



Lada Priora 2172 1.6 16V LPG

Fünftürige Schräghecklimousine der unteren Mittelklasse (72 kW / 98 PS)

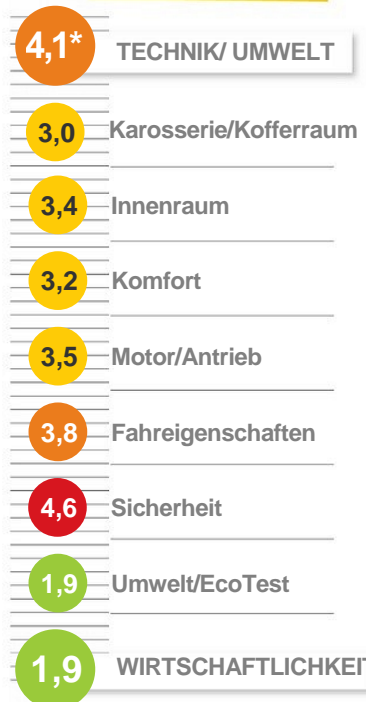
Ein neues Modell von Lada im Golf-Segment, zu Preisen ab 8.800 Euro - der Priora. Im Basismodell kostet aber sogar ABS Aufpreis. Hier zeigt sich das grundsätzliche Problem: die Sicherheitsausstattung. Es gibt nur Frontairbags, keine an den Seiten. Auch ESP ist nicht lieferbar. Die getestete Fließheck-Version bietet zwar Annehmlichkeiten wie Zentralverriegelung, aber sicherheitstechnisch ist sie auf dem Niveau der 80er Jahre. Das Platzangebot geht in Ordnung, die Sitze sind aber eher weiche Sessel. Die Schaltung ist sehr indirekt, der Motor dagegen verrichtet recht lebendig seinen Dienst und ist dabei sparsam - egal ob mit LPG oder Super. Der Preis für das getestete Modell beginnt bei 12.340 Euro (inkl. Gasumbau), vor allem bei der Sicherheit und bei der Feinabstimmung sollte Lada aber noch erheblich nachbessern. **Karosserievarianten:** Stufenheck und Fließheck **Konkurrenten:** Brilliance BS4 (ohne Autogas), Dacia Logan

+ einfache Bedienung, gute Heizung, günstige Kraftstoffkosten mit Autogas

- mäßige Verarbeitung, zu weiche Sitze, indirekte Lenkung, schlechte Sicherheitsausstattung, kein ESP lieferbar, langer Bremsweg, dünnes Werkstättenetz



ADAC-URTEIL



* abgewertet wegen Sicherheitsmängeln

3,0

KAROSSERIE/KOFFERRAUM

3,4

Verarbeitung

Die Verarbeitung und das Finish der Karosserie sind mehr oder weniger in Ordnung. Die Spaltmaße könnten kleiner und gleichmäßiger sein, es gibt aber keine gravierenden Mängel. Auch die Innenraumverarbeitung fällt ganz passabel aus, die Materialqualität ist nicht schlecht, aber weit entfernt von hochwertig. Auf schlechten Straßen gehen von manchen Stellen Klapper- und Knarz-Geräusche aus. Die Türschweller sind zwar nicht ausreichend gegen Verschmutzen abgedichtet, sie verkratzen aber dank der Kunststoffauflagen nicht bei unvorsichtigem Ein- und Aussteigen. Die Dachlast fällt mit 50 kg nur zufriedenstellend aus.

⊕ Der Motorraum ist nach unten recht gut geschützt, Lada hat sogar eine Blechabdeckung verbaut. Die Seitenleisten sind unlackiert und können kleine Dellen durch fremde Autotüren verhindern. Auch die unlackierten Kunststoffleisten an Front- und Heckschürze verhindern eventuell den einen oder anderen Kratzer.

⊖ Der Tankdeckel ist nicht abschließbar. Da in der Reserveradmulde der Zusatztank für das Flüssiggas unterkommen muss, gibt es kein Reserve- oder Notrad. Immerhin hat Lada trotzdem Wagenheber und Schraubenschlüssel beigelegt. Bei einer Reifenpanne steht aber nur ein Reifenreparaturset zur Verfügung. Beim linken Scheinwerfer lassen sich die Lampen nur in der Werkstatt wechseln, weil die Batterie den Zugang versperrt.

