



Ford Ka+ 1.2 Ti-VCT Cool&Sound

Fünftürige Schräghecklimousine der Kleinwagenklasse (63 kW / 85 PS)

Anders als die beiden Vorgängergenerationen hat der aktuelle Kleinwagen von Ford fünf Türen und reicht in der Länge bis auf wenige Zentimeter an den darüber positionierten Fiesta heran. Zu Recht hängt Ford also ein Plus an den Modellnamen. Um den Abstand zum Fiesta zu wahren, bekommt zumindest die europäische Version des Ka+ nicht die modernen Ecoboost-Motoren, sondern einen 1,2 l großen Vierzylinder-Saugbenziner, wahlweise mit 70 oder 85 PS. Die stärkere Version hat sich im ADAC Autotest als die größte Schwachstelle des Kleinwagens gezeigt: Der träge Motor fühlt sich nach weniger Leistung an, als er tatsächlich entwickelt und stößt darüber hinaus deutlich zu viel CO aus, was für nur einen Stern im EcoTest sorgt. Auch der gemessene Testverbrauch ist mit 6,6 l/100 km für einen Wagen dieser Klasse und Leistungsfähigkeit kein Ruhmesblatt. Schade, dass es keine anderen Motoren zur Wahl gibt. Das Auto selbst kann nämlich in einigen Punkten überzeugen: So ist der Fahrkomfort in dieser Klasse auf gutem Niveau, Lenkung und Bremse funktionieren ordentlich und das Platzangebot für die Insassen ist super, gerade vorn. Auch in Sachen Multimedia bietet der kleine Ford einiges, nur die Sicherheitsausstattung ist kritikwürdig: Abgesehen von den gesetzlich vorgeschriebenen sind keine weiteren Sicherheitssysteme erhältlich. Günstig ist der Wagen aber: Die getestete Version Cool&Sound mit Klimaanlage und größerem Multimediastystem gibt es ab 11.600 Euro. Insgesamt ist der neue Ka+ ein sauber abgestimmtes und verarbeitetes Auto, das mit einem moderneren Motor und beispielsweise einem Notbremsassistenten eine richtige Empfehlung wäre.

Konkurrenten: u.a. Ford Fiesta, Renault Clio, Skoda Fabia, Suzuki Ignis.

⊕ guter Komfort, großer Innenraum, niedrige Kosten

⊖ müder Motor, schlechte Schadstoffbilanz, keine Assistenzsysteme

ADAC-Urteil

AUTOTEST 3,7

AUTOKOSTEN 1,0

Zielgruppencheck

Familie 3,6

City 2,9

60+ Senioren 2,7

Langstrecke 3,9

Transport 3,7

Fahrspaß 4,2

Preis/Leistung 2,4

EcoTest ★☆☆☆☆

3,5 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

4,0 Verarbeitung

⊕ Der Innenraum des kleinen Ford ist solide verarbeitet, die Spaltmaße passen und die Kunststoffteile wurden sorgfältig entgratet.

⊖ Bei den Materialien wurde kräftig gespart. Ausschließlich harte Oberflächen im Interieur, ein wenig

wertig wirkender Dachhimmel und eine billige Kofferraummatte machen klar, wo der niedrige Grundpreis herkommt. Auch der Unterboden ist mäßig verarbeitet, keinerlei Abdeckungen und nicht überall aufgebrauchte Konservierung erinnern an ein Auto aus dem letzten Jahrtausend.

3,3 Alltagstauglichkeit

Der Ford gefällt in der Stadt zwar mit seinen kompakten Abmaßen, im automobilen Alltag ist dies aber sein einziges Plus. Vor allem an den Gewichten hakt es: Auf dem Dach sind gar keine erlaubt, mehr als 500 kg dürfen nicht

an die Anhängerkupplung. Die Zuladung ist mit 430 kg ebenfalls recht niedrig.

Auf Basis des EcoTest-Verbrauchs reicht der 42 l große Tank für eine Reichweite von 635 km.

