



Lada Kalina 1119 1.4 16V

Fünftüriger Kleinwagen mit Schrägheck
(66 kW / 90 PS)

Optisch wenig aufregend und eher schlicht gestylt erscheint der neue Lada Kalina. Verarbeitung von Karosserie und Innenraum sind besser geworden als bei den früheren Modellen, kommen aber längst nicht an die Konkurrenz aus Europa oder Asien heran. Der 90 PS starke Motor sorgt für recht gute Fahrleistungen, er läuft etwas rau, geht mit dem Kraftstoff aber sparsamer um. Was aktive und passive Sicherheit betrifft, so befindet sich der Lada bei weitem nicht auf dem Stand der aktuellen Technik. Es gibt nur Frontairbags, ESP sucht man vergeblich in der Preisliste, nur ABS gibt's als Option. Ein Spar-Auto ohne Sicherheit für Individualisten zu einem Grundpreis von etwa knapp 8.800 Euro.

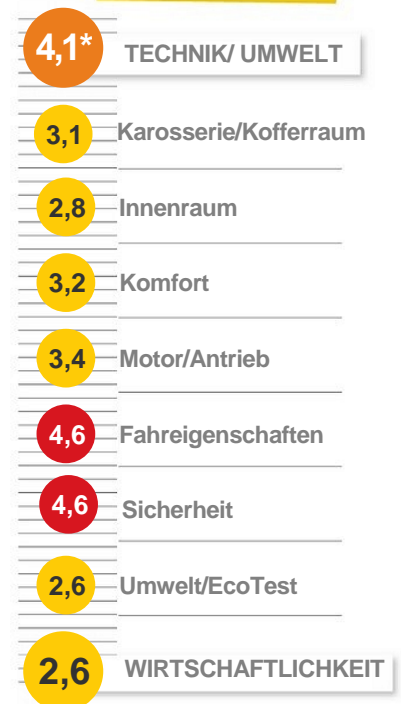
Karosserievarianten: Limousine, Schrägheck **Konkurrenten:** Dacia Logan / Sandero

+ niedriger Anschaffungspreis, einfache Bedienung, kräftige Heizung

- Verarbeitungsmängel, kein ESP, ABS nur gegen Aufpreis, schlechte passive Sicherheit (nur Frontairbags), schlechter Wiederverkauf



ADAC-URTEIL



* abgewertet wegen Sicherheitsmängeln

3,1 KAROSSERIE/KOFFERRAUM

3,9 Verarbeitung

- ⊕ Unlackierte Kunststoffleisten schützen die Karosseriefanken und Stoßfänger bei kleinen Parkremplern. Der Motorraum ist mit einer verzinkten Metall-Abdeckung gekapselt, nur Getriebe und Ölwanne sind frei. Im weiteren Verlauf ist der Unterboden relativ glattflächig und gut gegen Korrosion geschützt. Ein vollwertiges Ersatzrad befindet sich in der Ersatzradmulde.
- ⊖ Die Verarbeitung der Karosserie lässt hier und da etwas zu wünschen übrig. Vor allem aber im Innenraum fallen weniger hochwertige Materialien auf, die nicht immer gut verarbeitet sind. Zudem düstet ein unangenehmer Geruch aus. Der Tankdeckel ist nicht abschließbar. Die Türschweller sind nur mäßig gegen Verschmutzen abgedichtet und nicht gegen Verkratzen geschützt. Die maximale Dachlast beträgt nur 50 kg. Um an die Sicherungen zu gelangen, muss die Abdeckung mit dem Lichtschalter entfernt werden; dabei verliert man leicht die Metall-Halteklipse. Das Wechseln der Scheinwerferlampen ist dem Fahrzeugbesitzer wegen sehr eingeschränkter Zugänglichkeit kaum möglich.

3,2 Sicht

Die Karosserie ist vergleichsweise übersichtlich gestaltet, die Enden lassen sich recht gut abschätzen. In der ADAC-Rundumsichtmessung schneidet der Lada Kalina noch durchschnittlich ab. Elektronische Helfer wie Parksensoren oder Xenonscheinwerfer sind für den Wagen nicht erhältlich.

