

Monatsthemen 2010

Dezember 2010: Euro 5 - weniger CO2 ?

Mit der Umstellung auf Euro-5-Abgasnorm sind die CO₂-Werte bei vielen Modellen gesunken, obwohl der Kraftstoffverbrauch gleich geblieben ist. Grund hierfür ist ein geänderter Prüfkraftstoff, der bei Messungen nach Euro-5 zum Einsatz kommt. Bei Benzinern hat dieser Prüfkraftstoff einen fünfprozentigen Anteil von Ethanol, was bei gleichem Kraftstoffverbrauch zu etwa 3% geringerem CO₂-Ausstoß führt. Bei Dieseln wurde der Anteil von Biodiesel etwas erhöht, was allerdings praktisch keinen Einfluss auf die CO₂-Werte hat.

Hier ein Beispiel für den genannten Effekt: Die baugleichen Modelle Citroen C1, Peugeot 107 und Toyota Aygo hatten bisher als Euro-4-Fahrzeuge einen Normverbrauch von 4,5 Liter je 100 km und einen CO₂-Wert von 106 g/km (kombiniert). Mit der kürzlich erfolgten Umstellung auf Euro 5 reduziert sich der CO₂-Wert auf 103 g/km bei unverändertem Verbrauch!

Die unterschiedlichen Prüfkraftstoffe führen im Einzelfall sogar dazu, dass ein PKW mit Euro 5 PKW mehr verbraucht, aber weniger CO₂ ausstößt als ein PKW mit Euro 4. Ein Beispiel ist der Toyota Prius 1.5 (Euro 4; Verbrauch 4,3; CO₂-Wert 104) im Vergleich zum Honda Insight 1.3 (Euro 5; Verbrauch 4,4; CO₂-Wert 101).

Es ist sicherlich akzeptabel, dass sich Prüfkraftstoffe ändern, dennoch hat das Ergebnis ein „Geschmäcke“. Werden doch damit offiziell alle Benziner um 3% klimafreundlicher, ohne dass sich effektiv etwas getan hat. Die veränderten Kraftstoffe, so sie denn aus den Zapfsäulen fliesen, kommen schließlich allen Fahrzeugen zu Gute und nicht nur Euro-5-Modellen.

November 2010: Modelljahr 2011

Das Modelljahr 2011 ist geprägt von der Umstellung auf Euro 5 (Pflicht für alle Neuzulassungen ab 1.1.11) sowie der Einführung weiterer „5L-Modelle“:

Alfa Romeo bringt mit dem Giulietta einen Kompakten (114 g/km), Audi führt den „Premium“-Kleinwagen in mehreren Varianten unter 120 g/km ein. Citroen erneuert den C4 und führt den DS4 ein (Verbrauchswerte noch nicht bekannt). Fiat hat einen neuen Zweizylinder-Benziner entwickelt, der Rekordwerte erreicht (im Fiat 500 sind es 4,1 l/100 km bzw. 95 g/km); der Einsatz in Punto und Panda soll folgen. Ford hat den C-Max erneuert, der Focus soll folgen. Honda führt den Hybrid-Sportwagen CR-Z (117 g/km) ein und kündigt den Jazz Hybrid an. Hyundai gönnt den i20 einen neuen Motor (1,4 CRDi mit 111 g/km) und kündigt den Kompaktvan ix20 an. Lexus offeriert in Kürze einen „edlen“ Kompakten CT200 h als Hybriden mit ca. 90 g/km. Mazda bietet überarbeitete 1.6 Diesel in Mazda 2 und Mazda 3 an. Mercedes hat nun einen 5L in der C-Klasse im Sortiment (220 CDI mit 117 g/km). Mini führt zusätzlich die Modelle Cabrio und Countryman ein. Bei Opel Agila ist jetzt auch der stärkere Benziner ein 5L, es gibt den erneuerten Meriva als 5L und beim Astra sind nun auch die 1.7 CDTI 5L's (alle 119 g/km). Den Peugeot 207 gibt es jetzt auch mit als HDi 70 (110 g/km) und den 308 als HDi 90 (115 g/km). Renault führt den Stufenheckler Fluence ein (115 und 120 g/km), zusätzlich gibt es vom Scénic und vom Laguna eine 5L-Version. Beim Seat Ibiza gibt es nun den 1.2 TDI mit 89 g/km sowie den 1.2 TSI mit 119 g/km, als neue Karosserieversion wird der Kombi TS eingeführt. Beim Skoda Fabia sind jetzt ebenfalls die modernen Common-Rail Diesel 1.6 TDI verbaut (109 g/km) und im „Greenline“ wird der 1.2 TDI (89 g/km) eingesetzt, weiterhin gibt es vom Roomster, Yeti sowie Superb 5L's (mit 1.6 TDI). Suzuki erneuert den Swift, Benziner und Diesel sind 5L's. Toyota hat nun den Auris als

