



Ford Ka+ Active 1.2

Fünftürige Schräghecklimousine der Kleinwagenklasse
(63 kW / 85 PS)

SUV und kein Ende - und wenn es zum SUV nicht "reicht", dann eben SUV-Optik. So wird auch der kleinste Ford höhergelegt, mit optisch robusten Bepunktungen versehen und "Active" genannt. Ansonsten bleibt beim Ka+ alles beim Alten, bis auf die Motoren, die jetzt auf Euro 6d-temp zugelassen werden können. Dass ein Benziner mit Saugrohreinspritzung immer noch keine Partikelgrenzwerte erfüllen muss, kommt dem Kleinwagen dabei entgegen: Der einzig erhältliche 1,2 Liter-Benzinmotor im Ka+ hat keine Direkteinspritzung. Immerhin senkte Ford beim Wechsel auf Euro 6d-TEMP den CO-Ausstoß, der beim letzten Ecotest noch auffällig hoch war. Der Verbrauch liegt aber immer noch recht hoch: 6,8 Liter Super pro 100 Kilometer sind für einen noch dazu nicht allzu starken Kleinwagen zu viel.

Der Kleinwagen selbst bleibt sich treu: Lenkung und Fahrwerk sind im Rahmen der technischen Möglichkeiten, die die einfache Konstruktion des Ka+ bietet, ordentlich abgestimmt, es gibt recht viel Platz für die Passagiere, auf Assistenzsysteme muss man aber gänzlich verzichten. Man merkt, dass der Ka+ eigentlich nicht so recht für den europäischen Markt entwickelt wurde.

Der Preis liegt absolut gesehen nicht allzu hoch, der Testwagen mit sinnvoller Sonderausstattung reißt aber schon die Marke von 16.000 Euro - ist also kein Schnäppchen mehr. **Konkurrenten:** u.a. Ford Fiesta, Renault Clio, Skoda Fabia, Suzuki Ignis.

+ guter Komfort, großer Innenraum, niedrige Unterhaltskosten

- müder Motor, keine Assistenzsysteme

ADAC-Urteil

AUTOTEST **3,3**

AUTOKOSTEN **1,2**

Zielgruppencheck

Familie **3,6**

City **2,8**

60+ **2,6**

Langstrecke **3,7**

Transport **3,9**

Fahrspaß **4,2**

Preis/Leistung **2,2**

EcoTest ★★☆☆☆

3,4 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

3,9 Verarbeitung

⊕ Der Innenraum des kleinen Ford ist solide verarbeitet, die Spaltmaße passen und die Kunststoffteile wurden sorgfältig entgratet. Die unlackierten Verkleidungen an den Fahrzeugflanken, die zur Active-Ausstattung gehören, können vor Kratzern bei leichteren Remplern schützen.

⊖ 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 aufgetragene Konservierung erinnern an ein Auto aus dem letzten Jahrtausend.

3,1 Alltagstauglichkeit

Der Ford gefällt in der Stadt zwar mit seinen kompakten Abmessungen, im automobilen Alltag ist dies nicht das einzige Plus des Active-Modells: Es hat eine praktische Dachreling, die mit bis zu 50 Kilogramm belastet werden darf. Genauso viel darf auf die Anhängerkupplung gedrückt werden. Der Anhänger selbst darf aber maximal eine halbe Tonne wiegen. Insgesamt ist die Zuladung des Testwagens mit 460 Kilogramm für einen Kleinwagen noch okay.

Auf Basis des EcoTest-Verbrauchs von 6,8 Litern Super pro 100 Kilometer reicht der 42 Liter große Tank für eine Reichweite von 615 Kilometern. Der Tankdeckel muss zwar per Schalter im Innenraum entriegelt werden, wie bei den großen Ford-Modellen muss anschließend aber kein Tankverschluss mehr aufgedreht werden. Auch einen Fehlbetankungsschutz bietet der Ka+.

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.

⊕ Der Innenspiegel blendet gegen Aufpreis automatisch ab.

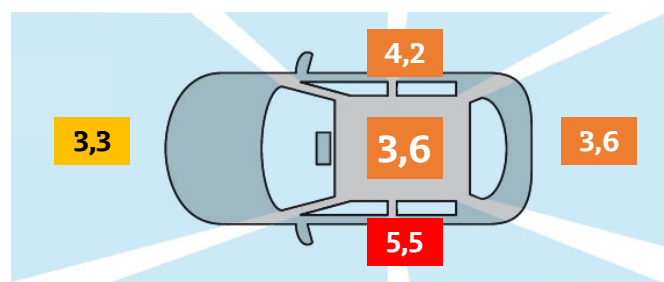
⊖ An Stelle der Halogenscheinwerfer des Testwagens sind keine anderen Systeme erhältlich, auch Kurven- oder Abbiegelicht gibt es nicht. Beheizte Außenspiegel findet man am Ka+ nur gegen Aufpreis.

