

Alfa Romeo Spider 2.2 JTS 16V Exclusive

Zweitüriger Roadster der Mittelklasse (136 kW / 185 PS)

ADAC Testergebnis

Note 2,4

Das neue Cabrio basiert auf dem Brera, den es seit letztem Jahr zu kaufen gibt. Es sieht genauso hübsch aus, ist gut verarbeitet, hat ein vollautomatisches Verdeck und fährt perfekt. Der 2,2-l-Motor läuft kultiviert und zieht bereits aus Leerlaufdrehzahl kräftig durch, das erlaubt schaltfaules Fahren. Dennoch scheut er keine hohen Drehzahlen. Der Verbrauch ist jedoch ziemlich hoch, das hohe Fahrzeuggewicht und die kurze Getriebeabstufung zollen hier ihren Tribut. Es gibt auch ein noch stärkeres 6-Zylinder- und ein Diesel-Triebwerk im Angebot. Das Sechs-Gang-Getriebe lässt sich sehr leicht schalten, ein automatisiertes Schaltgetriebe ist gegen Aufpreis erhältlich. Fazit: Ein richtiger Hingucker, mit vielen guten Eigenschaften, der beim Fahren sehr viel Spaß macht - nur größer als 1,75 m sollte man nicht sein. **Karosserievarianten:** Coupé (Brera).

Konkurrenten: Audi TT Roadster, Chrysler Crossfire, Nissan 350 Z.

- + **bildschöne Karosserie**
- + **vollautomatisches Verdeck**
- + **Federung straff, dennoch gut kultivierter, starker Motor**
- + **sehr gute Schaltung**
- + **sehr sichere Straßenlage**
- **hohe Kofferraum-Bordwand**
- **geschlossen hinten wenig Sicht**
- **große Fahrer sitzen zu hoch**
- **teure Versicherung**



Karosserie/Kofferraum

Note 3,4

Verarbeitung

Note: 1,9

- + Die Karosserie ist recht gut verarbeitet, die Spalten an Klappen und Türen sind gleichmäßig und schmal, die Türen schließen leicht und satt. Die Verwindung der Karosserie hält sich auch bei offenem Verdeck in Grenzen, auf schlechter Fahrbahn allerdings stört leichtes Zittern. Das Dach lässt sich vollautomatisch öffnen und schließen, jeweils innerhalb von 25 Sekunden - allerdings nur bei stehendem Fahrzeug. Der gute Qualitätseindruck setzt sich im

Innenraum fort, mit hochwertigen, gut sitzenden Kunststoffelementen und sauber gearbeiteten Sitzen. Nur die aufgesetzten Bleche in der Mittelkonsole und im Lenkrad sehen etwas billig aus.

- Die Karosseriefanken haben keinen Schutz vor Beschädigungen durch dagegen schlagende Autotüren. Bei einer Reifenpanne steht nur ein Reparaturset zur Verfügung, ein schmales Notrad kostet extra.

Sicht

Note: 3,8

Bi-Xenonscheinwerfer sind gegen Aufpreis zu haben (leuchten aber nicht weit genug).

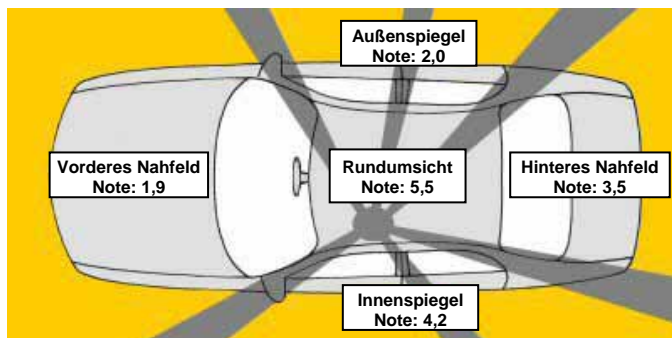
- + Die akustischen Parksensoren sind eine große Hilfe beim rückwärts Einparken. Sehr angenehm: die großen Außenspiegel.
- Die Luftaustrittsslitze auf dem Armaturenbrett spiegeln sich in der Windschutzscheibe. Bei geschlossenem Verdeck ist die Sicht nach hinten sehr schlecht.