3,8 Licht und Sicht

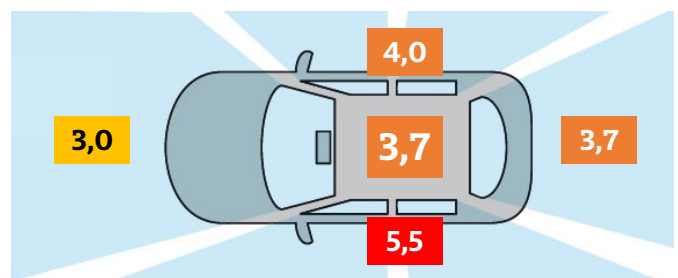
Die nicht allzu große Karosserie ist nicht schwierig abzuschätzen, auch wenn sich die Motorhaubenkante dem Blick des Fahrers entzieht. Die Rundumsichtmessung stellt aber kein gutes Zeugnis aus, gerade die hinteren Dachsäulen sind sehr breit.

⊖ An Stelle der Halogenscheinwerfer des Testwagens sind keine anderen Systeme erhältlich, auch Kurven- oder Abbiegelicht gibt es nicht. Beheizte Außenspiegel findet man am Ka+ nur gegen Aufpreis.

Als Einparkhilfe sind ab Werk und gegen Aufpreis lediglich Parksensoren für die hintere Stoßstange erhältlich.

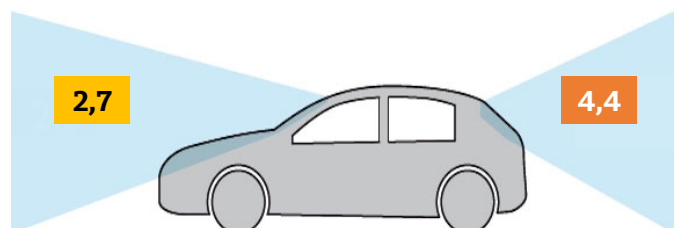
Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterposten und Kopfstützen



Vorderes und hinteres Nahfeld

Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor und hinter dem Fahrzeug erkennt.



Die hinteren Kopfstützen lassen sich versenken. Trotzdem ist die Sicht durch die breiten Dachsäulen stark eingeschränkt.

2,7 Ein-/Ausstieg

Das Ford-Einstiegsmodell kann nicht mit einem schlüssellosen Zugangssystem ausgestattet werden. Der Ein- und Ausstieg gestaltet sich recht bequem, da der Schweller nicht sehr hoch und breit ist. Hinten aber ist die schräge

Dachsäule etwas im Weg, außerdem muss man auf den im Fußbereich schmalen Einstieg achten.

⊖ Die Rastungen der hinteren Türen sind nicht stark genug, am Berg können die Türen ungewollt zufallen.

3,7 Kofferraum-Volumen

Der Kofferraum fällt nicht üppig aus. Bei hochgestellten Rücksitzlehnen fasst das Gepäckabteil 230 l, belädt man bis unters Dach, sind es 280 l. Dann finden drei Getränkekisten Platz. Bei umgeklappten Lehnen beträgt das Volumen bei Beladung bis zur Fensterkante 575 l, bis unters Dach sind es 960 l.

3,8 Kofferraum-Nutzbarkeit

Um die Nutzbarkeit des Kofferraums ist es mäßig bestellt: Dass das kleine Auto eine nicht allzu große Klappe hat, war zu erwarten. Außerdem öffnet sie nur so weit, dass man mit knapp über 1,80 m darunter stehen kann.

⊖ Das deutlich von der Klappe abstehende Kofferraumschloss verursacht beim Hantieren am Kofferraum schnell schmerzhaften Kontakt mit dem Kopf. 71 cm über der Straße liegt die Ladekante, vor allem nerven aber deren 22 cm Abstand vom Kofferraumboden: Man muss das Gepäck beim Ein- wie auch beim Ausladen kräftig anheben. Im Dunkeln erschwert die schwache Kofferraumbeleuchtung das Ganze zusätzlich. Das Dilemma beginnt aber schon beim Öffnen: Ford hat sich

2,6 Kofferraum-Variabilität

⊕ Die Rücksitze sind asymmetrisch geteilt umklappbar, was per Taste an der Lehne leicht von der Hand geht. Da der Kofferraum so kurz ist, schafft man das auch von hinten einfach.

2,9 INNENRAUM

2,9 Bedienung

Der kleine Fünftürer stellt niemanden vor Herausforderungen, der schon einmal ein moderneres Auto bedient hat. Die Klimabedienung ist tief angebracht, aber mit klaren Tasten und Drehreglern ausgestattet, alle wichtigen Tasten sind bei angeschalteten Scheinwerfern beleuchtet und auch die Steuerung von Radio/ Multimedia und Fahrzeugeinstellungen geht leicht von der Hand. Ebenfalls klar und deutlich ist das Kombiinstrument gestaltet, hier bleiben keine Fragen offen.