3,4

Sicht

Die Übersichtlichkeit der Karosserie ist zufriedenstellend, der Fahrer sitzt auf Normhöhe eines PKW und kann den Verkehr damit mäßig überblicken. Bei der ADAC-Rundumsichtmessung schneidet der Lada Priora befriedigend bis ausreichend ab; dank der recht steilen A-Säulen schränken diese die Sicht nach vorne nicht zu sehr ein, nach schräg hinten wird der Blick aber durch die C-Säule und die Kopfstützen behindert. Die Sicht in den Außenspiegeln geht in Ordnung, die im Innenspiegel lässt zu wünschen übrig. Die Scheinwerfer leuchten nur mäßig die Straße aus. Die Scheibenwischer arbeiten ziemlich langsam.

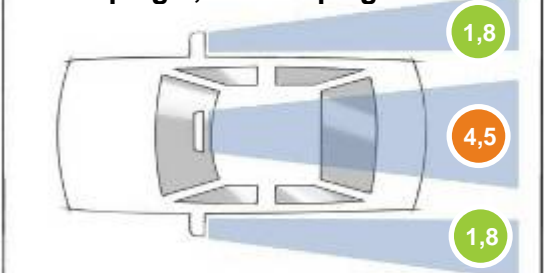
⊕ Vor dem Auto können Gegenstände in Bodennähe auch recht nahe am Auto noch gesehen werden.

⊖ Parksensoren sind leider nur im Zubehörhandel erhältlich.

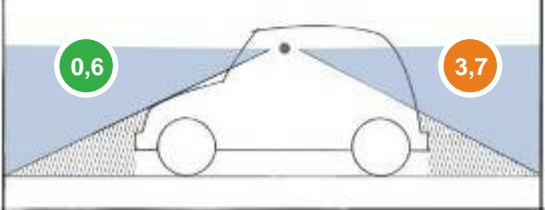
Rundumsicht



Innenspiegel, Außenspiegel



Vorderes und hinteres Nahfeld



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.



Nach schräg hinten wird die Sicht durch die Dachsäule und die nicht versenkbaren Kopfstützen beeinträchtigt.

3,2

Ein-/Ausstieg

Hinten gelingt das Ein- und Aussteigen zufriedenstellend. Die Türbremsen sind nicht besonders kräftig ausgelegt, sie können die verhältnismäßig leichten Türen aber auch an Steigungen recht gut halten.

⊕ Vorne steigt man bequem ein, da der Schweller angenehm niedrig liegt und der Abstand zwischen Schwelleraußenkante und Sitzfläche gering ist; nur auf die Dachkante muss man etwas acht geben, um sich den Kopf nicht anzuschlagen. Für die Zentralverriegelung gibt es eine Fernbedienung, die Tasten kann man aber leicht verwechseln. Für alle außen Sitzenden außer für den Fahrer sind Haltegriffe am Dachhimmel vorhanden.

2,1

Kofferraum-Volumen*

Das Volumen des Gepäckabteils beträgt üblicherweise durchschnittliche 320 l.

⊕ Klappt man die Rückbank um, erweitert sich der Laderaum auf üppige 1310 l (gemessen bis Fensterunterkante). Über einen gewissen Bereich kann man den Kofferraum bis zum Dach beladen, die Heckscheibe steht aber sehr schräg.



Mit 320 l Volumen ist der Kofferraum des Piora von klassenüblicher Größe.

3,1

Kofferraum-Zugänglichkeit

Mit 69 cm über der Straße befindet sich die Ladekante auf einem zufriedenstellenden Niveau. Mit über 11 cm stört aber die innere Bordwand etwas.

⊕ Die große Ladeöffnung erleichtert das Ein- und Ausladen, das Format des Laderaums ist zweckmäßig. Die Kofferraumklappe öffnet fast 1,90 m hoch, damit stoßen sich auch große Leute nicht so leicht daran.

