

## VW CrossGolf 1.4 TSI

Fünftürige Schräghecklimousine der unteren Mittelklasse (103 kW / 140 PS)

### ADAC Testergebnis

**Note 1,9**

Ähnlich wie beim kleineren CrossPolo bringt VW jetzt auch den Golf in einer um 20 mm höheren und optisch aufgepeppten Variante des Golf Plus und gibt ihr den Namen CrossGolf. Mit Cross hat das wenig zu tun, außer der oben genannten optischen Modifikationen fährt man einen normalen Golf, mit all den vielen positiven und wenigen negativen Eigenschaften, wie man sie bereits kennt. Im 1.4 TSI kommt der aus dem Golf GT bekannte, doppelt aufgeladene 1,4 Liter-Benziner - hier mit nur 140 PS - zum Einsatz. Die Fahrleistungen sind damit sehr gut und der Verbrauch bleibt noch im Rahmen. Das Fahrverhalten ist sehr sicher, allerdings bei etwas ausgeprägterer Seitenneigung. Aktive und passive Sicherheit sind auf höchstem Niveau. Mit rund 25.000 Euro alles andere als ein Schnäppchen. **Karosserievarianten:** keine. **Konkurrenten:** VW CrossTouran.

- + hohe Qualität
- + recht gute Übersicht
- + bequemer Zustieg
- + viel Platz für 4 Personen
- + funktionelle Bedienung
- + gute Fahrleistungen
- + hohe aktive und passive Sicherheit
- + dichtes Händlernetz
  
- hoher Anschaffungspreis
- teuer im Unterhalt



### Karosserie/Kofferraum

**Note 2,2**

#### Verarbeitung

**Note: 1,7**

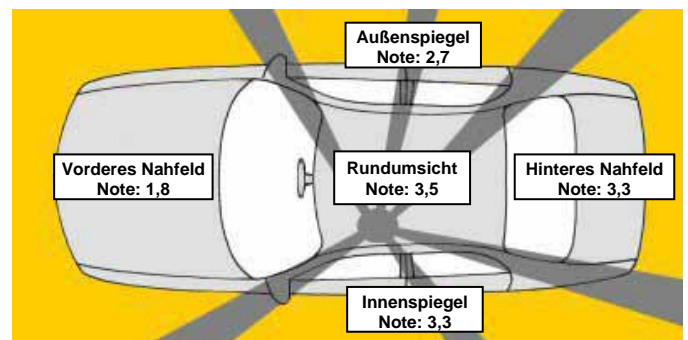
- + Der CrossGolf, basierend auf dem Golf Plus, besticht durch eine 20 mm höhere Bodenfreiheit, Kunststoff-Verkleidungen an den Stoßfängern und Radläufen sowie weiteren Features wie Alu-Pedalen, einer Dachreling und 17-Zoll-Leichtmetallfelgen. Die Karosserie gefällt wie gewohnt durch hohe Solidität und tadelloses Finish. Türen schließen leicht, Spaltbreiten sind schmal und gleichmäßig. Im Innenraum setzt sich der gute Qualitätseindruck mit passgenauen, hochwertigen Kunststoffen und sauber verarbeiteten Stoffen fort. In Wagenfarbe lackierte Verkleidungen rund um die Luftausströmer sind charakteristisch für das Sondermodell CrossGolf. Auf dem Dach sind 75 kg Gepäck erlaubt.
- Die Nebelscheinwerfer und Rückstrahler sind an bruchgefährdeter Stelle untergebracht. Der Motorraum ist nach unten nur im vorderen Bereich geschlossen, aber im weiteren Verlauf nach hinten glattflächig und gut gegen Korrosion geschützt.

#### Sicht

**Note: 2,7**

- Die Rundumsicht ist noch passabel, die Pfosten sind vorn und seitlich aber etwas breit, was beim Abbiegen stören kann.
- + Gegen Aufpreis gibt es hinten akustische Abstandssensoren, die das Einparken erheblich erleichtern. Selbstabblendende Rück-

spiegel sind ebenfalls gegen Aufpreis zu haben, Bi-Xenonscheinwerfer mit dynamischem und statischem Kurvenlicht eine weitere Option.



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.

