

APRIL 2022

VELIKI PRIMA PRIMERJALNI TEST B SEGMENT





Prima test smo Avtomanija, Primorske novice, oddaja Volan, Avtomobilizem, Siol Avtomoto, Avtofokus, Finance in Žurnal24.

PRIMA TEST – AVTOMOBILI RAZREDA B

PESTER NABOR MANJŠIH AVTOMOBILOV MED 15 IN 20 TISOČAKI

Peter Pirkovič

Nekoč izjemno priljubljen razred avtomobilov med kupci je v zadnjem desetletju precej zaznamoval prihod križancev. A kljub temu še vedno predstavljajo pomemben delež celotne prodaje v Sloveniji, zato smo jih vzeli pod drobnogled.

Po lanskem jesenskem Prima testu, ko smo podrobno spoznavali male premijske SUV predstavnike, smo pred kratkim na kup zbrali kar 13 avtomobilov različnih avtomobilskih znamk razreda B, katere končna cena je nižja od 20 tisočakov, ti pa hkrati ponujajo še vedno dovolj prostora, udobja in napredne tehnike, da se določen del kupcev zanje odloča morda tudi za prvi avtomobil. V nabor avtomobilov smo izbrali kakopak najbolj aktualne predstavnike avtomobilskih znamk, ki so na našem trgu, jih podrobneje preskusili, preverili prodajne procese in ocenili, kaj ponujajo kupcu, ko so ti naposled v garaži. Pregled prodajne statistike je v teh časih zaznamovan z omejeno produkcijo tovarn po vsem svetu. Avtomobili tako tega kot vseh drugih segmentov dobesedno kapljajo v države. Letos so v statističnih podatkih zabeležili dobrih 2100 registriranih vozil razreda B, kar jih uvršča na drugo mesto po priljubljenosti med kupci.

V ožji izbor modelov smo izbrali Renaulta Clia, Ford Fiesto, Hyundai i20, Škodo Fabio, Mitsubishi Space Starja, Nissana Micro, Dacia Sandero, Opel Corso, Peugeot 208, Citroena C3, Seata Ibiza, Volkswagna Pola in Toyoto Yaris. Potrebe kupcev in ponudba proizvajalcev se je v zadnjem času precej spremenila, zato smo izbrali različice vozil, ki so slovenskim kupcem najbližje. Vsi testni avtomobili so bili opremljeni z bencinskimi trivaljnimi motorji, v kombinaciji z ročnim menjalnikom in s srednjim paketom opreme. Tudi tokrat poudarjamo, da s točkovanjem sicer res izberemo končnega zmagovalca, a ima vsak model svoje adute za nagovarjanje kupcev. Kupci v tem razredu imajo zelo različne potrebe in nenazadnje tudi pričakovanja.



OBISKALI SMO PRODAJNE SALONE



Ob upoštevanju veljavnih popustov na gotovinski nakup je povprečna cena ponovno padla na izhodiščno raven. Izračun je pokazal, da je ta malenkost pod 17.700 evrov.

La bi dobili čim bolj nazoren vpogled v prodajni proces, se je del ekipe odpravil v naključne prodajne salone omenjenih avtomobilskih znamk. Glede vseh avtomobilov, ki smo jih preskusili, vsi v en glas bolj ali manj potrjujejo, da gre za zelo široko skupino kupcev. To so lahko vozniki začetniki ali pa gre za drugi oziroma tretji avto v družini, medtem, ko so se starejši uporabniki večinoma preusmerili v križance istega dimenzijskega razreda. Čeprav so ti dražji, je pglavitni razlog v tem, da križanci ponujajo višji položaj sedenja. Vsi avtomobili, ki smo jih preskusili, so bili cenovno pozicionirani med 15 in 20 tisočaki, saj smo od trgovcev zahtevali ponudbo za gotovinski nakup vozila. Poudariti velja, da bi si ceno pri nekaterih še nekoliko znižali, če bi upoštevali nakup preko financiranja.

