

Nissan Tiida 1.8 tekna

Fünftürige Schräghecklimousine der unteren Mittelklasse (93 kW / 126 PS)

ADAC Testergebnis

Note 2,5

Nissan sieht den Tiida als komfortables Raumwunder in der Kompaktklasse und schickt ihn unter diesem Motto ins Rennen um die Gunst der Käufer. Zuerst fällt aber auf, dass er nicht auffällt. Viele nehmen ihn gar nicht wahr, und wer den Tiida dann doch bewußt beim Vorbeifahren sieht, fragt sich, was das war. Von vorne ein Nissan Murano? Nein, zu klein und zu niedrig. Von der Seite ein neuer Van? Nein, insgesamt zu klein. Von hinten ein Peugeot 308? Nein, zu kantig. So unschlüssig man sich bei der genauen Identifizierung ist, so schwierig ist es auch nachzuvollziehen, warum Nissan gerade jetzt gerade dieses Auto auf den deutschen Markt bringt. In anderen Länder wird er schon einige Jahre verkauft. Diese Auto an sich ist ein gutes Produkt, aber ohne Besonderheiten. Es bietet genug Platz, eine gehobene Ausstattung bei Komfort und Sicherheit und auch sonst gibt's nur am zu hohen Verbrauch etwas auszusetzen. Der Tiida ist kein Sonderangebot, aber auch nicht teuer, er ist nicht schnell, aber auch nicht langsam - der Tiida ist der Inbegriff der Durchschnittlichkeit. Und wird es in seiner Unauffälligkeit schwer haben, von seinen Stärken zu überzeugen. Zu Preisen ab 16.290 Euro, in der getesteten Version ab 20.840 Euro. **Karosserievarianten:** keine. **Konkurrenten:** Dodge Caliber, Mercedes B-Klasse, Peugeot 308, Seat Altea, VW Golf Plus.



- + umfangreiche Serienausstattung
- + Bedienung ohne Rätsel
- + gutes Platzangebot
- + bequemer Ein- und Ausstieg
- + verschiebbare Rückbank
- + sicheres Fahrwerk

- hakendes Zündschloss (Intelligent Key)
- durch breite C-Säulen eingeschränkte Sicht
- recht hoher Verbrauch
- schlechte Wertstabilität

Karosserie/Kofferraum

Note 2,9

Verarbeitung

Note: 3,1

- + Die Karosserie hinterlässt im Bezug auf Verarbeitung und Finish insgesamt einen guten Eindruck. Teilweise unterschiedlich große Spaltmaße, grobe Schweißnähte und ungleichmäßig verklebte Kanten an den Fensterblenden stören ein wenig. An der Verarbeitung im Innenraum gibt's wenig auszusetzen, die verwendeten Materialien machen keinen besonders hochwertigen Eindruck, sitzen aber passgenau und verursachen keine Knarzgeräusche oder dergleichen. Die Türausschnitte wurden nach außen zufriedenstellend gegen Verschmutzen abgedichtet. Auf dem Dach sind Lasten bis 75 kg erlaubt.
- Die Flanken der Karosserie zeigen sich völlig ungeschützt, ebenso sind die Schürzen vorne und hinten komplett lackiert - so führen kleine Remppler schnell zu teuren Reparaturen. Der Motorraum liegt nach unten weitgehend offen, deshalb kann leicht Schmutz eindringen, außerdem erhöhen sich unnötig die Luftverwirbelungen, die wiederum den Verbrauch ansteigen lassen. Der Tankdeckel muss umständlich über einen Hebel unten links am Armaturenbrett entriegelt werden, leicht zu verwechseln mit dem Hebel zum Öffnen der Motorhaube. Bei einer Reifenpanne steht nur ein schmales Notrad zur Verfügung, mit dem höchstens 80 km/h gefahren werden darf und möglichst bald eine Werkstatt aufgesucht werden sollte. Das Bordwerkzeug befindet sich eingeklemmt und schlecht erreichbar in der Reserveradmulde. Die elektrischen Sicherungen sind schlecht zugänglich, besonders im Motorraum.