#### Ein-/Ausstieg

**Note: 2,3**

- + Besonders vorn, aber auch hinten ist der Zustieg bequem, da die Karosserie und entsprechend auch die Sitze erhöht sind. Hinzu kommt, dass sich die großen Türen weit öffnen lassen. Allerdings muss dazu ein breiter Schweller überwunden werden, an dem man sich auch leicht die Hosen verschmutzt. Auf- und abgesperrt

werden Türen und Heckklappe mit einer praktischen Fernbedienung, mit der sich auch die Fenster öffnen und schließen lassen. Nach dem Aussteigen bleiben die Scheinwerfer noch für kurze Zeit eingeschaltet und beleuchten den Weg. Das kostet aber Aufpreis.

- Eine weniger angenehme Option: Beim ersten Drücken der entsprechenden Taste auf der Fernbedienung wird nur die Fahrertür entriegelt. Zum Öffnen der anderen Türen sowie der Heckklappe muss die Taste mehrmals gedrückt werden

### Kofferraum-Volumen\*

**Note: 1,9**

- + Der Kofferraum besitzt unterhalb des Ladekanten-Niveaus einen Einlegeboden. Ist dieser herausgenommen, lassen sich 380 l Gepäck verstauen. Wenn die Rücksitzlehnen vorgeklappt sind, erhöht sich das Volumen auf 810 l (gemessen bis zur Fenster-Unterkante). Durch das hohe Dach und die große Ladeöffnung lassen sich auch sperrige Gegenstände gut unterbringen.



Mit 380 l Volumen fasst der Kofferraum des CrossGolf um 30 l mehr als der des herkömmlichen Golf.

### Kofferraum-Zugänglichkeit

**Note: 1,8**

- + Die Heckklappe lässt sich sehr leicht öffnen und mit Schwung auch gut wieder schließen. Das Format des Kofferraums ist zweckmäßig, Wände und Boden sind glattflächig
- Die Beleuchtung ist etwas schwach.

### Kofferraum-Variabilität

**Note: 2,5**

- + Die klappbare Rücksitzlehne ist asymmetrisch geteilt. Durch Vorklappen entsteht eine durchgehende Fläche, falls im Kofferraum der Einlegeboden eingesetzt ist. Für Ski o.ä. lässt sich der schmale Mittelteil der Rücksitzlehne nach vorne umlegen. Ein praktisches Detail gegen Aufpreis: eine klappbare Beifahrerlehne, die es ermöglicht, selbst lange, sperrige Dinge im Innenraum zu verstauen.
- Bei vorgeklappten Rücksitzlehnen steigt der Boden nach vorn leicht an. Zum Zurückklappen muss man gegen eine starke Rückzugsfeder ankämpfen. Außer dem Netz unter der Hutablage gibt es keine nennenswerten Ablagen.

## Innenraum

**Note 1,6**

### Bedienung

**Note: 1,3**

- + Die meisten Schalter sind sinnfällig und gut zu erreichen, einiges

funktioniert elektrisch unterstützt, wie die Fensterheber (alle mit Antippautomatik) und die Außenspiegeleinsteller. Das Lenkrad hat einen weiten Einstellbereich in Höhe und Reichweite. Die großen Instrumente sind klar gezeichnet und gut ablesbar. Die Bedienelemente der Klimaautomatik und das Radio mit Navigationssystem - beides aufpreispflichtig - sind einfach zu bedienen und optimal angeordnet. Es gibt auch eine Multifunktions-Anzeige, unter anderem für Momentan- und Durchschnittsverbrauch. Gegen Aufpreis schalten sich Fahrlicht und Wischer automatisch zu. Vorn befinden sich in den Türen große Ablagen und Halter für große Flaschen. Am Dachhimmel findet man eine Reihe von praktischen, herausklappbaren Stau- und Brillenfächern oder alternativ ein elektrisches Glasschiebedach (Aufpreis).

- Der Fahrer weiß nie genau, ob das Fahrlicht ein- oder ausgeschaltet ist, weil eine Kontrollleuchte fehlt. Das Handschuhfach ist klein.



Das Design des Armaturenbretts zeigt keine nennenswerten Unterschiede zum Golf Plus.

### Raumangebot vorne\*

**Note: 1,0**

- + Große Kopffreiheit und große Innenbreite sorgen für ein üppiges Raumempfinden. Der Fahrersitz lässt sich für Personen bis ca. 2,0 m Größe zurückschieben.

### Raumangebot hinten\*

**Note: 2,4**

- + Auch hinten sitzen zwei Mitfahrer geräumig, bei dreien wird es aber eng. Erst über 1,90 m Größe kommt es zu Kopf- bzw. Kniekontakt mit Fahrzeugteilen (Fahrersitz für ca. 1,85 m Größe eingestellt).