Izvedeli smo, da kupci teh avtomobilov v prodajne salone prihajajo dobro pripravljeni, saj večino informacij pridobijo s spleta, kjer uvozniki bolj ali manj dobro skrbijo za ažurno informiranje (cenovni konfiguratorji in zaloga). Ko gre za opremo v avtomobilu, največkrat izrazijo željo po električnem pomiku stekel, nastavitvi in ogrevanju zunanjih ogledal, klimatski napravi, parkirnih senzorjih, kameri za pomoč pri parkiranju, LED žarometih in asistenčnih sistemih. Slednji so povečini del različnih paketov oziroma, zato se po mnenju prodajnih svetovalcev namreč manj odločajo za nakup opcij aktivne varnosti, razen kadar so del širšega paketa, ki po možnosti vključuje tudi pomembnejše elemente udobja. Pri cenovni primerjavi velja izpostaviti Volkswagrovega Pola, ki je z obširnimi vstopnim paketom dvignil lestvico serijske opreme. Seveda,

nikakor ne zaostajajo tudi drugi tekmeci. Toyota Yaris, Renault Clio, Nissan Micra, Hyundai i20 so zelo celovito opremljeni pri srednjih oziroma višjih paketih opreme, kar pomeni, da ima kupec precej omejen izbor dodatne doplačljive opreme.

Kot že omenjeno, vsi avtomobili so bili cenovno uvrščeni med 15 in 20 tisočaki, a kasnejši izračun je pokazal, da je začetna cena v povprečju znašala nekaj več kot 17.500 evrov, medtem ko je po prištevanju dodatkov (od kovinske barve do stroškov priprave, transporta in vključenih opcij) poskočila na skoraj 18.900 evrov. Pri nakupu takšnega avtomobila je dobro preveriti, kako velik je popust na končno ceno. No, tega ne ponujajo vse znamke. Razpon popustov je znašal od 0 do 2500 evrov in je bil v določeni meri povezan tudi z razpoložljivostjo ali rokom dobave novih vozil. Najprej epidemija in nato še pomanjkanja polprevodnikov. To je povsem spreobrnilo avtomobilski posel v zadnjih dveh letih, zato so trgovci v izjemno zahtevnem obdobju. Nihče ne zna natančno napovedati dobavnih rokov, je pa dolžina teh velikokrat odvisna od izbire določene opreme. Na primer, parkirni senzorji. Z izjemo Ford Fieste, kjer je trenutno onemogočeno naročanje (predvidoma do konca aprila), imajo vse znamke vsaj nekaj avtomobilov na zalogi ali na poti iz tovarn. Dobavni roki za individualna naročila strank pa so precej različni, od dveh do štirih mesecev (Škoda Fabia, Renault Clio, Toyota Yaris, Citroen C3), do zmerno podaljšanih v okviru pet do osem mesecev (Opel Corsa, Peugeot 208, Dacia Sandero, Hyundai i20, Volkswagen Polo, Nissan Micra, Seat Ibiza).



CENE


Citroën C3

PureTech 83 Shine Pack


Dacia Sandero

1.0 TCe 90 Comfort


Ford Fiesta

1.0 EcoBoost 74 kW


Hyundai i20

1.0 T-GDI 100 Style


Mitsubishi Spacestar

1.2 MIVEC Intense+


Nissan Micra

1.0 IG-T N-Sport


Opel Corsa

1.2 Turbo 74 kW Elegance

Cena modela po cenu

osnovna cena modela	18.850	13.190	19.270	18.240	14.190	18.820	18.090
transport in priprava	vklj. v MPC	250	150	140	160	200	150
kovinska barva	modra Spring	460	540	400	490	460	420
Skupaj	18.850	13.900	19.960	18.780	14.840	19.480	18.660
Dodatna oprema	600	1.541	1.438	460	577	-100	1.640
Cena z dodatno opremo	19.450	15.441	21.398	19.240	15.417	19.380	20.300
Popust	1.862	250	2.250	2.500	0	1.750	1.008
Končna cena	17.589	15.191	19.148	16.740	15.417	17.630	19.293


