



## Ford Ka 1.2 Titanium

Dreitüriger Kleinwagen mit Schrägheck  
(51 kW / 70 PS)

**D**er Ka ist der kleinste Ford. Wobei er technisch eng mit dem Fiat 500 verwandt ist. Trotz eigener Ford-Design-Sprache kann man vor allem innen beispielsweise an der Schalteranordnung die Verwandtschaft erkennen. Das Platzangebot wird den Erwartungen an einen Kleinwagen gerecht, auch der Kofferraum kann sich sehen lassen. Die Verarbeitung und die Materialqualität sind ansehnlich für diese Klasse und lassen nicht den Eindruck übermäßigem Verzicht aufkommen. Mit dem 1,2-l-Benziner ist der Ka für die Stadt völlig ausreichend motorisiert und muss sich auch bei Überlandausflügen nicht an jeder Steigung geschlagen geben. Der durchzugsschwache Motor braucht dann freilich hohe Drehzahlen. Das Fahrwerk haben die Techniker sicher abgestimmt, das optionale ESP sollte man dringend mitbestellen, zumal der Aufpreis von 360 Euro fair kalkuliert ist. Die gehobene Titanium-Ausstattung bietet so manches Komfortdetail, auf Wunsch kann man sogar eine Klimaautomatik bekommen. Für die getestete Variante startet der Preis bei 12.700 Euro. **Karosserievarianten:** keine.

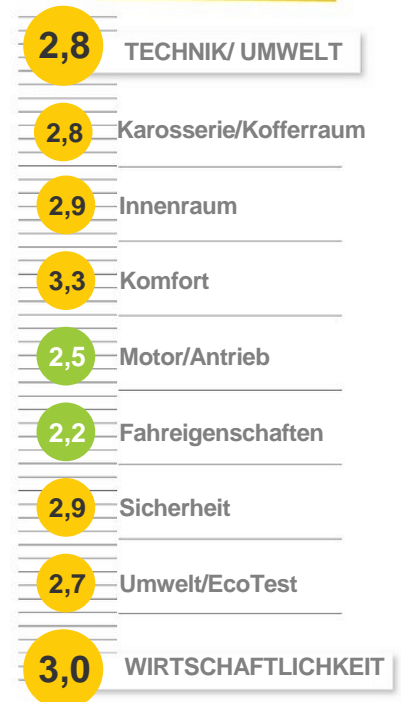
**Konkurrenten:** u.a. Citroen C1, Fiat 500, Hyundai i10, KIA Picanto, Peugeot 107, Toyota Aygo, VW up!.

**+** ordentliche Verarbeitung, gute Ausstattung, sichere Fahreigenschaften mit ESP

**-** mäßige Heizung, ESP nur gegen Aufpreis



### ADAC-URTEIL



2,8

## KAROSSERIE/KOFFERRAUM

3,0

### Verarbeitung

⊕ Die Verarbeitung der Karosserie macht einen guten Eindruck, der sich bei genauer Betrachtung festigt. Die Spaltmaße und das Lackfinish sind gleichmäßig. Auch das Interieur kann überzeugen, die Optik wirkt frisch und stylisch und somit zum Gesamteindruck des Autos passend. Es stören nur etwas die unschönen, von der Herstellung herrührenden Grate. An der Verarbeitung ist wenig auszusetzen, denn trotz des straffen Fahrwerks entfleucht der Innenausstattung bei schlechten Straßen kein Knarz- und kein Klappergeräusch, alles wirkt fest und solide. Die tatsächliche Zuladung fällt mit 310 kg (inkl. Fahrer) ordentlich aus, üppig ist aber was anderes.

⊖ Der Motorraum ist unten offen, das begünstigt eine schnelle Verschmutzung des Motors und der Aggregate. Seitenschutzleisten, die kleine Dellen durch unachtsam geöffnete fremde Autotüren verhindern würden, fehlen. Auch die Stoßfänger sind komplett lackiert, nur vorn gibt es in der Mitte eine kleine unlackierte Prallzone. Die Türausschnitte sind kratzemfindlich, nach außen nicht abgedichtet und verschmutzen deswegen schnell. Der Tankdeckel muss umständlich mit dem Zündschlüssel geöffnet werden. Bei einer Reifenpanne steht nur ein Pannenset zur Verfügung, das bei größeren Beschädigungen nicht weithilft. In der Optionsliste findet man für 50 Euro Aufpreis ein Notrad.