Nur wenige Makel trüben den Eindruck: So ist die Tacho- und Schalterbeleuchtung nicht dimmbar und der günstigen Fahrzeugklasse entsprechend ist das Lenkrad nur in der Höhe sowie sind die Sitze lediglich manuell einstellbar. Auch können Fahrer mit größeren Schuhen schon mal mit dem recht beengten Platz um das Gaspedal hadern.



Mit 230 l Volumen ist der Kofferraum des Ka+ von klassenüblicher Größe.

einen Entriegelungsgriff an der Heckklappe gespart, man muss das Schloss also per Taste im Innenraum oder an der Fernbedienung entriegeln, bevor man die Klappe an der nach einer Fahrt oft sehr schmutzigen Unterkante anheben kann.

Legt man die Rücksitze um, entsteht eine unpraktische Stufe.

⊖ Belädt man den Kofferraum bis zum Dach, macht ein Trennnetz zum Schutz vor herumfliegenden Gepäckstücken Sinn. Leider gibt es für den Kleinwagen keines.



Während die Verarbeitungsqualität in Ordnung geht, sind die verwendeten Materialien eindeutig dem Zwang zum Sparen untergeordnet. Die Bedienung ist weitgehend funktionell.

3,4 Multimedia/Konnektivität

Als einzige Option in diesem Bereich ist digitaler Radioempfang zu haben - alles andere ist außer beim Einstiegsmodell des Ka+ serienmäßig. Per Klinke, USB, CD oder Bluetooth lassen sich die Lautsprecher füttern. Auch ausgewählte Apps lassen sich bei einem gekoppelten Smartphone über das Auto steuern.

2,0 Raumangebot vorn

Der Ka+ hat zwar natürlich keine überragende Innenbreite, aber das Cockpit ist offen gestaltet und der helle Dachhimmel trägt ebenfalls seinen Teil zum angenehmen Raumge-

fühl bei. Die Messwerte bestätigen die gute Raumausnutzung: Auf dem Fahrersitz können bis zu zwei Meter große Passagiere Platz nehmen, ohne dass die Füße zwicken. Über dem Scheitel ist dann übrigens noch Luft.

3,3 Raumangebot hinten

Auch hinten gefällt das Platzangebot: Die Designer verkniffen sich eine nach hinten abfallende Dachlinie und ließen so auf den Rücksitzen genug Kopffreiheit. So können hinten auch knapp über 1,80 m große Personen mitfahren, wenn der Sitz davor auf einen 1,85 m großen Fahrer eingestellt ist.

3,8 Innenraum-Variabilität

Sitzvarianten sind für den Ka+ nicht erhältlich. Vorn bietet er einige Ablagen, vor allem kann man in den Türen und auf dem Mitteltunnel insgesamt acht Flaschen und Becher unterbringen.

⊖ Hinten dagegen hat man außer den Lehentaschen keine Möglichkeit, Kleinkram abzulegen.



Immerhin finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,80 m im Fond Platz.

3,6 KOMFORT

3,2 Federung

Das Fahrwerk ist angesichts des einfachen Aufbaus mit McPherson-Federbeinen vorn und Verbundlenkerachse hinten recht gelungen abgestimmt. Es bietet ordentlichen Komfort und kann die meisten Unebenheiten gut wegbügeln - wird es aber zu grob, kommt der kleine Ford an seine Grenzen. Tiefe Gullideckel oder derberes Kopfsteinpflaster

sorgen vor allem an der Hinterachse für erkennbare Probleme, hier bockt der Kleinwagen aus indischer Produktion. Dennoch gefällt der Komfort in der Stadt, Überlandfahrten aber bringen gerade auf Bodenwellen mit Kurven viel Bewegung in das Auto.

3,9 Sitze

Bei den Sitzen bietet der Ford nur Standardkost. Nur der Fahrersitz ist höhenverstellbar, Sitzflächenneigung oder Lordosenstützen sind nicht einstellbar. Immerhin kann man auf der vorderen Bestuhlung recht angenehm sitzen, gerade die Lehnen gefallen mit einer guten Passform. Das

gilt auch für die Sitzflächen, wenn diese auch eher schmal sind.