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

Parksensoren verkauft Ford über das Zubehörprogramm, hier muss man sich bei seinem Händler schlau machen. Die feinen Drähte der optionalen Frontscheibenheizung sorgen für starke Lichtreflexe, insbesondere bei Nacht und/oder Regen. Eine Probefahrt mit diesem System empfiehlt sich vor dem Kauf.

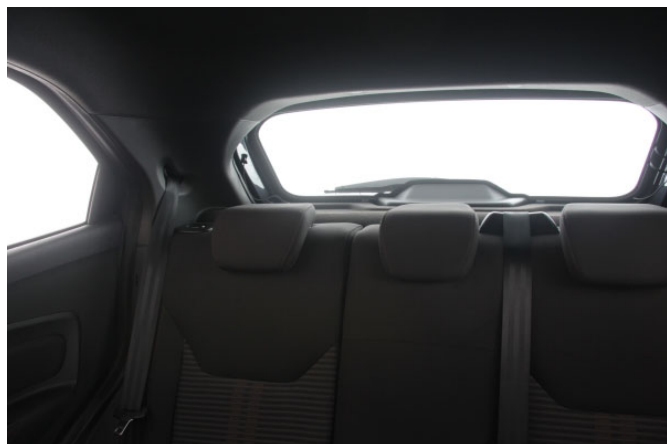
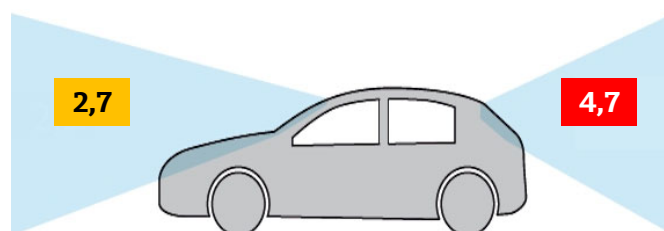
Rundumsicht

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.



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 schlüssello- sen 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.

⊕ Beim Active gestaltet sich der Einstieg etwas leichter als beim "normalen" Ka+, die gut zwei Zentimeter höhere Sitzposition sorgt dafür.

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

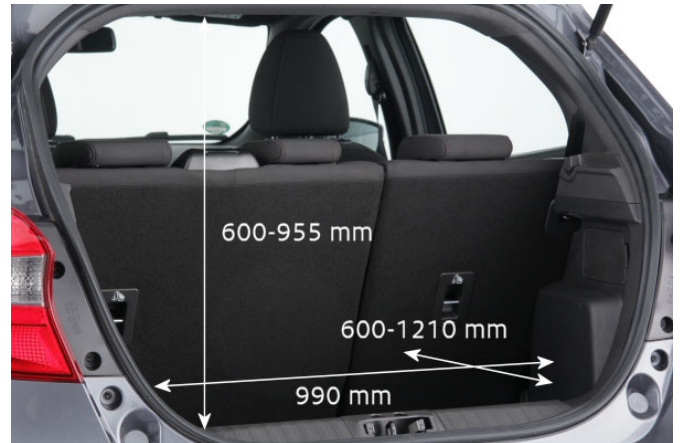
3,7 Kofferraum-Volumen

Der Kofferraum fällt nicht üppig aus. Bei hochgestellten Rück- sitzlehnen fasst das Gepäckabteil 230 Liter, belädt man bis un- ters Dach, sind es 280 Liter. Dann finden drei Getränke- kisten Platz. Bei umgeklappten Lehnen beträgt das Volumen bei Bela- dung bis zur Fensterkante 525 Liter, bis unters Dach sind es 960 Liter.

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 erwar- ten. Außerdem öffnet sie nur so weit, dass man bis knapp 1,85 m darunter stehen kann.