- ⊕ Der Bodenblick nach vorne ist sehr gut, auch in den Außenspiegeln hat man eine gute Sicht. Schade nur, dass diese bei schnellerer Fahrt zittern und das Bild somit fast unbrauchbar wird.
- ⊖ Der Innenspiegel ist klein. Man vermisst beheizbare Außenspiegel.

2,9 Ein-/Ausstieg

Hinten steigt man durchschnittlich ein. Die Türausschnitte sind groß genug, nur die hohe Schwellerkante ist etwas hinderlich.

- ⊕ Vorne ist der Zustieg recht bequem, dafür sorgen eine angenehme Höhe der Sitze und der Türschweller. Auch verläuft die Dachkante nicht allzu niedrig. Die Zentralverriegelung lässt sich serienmäßig über eine Fernbedienung betätigen. Die Tasten sind allerdings verwechselbar, die Funktionen nicht immer ganz nachvollziehbar.

Rundumsicht



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.



Die Sicht nach schräg hinten ist auch beim Kalina stark eingeschränkt.

2,9 Kofferraum-Volumen*

Mit 240 l ist der Kofferraum selbst für seine Klasse nicht besonders groß. Nach dem Umklappen der Rücksitze stehen 575 Liter Laderaum zur Verfügung (gemessen bis zur Fensterunterkante).



Mit 240 l Volumen besitzt der Kalina einen Kofferraum von klassenüblicher Größe.

2,5 Kofferraum-Zugänglichkeit

Das Öffnen und Schließen der Heckklappe ist nicht ganz leicht. Zum Entriegeln muss ein altmodischer und schwergängiger Knopf tief gedrückt werden, die Klappe öffnet dann aber sehr leicht. Zum Schließen gibt es zwar einen praktischen Griff in der Klappe, man muss aber von außen nachdrücken, wobei man sich die Hände schmutzig macht. Die Beleuchtung ist etwas spärlich.

⊕ Die Höhe der Ladekante befindet sich mit knapp 65 cm auf einem relativ niedrigen Niveau. Die Ladeöffnung ist groß und das Format praktisch; der Kofferraum ist gut nutzbar.

3,6 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitze sind asymmetrisch geteilt umklappbar. Dazu kann zuvor die Bank nach vorne geklappt werden, der Boden ist dann relativ eben.

⊖ Zum Umklappen müssen die Kopfstützen abgezogen werden. Die vorgesehenen Löcher in der geklappten Bank zum Einstecken und sicheren Aufbewahren der abgezogenen Kopfstützen haben jedoch nicht den passenden Abstand. Der Klappmechanismus ist schwergängig, beim Zurückklappen können leicht die Gurte eingeklemmt und beschädigt werden. Man vermisst Ablagen für lose und kleine Utensilien.

2,8 INNENRAUM

3,4 Bedienung

Die Funktionalität der Bedienelemente liegt auf dem Niveau eines Autos aus den frühen Neunziger Jahren. Die überschaubare Anzahl der Funktionen macht die Eingewöhnung dabei recht einfach. Das Lenkrad ist einem relativ geringen Bereich höheneinstellbar, Pedale und Schalthebel sind weitgehend gut angeordnet, der Sprung vom Gas zum Bremspedal könnte etwas geringer sein. Die Heizungseinsteller liegen auf einer angenehmen Höhe, fühlen sich aber billig an und sind unpräzise einstellbar, insbesondere die Temperatur. Das Zubehör-Radio liegt zu tief, der Lautstärkereger ist glatt und lässt sich nur schwer greifen. Vorne lassen sich die Fenster elektrisch bedienen, allerdings ohne Antippfunktion; hinten gibt es Kurbeln. Leseleuchten gibt es nur vorne.



Billige Materialien, eine durchwachsene Verarbeitungsqualität und die wenig funktionelle Bedienung können auch durch den niedrigen Kaufpreis nicht gerechtfertigt werden.

⊕ Ein Bordcomputer informiert unter anderem über Verbrauch und Reichweite. Die Instrumente sind klar gezeichnet und einwandfrei ablesbar. Über einen USB-Stecker lassen sich externe Audio-Geräte anschließen (Funktion des Radio-Gerätes aus dem Zubehörprogramm).

