



Lada Priora 2171 1.6 16V

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

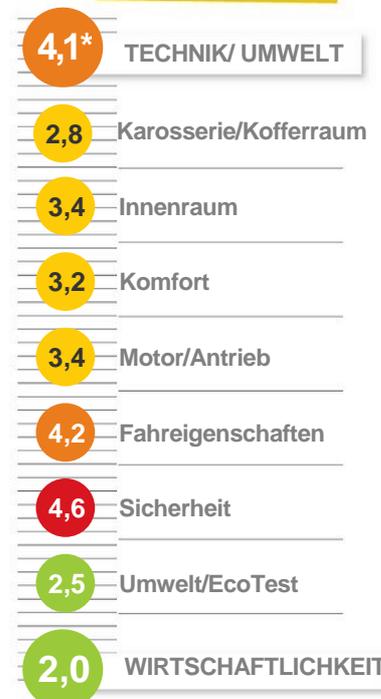
Sie denken, einen Neuwagen in der Größe eines Golf Variant für weniger als 10.000 Euro gibt's nicht? Dann sollten Sie zu Lada schauen. Der Priora Kombi bietet viel Stauraum für wenig Geld. Und eine gute Heizung. Dann wird's aber mau. Die Verarbeitungsqualität schwankt, die Ausstattung liegt auf 90er-Jahre-Niveau. Es gibt ABS und zwei Airbags serienmäßig, auf ESP und sonstige elektronische Helferlein muss man verzichten. Eine Zentralverriegelung mit Fernbedienung sowie elektrische Fensterheber vorne sind serienmäßig an Bord, eine Klimaanlage gibt es gegen Aufpreis. Das Fahrwerk ist nur Mittelmaß, die Lenkung viel zu indirekt. Der Motor ist ausreichend kräftig, lärmt aber bei höheren Drehzahlen. Die Schaltung arbeitet sehr unpräzise. Auf den ersten Blick mag der Priora Kombi ein Schnäppchen sein, man bekommt jedoch auch entsprechend wenig für sein Geld. **Karosserievarianten:** Schrägheck und Kombi. **Konkurrenten:** u.a. Dacia Logan MCV.

+ einfache Bedienung, gute Heizung

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



ADAC-URTEIL



* abgewertet wegen Sicherheitsmängel

2,8

KAROSSERIE/KOFFERRAUM

3,5

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, die Dachreling erleichtert das Befestigen.

⊕ 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. Es steht ein vollwertiges Reserverad zur Verfügung.

⊖ Der Tankdeckel ist nicht abschließbar. Beim linken Scheinwerfer lassen sich die Lampen nur in der Werkstatt wechseln, weil die Batterie den Zugang versperrt.

3,3

Sicht

Die Übersichtlichkeit der Karosserie ist zufriedenstellend, der Fahrer sitzt auf Normhöhe eines PKW und kann den Verkehr damit ordentlich überblicken. Bei der ADAC-Rundumsichtmessung schneidet der Lada Priora Kombi 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 vor allem durch die nicht versenkbaren 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, zudem fehlt ihnen eine Spoilerlippe, die bei Autobahntempo für einen besseren Anpressdruck sorgen könnte..

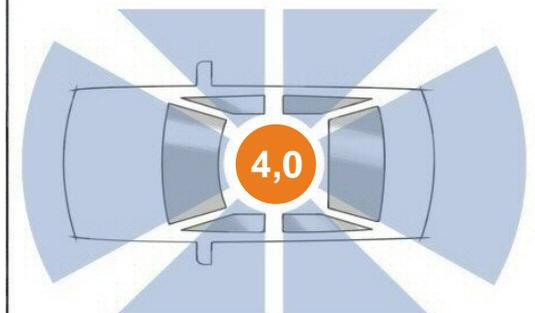
⊕ Vor dem Auto können Gegenstände in Bodennähe auch nahe am Auto noch gesehen werden.

⊖ Parksensoren sind leider nur im Zubehörhandel erhältlich.

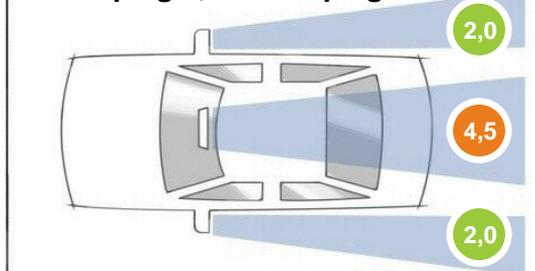


Nach schräg hinten wird die Sicht durch die Dachsäule und die nicht versenkbaren Kopfstützen beeinträchtigt.

