



Lada Kalina 1117 1.4 16V

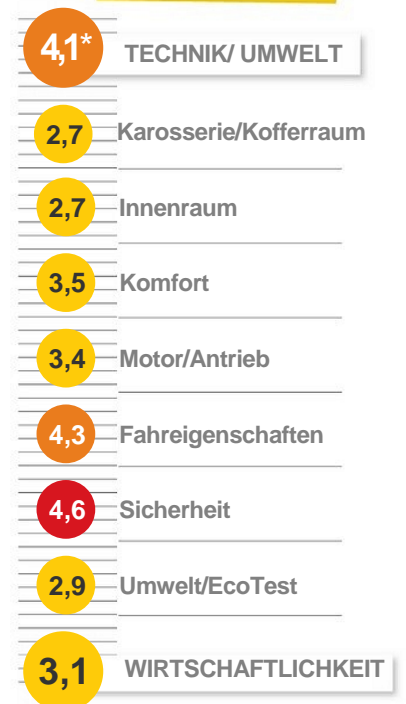
Fünftürige Kombilimousine in der Kleinwagenklasse (66 kW / 90 PS)

Der Lada Kalina Kombi hat eine unauffällige Karosserieform und erinnert an das Fahrzeugdesign der frühen 90er. Angetrieben wird er von einem 1,4-l-Benzinmotor mit 90 PS. Die indirekte Lenkung vermittelt dem Fahrer kaum Fahrbahnkontakt und das Fahrwerk ist unkomfortabel. Der Innenraum fällt relativ großzügig, aber einfach aus. Die Bedienung erfolgt aufgrund der wenigen Funktionen bereits nach einer sehr kurzen Eingewöhnungszeit intuitiv. Einen hohen Qualitätsanspruch darf man beim Kalina allerdings nicht haben. Die Verarbeitung des Fahrzeugs entspricht nicht dem heutigen Standard und die Sicherheitsausstattung umfasst lediglich Frontairbags und ABS. Seiten- und Kopfairbags sowie ESP sind nicht einmal gegen Aufpreis zu bekommen. Wer zu diesen Abstrichen bereit ist, kann den Lada Kalina für knapp 9.000 Euro erwerben. **Karosserievarianten:** Schrägheck. **Konkurrenten:** u.a. Seat Ibiza ST, Skoda Fabia Combi.

- +** sehr günstiger Anschaffungspreis, großzügiges Raumangebot
- nur Frontairbags, kein ESP, schlecht abgestimmtes Fahrwerk, schlechte Bremsen, schlechter Fußgängerschutz, hoher Verbrauch



ADAC-URTEIL



* abgewertet wegen Sicherheitsmängel

Verarbeitung

- ⊕ Türen und Stoßfänger verfügen über unlackierte Schutzleisten, die im Bedarfsfall recht kostengünstig ausgetauscht werden können. Die maximale Zuladung ist mit rund 500 kg üppig.
- ⊖ Die Karosserieverarbeitung ist nur ausreichend. Die Übergänge zwischen der Karosserie und den Stoßfängern sind nicht einheitlich und Zierleisten sind nicht richtig eingepasst. Die Nebelscheinwerfer liegen weit unten im Stoßfänger und sind somit bei Remplern bruchgefährdet. Der Tankdeckel ist nicht abschließbar und für jedermann zugänglich. Unter der Motorhaube herrscht Enge, sodass ein Wechsel der Scheinwerferlampen durch die schlechte Zugänglichkeit kaum möglich ist. Der Unterboden zeigt sich zerklüftet und vor Schmutz ungeschützt. Beim Öffnen der Türen fallen die gegen Verkratzen ungeschützten Schweller auf. Zudem fallen mit Heißkleber befestigte Kunststoffschläuche auf, die als Türdichtungen eingesetzt werden. Beim Einsteigen sticht einem ein unangenehmer Geruch in die Nase. Die mäßige Verarbeitung setzt sich im Innenraum fort und billig wirkende Kunststoffe dominieren das Interieur. Teilweise bekommt man den Eindruck, dass Ausschnitte und Abdeckungen händisch nachgearbeitet wurden, da die Spaltmaße zwischen den Teilen variieren. Die Dachlast ist mit 50 kg nur befriedigend.

