



## Lada Vesta 1.6 16V Luxus

Viertürige Stufenhecklimousine der unteren Mittelklasse  
(78 kW / 106 PS)

Der Vesta ist Sinnbild für eine neue Zeitrechnung bei Lada. Das seit Februar 2017 auch in Deutschland erhältliche Mittelklasse-Modell soll die Marke in die Zukunft führen. Das innen und außen frische Design und die recht umfangreiche Serienausstattung mit Navigation, beheizter Frontscheibe und Klimaautomatik lassen den Hersteller darauf hoffen. Neben der genannten Ausstattung können beispielsweise auch das gut abgestimmte Schleuderschutzprogramm ESP oder die geräumigen Verhältnisse auf den Vordersitzen und im Kofferraum gefallen. An anderen Punkten aber zeigt sich noch deutlicher Aufholbedarf für den russischen Autobauer: So ist die Sicherheitsausstattung sehr dürftig, die Lenkung nicht gelungen und die Bremsleistung nicht zeitgemäß. Ebenfalls wie aus einem der letzten Jahrzehnte importiert wirkt der 1,6 Liter große Saugbenziner, der nicht die allerbesten Manieren hat und das Auto nur bedächtig beschleunigt. Der EcoTest-Verbrauch liegt bei, den Fahrleistungen nicht angemessen, sieben Litern Benzin pro 100 Kilometer - zumindest aber bei den Schadstoffen hält sich der Vesta vornehm zurück. Insgesamt ist der Lada Vesta Luxus mit 13.740 Euro etwas zu teuer für das Gebotene. **Konkurrenten:** u.a. Dacia Sandero, Opel Astra Stufenheck.

- ⊕ recht saubere Abgase, großer Kofferraum, gut abgestimmtes ESP
- ⊖ lückenhafte Sicherheitsausstattung, gefühllose Lenkung, schlechte Bremsen

### ADAC-Urteil

AUTOTEST 3,4

AUTOKOSTEN 1,3

### Zielgruppencheck

	Familie	3,5
	Stadtverkehr	3,4
	Senioren	2,7
	Langstrecke	3,8
	Transport	3,6
	Fahrspaß	4,0
	Preis/Leistung	2,4

EcoTest ★★☆☆☆

## 3,2 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

### 3,9 Verarbeitung

Die Karosserie des Vesta ist solide gefertigt, die Spaltmaße sind aber teils ungleichmäßig. Auch wurde an den Türdichtungen gespart, statt deren zwei ist pro Tür nur eine umlaufende Dichtung angebracht. Insgesamt hinterlässt die neue Limousine aber einen vernünftigen Eindruck. Auch innen ist der Lada ordentlich verarbeitet, im Detail fallen aber manche wacklige Teile sowie mäßig entgratete Kunststoffteile auf.

### 3,3 Alltagstauglichkeit

Auf Basis des EcoTest-Verbrauchs kommt man mit einer Füllung des 55 l großen Tanks 785 km weit. 50 kg beträgt die erlaubte Stützlast der Anhängerkupplung.

⊕ Ein vollwertiges Ersatzrad liegt in der Reserveradmulde.

### 3,5 Licht und Sicht

Zwar entzieht sich das Fahrzeugheck dem Blick des Fahrers, dennoch sind die Enden des Vesta insgesamt zufriedenstellend abschätzbar. Auch die ADAC Rundumsichtmessung attestiert dem Lada eine noch ordentliche Rundumsicht, da die Dachsäulen nicht allzu breit und die hinteren Kopfstützen versenkbar sind.

Parkpiepser hinten und eine Rückfahrkamera sind in der Luxus-Ausstattung serienmäßig, weitere Parkhilfen aber nicht erhältlich. Die Scheibenwischer sind nicht mit Aero-Wischblättern bestückt, weshalb bei hohen Geschwindigkeiten die Wischleistung zu wünschen übrig lässt.



Dank der versenkbaren Kopfstützen ist die Rundumsicht im Vesta noch akzeptabel.

