

KIA Picanto 1.1 CRDi LX

Fünftüriger Kleinwagen mit Schrägheck (55 kW / 75 PS)

ADAC Testergebnis

Note 3,0

Den pffrigen Picanto gibt es jetzt auch mit einem Dreizylinder-Dieselmotor. Qualitätsniveau, Ausstattung und Fahrverhalten müssen sich hinter den europäischen Konkurrenten nicht wirklich verstecken, nur auf dem Gebiet der Sicherheit - aktiv wie passiv - besteht Nachholbedarf. Der 75 PS starke Commonrail-Diesel bewegt den City-Flitzer erstaunlich zügig, der Verbrauch bleibt im Rahmen. Insgesamt ein attraktiver und günstiger Zweitwagen zu einem fairen Preis von unter 11.000 Euro in der Grundausstattung. **Konkurrenten:** Citroën C2, Daewoo Matiz, Daihatsu Cuore, Fiat Panda, Suzuki Alto und VW Lupo.

- + **ordentliche Verarbeitung**
- + **übersichtliche Karosserie**
- + **einfache Bedienung**
- + **kräftiger Motor**
- + **gute Eignung für Kindersitze**
- **kleiner Kofferraum**
- **hinten wenig Platz**
- **schwache Heizung**
- **kein Partikelfilter**
- **ESP und Kopfairbags fehlen**



Karosserie/Kofferraum

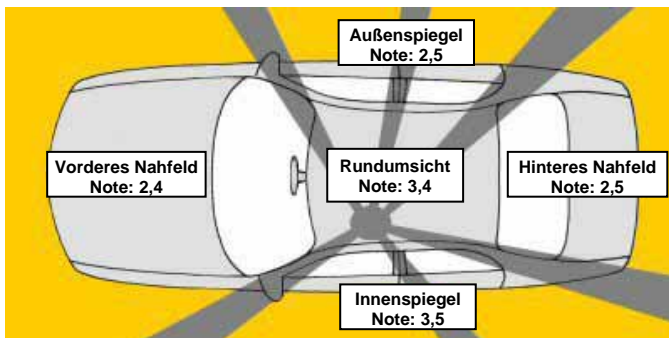
Note 3,0

Verarbeitung

Note: 3,1

Verarbeitung von Karosserie und Innenraum sind recht ordentlich, Spaltabstände sind schmal und gleichmäßig, die vier Türen schließen gut. Das Interieur ist flott gestylt, die Materialqualität überwiegt gut.

- Die Lackierung ist an manchen Stellen nicht ganz vollständig (z.B. im Kofferraum). Bei Reifenpannen muss man mit einem Reifen-Reparaturset auskommen. Der seitliche Schutz gegen Parkrempler ist durch die lackierten Leisten nur ausreichend. Der Motorraum ist nur unvollständig nach unten verkleidet.



Die Rundumsicht-Note informiert, wie stark die Fensterpfosten und Kopfstützen die Sicht des Fahrers einschränken. 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.

Sicht

Note: 3,0

Nach ADAC-Rundumsichtmessung schneidet der Picanto durchschnittlich ab. Die Dachsäulen sind nicht schmal aber auch nicht zu breit. In den Außenspiegeln ist die Sicht gut, auch im vorderen und hinteren Nahfeld.

- + Der Kleinwagen ist durch die geringen Abmessungen recht gut überschaubar; von der leicht erhöhten Sitzposition aus hat man den Verkehr gut im Blickfeld. Die hinteren Kopfstützen lassen sich fast vollständig versenken, so dass sie die Sicht nach hinten nicht behindern.
- Der Innenspiegel ist klein und zudem sehr instabil befestigt. In manchen Drehzahlbereichen zittert er so stark, dass man nur noch sehr verschwommen darin sieht.

Ein-/Ausstieg

Note: 2,5

Der Zustieg ist vorne und hinten für das kleine Auto recht bequem; hinten stört die geringe Beinfreiheit beim Ein- und Aussteigen.

- + Die Zentralverriegelung ist Serie, eine Fernbedienung gibt es für das Modell LX jedoch nicht.
- Es ist sehr leicht möglich sich versehentlich auszusperren.