Peugeot 208

1.2 PureTech 100 Allure


Renault Clio

TCe 90 I Feel Slovenia


Seat Ibiza

1.0 TSI 70 kW Style


Škoda Fabia

1.0 TSI 70 kW Style


Toyota Yaris

1.5 VVT-i Sport


Volkswagen Polo

1.0 TSI 70 kW Life

Cena modela po cenu

osnovna cena modela	19.400	17.190	17.618	17.383	18.380	16.984
transport in priprava	vklj. v MPC	210	139	139	250	139
kovinska barva	rumena Faro	490	600	423	550	489
Skupaj	19.400	17.890	18.357	17.945	19.180	17.612
Dodatna oprema	700	100	1.446	1.243	9	876
Cena z dodatno opremo	20.100	17.990	19.803	19.188	19.189	18.488
Popust	2.157	1.690	500	762	700	0
Končna cena	17.943	16.300	19.303	18.426	18.489	18.488

PROSTORNOST, UDOBJE IN UPORABNA OPREMA

Vsi avtomobili tega razreda so se iz generacije v generacijo dimenzijsko povečevali in v zdajšnjih izdajah v dolžino merijo v povprečju štiri metre (izjema je Mitsubishi Space Star, ki meri 3,8 metra), kar pomembno vpliva na prostornost potniške kabine.

Vsi avtomobili tega razreda so se iz generacije v generacijo dimenzijsko povečevali in v zdajšnjih izdajah v dolžino merijo v povprečju štiri metre (izjema je Mitsubishi Space Star, ki meri 3,8 metra), kar pomembno vpliva na prostornost potniške kabine. Na primer, zanimalo nas je počutje na zadnji klopi. Ugotovili smo, da je za odrasle osebe pri večini avtomobilov prostornost sprejemljiva, a vseeno se opazijo razlike. Izstopali so Hyundai i20 in Seat Ibiza, prav tako tudi Dacia Sandero in Volkswagen Polo. Ostali avtomobili so bili na meji sprejemljivega, kar pomeni zadovoljivo prostornost za krajše vožnje. Najmanj prostora v tem delu nudijo Nissan Micra, Opel Corsa in Renault Clio. Pri otroških sedežih smo zaznali pomembne razlike. Niti ne toliko pri nameščanju sedežev, kjer so imeli vsi avtomobili dokaj sprejemljiva in dostopna sidrišča. Najbolj priročno nameščanje imajo VW Polo, Toyota Yaris, Škoda Fabia in Renault Clio, kjer je poseben plastičen utor za

lažji dostop. Pomemben faktor pri nameščanju otroških sedežev je tudi v dostopu oziroma kotu odpiranja vrat. Tu so bile razlike ponekod velike. V pozitivnem smislu izstopa Dacia Sandero, kjer so vrata velika in enako tudi kot odpiranja, medtem ko imajo Yaris, 208 in Corsa rahlo omejen dostop s sedežem na zadnjo klop zaradi manjših dimenzij vrat, obenem pa imata Peugeot in Opel dodaten karoserijski rob, ki še zmanjšuje odprtino vrat. V vseh avtomobilih smo pogrešali odprtino za smuči, le Škoda Fabia je imela zadaj kot edina prezračevalno režo.

V vseh avtomobilih smo preverili potniško kabino in pri večini ugotovili, da imajo urejeno dobro ergonomijo, izbor materialov je raznolik – trda in mehka plastika ter tkanina. Prav tako se med seboj razlikujejo sedeži, ki so ponekod udobno mehki (Citroen C3) ali pa pretrdi ter ne najbolj udobni