3,0

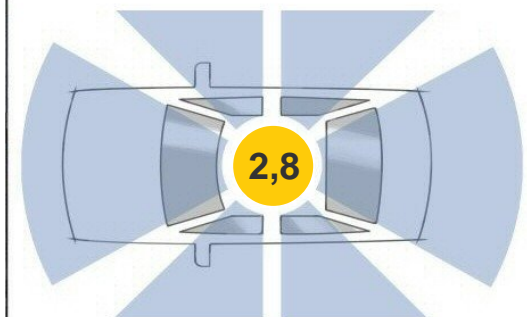
### Sicht

Die Übersichtlichkeit der Karosserie geht in Ordnung; weil der Ka schön klein ist, tut man sich mit dem Abschätzen der Außenmaße leichter. Bei der ADAC Rundumsichtmessung kann der Ka ein zufriedenstellendes Ergebnis erzielen, die hinteren Kopfstützen sind versenkbar, nur die C-Säulen schränken die Sicht nach schräg hinten etwas ein. Der Bodenblick nach vorne ist ordentlich, nach hinten nur ausreichend. Während man mittels Außenspiegel gut nach hinten sehen kann, klappt das durch den Innenspiegel nur zufriedenstellend. Beiden Außenspiegeln fehlt ein asphärischer Bereich, um leichter in den Toten Winkel blicken zu können. Die Schweinwerfer liefern ein annehmbares Licht, heller wäre aber wünschenswert. Xenonlicht gibt's auch gegen Aufpreis nicht, ebenso wenig Kurven- oder Abbiegelicht. Parksensoren für das Heck finden sich in der Optionsliste.

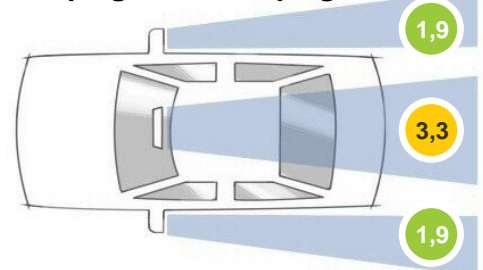


Die enorm breite C-Säule behindert den Blick nach schräg hinten.

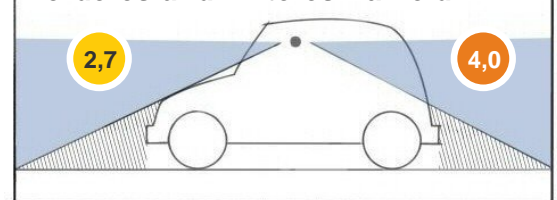
#### Rundumsicht



#### 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

Obwohl die Vordersitze mit einer praktischen Zustiegshilfe ausgestattet sind, fällt das Einsteigen nach hinten schwer. Ebenso das Aussteigen, weil man sich wegen fehlender Arretierung nicht am Vordersitz vorziehen kann. Die Türbremsen sind ausreichend stark, um die langen Türen offen halten zu können - an Steigungen wird es aber schon kritisch.

⊕ Der Türschweller ist angenehm niedrig, die Beine brauchen nur wenig angehoben werden. Auch der sehr geringe Abstand zwischen Schweller und Sitz erleichtern das Ein- und Aussteigen vorne. Die Zentralverriegelung wird per Fernbedienung gesteuert.

⊖ Es fehlen Haltegriffe am Dachhimmel.

## 1,8 Kofferraum-Volumen\*

⊕ Der Kofferraum verfügt im Normalfall über ein Volumen von 220 l, das ist gut für diese Klasse. Klappt man beide Rückbanklehnen nach vorn, stehen üppige 535 l zur Verfügung (gemessen bis Fensterunterkante).



Mit 220 l Kofferraumvolumen liegt der Ka in seiner Fahrzeugklasse recht weit vorne.