Sicht

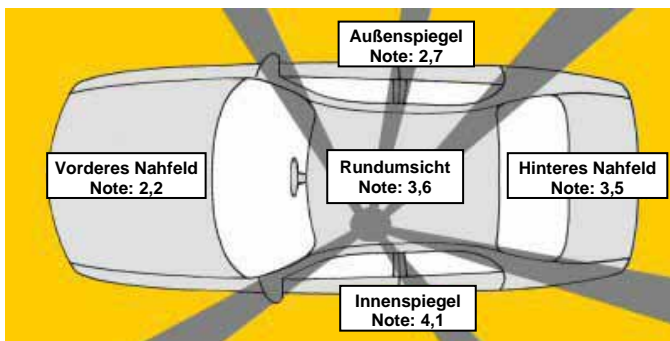
Note: 2,9

- + Bei der ADAC-Rundumsicht-Messung erreicht der neue Tiida nur ein befriedigendes Ergebnis, zu sehr schränken die breiten C-Säulen die Sicht nach schräg hinten ein. Auch der Bodenblick nach hinten fällt sehr mäßig aus.
- + Die Außenspiegel bieten einen zufriedenstellenden Blick nach hinten, sind beheizt und elektrisch einstell- und anklappbar. Durch die etwas erhöhte Sitzposition hat man einen guten Blick auf das Verkehrsgeschehen. Die abfallende Front bringt den Vorteil mit sich, dass man Hindernisse vorne am Boden früh erkennt.
- Aber auch den Nachteil, dass man das Auto nach vorne sehr



Die Sicht nach schräg hinten wird durch die extrem breite C-Säule sehr stark eingeschränkt.

schlecht abschätzen kann und gut raten muss, um nicht anzuecken - der Tiida ist also nicht besonders übersichtlich. Die Sicht im Innenspiegel lässt ebenso zu wünschen übrig.



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

Ein-/Ausstieg

Note: 2,3

- + Das bei der Ausstattungslinie tekna serienmäßige schlüssellose Zugangssystem lässt sich ganz simpel über kleine Knöpfe an den Türgriffen bedienen, mit denen die Türen ent- und verriegelt werden. Der Schlüssel kann dabei in der Tasche bleiben. Neben den relativ hohen und breiten Türausschnitten ermöglichen gerade der angenehm niedrige Schweller und die günstige Sitzhöhe vorne ein bequemes Ein- und Aussteigen; auch hinten gelingt dies ähnlich einfach dank der großen Türausschnitte und der weit öffnenden Türen.
- Die Türbremsen sind zu schwach ausgelegt, sie können die Türen an Steigungen kaum offen halten.

Kofferraum-Volumen*

Note: 3,1

Der Kofferraum fasst 305 l Gepäck, wenn die Rückbank ganz nach hinten geschoben ist, um den Passagieren den bestmöglichen Platz zu bieten. Klappt man die Rücksitzlehnen um, erweitert sich das Ladevolumen auf 625 l (beides gemessen bis Fensterunterkante). Dank der relativ steilen Heckscheibe kann man den Kofferraum in Ausnahmefällen auch über einen weiten Bereich bis zum Dach hoch befüllen.

Kofferraum-Zugänglichkeit

Note: 3,4

- + Die Kofferraumklappe lässt sich einfach öffnen, auch Schließen ist kein Problem, wengleich die Griffmulde in der Klappenverklei-

dung nicht optimal gestaltet ist. Der Kofferraum ist aufgrund seiner geringen Tiefe gut zugänglich und lässt sich zufriedenstellend nutzen.

- Während die Höhe der Ladekante mit 72 cm über der Straße noch im akzeptablen Bereich liegt, ist die 21 cm hohe innere Bordwand sehr störend, sie macht gerade das Ausladen von Getränkeboxen oder ähnlichem zu einem echten Kraftakt. Zudem fällt die Ladeöffnung schmal aus, weil sie sich nach unten hin verengt und so zwischen Ladekante und Kofferraumabdeckung nur eine unnötig kleine Öffnung bleibt, ähnlich wie bei einer Stufenhecklimousine. Und weil das noch nicht genug ist, öffnet die Heckklappe auch nur bis gut 1,76 m Höhe, so dass sich schon 1,80 m große Personen leicht den Kopf an der Klappe anstoßen können. Klappt man die Rücksitzlehnen (geteilt) um, bleibt eine hohe Stufe am Ladeboden, die das Verschieben von Gepäck erheblich behindert.



Mit 305 l Kofferraum kann der Tiida zwar an die Marktführer VW Golf, Opel Astra oder Ford Focus nicht heranreichen, das Volumen lässt sich aber durch Vorrücken der Sitzbank beträchtlich erhöhen.