Hybrid im Programm (89 g/km) und kündigt einen Hybrid-Van an. Volvo stärkt die Leistung seiner „DrivE“ Modelle (1.6 Diesel) auf 115 PS. Bei VW erhält auch der Polo Bluemotion den 1.2 TDI (ab 87 g/km), es wird der Polo Cross (113 g/km) eingeführt, der neue Jetta ist als 5L angekündigt und der überarbeitete Passat erreicht verbesserte Werte.

Oktober 2010: Verbrauchskennzeichnung

Die Bundesregierung hat im Mai 2010 einen Entwurf zur Novellierung der PKW-Verbrauchskennzeichnung vorgelegt, nach der Kategorien A+ (grün) bis H (rot) vorgesehen sind. Darin ist eine Gewichtskomponente enthalten, die je 100 kg Mehrgewicht den CO₂-Referenzwert um 9 g/km erhöht. Die gewichtsbezogene Erhöhung ist damit doppelt so hoch wie bei EU-Vorschlägen aus 2009! Im Ergebnis wird dadurch möglich, dass schwere Fahrzeuge mit hohem CO₂-Ausstoß eine bessere Einstufung erhalten als leichte Fahrzeuge mit viel geringerem CO₂-Ausstoß!

Umwelt- und Verbraucherorganisationen wie VCD, BUND und DUH widersprechen aus gutem Grund dieser unsinnigen Lösung. Der VCD hat ein alternatives Modell vorgelegt (siehe „Runterladen“), das wesentlich umwelt- und praxisnäher ist.

Kritisiert wurde am Regierungsentwurf auch, dass Elektroautos per se als „Nullemissionsautos“ betrachtet werden, was nur bei Verwendung von regenerativ erzeugtem Strom gelten würde. Mit dem derzeitigen Strommix dagegen sind Elektroautos nicht besser als sparsame herkömmliche PKW. Außerdem wird bemängelt, dass im Regierungsentwurf schon jetzt die Erweiterung auf die Kategorien A++ und A+++ vorgesehen ist, anstatt die Hürde für „A“ höher anzusetzen.

Interessant ist, dass nach dem Regierungsentwurf neben den Normverbrauchswerten und dem Norm-CO₂-Ausstoß auch die jährliche Kfz.-Steuer und die jährlichen Kraftstoffkosten (für 20.000 km/a) genannt werden müssen. Die Kraftstoffpreise sind hierbei mit 1,40 EUR je Liter Super und 1,20 EUR je Liter Diesel definiert.

September 2010: Biokraftstoffe?

Im soeben vorgestellten Energiegutachten der Bundesregierung spielen Biokraftstoffe eine sehr große Rolle. So soll deren Anteil an den Energiequellen des Verkehrs von derzeit etwa 5% bis zum Jahr 2030 auf rund 30% und bis 2050 sogar über 50% steigen.

Dieser Ansatz hat viele Kritiker, denn eine so enorme Steigerung wird weder für möglich noch für sinnvoll gehalten. Zum einen wird der Konflikt mit der Nahrungsmittelproduktion angeführt, zum anderen ist die Energiebilanz der Biokraftstoffe bescheiden: mindestens 30% der Energiemenge, die produziert wird, wird zur Erzeugung verbraucht.

Besonders delikant ist die Betrachtung des Flächenertrages. Ein Hektar Anbaufläche (10.000 m²) hat einen jährlichen Ertrag von 3000 kg Raps, aus denen 1300 Liter Rapsöl gewonnen werden. Damit lassen sich mit einem 5-Liter-Auto 26.000 km fahren. Dem gegenüber produziert eine Freiflächen-Fotovoltaikanlage bei 50% Flächenausnutzung je Hektar rund 400.000 kWh Strom. Ein vergleichbares Elektroautos braucht 20 kWh je 100 m² und fährt also mit der jährlichen Energieproduktion eines Hektars 2 Millionen km. Das ist rund das Achtzigfache! Allein dies zeigt, dass Biokraftstoffe nicht richtige Weg sind.