Sicht

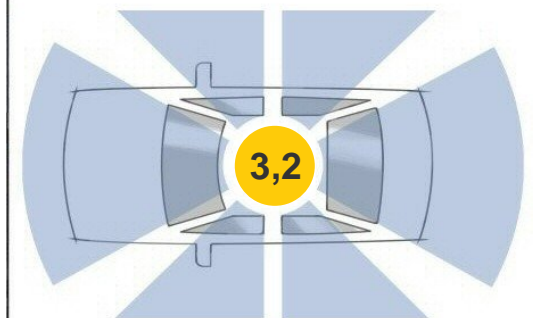
Bei der ADAC Rundumsichtmessung erhält der Kalina eine befriedigende Bewertung, da der Bodenblick nach hinten und die Sicht im Innenspiegel nicht besonders gut sind. Der Fahrer sitzt entsprechend der Fahrzeugklasse in einer normalen Höhe, kann allerdings die Karosserieabmessungen gut abschätzen. Bei Dunkelheit wird die Fahrbahn durch die nicht mehr zeitgemäßen Scheinwerfer mit H4-Leuchtmittel nur befriedigend ausgeleuchtet.

- ⊕ Der Testwagen ist mit dem optional erhältlichen Tagfahrlicht ausgestattet. Durch die abfallende Motorhaube ist der Bodenblick nach vorn sehr gut.
- ⊖ Die Außenspiegel sind nicht beheizbar und der Innenspiegel wird nicht automatisch abgeblendet. Parksensoren sind selbst in der Zubehörliste nicht vorhanden.

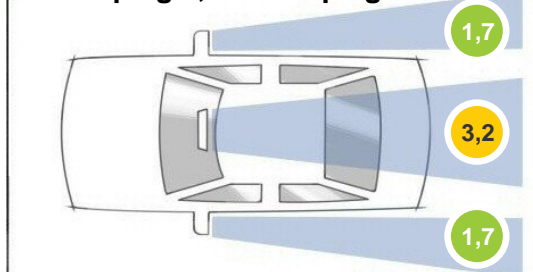


Die Sicht nach schräg hinten ist stark eingeschränkt.

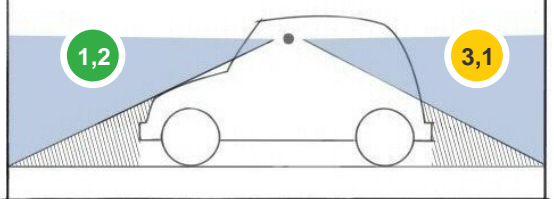
Rundumsicht



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.

2,9 Ein-/Ausstieg

Die Bedienung der Zentralverriegelung ist durchschnittlich, die Tasten können verwechselt werden und zum Öffnen aller Türen muss man die Druckknöpfe mehrfach betätigen. Die Türaufhalter haben vorn nur zwei relativ schwache Rasterungen. Der Ein- und Ausstieg fällt hinten unkomfortabler aus als vorn und große Personen müssen aufpassen, dass sie sich den Kopf nicht am Türausschnitt stoßen.

⊕ Vorn sind die Türausschnitte durch die niedrige Schweller- und die zweckmäßige Sitzposition angenehm groß und erleichtern den Zustieg. Alle außen sitzenden Personen (abgesehen vom Fahrer) finden Haltegriffe am Dach vor.

⊖ Der Lada lässt sich bei geöffneten Fondtüren abschließen, so dass man sich leicht aussperren kann, wenn die Türen anschließend geschlossen werden.