Kofferraum-Variabilität

Note: 3,3

- + Die Rücksitzbank lässt sich längs verschieben, zudem kann die Lehnenneigung eingestellt werden. Somit kann man zwischen mehr Passagiererraum oder mehr Gepäckraum frei wählen. Die Rücksitzlehne ist geteilt umgeklappbar, die Rücksitzfläche ist leider fest, wodurch der maximal nutzbare Gepäckraum eingeschränkt wird. Den Klappmechanismus kann man einfach und ohne großen Kraftaufwand bedienen.
- Für kleine Utensilien fehlen Ablagefächer oder Netze.

Innenraum

Note 2,5

Bedienung

Note: 2,3

- + Die Steuerung der meisten Funktionen gibt beim Tiida keine große Rätsel auf. Das Lenkrad ist leider nur in der Höhe verstellbar, lässt sich aber unterschiedlichen Personengrößen recht gut anpassen. Pedale und Schalthebel sind gut angeordnet. Bei Bedarf kann der Scheibenwischer vom Regensensor gesteuert werden. Der Heckwischer verfügt über eine Intervall- und eine Dauerschaltung. Das Klimabedienfeld ist hoch und damit griffgünstig angeordnet, die großen Tasten und Symbole erleichtern die Bedienung der Heizung und Lüftung. Auch die weiteren Schalter und Knöpfe sind sinnvoll und gut erreichbar positioniert. Das Radio, hoch und blickgünstig verbaut, kann auch über Lenkradtasten gesteuert werden. Die Fensterheber funktionieren elektrisch, aber nur das des Fahrers mit Ab- und Aufwärtsautomatik. Vorne gibt's zahlreiche praktische Ablagen und Becherhalter, hinten Lehnentaschen und Türfächer. Das Handschuhfach ist recht groß und beleuchtet, aufgrund seiner Tiefe aber nicht optimal zugänglich. Die Armaturen liegen

günstig im Blick und sind akzeptabel ablesbar, der Kontrast ist gut.

- Unmöglich umständlich, selbst nach tagelanger Eingewöhnungszeit, zeigt sich das ständig hakende Zündschloss, das mittels eines Drehknopfs bedient wird - der Schlüssel bleibt beim serienmäßigen Intelligent Key System in der Tasche. Die Dreh-drück-dreh-hängt-nächster-Versuch-Prozeduren dürften selbst wohlgesonnene Nissan-Fans schnell frustrieren, zumal für bestimmte Schritte gleichzeitig zusätzlich ein kleiner Knopf neben dem Dreh-schalter gedrückt werden muss. Es fehlt eine Kühlmitteltemperaturanzeige. Das gewölbte Displayglas der Klimautomatik spiegelt und macht damit die Anzeige oft sehr schlecht ablesbar. Hinten gibt's keine Leselampen. Für einige Schalter fehlt eine Beleuchtung (u.a. Spiegeleinsteller, Lenkradknöpfe, Schiebedachschalter). Das Anlegen der Rücksitzgurte gestaltet sich oft umständlich, weil die Gurtschlösser nicht fixiert sind.



Modernes Design, nicht immer funktionelle Bedienung und eine saubere Verarbeitungsqualität kennzeichnen den Tiida.

Raumangebot vorne*

Note: 2,5

Der Fahrersitz lässt sich für Personen bis zu einer Größe von knapp 1,90 m einstellen.

- + Innenbreite bietet der Tiida für seine Klasse reichlich, dadurch ergibt sich ein insgesamt großzügiges Raumgefühl.

Raumangebot hinten*

Note: 2,9

Neben insgesamt vier vollwertigen Sitzplätzen bietet der Nissan hinten in der Mitte einen schmalen Sitz für kürzere Strecken. Auf der Rückbank können Personen bis über 1,85 m Größe bequem sitzen, ab 1,90 m wird's am Kopf eng - Beinfreiheit steht üppig zur Verfügung. Bei der Innenbreite bietet der Tiida nur Mittelmaß.

Komfort

Note 2,6

Federung

Note: 2,5

Die Federung des Tiida spricht insgesamt zufriedenstellend an. Harte Schläge dringen nicht bis zu den Insassen durch, sie werden aber dennoch stets über den Fahrbahnzustand und etwaige Unebenheiten informiert. Bei schnellen Richtungsänderungen wankt die Karosserie durchschnittlich stark. Auch bei Beladung ändert sich das Federverhalten nicht wesentlich, allerdings werden Unebenheiten besser geschluckt, wodurch sich der Fahrkomfort erhöht.