August 2010: CO2-Zielwerte sollen gewichtsabhängig werden

Im Herbst 2008 hatte sich die EU nach einer fast 12 Monate langen Diskussion auf strenge CO2-Grenzwerte für neue PKW geeinigt. So sollte der durchschnittliche Ausstoß ab 2012 nur noch 120 g/km betragen (damals lag der Wert bei etwa 158 g/km). Eigentlich wurden 130 g/km beschlossen, denn diesen Wert sollen die Autos selbst erreichen, die fehlenden 10 g/km durch „flankierende“ Maßnahmen wie alternative Kraftstoffe und anderen Verbesserungen erreicht werden. Unklar blieb wie mit großen und schweren Fahrzeugen umgegangen wird. So war die Rede von teils drakonischen Strafen, die Mercedes und Co empfindlich getroffen hätten.

Insbesondere die deutsche Lobbyarbeit der vergangenen 2 Jahre hat nun zu einer Formel geführt, die für alle Hersteller und Fahrzeugtypen angewendet werden soll: über das Fahrzeuggewicht verschiebt sich die Anforderungen von 130 g/km nach unten (Kleinwagen) bzw. nach oben (schwere Fahrzeuge). Konkret sieht der Entwurf der EU-Kommission vor, vom mittleren Gewicht aller Fahrzeuge aller Fahrzeuge (derzeit ca. 1300 kg) auszugehen. Pro 100 kg Gewichtsunterschied ändert sich der zulässige CO2-Ausstoß um rund 4,5 g/km. Für Kleinwagen mit 1100 kg Gewicht gilt danach der Zielwert von 121 g/km, für Mittelklassefahrzeuge mit 1500 kg Gewicht sind es 139 g/km und für schwere SUV sind es etwa 170 g/km.

Im Ergebnis müssen viele Kleinwagen besser sein als der angestrebte Mittelwert, damit wenige schwere Fahrzeuge noch erlaubt sind. Auf der anderen Seite liegen die großen SUV derzeit noch weit über 200 g/km, teilweise sogar über 300 g/km und werden daher einiges tun müssen um in den Bereich dieser Zielwerte zu kommen.

Juli 2010: Klimaanlage

Klimaanlagen sind in zweifacher Hinsicht ein Problem in Sachen Klimaschutz. Zum einen erhöhen sie den Kraftstoffverbrauch im Mittel um etwa 0,5 Liter je Hundert km bzw. den CO2-Ausstoß um ca. 12 g/km. Interessant dabei ist, dass dieser Effekt nicht in den EU-Normverbrauch eingeht, denn beim Fahrzyklus werden keine Klimaanlagen eingeschaltet!

Zum zweiten ist das derzeit im Kältekreislauf verwendete Kältemittel R134a stark klimaschädlich und es einweichen durch Undichtigkeiten jährlich in Deutschland über 1100 Tonnen (Quelle: ADAC). Laut Umweltbundesamt entweicht je Autoklimaanlage jährlich durchschnittlich soviel Kältemittel, wie es der Freisetzung von 7 g/km CO2 entspricht. Aus diesem Grund ist der Einsatz von R134a in Neufahrzeugen ab 2010 EU-weit verboten.

Die Alternative schien bislang das Kältemittel R744 (Kohlendioxid!) zu sein, was auch vom Verband der Autoindustrie (VDA) im Jahre 2007 angekündigt wurde. Feldversuche u.a. des Umweltbundesamtes haben gezeigt, dass R744 geeignet ist, es ist leistungsfähig, klimaschonend und nicht brennbar. Sogar der Mehrverbrauch durch die Klimaanlage mindert sich merklich. Die Mehrkosten in der Großserie werden mit 50 EUR je PKW abgeschätzt.

Doch seit kurzem propagiert der VDA ein anderes Kältemittel: HFO-1234yf. Hiermit lassen sich die gesetzlichen Klimaschutzvorgaben noch erfüllen und die Anlagentechnik muss nicht umgestellt werden. Aber dieses Kältemittel ist eine entzündliche Substanz, die stark ätzend und extrem giftig sein kann! Für Autoklimaanlagen ist dieses Kältemittel ein unnötiges Risiko!

