

Alfa Romeo Spider 2.4 JTDM 20V Exclusive (DPF)

Zweitüriger Roadster der Mittelklasse (147 kW 200 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 ziemlich gut. Der 2,4-l-Fünf-Zylinder-Diesel-Motor läuft, nach dem die raue Phase des Kaltstarts überwunden ist, kultiviert. Er zieht bereits aus Leerlaufdrehzahl kräftig durch, was einer schaltfaulen Fahrweise förderlich ist. Trotzdem erwartet man von einem Alfa Sportwagen mehr - die gewisse Trägheit liegt wohl auch an dem hohen Eigengewicht. Der serienmäßige Ruß-Partikelfilter schont Umwelt und Menschen. Der Verbrauch ist erfreulich niedrig. Die recht lang abgestufte Sechs-Gang-Schaltung ist serienmäßig, ein Automatikgetriebe gibt es nicht. Fazit: Ein richtiger Hingucker, der mit vielen guten Eigenschaften erfreut. Besser zu dem Roadster passt jedoch der 2,2- oder der 3,2-l-Benzinmotor. **Karosserievarianten:** Coupé. **Konkurrenten:** mit Dieselmotor keine.

- + **bildschöne Karosserie**
- + **vollautomatisches Verdeck**
- + **Federung straff, dennoch gut**
- + **durchzugsstarker Motor**
- + **sehr gute Schaltung**
- + **sehr sichere Straßenlage**
- **Verdeckfunktion nur im Stand**
- **hohe Kofferraum-Bordwand**
- **geschlossen hinten wenig Sicht**
- **größere Fahrer sitzen zu hoch**
- **Kauf und Versicherungen teuer**



Karosserie/Kofferraum

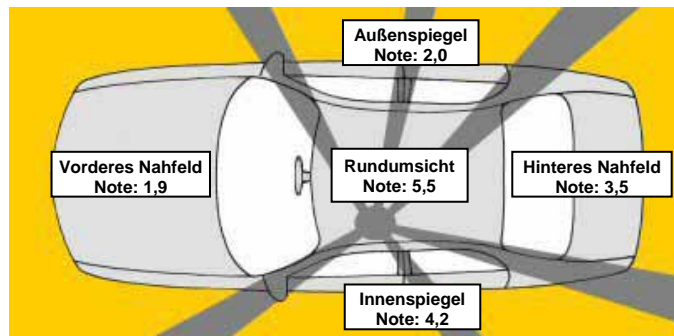
Note 3,4

Verarbeitung

Note: 1,9

Die Verwindung der Karosserie hält sich auch bei offenem Verdeck in Grenzen, auf schlechter Fahrbahn allerdings stört leichtes Zittern.

- + Die Karosserie ist recht gut verarbeitet, die Spalten an Klappen und Türen sind gleichmäßig und schmal, die Türen schließen leicht und satt. Das Dach lässt sich vollautomatisch öffnen und schließen, jeweils innerhalb von 25 Sekunden - allerdings nur bei stehendem Fahrzeug. Der gute Qualitätseindruck setzt sich im



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten 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.

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

- Die Karosseriefanken haben keinen Schutz vor Beschädigungen durch dagegenschlagende 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 Luftaustrittsschlitze auf dem Armaturenbrett spiegeln sich in der Windschutzscheibe. Bei schrägsteher Sonne von hinten blendet die Alubeplankung des Armaturenbrettes den Fahrer. Wenn das Verdeck geschlossen ist, sieht man kaum mehr nach schräg hinten. Beim Abbiegen können leicht ein anderes Auto oder ein Radler übersehen werden.

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.

geln. Nach dem Aussteigen bleiben die Scheinwerfer noch ein Weilchen an und beleuchten den Weg.

- 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 zusätzliche verschließbare Staufächer hinter den Vordersitzen.

Kofferraum-Zugänglichkeit

Note: 3,7

- + Eine Beleuchtung ist vorhanden, sie leuchtet 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 damit 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 Pedale ist der Raum zu knapp und zum Durchdrücken der Kupplung muss der Fahrer seinen Fuß extrem weit strecken. Die Instrumente spiegeln und sind undeutlich, das Heizungsdisplay ist bei hellem Sonnenlicht nicht mehr ablesbar.