(Mitsubishi Space Star). Vsi avtomobili imajo bolj ali manj dobro urejena odlagalna mesta in primerljivo velike prtljažnike. Najmanjšega ima Space Star (209 litrov), največji pa je v Fabiji (380 litrov). A ni vse v litrih. Meritve so pokazale, da imata po dolžini najdaljši prtljažnik Dacia Sandero in Škoda Fabia, ima pa češki predstavnik skupaj s Toyota Yaris tudi najnižji nakladalni rob. V tem delu ponovno izstopa Sandero, ki ima za kar deset centimetrov višji rob kot prej omenjena avtomobila. Pri treh avtomobilih, to so Hyundai

i20, Renault Clio in Škoda Fabia, smo izmerili več kot en meter široko odprtino prtljažnika, kar močno olajša natovarjanje večjih predmetov, uporabno dvojno dno pa smo določili pri modelih i20, Space Starju, Ibizi in Polu. V vse prtljažnike smo zložili isto število torb, pri nekaterih pa je ostalo še nekaj dodatnega neizkoriščenega prostora, zato smo pri ocenjevanju zlaganja največ točk namenili Hyundaiju i20, Renaultu Cliu, Škodi Fabiji, najmanj pa Mitsubishiju Spacestarju, Ford Fiesti, Opel Corsi, Peugeotu 208 in Toyota Yarisu.





Multimedijska oprema je pri teh avtomobilih lahko tako dobra kot pri avtomobilih višjega cenovnega razreda. Dejstvo je, da so tudi najmanjši deležni digitalizacije, pa čeprav je ta večinoma na seznamih dodatne opreme. Ugotovili smo, da je avto tega razreda s srednjo opremo opremljen s 7- ali 8-palčnim osrednjim zaslonom, ponekod so na voljo tudi več kot 10-palčni zasloni. Pri večjih zaslonih pridejo tudi dodatne funkcionalnosti, kot je na primer navigacijski sistem s podatki v živo, večina pa jih podpira povezljivost preko Android Auto ali Car Play, v določenih primerih pa lahko preko aplikacije na telefonu avto odklepamo in zaklepamo, nalagamo vnaprej določeno navigacijo ali preverjamo lokacijo vozila. Pozitivno smo ocenili možnost uravnavanja glasnosti s fizičnim gumbom, preverili smo USB priključke, hitrost programskega vmesnika, logičnost menijev, uporabnost glasovnega upravljanja, prav tako smo ugotovili, da je pri modelih avtomobilskih znamk Škoda, Volkswagen, Seat, Toyota, Hyundai in tudi Dacia omogočena povezava pametnega telefona brez dodatnega kablovja. Največ točk smo tem delu namenili Hyundaiju i20, ki se ponaša

z najbolj celovitim in prepričljivim paketom pomagal in zaslonov. Edina kritika leti na to, da še ne pozna slovenskega jezika. Odlični so tudi Polo, Fabia in malenkost zadaj je Ibiza, omembe vredni so tudi Yaris in Clio, medtem ko so pri Corsi, 208 in Fiesti potrebni že konkretni kompromisi. Pri Sanderu se izkaže, da ta ponuja osnove, a so te pravzaprav tehnično zelo spodobno zamišljene, rahlo zastarelo tehnologijo pa imata vgrajeno Micra in Space Star.

Preverili smo tudi, kako je z naborom asistenčnih sistemov. Pri tem so se pokazale nekatere razlike, saj so nekateri avtomobili novejši, drugi pa z daljšim stažem na trgu. Večina najbolj prepoznavnih varnostnih asistenc sicer avtomobili imajo, a so ti pogojeni z določenimi paketi oprem (praviloma najbogatejši) oziroma je vgradnja pogojena s krizo polprevodnikov, kar pomeni, da so jih trgovci začasno črtali iz ponudbe. Aktivni tempomat je pri Peugeotu 208 na voljo zgolj pri najdražjemu paketu opreme, medtem ko parkirnih senzorjev pri Citroenu C3 trenutno ni možno naročiti. Na področju varnostnih asistenc imajo skoraj vsi na