⊖ Sehr umständlich fällt aber das Öffnen der Klappe aus, denn es gibt keinen Griff zum Öffnen. Das Entriegeln funktioniert nur mit dem Schlüssel oder über einen Knopf zwischen den Vordersitzen, der unbeleuchtet ist und auch während der Fahrt entriegelt. Der Kofferraum ist schwach beleuchtet. Zum Schließen der Klappe fehlt ein Griff, man macht sich die Finger schmutzig.

3,2

Kofferraum-Variabilität

⊕ Rücksitzlehne und -bank lassen sich asymmetrisch geteilt umklappen.

⊖ Der Klappmechanismus könnte sich aber leichter bedienen lassen, die Kopfstützen müssen extra abgezogen werden, es gibt aber passende Halterungen. Kleine Utensilien können im Kofferraum nicht befestigt werden, weil Ablagen fehlen.

3,4 INNENRAUM

3,2 Bedienung

Prinzipiell lässt sich der Priora recht gut bedienen. Es fehlt vor allem an Ergonomie. Das Lenkrad ist zufriedenstellend angeordnet, es lässt sich in der Höhe einstellen, aber nicht in der Reichweite, zudem ist der Einstellbereich eher knapp. Pedale und Schalthebel könnten bei der Anordnung auch noch Optimierung vertragen. Die Instrumente sind klar gezeichnet und gut ablesbar, es gibt für alle wichtigen Funktionen Kontrollleuchten, auch für offene Türen und Kofferraum. Der Lichtschalter ist günstig angeordnet, er ist zudem beleuchtet, um ihn auch im Dunkeln zu finden. Die Heizung und Lüftung lässt sich recht simpel einstellen, die Bedienelemente liegen aber zu tief. Die vorderen Fenster öffnen und schließen elektrisch, es gibt aber keine Antipp-Funktion. Die Wischer arbeiten recht langsam, vor allem hinten. Das Radio ist zwar gut zu erreichen, aber die Knöpfe sind zu klein und deren Funktionen schwer zu entziffern. Der Bordcomputer zeigt unter anderem Momentan- und Durchschnittsverbrauch. Die elektrischen Außenspiegel lassen sich gut einstellen, der Schalter liegt günstig. Das Handschuhfach ist groß und gut beleuchtet, leider nur bei eingeschaltetem Licht.



Materialanmutung, Verarbeitung und Funktionalität sind ausreichend, jedoch weit entfernt vom gewohnten Niveau europäischer oder asiatischer Fahrzeuge.

⊖ Der Schalter zum Öffnen des Kofferraums ist unbeleuchtet und entriegelt auch während der Fahrt die Kofferraumklappe, wenn man versehentlich darauf kommt. Die Sitzeinsteller sind schlecht zugänglich und schwergängig. Es gibt nur vorne eine Innenraumleuchte, Leseleuchten fehlen komplett. Die Kontrollleuchte für die Nebelschlussleuchte ist im Schalter schlecht sichtbar untergebracht.

3,6 Raumangebot vorne*

Der Fahrersitz lässt sich nur für Personen bis zu einer Größe von gut 1,80 m zurückschieben. Die Innenbreite fällt ebenfalls nur zufriedenstellend bis ausreichend aus. Das subjektive Raumgefühl bewegt sich im befriedigenden Bereich.

3,7 Raumangebot hinten*

Wenn die Vordersitze ganz zurück gestellt sind (nur für 1,80 m große Personen möglich), bleibt hinten noch Platz für Personen bis weniger als 1,80 m Größe. Die Innenbreite kann auch nicht wirklich überzeugen, für zwei Leute geht sie aber in Ordnung. Drei Menschen sitzen hinten sehr beengt.

3,2 KOMFORT

3,0 Federung

Die Abstimmung der Federn und Dämpfer ist Lada zufriedenstellend gelungen. Kurze Fahrbahnebenheiten und kleine Fahrbahnwellen werden passabel abgefedert. Insgesamt halten sich die Aufbaubewegungen in Grenzen.

+ Lange Fahrbahnwellen werden gut pariert. Beladen ändert sich die Federung wenig, sie wird etwas komfortabler.