⊖ Das deutlich von der Klappe abstehende Kofferraum- schloss verursacht beim Hantieren am Kofferraum schnell schmerzhaften Kontakt mit dem Kopf. 73 Zentimeter über der Straße liegt die Ladekante, vor allem nerven aber deren 21 cm Abstand vom Kofferraumboden: Man muss das Gepäck beim Ein- wie auch beim Ausladen kräftig anheben. Im Dunkeln erschwert die schwache Kofferraumbeleuchtung das Ganze



Mit 230 l Volumen ist der Kofferraum des Ka+ von klassenüb- licher Größe.

zusätzlich. Das Dilemma beginnt aber schon beim Öffnen: Ford hat sich einen Griff an der Heckklappe gespart, man muss das Schloss per Taste 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.

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.

⊖ Belädt man den Kofferraum bis zum Dach, würde ein Trennnetz zum Schutz vor herumfliegenden Gepäckstücken Sinn machen - leider gibt es für den Kleinwagen keines.

3,1 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 ange- schalteten Scheinwerfern beleuchtet. Auch die Steuerung des aufpreispflichtigen Sync 3-Infotainmentsystems mittels Touchscreen und die Fahrzeugeinstellungen gehen leicht von der Hand. Ebenfalls klar und deutlich ist das Kombiinstrument



Während die Verarbeitungsqualität in Ordnung geht, sind die verwendeten Materialien eindeutig dem Spardiktat unterge- ordnet. Die Bedienung ist weitgehend funktionell.

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.

3,6 Multimedia/Konnektivität

Serienmäßig kann man Musik im Ka+ der neusten Generation per USB, Bluetooth oder schlicht Radio hören. Gegen Aufpreis hält wie im Testwagen das Sync 3-Infotainmentsystem samt Touchscreen Einzug, dann gibt es einen weiteren USB-Anschluss, Apple CarPlay, Android Auto sowie eine SMS-

⊖ Die mechanische Handbremse funktioniert, bietet im Vergleich zu einer elektrischen Handbremse aber keine Nothaltfunktion, die auch von einem Mitfahrer ausgelöst werden kann.

Vorlesefunktion. Digitalen Radioempfang gibt es gegen weiteren Aufpreis.

Ein Navigationssystem ist für den Ka+ nicht erhältlich, über Apple CarPlay und Android Auto lässt sich aber eine Navigationsapp des Smartphones praktisch nutzen.

2,3 Raumangebot vorn

Der Ka+ hat zwar natürlich keine überragende Innenbreite, aber das Cockpit ist offen gestaltet. Die Messwerte bestätigen die gute Raumausnutzung: Auf dem Fahrersitz können bis zu

1,95 Meter große Passagiere Platz nehmen, ohne dass die Füße zwicken. Über dem Scheitel ist dann übrigens noch Luft.

3,7 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 1,75 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 Lehnentaschen keine Möglichkeit, Kleinkram abzulegen.



Immerhin finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,75 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 angemessen 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 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 ge-

fallen mit einer guten Passform. Das gilt ebenso 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

70,9 dB(A) beträgt beim Testwagen der Schallpegel im Innenraum bei 130 km/h - das ist nicht gerade leise. Besonders der Motor ist dauernd zu hören und drängt sich bei höheren Dreh-

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

3,7 Klimatisierung

Die Klimatisierung übernimmt beim Ka+ Active serienmäßig eine manuelle Klimaanlage, gegen Aufpreis gibt es eine Klimautomatik und sogar eine beheizte Frontscheibe. Besonderheiten wie Luftgütesensor oder automatische Umluftsteuerung sucht man beim Ka+ vergebens - immerhin gibt es optional

eine zweistufige Sitzheizung für die Vordersitze, auch getönte Scheiben hinten sind erhältlich.

⊖ An den Luftdüsen im Armaturenbrett kann man Ausströmrichtung und -intensität nicht getrennt voneinander verstellen.

3,4 MOTOR/ANTRIEB

3,7 Fahrleistungen

Dreht man die Gänge aus und nutzt die maximalen 85 PS und 115 Nm des Dreizylinders aus, schafft es der Testwagen in 8,7 s von 60 auf 100 km/h. Für den Sprint aus dem Stand auf 100 km/h gibt Ford 13,5 s an, bei 169 km/h soll der Vortrieb schon wieder enden.

⊖ Richtig zäh wird es bei den Durchzugsmessungen: 23 s braucht der 1,2l 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.

3,2 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 zusätzlichen

sechsten Gang würde der durchzugsschwache Motor ohnehin nicht verkraften.

⊖ An der Kurbelwelle liegen im fünften Gang bei 130 km/h bereits knapp 4.000 Umdrehungen an.