Ein-/Ausstieg

Note: 3,4

Das Ein- und Aussteigen ist bei geschlossenem Verdeck nicht direkt unbequem, auch weil die Ledersitze nicht so stark ausgeformt sind, jedoch stößt man sich leicht den Kopf am Dachrahmen, weil die Sitze zu hoch angeordnet sind.

- + Die Türen lassen sich mit einer Fernbedienung ent- und verriegeln. Nach dem Aussteigen bleiben die Scheinwerfer noch ein Weilchen an und beleuchten den Weg.



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterelemente und Kopfstützen. Bei den Innen- und Außenspiegeln werden deren Sichtfelder aus dem Blickwinkel des Fahrers bewertet. Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor bzw. hinter dem Fahrzeug erkennt.

- Die Türaufhalter sind viel zu schwach, selbst auf ebener Straße können sie die breiten, schweren Türen kaum geöffnet halten.

Kofferraum-Volumen*

Note: 4,2

- + Die Kofferraumgröße bleibt bei geöffnetem Verdeck vollständig erhalten.
- Der Kofferraum ist klein und fasst nur 180 l Gepäck.



Der Kofferraum mit 180 l Volumen ist in dieser Fahrzeugklasse klein, dafür gibt es zusätzlich verschließbare Staufächer hinter den Vordersitzen.

Kofferraum-Zugänglichkeit

Note: 3,7

- + Eine Beleuchtung ist vorhanden und hell genug.
- Das Gepäck muss zum Einladen über eine hohe Bordwand gehievt werden. Dabei macht man sich am Stoßfänger leicht die Kleidung schmutzig.

Kofferraum-Variabilität

Note: 2,0

Unter dem Boden befindet sich eine große Ablage (mit dem optional erhältlichen Not-Reserverad entfällt dieser zusätzliche Stauraum größtenteils).

Innenraum

Note 2,8

Bedienung

Note: 2,6

- + Das Lenkrad lässt sich durch die Längs- und Höheneinstellung individuell anpassen, der Schalthebel liegt gut zur Hand. Viele wichtige Funktionen sind in den Lenksäulenhebeln untergebracht, benötigen aber ein wenig Übung, bis man mit ihnen klar kommt. Licht- und Regensensor sind serienmäßig. Angenehm: der Hillholder, der dafür sorgt, dass man beim Anhalten an einer Steigung für ein paar Sekunden nicht zurück rollt. Die Außenspiegel und die Fenster haben praktische Schalter, die Sitze lassen sich elektrisch einstellen - fahrerseitig mit dreifach-Memory. Serienmäßig ist eine Audio-CD-Anlage vorhanden. Gegen Aufpreis gibt es ein Bose-Soundsystem, das sich durch hervorragenden Klang auszeichnet und auch die Sender gut trennt. Das ebenfalls optional erhältliche Navigationssystem mit Kartendarstellung lässt sich intuitiv einstellen, die Zielführung ist meist zuverlässig.
- Im Bereich der Füße ist der Raum knapp und zum Durchdrücken der Kupplung muss der Fahrer seinen Fuß extrem weit strecken. Die Instrumente spiegeln und sind undeutlich, unwesentliche Informationen lassen sich dagegen gut ablesen (z.B. der Wochentag). Zum Hupen muss die Hand vom Lenkrad genommen werden,

weil der kleine Betätigungsknopf nicht bis zum Kranz reicht. Der Einsteller der Fahrersitz-Kreuzstütze ist nur bei offener Tür zugänglich. Die Gurte sind schlecht erreichbar und können sich beim Herausziehen hinter der Sitzkonsole verhaken. Die Fensterheber funktionieren nur mit Zündung. Es gibt kaum brauchbare Ablagen.