⊖ An der Motorhaube vermisst man Gasdruckfedern, ein Stab hält die Klappe oben.

Merklich gespart wurde an den Materialien - annähernd alle Oberflächen bestehen aus hartem Kunststoff. Zusätzlich fällt der Testwagen durch seinen penetranten Kunststoffgeruch im Innenraum auf, selbst nach langen Lüftphasen war keine Besserung festzustellen.

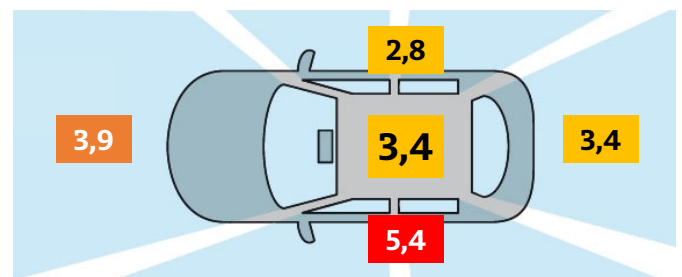
⊖ Der Tankdeckel kann nicht verriegelt werden, darüber hinaus ist kein wirksamer Fehlbetankungsschutz vorhanden.

Auf dem Dach dürfen lediglich 50 kg schwere Lasten transportiert werden, eine Reling ist nicht vorhanden. Auch Anhänger dürfen nicht allzu schwer sein: Gebremst lediglich 900 kg, ungebremste gar nur 450 kg.

⊖ Niedrige Hindernisse hinter dem Auto erkennt man schlecht - die Kamera leistet hier gute Dienste. Nicht überzeugen können die Halogen-Scheinwerfer. Diese leuchten die Fahrbahn nur mäßig aus und sind ein Beispiel dafür, warum heutzutage auf Xenon- oder LED-Technik gesetzt wird.

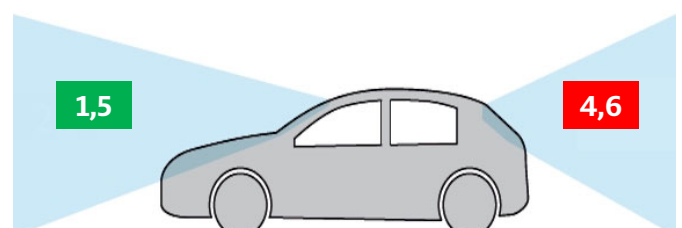
#### Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten 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.



## 2,7 Ein-/Ausstieg

⊕ In den Vesta kommt man vorn wie hinten ordentlich rein und raus, wobei der Türausschnitt hinten etwas schmaler ist. Die Sitzhöhe ist nicht zu niedrig, man behält den Überblick über den Verkehr.

⊖ Die Türrastungen sind nicht ausreichend dimensioniert - an Steigungen fallen die Türen von alleine zu.

## 2,4 Kofferraum-Volumen

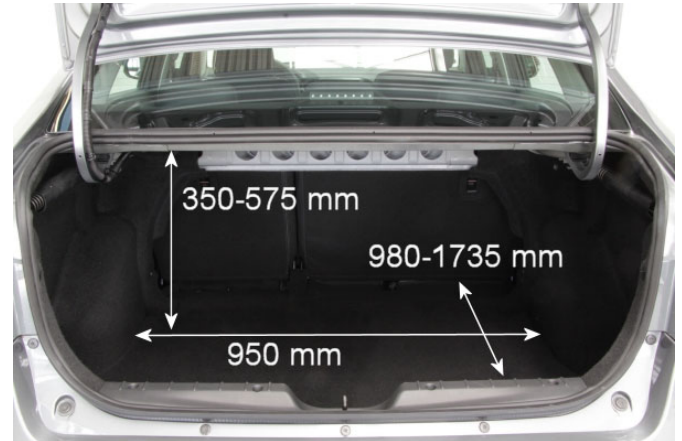
⊕ Der Kofferraum des Vesta ist - gerade für eine Limousine der Kompaktklasse - sehr groß. Viele Fahrzeuge in höheren Klassen bieten ähnliche Werte.