## 3,4 Kofferraum-Zugänglichkeit

Die Kofferraumklappe lässt sich leicht öffnen, sie schwingt über 1,81 m hoch - größere Personen sollten auf ihren Kopf achten, um sich nicht zu stoßen. Mit gut 75 cm über der Straße ist die Ladekante hoch, innen muss das Gepäck dann beim Ausladen über die 26 cm hohe Bordwand gehievt werden. Das Gepäckabteil ist durch die recht große Klappe gut zugänglich, zudem die Tiefe des Kofferraums gering ausfällt.

## 2,9 Kofferraum-Variabilität

⊕ Der Klappmechanismus der geteilt umklappbaren Rücksitzlehne funktioniert leichtgängig.

⊖ Die vorgeklappten Rücksitzlehnen bilden eine Stufe am Kofferraumboden; auf der blechernen Oberseite hat das Gepäck keinen Halt. Bei unvorsichtigem Zurückklappen der Lehnen können die Gurtbänder eingeklemmt und beschädigt werden. Es fehlen Fixiermöglichkeiten für kleine Gepäckstücke.

## 2,9 INNENRAUM

### 2,6 Bedienung

⊕ Das Lenkrad ist in der Höhe einstellbar, die Pedale zufriedenstellend, der Ganghebel sehr günstig angeordnet. Mit dem serienmäßigen Bordcomputer kann man Momentan- und Durchschnittsverbrauch anzeigen lassen. Die Fensterheber arbeiten elektrisch, auf der Fahrerseite mit Ab- und Aufwärtsautomatik, auf der Beifahrerseite nur mit Abwärtsautomatik. Die Außenspiegel kann man elektrisch einstellen, allerdings ist der Schalter zu weit weg.



Der Fahrerplatz im Ka ist weitgehend funktionell, die Verarbeitungsqualität stimmt.

Für fast alle Funktionen sind Kontroll- und Warnleuchten vorhanden. Radio und Klimabedieneinheit befinden sich in günstiger Höhe, die Steuerung der Klimaautomatik klappt dank großer Knöpfe mit klaren Symbolen einfach.

⊖ Die Instrumente liegen zwar günstig im Fahrerblick, der Drehzahlmesser hat jedoch keinen roten Bereich. Die Knöpfe für Nebelscheinwerfer und Nebelrückleuchte befinden sich auf der Mittelkonsole, obwohl sie eigentlich links vom Fahrer in den Bereich des Lichtschalters sinnvoller platziert wären. Ebenso die Schalter der Fensterheber, die besser in der Tür untergebracht wären und die nur arbeiten, wenn die Zündung eingeschaltet ist. Auch das Radio hat keine Drehknöpfe, sondern nur zahlreiche kleine Tasten mit winzigen Piktogrammen. Es gibt Tasten am Lenkrad, allerdings sind diese weit unten angebracht, an einer Stelle, die man kaum sieht und sich weit weg von den Händen am Lenkrad während der Fahrt befinden. Außer dem unbeleuchteten Handschuhfach gibt es kaum Ablagen; es fehlen auch Leselampen.

---

### 2,8 Raumangebot vorne\*

⊕ Die Vordersitze lassen sich für Personen bis zu einer Größe von knapp 1,90 m einstellen. Die Innenbreite ist für diese Klasse gut, jedoch fühlt man sich von der breiten Mittelkonsole etwas eingengt.

---

### 3,9 Raumangebot hinten\*

Der Ford Ka verfügt über vier vollwertige Sitzplätze. Sind die Vordersitze für 1,85 m große Leute eingestellt, reicht der Platz hinten noch für Personen bis 1,71 m - limitierend ist vor allem die geringe Beinfreiheit. Die Innenbreite geht in Ordnung. Subjektiv fühlt man sich hinten ein wenig eingengt - oder auch geborgen, je nach dem, wie groß man ist.



Auf den hinteren Sitzplätzen finden nur Personen bis 1,71 m Körpergröße ausreichend Platz vor.