- Auf Einzelhindernisse wie abgesenkte Kanaldeckel spricht die Federung recht hart an. Wer sportlich in die Kurven fährt, erntet eine ausgeprägte Seitenneigung.

3,3 Sitze

Lehnen und Flächen der Vordersitze sind zufriedenstellend geformt, mit ihrer eher weichen Federung bieten sie angenehmen Komfort, bei längeren Fahrten wünscht man sich aber mehr Rückenunterstützung. Auch die Rückbank bietet passabel ausgeformte Sitze, die Lehne ist angenehm hoch.

- Zu Wünschen übrig lässt aber die Sitzposition auf allen Sitzen. Auf der Rückbank haben große Insassen zu wenig Oberschenkelunterstützung. Auf den vorderen Plätzen fallen vor allem die unzureichenden Einstellmöglichkeiten auf - es gibt keine Höheneinstellung. Die Lehnen der Vordersitze könnten zudem etwas höher sein. Der Seitenhalt ist ausreichend.

4,5 Innengeräusch

- Gemessen ist der Geräuschpegel bei 130 km/h sehr hoch. Bei niedrigeren Drehzahlen bleibt der Motor im Hintergrund, bei mittleren und hohen Drehzahl wird er aber dominant laut. Hinzu kommen laute Fahr- und Windgeräusche.

2,8 Klimatisierung

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

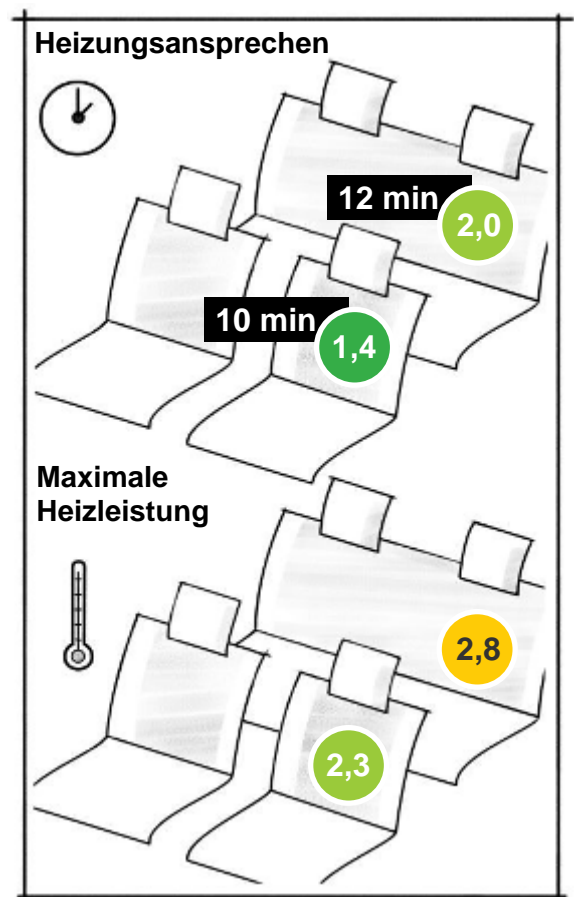
+ Die Heizung spricht vorne sehr gut an und zeigt eine gute Wirkung, sie erwärmt den Innenraum in kurzer Zeit auf angenehme Temperaturen. Auch hinten zeigt die Heizanlage eine gute Wirkung.

- Die Temperatur lässt sich aber nur grob einstellen und muss immer wieder manuell nachjustiert werden. Es fehlt eine Umluftfunktion. Eine Klimaanlage kostet Aufpreis und war im Testauto nicht vorhanden.

3,5 MOTOR/ANTRIEB

3,3 Fahrleistungen*

Wenn man die Gänge ausdreht, kann man respektable Fahrleistungen erzielen. Überholvorgänge stellen dann kein erhöhtes Risiko dar, weil man zügig vorbei kommt. Die Elastizität ist im 4. Gang nur zufriedenstellend, im 5. Gang nur ausreichend. Schaltfaules Fahren ist trotzdem möglich, wenn man es gemütlich angehen lässt.



Aufwärmzeit von -10°C auf +22°C.