In Zahlen ausgedrückt 455 l oder acht Getränkeboxen passen in des Kofferabteil, bei umgelegter Rücksitzbank und bis zur Fensterunterkante beladen sind es 825 l.

## 3,9 Kofferraum-Nutzbarkeit

Auf einen simplen Knopf zum Öffnen außen an der Kofferraumklappe hat Lada verzichtet. So muss man sie per Schlüsseldreh im Heckklappenschloss öffnen. Alternativ springt sie auch per Druck auf die Fernbedienung oder über eine Taste am Armaturenbrett auf. Zwar sind Federn im Öffnungsmechanismus vorhanden, die Klappe schwingt aber nicht wie bei den meisten Limousinen üblich von alleine auf.

Typisch viertürige Limousine ist natürlich die Nutzbarkeit eingeschränkt, da die Ladeluke nicht allzu groß ist, noch dazu stellt sie eine deutliche Stufe dar: Die Ladekante liegt



Der Kofferraum mit 455 l Volumen ist einer der großen Stärken des Lada Vesta.

73 cm über der Fahrbahn beziehungsweise 22 cm über dem Kofferraumboden.

⊖ Mit nur einer Lampe ist der Kofferraum nicht ausreichend beleuchtet. Legt man die Rücksitze um, entsteht eine deutliche Stufe.

## 3,2 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehne ist asymmetrisch geteilt umklappbar, dafür muss sie mittels Hebel an der Lehne selbst entriegelt werden. Beim Wiederaufstellen muss man darauf achten, den Gurt nicht im Schloss einzuklemmen, sonst kann er beschädigt werden.

⊖ Der Kofferraum bietet keinerlei gesonderte Ablagemöglichkeiten für Kleinkram.

## 2,9 INNENRAUM

### 2,8 Bedienung

Der Vesta ist innen klar aufgebaut, die Bedienung der wichtigsten Funktionen klappt problemlos. Im Kombiinstrument werden alle relevanten Informationen übersichtlich dargestellt, nur das Design der Tachoscheibe könnte etwas klarer sein, so kann man die Geschwindigkeit nur recht ungenau ablesen.

Im Detail wird die Bedienung sogar teils knifflig. Das Touchdisplay, über das Navigation, Radio, Telefonfunktionen und Multimedia gesteuert werden, reagiert träge und

macht die Bedienung zum Geduldsspiel. Darüber hinaus ist zwar eine Senderliste der empfangbaren Radiostationen verfügbar, der Lada zeigt aber nur die Frequenzen und nicht die Sendernamen an.

Die Klimateinstellung geht gut von der Hand, das Bedienteil könnte aber höher angebracht sein. Was dem Fahrer darüber hinaus fehlt, ist eine vernünftige Fußstütze für den linken Fuß, hier findet man nur weichen Teppich. Insgesamt kann man mit dem Vesta aber gut durch den Alltag kommen, das Auto stellt nicht vor große Herausforderungen.

### 3,1 Multimedia/Konnektivität

Der Vesta Luxus hat serienmäßig einen USB-Anschluss, einen 3,5 mm-Klinkenstecker, einen SD-Kartenleser sowie FM/AM-Radio und eine Handy-Freisprecheinrichtung per Bluetooth. Zusätzlich findet man in dieser Ausstattung stets ein Navigationssystem an Bord, das allerdings nur Kartenmaterial von Deutschland, Ungarn und Russland beinhaltet.

Weitere Optionen gibt es nicht, auf digitalen Radioempfang oder Carplay/ Android Auto muss man im Vesta genauso verzichten wie auf weitere Stromanschlüsse neben dem vorn am Armaturenbrett.