⊖ Die Rücksitzbank ist kaum geformt und zu weich, hier ist von Sitzkomfort nicht viel zu spüren.

3,9 Innengeräusch

71,1 dB(A) beträgt der Schallpegel im Innenraum bei 130 km/h - das ist viel. Besonders der Motor ist dauernd zu hören und drängt sich bei höheren Drehzahlen oder unter

Last in den Vordergrund. Die sonstigen Fahr- und auch Windgeräusche sind klassenüblich, also mäßig gut gedämmt.

3,8 Klimatisierung

Die Klimatisierung übernimmt beim Cool&Sound serienmäßig eine manuelle Klimaanlage, gegen Aufpreis gibt es eine Klimaautomatik. Besonderheiten wie Luftgütesensor oder Windschutzscheibenheizung sucht man beim Ka+

vergebens - immerhin gibt es optional eine zweistufige Sitzheizung für die Vordersitze, auch getönte Scheiben hinten sind erhältlich.

3,4 MOTOR/ANTRIEB

3,7 Fahrleistungen

Dreht man die Gänge aus und nutzt die anstehenden 85 PS und 112 Nm des Vierzylinder-Saugers aus, schafft es der Kleinwagen in 8,4 s von 60 auf 100 km/h. Für den Sprint aus dem Stand auf 100 km/h gibt Ford 13,3 s an, bei 169 km/h soll der Vortrieb schon wieder enden.

⊖ Richtig zäh wird es bei den Durchzugsmessungen: Fast 26 s braucht der 1,2 l große Motor, um das Auto im fünften Gang von 60 auf 100 km/h zu beschleunigen. Man sollte also fleißig schalten, um locker im Verkehr mitzuschwimmen.

3,0 Laufkultur/Leistungsentfaltung

Die Laufkultur des recht spontan ansprechenden Motors geht in Ordnung, nur bei hohen Drehzahlen dröhnt die Karosse etwas. Das Triebwerk müht sich zwar langsam, aber gleichmäßig durch das Drehzahlband.

3,3 Schaltung/Getriebe

Die Schaltung ist gut geführt, nur der recht lange Hebel und die ebenfalls nicht sehr kurzen Wege stehen zackigen Gangwechseln mitunter im Weg - anders als die gut dosierbare Kupplung. Die Abstufung der fünf Gänge ist passend,

einen sechsten Gang würde der durchzugsschwache Motor ohnehin nicht verkraften.

⊖ An der Kurbelwelle liegen im fünften Gang bei 130 km/h bereits 3.800 Umdrehungen an.

2,9 FAHREIGENSCHAFTEN

3,0 Fahrstabilität

Lastwechsel während Kurvenfahrten werden vom ESP direkt eingefangen, das in solchen Momenten recht unruhige Heck bleibt so sicher in der Spur. Beim ADAC Ausweichtest zeigt der Ford ein deutliches Übersteuern, das ESP kann hier das Ausbrechen der Hinterachse nicht verhindern. Das in anderen Fahrsituationen recht rigide einschreitende Fahrstabilitätsprogramm sollte eher durch gezielte Bremsungen für Sicherheit sorgen. Das Auto ist so

nur unpräzise durch den Ausweichparcours zu dirigieren und erfordert eine kundige Hand am Volant.

⊕ Gut gefällt der stoische Geradeauslauf des Fords, Spurrinnen interessieren den Kleinwagen nicht. Auch die Traktion ist gut - hier profitiert der Ka+ aber von seinem schwachen Motor.

3,0 Lenkung

Ordentlich gemacht ist neben dem Fahrwerk auch die Lenkung. Sie ist zufriedenstellend zentriert und gefällt beim Anlenken zunächst mit einer angemessen direkten Reaktion des Fahrzeugs. Im weiteren Verlauf des Einlenkens geht aber Gefühl verloren, da wirkt das Lenkrad schwammig und mitunter nur recht grob mit den Vorderrädern verbunden. Für dieses Gefühl sorgen auch die in Kurven bis zum Lenkrad durchdringenden Fahrbahnunebenheiten, man muss im Kurvenverlauf öfters korrigieren. Für zügige Landpartien ist der Ka+ aber ohnehin nicht gebaut, im normalen Alltagsbetrieb geht die Lenkung im besten Sinne als unauffällig durch.