⊖ Die Sitzeinsteller sind schwergängig, auch die Handbremse muss mit hohem Kraftaufwand gezogen werden. Die Tasten für die Hupe sind klein und in kritischen Situationen möglicherweise nicht schnell genug zu finden. Die Außenspiegel sind nur manuell einstellbar. Das Angebot an Ablagen ist insgesamt spärlich, das Handschuhfach könnte größer sein und ist nur bei eingeschalteter Zündung beleuchtet.

1,9 Raumangebot vorne*

⊕ Personen bis 1,90 m Größe finden gut Platz im Kalina. Der Sitz lässt sich weit nach hinten schieben. Auch die Innenbreite ist für die Klasse sehr üppig. Das subjektive Raumgefühl ist großzügig.

2,9 Raumangebot hinten*

Hinten können Insassen bis zu einer Größe von 1,80 m komfortabel Platz nehmen, wenn die Vordersitze für 1,85 m große Personen eingestellt sind. Auch hier ist die Innenbreite für die Klasse sehr großzügig, subjektiv ist das Raumgefühl aber nur durchschnittlich.

3,2 KOMFORT

3,5 Federung

Das Fahrwerk zeichnet sich nicht gerade durch Feinschliff aus. Während bei langen Bodenwellen noch ein recht akzeptables Federungsverhalten wahrzunehmen ist, beginnt die Karosserie bei kurzen Unebenheiten und Einzelhindernissen deutlich zu schwingen. Die Insassen bekommen die Stöße deutlich zu spüren, auch tritt häufig Stuckern auf. Fährt man voll beladen, so wird die Federung komfortabler, allerdings treten Wanken und Seitenneigung dann verstärkt auf.

3,2 Sitze

Die vorderen Sitze sind nicht in der Höhe einstellbar und sehr weich gepolstert. Während die Sitzflächen etwas kurz geraten sind, ist die Kontur der Lehnen in Ordnung. Vorne kann man unter dem Sitzpolster den Metallrahmen spüren. Der Fahrer kann seinen linken Fuß gut abstützen. Hinten sind die Sitze noch weicher gepolstert. Obgleich der Abstand zum Boden erfreulich groß ist, sitzt man nicht sehr bequem, da zwischen Sitzfläche und Lehne der unangenehme Winkel stört. Die Lehnen sind hier höher als vorne.

4,5 Innengeräusch

– Der gemessene Geräuschpegel bei 130 km/h ist sehr hoch. Neben lautem Fahr- und Windgeräusch tritt insbesondere der laute Motor in den Vordergrund.

2,6 Klimatisierung

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

+ Die Heizung pricht schnell an und ist kräftig, vorne und auch hinten müssen die Insassen bei kalter Witterung nicht lange frieren. Gegen Aufpreis ist eine manuelle Klimaanlage erhältlich.

– Hinten lassen sich die Fenster nur zu etwa zwei Dritteln öffnen und auch vorne nicht vollständig.

3,4 MOTOR/ANTRIEB

3,1 Fahrleistungen*

Während der 1,4-Liter-Sechzehnventiler mit seinen 90 PS aus niedrigeren Drehzahlbereichen weniger durchzugskräftig ist, kann er bei weitem Ausdrehen der Gänge recht gute Fahrleistungen realisieren.

