

Hyundai i10 1.1 Classic E

Fünftüriger Kleinwagen mit Schrägheck (49 kW / 67 PS)

ADAC Testergebnis

Note 3,2

Nachfolger des Atos. Nur minimal größer, deshalb zeigen sich der Innen- und Kofferraum in fast unveränderten Ausmaßen. Der 1,1-Liter-Vierzylindermotor muss sich mit seinen 67 PS ordentlich ins Zeug legen, um für passablen Vortrieb zu sorgen. Dabei hört er sich leicht gequält an, wenn man die Gänge ausdreht. So ist der Verbrauch nicht gerade niedrig, insgesamt aber passabel. Das Fünfganggetriebe ist recht gut abgestuft aber leicht hakelig. Ein elektronisches Stabilitätssystem (ESP), das Schleudern in kritischen Situationen verhindern kann, ist nicht zu haben, das gibt es nur beim Diesel. Auch fehlen Seiten- und Kopfairbags sowie ein Heckwischer. Fazit: Kleines Stadtauto, das zwar serienmäßig ein Radio hat, dem aber wichtiges Zubehör fehlt. Der Preis: 9.990 €

Karosserievarianten: keine. **Konkurrenten:** Citroen C1, Fiat Panda, Kia Picanto.



- + gute Übersicht
- + vorn bequemer Zustieg
- + recht gute Federung
- + Isofix-Kindersitzbefestigung
- + Beifahrer-Airbag abschaltbar
- + günstige Anschaffung
- Plastik düstet aus
- nur Not-Reserverad
- bei hohem Tempo laut
- kein ESP, nur Frontairbags
- dünnes Händlernetz

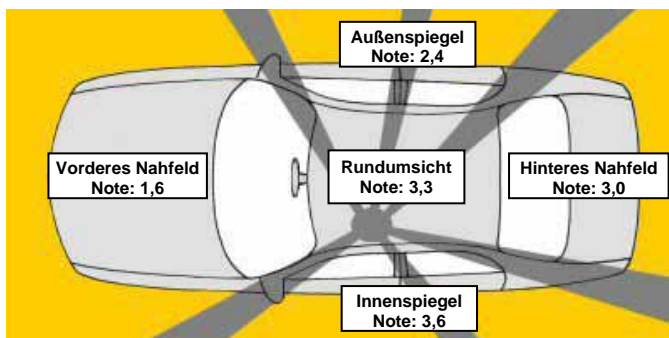
Karosserie/Kofferraum

Note 2,9

Verarbeitung

Note: 2,7

- + Die Verarbeitung der Karosserie macht einen guten Eindruck, Spalten an Türen und Klappen sind schmal und gleichmäßig, die Türen schließen leicht und satt. Seiten und Enden der Karosserie haben schwarze Plastikeinsätze zum Schutz bei kleinen Remplern. Im Innenraum dominiert Hartplastik, das aber sauber verlegt ist. Auch die Polsterung macht einen ordentlichen Eindruck.



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.

- Der Motorraum ist unten offen, so kann der Motor schnell verschmutzen. Schmutz- und auch kratzempfindlich sind die Türausschnitte mit -schwelleren. Die Tankklappe ist nicht in die zentrale Türverriegelung mit einbezogen. Es ist nur ein Not-Reserverad an Bord, um es erreichen zu können, muss der Kofferraum ausgeräumt sein. Das Plastik im Innenraum produziert unangenehme Gerüche. Die elektrischen Sicherungen sind schlecht zugänglich.

Sicht

Note: 3,0

- Zur Seite rechts behindert die B-Säule in Kombination mit der Beifahrersitzkopfstütze den Blick nach außen. Auch die Sicht nach schräg hinten ist weniger gut, weil sich die Seitenfenster nach hinten zu verjüngen und die dahinter befindlichen Pfosten ziemlich breit sind.
- + Die Sicht nach vorn ist gut, die Front fällt ziemlich schräg ab und durch das leicht erhöhte Sitzen hat man eine gute Übersicht. Die drei kleinen Kopfstützen der Rückbank lassen sich bei unbenützter Rückbank weit nach unten schieben und stören dann kaum mehr den Blick nach hinten. Rückwärts Einparken ist so leicht möglich, ohne anzuecken.
- Für die stark zur Verschmutzung neigenden Heckscheibe fehlt der Wischer.