- + Die Abstimmung der Dämpfer und Federn tendiert in Richtung straff und kann lange wie kurze Bodenwellen gut schlucken. Es tritt zudem kein störendes Stuckern auf, kleine regelmäßige Unebenheiten werden also gut abgefedert. Der Tiida liegt ruhig auf der Straße, Aufbaubewegungen werden im nötigen Maße gedämpft.

Sitze

Note: 3,0

Der Fahrersitz verfügt über eine Höheneinstellung, die Neigung kann vom Fahrer aber nicht beeinflusst werden. Die Lehnen sind zwar hoch genug, es fehlt ihnen aber an Kontur im oberen Drittel. Auch die Sitzflächen bieten wenig Kontur, wodurch sich insgesamt nur ein zufriedenstellender Seitenhalt ergibt. Die Ausformung der Rücksitze lässt etwas zu wünschen übrig, so dass sich nur eine akzeptable Sitzposition ergibt. Die Lehnen sind zwar hoch genug, aber die Sitzflächen etwas kurz und nicht ausreichend geneigt. So fehlt es für Erwachsene an Oberschenkelunterstützung.

- + Haltegriffe am Dachhimmel gibt es für den Beifahrer sowie für die außen Sitzenden hinten. Am Sitzkomfort gibt es auf den Vordersitzen kaum etwas auszusetzen.
- Den Beifahrersitz kann man nur in Längsrichtung verschieben, eine Höhen- oder Neigungseinstellung fehlt. Die Ledersitze sind zwar im Bereich der Mittelbahnen perforiert, dennoch schwitzt man im Sommer darauf schnell.

Innengeräusch

Note: 2,3

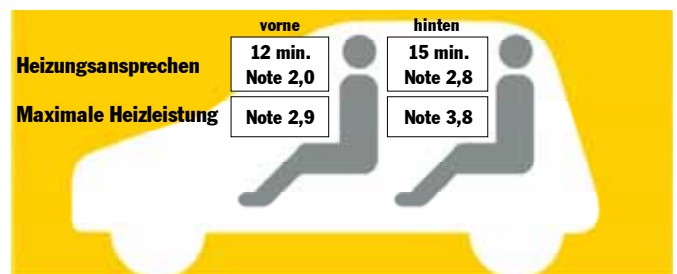
- + Der Geräuschpegel im Innenraum liegt laut Messungen gerade noch im guten Bereich. Subjektiv gibt's auch nicht viel auszusetzen, solange man die Richtgeschwindigkeit auf der Autobahn nicht überschreitet. Denn jenseits von 130 km/h nehmen die Fahrgeräusche (Wind, Abrollen, Motor) deutlich zu.

Heizung, Lüftung

Note: 2,3

(Heizungstest bei -10°C in der ADAC-Klimakammer) Heizung spricht vorne rasch an, zeigt aber nur eine befriedigende Wirkung. Ansprechen und Wirkung sind hinten ebenfalls im zufriedenstellenden Bereich.

- + Serienmäßig gibt es eine Klimautomatik. Die Temperatur lässt sich fein einstellen, aber nicht für Fahrer und Beifahrer getrennt. Als Besonderheit verfügt der Tiida über separate Luftausströmer oberhalb der Mittelkonsole, die auf Wunsch einen Luftstrom zu den Köpfen der Frontpassagiere erzeugen.



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

Motor/Antrieb

Note 2,2

Fahrleistungen*

Note: 2,3

Wie bei einem Saugmotor mit 1,8 l Hubraum nicht anders zu erwarten, fällt im Zeitalter der Turbodiesel der Durchzug etwas mau aus. Der Vierzylinder im Tiida braucht höhere Drehzahlen, um auf Touren zu kommen.

- + Denn wenn man die Gänge ausdreht, kann man gute Beschleunigungswerte erzielen und Überholmanöver zügig erledigen. Auch schnelle Etappen auf der Autobahn sind kein Problem.

Laufkultur

Note: 2,0

- + Der Vierzylinder-Benzinmotor läuft ruhig und kultiviert, nur unter 1.500 U/min. zeigt er sich etwas brummig. Die Dröhnneigung bei Drehzahlen über 4.000 U/min. hält sich in Grenzen. Insgesamt ist das Aggregat ein angenehmer Begleiter.