Der Blinker ist kaum zu hören, die Pfeile sind schlecht zu sehen. Das Bedienen des Bordcomputers ist ziemlich kompliziert. 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 Innenraum des Spiders macht einen sportlichen und attraktiven Eindruck. Es offenbaren sich aber Schwächen bei der Handhabung und in der 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 2,2

Federung

Note: 1,5

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

Sitze

Note: 2,7

Die beiden Sitze 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 per Elektromotor individuell einstellbar. Bei Sommertemperaturen schwitzt man auf den unperforierten Lederbezügen schnell.

Innengeräusch

Note: 3,1

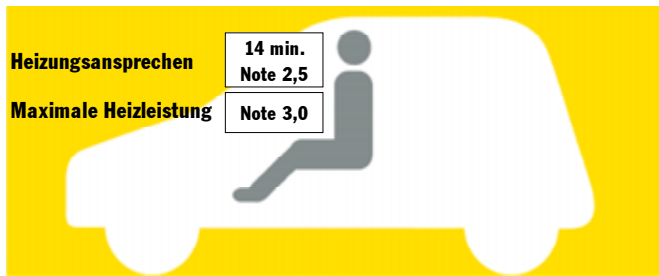
Bis zur Autobahnrichtgeschwindigkeit von 130 km/h ist der Geräuschpegel niedrig. Nur nach dem Kaltstart stört das Nageln. Bei hohem Tempo bleibt der Motor leise, nur die Windgeräusche nehmen deutlich zu, vor allem, wenn das Verdeck geöffnet ist.

Heizung, Lüftung

Note: 2,3

- + Die Heizung hat mit dem kleinen Innenraum leichtes Spiel, sie sorgt bereits nach nicht allzu langer 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 besonders störend, auch wenn das Tempo höher ist. Großen Anteil daran dürfte die fest installierte Scheibe zwischen den Überrollbügeln haben.



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

Motor/Antrieb

Note 1,6

Fahrleistungen*

Note: 1,3

- + Der 2,4 I-Motor hängt sehr gut am Gas, zieht aus niedriger Drehzahl kräftig durch. Mit ihm lässt es sich sehr gut niedertourig fahren und ist dennoch flott unterwegs, was dem Verbrauch und dem Geräusch zugute kommt.

Laufkultur

Note: 2,0

- + Außer nach dem Kaltstart, wo ein gewisses Klappern zu hören ist, läuft der Motor vibrationsarm und kultiviert.

Schaltung

Note: 1,3

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

Getriebeabstufung

Note: 2,0

- + Die Abstufung des Fünfgang-Getriebes passt gut zur Leistungscharakteristik des Motors; die Übergänge passen und bei hohem Tempo sind die Drehzahlen moderat.

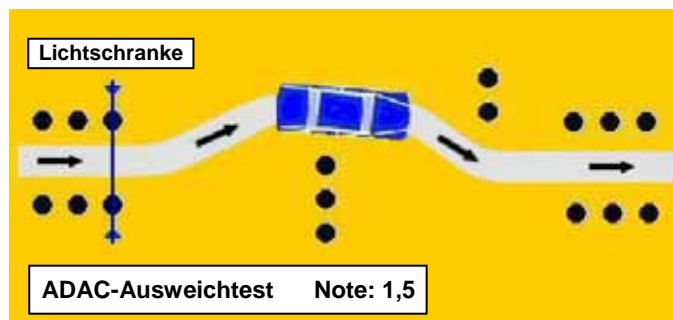
Fahreigenschaften

Note 1,8

Fahrstabilität

Note: 1,3

- + Die Richtungsstabilität ist gut, souverän hält der Spider seinen vom Fahrer vorgegebenen Kurs. Die Lenkung reagiert bei Korrekturen gleichmäßig, was ein sicheres Fahrgefühl vermittelt. Auf weniger griffigen Straßen und bei Gefahr durchrutschender 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.



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.