⊖ Der Radioempfang ist sehr schlecht, im Minutentakt rauscht es so stark, dass sich das Radio auf die Suche nach

### 2,0 Raumangebot vorn

⊕ Subjektiv ist der Lada geräumig, lediglich das recht wuchtig aufbauende Armaturenbrett schmälert den großzügigen Eindruck. Die Messwerte untermauern dieses Empfinden: Zwei Meter darf man schon groß sein und

### 3,5 Raumangebot hinten

Ist der entsprechende Vordersitz auf einen 1,85 m großen Passagier eingestellt, hat man zwar bis zu einer Körpergröße von zwei Metern Platz für die Beine, die Kopffreiheit reicht aber nur bis zu einer Körpergröße von 1,80 m.

### 3,4 Innenraum-Variabilität

Vorn bekommt man Kleinkram in den großen Türfächern gut unter, einen Brillenhalter findet der Fahrer anstelle eines Haltegriffs am Dach. Die zwei Becherhalter vor dem Schaltknäuel sind leider nicht tief genug, um einen sicheren Stand zu gewährleisten.

⊕ Das große Handschuhfach ist beleuchtet und klimatisierbar. Abschließen kann man es aber nicht.

⊖ Hinten findet man neben den Lehnentaschen keinen Stauraum für Kleinzeug.



In Sachen Verarbeitungsqualität, Materialanmutung und Funktionalität hat Lada einen großen Schritt nach vorne gemacht, ohne jedoch wirklich zu überzeugen. Insbesondere der penetrante chemische Geruch der ausdünstenden Weichmacher im Innenraum kann nicht nur empfindlichen Personen schnell zu viel werden.

einer alternativen Frequenz für den gewählten Sender macht. Mangels Doppeltuner hört man solange gar nichts. Wie bei vielen aktuellen Autos ist kein CD-Laufwerk erhältlich.

passt trotzdem noch in den Kompaktwagen. Dann ist zwar die Beinfreiheit aufgebraucht, über dem Scheitel ist aber noch Luft.



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,80 m ausreichend Platz.

Die Rücksitzlehne ist asymmetrisch geteilt umlegbar, für eine weitere Variabilität ist nicht gesorgt.

## 3,3 KOMFORT

### 3,1 Federung

Das Fahrwerk des Vesta ist recht gelungen abgestimmt. Kleinere Stöße durch Querfugen, Gullideckel oder Kopf-

steinpflaster leitet der kompakte Russe zwar ziemlich direkt weiter in den Innenraum, mit größeren Bodenwellen kommt er aber gut klar und bügelt hier vieles weg.

### 3,4 Sitze

Die Einstellmöglichkeiten des Fahrersitzes sind ausreichend, aber begrenzt: Nur die Sitzhöhe und die Neigung der Lehne sind einstellbar. Die Kontur der Lehnen vorn gefällt aber, während die Sitzfläche zu kurz ist. Die Sitzposition des Fahrers ist insgesamt angenehm.

Hinten sitzt man weniger komfortabel, bis auf den Mittelsitz ist die Rückbank aber auch für längere Strecken noch geeignet.

⊖ Der Beifahrersitz hat keine Höheneinstellung.

### 3,4 Innengeräusch

Der Vesta ist ein recht lautes Auto. Der Innengeräuschpegel liegt bei einer Konstantfahrt mit 130 km/h bei noch zufriedenstellenden 68,9 dB(A). Allerhand Störgeräusche sind stets zu vernehmen. Neben dem vor allem unter Last

lauten - aber nicht sportlich klingenden - Motor hört man ab Landstraßentempo die Außenspiegelgläser klappern, begleitet vom stets die Fahrt untermalenden Pfeifen der Luftaustrittsdüsen an der Frontscheibe.

### 3,2 Klimatisierung

Der Vesta hat in der Luxus-Variante eine Klimaautomatik serienmäßig, die aber beispielsweise keine Umluftautomatik oder einstellbare Intensität beinhaltet. Serienmäßig sind auch eine Frontscheibenheizung per Heizdraht und Sitzheizung für die Vordersitze.

⊖ Die hinteren Scheiben öffnen nur knapp weiter als zur Hälfte.