2,7 Bremse

Auch wenn der Bremsweg mit 35,9 m aus 100 km/h nur durchschnittlich gut ist, gefällt die Bremse wegen des sauber erföhlbaren Druckpunkts im Pedal.

3,9 SICHERHEIT

4,2 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Bei Notbremsungen blinkt das Bremslicht, ab Stillstand wird der Warnblinker aktiviert.

⊖ Assistenzsysteme hat der Ka+ schlichtweg keine. ESP und Reifendrucküberwachung sind zwar genau genommen solche, aber diese sind bei Neuwagen Pflicht und deshalb nicht der Rede wert. Hier spart Ford am falschen Ende.

3,5 Passive Sicherheit - Insassen











Beim ADAC Crashtest erhält der Ka+ 73 Prozent der Zähler für die Insassensicherheit (Stand 03/2017). Sechs Airbags sind serienmäßig: Front- und Seitenairbags für Fahrer und Beifahrer sowie durchgehende Kopfairbags.

Die Kopfstützen reichen vorn für 1,80 m große Passagiere, hinten darf man bis zu 1,65 m groß sein - wenn man größer ist, stützt aber immerhin das Dach etwas.

⊕ Hat man sein Handy per Bluetooth mit dem Ford gekoppelt, wird bei einem Unfall ein automatischer Notruf abgesetzt und die Positionsdaten des Autos werden an die Rettungsleitstelle übertragen.

⊖ Es gibt keinen definierten Platz für Warndreieck und Verbandkasten im Kofferraum, außerdem keine Zurrösen. Für die hinteren Plätze gibt es keine Anschnallwarnung.

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	nicht erhältlich
	Kollisionswarnung	nicht erhältlich
	City-Notbremssystem	nicht erhältlich
	vorausschauendes Notbremssystem	nicht erhältlich
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	nicht erhältlich
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremssystem	nicht erhältlich
	Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren	nicht erhältlich
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	optional
	Abstandsregeltempomat	nicht erhältlich
	Autobahn-/Stauassistent	nicht erhältlich
	Verkehrszeichenerkennung	nicht erhältlich
	Spurassistent	nicht erhältlich
	Totwinkelassistent	nicht erhältlich
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	nicht erhältlich
	Notfallassistent	nicht erhältlich
	Ausstiegswarnung	nicht erhältlich
	Müdigkeitswarner	nicht erhältlich
	Head Up Display	nicht erhältlich
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie

3,7 Kindersicherheit

Die Gurte aller Sitze sind knapp auch für Kindersitze mit erhöhtem Gurtbedarf passend. Hinten außen steht Isofix samt Ankerhaken und i-Size-Kennzeichnung zur Verfügung, auch mit dem Gurt klappt es hier gut. Besonders hohe Sitze finden hier aber mitunter nicht genug Platz. Hinten in der Mitte und auf dem Beifahrersitz ist die Geometrie der Gurtanlenkpunkte nicht optimal für Kindersitze.

⊕ Der Beifahrerairbag kann per Schlüsselschalter im Handschuhfach abgeschaltet werden, um rückwärts gerichtete Kindersitze montieren zu können. Die Kindersicherung der hinteren Türen wird ebenfalls per Schlüssel an den Türen selbst aktiviert.

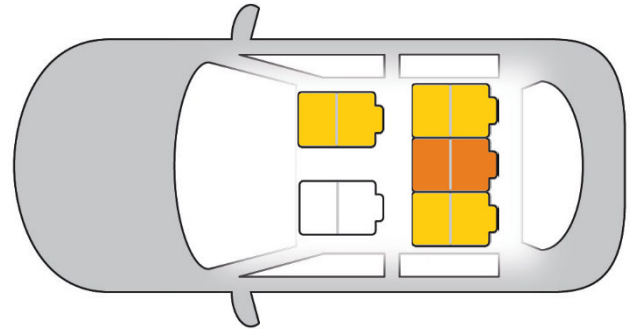
⊖ Lediglich 61 Prozent erreicht der Kleinwagen beim ADAC Crashtest für die Kindersicherheit. Nur der Fensterheber der Fahrertür hat einen Einklemmschutz.