Kofferraum-Volumen*

Note: 3,7

- Das Kofferraumvolumen ist im normalen Zustand mit nur 105 l selbst für diese Klasse sehr klein, lässt sich aber durch Umklappen der Rückbank auf stattliche 450 l erweitern (gemessen bis zur Fensterunterkante).

Kofferraum-Zugänglichkeit

Note: 2,6

- + Der Kofferraum lässt sich leicht von hinten entriegeln, die Klappe



Mit nur 105 l Kofferraumvolumen ist der Picanto das Schlusslicht in der Kleinwagenklasse.

öffnet selbsttätig. Die Ladekante ist verhältnismäßig niedrig, der Laderaum somit komfortabel zugänglich.

- An der geöffneten Heckklappe kann man sich leicht den Kopf stoßen. Ein durchschnittlicher Kinderwagen ist ohne Umklappen der Rücksitzbank nicht zu transportieren.

Kofferraum-Variabilität

Note: 2,8

- + Die Rückbank ist im Verhältnis 1/3 zu 2/3 umklappbar, die einzelnen Teile der Lehne sind auch in der Neigung variabel, der Klappmechanismus funktioniert einfach. Unter dem Kofferraumboden befinden sich viele praktische Ablagen für Kleinteile.
- Beim Zurückklappen der Lehne können Gurtbänder eingeklemmt und beschädigt werden.



Unter dem Beifahrersitz befindet sich eine praktische Ablagebox.

Innenraum

Note 2,9

Bedienung

Note: 2,6

- + Der Picanto ist in dieser Variante sehr einfach ausgestattet und lässt sich daher überwiegend leicht und ohne großen Gewöhnungsaufwand bedienen. Lenkrad, Schalthebel, Pedale und Zündschloss sind gut angeordnet, das gilt auch für das Radio (serienmäßig mit MP3-fähigem CD-Player) und den Schalter der Heckscheibenheizung. Vorne gibt es eine Reihe sinnvoller Ablagen, das Handschuhfach ist groß genug, aber unbeleuchtet. Die beiden vorderen Fenster lassen sich elektrisch öffnen und schließen. Die Heizungseinsteller sind in ihrer Funktionsweise einfach und übersichtlich, jedoch ungünstig weit unten angeordnet.

- Man vermisst eine Kühlmitteltemperatur- und Kraftstoffverbrauchsanzeige. Die Kontrollleuchte der Nebelschlussleuchte ist in einem (ungewöhnlich zentral angeordneten) Schalter untergebracht und nicht immer optimal zu sehen; Nebelscheinwerfer gibt es nur beim Modell EX. Hinten sind keine elektrischen Fensterheber erhältlich, ebenso gibt es keine elektrischen Außenspiegel (anders als beim Modell EX, wo diese Ausstattungsmerkmale, sowie eine Klimaanlage in Kombination mit Sitzheizung serienmäßig sind).



Hier gibt es nur wenig zu bemängeln, das Design entspricht europäischen Standards.

Raumangebot vorne*

Note: 2,8

Die Vordersitze lassen sich für Personen bis 1,80 m Größe zurückschieben.

- + Dank der großen Kopffreiheit und Innenbreite hat man ein vergleichsweise großzügiges Raumgefühl.

Raumangebot hinten*

Note: 3,6

- Sind die Vordersitze ganz zurückgeschoben, so haben hinten zwei Mitfahrer bis maximal 1,70 m Größe Platz. Das subjektive Raumgefühl ist daher beengt, obgleich die Breite für zwei Personen leicht ausreicht.

Komfort

Note 3,2

Federung

Note: 2,9

Die Federung ist für die Preisklasse überraschend ausgewogen abgestimmt und bietet verhältnismäßig guten Fahrkomfort. Nur bei stärkeren Unebenheiten wippt die Karosserie.

Sitze

Note: 2,8

Der Sitzkomfort ist vorne und hinten insgesamt durchschnittlich und für die Preisklasse recht ordentlich.

- + Die Lehnen der Vordersitze sind hoch genug. Alle Mitfahrer haben einen Haltegriff am Dach. Die Rücksitzlehnen sind in der Neigung einstellbar.
- Die vorderen Sitze haben keine Höheneinstellung. Der Seitenhalt ist gering, die Atmungsaktivität durch den Kunstfaser-Bezug im Sommer nicht die beste. Hinten ist die Lehne zu kurz.