## 3,4 MOTOR/ANTRIEB

### 3,5 Fahrleistungen

Der 106 PS leistende, 1,6 l große Vierzylinder-Benziner stellt maximal 148 Nm zur Verfügung. Damit schafft es der Vesta laut Hersteller in 11,8 s aus dem Stand auf 100 km/h, bei 180 km/h ist die Höchstgeschwindigkeit erreicht. Besonders elastisch ist der Motor nicht, von 60 auf 100 km/h benötigt man im vierten Gang 14,5 s. Aber auch beim Ausnutzen der Drehzahlreserven wird der Vesta nicht zum

Sprinter: in den Gängen zwei und drei braucht er für den gleichen Geschwindigkeitsbereich 7,8 s.

⊖ Im fünften Gang wird der Spurt von 60 auf 100 km/h zur Geduldprobe. Man muss ganze 22,5 s warten, bis man die gewünschte Geschwindigkeit erreicht hat.

### 3,4 Laufkultur/Leistungsentfaltung

Der Motor treibt das Auto an. Weitere, oder gar sportliche Ambitionen sind ihm nicht nachzuweisen, denn die verzögerte Gasannahme und eingeschränkte Drehfreude reduzieren den Fahrspaß.

In Sachen Vibrationen ist der Motor ordentlich entkoppelt. Zwar spürt man stets, ob er läuft, wird aber nicht über Gebühr damit behelligt. In den meisten Drehzahlbereichen

erzeugt der Motor auch keine akustisch störenden Frequenzen.

⊖ Der Motor brummt bei etwa 2.000 Umdrehungen merklich, auch andere Bauteile am Auto werden dann zum Scheppern angeregt. Ab 5.000 Umdrehungen dröhnt das Auto schließlich so heftig, dass man diesen Drehzahlbereich meidet.

### 3,3 Schaltung/Getriebe

Das Getriebe erledigt seinen Job recht unauffällig. Zwar ist der Schalthebel nicht perfekt geführt und die Wege sind nicht allzu kurz, aber man findet stets den gesuchten Gang. Lediglich der weder per Sperring gesicherte noch synchronisierte Rückwärtsgang fällt im Alltag negativ auf: Steht man vor dem Einlegen nicht absolut still, kracht es im Getriebe.

⊕ Eine Berganfahrhilfe ist serienmäßig. Diese hält das Auto an Steigungen einen Moment lang fest und erleichtert so das Anfahren am Berg ungemein. Auch eine Gangempfehlung - je nach Einstellung auch mit akustischem Hinweis - ist stets an Bord.

## 3,3 FAHREIGENSCHAFTEN

### 2,3 Fahrstabilität

Unter fahrdynamischen Gesichtspunkten kann der Lada nicht begeistern, da das Auto konsequent untersteuernd ausgelegt und der Grenzbereich nicht besonders hoch ist. Bis zu diesem Punkt kann das Auto aber mit einer hohen Stabilität aufwarten, auch Spurrinnen bringen es nicht aus der Ruhe.

⊕ Das ESP im Vesta ist gut abgestimmt, wie sich auch im ADAC Ausweichtest herausstellt. Beim simuliert schreckhaften Ausweichen reagiert das ESP prompt und bremst den Vesta effektiv und vor allem sicher ein. Der Parcours kann problemlos durchfahren werden. Auch in zu schnell angegangenen Kurven reagiert das Auto auf plötzliches Gaswegnehmen sicher, das ESP kann auch hier überzeugen.

### 3,6 Lenkung

Die Lenkimpulse des Fahrers werden von der Vorderachse nur verzögert umgesetzt, zudem baut die Hinterachse erst etwas später Seitenführung auf. Resultat ist eine mäßige Zielgenauigkeit auf kurvigen Straßen.

⊖ Überhaupt nicht überzeugen kann das Lenkgefühl. Es ist nicht zu erfühlen, wo die Mitte liegt - zudem klemmt die

Lenkung und stellt nicht selbstständig in die Mitte zurück: So könnte man durchaus leichte Kurven durchfahren, ohne das Lenkrad zu berühren. Auch bei größeren Lenkwinkeln fällt die kaum vorhandene Rückmeldung auf.