4,0 Laufkultur

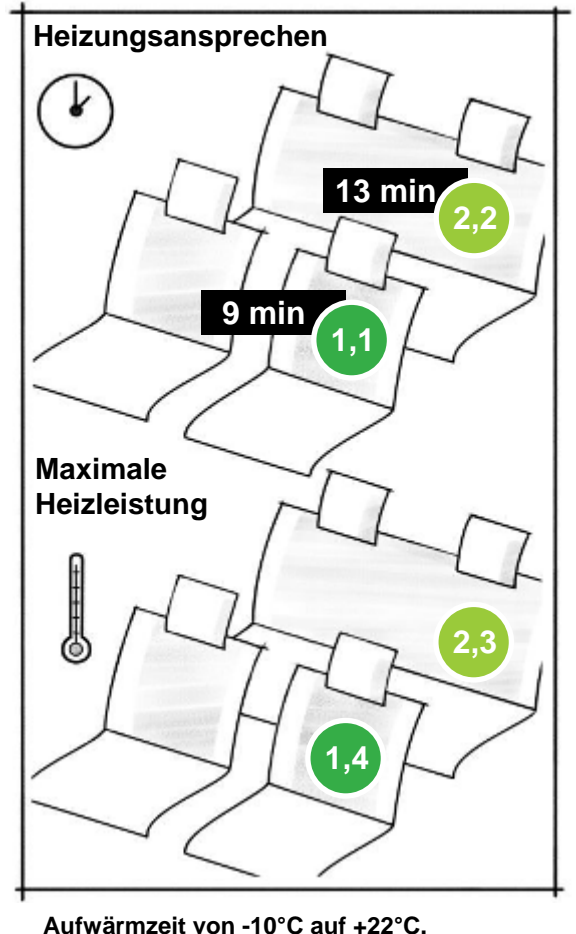
– Die Vibrationen sind nur mäßig gedämpft. In gewissen Drehzahlen brummt der Motor deutlich. Bei langsamer Fahrt sind auch deutliche Getriebegeräusche wahrnehmbar, insbesondere beim Herunterschalten in den ersten oder zweiten Gang.

3,8 Schaltung

– Die Präzision der Schaltung ist mäßig, die Gänge müssen sorgfältig eingelegt werden. Schnelle Gangwechsel sind dadurch kaum möglich. Bei schnellem Einlegen des Rückwärtsganges kann es im Getriebe krachen.

2,4 Getriebeabstufung

Die Abstufungen der Gänge sind der Charakteristik des Motors gut angepasst, die Drehzahlsprünge nicht zu groß und die Abstimmung zwischen Motordrehzahl und Fahrgeschwindigkeit im höchsten Gang ausgewogen.



4,6 FAHREIGENSCHAFTEN

4,8 Fahrstabilität

Beim Bremsen in Kurven oder auf Fahrbahnen mit unterschiedlichen Reibwerten kann ABS (200 Euro Aufpreis) die Sicherheit erhöhen.

⊖ Die Richtungs- und Kursstabilität gehört nicht zu den Stärken des Lada. Während sich das Fahrzeug bei schlechter Fahrbahnoberfläche oder Seitenwind noch weitgehend neutral verhält, gerät es bei plötzlichen Lenkbewegungen und Spurwechseln schnell außer Kontrolle. Das fehlende Stabilitätsprogramm (ESP) trägt einen wesentlichen Teil dazu bei. Bei starkem Beschleunigen auf nasser oder glatter Fahrbahn drehen die Antriebsräder durch; eine Traktionskontrolle ist nicht vorhanden.

3,3 Kurvenverhalten

Das Eigenlenkverhalten des Kalina ist zunächst untersteuernd und damit gutmütig. Bei Lastwechsel in der Kurve kann jedoch das Heck ausbrechen, das Fahrzeug gerät dann leicht ins Schleudern. ESP, das hier eingreifen könnte, ist nicht zu haben.

4,4 Lenkung*

Der Wendekreis ist mit 10,5 m durchschnittlich für die Klasse.

⊖ Die Lenkung ist eine der größten Schwächen des Lada Kalina. Um die Mittelachse ist sie extrem unpräzise und zudem schwergängig, was dazu führt, dass das Lenkrad nicht in die Mitte zurückkehrt, wenn man es loslässt. Es fehlt an Präzision und Zielgenauigkeit, ein Gefühl für die Fahrbahn ist nicht vorhanden. Zudem ist die Lenkung nicht frei von Antriebseinflüssen, beim Rangieren nicht besonders leichtgängig und relativ indirekt übersetzt.

5,5 Bremse

⊖ Die Bremse kann nicht überzeugen. Während zu Beginn der Messung aus 100 km/h zum Stillstand ein Bremsweg um 42 m erreicht wird, steigt dieser bereits bei der zweiten Messung bedingt durch Überhitzung stark an und erreicht inakzeptable Werte bis zu 59 m. Der durchschnittliche Bremsweg von 48 m (Mittelwert aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Serienbereifung) führt bereits zur schlechtesten Bewertung von 5,5. Hinzu kommt eine deutliche Abwertung durch Fading, insgesamt also ein sehr schlechtes Ergebnis.