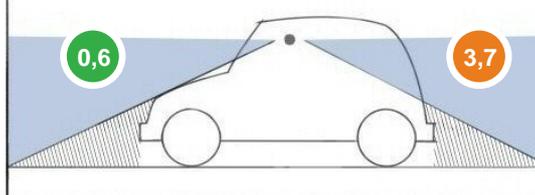
Rundumsicht



Innenspiegel, Außenspiegel



Vorderes und hinteres Nahfeld



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.

3,1 Ein-/Ausstieg

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. Hinten gelingt das Ein- und Aussteigen zufriedenstellend. Die Türbremsen können ganz geöffnete Türen gut offenhalten, die Rasterungen im mittleren Bereich sind zu schwach ausgelegt. 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.

1,3 Kofferraum-Volumen*

+ Der Laderaum hat im Normalfall ein Volumen von 430 l. Klappt man die Rückbank um, erweitert sich das Volumen auf 775 l (gemessen bis Fensterunterkante). Der Kofferraum kann über einen weiten Teil bis zum Dach hoch beladen werden, somit kann man auch sperrige Gegenstände transportieren.



Mit 430 l Kofferraumvolumen bleibt viel Platz fürs Gepäck.

2,6 Kofferraum-Zugänglichkeit

+ Die große Ladeöffnung erleichtert das Ein- und Ausladen, das Format des Laderaums ist zweckmäßig. Mit 59 cm über der Straße befindet sich die Ladekante auf einem praktischen Niveau. Innen stört die Bordwand mit ihren knapp 10 cm nur wenig. 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 an ihr keinen Hebel oder ähnliches 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.

3,7 Kofferraum-Variabilität

+ Rücksitzlehne und -bank lassen sich asymmetrisch geteilt umklappen.

- Der Klappmechanismus könnte sich 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

3,3 Bedienung

Prinzipiell lässt sich der Priora Kombi zwar 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 bzw. Navi 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.

⊖ 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.



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

3,3 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 aus. Das subjektive Raumgefühl bewegt sich im befriedigenden Bereich.

3,5 Raumangebot hinten*

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



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

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.

3,5 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.

⊖ Der Rückbank fehlt es an vernünftiger Konturierung, die Sitzflächen sind nach außen hin schwächer gepolstert - dadurch hat der Insasse das Gefühl, zur Fahrzeugaußenseite zu hängen. Zu wünschen übrig lässt 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.

4,4 Innengeräusch

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

2,8 Klimatisierung

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

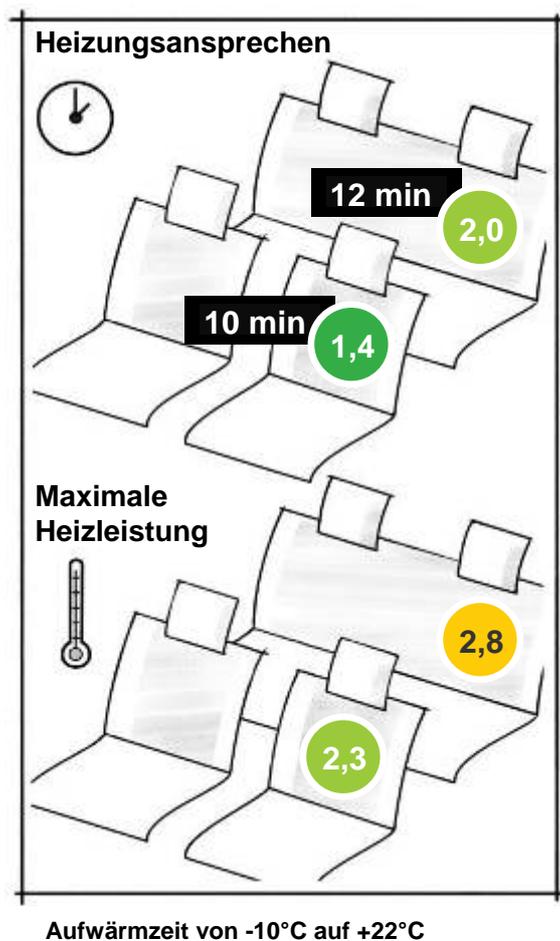
⊕ Die Heizung spricht vorne sehr gut an und zeigt eine gute Wirkung, sie erwärmt den Innenraum in kurzer Zeit auf angenehme Temperaturen. Auch hinten zeigt die Heizanlage eine gute Wirkung.

⊖ 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 vorhanden.

3,4 MOTOR/ANTRIEB

3,2 Fahrleistungen*

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



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 Kombi 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.