### 4,2 Bremse

Die Bremse ist nicht perfekt zu dosieren, da der Druckpunkt ziemlich schmal ist.

⊖ Auch die Wirkung der Bremse kann nicht überzeugen, 39,9 m Bremsweg aus 100 km/h sind viel zu lang. Wettbewerber stehen hier mehr als fünf Meter früher.

## 3,9 SICHERHEIT

### 4,2 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊖ Der Vesta hat stets einen Tempomat samt Geschwindigkeitsbegrenzer, weitere Assistenzsysteme sind aber nicht erhältlich. Lediglich die gesetzlich vorgeschriebenen wie ESP und ein - hier indirektes - Reifendruckkontrollsystem sind an Bord.

Dies ist in der Kompaktklasse weit weg vom aktuellen Stand der Technik.

### 4,0 Passive Sicherheit - Insassen

Ein ADAC Crashtest wurde mit dem Vesta noch nicht durchgeführt. Die hinteren Kopfstützen schützen Passagiere bis 1,60 m Körpergröße.

⊕ Vorn reichen die Kopfstützen für 1,90 m große Personen aus.

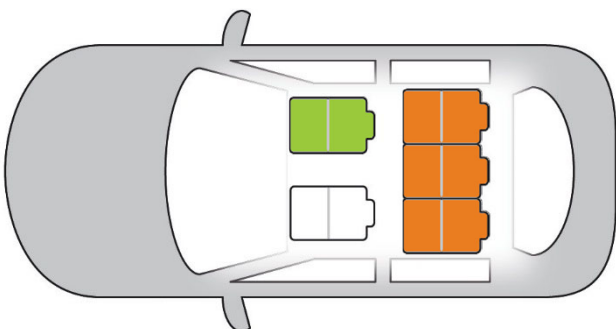
⊖ Es sind nur Front- und Seitenairbags für die Vordersitze an Bord, weitere Airbags sind nicht erhältlich. Warndreieck und Verbandkasten haben keinen festen Platz und sind damit unter Umständen schlecht auffindbar. Die winzigen Blechösen, die im Kofferraum als Gepäck-Zurrösen zur Verfügung stehen, sind schlichtweg nicht vernünftig nutzbar.

### 3,8 Kindersicherheit

⊕ Der Beifahrerairbag lässt sich per Schalter deaktivieren - dann kann man auch rückwärts gerichtete Kindersitze vorn rechts befördern. Leider geht das nicht per Isofix, der Gurt ist aber gut dazu geeignet, einen Sitz sicher anzubringen.

#### 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)

## 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	Serie
	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/nicht erhältlich
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie

⊖ Die Rückbank ist außen zwar mit einem Isofix-System ausgestattet, dieses ist aber gut versteckt, wodurch sich das Einfädeln des Sitzes schwierig gestaltet. Eine i-Size Kennzeichnung findet man nicht im Lada. Leider sind noch dazu die Gurte recht kurz und deren Anlenkpunkte

nicht optimal, um einen Sitz damit stabil festzuziehen. Benutzt man eine Kindersitzbase samt Stützfuß, kann der jeweilige Vordersitz nicht mehr ganz nach hinten geschoben werden.

### 3,0 Fußgängerschutz

Mangels Crashtest kann nur gemutmaßt werden, dass die recht glattflächige Front des Vesta das Gefährdungspotential für Fußgänger moderat hält. Eine aktive Motorhaube fehlt allerdings.

## 3,2 UMWELT/ECOTEST

### 4,1 Verbrauch/CO<sub>2</sub>

⊖ Der EcoTest-Verbrauch von sieben Litern Benzin auf 100 Kilometer ist für ein aktuelles Auto dieser Leistungs- und Fahrzeugklasse deutlich zu hoch. Die CO<sub>2</sub>-Bilanz liegt bei 193 g/km, dafür gibt es 19 von 60 möglichen Punkten.