---

## 3,3 KOMFORT

---

### 3,2 Federung

Die Abstimmung der Federn und Dämpfern ist zufriedenstellend. Lange Bodenwellen werden ordentlich pariert, der kleine Ka schwingt nur kurz nach. Kurze Bodenwellen und Einzelhindernisse federt das Fahrwerk befriedigend und gibt sie nur gedämpft an die Insassen weiter. Die verhältnismäßig großen Reifen mit niedrigem Querschnitt sind hier weniger hilfreich, weil sie kaum zusätzlich abfedern können. Die Nickbewegungen beim Beschleunigen und Bremsen sind gut gedämpft, ebenso fällt die Seitenneigung der Karosserie in schnell durchfahrenen Kurven nicht störend auf.

---

### 3,4 Sitze

Beim Fahrersitz kann nur die "Höhe" der Sitzfläche eingestellt werden. Die Konturen der Lehnen und Sitzflächen sind ordentlich, es ergibt sich ein ausreichender Seitenhalt. Allerdings könnten die Lehnen höher ausgeführt sein. Auch hat man das Gefühl, sehr hoch zu sitzen und den für Erwachsene durchschnittlicher Größe den Fahrersitz nicht weit genug runterstellen zu können. Auf der Rückbank sind die Konturen ausreichend, das Abteil ist aber eindeutig für kleinere Menschen gestaltet - Erwachsene finden nur schwerlich eine ordentliche Sitzposition.

⊖ Dem Beifahrersitz fehlt eine Höheneinstellung.



## 4,3 Innengeräusch

Das Geräuschniveau ist hoch, Hauptschuld hat der lautstarke Motor, der seine Geräuschkulisse aufgrund der unzureichenden Dämmung mit zunehmender Geschwindigkeit und Drehzahl steigert. Dass dann zusätzlich deutliche Windgeräusche entstehen ist eher Nebensache, da der Motor alle anderen Lärmquellen übertönt. Die Messwerte spiegeln das wider: bei 130 km/h werden 74,3 dB(A) ermittelt.

## 3,1 Klimatisierung

(Heizungstest bei -10 °C in der ADAC- Klimakammer)  
Die Heizung spricht vorne zügig an, zeigt aber nur eine ausreichende Wirkung. Hinten sind Ansprechen und Heizleistung deutlich schlechter. Die optionale Klimaautomatik regelt sinnvoll und situationsangepasst, man kann die genaue Temperatur und die Luftmengenverteilung nach oben, Mitte, unten vorgeben, für Fahrer und Beifahrer gemeinsam.

## 2,5 MOTOR/ANTRIEB

### 2,9 Fahrleistungen\*

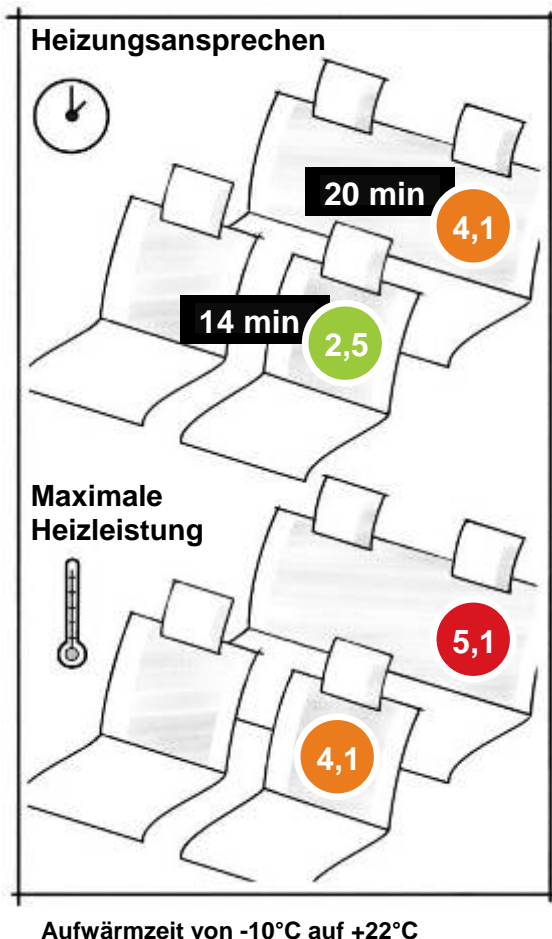
Der kleine Benziner macht den Ka nicht zur Rennsemmel, gerade für den Stadtbetrieb ist er aber völlig ausreichend motorisiert. Dreht man die Gänge aus, können gute Beschleunigungswerte erzielt werden. Bei schaltfaulem Fahren geht dem Vierzylinder spätestens im fünften Gang die Puste aus, seine Durchzugskraft entspricht dem kleinen Hubraum von 1,2 Litern.