Es bleibt zu hoffen, dass die in diesem Fall einhellige Meinung von Umweltverbänden und Autovereinen ein nochmaliges Umdenken bei der Autoindustrie bewirkt.

Juni 2010: Elektromobilität

Elektromobilität ist derzeit in aller Munde. Auf dem Berliner „Gipfel“ zu diesem Thema wurde erneut das Ziel bekräftigt, dass bis 2020 eine Million Elektrofahrzeuge auf den deutschen Straßen rollen sollen. Nicht nur aus diesem Grund werden in Kürze eine Vielzahl von Elektroautos erwartet.

Doch wie sieht die Umweltbilanz aus? Elektrofahrzeuge haben zwar keinen Auspuff, aber es entstehen Emissionen bei der Stromerzeugung in den Kraftwerken. Im deutschen Kraftwerksmix sind dies aktuell rund 660 Gramm Kohlendioxid je Kilowattstunde Strom. Die 120 g/km Hürde wird somit nur dann genommen, wenn der Stromverbrauch je 100 km höchstens 18 Kilowattstunden beträgt.

Aufschlussreich ist der kürzlich in „Auto-Motor-Sport“ veröffentlichte Test der beiden Elektroautos Mitsubishi i-MiEV (64 PS) und Smart Fortwo ED (41 PS), jeweils mit modernen Lithium-Ionen Akkus ausgestattet. Der effektive Stromverbrauch je 100 km betrug bei beiden Fahrzeugen rund 22 kWh (inklusive der Ladeverluste), was mit Stromkosten von etwa 4,50 EUR verbunden ist. Die tatsächliche Reichweite einer Batterieladung betrug beim Mitsubishi 77 km (Werksangabe 144 km) und beim Smart 106 km (Werksangabe 135 km). Zurückgeführt wurde der hohe Verbrauch bzw. die geringe Reichweite u.a. auf die winterlichen Bedingungen und den damit verbundenen Stromverbrauch zur Heizung.

Elektrofahrzeuge sind damit noch lange keine Alternative zu verbrauchsoptimierten Benzinern, Dieseln sowie Hybridfahrzeugen. Sie sind extrem teuer, haben eine sehr eingeschränkte Reichweite und eine bescheidene Umweltbilanz, außerdem sparen sie kaum bis gar keine „Kraftstoff“kosten.

Mai 2010: Werkstattkosten

PKW lassen sich heute wirtschaftlich rund 15 Jahre bzw. etwa 200.000 km betreiben. Großschäden z.B. an Motor oder Getriebe sind selten geworden. Dennoch sind mit steigendem Alter des Fahrzeuges deutlich zunehmende Kosten für Reparaturen zu verzeichnen.

Am Beispiel eines als solide geltenden 5L-Kleinwagen sieht das etwa wie folgt aus: In den ersten Lebensjahren bestehen die Werkstattkosten im wesentlichen aus den routinemäßigen Inspektionen in Höhe von ca. 250 EUR jährlich. Nach einigen Jahren schlagen dann Erneuerungen an Bremsen (ca. 400 EUR bei ca. 60.000 km) sowie neue Reifen (ca. 300 EUR bei ca. 80.000 km) ins Kontor. Ein Kostenfaktor von etwa 500 EUR ist der bei den meisten Motoren vorhandene Zahnriemen, der nach ca. 90.000 km (je nach Modell auch früher oder später) zu ersetzen ist. Batterie und Auspuff halten inzwischen relativ lang, hier ist ein Wechsel nach 7 bis 10 Jahren nötig. Kupplung und Stoßdämpfer sind ebenfalls Verschleißteile, sie überleben aber oftmals die o.g. wirtschaftliche Nutzungsdauer. Zusammen mit kleineren Instandsetzungen steigen so die Werkstattkosten über die Jahre von anfangs etwa 250 EUR jährlich auf das drei- bis vierfache. In der Summe kommen auf 200.000 km 5.000 bis 7.000 EUR zusammen. An den gesamten Kosten (Wertverlust, Kraftstoff, Versicherung, Steuer, Werkstatt, Sonstiges) in Höhe von etwa 40.000 EUR haben die Werkstattkosten einen Anteil von etwa 15%. Die weit größeren Anteile liegen bei Wertverlust und Kraftstoff.