Schaltung

Note: 2,7

Trotz relativ hohem Ganghebel fallen die Schaltwege nicht zu lang

aus. Das Schalten klappt gut und ohne Kraftaufwand, hakt aber bisweilen deutlich und kann deshalb nicht so ganz überzeugen.

- + Der Rückwärtsgang ist mit einer Ringsicherung am Schaltknopf abgegrenzt, man kann ihn problemlos und ohne Geräusche einlegen.
- Nur mit extrem viel Gefühl beim Schalten kann man das lästige Ruckeln im Antriebsstrang vermeiden.

Getriebeabstufung

Note: 2,0

- + Die engen Abstufungen des Sechsgang-Getriebes passen gut zur Leistungscharakteristik des Motors, auch die Gesamtübersetzung wurde kurz gewählt. Damit hat der eher schwachbrüstige Motor ein leichtes Spiel mit dem Tiida. Das Drehzahlniveau auf der Autobahn liegt aber eher hoch und dem Verbrauch kommt diese Auslegung auch nicht zu gute.

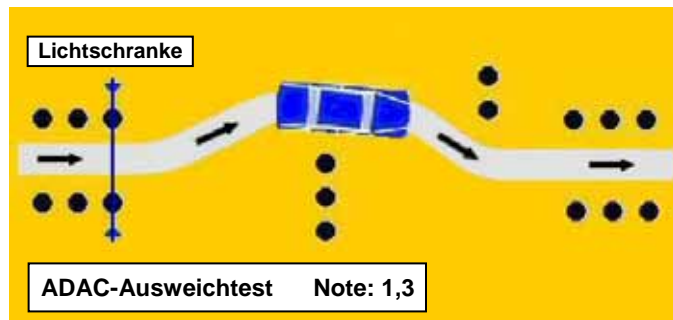
Fahreigenschaften

Note 2,0

Fahrstabilität

Note: 1,6

- + Der Tiida verhält sich bei jedem Tempo richtungsstabil und hält selbst bei Längsrinnen und Fahrbahnverwerfungen gut seine Spur. Ist die Fahrbahn weniger griffig, regelt die automatische Traktionskontrolle die Leistung herunter und bremst, um durchdrehende Räder zu verhindern. Beim ADAC-Ausweichtest konnte der Kompakt-Wagen von Nissan überraschen, er erzielt ein ausgesprochen gutes Ergebnis; spurtreu lässt er sich durch die Gassen zirkeln, zeigt sich dabei gutmütig und mit effektiven ESP-Eingriffen, Schleuder- oder gar Kippneigung entsteht nicht mal im Ansatz.



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

- + Eine sichere Kurvenlage bietet der Nissan ebenso, selbst in sehr schnell durchfahrenen Kurven reagiert er gutmütig, wenngleich mit deutlicher Seitenneigung. Nimmt man in der Kurve plötzlich das Gas weg, ändert sich das Eigenlenkverhalten nur wenig.

Lenkung*

Note: 2,8

Die Übersetzung der Lenkung kann nur zufriedenstellend, gerade beim Rangieren ist etwas Kurbelarbeit von Nöten. Auch deshalb, weil der Wendekreis mit 11,4 m nicht gerade klein ausfällt.

- + Bei schnellen Ausweichmanövern spricht die Lenkung aber gut an und zeigt sich auch sonst recht präzise. Sie vermittelt dem Fahrer einen noch guten Kontakt zur Fahrbahn. Positiv ist vor allem der beim Rangieren geringe Kraftaufwand.

Bremse

Note: 2,3

Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der Tiida 1.8 durchschnittlich 39,5 m (Mittel aus zehn Messungen, halbe Zuladung, Serienreifen) - kein berauschendes Ergebnis, wenn man bedenkt, dass mancher Konkurrent schon nach 36 m oder weniger steht.

- + Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt

der Tiida 1.8 durchschnittlich 39,5 m (Mittel aus zehn Messungen, halbe Zuladung, Serienreifen) - kein berauschendes Ergebnis, wenn man bedenkt, dass mancher Konkurrent schon nach 36 m oder weniger steht. Ansonsten spricht die Bremsanlage insgesamt spontan an und ist fein dosierbar.