### 2,3 Laufkultur

⊕ Der Vierzylinder Benziner zeigt ein ordentliches Vibrationsverhalten, sie fallen nicht störend auf. Die Laufkultur ist merklich besser als bei Dreizylindern, die die Hersteller sonst gern in dieser Leistungs- und Hubraumklasse verbauen. Der Motor wird erst bei hohen Drehzahlen dröhnig.

### 2,4 Schaltung

Die fünf Vorwärtsgänge lassen sich leichtgängig wechseln, die Präzision geht in Ordnung. Die Schaltwege sind insgesamt kurz genug. Der Rückwärtsgang ist durch einen Ring am Schaltknäuf vor versehentlichem Einlegen gesichert. Wenn man ihn einlegen möchte, sollte man bei getretener Kupplung etwas warten, sonst kracht es im Getriebe. Eine Anzeige bei den Instrumenten fordert den Fahrer zum Hochschalten auf, wenn es ökonomisch sinnvoll ist.



---

## 2,0 Getriebeabstufung

⊕ Die fünf Gänge sind stimmig in der Abstufung, die Ganganschlüsse passen beim auf- und abwärts Schalten. Insgesamt hat Ford eine nicht zu kurze und nicht zu lange Abstimmung gewählt, ziemlich gut passend aber zum durchzugsschwachen Motor.

---

## 2,2 FAHREIGENSCHAFTEN

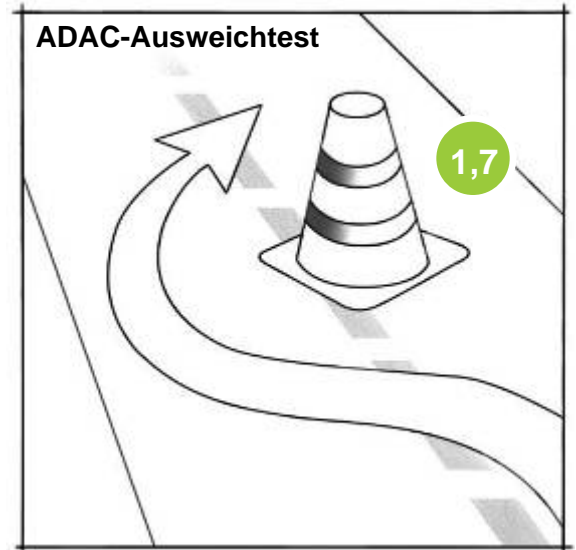
### 1,8 Fahrstabilität

⊕ Der Ka reagiert gut auf Lenkimpulse, ohne zu nervös zu wirken. Von Spurrillen und Fahrbahnverwerfungen lässt er sich kaum aus der Ruhe bringen. Seitenwind merkt der Fahrer deutlicher. Durchdrehende Antriebsräder werden von der elektronischen Traktionskontrolle eingebremst. Beim ADAC-Ausweichtest schneidet der Ka gut ab, flinkt wieselt er durch den Parcours und profitiert von seinem geringen Gewicht. Im Grenzbereich untersteuert der Kleinwagen und bleibt damit gutmütig. Das optionale ESP (unbedingt mitbestellen!) regelt effektiv.

---

### 2,0 Kurvenverhalten

⊕ Völlig unkritisch zeigt sich der Winzling in Kurven, mit seiner leichten Untersteuerneigung ist er auch von weniger geübten Fahrern problemlos zu steuern. Allerdings lässt die etwas gefühllose Lenkung den Fahrer weitgehend im Ungewissen, wo die Haftgrenzen liegen. In kritischen Situationen setzt der Schleuderschutz ESP unterstützend ein und hilft, nicht vom rechten Pfad abzukommen.



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.