Innengeräusch

Note: 3,0

Der gemessene Geräuschpegel im Innenraum ist bei 130 km/h durchschnittlich. Bei schnellerer Fahrt werden Wind- und vor allem Motorgeräusche dominant.

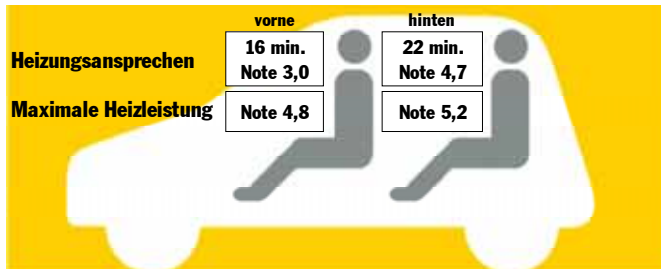
Heizung, Lüftung

Note: 4,3

(Heizungstest bei -10 °C in der ADAC-Klimakammer)

Eine Klimaanlage in Kombination mit Sitzheizung vorne ist gegen Aufpreis erhältlich.

- + Erfreulich in dieser Preisklasse: Die hinteren Fenster lassen sich vollständig öffnen.
- Die Heizleistung ist vorne und insbesondere hinten schwach.



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

Motor/Antrieb

Note 2,3

Fahrleistungen*

Note: 1,7

- + Die Fahrleistungen sind mit dem 75 PS starken Dieselmotor für die Klasse sehr gut; das Durchzugsvermögen ist auch aus niedrigen Drehzahlen recht ordentlich. Selbst auf der Autobahn kann man erstaunlich gut mit dem fließenden Verkehr mitschwimmen.

Laufkultur

Note: 3,5

Das Vibrationsverhalten des Motors ist noch zufrieden stellend, allerdings gehören Dreizylindermotoren bauartbedingt nicht zu den kultiviertesten.

Schaltung

Note: 2,7

- + Die Vorwärtsgänge lassen sich einwandfrei schalten.
- Beim schnellen Einlegen des Rückwärtsganges kann es im Getriebe krachen.

Getriebeabstufung

Note: 2,0

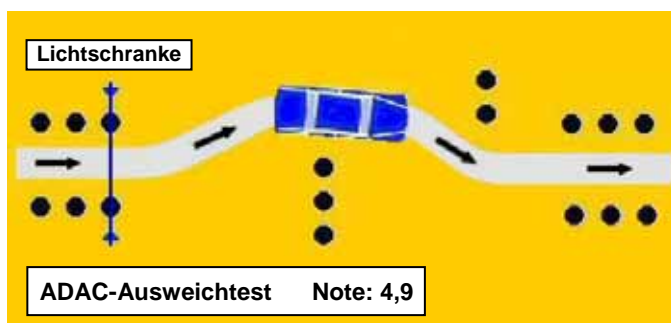
Das Getriebe passt gut zur Motorcharakteristik, ermöglicht auch hohe Endgeschwindigkeiten, ohne die Drehzahlen zu sehr in die Höhe zu treiben.

Fahreigenschaften

Note 3,1

Fahrstabilität

Note: 3,9



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.

Bei Spurrillen und Fahrbahnverwerfungen ist die Spurhaltung

einwandfrei. In kritischen Situationen gibt es keine elektronischen Helfer wie ESP oder Traktionskontrolle, die den Wagen sicher auf Kurs halten würden.

- Beim ADAC-Ausweichtest schneidet der Picanto schlecht ab, was zu einem großen Anteil auf das Fehlen von ESP zurück zu führen ist. Das erste Ausweichen meistert der Wagen noch recht gut, nicht zuletzt wegen der gutmütig neutralen Auslegung und der gut ansprechenden Lenkung. Spätestens beim Zurücklenken jedoch bricht das Heck aus und das Fahrzeug schleudert unkontrollierbar.

Kurvenverhalten

Note: 2,3

In Kurven untersteuert der Wagen - ein Verhalten, das auch weniger geübten Fahrern entgegen kommt. In kritischen Situationen fehlt auch hier die elektronische Stabilitätshilfe, die Schleudern bereits im Ansatz entgegen wirken könnte.