Der Fahrerplatz ist weitgehend identisch mit dem des Alfa Romeo Brera und teilt damit auch dessen Stärken sowie Schwächen bei Funktionalität und Verarbeitung.

Raumangebot vorne*

Note: 2,8

Das Platzangebot ist passabel. Fahrer bis ca. 1,85 m Größe können sich ihren Sitz genügend weit zurückschieben. Menschen dieser Größe sitzen mit ihrem Kopf jedoch zu nah am Dach.

Komfort

Note 2,0

Federung

Note: 1,5

- + Das Fahrwerk ist ausgewogen abgestimmt, mit der Tendenz zu straff, was sehr gut zum sportlichen Charakter des Alfa passt. Dennoch kommt der Komfort nicht zu kurz, selbst dann, wenn die Fahrbahn schlechter ist. Der Wagen liegt stets ruhig auf der Straße, die Vertikalbewegungen sind sehr gut gedämpft, auch bei hohem Tempo.

Sitze

Note: 2,7

Die beiden Vordersitze sind sehr straff gepolstert und bieten gleichmäßigen, festen Halt (einstellbare Lendenwirbelstütze). Die Unterstützung in Kurven könnte aber ein bisschen besser sein, immerhin hat der Beifahrer einen Griff zum Festhalten. Die Sitze sind individuell einstellbar, gegen Aufpreis elektromotorisch. Auf den optional erhältlichen (unperforierten) Lederbezügen schwitzt man bei Sommertemperaturen schnell.

Innengeräusch

Note: 3,4

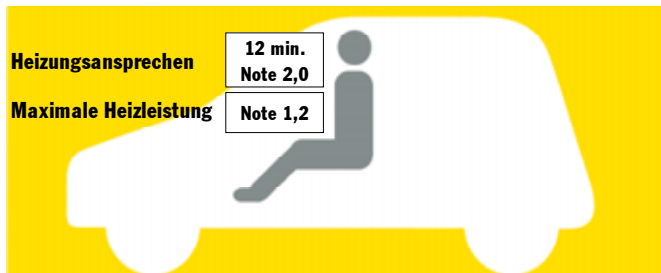
Bis zur Autobahnrichtgeschwindigkeit von 130 km/h ist der Geräuschpegel niedrig. Der Motor erscheint auch bei noch höherem Tempo nicht laut und erfreut durch ein angenehmes "alfatypisches" Geräusch. Bei hohem Tempo nehmen die Windgeräusche deutlich zu, vor allem, wenn das Verdeck geöffnet ist.

Heizung, Lüftung

Note: 1,4

- + Die Heizung hat mit dem kleinen Innenraum leichtes Spiel, sie sorgt bereits nach kurzer Fahrzeit für angenehme Wärme. Fahrer

und Beifahrer können sich die Temperatur separat einstellen. Die serienmäßige Dual-Zonen-Klimaautomatik hat Pollen- und Aktivkohlefilter. Bei offenem Verdeck sind die Luftverwirbelungen nie unerträglich, auch wenn das Tempo hoch ist. Großen Anteil daran dürfte die fest installierte Scheibe zwischen den Überrollbügeln haben.



Heizung - Aufwärmzeit von -10°C auf +22°C.

Motor/Antrieb

Note 2,0

Fahrleistungen*

Note: 2,1

- + Der 2,2 l-Motor hängt sehr gut am Gas, zieht selbst aus niedriger Drehzahl kräftig durch. Mit ihm lässt es sich sehr gut niedertourig fahren, was dem Verbrauch und dem Geräusch zugute kommt. Ist Eile angesagt, scheut er dennoch hohe Drehzahlen nicht, legt bis zur Maximaldrehzahl von fast 7000 U/min noch kräftig zu.