---

### 2,5 Lenkung\*

⊕ Die Lenkung spricht bei schnellen Ausweichmanövern gut an, sie arbeitet präzise genug und vermittelt dem Fahrer einen zufriedenstellenden Fahrbahnkontakt. Die Übersetzung ist direkt genug, beim Rangieren zeigt sich die Lenkung besonders leichtgängig und lässt den Ka dadurch wendiger wirken.

⊖ Von Nachteil beim Rangieren und Abbiegen ist der für diese Klasse vergleichsweise große Wendekreis von 10,3 m.

---

### 2,6 Bremse

Für eine Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der Ka durchschnittlich 38 m (Mittel aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Reifen 195/45 R16 Pirelli Pzero Nero 84V). Dabei zeigt sich die Bremsanlage ausgesprochen standfest und frei von Fading. Ansprechen und Dosierbarkeit sind gut. Der Bremsassistent unterstützt weniger geübte Fahrer dabei, in einer Notsituation das volle Potenzial der Bremsanlage zu nutzen.

---

**2,9**

## SICHERHEIT

---

**3,6**

### Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

**+** Für den Ford Ka gibt es optional das elektronische Stabilitätsprogramm ESP - unbedingt mitbestellen, der Sicherheitsgewinn ist enorm. Bei starkem Bremsen schaltet sich automatisch schnell blinkend die Warnblinkanlage zu und macht so den nachfolgenden Verkehr auf die Notsituation aufmerksam. Im ESP enthalten ist eine Berganfahrhilfe, die beim Anfahren an Steigungen ein Zurückrollen am Hang für einen Augenblick unterbindet und die Anfahrprozedur erleichtert.

**2,6**

### Passive Sicherheit - Insassen

**+** Beim Crashtest nach EuroNCAP-Norm erreicht der Ford Ka vier von fünf Sterne für eine gute Insassensicherheit (Test 2008). Der Kleinstwagen verfügt serienmäßig über Front- und Seitenairbags, optional sind auch kombinierte Seiten-Kopf-Airbags erhältlich. Die vorderen Kopfstützen bieten Personen bis zu einer Größe von 1,75 m guten Schutz, der Abstand zwischen Kopf und Kopfstütze ist gering. Hinten reichen die Kopfstützen für 1,60 m große Personen, jedoch kann der niedrige Dachhimmel eine zusätzliche Abstützfunktion bei einem Unfall übernehmen, so dass auch größere Leute genug geschützt sind. Der Abstand zwischen Kopfstütze und Kopf ist zufriedenstellend. Der Fahrer wird optisch und akustisch ermahnt, sich anzuschallen. Nach einem Unfall kann man dank der stabilen Bügeltürgriffe leicht verklemmte Türen eher öffnen.

**2,4**

### Kindersicherheit

**+** Angurten von Kindersitzen ist auf den beiden Rücksitzplätzen gut möglich, da die Gurte lang genug sind, die Gurtschlösser kurz genug und fest sowie der Abstand zwischen den Gurtanlenkpunkten weit genug. Einzig die Zugänglichkeit ist durch die Zweitürigkeit der Ka etwas erschwert. Alternativ ist die Befestigung mittels Isofix und Ankerhaken möglich. Beim Crashtest nach EuroNCAP-Norm erzielt der Ka drei von fünf möglichen Sternen für eine zufriedenstellende Kindersicherheit.

**-** Auf dem Beifahrersitz sind keine rückwärts gerichteten Kindersitze erlaubt, weil sich der Frontairbag nicht abschalten lässt.

**3,9**

### Fußgängerschutz

Beim Fußgängerschutz-Crashtest nach EuroNCAP-Norm erreicht der Ka nur mäßige zwei von vier Sterne. Die Motorhaube ist großteils zu unnachgiebig gestaltet.