Lenkung*

Note: 3,3

Die Lenkung hat ein durchschnittliches Ansprechverhalten. Zielgenauigkeit und Vermittlung von Fahrbahnkontakt sind nicht überragend.

- + Obwohl der Wendekreis mit ca. 10,0 m für die Fahrzeugklasse ziemlich groß ist, ist der Picanto durch die geringen Karosserieabmessungen und die leichtgängige Lenkung insgesamt handlich.

Bremse

Note: 2,8

Der Bremsweg aus 100 km/h bis zum Stillstand ist mit 41 m durchschnittlich (Mittelwert aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Serienreifen).

- + ABS und die ausgewogene Bremskraftverteilung sorgen für gute Spurhaltung.

Sicherheit

Note 3,7

Aktive Sicherheit - Assistenz-Systeme

Note: 5,2

- Auf dem Gebiet der aktiven Sicherheit ist der Kia Picanto nicht auf dem Stand der Technik. Es fehlen die wesentlichen Systeme zur Unterstützung des Fahrers in kritischen Situationen (wie ESP und Bremsassistent). Die Fahrerlehne kann beim Einstellen der Neigung versehentlich nach hinten wegklappen. Es sind weder Rückstrahler noch Rückleuchten vorhanden, die in geöffneten Türen warnen. Der Kraftstoff-Einfüllstutzen befindet sich auf der gefährlichen linken, dem Verkehr zugewandten Seite.

Passive Sicherheit - Insassen

Note: 3,6

Beim EuroNCAP-Crashtest schneidet der Picanto mit nur drei von fünf möglichen Sternen für ein neu entwickeltes Auto relativ schwach ab. Das Fahrzeug besitzt neben Front- auch Seitenairbags vorne, jedoch keine Kopfairbags. Die vorderen Kopfstützen reichen in der Höhe für Insassen bis 1,75 m Größe, der Abstand ist mit 60 mm niedrig, gut bei einem Heckaufprall.

- Hinten reichen die Kopfstützen nur für Mitfahrer bis zu einer Größe von 1,55 m aus. An den Klapp-Außengriffen lässt sich zu wenig Zugkraft aufbringen, um die Türen zu öffnen, wenn sie nach einem Unfall verklemmt sind.

Kindersicherheit

Note: 1,8

- + Auf der Rücksitzbank lassen sich zwei Kindersitze der meisten Bauarten (auch Isofix) sicher, lagestabil und wegen der festen

Gurtschlösser und der vier Türen auch problemlos befestigen.

- Vorne rechts dürfen rückwärtsgerichtete Kindersitze nicht montiert werden, da die Airbags auf der Beifahrerseite nicht abschaltbar sind.

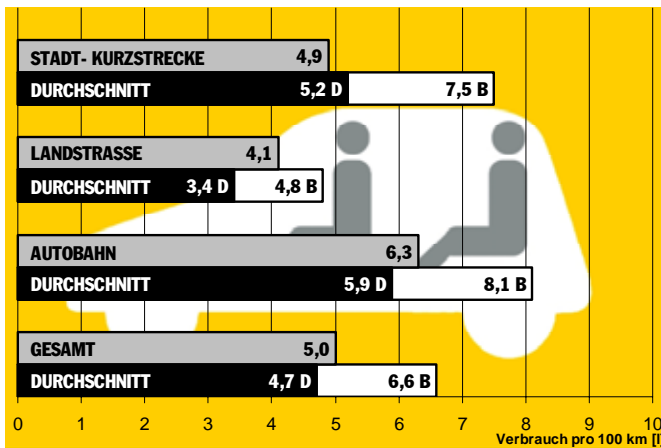
Fußgängerschutz **Note: 4,0**

- Beim simulierten Fußgängerunfall (EuroNCAP) schneidet der Wagen mit einem von vier Sternen schwach ab.

Verbrauch/Umwelt **Note 2,7**

Verbrauch* **Note: 3,3**

Der Kraftstoffverbrauch des Kia Picanto 1.1 CRDi liegt für die Fahrzeugklasse insgesamt auf durchschnittlichem Niveau. Innerorts verbraucht der Wagen günstige 4,9 l, außerorts durchschnittliche 4,1 l und auf der Autobahn überdurchschnittlich hohe 6,4 Liter Diesel auf 100 km. Der Durchschnittsverbrauch errechnet sich zu 5,0 l/100 km.