Kurvenverhalten

Note: 1,3

- + Sicher und ganz leicht untersteuernd umrundet der Spider spielerisch die Kurven, dabei sind die möglichen Geschwindigkeiten hoch. Wird die Kurve zu schnell angefahren, hilft die elektronische Stabilitätskontrolle (VDC) dem Fahrer durch Gaswegnahme und gezieltes Bremsen der Räder, den Kurs zu halten.

Lenkung*

Note: 2,6

- + Die Lenkung spricht schnell an, wirkt dabei nicht giftig - auch bei hohem Tempo. Sie ist zielgenau, vermittelt jedoch nicht allzu viel Kontakt zur Fahrbahn. Die direkte Auslegung und die Leichtgängigkeit helfen, dass sich der Sportwagen handlich fährt.
- Beim Beschleunigen stellt das Lenkrad stärker zurück, außerdem kommen Stöße durch, hervorgerufen durch unebene Fahrbahnen.

Bremse

Note: 1,8

Der Druckpunkt der Bremse ist etwas hart, die Dosierbarkeit durchschnittlich.

- + Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h sind gerade 37,5 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 VDC (Vehicle Dynamic Control) 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 etwas 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-Erinnerer warnen bei vergessenem Anschnallen. Zum Schutz bei einem Überschlag befinden sich hinter den Kopfstützen Stahlbügel.



Die zum Schutz bei einem Überschlag vorhandenen Überrollbügel werden optisch durch angebrachte Hutzen kaschiert.

Kindersicherheit

Note: 1,7

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

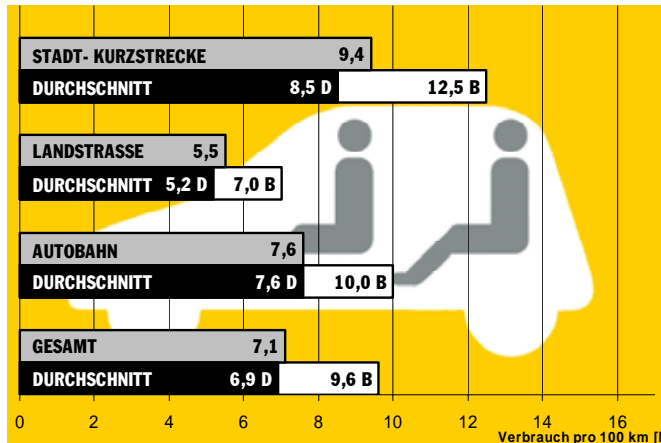
Verbrauch/Umwelt

Note 2,5

Verbrauch*

Note: 3,2

Im Mittel werden 7,1 l Diesel auf 100 km verbrannt. Innerorts 9,4 l, außerorts 5,5 l und auf der Autobahn 7,6 Liter.



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

Abgas

Note: 1,7

+ Der Anteil an Schadstoffen im Abgas ist niedrig. Ein Filter hält die gesundheitsschädigenden Rußpartikel von der Umwelt fern.

Wirtschaftlichkeit*

Note 4,1

Betriebskosten

Note: 2,0

+ Obwohl der Verbrauch des Alfa Spider für einen Diesel nur im Mittelfeld liegt, erhält er aufgrund der weniger teuren Kraftstoffpreise noch eine gute Note bei den Betriebskosten.

Werkstatt- und Reifenkosten

Note: 5,5

+ Alfa Romeo gewährt eine zweijährige Herstellergarantie ohne

Kilometerbegrenzung. Bei Finanzierung oder Leasing über den Alfa Händler werden sogar drei Jahre gewährt.

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

Wertstabilität

Note: 1,9

+ Dem Alfa Spider kann eine gute Wertbeständigkeit prognostiziert werden. Er lässt sich auch nach Jahren wieder gut verkaufen.