Ein-/Ausstieg

Note: 3,0

- Die zentrale Türverriegelung funktioniert nur von der Fahrtür aus.

- + Vorne wie hinten steigt man bequem ein und aus, die großen, planen Türen öffnen ziemlich weit. Auch in seitlich engen Parklücken gestaltet sich der Zustieg einfach.
- Man kann sich leicht versehentlich aussperren. Die Türaufhalter sind etwas schwach.

Kofferraum-Volumen*

Note: 3,0

Der Kofferraum fasst magere 140 l Gepäck. Ist die Rückbank vorgeklappt, können immerhin 515 l verstaut werden (gemessen bis zur Fensterunterkante).



Der Kofferraum mit 140 l Volumen ist gegenüber dem Vorgänger Hyundai Atos um 50 l kleiner geworden.

Kofferraum-Zugänglichkeit

Note: 2,7

- + Die Heckklappe lässt sich sehr leicht öffnen, die Finger bleiben sauber. Der Kofferraum hat ein zweckmäßiges Format.
- Die Beleuchtung ist schwach. Beim Schließen der Heckklappe (sehr starke Aufhaltefeder) kann man sich durch die ungünstig angebrachte Griffmulde die Hand verletzen.

Kofferraum-Variabilität

Note: 2,6

- + Die Rücksitzbank ist asymmetrisch geteilt, sie lässt sich mit wenig Kraft vorklappen.
- Um die Rückbanklehne vorklappen zu können, müssen die Kopfstützen abgezogen werden, Haltevorrichtungen sind vorhanden. Beim Zurückklappen werden leicht die Gurte eingeklemmt. Für kleine Utensilien fehlen Ablagefächer.

Innenraum

Note 2,9

Bedienung

Note: 3,1

- + Die Schalter und Hebel sind meist funktionell und übersichtlich angeordnet, man kommt schnell mit ihnen zurecht. Wichtige Funktionen befinden sich links und rechts in Lenksäulenhelmen, auch die Radioeinheit, die gut im Blickfeld liegt. Der große Tacho kann gut abgelesen werden. Das Lenkrad ist höhenstellbar, die Pedale sind günstig positioniert und der kleine Schalthebel liegt gut zur Hand.
- Es gibt keinen Drehzahlmesser und der Tacho zeigt keine Gangbereiche. Die Symbole für die Heizung sind klein und für die Luftverteilung unlogisch: um den Luftstrom nach oben zu lenken muss der Hebel nach unten gedreht werden und für Luft nach unten muss der Pfeil oben sein. Die Nebelrückleuchte schaltet sich mit Zündung und Licht ausschalten nicht ab, sie ist somit beim Neustart wieder aktiv; die Kontrollleuchte dafür ist kaum zu sehen. Eine Kontrolle für das Abblendlicht fehlt. Vorne gibt es wenig Ab-

lagen. Wenn vorn rechts eine Person sitzt, lässt sich die Klappe des unübersichtlichen und unbeleuchteten Handschuhfachs nicht mehr öffnen, weil sich die Beine knapp davor befinden. Die Türfenster müssen mit nicht mehr zeitgemäßen Kurbeln geöffnet und geschlossen werden. Die Außenspiegel haben nachgiebige Hebel zum Einstellen, den rechten Einsteller kann man nur vom Beifahrersitz aus erreichen.



Modernes Design und eine gute Verarbeitungsqualität kennzeichnen den neuen i10. Die Funktionalität bietet aber noch Raum für Verbesserungen.

Raumangebot vorne*

Note: 2,4

Die Innenbreite ist knapp bemessen, die Kopffreiheit aber recht groß. Der Fahrersitz lässt sich für Personen bis zu einer Größe von ca. 1,85 m zurückschieben.