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

Abgas **Note: 2,0**

- + Der Anteil an Schadstoffen im Abgas ist niedrig.
- Für den Picanto bietet KIA bislang noch keinen Diesel-Partikelfilter an.

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)] | 48(65) | 55(75) |
| Max.Drehmoment [Nm]bei U/min | 97/2800 | 153/1900 |
| 0-100 km/h[s] | 15,1 | 16,0 |
| Höchstgeschwindigkeit [km/h] | 154 | 162 |
| Verbrauch pro 100 km [l] | 5,8N | 5,0D |
| Versicherungsklassen KH/VK/TK | 14/15/15 | 16/17/17 |
| Steuerbefreiung [Euro](Monate) | - | - |
| Monatliche Gesamt-Kosten[Euro] | 357 | 370 |
| Grundpreis[Euro] | 8900 | 10675 |

- | | | | | |
|-----------------|------------------------|-------------------|-------------------|------------------|
| 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 | | | |

Wirtschaftlichkeit* **Note 3,1**

Betriebskosten **Note: 1,6**

- + Obwohl sich der Picanto auch mit Dieselmotor nicht gerade als Spritsparkönig erweist, erhält er aufgrund der weniger teuren Preise für Dieselmotor eine gute Note bei den Betriebskosten.

Werkstatt- und Reifenkosten **Note: 5,5**

- Für eine Beurteilung lagen uns leider noch keine Daten des Herstellers vor - die Werkstattkosten wurden deshalb geschätzt.

- + KIA gewährt eine dreijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.

Wertstabilität **Note: 3,8**

- Dem kleinen Diesel-KIA kann gerade noch ein beständiger Restwertverlauf prognostiziert werden. Ein Rußpartikelfilter würde den Wiederverkauf verbessern.

Kosten für Neuanschaffung **Note: 2,7**

- In den Anschaffungskosten verpasst der KIA nur knapp die Note Gut.

Fixkosten **Note: 5,5**

- Den niedrigen Betriebskosten stehen dem Diesel andererseits höhere fixe Ausgaben für die Steuer gegenüber. Durch die durchweg ungünstigen Typklasseneinstufungen in der Versicherung müssen entsprechend höhere Beiträge gezahlt werden.

Daten und Messwerte

| | |
|---|----------------------------|
| 3-Zylinder Diesel | Schadstoffklasse Euro4, 5L |
| Hubraum | 1120 ccm |
| Leistung | 55 kW (75 PS) |
| bei | 4000 U/min |
| Maximales Drehmoment | 153 Nm |
| bei | 1900 U/min |
| Kraftübertragung | Frontantrieb |
| Getriebe | 5-Gang-Schaltgetriebe |
| Reifengröße (Serie) | 175/60R14 |
| Reifengröße (Testwagen) | 175/60R14H |
| Bremsen vorne/hinten | Scheibe/Scheibe |
| Wendekreis links/rechts | 10,2 m/9,7 m |
| Höchstgeschwindigkeit | 162 km/h |
| Beschleunigung 0-100 km/h | 16,0 s |
| Überholvorgang 60-100 km/h (2.+3. Gang) | 8,4 s |
| Bremsweg aus 100 km/h | 41 m |
| Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel) | 5,0 l |
| Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB | 4,9/4,1/6,3 l |
| CO ₂ -Ausstoß | 133 g/km |
| Innengeräusch 130 km/h | 70 dB(A) |
| Länge/Breite/Höhe | 3495 mm/1595 mm/1480 mm |
| Leergewicht/Zuladung | 1050 kg/360 kg |
| Kofferraumvolumen normal/geklappt | 105 l/450 l |
| Anhängelast ungebremst/gebremst | 400 kg/700 kg |
| Dachlast | 60 kg |
| Tankinhalt | 35 l |
| Reichweite | 700 km |
| Allgemeine Garantie | 3 Jahre |
| Rostgarantie | 6 Jahre |