voljo osnovne izvedbe sistema za samodejno zaviranje v sili, ki prepoznava avtomobile in pešce, ne pa tudi kolesarjev. Na primer, Dacia Sandero vidi vozila, pešcev pa ne. Na voljo so tudi sistem za ohranjanje voznega pasu, pomoč pri speljevanju, opozorilo na utrujenost in celo serijsko vgrajeni radarski tempomat. Pri nekaterih modelih smo med plačljivimi dodatki pogrešali sistem za opozorilo vozila v mrtvem kotu in sistem za opozorilo na prečni promet pri vzvratni vožnji. Ugotovili smo, da je pri Fiesti potrebno sistem AEB doplačati (paket 90 €), pri nakupu Clia pa omogočajo možnost, da se omenjenemu sistemu odpoveš, privarčuješ 300 evrov, avto pa bo v tem primeru prej sestavljen in predan kupcu. Spet na drugi strani Hyundai pri i20 ponuja izboljšan sistem AEB, ki deluje tudi v križiščih, kar smo doslej poznali le pri premijskih avtomobilih, medtem ko Mitsubishi Space Star od asistenčnih sistemov pozna le pomoč za speljevanje z mesta in tempomat. Omeniti velja še to, da LED žarometi v tem razredu še niso povsem samoumevni, čeprav določene znamke ponujajo tudi že matrične LED žaromete, sistem za samodejni preklon snopa žarometov je pri večini na seznamu za doplačilo, kakovost slike kamere na zadku pa je zelo različna. Najslabše so ocenjeni izdelki proizvajalcev Peugeot, Citroen in Opel, med boljše pa štejemo avtomobile znamk Hyundai, Renault, Nissan, Volkswagen, Škoda in Seat.





PORABA GORIVA IN SLALOM MED STOŽCI

Pomemben faktor pri nakupu avtomobila tega razreda je nedvomno tudi izbira motorja. Dizelskih motorjev pri teh avtomobilih skorajda ni več na voljo, čeprav se v cenikih tu in tam še najde možnost izbire.

Omeniti velja, da imajo nekateri (Toyota Yaris, Hyundai i20, Renault Clio, Peugeot 208, Opel Corsa) tudi blago-hibridne, hibridne ali električne pogone, a smo za na preskus izbrali le najbolj priljubljene bencinsko gnane različice. Prav vsi so bili trivaljniki, v kombinaciji z ročnimi menjalniki. Da bi preverili realno porabo, smo se odpravili na 127 kilometrov dolg testni krog. 28 kilometrov smo prevozili v mestu, približno 40 kilometrov je bilo avtoceste, 30 kilometrov smo vozili varčno na podeželskih cestah in še 30 kilometrov nekoliko bolj dinamično.



Z najboljši varčno porabo se je izkazal Mitsubishijev Space Star, ki je v povprečju porabil 5,4 litra goriva na sto prevoženih kilometrov. Le deciliter več sta potrošila Seat Ibiza in Ford Fiesta. Pod mejo šestih litrov so se uvrstili še Volkswagen Polo (5,6 litra), Škoda Fabia in Dacia Sandero (oba 5,7 litra) ter Citroën C3 in Toyota Yaris (oba 5,9 litra). Natanko šest litrov je izračun pokazal pri Peugeotu 208, Hyundai i20 je v poprečju porabil 6,1 litra in Opel Corsa 6,2 litra goriva, medtem ko smo pri Renault Clio in Nissan Micri beležili porabo 6,3 litra na sto kilometrov.

V obdobju preskusa smo vseh trinajst modelov zapeljali med stožce na poligonu varne vožnje na Vranskem. Naprej na slalom med stožci, nato pa losov preskus. Med izjemno zanesljive pri obeh preskusih uvrščamo Toyota Yaris, Škodo Fabio, Hyundai i20, Ford Fiesta in Volkswagena Polo. Pri omenjenih smo opazili, da imajo zelo dobre nastavitve podvozja in volanskega mehanizma, ki vozniku dajo največ povratnih informacij. Dobro se odrežeta tudi Renault Clio, Dacia Sandero, Peugeot 208 pa Opel Corsa, najmanj zanesljiv med stožci pa se je izkazal Mitsubishi Space Star.