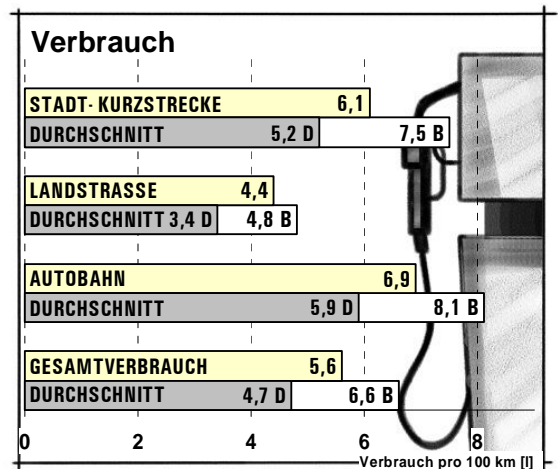
## 2,7 UMWELT/ECOTEST

### 4,1 Verbrauch/CO2\*

– Der durchschnittliche Kraftstoffkonsum des Ford Ka 1.2 liegt bei 5,6 l Super alle 100 km. Damit verbunden ist ein CO<sub>2</sub>-Ausstoß von 131 g. Im EcoTest reicht dies nur für 19 Punkte. Innerorts konsumiert der Kleinwagen dank Start-Stopp-Automatik nur 6,1 l, außerorts 4,4 l und auf der Autobahn 6,9 l Super pro 100 km.

### 1,3 Schadstoffe

+ Die Schadstoffanteile im Abgas sind gering, es zeigt sich nur ein geringfügig erhöhter CO-Wert im anspruchsvollen Autobahnzyklus. Dafür gibt's 47 von 50 möglichen Punkten. Zusammen mit den CO<sub>2</sub>-Punkten erzielt der Ka 1.2 damit 66 Punkte, was lediglich für drei von fünf Sterne beim ADAC EcoTest reicht.



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

## 3,0 WIRTSCHAFTLICHKEIT

### 4,7 Betriebskosten\*

– Die Kosten für den Betrieb ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der Verbrauch des Ka 1.2 für seine Klasse nicht gerade niedrig ausfällt, bekommt er hier eine schlechte Bewertung.

### 3,0 Werkstatt- / Reifenkosten\*

Alle 12 Monate oder alle 20.000 Kilometer ist eine kleinere Wartung - alle 40.000 km oder alle zwei Jahre eine Inspektion fällig. Der 1,2-Liter Ottomotor besitzt einen Zahnriemen, der bereits nach 100.000 km oder spätestens nach 5 Jahren gewechselt werden muss.

- + Ford gewährt eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.
- Die jährlichen Serviceabstände sind vor allem für den Normal- oder Wenigfahrer relativ kurz und bringen mehr Werkstattaufenthalte mit sich. Erhöhte Kosten für Verschleißreparaturen sowie hohe Werkstattstundenpreise verhindern zudem eine bessere Benotung.

### 3,0 Wertstabilität\*

Dem Ka wird in der getesteten Version eine zufriedenstellende Restwertentwicklung prognostiziert. Von Vorteil ist die nun serienmäßige Start-Stopp-Automatik.



## 2,9 Kosten für Anschaffung\*

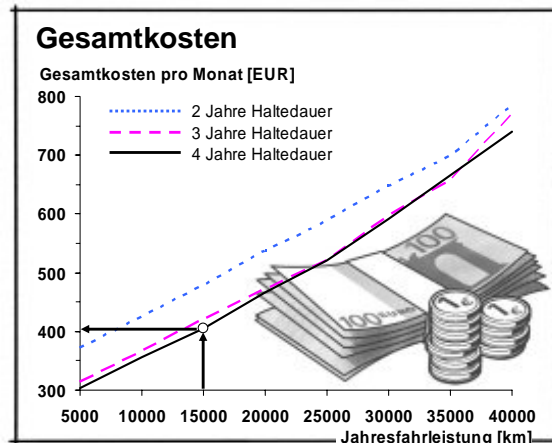
Der Anschaffungspreis liegt bei 12.700 Euro, nicht gerade wenig, aber die Komfortausstattung ist gut. Leider fehlt das ESP, dessen Aufpreis hält sich mit 360 Euro aber in Grenzen. Daher: ESP unbedingt mitbestellen.

## 2,7 Fixkosten\*

Die Steuer liegt bei niedrigen 26 Euro pro Jahr. Die Einstufung für die Haftpflichtversicherung ist nur ausreichend, die Kosten für Teil- oder Vollkasko bewegen sich im zufriedenstellenden Bereich.