Raumangebot hinten*

Note: 2,9

- + Zwei Personen sitzen hinten geräumig, es ist genügend Knie- und Kopffreiheit vorhanden.
- Zu dritt sitzt man hinten sehr beengt.



Die hinteren Außenplätze bieten ausreichend Platz, der mittlere Sitzplatz dagegen ist zu klein und für längere Fahrten weniger geeignet.

Komfort

Note 3,1

Federung

Note: 3,0

Die Fahrwerk ist für Kleinwagenverhältnisse relativ ausgewogen abgestimmt, mit Tendenz zu straff. Meist kann man mit der Federung zufrieden sein, selbst auf etwas schlechteren Landstraßen. Nur bei kurzen Unebenheiten, Vertiefungen und Querrillen wirkt

das Fahrwerk doch ziemlich holprig. Die Seitenneigung in Kurven hält sich in noch durchschnittlichen Grenzen.

Sitze **Note: 2,9**

Die straff gepolsterten Vordersitze sind körpergerecht, bieten festen Rückenhalt, der Seitenhalt in Kurven ist auch ausreichend. Für Personen bis 1,70 m Größe ist die Lehne hoch genug. Auch hinten sitzen kleinere Mitfahrer entspannt, bei allerdings ebenfalls straffer Federung. Mitfahrer bis ca. 1,70 m Größe haben genügend Unterstützung für die Oberschenkel. Im Dach gibt es drei Haltegriffe.

- Die Vordersitze sind weder neigungs- noch höheneinstellbar. Der Fahrer lehnt mit seinem rechten Bein an der harten Kante der Mittelkonsole.

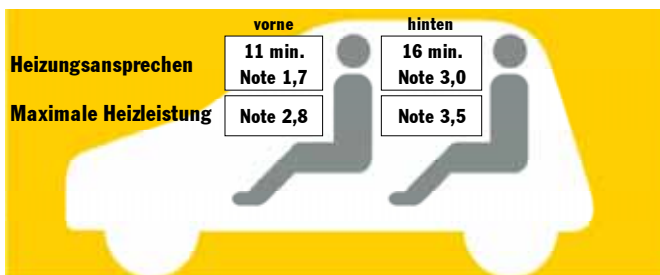
Innengeräusch **Note: 4,1**

- Das Fahrgeräusch ist bereits bei 130 km/h recht hoch, der Motor laut. Bei noch höherem Autobahntempo wird eine Unterhaltung im Innenraum sehr schwierig. Auch die Windgeräusche sind nicht gerade niedrig.

Heizung, Lüftung **Note: 3,0**

(Heizungstest bei -10 °C in der ADAC-Klimakammer) Die Klimaanlage ist für 790 € zu haben.

- + Beim Benziner ist die Heizung zumindest vorne kräftig, sie erwärmt den Innenraum bereits nach kurzer Zeit auf angenehme Temperaturen. Hinten ist die Heizleistung durchschnittlich.
- Die Luftverteilung ist nur grob einstellbar.



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

Motor/Antrieb **Note 3,4**

Fahrleistungen* **Note: 3,2**

Die Fahrleistungen des kleinen Benziners sind passabel. Sie sind jedoch deutlich schwächer als die des Diesels, reichen aber allemal, um zügig im Verkehr mitschwimmen zu können.

Laufkultur **Note: 3,0**

Das Vibrationsverhalten des Motors ist zufriedenstellend, große Ansprüche darf man nicht stellen.

Schaltung **Note: 4,0**

Die Vorwärtsgänge lassen sich weitgehend präzise schalten, wenn es eilt, gelegentlich auch leicht hakend.

- Schnelles Einlegen des Rückwärtsgangs kann lautes Krachen im Getriebe verursachen.

Getriebeabstufung **Note: 3,5**

Die Getriebeabstufung ist passabel, um den richtigen Anschluss zum nächsten Gang zu haben, muss man den Motor jedoch weit ausdrehen. Die Drehzahlen bei flottem Autobahntempo sind ziemlich hoch.