4,4 Fußgängerschutz

⊖ Nur 57 Prozent sind beim Fußgängerschutz kein Ruhmesblatt. Die Front der Motorhaube sowie der

Kindersitze

Die Grafik zeigt, welcher Sitzplatz sich wie gut für Kindersitze eignet.



Notenskala

■ sehr gut (0,6–1,5) ■ gut (1,6–2,5) ■ befriedigend (2,6–3,5) ■ ausreichend (3,6–4,5) ■ mangelhaft (4,6–5,5)

Fensterrahmen sind unnachgiebig - auch ist kein Fußgänger-Notbremsassistent erhältlich.

4,5 UMWELT/ECOTEST

3,4 Verbrauch/CO₂

Die im EcoTest ermittelte CO₂-Bilanz des 85 PS starken Ka+ beträgt 171 g/km. Dieser Wert liegt absolut gesehen im zufriedenstellenden Bereich, für einen Kleinwagen ist er aber zu hoch und beschert dem Ford nur 26 Punkte in diesem Kapitel. Der gemessene Durchschnittsverbrauch liegt bei 6,6 l/100 km.

5,5 Schadstoffe

Der Motor hat ein großes CO-Problem: Er stößt in allen Testzyklen deutlich zu viel davon aus. Durch die daraus abgeleitete Abwertung erhält der Ford null Punkte in der Schadstoffmessung. So bleibt es bei den 26 Punkten aus dem Verbrauchskapitel - mehr als ein Stern ist damit beim EcoTest nicht drin.

Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	6,3	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B

Landstraße	5,7	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B

Autobahn	8,3	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B

Gesamtverbrauch	6,6	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

1,0 AUTOKOSTEN

1,0 Monatliche Gesamtkosten

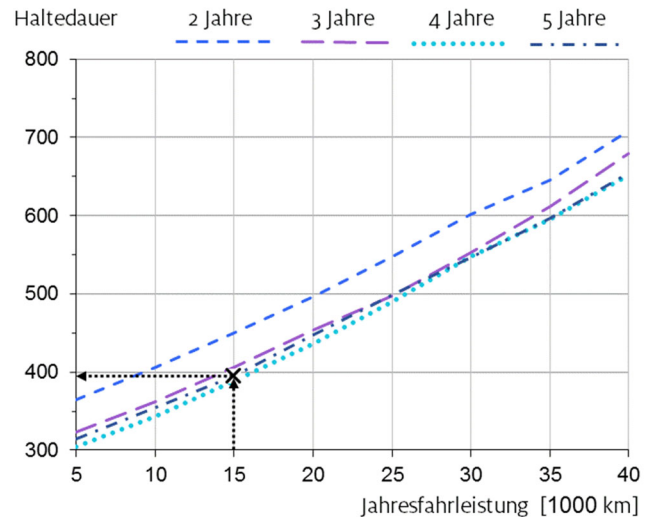
Zwei Jahre allgemeine Garantie sowie 12 Jahre auf Durchrostung sind Standardwerte. Jedes Jahr oder alle 20.000 km sollte der Ford zur Inspektion. Der Zahnriemen hat ein Wechselintervall von 240.000 km.

⊕ 11.600 Euro kostet der Ka+ Cool&Sound mit der 85 PS-Variante des einzig angebotenen Vierzylinder-Benziners. Ein paar Extras wie Sitzheizung und Klimaautomatik gibt es dann noch, deutlich über 15.000 Euro kann man den Preis aber nicht schrauben.

Auch die Versicherungseinstufungen sowie die Steuer von 64 Euro pro Jahr kommen dem Fahrzeughalter nicht teuer.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 395 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	1.2 Ti-VCT	1.2 Ti-VCT
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1242	4/1242
Leistung [kW (PS)]	51 (70)	63 (85)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	105/4000	112/4000
0-100 km/h [s]	15,3	13,3
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	159	169
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	5,0 l S	5,0 l S
CO ₂ [g/km] lt. Hersteller	114	114
Versicherungsklassen KH/VK/TK	15/19/16	15/19/16
Steuer pro Jahr [Euro]	64	64
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	401	395
Preis [Euro]	9.990	11.600

Aufbau

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

KT = Kleintransporter
HKB = Hochdachkombi
TR = Transporter
BU = Bus
SUV = Sport Utility Vehicle

KB = Kombi
GR = Van
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
E = Strom