1,2 Kofferraum-Volumen*

⊕ Bis zur Gepäckraumabdeckung fasst der Kofferraum 370 l. Wird die Rücksitzbank umgeklappt, erweitert sich das Volumen auf großzügige 700 l (gemessen bis zur Fensterunterkante). Durch die praktische Form lässt sich der Kofferraum bis unter das Dach beladen.



Mit üppigen 370 l Volumen besitzt der Kalina einen Kofferraum von überdurchschnittlicher Größe.

2,9 Kofferraum-Zugänglichkeit

Zum Öffnen und Schließen der Heckklappe wird ein gewisser Kraftaufwand benötigt, da der Widerstand der schwergängigen Dämpfer überwunden werden muss. Personen mit knapp 1,85 m können sich leicht den Kopf an der Heckklappe stoßen, da sich diese nicht höher öffnen lässt. Die große Innenhöhe der Bordwand (16,5 cm) ist unpraktisch. Man muss das Gepäck beim Ausladen stark anheben. Vorgerutschte Gepäckstücke können aufgrund der großen Kofferraumtiefe und der störenden Hutablage nur befriedigend erreicht werden.

⊕ Zum Beladen steht eine große und zweckmäßige Kofferraumöffnung bereit. Die Ladekante ist mit knapp 65 cm in einer angenehmen Höhe.

⊖ Die Kofferraumbeleuchtung fällt schwach aus und funktioniert nur bei eingeschaltetem Fahrlicht.

3,7 Kofferraum-Variabilität

Sitzfläche und Sitzlehne lassen sich asymmetrisch umklappen. Allerdings ist der Klappmechanismus der Sitzfläche sehr umständlich und bedarf eines gewissen Geschicks und Kraftaufwands. Zum Umlegen der Lehnen müssen die Kopfstützen herausgenommen werden. Für die zwischenzeitliche Lagerung der Kopfstützen sind nur instabile Führungen in der Sitzfläche vorhanden. Im umgeklappten Zustand steigt der Kofferraumboden leicht an.

⊖ Es sind keinerlei Ablagen für kleine Gepäckstücke vorhanden. Bei unvorsichtigem Zurückklappen der Rücksitzlehne können die Sicherheitsgurte beschädigt werden.

2,7 INNENRAUM

3,1 Bedienung

Das Lenkrad ist nur über einen relativ kleinen Bereich höhenstellbar. Die Pedale sind zufriedenstellend angeordnet und der Schalthebel ist gut zu erreichen. Vorn lassen sich die Sitze über einen gut erreichbaren Bügel nur längs verfahren. Die Neigungseinstellung der Lehnen erfolgt über ein Drehrad. Das Zündschloss ist unbeleuchtet und schlecht erreichbar. Insgesamt ist die Ergonomie der Bedienelemente funktionell. Vorn lassen sich die Fensterheber elektrisch bedienen. Die Fensterheberschalter sind griffgerecht angeordnet, funktionieren aber nur bei eingeschalteter Zündung und haben keine Antipp-Automatik. Tacho, Drehzahlmesser und Bordcomputer liegen gut im Sichtfeld des Fahrers. Der Bordcomputer informiert unter anderem über den Momentanverbrauch, der allerdings übersensibel angezeigt wird. Die Bedienteile der Heizung sind in der Mittelkonsole übersichtlich und angenehm hoch angeordnet. Der Schieber zum Umschalten von Frisch- auf Umluftbetrieb ist sehr schwergängig und nicht mehr zeitgemäß. Das Zubehörradio liegt zu tief und hat kleine, glatte sowie unhandliche Regler. Es sind kaum Ablagen vorhanden, allein unter dem Handschuhfach ist eine flache Ablagefläche, die schlecht genutzt werden kann.