Sicherheit

Note 2,4

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Note: 2,6

- + Nissan stattet seinen Tiida serienmäßig mit ABS, dem elektronischen Stabilitätsprogramm ESP und einem Bremsassistenten aus. Dies ist inzwischen Klassenstandard. Unbeabsichtigtes Anfahren ist nicht möglich, weil der Motor nur bei gedrücktem Kupplungspedal gestartet werden kann.
- In den Türen fehlen Rückstrahler oder Rückleuchten, die den Rückwärtigen Verkehr warnen könnten.

Passive Sicherheit - Insassen

Note: 2,2

- + Die Kopfstützen der Vordersitze bieten Personen bis 1,80 m Größe einen guten Schutz.
- + Der Abstand zwischen Kopf und Kopfstütze ist dabei sehr gering, bei einem Unfall reduziert das aktive System das Verletzungsrisiko. Ergebnisse von Crashtests nach EuroNCAP-Norm liegen noch nicht vor. Der Tiida verfügt serienmäßig über Front-, Seiten- sowie von vorne nach hinten durchgehende Kopfairbags. Die Insassen auf den Vordersitzen werden optisch und akustisch ermahnt, sich anzuschnallen. An den stabilen Bügeltürgriffen kann man hohe Zugkraft anbringen, so dass nach einem Unfall verklemmte Türen leichter geöffnet werden können.
- Hinten reichen die Kopfstützen nur für Personen bis zu einer Größe von 1,60 m, ihr Abstand zu den Köpfen ist zufriedenstellend.

Kindersicherheit

Note: 2,4

- + Auf den äußeren Sitzplätzen lassen sich Kindersitze gut befestigen, auch mittels Isofix und Ankerhaken. Mit dem Schlüssel kann man die Airbags auf der Beifahrerseite abschalten, dann dürfen dort auch rückwärtsgerichtete Kindersitze installiert werden. Die Gurte sind auch für Kindersitzsysteme mit hohem Gurtbedarf ausreichend lang und die Abstände der Gurtankpunkte groß genug.
- Die losen Gurtschlösser auf der Rückbank erschweren das Angurten von Kindersitzen unnötig, zudem sind sie an langen Gurtpeitschen befestigt, was für flach gehaltene Aufnehmer bei Kindersitzen ein Problem darstellt.

Fußgängerschutz

Note: 3,0

- + Ergebnisse zum Fußgänger-crash nach EuroNCAP-Norm liegen noch nicht vor. Es ist von einem durchschnittlichen Ergebnis auszugehen, da keine besonderen konstruktiven Maßnahmen getroffen wurden, um Personen bei einem Frontaufprall besonders zu schützen. Es sind aber auch keine harten Bauteile unmittelbar unter der Motorhaube verbaut.

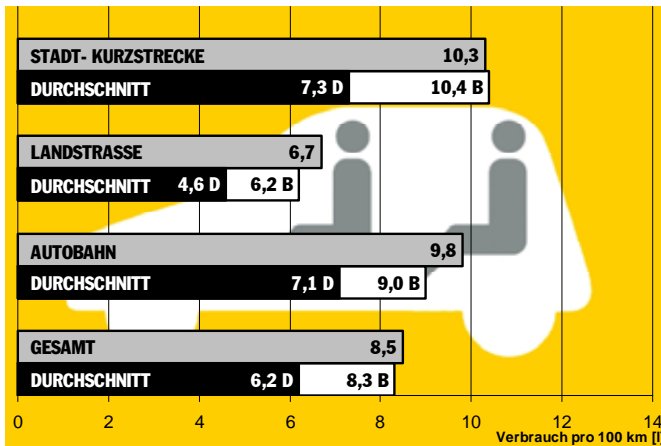
Verbrauch/Umwelt

Note 3,0

Verbrauch*

Note: 4,9

- In Anbetracht der Motorleistung reiht sich der Tiida 1.8 unter den durstigen Fahrzeugen seiner Klasse ein. Ein Durchschnittsverbrauch von 8,5 l Super pro 100 km ist in Zeiten hoher Spritpreise nicht mehr akzeptabel. Innerorts benötigt er 10,3 l, außerorts 6,7 l und auf der Autobahn fließen 9,8 l pro 100 km in die Brennräume. Immerhin kann man in der Praxis bei zurückhaltender Fahrweise problemlos diese Prüfstandswerte erreichen oder auch unterbieten.