3,3 Laufkultur

Der Motor läuft bei niedrigen und mittleren Drehzahlen relativ ruhig, etwas rau, aber mit wenig Vibrationen.

– Ab etwa 4.000 U/min. wird der Vierzylinder unangenehm laut und brummig.

4,4 Schaltung

– Die langen Schaltwege sind weniger ein Problem, vielmehr ist dem Priora Schaltpräzision völlig fremd. Wer immer einen Gang hoch oder runter schaltet, kann sogar relativ schnell schalten. Wenn man aber unvorhergesehen einen oder mehrere Gänge überspringen muss, ist die Gefahr groß, dass man sich total verheddert in den Schaltstufen und schon mal auf der Suche nach dem Leerlauf leichte Panik bekommt. Hier muss Lada dringend nachbessern, das konnte beispielsweise VW schon im Golf II besser. Der Rückwärtsgang ist durch Drücken beim Einlegen klar abgegrenzt, manchmal mag er sich aber überhaupt nicht einlegen lassen, dann muss man erst ein wenig vorwärtsfahren.

2,0 Getriebeabstufung

+ An den einzelnen Abstufungen des Fünfganggetriebes lässt sich wenig aussetzen, die Ganganschlüsse passen und verursachen keine zu großen Drehzahlsprünge. Auch die Gesamtübersetzung geht in Ordnung. Ein sechster Gang wäre nicht nötig.

3,8 FAHREIGENSCHAFTEN

4,7 Fahrstabilität

– Bei Fahrbahnunebenheiten hält der Priora zufriedenstellend seine Spur. Aber schon bei Spurrillen ist die Richtungsstabilität unzureichend, zu leicht wandert der Wagen zu einer Seite ab und lässt sich nur schwer kontrollieren, weil die Lenkung zu indirekt ist. Weil eine Traktionskontrolle fehlt, rutschen die Antriebsräder auf weniger griffiger Straße schnell durch. Beim ADAC-Ausweichtest schleudert der Priora, weil ihm ein elektronisches Stabilitätsprogramm fehlt.

3,0 Kurvenverhalten

In Kurven untersteuert der Lada, ein Verhalten, das auch weniger geübten Fahrer entgegenkommt. Bei plötzlichem Gaswegnehmen in der Kurve bleibt das Auto weitgehend untückisch. Beladen ändert sich das Kurvenverhalten nicht grundsätzlich, jedoch drängt das Heck mehr nach außen.

3,9 Lenkung*

+ Der Kraftaufwand beim Rangieren ist dank der variablen Lenkunterstützung sehr gering.

– Bei schnellen Ausweichmanövern spricht die Lenkung sehr zögerlich an. Vor allem um die Mittellage ist sie viel zu indirekt. Die Präzision ist mangelhaft. So ergibt sich bestenfalls ein ausreichender Kontakt zur Fahrbahn. Insgesamt macht die indirekte Lenkung den Priora sehr unhandlich. Der Wendekreis fällt mit 11,40 m für die Klasse nur ausreichend aus.

3,4 Bremse

Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand braucht der Priora durchschnittlich 40 m (Mittel aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Serienbereifung). Das Ansprechverhalten geht in Ordnung, die Dosierbarkeit ist zufriedenstellend. Auch bei hoher Beanspruchung lässt die Bremsanlage nicht nach, Fading tritt nicht auf.

4,6 SICHERHEIT

5,0 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

– Der Priora bietet nur ABS und eine elektronische Bremskraftverteilung. Sonst fehlt ihm alles, vor allem ein elektronisches Stabilitätsprogramm. Es gibt auch keine Rückstrahler, die in geöffneten Türen warnen würden.

3,8 Passive Sicherheit - Insassen

+ An den stabilen Bügeltürgriffen lässt sich hohe Zugkraft aufbringen, so kann man nach einem Unfall verklemmte Türen leichter öffnen.

– Nur zwei Frontairbags, das ist heute nicht mehr Stand der Technik. Die Insassen werden optisch noch akustisch ermahnt, sich anzugurten. Die Kopfstützen bieten vorne wie hinten nur Personen bis zu einer Größe von 1,70 m guten Schutz, immerhin ist der Abstand zwischen Kopf und Kopfstütze vorne nicht zu groß. Einen Crashtest nach EuroNCAP-Norm gibt es bisher nicht.