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

- +** Das Licht kann über einen gut zugänglichen Drehschalter bedient werden, der leider nicht beleuchtet ist. Die Nebelleuchten lassen sich über separate Druckknöpfe betätigen. Der Gewöhnungsaufwand ist aufgrund der wenigen Funktionen sehr gering.
- Vorn muss man sich bei weit geöffneten Türen weit hinauslehnen, um an die Türgriffe zu gelangen. Die Spiegeleinstellung erfolgt nur manuell, daher ist die Justierung des rechten Außenspiegels sehr umständlich. Das Handschuhfach wird nur beleuchtet, wenn das Fahrlicht eingeschaltet ist.

2,0 Raumangebot vorne*

- +** Vorn ist das Platzangebot ordentlich. Personen bis knapp 1,90 m finden ausreichend Beinfreiheit. Die Innenraumbreite ist großzügig, daher hat man auch subjektiv ein angenehmes Raumgefühl.

3,0 Raumangebot hinten*

Der Kalina hat vier vollwertige Plätze und einen Notsitz. Sind die Vordersitze für 1,85 m große Personen eingestellt, darf man in der zweiten Sitzreihe nicht größer als 1,80 m sein, um bequem Platz nehmen zu können.

- +** Die Innenraumbreite ist auch hinten großzügig bemessen. Daher fällt das subjektive Raumgefühl im Fond angenehm aus.



Auf den hinteren Sitzplätzen finden Personen bis 1,80 m Körpergröße ausreichend Platz vor.

3,5 KOMFORT

3,5 Federung

Die Feder-/Dämpferabstimmung könnte stimmiger sein. Lange Bodenwellen werden noch befriedigend abgefedert. Durch kurzweilige Unebenheiten wird der Kalina allerdings deutlich zum Schwingen angeregt. Einzelhindernisse kann das Fahrwerk kaum abfangen und gibt diese, aufgrund des relativ kurzen Federwegs, nahezu ungedämpft an die Insassen weiter. Bei schnellen Richtungsänderungen neigt die Karosserie zu starkem Wanken.

3,9 Sitze

Die Sitze sind sehr weich. Vorn lassen sich die Längsrichtung und die Lehnenneigung einstellen. Die Sitzflächen sind auf allen Plätzen sehr kurz und die Konturen unzureichend ausgeprägt. Auch die Rückenlehnen könnten höher sein und mehr Seitenhalt bieten. Die Sitzpositionen sind noch zufriedenstellend, hinten aber besser als vorn.

⊖ Die Fußablage ist unter dem labilen Bodenteppich angebracht und bietet dem Fahrer keinerlei Halt. Eine Höheneinstellung der Sitze ist nicht möglich.

4,1 Innengeräusch

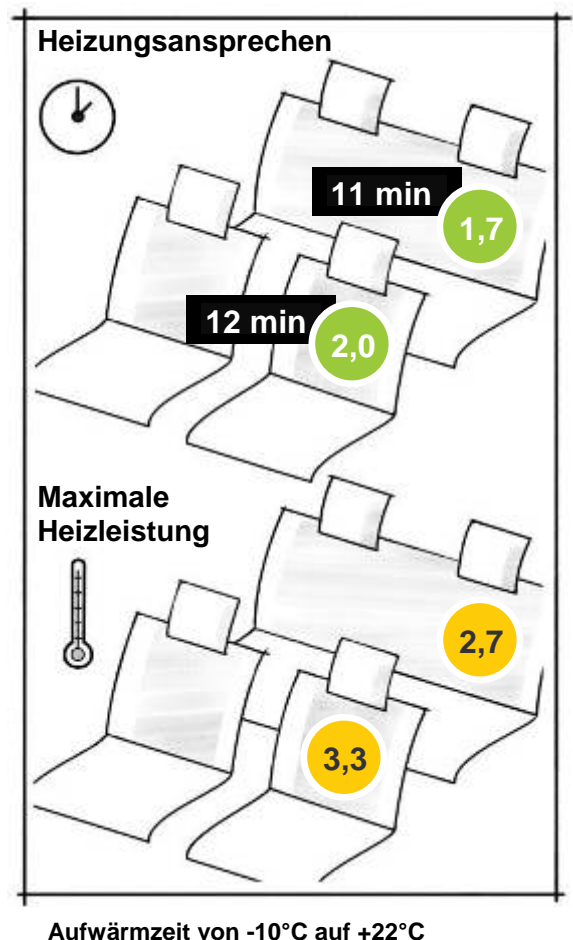
⊖ Der gemessene Geräuschpegel ist bei 130 km/h mit rund 73 dB(A) nicht besonders niedrig. Motor und Windgeräusche sind selbst bei niedrigen Geschwindigkeiten deutlich zu hören. Im höheren Drehzahlbereich vibriert die gesamte Armaturentafel. Die Lenkung verursacht ein lautes Geräusch, wenn man bis zum Anschlag dreht.