April 2010: Automessen in Genf und Leipzig

Die beiden Automessen geben einen Vorgeschmack auf das kommende Modelljahr 2011. Alfa Romeo bietet mit dem Giulietta ein neues Kompaktmodell, das es auch als

5L gibt. Audi präsentiert den Nobel-Kleinwagen A1, bei dem alle Diesel und ein Benziner 5-Liter-Autos sein werden. Bei BMW sind jetzt auch der 1-er Coupe sowie der 3-er Touring als 5L zu haben. Von Citroen gibt es die neuen Modelle C3 sowie DS 3 in jeweils drei Varianten (99/104/115 g/km). Fiat hat einen neuen Zweizylinder Benziner mit Leistungen zwischen 65 und 105 PS entwickelt, der im Fiat 500 auf 95 g/km kommen soll. Bei Ford steht die neue Focus-Familie vor der Tür, CO2-Werte sind noch nicht bekannt. Honda kündigt zwei weitere Hybriden in Form des Kleinwagen Jazz sowie des Sportcoupes CR-Z an. Kia bringt den Kompaktvan Venga zu den Händlern, der aber nur mit aufpreispflichtigem Start/Stopp-System unter 120 g/km kommt. Lancia kündigt einen neuen Ypsilon an und nimmt gleichzeitig vom aktuellen die Dieselmotoren (alle 5L) aus dem Programm. Lexus will das Kompaktauto CT200h einführen, dabei ist auch ein Hybrid mit unter 100 g/km. Mini wird ein weiteres Modell „Countryman“ mit zwei 5L-Dieseln einführen, außerdem soll es in allen Baureihen Benziner unter 120 g/km geben. Nissan kündigt den Nachfolger des Micra an, den ist mit zwei Benzinern im Bereich von 100 g/km geben soll. Opel hat den Corsa ecoflex soeben auf 98 g/km (bei gesteigerter Leistung) verbessert und kündigt einen Astra ecoflex mit unter 100 g/km an. Peugeot will Diesel-Hybrid-Motoren einführen, mit denen bei Kompaktwagen 90 g/km und bei Vans unter 120 g/km möglich sein sollen. Seat setzt im Ibiza einen 2.0 TDI an, der 120 g/km schafft, und kündigt den Kombi Ibiza ST an. Bei Skoda erhält nun der Fabia im Rahmen eines Facelift die modernen Common-Rail Diesel. Smart drückt den CDI auf 86 g/km und setzt sich damit wieder auf Platz 1 der CO2-ärmsten Autos. Toyota kündigt den Auris als Hybriden mit 89 g/km an. Volvo will die Oberklasse-Modelle V70 und S80 als 5L anbieten. VW bringt den Touran als 5L.

März 2010: Marktanteile 5-Liter-Autos

In Deutschland wurden 2009 rund 3,8 Mio. neue PKW zugelassen. Davon haben rund 450.000 einen CO2-Wert von maximal 120 g/km, also 12%. Gegenüber dem Vorjahr ist dies eine erhebliche Steigerung, denn 2008 betrug der 5L-Marktanteil nur 7% und 2007 sogar nur 4%. (Quelle: Kraftfahrtbundesamt, VDIK).

Im Nachbarland Österreich sieht es ähnlich aus: hier betrug der 5L-Marktanteil im Jahr 2009 13,5% und im Jahr davor 6,7%. In absoluten Zahlen wurden 42.800 bzw. 16.600 PKW mit maximal 120 g/km zugelassen.

In Europa (30 Länder) wurden 2009 rund 14,5 Mio. PKW neu zugelassen. Auch hier sind erhebliche Steigerungen des Anteil von 5L´s (maximal 120 g/km) eingetreten.

Gemäß ACEA (europäischer Verband der Automobilhersteller) lag dieser bei 9% im Jahre 2006, bei 11% im Jahr 2007 und bei 16% im Jahr 2008. Die Zahlen für 2009 liegen noch nicht vor, sie dürften im Bereich von 20 bis 22% liegen.

Gründe hierfür sind unter anderem die Abwrackprämien in vielen Ländern. Diese haben indirekt zu mehr Kleinwagen geführt oder ganz konkret Fahrzeuge mit geringem CO2-Ausstoß begünstigt. Aber auch die besonders hohen Kraftstoffpreise in 2008 haben vielen Autokäufern aufgezeigt, dass verbrauchsarme Fahrzeuge der richtige Weg sind.