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

Abgas

Note: 1,2

- + Die Schadstoffanteile im Abgas sind gering.
- Am CO₂-Ausstoß muss Nissan noch arbeiten, 198 g pro km sind meilenweit weg vom angestrebten Ziel 130 g/km.

Wirtschaftlichkeit*

Note 3,8

Betriebskosten

Note: 4,4

- Da sich die Kosten für den Betrieb hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff zusammensetzen und der Tiida 1.8 nicht gerade sparsam mit dem teuren Super-Benzin umgeht, erhält er hier eine schlechte Bewertung.

Werkstatt- und Reifenkosten

Note: 2,5

- Alle 30.000 km oder alle 12 Monate ist eine Wartung fällig. Der 1,8 Liter Benzin besitzt eine Steuerkette, die einen oftmals teuren Zahnriemenwechsel überflüssig macht.
- + Nissan verbaut nach eigenen Angaben eine langlebige Auspuffanlage und gewährt eine dreijährige Herstellergarantie bis maximal 100.000 Kilometer. Die günstige Seriengröße beschert dem Tiida relativ niedrige Ausgaben für den Reifenersatz.
- Die jährliche Wartung beschert auch Wenig- und Normalfahrern häufigere Werkstattaufenthalte. Alle 15.000 km oder alle 12 Monate muss der Tiida zum Service in die Werkstatt. Dies bedeutet relativ kurze Inspektionsabstände und somit mehr Werkstattaufenthalte.

Wertstabilität

Note: 4,4

- Zwar ist der Tiida neu in Deutschland auf dem Markt. Da er in anderen Ländern aber schon seit Jahren verkauft wird, ist mit einer gründlichen Überarbeitung innerhalb des vierjährigen Berechnungszeitraums zu rechnen - dies ist ein wertmindernder Punkt. Hinzu kommt das fehlende Image des neuen Kompakt-Klasse-Modells, das ihm keine herausragende Beliebtheit verleiht. So ergibt sich eine eher mäßige Restwertprognose.

Kosten für Neuanschaffung

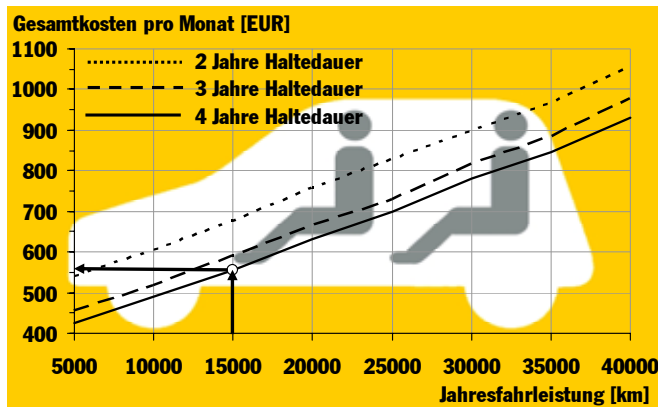
Note: 3,5

Mit 20.840 Euro ist der Tiida mit dem 126 PS-1,8 l Motor kein Schnäppchen, wenngleich die Tekna-Ausstattung sehr umfangreich ausfällt und neben der guten Sicherheitsausstattung auch Klimaautomatik, Alufelgen, CD-Wechsler, schlüssellosen Zugang, Licht- und Regensensor bietet. Für günstige 1.400 Euro gibt's noch Lederausstattung und Xenon-Licht. Somit relativiert sich der hohe Kaufpreis dank der umfangreichen Ausstattung, die bei der deutschen Konkurrenz mehrere tausend Euro extra kostet.

Fixkosten

Note: 3,5

- + Der Staat verlangt für den Benzinmotor Steuern in moderater Höhe.
- Relativ teuer wird es dann aber bei der Versicherung, ungünstige Einstufungen bei der Haftpflicht und der Vollkasko fordern ihren Tribut. Die durchschnittlich hohen Assekuranz-Forderungen für die Teilkasko können das mäßige Ergebnis kaum verbessern.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Autokosten (Beispiel: 555 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

Die Motorvarianten

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	1.6	1.8
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1598	4/1798
Leistung [kW(PS)]	81(110)	93(126)
Max.Drehmoment [Nm]bei U/min	153/4400	173/4800
0-100 km/h[s]	11,1	10,4
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	186	195
Verbrauch pro 100 km [l]	7,5S	8,5S
Versicherungsklassen KH/VK/TK	17/19/17	18/20/17
Steuer pro Jahr[Euro]	108	121
Monatliche Gesamt-Kosten[Euro]	472	536
Grundpreis[Euro]	15.990	19.240