KATEREMU SMO NAMENILI NAJVEČ TOČK?

Kot vsakič do zdaj smo ocene dodelili v več kot 30 ocenjevalnih postavkah, ki smo jih predhodno določili. Največji del pripadel uporabnosti, ceni, pogonskemu sklopu, podvozju in asistenčnim sistemom, del ocenjevanja pa smo določili novinarji, kjer smo ocenjevali videz, počutje za volanom, posebnost na cesti, prepričljivost celotnega paketa in faktor X.

Najvišje število točk je prejel Hyundai i20, ki je s tem tudi zmagovalec tega Prima testa. Dominiral je kar v treh kategorijah in sicer pri uporabnosti, asistenčnih sistemih in v kategoriji, kjer točke podeljujejo vsi zbrani novinarji. Za njim sta se uvrstila Škoda Fabia in Volkswagen Polo, pa Seat Ibiza in Renault Clio na petem mestu. V zlato sredino se je uvrstila tudi Dacia Sandero, ki je na primer največ točk prejela v kategoriji cen, servisov in zavarovanja. Na zadnje mesto smo postavili Mitsubishi Space Starja. Je najstarejši od vseh in temu primerno nazaduje na mnogih področjih, ne pa tudi pri ceni, kjer sta bila z Dacio Sandero najcenejša. Hkrati pa je Mitsubishi eden od dveh proizvajalcev (poleg Volkswagna), ki trenutno za Space Starja ne ponuja nikakršnega popusta.



1. MESTO

HYUNDAI I20

2. MESTO

ŠKODA FABIA

3. MESTO

VOLKSWAGEN POLO



TOČKOVANJE IN REZULTATI

							
	1	2	3	4	5	6	7
	Hyundai i20	Škoda Fabia	VW Polo	Seat Ibiza	Renault Clio	Ford Fiesta	Peugeot 208
Uporabnost	364	371	350	357	315	308	308
Motor in podvozje	243	252	273	260	189	236	221
Asistenčni sistemi	224	189	203	182	168	147	140
Cena	238	224	217	196	259	196	203
Nedoločilniki	268	238	213	175	197	234	240
Skupaj*	1337	1274	1256	1170	1128	1121	1112
	76,40 %	72,80 %	71,77 %	66,86 %	64,46 %	64,06 %	63,54 %
							
	8	9	10	11	12	13	
	Toyota Yaris	Opel Corsa	Dacia Sandero	Citroen C3	Nissan Micra	Mitsubishi SpaceStar	
Uporabnost	273	308	280	308	273	161	
Motor in podvozje	216	235	227	212	181	197	
Asistenčni sistemi	161	140	105	98	91	63	
Cena	196	182	280	217	238	273	
Nedoločilniki	248	225	157	205	171	96	
Skupaj*	1094	1090	1049	1040	954	790	
	62,51 %	62,29 %	59,94 %	59,43 %	54,51 %	45,14 %	

* največje možno število točk je 1750, v odstotkih je izražen delež, dosežen na testu

TEHNIČNI PODATKI



Citraoën C3	Dacia Sandero	Ford Fiesta	Hyundai i20	Mitsubishi Spacestar	Nissan Micra	Opel Corsa
PureTech 83 Shine Pack	1.0 TCe 90 Comfort	1.0 EcoBoost 74 kW	1.0 T-GDI 100 Style	1.2 MIVEC Intense+	1.0 IG-T N-Sport	1.2 Turbo 74 kW Elegance