Bei den Fahrzeugherstellern beansprucht Peugeot die europaweite Führerschaft bei 5L´s: 2009 sollen 25% dieser Fahrzeuge das Löwen-Enblem tragen (2008: 16%). Von den anderen Herstellern liegen leider keine Angaben vor.

Februar 2010: Was ist Qualität?

Die Meinungen, was gute Autoqualität ist, gehen sehr auseinander. Für viele sind es die Neuwageneigenschaften gemäß den Tests in den Autozeitschriften. Andere schauen eher auf die Langstreckentests oder die Erfahrungen der Hauptuntersuchungen. Hilfreich sind auch die Statistiken der Pannendienste sowie die Zufriedenheitsnoten gemäß Umfragen. Nicht zuletzt dürften die Garantieleistungen eine Rolle spielen.

In der Summe der Eigenschaften ergibt sich meist kein eindeutiges Bild, wie das Beispiel von Volkswagen zeigt: Bei den Neuwagentest ist VW fast immer auf den vorderen Plätzen. Bei den Langstreckentests wird VW sieht es anders aus; in der Zuverlässigkeitstabelle von Auto-Bild sind auf den hintersten 6 Plätzen 4 VW (Touran, Polo, Fox, Passat); der Dauertest des Touran hatte den Titel „Heimat Hehebühne“. Die Hauptuntersuchungen dagegen attestieren den meisten VW's Noten über dem Durchschnitt. In der Pannenstatistik des ADAC liegt VW im oberen Mittelfeld, bei der Kundenzufriedenheit wiederum auf Platz 28 von 36 (2009). Der Garantiezeitraum ist nur 2 Jahre.

Entscheidend ist für viele das Preis-Leistungsverhältnis. Ein Dacia z.B. ist sicherlich keine Premium-Qualität und hat Ausstattungslücken (Diesel ohne Rußfilter!), aber kostet auch vergleichsweise wenig. Und Dacia schneidet sowohl in den Langstreckentests und als auch der Kundenzufriedenheit gut ab, außerdem beträgt der Garantiezeitraum, wie bei den japanischen Herstellern, 3 Jahre.

Mit einem hohen Preis sind selbstverständlich auch höhere Ansprüche verbunden. Ein „Premium“-Käufer ist schneller unzufrieden bei Fahrzeugmängeln, womit sich dann auch die eher bescheidene Kundenzufriedenheit von BMW, Audi und Mercedes erklärt.

Januar 2010: Versicherungs-Typklassen

Ein erheblicher Kostenfaktor des Autofahrens sind die Versicherungskosten. Bei einem Beitragssatz von z.B. 100% und durchschnittlichen Fahrleistungen liegen die Prämien für Haftpflicht und Vollkasko oft über den jährlichen Kraftstoffkosten. Der Beitragssatz lässt sich nur durch schadenfreies Fahren beeinflussen (die schadenfreien Jahre sind übertragbar, z.B. von einem Motorrad).

Anders sieht es bei den Typklassen aus, diese ergeben sich durch die Fahrzeugwahl. Allgemein gilt: Die Haftpflicht-Typklassen werden meistens mit der Fahrzeuggröße höher, d.h. ungünstiger. Die Kasko-Typklassen steigen in der Regel mit dem Fahrzeugwert deutlich an. Oftmals ist die Kombiausführung günstiger als die Limousine des gleichen Typs. Diesel haben fast immer höhere Typklassen als Benziner. „Sportliche“ Ausführungen haben mitunter saftige Zuschläge in der Typklasse, „Familienmodelle“ dagegen eher Abschläge.

Für die im „5L“-Katalog aufgeführten Autos (Neuwagen) gilt konkret: Kleinwagen haben im Mittel die Typklassen 15 bis 16; günstiger als der Durchschnitt sind die Modelle Citroën C1, Fiat 500, Ford Ka, Kia Picanto, Smart Fortwo. Kleinwagen haben durchschnittlich Typklassen 16 bis 17; günstiger sind Opel Corsa, Peugeot 207, Toyota Yaris. Kompaktwagen haben etwa die Typklassen 17 bis 18; günstiger sind Opel Astra, Renault Megane, Skoda Octavia. Die (bisher wenigen) Mittelklassewagen haben durchschnittlich die Typklassen 18 bis 20; günstiger ist hier der Audi A4 und der Passat Variant.

Die Versicherungs-Typklassen sind im Katalog enthalten.