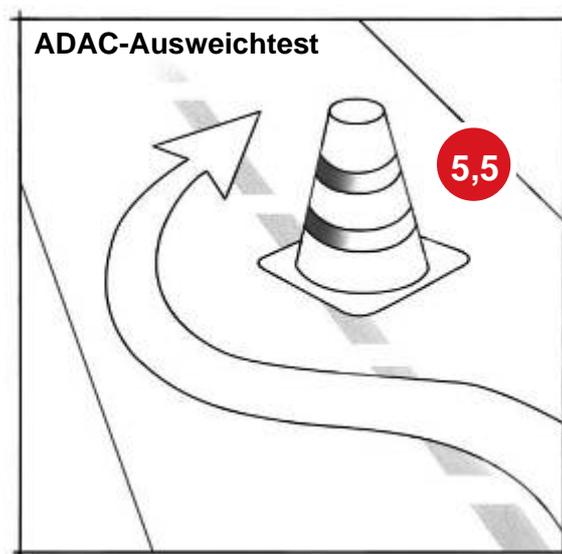
4,2 FAHREIGENSCHAFTEN

4,7 Fahrstabilität

– Bei Fahrbahnunebenheiten hält der Priora Kombi 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.



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.

3,9

Lenkung*

- + Der Kraftaufwand beim Rangieren ist dank der Servolenkung 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; von Anschlag zu Anschlag sind fast vier Lenkrad-Umdrehungen nötig. Der Wendekreis fällt mit 11,60 m für die Klasse nur ausreichend aus.

3,4

Bremse

Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand braucht der Priora Kombi durchschnittlich 40 m (Mittel aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Reifen 175/65 R14H). Das Ansprechverhalten geht in Ordnung, die Dosierbarkeit ist zufriedenstellend. Auch bei hoher Beanspruchung lässt die Bremsanlage kaum nach, Fading tritt praktisch nicht auf.

4,6

SICHERHEIT

5,0

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

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

4,2

Passive Sicherheit - Insassen

- 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.

4,2

Kindersicherheit

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

- Isofix oder ein ähnliches System zur Verankerung von Kindersitzen ist nicht erhältlich. Die Schlösser 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.

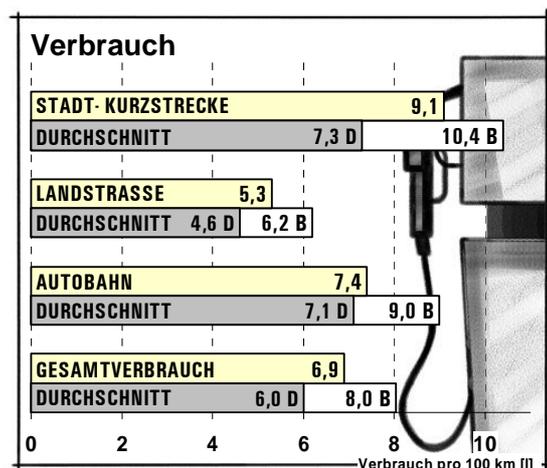
2,5 UMWELT/ECOTEST

3,4 Verbrauch/CO2*

Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch des Lada Priora Kombi liegt bei 6,9 l Super alle 100 km. Damit verbunden ist ein CO₂-Ausstoß von 156 g pro Kilometer. Im EcoTest reicht dies für 26 Punkte. Innerorts konsumiert der Lada 9,1 l, außerorts 5,3 l und auf der Autobahn 7,4 l Super pro 100 km.

1,5 Schadstoffe

+ Die Schadstoffanteile im Abgas sind gering, es zeigen sich keine negativen Auffälligkeiten, nur der Kohlenmonoxid-Ausstoß im anspruchsvollen Autobahnzyklus liegt etwas erhöht. So erreicht der Priora Kombi 45 von 50 möglichen EcoTest-Punkten im Bereich Schadstoffe. Insgesamt bedeutet das 71 Punkte und damit vier von fünf Sterne im ADAC EcoTest.



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

2,0 WIRTSCHAFTLICHKEIT

4,2 Betriebskosten*

– Die Kosten für den Betrieb ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der Verbrauch nicht gerade niedrig liegt und zudem das teurere Benzin (auch E10 möglich) benötigt wird, gibt es hier nur eine ausreichende Bewertung.

1,9 Werkstatt- / Reifenkosten*

Alle 15.000 km oder spätestens ein Mal jährlich muss der Lada zur Inspektion in die Werkstatt. Der Lada Priora besitzt einen Zahnriemen, der spätestens nach 200.000 km gewechselt werden muss.

+ Die Kosten für den Reifenersatz sind durch die günstige Seriengröße sehr gering. Auch niedrige Werkstattstundensätze halten die Ausgaben in Schach. Lada gewährt ausserdem eine dreijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.