Laufkultur

Note: 1,5

- + Hier gehört der Motor zu den besten Vierzylindern die es gibt. Dank zweier Ausgleichswellen läuft er bis hin zu höchsten Drehzahlen vibrationsarm und kultiviert.

Schaltung

Note: 1,3

- + Die Gänge sind präzise geführt, lassen sich leicht wechseln.

Getriebeabstufung

Note: 3,0

Die Getriebeübersetzung ist - passend für einen Sportwagen - für optimale Fahrleistungen kurz ausgelegt, selbst im sechsten Gang. Das hat zur Folge, dass die Motordrehzahlen ziemlich hoch sind, wenn man auf der Autobahn schnell unterwegs ist.

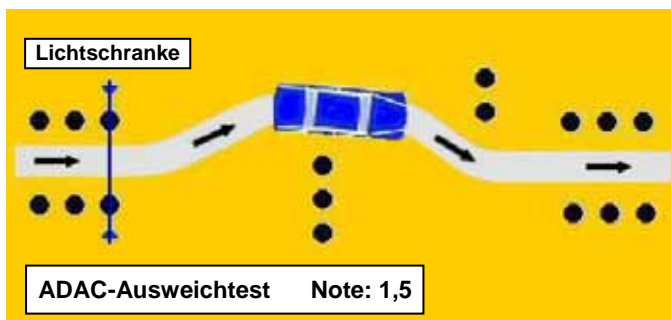
Fahreigenschaften

Note 1,5

Fahrstabilität

Note: 1,3

- + Die Richtungsstabilität ist gut, souverän hält der Spider seinen vom Fahrer vorgegebenen Kurs. Die Lenkung reagiert bei Korrek-



Beim ADAC-Ausweichtest erfolgt die Einfahrt in die Pylonengasse mit einer Geschwindigkeit von 90 km/h bei mindestens 2000 Motorumdrehungen im entsprechenden Gang. Geprüft wird die Fahrzeugreaktion, d.h. die Beherrschbarkeit beim anschließenden Ausweichen.

turen gleichmäßig, was ein sicheres Fahrgefühl vermittelt. Auf weniger griffigen Straßen und bei Gefahr durchdrutschender Antriebsräder setzt zuverlässig die Antriebsschlupfregelung (ASR) ein. ADAC-Ausweichtest: Der Alfa durchfährt agil und spurtreu den Parcours, ist immer gut beherrschbar. Rechtzeitig und sicher greift das Antischleudersystem (ESP) ins Geschehen ein, um ein Schleudern bereits im Keim zu ersticken. Nur die Lenkung dürfte sich dabei ein bisschen weniger leicht drehen lassen.

Kurvenverhalten

Note: 1,3

- + Sicher und ganz leicht untersteuernd umrundet der Spider spielerisch die Kurven, dabei sind die möglichen Geschwindigkeiten hoch. Ist das Tempo doch einmal zu hoch, hilft die elektronische Stabilitätskontrolle (VDC) durch Gaswegnahme und gezieltes Bremsen der Räder, den Kurs zu halten.

Lenkung*

Note: 2,4

- + Die Lenkung spricht schnell an, ist dabei nicht giftig - auch wenn das Tempo hoch ist. Sie ist zielgenau, vermittelt jedoch nicht allzu viel Kontakt zur Fahrbahn. Die direkte Auslegung und die Leichtgängigkeit helfen, dass sich der Sportwagen handlich fährt.

Bremse

Note: 0,9

- + Die Bremse spricht schnell an und lässt sich fein dosieren, hier hilft es auch, dass das Pedal eine günstige Position hat, d.h. schnell erreichbar ist. Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h sind gerade 35,5 m erforderlich, bis der Wagen zum Stillstand gekommen ist (Mittel aus zehn Messungen, halbe Zuladung, Serienreifen).