2,9 Klimatisierung

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

⊕ Die Heizung spricht sowohl vorn als auch hinten recht schnell an. Die Luftverteilung lässt sich für Fahrer und Beifahrer (in vorgegebenen Stufen) gemeinsam einstellen. Gegen Aufpreis kann eine Klimaanlage erworben werden.

⊖ Hinten lassen sich die Scheiben nur zu zwei Dritteln herunterkurbeln. Die Heckscheibenheizung hat keine Abschaltautomatik.



3,4 MOTOR/ANTRIEB

3,5 Fahrleistungen*

Das 1,4-l-90-PS-Triebwerk ist kein Kraftpaket. Entsprechend zurückhaltend fällt die Leistungsentfaltung im unteren Drehzahlbereich aus, da das volle Drehmoment von 127 Nm erst bei 4500 U/min anliegt. Fährt man die Gänge aus, kommt man etwas flotter voran.

4,0 Laufkultur

– Für einen Benziner läuft der Motor sehr rau. Mit steigender Drehzahl werden auch die Motorvibrationen intensiver und regen das gesamte Interieur zum Mitschwingen an. Im Schubtrieb dröhnt der Motor.

3,6 Schaltung

Die Schaltpräzision lässt zu wünschen übrig. Schnelle Gangwechsel sind nur bedingt möglich, da die Getriebesynchronisation relativ lange dauert. Der Rückwärtsgang lässt sich nicht besonders leicht einlegen. Damit es nicht im Getriebe kracht, sollte man mit dem Einlegen bis zum Stillstand warten.

2,3 Getriebeabstufung

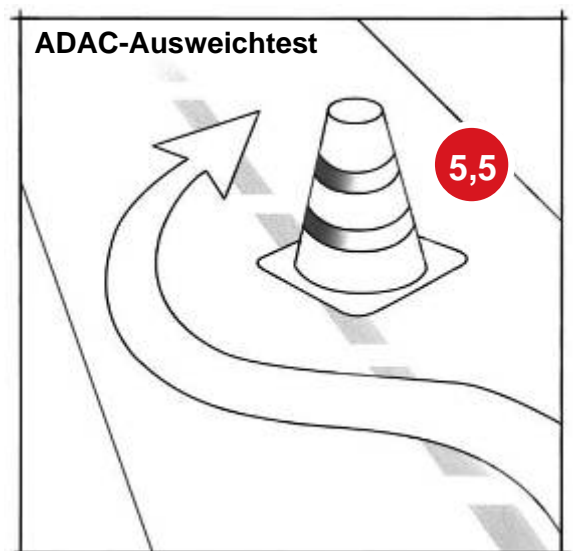
+ Die Abstufungen des Fünfgang-Getriebes passen zur Leistungscharakteristik des Motors. Aufgrund des insgesamt kurz übersetzten Getriebes liegt das Drehzahlniveau relativ hoch.

4,3 FAHREIGENSCHAFTEN

4,8 Fahrstabilität

Das gesetzlich vorgeschriebene ABS ist im Vergleich zu früher nun serienmäßig an Bord.