– Vor allem für den Normal- und Wenigfahrer bedeutet der jährliche Service häufigere Werkstattaufenthalte.

5,5

Wertstabilität*

– Die Wertstabilität des Lada Priora Kombi 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.

0,6

Kosten für Anschaffung*

+ 9.990 Euro sind für ein Kompaktklasse-Kombi nicht viel Geld. Zudem im Komfortbereich die Ausstattung zumindest das Nötigste bietet. Die Klimaanlage für 490 Euro sollte man noch zusätzlich ordern.

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

2,8

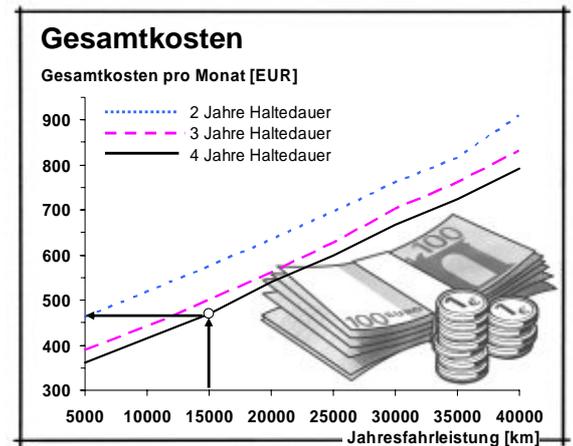
Fixkosten*

Vor allem die ungünstige Einstufung bei der Haftpflichtversicherung treibt die festen Kosten. Sonst halten sie die Aufwendungen im Rahmen, die Steuer ist mit 100 Euro im Jahr günstig, und Teilkasko sowie Vollkasko liegen im zufriedenstellenden Bereich.

1,0

Monatliche Gesamtkosten*

+ Betrachtet man die absoluten monatlichen Kosten für den Lada Priora Kombi, kann er sich ganz vorne in seiner Klasse einordnen. Obwohl die Betriebskosten nur im durchschnittlichen Bereich liegen, kann der Lada vor allem mit einem geringen absoluten Wertverlust in Euro und Cent punkten.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 469 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	KB/5	KB/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1596	4/1596
Leistung [kW(PS)]	72(98)	71(96)
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]	6,9 S	8,7 FG
CO2 [g/km]	154	134
Versicherungsklassen KH/VK/TK	18/17/18	18/17/18
Steuer pro Jahr [Euro]	100	60
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	469	443
Preis [Euro]	9.990	12.340

Aufbau

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

KT = Kleintransporter
TR = Transporter
GR = Großraumlimousine
BU = Bus
GE = Geländewagen

Versicherung

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

Kraftstoff

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

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)	185/65R14T
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Trommel
Wendekreis links/rechts	11,3/11,6 m
Höchstgeschwindigkeit	183 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	11,5 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2. + 3. Gang)	7,4 s
Bremsweg aus 100 km/h	40,1 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	6,9 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	9,1/ 5,3/ 7,4 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe/Test	154g/km / 156g/km
Innengeräusch 130km/h	75dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4350/1680/1508 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	1890 mm
Leergewicht/Zuladung	1100 kg/580 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	430 l/775 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	500 kg/800 kg
Dachlast	50 kg
Tankinhalt	44 l
Reichweite	635 km
Garantie	3 Jahre
Rostgarantie	6 Jahre

ADAC-Messwerte fett

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbiegelenk	nicht erhältlich
Regen- und Lichtsensor	nicht erhältlich
Totwinkelassistent	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	nicht erhältlich
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Reifendruckkontrolle	nicht erhältlich
Spurassistent	nicht erhältlich
Tempomat	nicht erhältlich
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie ^o
Xenonlicht	nicht erhältlich

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	nicht erhältlich
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Innenspiegel, automatisch abblendend	nicht erhältlich
Klimaanlage	490 Euro ^o
Klimaautomatik	nicht erhältlich
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem	im Zubehör ^o
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	620 Euro
Außenspiegel, elektrisch einstellbar	nicht erhältlich
Lackierung Metallic	Serie
Leichtmetallfelgen	650 Euro ^o
Schiebe-Hubdach	nicht erhältlich
Tagfahrlicht	300 Euro ^o

^o im Testwagen vorhanden

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	153 Euro
Monatliche Werkstattkosten	42 Euro
Monatliche Fixkosten	77 Euro
Monatlicher Wertverlust	196 Euro
Monatliche Gesamtkosten	468 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18/17/18
Grundpreis	9.990 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.



TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT¹

4,1

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

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte Klassenbezogen