Aufbau:

ST = Stufenheck	KB = Kombi	GE = Geländewagen
SR = Schrägheck	KT = Kleintransporter	PK = Pick-Up
CP = Coupe	TR = Transporter	
CA = Cabriolet	GR = Großraumlimousine	
RO = Roadster	BU = Bus	

Versicherung:

KH = KFZ-Haftpfl.
VK = Vollkasko
TK = Teilkasko

Kraftstoff:

N = Normalbenzin
S = Superbenzin
SP = SuperPlus
D = Diesel

Daten und Messwerte

4-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro4
Hubraum	1798 ccm
Leistung	93 kW (126 PS)
bei	5200 U/min
Maximales Drehmoment	173 Nm
bei	4800 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	195/65R15
Reifengröße (Testwagen)	195/65R15H
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,4 m/11,1 m
Höchstgeschwindigkeit	195 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	10,4 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2.+3. Gang)	6,4 s
Bremsweg aus 100 km/h	39,5 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	8,5 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	10,3/6,7/9,8 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe/Test	188 g/km/ 195 g/km
Innengeräusch 130 km/h	69 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4302 mm/1695 mm/1533 mm
Leergewicht/Zuladung	1290 kg/445 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	305 l/625 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	616 kg/1300 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	52 l
Reichweite	610 km
Allgemeine Garantie	3 Jahre / 100.000 km
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte *kursiv*

Kosten

Monatliche Betriebskosten	168 Euro
Monatliche Werkstattkosten	44 Euro
Monatliche Fixkosten	82 Euro
Monatlicher Wertverlust	261 Euro
Monatliche Gesamtkosten	555 Euro
(vierjährige Haltung, 15000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18/20/17
Grundpreis	20.840 Euro

Ausstattung

Technik

Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Bremsassistent	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Parkhilfe, elektronisch (beim Händler)	als Zubehör
Regensensor	Serie
Reifendruckkontrolle	nicht erhältlich
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht	Serie

Innen

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
aktive Kopfstützen vorn	Serie
Audioanlage (6fach CD-Wechsler)	Serie
Fahrersitz, höhen-/neigungseinstellbar	Serie/nicht erhältlich
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	nicht erhältlich
Isofix-Kindersicherungssystem	Serie
Klimaautomatik	Serie
Lenkrad, höhen-/längeinstellbar	Serie/nicht erhältlich
Navigationssystem	1500 Euro
Rücksitzlehne und -bank umklappbar (geteilt)	Serie
Skisack/Durchladeluke	nicht erhältlich

Außen

Außenspiegel, elektrisch einstell-/beheiz-/anklappbar	Serie
Lackierung Metallic	420 Euro
Leichtmetallfelgen	Serie
Schiebe-Hubdach	Serie

°im Testwagen vorhanden

Testzeugnis

Technik/Umwelt(Testergebnis)2,5

Karosserie/Kofferraum	2,9
Verarbeitung	3,1
Sicht	2,9
Ein-/Ausstieg	2,3
Kofferraum-Volumen*	3,1
Kofferraum-Zugänglichkeit	3,4
Kofferraum-Variabilität	3,3
Innenraum	2,5
Bedienung	2,3
Raumangebot vorne*	2,5
Raumangebot hinten*	2,9
Innenraum-Variabilität	3,0
Komfort	2,6
Federung	2,5
Sitze	3,0
Innengeräusch	2,3
Heizung, Lüftung	2,3
Motor/Antrieb	2,2
Fahrleistungen*	2,3
Laufkultur	2,0
Schaltung	2,7
Getriebeabstufung	2,0
Fahreigenschaften	2,0
Fahrstabilität	1,6
Kurvenverhalten	1,3
Lenkung*	2,8
Bremse	2,3
Sicherheit	2,4
Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme ...	2,6
Passive Sicherheit - Insassen	2,2
Kindersicherheit	2,4
Fußgängerschutz	3,0
Umwelt	3,0
Verbrauch*	4,9
Abgas	1,2
Wirtschaftlichkeit*	3,8
Betriebskosten*	4,4
Werkstatt-/Reifenkosten*	2,5
Wertstabilität*	4,4
Kosten für Neuanschaffung*	3,5
Fixkosten*	3,5

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 Mai 2008