– Die Richtungsstabilität ist noch akzeptabel. Damit man aber konsequent die Spur halten kann, muss der Fahrer häufig am Lenkrad korrigieren. Kommt es zu unerwarteten Ausweichmanövern, verhält sich der Kalina kritisch und neigt zum Schleudern. Dies könnte durch eine elektronische Stabilitätskontrolle (ESP) verhindert werden, allerdings ist diese für den Kalina nicht erhältlich. Eine Traktionskontrolle (ASR) ist ebenfalls nicht zu erwerben. Dies kann bei schlechtem Fahrbahnkontakt zu durchdrehenden Antriebsrädern während der Beschleunigungsphase führen. Diese Sicherheitssysteme sind Stand der Technik und sollten auch bei einem Lada Kalina erhältlich sein.



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.

3,5

Kurvenverhalten

Der Kalina weist ein untersteuerndes Kurvenverhalten auf. Dies ist prinzipiell gut, da dieses Verhalten weniger geübten Fahrern entgegen kommt. Treten jedoch unerwartete Lastwechsel auf, neigt der Lada zu plötzlichem Übersteuern und ist somit schlecht beherrschbar. Auch hier könnte ESP Schlimmeres verhindern. Beladen ändert sich das Kurvenverhalten nur geringfügig.

4,5

Lenkung*

Der Wendekreis ist mit 10,8 m akzeptabel, aber nicht klein in dieser Fahrzeugklasse.

– Die Lenkung spricht verzögert an und ist unpräzise. Durch die indirekte Auslegung muss viel gekurbelt werden. Beim Rangieren ist ein hoher Kraftaufwand am Lenkrad nötig. Fahrbahnunebenheiten schlagen gelegentlich bis zum Lenkrad durch. Zudem ist die Lenkung nicht frei von Antriebseinflüssen und stellt kaum zurück. In Kombination machen diese Eigenschaften den Wagen unhandlich und vermitteln dem Fahrer kein sicheres Fahrgefühl.

5,5

Bremse

Das Bremsenansprechen ist passabel, allerdings fehlt ein Bremsassistent, der dem Fahrer helfen würde, das volle Potential der Bremse zu nutzen.

– Die Dosierbarkeit der Bremse ist nur ausreichend, da das Pedalgefühl sehr weich ist. Der Bremsweg liegt bei einer Vollbremsung aus 100 km/h schon bei der ersten Messung bei knapp 43 m (Mittel aus 10 Messungen, halbe Zuladung, Reifen: Dunlop SP Sport 2000 E, 205/45 R15 81 V). Bereits ab der dritten Bremsungen tritt Fading auf und lässt den Bremsweg mit über 46 m gefährlich lang werden.

4,6

SICHERHEIT

5,0

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

– Die aktive Sicherheit ist nicht zeitgemäß. Es können weder ESP noch ein Bremsassistent oder andere Sicherheitsassistenten geordert werden.

4,2

Passive Sicherheit - Insassen

Es sind nur Frontairbags verfügbar. Die Kopfstützen sind vorn für Personen bis zu einer Körpergröße von 1,75 m geeignet. Der Kopfstützenabstand ist befriedigend.

– Es gibt weder Kopf- noch Seitenairbags. Im Fond bieten die Kopfstützen nur 1,55 m großen Personen optimalen Schutz.

3,5 Kindersicherheit

Auf der Rücksitzbank können maximal zwei Kindersitze eingebaut werden. Hinten sind die Gurtschlösser lose, können aber gut erreicht werden. Auf den äußeren Sitzplätzen reichen die Gurtlängen für Kindersitze mit hohem Gurtbedarf aus, sind aber eher kurz gehalten. Die Position der Gurtanlenkpunkte könnte in der zweiten Sitzreihe günstiger angeordnet sein. Die Rücksitzbank ist weich gepolstert, weist aber außen eine gute Kontur zur Befestigung der Kindersitzsysteme auf. Die Kontur des Mittelsitzes ist aufgrund einer Sitzwulst für die Befestigung von Kindersitzen ungünstig.