Sicherheit

Note 2,3

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Note: 2,5

- + Das Fahrzeug ist mit dem ESP und einem Bremsassistenten ausgestattet, um die aktive Fahrsicherheit zu erhöhen. Unbeabsichtigtes Anfahren ist nicht möglich, weil der Motor nur bei gedrücktem Kupplungspedal gestartet werden kann. Rückstrahler warnen in geöffneten Türen.

Passive Sicherheit - Insassen

Note: 2,3

- + Die integrierten Kopfstützen sind zu kurz (max. für ca. 1,70 m große Personen) und schmal.
- + Neben Frontairbags sind auch Seitenairbags vorhanden. Vor dem Fahrer befindet sich zudem ein Knieairbag. Gegen Aufpreis gibt's den auch für den Beifahrer. Akustische Sicherheitsgurt-Warner erinnern bei vergessenem Anschnallen. Zum Schutz bei einem Überschlag befinden sich hinter den Kopfstützen Stahlbügel.

Kindersicherheit

Note: 1,7

- + Die Türfenster haben sensibel reagierende Einklemmsicherungen. Gegen Aufpreis können beifahrerseitig abschaltbare Front- und Seitenairbags geordert werden. Dann sind rückwärts gerichtete Kindersitze erlaubt.

Fußgängerschutz

Note: 3,0

Die Karosserie ist glattflächig, die Scheibenwischerachsen sind verdeckt. Negativ sollte sich dagegen auswirken, dass sich unter der Motorhaube in geringen Abständen harte Strukturen bzw. Motorteile befinden.

Verbrauch/Umwelt

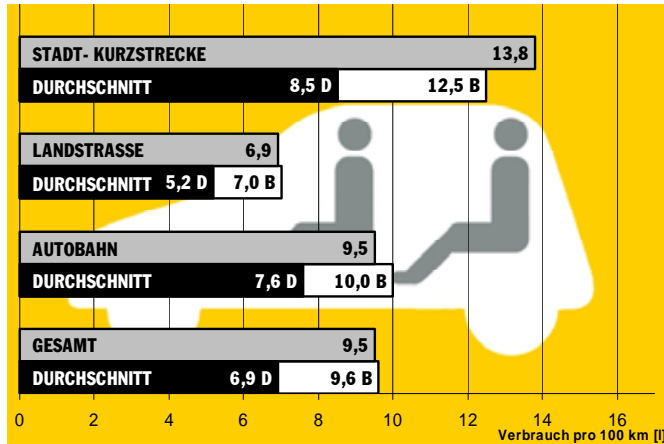
Note 2,8

Verbrauch*

Note: 4,3

Auf der Autobahn ist der Verbrauch mit 9,5 l/100 km gerade noch akzeptabel.

- Innerorts 13,8 und außerorts 6,9 Liter Super auf 100 km sind hohe Werte. Der Durchschnittsverbrauch liegt bei 9,5 l/100 km.



Kraftstoffverbrauch in l/100 km - Klassendurchschnitt für Fahrzeuge mit Dieselmotor (D) und Fahrzeuge mit Ottomotor (B).

Abgas

Note: 1,2

- + Der Anteil an Schadstoffen im Abgas ist niedrig.

Wirtschaftlichkeit*

Note 4,0

Betriebskosten

Note: 4,7

- Zum nicht gerade günstigen Verbrauch des Alfa Spider gesellen sich auch noch die höheren Preise für Superkraftstoff, welche die Ausgaben in die Höhe schnellen lassen.

Werkstatt- und Reifenkosten

Note: 4,5

- + Standardmäßig gewährt Alfa Romeo eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung. Ab September 2006 werden sogar drei Jahre gewährt, wenn das Fahrzeug über den Alfa Händler finanziert oder geleast wird.

- Für die Beurteilung werden uns vom Hersteller keine Daten zur Verfügung gestellt - die Werkstattkosten sind deshalb geschätzt.

