? Gibt's nicht mehr. Ist der neue Subaru XV ein guter Kauf?



Youngtimer

Renault Twingo

Drei Generationen in 25 Jahren. Wir blicken zurück auf ganz unterschiedliche Auslegungen des Kleinwagens



Kaufberatung

BMW 2er

Wie gut stehen 2er Coupé und Cabrio nach dem Facelift da? Wir geben Tipps zu Motoren, Ausstattung und Extras

Die Redaktion behält sich vor, Themen aus aktuellem Anlass zu ändern

Kaufberatungen und Tests!

Jetzt AUTO TEST – der Kaufberater im Abo sichern

Ihre Vorteile

- ✓ 12 Hefte für nur 2,50 € pro Heft
- ✓ Portofrei ins Haus
- ✓ Kein Heft mehr verpassen
- ✓ 1 Heft gratis bei Bankeinzug

Auto Bild VIP
Exklusive Vorteile auf
autobild.de/vip-lounge

In jedem Heft

- ✓ Umfangreiche Kaufberatungen und Tests
- ✓ Immer ein komplettes neues Fahrzeugsegment als Top-Thema
- ✓ Mehr Lifestyle-Themen, Insider-Infos und Kauftipps



Jetzt bestellen:

 auto-test.com/lesen

 040/46 86 05 173

T18009 +10
Bitte bei der Bestellung angeben

**auto
TEST**
der Kaufberater

Ich bestelle AUTO TEST – der Kaufberater zum Preis von zzt. 2,50 € pro Heft (12 Hefte/Jahr) ab der nächsterreichbaren Ausgabe. Bei Bankeinzug erhalte ich zusätzlich 1 Heft GRATIS. Nach Ablauf des ersten Jahres kann ich jederzeit kündigen und erhalte zu viel gezahltes Geld zurück. Das Angebot gilt nur in Deutschland. Ich kann der Nutzung meiner Daten zu Werbezwecken jederzeit beim Verlag widersprechen. AUTO TEST – der Kaufberater erscheint in der Axel Springer Auto Verlag GmbH, Axel-Springer-Platz 1, 20350 Hamburg, vertreten durch die Geschäftsführer Frank Mahberg, Christian Nienhaus, Amtsgericht Hamburg, HRB 138282. Alle Informationen über Ihr gesetzliches Widerrufsrecht und die Widerrufsbelehrung finden Sie unter: lesershop24.de/widerruf/axel-springer-auto-verlag.

BORN TO BE WILD!

Für echte Grillfans: mit Wild-Spezial und Tipps zum Wintergrillen



Portofrei
bestellen:
griller-magazin.de

DER GRILLER

DAS LECKERSTE MAGAZIN DER WELT

Farbfreiheit für alle.

Für € 99,-¹
mtl. finanzieren



The
Choice
of Germany

STONIC



Der neue Kia Stonic in 29 Farbvarianten.

The Power to Surprise

Grauer Alltag war gestern. Der neue Kia Stonic erregt mit seinem selbstbewussten Design sofort Aufsehen – und passt perfekt zu Ihrer Persönlichkeit. Insgesamt 29 aufregende Farbvarianten warten darauf, von Ihnen entdeckt zu werden. Erleben Sie unseren neuen Kia Stonic am besten gleich bei einer Probefahrt und vereinbaren Sie jetzt einen Termin unter 0800 777 40 44.

Kraftstoffverbrauch Kia Stonic 1.2 Edition 7 in l/100 km: innerorts 6,4; außerorts 4,6; kombiniert 5,2. CO₂-Emission: kombiniert 118 g/km. Effizienzklasse: B.

* Max. 150.000 km. Gemäß den gültigen Garantiebedingungen. Einzelheiten erfahren Sie bei Ihrem Kia-Vertragshändler oder unter www.kia.com/de/kaufen/7-jahre-kia-herstellergarantie

¹ Finanzierungsbeispiel: Kia Stonic 1.2 Edition 7 62 kW (84 PS). UVP € 15.790,- zzgl. Überführungskosten. Nettodarlehensbetrag € 11.657,14, Anzahlung € 2.711,76, Laufzeit in Monaten 48, mtl. Raten à € 99,-, Schlussrate € 7.585,52, Gesamtbetrag € 12.337,52, effektiver Jahreszins 1,77 %, gebundener Sollzinssatz p. a. 1,76 %. Ein repräsentatives und unverbindliches Finanzierungsangebot der KIA Finance, ein Geschäftsbereich der Hyundai Capital Bank Europe GmbH (Darlehensgeber), Friedrich-Ebert-Anlage 35–37, 60327 Frankfurt am Main. Das Angebot ist auf Basis der UVP der Kia Motors Deutschland GmbH erstellt. Den verbindlichen Endpreis – einschließlich anfallender Nebenkosten für Überführung und Zulassung – erfahren Sie bei Ihrem Kia-Vertragshändler. Vertragsabschluss nur bei hinreichender Bonität des Kunden. Abgebildetes Modell kann zusätzliche kostenpflichtige Ausstattungspakete und Sonderzubehör enthalten, die im Finanzierungsangebot nicht berücksichtigt sind. Vorstehende Jahreszins-Angaben stellen den Beispielwert des nach § 6a Abs. 4 PAngV zu erwartenden effektiven Jahreszinses in 2/3 aller voraussichtlich aufgrund der Werbung zustande kommender Verträge dar. Verbraucher haben gemäß § 355 und § 495 BGB ein Widerrufsrecht. Angebot gültig bis 31.03.2018 und nur solange der Vorrat reicht.