- + Die Gurtschlösser sind auf allen Plätzen ausreichend kurz gehalten, so dass auch Kindersitze mit flachen Aufnehmern stabil befestigt werden können. Zudem ist der Abstand zwischen Gurt und Schloss auf den äußeren Plätzen groß und reicht auch für breite Kinderrückhaltesysteme. Auf dem Beifahrerplatz ist der Gurtranlenkpunkt optimal positioniert.
- Der Beifahrerairbag ist nicht deaktivierbar, so dass auf dem Beifahrerplatz keine Kindersitze entgegen der Fahrtrichtung eingebaut werden dürfen. Isofix ist auf keinem Sitzplatz erhältlich.

4,0 Fußgängerschutz

- Die Karosseriefrent stellt aufgrund der dicht hinter der Motorhaube oder dem Kühlergrill verbauten Teile (z. B. Schlossträger) ein großes Verletzungsrisiko für Fußgänger dar. Darüber hinaus sind die Kotflügel sehr hart. Die Scheibenwischer ragen hinter der Motorhaube heraus und bergen ebenfalls ein Verletzungsrisiko.

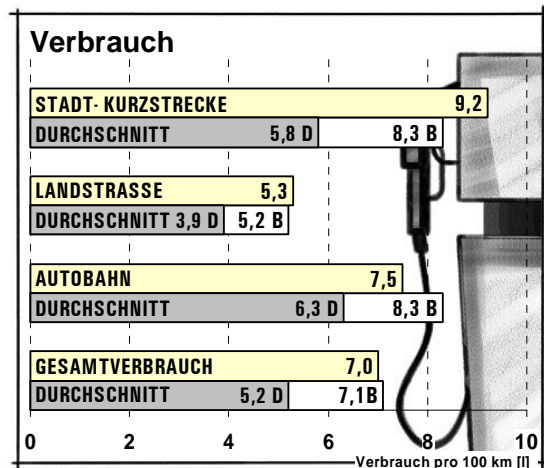
2,9 UMWELT/ECOTEST

4,4 Verbrauch/CO2*

- Der Kalina verbraucht im Mittel 7,0 l Super auf 100 km. Bei der Testfahrt wurde ein CO₂-Ausstoß von 147 g/km gemessen. Im ADAC EcoTest reicht dies nur für 16 Punkte. Innerorts benötigt der Kalina 9,2 l, außerorts 5,3 l und auf der Autobahn 7,5 l pro 100 km.

1,4 Schadstoffe

- + Die Schadstoffanteile sind prinzipiell niedrig, nur der CO Ausstoß könnte bei Autobahnfahrt geringer sein. Insgesamt erhält der Kalina 46 von 50 Punkten bei der Schadstoffbewertung. Fasst man Verbrauch und die Schadstoffe zusammen, reicht es für 62 Punkte und drei Sterne im ADAC EcoTest.



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

3,1 WIRTSCHAFTLICHKEIT

5,5 Betriebskosten*

– Die Kosten für den Betrieb setzen sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoffverbrauch zusammen. Durch den hohen Verbrauch ist die Bewertung nur mangelhaft.

2,3 Werkstatt- / Reifenkosten*

Der Lada Kalina muss alle 15.000 km oder alle zwölf Monate zur Inspektion. Der 1,4-Liter Ottomotor besitzt einen Zahnriemen, der spätestens nach 200.000 km gewechselt werden muss.

+ Durch die preisgünstige Serienbereifung und den niedrigen Werkstattstundensätzen halten sich die Kosten auf niedrigem Niveau. Lada gewährt zudem eine dreijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.

5,5 Wertstabilität*

– Dem Kalina wird eine sehr schlechte Wertstabilität prognostiziert. Da kaum Sicherheitssysteme im Fahrzeug vorzufinden sind und er damit nicht mehr zeitgemäß ist, schmälert das den Wiederverkaufswert.