3,6 Kindersicherheit

Kindersitze lassen sich nur auf den beiden äußeren Sitzplätzen akzeptabel befestigen.

– Isofix oder ein ähnliches System zur Verankerung von Kindersitzen ist nicht erhältlich. Die Schösser der Rücksitzgurte sind an flexiblen Gurten befestigt, dadurch ist es mühsam, Kindersitze zu befestigen. Die Gurte sind zum Teil etwas kurz für Kindersitzsysteme mit hohem Gurtbedarf. Der Beifahrerairbag ist nicht abschaltbar, daher dürfen auf dem Beifahrersitz keine rückwärtsgerichteten Kindersitze montiert werden. Die Sitzpolster sind insgesamt sehr weich und damit weniger gut zum sicheren Befestigen von Kindersitzen geeignet.

4,0 Fußgängerschutz

Ein Crashtest nach EuroNCAP-Norm ist nicht vorhanden.

– Es sind keine besonderen Merkmale an der Fahrzeugfront zu erkennen, die im Falle eines Zusammenstoßes mit einem Fußgänger die Verletzungsrisiken senken würden.

1,9

UMWELT/ECOTEST

2,5

Verbrauch/CO2*

Der durchschnittliche Benzinverbrauch liegt bei 6,3 l Super pro 100 km. Der CO₂-Ausstoß pro km beträgt damit 149 g. Im ADAC-EcoTest reicht das für 29 Punkte. Innerorts liegt der Verbrauch bei 8,1 l, außerorts bei 4,9 l und auf der Autobahn bei 6,9 l Super alle 100 km.

⊕ Im Autogasbetrieb liegt der Durchschnittsverbrauch bei 8,2 l LPG pro 100 km. Das entspricht einem CO₂-Ausstoß von 134 g pro km. Im ADAC-EcoTest ergeben sich damit 35 Punkte. Innerorts verbraucht er 10,4 l, außerorts 6,3 l und auf der Autobahn 9,1 l alle 100 km.

1,2

Schadstoffe

⊕ Die Schadstoffanteile im Abgas sind sehr gering, es zeigen sich keine negativen Auffälligkeiten. Im Autogasbetrieb liegen die Schadstoffwerte noch etwas niedriger als im Benzinbetrieb, so erreicht der Priora 48 von 50 möglichen EcoTest-Punkten mit LPG und 47 mit Super-Benzin. Insgesamt bedeutet das 83 Punkte im Autogasbetrieb und 76 Punkte im Benzinbetrieb - beide Werte reichen für vier Sterne im ADAC-EcoTest.

1,9

WIRTSCHAFTLICHKEIT

0,9

Betriebskosten*

⊕ Die Kosten für den Betrieb setzen sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff zusammen. Da der Verbrauch von LPG sich im Rahmen hält und die Kraftstoffkosten relativ niedrig sind, ergibt sich hier eine sehr gute Bewertung im Autogasbetrieb. Im Benzinbetrieb sind die Kosten dagegen nur zufriedenstellend, weil merklich höher.

1,9

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. Der 1,6 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.

⊖ Dies relativ kurzen Serviceabstände erfordern mehr Werkstattaufenthalte.

5,5

Wertstabilität*

⊖ Die Wertstabilität des Lada Priora ist sehr schlecht, das liegt vor allem an der veralteten Technik und am sehr mäßigen Image. Absolut gesehen hält sich natürlich der Wertverlust im Rahmen, weil der Anschaffungspreis recht günstig ist.

1,7 Kosten für Anschaffung*

⊕ 12.340 Euro sind für ein Kompaktklasse-Auto mit Autogasanlage nicht viel Geld. Zudem im Komfortbereich die Ausstattung zumindest das nötigste bietet. Eine Klimaanlage sollte man aber noch zusätzlich odern.