4,6 SICHERHEIT

5,0 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

– Der Lada Kalina besitzt keinerlei Einrichtungen zur Steigerung der aktiven Sicherheit. Selbst ABS kostet Aufpreis.

3,9 Passive Sicherheit - Insassen

Warndreieck und Verbandkasten befinden sich gemeinsam an einem gut zugänglichen Ort im Kofferraum, wo eine spezielle Halterung diese fixiert.

+ Die Kopfstützen an den vorderen Sitzen reichen für Insassen bis zu einer Größe von 1,75 m; durch den geringen Abstand zum Kopf können sie gut wirken. Hinten reichen die Kopfstützen zwar auch für bis zu 1,70 m große Personen, haben aber einen sehr hohen Kopfabstand. Die stabilen Außentürgriffe erleichtern das Öffnen von unfallbedingt verklemmten Türen.

– Der Wagen besitzt nur Frontairbags; dies entspricht nicht dem Stand der passiven Sicherheitstechnik. Man vermisst zudem Gurt-Erinnerer.

3,0 Kindersicherheit

Auf der Rückbank können Kindersitze auf den äußeren Plätzen befestigt werden.

+ Die Gurtlängen reichen auch für Kindersitzsysteme mit hohem Gurtbedarf aus. Der Abstand zwischen den Gurtanlenkpunkten ist groß genug. Die hinteren Fensterheber funktionieren mit Muskelkraft, so besteht keine besondere Einklemmgefahr.

– Isofix oder ein ähnliches System zur Verankerung von Kindersitzen ist nicht erhältlich. Die losen Gurtschlösser hinten erschweren das Angurten. Auf dem Beifahrersitz dürfen keine rückwärts gerichteten Kindersitze befestigt werden, weil sich der Frontairbag nicht deaktivieren lässt. Hinten in der Mitte ist die Sitzkontur ungünstig, um Kinderrückhaltesysteme standfest zu befestigen. Auf der weichen Sitzfläche der äußeren Sitzplätze können Kindersitzsysteme schlecht lagestabil befestigt werden.

4,0 Fußgängerschutz

– Fußgänger haben bei einem Zusammenstoß ein erhöhtes Verletzungsrisiko, weil sich unter der Motorhaube in geringen Abständen harte Bauteile befinden und keine separaten Maßnahmen zum Fußgängerschutz verbaut sind.

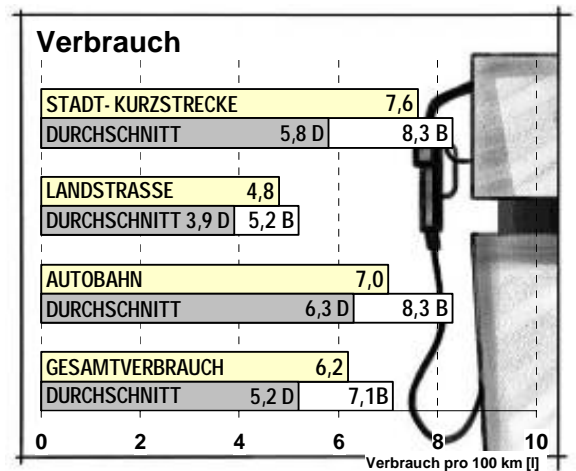
2,6 UMWELT/ECOTEST

3,8 Verbrauch/CO2*

Beim Verbrauch reiht sich der Lada Kalina im zufriedenstellenden bis ausreichenden Bereich seiner Klasse ein. Im Durchschnitt konsumiert er 6,2 l Super pro 100 km. Das ergibt im ADAC EcoTest 22 Punkte beim CO₂-Ausstoß (147 g/km). Innerorts gönnt sich der kleine Lada 7,6 l, außerorts 4,8 l und auf der Autobahn 7,0 l alle 100 km. Der vom Hersteller angegebene Verbrauch lässt sich in der Praxis problemlos erreichen.