Fahreigenschaften

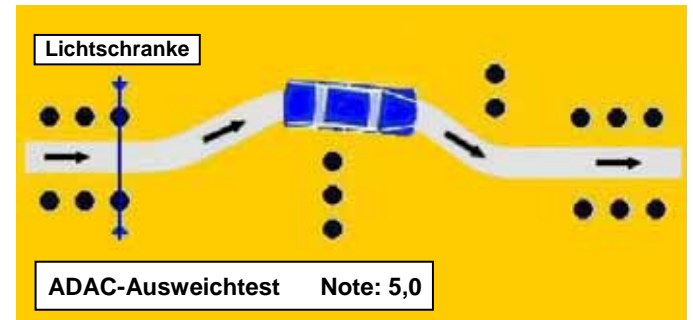
Note 3,5

Fahrstabilität

Note: 4,2

Die Richtungsstabilität ist zufriedenstellend, Korrekturen am Lenkrad ziehen deutliches Wanken der Karosserie nach sich, was einem sicheren Fahrgefühl nicht gerade förderlich ist. Auf weniger griffiger Fahrbahn drehen die Antriebsräder recht schnell durch, weil es keine Traktionskontrolle gibt.

- ADAC-Ausweichtest: Bei heftigem Ausweichen mit der trägen Lenkung bricht erst das Heck aus, dann schleudert der Wagen. Ein elektronisches Stabilisierungssystem, das dies verhindern könnte, ist nicht zu haben, das gibt es nur mit dem Dieselmotor gegen Aufpreis.



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: 3,7

In Kurven schiebt der i10 besonders bei Nässe schnell mit den Vorderrädern zum Kurvenaußenrand. Auch hier fehlt eine elektronische Stabilitätshilfe, die in kritischen Fahrsituationen dafür sorgen könnte, dass der Wagen besser in der Spur bleibt.

Lenkung*

Note: 3,7

Beim Rangieren auf kleinem Raum hilft die ziemlich leichtgängige Auslegung der Lenkung. Der Wendekreis ist mit rund 10 m recht groß für die Klasse.

- Die Lenkung spricht bei schnellen Ausweichmanövern träge an. Sie ist unpräzise und vermittelt recht wenig Kontakt zur Fahrbahn.

Bremse

Note: 2,2

- + Die Bremse spricht schnell an und lässt sich ausreichend gut dosieren. Bei Vollbremsungen aus 100 km/h sind bis zum Stillstand 39 m erforderlich (Mittelwert aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Serienreifen).

Sicherheit

Note 4,3

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Note: 5,1

- Dem kleinen Koreaner fehlen jegliche Systeme zur Steigerung der aktiven Fahrsicherheit (z.B. ESP). Dies ist heute nicht mehr zeitgemäß, der Hersteller sollte hier dringend nachbessern und das elektronische Stabilitätsprogramm zumindest gegen Aufpreis anbieten. Es sind weder Rückstrahler noch Rückleuchten vorhanden, die bei geöffneten Türen warnen. Der Kraftstoff-Einfüllstutzen befindet sich auf der gefährlichen linken, dem Verkehr zugewandten Seite.

Passive Sicherheit - Insassen

Note: 4,2

Das Fahrzeug besitzt nur Frontairbags auf den vorderen Plätzen und keine Seiten- oder Kopfairbags. Die Kopfstützen der Vorder-

sitze reichen in der Höhe für ca. 1,80 m große Personen, die Abstände zu den Köpfen sind gering, sodass sie gut wirken können.

- An den Klapp-Außengriffen lässt sich wenig Zugkraft aufbringen, um Türen zu öffnen, wenn sie nach einem Unfall verklemmt sind. Warndreieck und Verbandmaterial haben keine Halter. Mit der Verriegelungstaste abgesperrte Türen lassen sich vom Innenraum aus mit dem Öffner nicht mehr öffnen. Vorn befinden sich im Kopfbereich vorstehende Gurtbeschläge. Seiten- und seitliche Kopfairbags sind nicht erhältlich. Die Kopfstützen der Rückbank sind niedrig (höchstens für 1,55 m große Personen) und liegen zu weit entfernt von den Köpfen, um ordentlich wirken zu können. Für diese Plätze gibt es zudem keine akustischen oder optischen Gurt-Erinnerer.