Wertstabilität

Note: 2,1

- + Dem bildhübschen Roadster von Alfa kann eine relativ gute Wertbeständigkeit prognostiziert werden. Er wird sich auch gebraucht sicherlich gut verkaufen lassen.

Kosten für Neuanschaffung

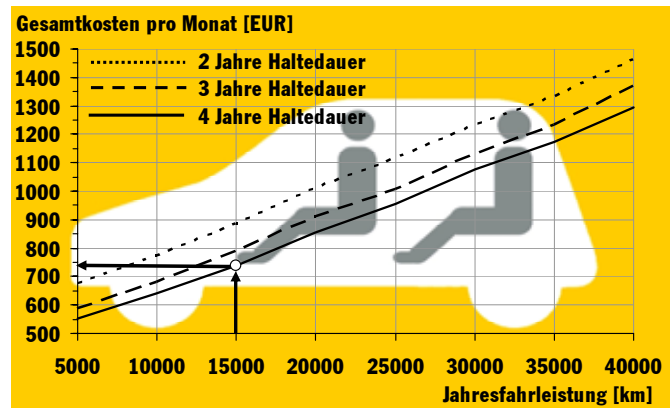
Note: 4,7

- In der Höhe der Anschaffungskosten beim Neukauf zeigt er sich allerdings klassenbezogen nicht gerade von seiner Schokoladenseite. Über 37.000 Euro müssen für die Einstiegsmotorisierung berappt werden. Dafür erhält man wenigstens die höherwertig ausgestattete Exclusive-Version.

Fixkosten

Note: 3,2

- Den niedrigeren Steuern für den Benzinmotor verdankt der Alfa seine noch durchschnittliche Benotung der fixen Kosten. Die Typklasseneinstufungen für die Versicherung liegen dagegen schon im erhöhten Bereich.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Autokosten (Beispiel: 738 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

Die Motorvarianten

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	2.2 JTS 16V	3.2 JTS V6 24V Q4	2.4 JTDM 20V
Aufbau/Türen	RO/2	RO/2	RO/2
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/2198	6/3195	5/2387
Leistung [kW(PS)]	136(185)	191(260)	147(200)
Max.Drehmoment [Nm]bei U/min	230/4500	322/4500	400/2000
0-100 km/h[s]	8,8	7,0	8,4
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	222	240	228
Verbrauch pro 100 km [l]	9,5S	11,8S	6,9D
Versicherungsklassen KH/VK/TK	19/22/25	19/25/25	19/25/25
Steuerbefreiung [Euro](Monate)	-	-	-
Monatliche Gesamt-Kosten[Euro]	699	892	709
Grundpreis[Euro]	34.300	42.100	38.200

Aufbau:

ST = Stufenheck
SR = Schrägheck
CP = Coupe
CA = Cabriolet
RO = Roadster

KB = Kombi
KT = Kleintransporter
TR = Transporter
GR = Großraumlimousine
BU = Bus

GE = Geländewagen
PK = Pick-Up

Versicherung:
KH = KFZ-Haftpfl.
VK = Vollkasko
TK = Teilkasko

Kraftstoff:
N = Normalbenzin
S = Superbenzin
SP = SuperPlus
D = Diesel

Daten und Messwerte

4-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro4
Hubraum	2198 ccm
Leistung	136 kW (185 PS)
bei	6500 U/min
Maximales Drehmoment	230 Nm
bei	4500 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	225/50R17
Reifengröße (Testwagen)	225/50R17W
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,5 m/11,3 m
Höchstgeschwindigkeit	222 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	8,8 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2.+3. Gang)	5,6 s
Bremsweg aus 100 km/h	35,5 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	9,5 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	13,8/6,9/9,5 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe/Test	221 g/km/ 220 g/km
Innengeräusch 130 km/h	72 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4393 mm/1830 mm/1318 mm
Leergewicht/Zuladung	1655 kg/175 kg
Kofferraumvolumen	180 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	n.b. kg/1450 kg
Dachlast	-
Tankinhalt	70 l
Reichweite	735 km
Allgemeine Garantie	2 Jahre/3 Jahre bei Finanzierung/Leasing
Rostgarantie	8 Jahre