Kosten für Neuanschaffung

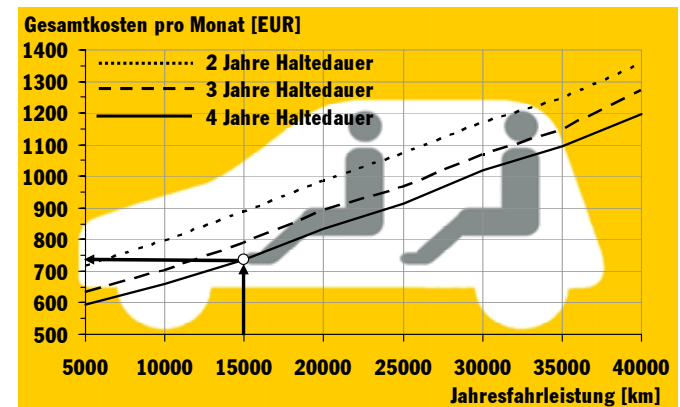
Note: 5,3

– Bei den Anschaffungskosten dagegen gehört das Fahrzeug mit einem Grundpreis von über 41.000 Euro nicht gerade zu den Schnäppchen seiner Klasse.

Fixkosten

Note: 5,5

– Auch bei den fixen Kosten, also den Ausgaben für Steuer und Versicherung, verdient sich der Alfa keine gute Note. Den niedrigeren Betriebskosten steht beim Diesel zum einen die höhere Steuer gegenüber. Beim Bezahlen der Versicherungsrechnung kommt, aufgrund der ungünstig hohen Typklasseneinstufungen, ebenfalls keine Freude auf.



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	7,1D
Versicherungsklassen KH/VK/TK	19/22/25	19/25/25	19/25/25
Steuer pro Jahr[Euro]	148	216	370
Monatliche Gesamt-Kosten[Euro]	698	891	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

5-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro4
Hubraum	2387 ccm
Leistung	147 kW (200 PS)
bei	4000U/min
Maximales Drehmoment	400 Nm
bei	2000 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	228 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	8,4 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2.+3. Gang)	4,7 s
Bremsweg aus 100 km/h	37,5 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	7,1 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	9,4/5,5/7,6 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe/Test	179 g/km/ 187 g/km
Innengeräusch 130 km/h	71 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4393 mm/1830 mm/1318 mm
Leergewicht/Zuladung	1765 kg/195 kg
Kofferraumvolumen	180 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	500 kg/1500 kg
Dachlast	-
Tankinhalt	70 l
Reichweite	985 km
Allgemeine Garantie	2 Jahre / 3 Jahre bei Finanzierung/Leasing
Rostgarantie	8 Jahre

ADAC-Testwerte *kursiv*

Kosten

Monatliche Betriebskosten	123 Euro
Monatliche Werkstattkosten(geschätzt)	82 Euro
Monatliche Fixkosten	126 Euro
Monatlicher Wertverlust	407 Euro
Monatliche Gesamtkosten	738 Euro
(vierjährige Haltung, 15000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	19/25/25
Grundpreis	41.300 Euro

Ausstattung

Technik

Abstandsregelung, elektronisch	nicht erhältlich
Antriebsschlupf-Regelung	Serie
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Bremsassistent	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Parkhilfe, elektronisch	Serie
Reifendruckkontrolle	nicht erhältlich
Runflat-Reifen	nicht erhältlich
Rußpartikelfilter (geschlossen)	Serie
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht (nur mit Scheinwerferwaschanlage bestellbar) ...	870 Euro

Innen

Airbag, Seite vorne	Serie
Airbag, Seite, Kopf vorne	nicht erhältlich
Fensterheber, elektrisch vorne	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	2,2
Federung	1,5
Sitze	2,7
Innengeräusch	3,1
Heizung, Lüftung	2,3
Motor/Antrieb	1,6
Fahrleistungen*	1,3
Laufkultur	2,0
Schaltung	1,3
Getriebeabstufung	2,0
Fahreigenschaften	1,8
Fahrstabilität	1,3
Kurvenverhalten	1,3
Lenkung*	2,6
Bremse	1,8
Sicherheit	2,3
Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme ...	2,5
Passive Sicherheit - Insassen	2,3
Kindersicherheit	1,7
Fußgängerschutz	3,0
Umwelt	2,5
Verbrauch*	3,2
Abgas	1,7
Wirtschaftlichkeit*	4,1
Betriebskosten*	2,0
Werkstatt-/Reifenkosten*	5,5
Wertstabilität*	1,9
Kosten für Neuanschaffung*	5,3
Fixkosten*	5,5

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