Kindersicherheit **Note: 3,6**

Auf der Rückbank reicht der Platz für zwei Kindersitze. Für manche Babyschalen sind die Gurte zu kurz. Der Sitzplatz in der Mitte ist weniger gut geeignet, weil das Gurtschloss und der Sitzwulst für eine sichere Befestigung ungünstig sind.

- + Leichtes Angurten der Kindersitze auf den hinteren Außensitzen, da die Schösser fest installiert sind. Auch Isofix mit Ankerhaken sind vorhanden. Der rechte Front-Airbag lässt sich mit dem Zündschlüssel deaktivieren. Dann dürfen auf dem Beifahrersitz auch rückwärts gerichtete Kindersitze mitgenommen werden.
- Die Kindersicherungen an den hinteren Türen können von Kindern zu leicht bedient werden.

Fußgängerschutz **Note: 4,0**

- Fußgänger haben bei einem Zusammenstoß ein erhöhtes Verletzungsrisiko, weil sich unter der kurzen Motorhaube in geringen Abständen harte Bauteile befinden.

Verbrauch/Umwelt **Note 2,2**

Verbrauch* **Note: 3,2**

Die Verbräuche sind insgesamt durchschnittlich. Innerorts ist der i10 mit 6,0 l recht sparsam, außerorts verbraucht er 4,4 l und auf der Autobahn 7,0 l Super auf 100 km. Im Schnitt errechnen sich 5,6 l/100 km.

Abgas **Note: 1,1**

- + Die Schadstoffanteile im Abgas sind sehr niedrig.

Wirtschaftlichkeit* **Note 1,9**

Betriebskosten **Note: 3,1**

Der durchschnittliche Verbrauch an Super-Kraftstoff führt zu insgesamt durchschnittlichen Betriebskosten.

Werkstatt- und Reifenkosten **Note: 1,7**

Für eine Beurteilung liegen uns noch keine Daten des Herstellers vor - die Berechnung der Werkstattkosten basiert auf Erfahrungswerten.

- + Hyundai gewährt eine dreijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.

Wertstabilität **Note: 4,1**

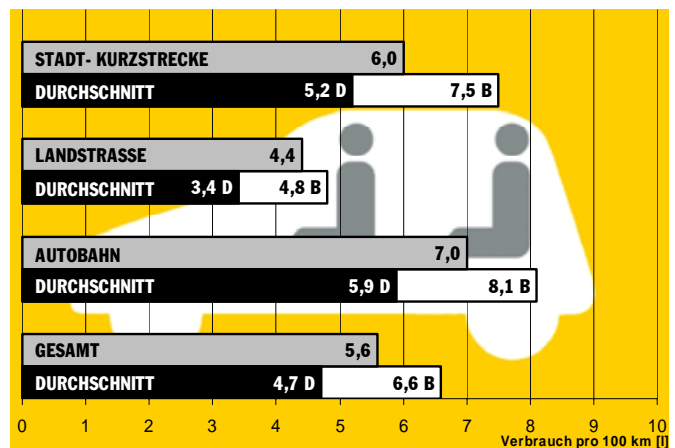
- Die Wertbeständigkeit des kleinen Koreaners wird relativ schwach eingeschätzt, etwas besser schneidet hier der Diesel ab.

Kosten für Neuanschaffung **Note: 2,1**

- + In den Anschaffungskosten kann der Kleinwagen punkten, hier liegen klar die Stärken des Hyundai.

Fixkosten **Note: 2,3**

Die Kosten für die Versicherung liegen beim Hyundai i10 mit dem kleinen Benzinmotor auf durchschnittlichem Niveau, das gilt für Haftpflicht-, Teil- und Vollkasko. In der Steuer ist der Wagen dank des kleinen Benzinmotors sehr günstig.