Dimenzije in mase

Dolžina (mm)	3.996	4.088	4.048	4.040	3.845	3.999	4.060
Širina (mm)	1.749	1.848	1.735	1.775	1.665	1.743	1.765
Višina (mm)	1.474	1.499	1.490	1.450	1.505	1.455	1.433
Medosna raz. (mm)	2.540	2.604	2.493	2.580	2.450	2.525	2.538
Pnevmatike	205/50 R17	185/65 R15	195/60 R16	195/55 R16	175/55 R15	205/45 R17	195/55 R16
Rezervoar (l)	45	50	42	40	35	41	44
Prtljažnik (l)	300/922	328/1108	292/1093	352/1165	209/912	300/1004	309/1081
Masa (kg)	1.055	1.133	1.179	1.140	978	1.116	1.165
Nosilnost (kg)	485	429	511	460	362	414	455

Pogonski sklop

Tip	bencinski, 3	turbobencinski, 3	turbobencinski, 3	turbobencinski, 3	bencinski, 3	turbobencinski, 3	turbobencinski, 3
Prostornina	1.199	999	999	998	1.193	999	1.199
Moč	61/83 pri 5750	67/91 pri 4600	74/100 pri 4500	74/100 pri 4500-	52/71 pri 6000	68/92 pri 5000	74/100 pri 5500
Navor	118 pri 2750	160 pri 2100-3750	170 pri 1500	6000	102 pri 4000	160 pri 2000-3750	205 pri 1750
Menjalnik	ročni, 5	ročni, 6-stopenjski	ročni, 6-stopenjski	175 pri 1500-4000 ročni, 6-stopenjski	ročni, 5-stopenjski	ročni, 5-stopenjski	ročni, 6-stopenjski

Zmogljivosti

Največja hitrost (km/h)	169	178	180	188	167	178	194
Pospešek 0-100 km/h (s)	15,1	11,7	10,8	10,4	14,0	11,8	9,9
Poraba goriva po ECE (l/100 km)	5,3	5,3	5,3	5,6	4,9	5,5	5,1
Izpust CO2 (g)	120	119	120	127	112	123	114



Peugeot 208	Renault Clio	Seat Ibiza	Škoda Fabia	Toyota Yaris	Volkswagen Polo
1.2 PureTech 100 Allure	TCe 90 I Feel Slovenia	1.0 TSI 70 kW Style	1.0 TSI 70 kW Style	1.5 VVT-i Sport	1.0 TSI 70 kW Life

Dimenzije in mase

Dolžina (mm)	4.055	4.050	4.059	4.108	3.940	4.074
Širina (mm)	1.745	1.798	1.780	1.780	1.745	1.751
Višina (mm)	1.430	1.440	1.444	1.459	1.500	1.451
Medosna raz. (mm)	2.540	2.583	2.564	2.564	2.560	2.551
Pnevmatike	195/55 R16	205/45 R17	185/65 R15	195/55 R16	195/55 R16	185/65 R15
Rezervoar (l)	44	42	40	40	42	40
Prtljažnik (l)	309/1106	340/1069	355/1165	380/1190	286/768	351/1125
Masa (kg)	1.165	1.157	1.145	1.171	1.065	1.172
Nosilnost (kg)	430	446	505	439	490	448

Pogonski sklop

Tip	turbobencinski, 3	turbobencinski, 3	turbobencinski, 3	turbobencinski, 3	bencinski, 3	turbobencinski, 3
Prostornina	1.199	999	999	999	1.490	999
Moč	74/100 pri 5500	67/91 pri 5000	70/95 pri 5000	70/95 pri 5000-	92/125 pri 6600	70/95 pri 5000-
Navor	205 pri 1750	160 pri 2000	175 pri 2000-3500	5500	153 pri 4800-5000	5500
Menjalnik	ročni, 6-stopenjski	ročni, 6-stopenjski	ročni, 5-stopenjski	175/1600-3500 ročni, 5-stopenjski	ročni, 6-stopenjski	175/2000-3500 ročni, 5-stopenjski

Zmogljivosti

Največja hitrost (km/h)	188	180	186	195	180	187
Pospešek 0-100 km/h (s)	10,9	12,2	10,9	10,6	9,0	10,8
Poraba goriva po ECE (l/100 km)	5,1	5,2	5,2	5,1	5,3	5,2
Izpust CO2 (g)	115	117	118	115	125	118