1,3 Schadstoffe

⊕ Die Schadstoffanteile im Abgas sind niedrig, keine Schadstoffgruppe fällt besonders aus dem Rahmen in den jeweiligen Zyklen. Damit kann der Lada 47 von 50 möglichen Punkten im Bereich Schadstoffe beim ADAC EcoTest erreichen. Zusammen mit den Punkten aus dem Verbrauch ergeben sich 69 Punkte - das macht drei EcoTest-Sterne. Leider wird der vierte Stern um einen Punkt verpasst.



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

2,6 WIRTSCHAFTLICHKEIT

4,1 Betriebskosten*

⊖ Die Kosten für den Betrieb setzen sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoffverbrauch zusammen. Da der Kalina nicht besonders sparsam mit dem teuren Sprit umgeht, erhält er hier nur eine Bewertung mit ausreichend.

2,3 Werkstatt- / Reifenkosten*

Alle 15.000 km oder alle 12 Monate ist ein kleinerer Service - alle 30.000 km oder 24 Monate eine große Inspektion fällig. Dies bedeutet relativ kurze Serviceabstände und somit mehr Werkstattaufenthalte. Der 1,4 l-Motor besitzt einen Zahnriemen, der jedoch erst nach 200000 gewechselt werden muß.

⊕ Die Kosten für den Reifenersatz sind bei Verwendung der Seriengröße günstig und die Preise für die Werkstattstunde bewegen sich auf sehr niedrigem Niveau.

5,5 Wertstabilität*

⊖ Wer kauft einen gebrauchten Lada? Die Antwort ergibt den Grund für die Note. Einen Lada Kalina kauft man für die Ewigkeit ("Bis dass der Tod uns scheidet").

1,2 Kosten für Anschaffung*

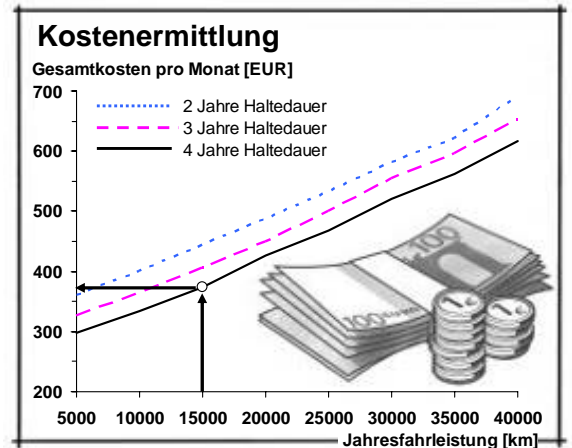
⊕ Sehr günstig fällt dagegen der Anschaffungspreis aus. 8750 Euro gilt es zu schlagen, und das schafft nur Dacia und seit neuestem KIA mit dem Basis-Picanto.

2,7 Fixkosten*

⊕ Bei den festen Kosten schneidet der Kalina recht gut ab, Haftpflicht und Vollkasko sind weniger günstig, für die Teilkaskoversicherung sind aber keine großen Aufwendungen nötig. Die Steuer nach Hubraum ist niedrig.

2,1 Monatliche Gesamtkosten*

⊕ Dank des billigen Anschaffungspreises und der überschaubaren Aufwendungen für Kraftstoff, Versicherung und Wartung bleiben die monatlichen Gesamtkosten im günstigen Rahmen.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 374 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.4 16V	1.6 8V
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1390	4/1596
Leistung [kW(PS)]	66(90)	60(81)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	127/4500	122/2500
0-100 km/h[s]	13,0	13,0
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	165	165
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	6,2 S	7,3 S
Versicherungsklassen KH/VK/TK	15/17/13	15/17/13
Steuer pro Jahr [Euro]	108	146
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	374	389
Preis [Euro]	8750	8550

Aufbau

ST = Stufenheck
SR = Schrägheck
CP = Coupe
C = Cabriolet
RO = Roadster
KB = Kombi

KT = Kleintransporter
TR = Transporter
GR = Großraumlimousine
BU = Bus
GE = Geländewagen
PK = Pick-Up

Versicherung

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

Kraftstoff

N = Normalbenzin
S = Superbenzin
SP = SuperPlus
D = Diesel
FG = Flüssiggas
G = Erdgas

DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro4
Hubraum	1390 ccm
Leistung	66 kW (90 PS)
bei	5000 U/min
Maximales Drehmoment	127 Nm
bei	4500 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	5-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	175/65R14
Reifengröße (Testwagen)	185/60R14H
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Trommel
Wendekreis links/rechts	10,45 m
Höchstgeschwindigkeit	165 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	13,0 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2. +2.Gang)	7,8 s
Bremsweg aus 100 km/h	48,0 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	6,2 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	7,6/ 4,8/ 7,0 l
CO2-Ausstoß Herstellerangabe/Test	160g/km/ 147g/km
Innengeräusch 130km/h	75dB(A)
Länge/Breite/Höhe	3850/1700/1500 mm
Leergewicht/Zuladung	1095 kg/460 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	240 l/575 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	450 kg/900 kg
Dachlast	50 kg
Tankinhalt	50 l
Reichweite	805 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	6 Jahre

ADAC-Testwerte fett

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	111 Euro
Monatliche Werkstattkosten	39 Euro
Monatliche Fixkosten	68 Euro
Monatlicher Wertverlust	156 Euro
Monatliche Gesamtkosten	374 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	15/17/13
Grundpreis	8.750 Euro

NOTENSKALA

 Sehr gut	0,6 – 1,5	 Ausreichend	3,6 – 4,5
 Gut	1,6 – 2,5	 Mangelhaft	4,6 – 5,5
 Befriedigend	2,6 – 3,5		

Der ADAC-Autotest beinhaltet über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC-Autotest ist nach dem neuen, aktualisierten ADAC-Autotest-Verfahren 2009 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 01.01.2009 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.07.2009 gültigen Steuergesetzgebung.



AUSSTATTUNG

TECHNIK

ABS	200 Euro°
Antriebsschlupf-Regelung	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Bremsassistent	nicht erhältlich
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	nicht erhältlich
Reifendruckkontrolle	nicht erhältlich
Reserverad, vollwertig	Serie
Servolenkung	Serie
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	nicht erhältlich
Audioanlage	460 Euro°
Fahrersitz, höhen-/neigungseinstellbar	nicht erhältlich
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Isofix-Kindersicherungssystem	nicht erhältlich
Klimaanlage	1200 Euro°
Lenkrad, höheneinstellbar	Serie
Rücksitzlehne und -bank umklappbar (1/3 : 2/3)	Serie
Skisack/Durchladeluke	nicht erhältlich
Zentralverriegelung(mit Fernbedienung)	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung (starr)	620 Euro
Außenspiegel, beheizbar	nicht erhältlich
Außenspiegel, elektrisch einstellbar	nicht erhältlich
Lackierung Metallic	Serie
Leichtmetallfelgen (14 Zoll)	650 Euro°
Nebelscheinwerfer	250 Euro
Wärmeschutzverglasung	Serie

° im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT¹

4,1

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	3,1	Fahreigenschaften	4,6
Verarbeitung	3,9	Fahrstabilität	4,8
Sicht	3,2	Kurvenverhalten	3,3
Ein-/Ausstieg	2,9	Lenkung*	4,4
Kofferraum-Volumen*	2,9	Bremse	5,5
Kofferraum-Zugänglichkeit	2,5	Sicherheit	4,6
Kofferraum-Variabilität	3,6	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	5,0
Innenraum	2,8	Passive Sicherheit - Insassen	3,9
Bedienung	3,4	Kindersicherheit	3,0
Raumangebot vorne*	1,9	Fußgängerschutz	4,0
Raumangebot hinten*	2,9	Umwelt/EcoTest	2,6
Innenraum-Variabilität	4,0	Verbrauch/CO2*	3,8
Komfort	3,2	Schadstoffe	1,3
Federung	3,5		
Sitze	3,2	WIRTSCHAFTLICHKEIT	2,6
Innengeräusch	4,5	Betriebskosten*	4,1
Klimatisierung	2,6	Werkstatt- / Reifenkosten*	2,3
Motor/Antrieb	3,4	Wertstabilität*	5,5
Fahrleistungen*	3,1	Kosten für Anschaffung*	1,2
Laufkultur	4,0	Fixkosten*	2,7
Schaltung	3,8	Monatliche Gesamtkosten*	2,1
Getriebeabstufung	2,4		

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte Klassenbezogen