### 2,2 Schadstoffe

⊕ In Sachen Schadstoffe ist der Lada unauffällig, was mit 38 von 50 möglichen Punkten belohnt wird. Eine bessere Bewertung verhindern die beim Kaltstart und dem anspruchsvollen Autobahnanteil leicht erhöhten CO- und Partikelemissionen.

Insgesamt erhält der Lada Vesta also 57 Punkte und damit drei Sterne im ADAC EcoTest.

### Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	8,1	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B
Landstraße	6,2	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B
Autobahn	7,5	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B
Gesamtverbrauch	7,0	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B



## 1,3 AUTOKOSTEN

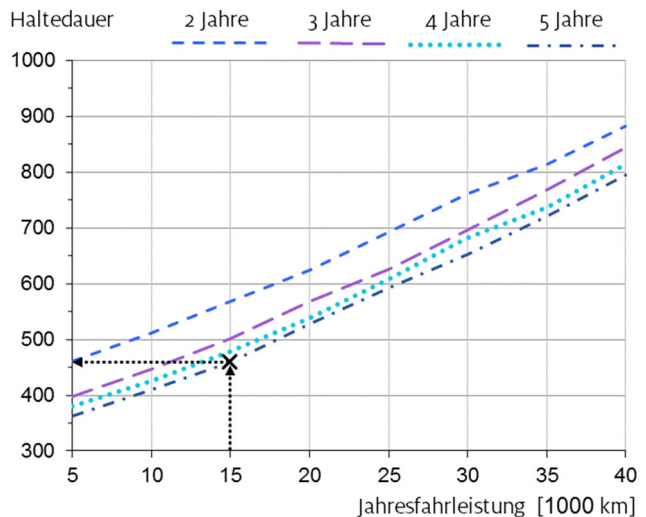
### 1,3 Monatliche Gesamtkosten

⊕ 13.740 Euro kostet der Lada Vesta als Handschalter in der Luxus-Variante - und damit ist das obere Preisende auch schon erreicht. Einzige Optionen sind eine Lackschutzfolie für die Kofferraumkante für 90 Euro sowie eine Anhängerkupplung, deren Preis man beim Händler erfragen muss. Auch bieten die Lada-Händler eine Autogasumrüstung an, die 2.500 Euro Aufpreis kostet. Serienmäßig sind neben beheizten Vordersitzen und einer Klimaautomatik auch die beheizte Frontscheibe sowie eine Rückfahrkamera. Fahrassistenzsysteme vermisst man aber gänzlich.

Insgesamt hat der Vesta fünf Jahre Garantie, davon drei Jahre Neuwagengarantie und zwei Jahre Anschlussgarantie. Die Nockenwellen des Motors werden über einen Zahnriemen angetrieben. Die Steuer beträgt 118 Euro pro Jahr, die Versicherungseinstufungen liegen bei 18/22/19 für Haftpflicht/Vollkasko/Teilkasko.

### Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 459 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



## DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	Vesta 1.6 16V
Aufbau/Türen	ST/4
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1596
Leistung [kW (PS)]	78 (106)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	148/4200
0-100 km/h [s]	11,8
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	180
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	6,1   S
CO2 [g/km] lt. Hersteller	138
Versicherungsklassen KH/VK/TK	18/22/19
Steuer pro Jahr [Euro]	118
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	447
Preis [Euro]	12.490

#### 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-Haftpf.  
VK = Vollkasko  
TK = Teilkasko

#### Kraftstoff

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

FG = Flüssiggas  
G = Erdgas  
E = Strom

## HERSTELLERANGABEN

4 Zylinder, Ottomotor (Reihe), Euro6b	
Hubraum	1.596 ccm
Leistung	78 kW/106 PS bei 5.800 1/min
Maximales Drehmoment	148 Nm bei 4.200 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	5-Gang-Schaltgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	180 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	11,8 s
Verbrauch pro 100 km	6,1 l
CO <sub>2</sub> -Ausstoß	138 g/km
Stirnfläche/c <sub>w</sub> -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie)	195/55 R16
Länge/Breite/Höhe	4.410/1.764/1.497 mm
Leergewicht/Zuladung	1.270/400 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	480/- l
Anhängelast ungebremst/gebremst	450/900 kg
Stützlast/Dachlast	50/50 kg
Tankinhalt	55 l
Garantie Allgemein/Rost	3 Jahre plus 2 Jahre Anschlussg./6 Jahre
Produktion	Russland, Ischewsk

## ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (2.+3.Gang)	7,8 s
Elastizität 60-100 km/h (4./5./6.Gang)	14,5/22,5/- s
Drehzahl bei 130 km/h	3.500 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	39,9 m
Reifengröße Testwagen	195/55 R16 91H
Reifenmarke Testwagen	Matador MP44 Elite 3
Wendekreis links/rechts	11,1/10,9 m
EcoTest-Verbrauch	7,0 l/100km
Stadt/Land/BAB	8,1/6,2/7,5 l/100km
CO <sub>2</sub> -Ausstoß EcoTest	163 g/km (WTW* 193 g/km)
Reichweite	785 km
Innengeräusch 130 km/h	68,9 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.045 mm
Leergewicht/Zuladung	1.200/470 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	455/825/- l

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

<b>Betriebskosten</b>	<b>123 Euro</b>	<b>Werkstattkosten</b>	<b>57 Euro</b>
<b>Fixkosten</b>	<b>115 Euro</b>	<b>Wertverlust</b>	<b>164 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	459 Euro		
Steuer pro Jahr	118 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18/22/19		
Basispreis Vesta 1.6 16V Luxus	13.490 Euro		

## INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 11.04.2017
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	13.740 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	4.500 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](http://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 CO<sub>2</sub>-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO<sub>2</sub>-Emissionen auch die CO<sub>2</sub>-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-/Lichtsensor	Serie
Fernlichtassistent	-
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/-
Einparkhilfe vorn/hinten	-/Serie
Parklenkassistent	-
Rückfahrkamera/360° Kamera	Serie/-
Head-Up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	-
Schlüsselloses Zugangssystem	-

### SICHERHEIT

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

### INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/Serie/Serie/-
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	Serie
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	-
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/-
Lenkradheizung	-
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie/-
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

### AUSSEN

Anhängerkupplung (im Zubehör)	auf Anfrage
Metalliclackierung	Serie
Schiebedach/Panoramaglasdach	-

## TESTURTEIL

### AUTOTEST (ohne Autokosten)

**3,4**

### AUTOKOSTEN

**1,3**

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
<b>Karosserie/Kofferraum</b>	<b>3,2</b>	<b>Motor/Antrieb</b>	<b>3,4</b>
Verarbeitung	3,9	Fahrleistungen	3,5
Alltagstauglichkeit	3,3	Laufkultur/Leistungsentfaltung	3,4
Licht und Sicht	3,5	Schaltung/Getriebe	3,3
Ein-/Ausstieg	2,7	<b>Fahreigenschaften</b>	<b>3,3</b>
Kofferraum-Volumen	2,4	Fahrstabilität	2,3
Kofferraum-Nutzbarkeit	3,9	Lenkung	3,6
Kofferraum-Variabilität	3,2	Bremse	4,2
<b>Innenraum</b>	<b>2,9</b>	<b>Sicherheit</b>	<b>3,9</b>
Bedienung	2,8	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	4,2
Multimedia/Konnektivität	3,1	Passive Sicherheit - Insassen	4,0
Raumangebot vorn	2,0	Kindersicherheit	3,8
Raumangebot hinten	3,5	Fußgängerschutz	3,0
Innenraum-Variabilität	3,4	<b>Umwelt/EcoTest</b>	<b>3,2</b>
<b>Komfort</b>	<b>3,3</b>	Verbrauch/CO <sub>2</sub>	4,1
Federung	3,1	Schadstoffe	2,2
Sitze	3,4		
Innengeräusch	3,4		
Klimatisierung	3,2		

Stand: Juli 2017

Test und Text: Christoph Pauly M. Sc.