3,1 FAHREIGENSCHAFTEN

2,9 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 leichtes Übersteuern, das ESP verhindert aber das Aus-

brechen des Hecks, es greift nun rechtzeitig ein und zeigt sich wirksam. Insgesamt ist der Ka+ ausreichend sicher unterwegs.

⊕ 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.

3,1 Lenkung

Ordentlich gemacht ist neben dem Fahrwerk auch die Lenkung. Sie ist zufriedenstellend zentriert und gefällt beim Anlenken zunächst mit einer angemessenen 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 Fahrbahnniveaus, 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.

3,3 Bremse

Auch wenn der Bremsweg mit 37,5 m aus 100 km/h nur durchschnittlich gut ist, gefällt die Bremse wegen des sauber erfühlbaren Druckpunkts im Pedal.

3,7 SICHERHEIT

4,0 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Bei Notbremsungen blinkt das Bremslicht, ab Stillstand wird der Warnblinker aktiviert. Ein Tempomat samt Limiterfunktion ist beim Active Serie.

⊖ Weitere 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.
















3,3 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 1,90 m große Passagiere, hinten darf man bis zu 1,70 m groß sein - wenn man größer ist, stützt aber immerhin der Dachhimmel etwas.

⊕ Hat man sein Handy per Bluetooth mit dem optionalen Sync 3-Infotainmentsystem gekoppelt, wird bei einem Unfall

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
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie

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.

3,7 Kindersicherheit

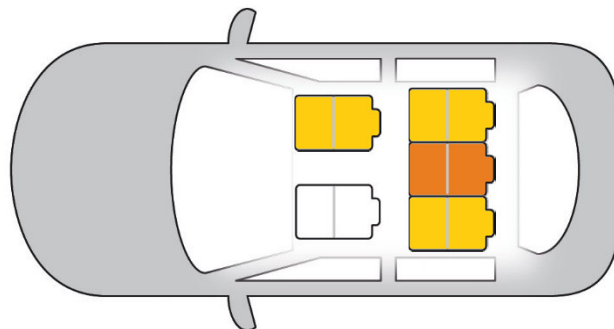
Die Gurte aller Sitze sind knapp auch für Kindersitze mit erhöhtem Gurtbedarf passend. Hinten außen steht Isofix samt Ankerhaken und i-Size-Kennzeichnung zur Verfügung, auch mit dem Gurt klappt es hier gut. Besonders hohe Sitze finden aber mitunter nicht genug Platz. Hinten in der Mitte und auf dem Beifahrersitz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

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)

4,4 Fußgängerschutz

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

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

2,8 UMWELT/ECOTEST

3,9 Verbrauch/CO2

Die im Ecotest ermittelte CO₂-Bilanz des 86 PS starken Ka+ beträgt 186 g/km. Dieser Wert liegt absolut gesehen im zufriedenstellenden Bereich, für einen Kleinwagen ist er aber zu hoch und beschert dem Ford nur 21 von 60 Punkten in diesem Kapitel. Der gemessene Durchschnittsverbrauch liegt bei 6,8 l/100 km. Die Verbräuche im Einzelnen: Innerorts 6,6 Liter, außerorts 6,2 und auf der Autobahn 7,8 Liter pro 100 Kilometer.

Verbrauch

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

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

1,7 Schadstoffe

⊕ Der Motor wurde im Vergleich zum Euro 6b-Vorgänger deutlich sauberer. Beim letzten Ecotest eines Ford Ka+ mit diesem, aber noch nach Euro 6b zugelassenem Motor war der CO-Ausstoß auffällig - das gilt nicht mehr. Zwar sind die Partikelemissionen leicht erhöht, dies kostet dem Ka+ aber nur sieben von 50 möglichen Punkten im Schadstoffkapitel. Die insgesamt erreichten 64 Punkte genügen für drei Sterne.

1,2

AUTOKOSTEN

1,2

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.

⊕ 13.490 Euro kostet der Ka+ Active mit der 85 PS-Variante des einzig angebotenen Dreizylinder-Benziners. Mit ein paar Extras wie dem Sync 3-System, Einparkhilfe hinten, Sitzheizung vorn, Regen- und Lichtsensor ist man wie beim Testfahrzeug knapp über 16.000 Euro.