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

Die Motorvarianten **in der preisgünstigsten Modellversion**

Typ	1.1	1.1 CRDi
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1086	3/1120
Leistung [kW(PS)]	49(67)	55(75)
Max.Drehmoment [Nm]bei U/min	98/2800	153/1900
0-100 km/h[s]	15,6	15,8
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	151	163
Verbrauch pro 100 km [l]	5,6S	5,1D
Versicherungsklassen KH/VK/TK	14/15/15	17/18/18
Steuer pro Jahr[Euro]	74	199
Monatliche Gesamt-Kosten[Euro]	353	388
Grundpreis[Euro]	9.990	12.590

- | | | | | |
|-----------------|------------------------|-------------------|-------------------|------------------|
| Aufbau: | | | Versicherung: | Kraftstoff: |
| ST = Stufenheck | KB = Kombi | GE = Geländewagen | KH = KFZ-Haftpfl. | N = Normalbenzin |
| SR = Schrägheck | KT = Kleintransporter | PK = Pick-Up | VK = Vollkasko | S = Superbenzin |
| CP = Coupe | TR = Transporter | | TK = Teilkasko | SP = SuperPlus |
| CA = Cabriolet | GR = Großraumlimousine | | | D = Diesel |
| RO = Roadster | BU = Bus | | | |

Daten und Messwerte

4-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro4, 5L
Hubraum	1086 ccm
Leistung	49 kW (67 PS)
bei	5500 U/min
Maximales Drehmoment	98 Nm
bei	2800 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	5-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	155/70R13
Reifengröße (Testwagen)	155/70R13T
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	10 m/10,05 m
Höchstgeschwindigkeit	151 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	15,6 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2.+3. Gang)	11,8 s
Bremsweg aus 100 km/h	39 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	5,6 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	6,0/4,4/7,0 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe/Test	119 g/km/ 129 g/km
Innengeräusch 130 km/h	74 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	3565 mm/1595 mm/1540 mm
Leergewicht/Zuladung	950 kg/455 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	140 l/515 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	400 kg/700 kg
Dachlast	50 kg
Tankinhalt	35 l
Reichweite	625 km
Allgemeine Garantie	3 Jahre
Rostgarantie	10 Jahre

ADAC-Testwerte *kursiv*

Kosten

Monatliche Betriebskosten	116 Euro
Monatliche Werkstattkosten(geschätzt)	35 Euro
Monatliche Fixkosten	60 Euro
Monatlicher Wertverlust	142 Euro
Monatliche Gesamtkosten	353 Euro
(vierjährige Haltung, 15000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	14/15/15
Grundpreis	9.990 Euro

Ausstattung

Technik

ABS	Serie
Antriebsschlupf-Regelung	Serie
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Bremsassistent	nicht erhältlich
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	nicht erhältlich
Reifendruckkontrolle	nicht erhältlich
Reserverad, vollwertig	nicht erhältlich
Servolenkung	Serie

Innen

Airbag, Seite vorne/hinten	nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	nicht erhältlich
Audioanlage	Serie
Drehzahlmesser	nicht erhältlich
Fahrersitz, höhen-/neigungseinstellbar	nicht erhältlich
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	nicht erhältlich
Isofix-Kindersicherungssystem	Serie
Klimaanlage/Klimaautomatik	790 Euro/nicht erhältlich
Lenkrad, höhen-/längseinstellbar	Serie
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie
Skisack/Durchladeluke	nicht erhältlich
Zentralverriegelung	Serie

Außen

Außenspiegel, elektrisch einstellbar/beheizbar	nicht erhältlich
Lackierung Metallic	300 Euro
Nebelscheinwerfer	nicht erhältlich
Schiebe-Hubdach	nicht erhältlich

°im Testwagen vorhanden

Testzeugnis

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

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 Wichtigkeit 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 Juni 2008.