1,0 Kosten für Anschaffung*

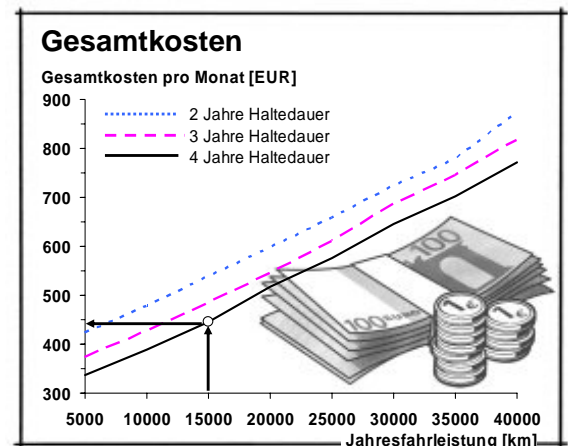
+ Die Anschaffungskosten von 8.990 Euro sind für einen Neuwagen denkbar niedrig. Allerdings müssen Abstriche bei Sicherheit, Komfort, Verarbeitung und Ausstattung gemacht werden.

2,7 Fixkosten*

Die Fixkosten bleiben in einem vernünftigen Rahmen. Dazu tragen die Einstufung der Teilkaskoklasse und die relativ geringen Steuerabgaben von lediglich 86 € pro Jahr bei.

2,8 Monatliche Gesamtkosten*

Der geringe Anschaffungspreis gleicht die schlechte Wertstabilität und die hohen Betriebskosten etwas aus. Dies führt zu überschaubaren monatlichen Gesamtkosten.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 445 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro5
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)	185/60R14H
Reifengröße (Testwagen)	205/45R15V
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Trommel
Wendekreis links/rechts	10,9/10,75 m
Höchstgeschwindigkeit	165 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	13,0 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2. + 3. Gang)	8,6 s
Bremsweg aus 100 km/h	44,1 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	7,0 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	9,2/ 5,3/ 7,5 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe/Test	149g/km / 158g/km
Innengeräusch 130km/h	73dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4040/1700/1500 mm
Leergewicht/Zuladung	1100 kg/503 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	370 l/700 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	450 kg/900 kg
Dachlast	50 kg
Tankinhalt	50 l
Reichweite	710 km
Garantie	3 Jahre
Rostgarantie	6 Jahre

ADAC-Messwerte fett

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Regen- und Lichtsensor	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	nicht erhältlich
Heckwischer	Serie
Reifendruckkontrolle	nicht erhältlich
Servolenkung	Serie
Tempomat	nicht erhältlich
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie

INNEN

Airbag Fahrer (und Beifahrer)	Serie
Airbag, Seite vorne/hinten	nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	nicht erhältlich
Audioanlage (inkl. 2 Lautsprecher)	300 Euro ^o
Drehzahlmesser	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Innenspiegel, automatisch abblendend	nicht erhältlich
Klimaanlage	450 Euro ^o
Klimaautomatik	nicht erhältlich
Knieairbag	nicht erhältlich
Rücksitzlehne, umklappbar	Serie
Zentralverriegelung	Serie

AUSSEN

Seitenschutzleisten	Serie
Lackierung Metallic	Serie
Nebelscheinwerfer	250 Euro ^o
Tagfahrlicht	150 Euro ^o

^o im Testwagen vorhanden

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	155 Euro
Monatliche Werkstattkosten	42 Euro
Monatliche Fixkosten	71 Euro
Monatlicher Wertverlust	178 Euro
Monatliche Gesamtkosten	446 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	16/16/15
Grundpreis	8.990 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.



familienfreundlich gute Zulademöglichkeit komfortbetont gute Sicherheit fahraktiv langstreckentauglich wirtschaftlich

TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT¹

4,1

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

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte Klassenbezogen