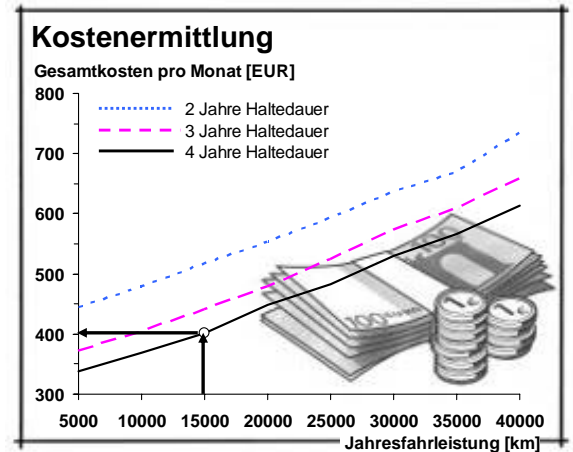
⊖ Im Sicherheitsbereich sieht es aber düster aus, wichtige Dinge wie ESP oder Seitenairbags gibt es nicht mal gegen Aufpreis.

2,6 Fixkosten*

Vor allem die ungünstige Einstufung bei der Haftpflichtversicherung treibt die festen Kosten. Sonst halten sie die Aufwendungen im Rahmen, die Steuer ist günstig, und Teilkasko sowie Vollkasko liegen im zufriedenstellenden Bereich.

1,4 Monatliche Gesamtkosten*

⊕ Die monatlichen Gesamtkosten sind günstig, hauptsächlich getragen durch die niedrigen Aufwendungen für den Kraftstoff und den absolut gesehen niedrigen Wertverlust.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 402 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.6 16V	1.6 16V LPG
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1596	4/1596
Leistung [kW(PS)]	72(98)	72(98)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	145/4000	145/4000
0-100 km/h[s]	11,5	11,5
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	183	183
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	6,7 S	8,2 FG
Versicherungsklassen KH/VK/TK	18/18/18	18/18/18
Steuer pro Jahr [Euro]	104	104
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	410	402
Preis [Euro]	9990	12340

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-Haftpf.
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	1596 ccm
Leistung	72 kW (98 PS)
bei	5600 U/min
Maximales Drehmoment	145 Nm
bei	4000 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	5-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	185/60R14
Reifengröße (Testwagen)	175/65R14H
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Trommel
Wendekreis links/rechts	11,4 m
Höchstgeschwindigkeit	183 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	11,5 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2. + 2. Gang)	7,4 s
Bremsweg aus 100 km/h	40,1 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Flüssiggas)	8,2 kg
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	10,4/ 6,3/ 9,1 kg
CO2-Ausstoß Herstellerangabe/Test	156g/km/ 134g/km
Innengeräusch 130km/h	75dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4210/1680/1420 mm
Leergewicht/Zuladung	1144 kg/434 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	320 l/1310 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	500 kg/800 kg
Dachlast	50 kg
Tankinhalt	62 l
Reichweite	755 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	6 Jahre

ADAC-Testwerte fett

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Antriebsschlupf-Regelung	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Bremsassistent	nicht erhältlich
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	nicht erhältlich
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Parkhilfe, elektronisch	nicht erhältlich
Reifendruckkontrolle	nicht erhältlich
Reserverad, vollwertig (wegen LPG-Tank)	nicht erhältlich
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht	nicht erhältlich

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
Klimaautomatik	nicht erhältlich
Lenkrad, höhen/einstellbar	Serie
Navigationssystem	nicht erhältlich
Rücksitzlehne und -bank umklappbar (geteilt)	Serie
Skisack/Durchladeluke	nicht erhältlich

AUSSEN


Außenspiegel, elektrisch einstellbar (inkl. Beheizt)	150 Euro°
Lackierung Metallic	380 Euro°
Leichtmetallfelgen	650 Euro°
Schiebe-Hubdach	nicht erhältlich

° im Testwagen vorhanden

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	86 Euro
Monatliche Werkstattkosten	40 Euro
Monatliche Fixkosten	74 Euro
Monatlicher Wertverlust	202 Euro
Monatliche Gesamtkosten	402 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18/18/18
Grundpreis	12.340 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.



Lada Priora 2172 1.6 16V LPG

TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT¹

4,1

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

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte Klassenbezogen

ADAC autotest