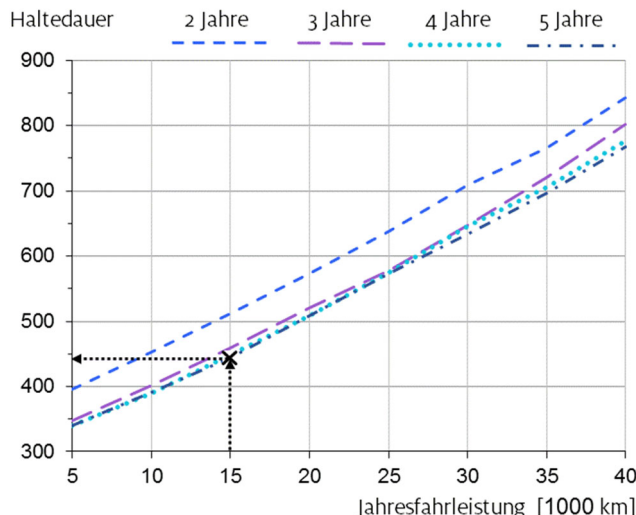
Auch die Versicherungseinstufungen kommen dem Fahrzeughalter nicht teuer, der Unterhalt ist bis auf den nicht allzu niedrigen Verbrauch recht günstig.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 444 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



Typ	Ka+ Active 1.2	Ka+ Active 1.5 TDCi
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/1194	4/1499
Leistung [kW (PS)]	63 (85)	70 (95)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	115/4250	215/1750
0-100 km/h [s]	13,5	11,4
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	169	179
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	5,7 S	4,1 D
CO2 [g/km] lt. Hersteller	129	108
Versicherungsklassen KH/VK/TK	14/19/17	16/20/17
Steuer pro Jahr [Euro]	92	168
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	444	425
Preis [Euro]	13.490	15.490

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-Haftpfl.
- VK = Vollkasko
- TK = Teilkasko

Kraftstoff

- N = Normalbenzin
- S = Superbenzin
- SP = SuperPlus
- D = Diesel
- FG = Flüssiggas
- G = Erdgas
- E = Strom

HERSTELLERANGABEN

3-Zylinder Ottomotor (Reihe), Euro 6d-TEMP (WLTP), geregelt	
Hubraum	1.194 ccm
Leistung	63 kW/85 PS bei 5.500 1/min
Maximales Drehmoment	115 Nm bei 4.250 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	5-Gang-Schaltgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	169 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	13,5 s
Verbrauch pro 100 km	5,7 l
CO ₂ -Ausstoß	129 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie)	185/60 R15
Länge/Breite/Höhe	3.955/1.743/1.551 mm
Leergewicht/Zuladung	1.055/455 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	270/849 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	500/500 kg
Stützlast/Dachlast	25/- kg
Tankinhalt	42 l
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktion	Indien, Sanand

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (2.+3.Gang)	8,7 s
Elastizität 60-100 km/h (4./5./6.Gang)	15,8/23,0/0 s
Drehzahl bei 130 km/h	4.000 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	37,5 m
Reifengröße Testwagen	185/60 R15 84H
Reifenmarke Testwagen	Goodyear Assurance
Wendekreis links/rechts	10,4/10,2 m
EcoTest-Verbrauch	6,8 l/100km
Stadt/Land/BAB	6,6/6,2/7,8 l/100km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	158 g/km (WTW* 186 g/km)
Reichweite	615 km
Innengeräusch 130 km/h	70,9 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	1.915 mm
Leergewicht/Zuladung	1.100/460 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	230/575/960 l

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

Betriebskosten	133 Euro	Werkstattkosten	69 Euro
Fixkosten	95 Euro	Wertverlust	147 Euro
Monatliche Gesamtkosten	444 Euro		
Steuer pro Jahr	92 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	14/19/17		
Basispreis Ka+ Active 1.2	13.490 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 07.08.2018
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	16.005 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	2.723 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 der Kraftstoffe 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 (Technologie-Paket)	400 Euro°
Fernlichtassistent	-
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/-
Einparkhilfe vorn/hinten (Easy-Driver-Paket)	-/400 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/200 Euro° (im Paket)
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	-
Elektrische Fensterheber vorn/hinten (Easy-Driver-Paket) (im Paket)	Serie/400 Euro°
Klimaanlage manuell/automatisch	Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel (Technologie-Paket) (im Paket)/-	400 Euro° (im Paket)
Sitzheizung vorn/hinten	350 Euro° (im Paket)
Lenkradheizung	-
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie/-
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung (abnehmbar, im Zubehör)	458 Euro
Metalllackierung	ab 565 Euro°

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

3,3

AUTOKOSTEN

1,2

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

Stand: Dezember 2018

Test und Text: Christoph Pauly M. Sc.