## 2,8 Monatliche Gesamtkosten\*

Betrachtet man die absoluten monatlichen Kosten für den Ford Ka 1.2 Titanium, dann kann sich der Kleinwagen im Mittelfeld seiner Klasse einsortieren. Kostentreiber sind vor allem die Betriebskosten und die nur mittelmäßigen Einstufungen bei der Versicherung.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 405 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

## DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.2	1.3 TDCi DPF
Aufbau/Türen	SR/3	SR/3
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1242	4/1248
Leistung [kW(PS)]	51(69)	55(75)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	102/3000	145/1500
0-100 km/h[s]	13,2	13,2
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	159	161
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	5,6 S	4,7 D
CO2 [g/km]	115	109
Versicherungsklassen KH/VK/TK	15/15/16	17/16/18
Steuer pro Jahr [Euro]	26	123
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	396	412
Preis [Euro]	9.700	12.700

### 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 Euro5
Hubraum	1242 ccm
Leistung	51 kW (69 PS)
bei	5500 U/min
Maximales Drehmoment	102 Nm
bei	3000 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	5-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	195/50R15
Reifengröße (Testwagen)	<b>195/50R15H</b>
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Trommel
Wendekreis links/rechts	<b>10,25/9,8 m</b>
Höchstgeschwindigkeit	159 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	13,2 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2. + 3. Gang)	<b>9,0 s</b>
Bremsweg aus 100 km/h	<b>37,8 m</b>
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	<b>5,6 l</b>
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	<b>6,1/ 4,4/ 6,9 l</b>
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Herstellerangabe/Test	115g/km / <b>131g/km</b>
Innengeräusch 130km/h	<b>74dB(A)</b>
Länge/Breite/Höhe	3620/1658/1506 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	<b>1890 mm</b>
Leergewicht/Zuladung	<b>998 kg/322 kg</b>
Kofferraumvolumen normal/geklappt	<b>220 l/535 l</b>
Anhängelast ungebremst/gebremst	- kg/- kg
Dachlast	50 kg
Tankinhalt	35 l
Reichweite	<b>625 km</b>
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Messwerte fett

## AUSSTATTUNG

### TECHNIK

Abbiegelenker	nicht erhältlich
Regen- und Lichtsensor	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	360 Euro <sup>o</sup>
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Parkhilfe, elektronisch (hinten)	355 Euro
Reifendruckkontrolle	nicht erhältlich
Servolenkung	Serie
Tempomat	nicht erhältlich
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht	nicht erhältlich

### INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	260 Euro <sup>o</sup> /nicht erhältlich
Audioanlage (CD-MP3-fähig)	Serie
Drehzahlmesser	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	nicht erhältlich
Klimaanlage	Serie
Klimaautomatik	250 Euro
Knieairbag	nicht erhältlich
Rücksitzlehne und -bank umklappbar (geteilt)	Serie
Sitzbezüge, Leder (inkl. Sitzheizung)	900 Euro
Zentralverriegelung	Serie

### AUSSEN

Außenspiegel, elektrisch einstellbar (+ beheizt)	Serie
Lackierung Metallic	525 Euro
Panorama-Glasedach	600 Euro

<sup>o</sup> im Testwagen vorhanden

## KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	<b>128 Euro</b>
Monatliche Werkstattkosten	42 Euro
Monatliche Fixkosten	62 Euro
Monatlicher Wertverlust	172 Euro
Monatliche Gesamtkosten	<b>404 Euro</b>
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	15/15/16
Grundpreis	12.700 Euro

## NOTENSKALA

<span style="color: green;">●</span> Sehr gut	0,6 – 1,5	<span style="color: orange;">●</span> Ausreichend	3,6 – 4,5
<span style="color: lightgreen;">●</span> Gut	1,6 – 2,5	<span style="color: red;">●</span> Mangelhaft	4,6 – 5,5
<span style="color: yellow;">●</span> 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 / UMWELT<sup>1</sup>

**2,8**

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

<sup>1</sup>ohne Wirtschaftlichkeit \*Werte klassenbezogen