ADAC-Testwerte *kursiv*

Kosten

| | |
|---------------------------------------|-----------------|
| Monatliche Betriebskosten | 80 Euro |
| Monatliche Werkstattkosten(geschätzt) | 43 Euro |
| Monatliche Fixkosten | 97 Euro |
| Monatlicher Wertverlust | 149 Euro |
| Monatliche Gesamtkosten | 369 Euro |
| (vierjährige Haltung, 15000 km/Jahr) | |
| Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK | 16/17/17 |
| Grundpreis | 10675 Euro |

Ausstattung

Technik

| | |
|--------------------------------------|------------------|
| ABS | Serie |
| Antriebsschlupf-Regelung | nicht erhältlich |
| Automatikgetriebe (nur für Benziner) | nicht erhältlich |
| Heckwischer | Serie |
| Servolenkung (nur beim Diesel) | Serie |

Innen

| | |
|--|------------------------|
| Airbag Fahrer/Beifahrer | Serie |
| Airbag, Seite vorne/hinten | Serie/nicht erhältlich |
| Audioanlage (mit CD/MP3) | Serie |
| Drehzahlmesser | Serie |
| Fahrersitz, höhen-/neigungseinstellbar | nicht erhältlich |
| Fensterheber, elektrisch vorne/hinten | Serie/nicht erhältlich |
| Innenspiegel, automatisch abblendend | nicht erhältlich |
| Isofix-Kindersicherungssystem | Serie |
| Klimaanlage (mit Sitzheizung) | 850 Euro |
| Kopfstützen hinten | Serie |
| Lenkrad, höhen-/längseinstellbar | Serie/nicht erhältlich |
| Pollenfilter (mit Klimaanlage) | Aufpreis |
| Rücksitzlehne, umklappbar (asymmetrisch geteilt) | Serie |
| Sitzbezüge, Leder | nicht erhältlich |
| Zentralverriegelung (ohne Fernbedienung) | Serie |

Außen

| | |
|--------------------------------------|------------------|
| Außenspiegel, elektrisch einstellbar | nicht erhältlich |
| Lackierung Metallic | 200 Euro° |
| Leichtmetallfelgen | nicht erhältlich |
| Nebelscheinwerfer | nicht erhältlich |
| Schiebe-Hubdach | nicht erhältlich |
| Wärmeschutzverglasung | Serie |

°im Testwagen vorhanden

Testzeugnis

Technik/Umwelt(Testergebnis)**3,0**

Karosserie/Kofferraum **3,0**

| | |
|---------------------------|-----|
| Verarbeitung | 3,1 |
| Sicht | 3,0 |
| Ein-/Ausstieg | 2,5 |
| Kofferraum-Volumen* | 3,7 |
| Kofferraum-Zugänglichkeit | 2,6 |
| Kofferraum-Variabilität | 2,8 |

Innenraum **2,9**

| | |
|------------------------|-----|
| Bedienung | 2,6 |
| Raumangebot vorne* | 2,8 |
| Raumangebot hinten* | 3,6 |
| Innenraum-Variabilität | 3,5 |

Komfort **3,2**

| | |
|------------------|-----|
| Federung | 2,9 |
| Sitze | 2,8 |
| Innengeräusch | 3,0 |
| Heizung, Lüftung | 4,3 |

Motor/Antrieb **2,3**

| | |
|-------------------|-----|
| Fahrleistungen* | 1,7 |
| Laufkultur | 3,5 |
| Schaltung | 2,7 |
| Getriebeabstufung | 2,0 |

Fahreigenschaften **3,1**

| | |
|-----------------|-----|
| Fahrstabilität | 3,9 |
| Kurvenverhalten | 2,3 |
| Lenkung* | 3,3 |
| Bremse | 2,8 |

Sicherheit **3,7**

| | |
|---------------------------------------|-----|
| Aktive Sicherheit - Assistenz-Systeme | 5,2 |
| Passive Sicherheit - Insassen | 3,6 |
| Kindersicherheit | 1,8 |
| Fußgängerschutz | 4,0 |

Umwelt **2,7**

| | |
|------------|-----|
| Verbrauch* | 3,3 |
| Abgas | 2,0 |

Wirtschaftlichkeit* **3,1**

| | |
|----------------------------|-----|
| Betriebskosten* | 1,6 |
| Werkstatt-/Reifenkosten* | 5,5 |
| Wertstabilität* | 3,8 |
| Kosten für Neuanschaffung* | 2,7 |
| 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 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 Juli 2006