ADAC-Testwerte *kursiv*

Kosten

Monatliche Betriebskosten	186 Euro
Monatliche Werkstattkosten(geschätzt)	72 Euro
Monatliche Fixkosten	98 Euro
Monatlicher Wertverlust	382 Euro
Monatliche Gesamtkosten	738 Euro
(vierjährige Haltung, 15000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	19/22/25
Grundpreis	37.800 Euro

Ausstattung

Technik

Abstandsregelung, elektronisch	nicht erhältlich
Antriebsschlupf-Regelung	Serie
Automatikgetriebe	1.150 Euro
Bremsassistent	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Parkhilfe, elektronisch	Serie
Reifendruckkontrolle	nicht erhältlich
Runflat-Reifen	nicht erhältlich
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht (inkl. Waschanlage)	870 Euro°

Innen

Airbag, Seite	Serie
Airbag, Seite, Kopf	nicht erhältlich
Fensterheber, elektrisch	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	nicht erhältlich
Isofix-Kindersicherungssystem	Serie
Klimaautomatik	Serie
Navigationssystem	2.250 Euro°
Sitzbezüge, Leder	Serie
Sitze, vorn, beheizbar	Serie

Außen

Außenspiegel, automatisch abblendend	nicht erhältlich
Lackierung Metallic	600 Euro
Scheinwerfer-Reinigungsanlage	210 Euro

°im Testwagen vorhanden

Testzeugnis

Technik/Umwelt(Testergebnis)2,4

Karosserie/Kofferraum	3,4
Verarbeitung	1,9
Sicht	3,8
Ein-/Ausstieg	3,4
Kofferraum-Volumen*	4,2
Kofferraum-Zugänglichkeit	3,7
Kofferraum-Variabilität	2,0
Innenraum	2,8
Bedienung	2,6
Raumangebot vorne*	2,8
Raumangebot hinten*	0,0
Innenraum-Variabilität	4,0
Komfort	2,0
Federung	1,5
Sitze	2,7
Innengeräusch	3,4
Heizung, Lüftung	1,4
Motor/Antrieb	2,0
Fahrleistungen*	2,1
Laufkultur	1,5
Schaltung	1,3
Getriebeabstufung	3,0
Fahreigenschaften	1,5
Fahrstabilität	1,3
Kurvenverhalten	1,3
Lenkung*	2,4
Bremse	0,9
Sicherheit	2,3
Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme ...	2,5
Passive Sicherheit - Insassen	2,3
Kindersicherheit	1,7
Fußgängerschutz	3,0
Umwelt	2,8
Verbrauch*	4,3
Abgas	1,2
Wirtschaftlichkeit*	4,0
Betriebskosten*	4,7
Werkstatt-/Reifenkosten*	4,5
Wertstabilität*	2,1
Kosten für Neuanschaffung*	4,7
Fixkosten*	3,2

Der ADAC-Autotest beinhaltet über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt. Die Einzelbewertungen gehen mit unterschiedlicher Wichtung in die Gesamtnote ein, mit * gekennzeichnete Kriterien und Noten beziehen sich auf die Fahrzeugklasse.

Notenskala:

Sehr gut	0,6 - 1,5
Gut	1,6 - 2,5
Befriedigend	2,6 - 3,5
Ausreichend	3,6 - 4,5
Mangelhaft	4,6 - 5,5

Dieser ADAC-Autotest ist nach dem neuen, aktualisierten ADAC-Autotest-Verfahren 2006 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.03.2006 vergleichbar.

Alle Angaben (Daten, Ausstattung und Preise) entsprechen dem Stand Juli 2007