HERSTELLERANGABEN

4-Zylinder Ottomotor (Reihe)	
Hubraum	1.242 ccm
Leistung	63 kW/85 PS bei 6.300 1/min
Maximales Drehmoment	112 Nm bei 4.000 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	5-Gang-Schaltgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	169 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	13,3 s
Verbrauch pro 100 km	5,0 l
CO ₂ -Ausstoß	114 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie)	195/55 R15
Länge/Breite/Höhe	3.929/1.704/1.524 mm
Leergewicht/Zuladung	1.055/475 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	270/- l
Anhängelast ungebremst/gebremst	500/500 kg
Stützlast/Dachlast	50/- kg
Tankinhalt	42 l
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktion	Indien, Sanand

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (2.+3.Gang)	8,4 s
Elastizität 60-100 km/h (4./5./6.Gang)	16,3/25,6/0 s
Drehzahl bei 130 km/h	3.800 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	35,9 m
Reifengröße Testwagen	195/55 R15 85V
Reifenmarke Testwagen	Continental ContiEcoContact 5
Wendekreis links/rechts	10,7/10,6 m
EcoTest-Verbrauch	6,6 l/100km
Stadt/Land/BAB	6,3/5,7/8,3 l/100km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	143 g/km (WTW* 171 g/km)
Reichweite	635 km
Innengeräusch 130 km/h	71,1 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	1.920 mm
Leergewicht/Zuladung	1.080/430 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	230/575/960 l

KOSTEN (pro Monat, fünfjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)

Betriebskosten	105 Euro	Werkstattkosten	69 Euro
Fixkosten	93 Euro	Wertverlust	128 Euro
Monatliche Gesamtkosten	395 Euro		
Steuer pro Jahr	64 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	15/19/16		
Basispreis Ka+ 1.2 Ti-VCT Cool&Sound	11.600 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 13.10.2016
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	13.200 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	7.742 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 1.9.2016 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.09.2016 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten. Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr. *WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO₂-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO₂-Emissionen auch die CO₂-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich.

Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5)
 ■ gut (1,6 – 2,5)
 ■ befriedigend (2,6 – 3,5)
 ■ ausreichend (3,6 – 4,5)
 ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

AUSSTATTUNG

TECHNIK (* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	-
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-
Abbiege-/Kurvenlicht	-
Regen-/Lichtsensoren	-
Fernlichtassistent	-
Tempomat/Limiter/ACC (im Paket)	350 Euro°/Serie/-
Einparkhilfe vorn/hinten (im Paket)	-/350 Euro°
Parklenkassistent	-
Rückfahrkamera/360° Kamera	-
Head-Up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	-
Schlüsselloses Zugangssystem	-

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	-
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	-
Spurassistent	-
Spurwechselassistent	-

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/Serie/Serie/250 Euro°
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	-
Elektrische Fensterheber vorn/hinten (im Paket)	Serie/400 Euro°
Klimaanlage manuell/automatisch	Serie/300 Euro°
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	-
Sitzheizung vorn/hinten	300 Euro°/-
Lenkradheizung	-
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie/-
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	-
Metalliclackierung	850 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	-

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

3,7

AUTOKOSTEN

1,0

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	3,5	Motor/Antrieb	3,4
Verarbeitung	4,0	Fahrleistungen	3,7
Alltagstauglichkeit	3,3	Laufkultur/Leistungsentfaltung	3,0
Licht und Sicht	3,8	Schaltung/Getriebe	3,3
Ein-/Ausstieg	2,7	Fahreigenschaften	2,9
Kofferraum-Volumen	3,7	Fahrstabilität	3,0
Kofferraum-Nutzbarkeit	3,8	Lenkung	3,0
Kofferraum-Variabilität	2,6	Bremse	2,7
Innenraum	2,9	Sicherheit	3,9
Bedienung	2,9	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	4,2
Multimedia/Konnektivität	3,4	Passive Sicherheit - Insassen	3,5
Raumangebot vorn	2,0	Kindersicherheit	3,7
Raumangebot hinten	3,3	Fußgängerschutz	4,4
Innenraum-Variabilität	3,8	Umwelt/EcoTest	4,5
Komfort	3,6	Verbrauch/CO ₂	3,4
Federung	3,2	Schadstoffe	5,5
Sitze	3,9		
Innengeräusch	3,9		
Klimatisierung	3,8		

Stand: April 2017

Test und Text: Christoph Pauly M. Sc.