### Innenraum-Variabilität

**Note: 3,5**

- Insgesamt könnte die Variabilität des Innenraums größer sein.
- + Gegen Aufpreis lässt sich die Beifahrer-Sitzlehne flach nach vorne klappen. Dann können auch sehr lange Gegenstände bis etwa 2,50 m Länge transportiert werden. Die geklappte Lehne ist zudem als Tisch nutzbar.

## Komfort

**Note 2,1**

### Federung

**Note: 2,6**

- + Der CrossGolf ist wie sein niedrigerer Bruder mit einem aufwändigen Fahrwerk ausgestattet, besitzt jedoch etwa 20 mm mehr Bodenfreiheit. Das Fahrwerk ist straff ausgelegt, es federt die meis-

ten Unebenheiten zuverlässig ab. Gelegentlich dringen die Stöße wenig gemildert bis zu den Insassen durch, was man aber in Anbetracht der guten Straßenlage in Kauf nimmt. Seitenneigung und Wanken halten sich in Grenzen, sind aber deutlicher zu erkennen, als beim Standard-Golf.

### Sitze

**Note: 1,4**

- + Die großen Sportsitze bieten festen Halt und sind trotzdem bequem, weil nicht zu hart. Beide Vordersitze sind höhen-, aber nicht neigungseinstellbar. Auch auf den äußeren Plätzen der Rückbank hat man eine entspannte Sitzposition mit ordentlicher Unterstützung der Oberschenkel.
- Auf dem Platz zwischen den beiden Außenplätzen sitzt man unbequem, weil er zu schmal, zu wenig gepolstert und zu wenig konturiert ist.

### Innengeräusch

**Note: 2,8**

Der gemessene Geräuschpegel im Innenraum ist relativ niedrig und wird bis in höhere Geschwindigkeiten subjektiv nicht als unangenehm empfunden. Der CrossGolf ist etwas lauter als der herkömmliche Golf Plus.

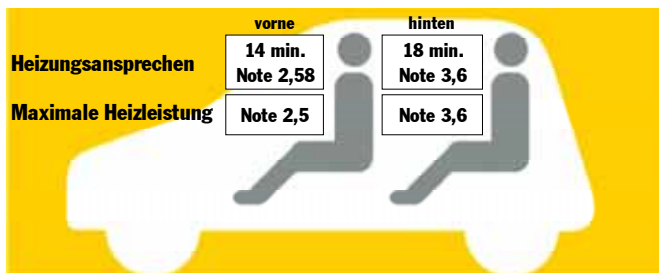
### Heizung, Lüftung

**Note: 2,3**

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

Im hinteren Bereich ist die Heizung durchschnittlich kräftig. Auch dort sind einstellbare Luftausströmer vorhanden.

- + Vorne ist die Heizwirkung gut, schnell werden bei kalter Witterung angenehme Temperaturen im Innenraum erreicht. Eine Klimaanlage ist serienmäßig an Bord. Mit der optionalen Climatronic können sich Fahrer und Beifahrer die gewünschte Temperatur unabhängig einstellen. Ein Staub- und Pollenfilter ist ebenfalls vorhanden.



Heizung - Aufwärmzeit von -10°C auf +22°C.

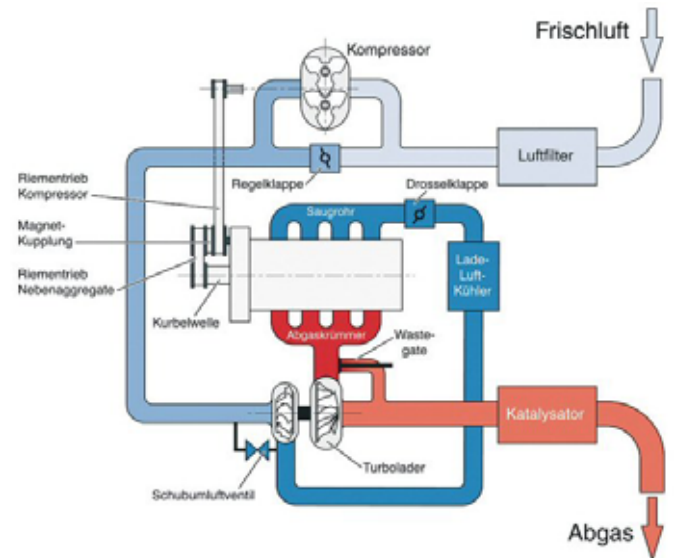
### Motor/Antrieb

**Note 1,6**

#### Fahrleistungen\*

**Note: 1,9**

- + Der doppelt aufgeladene 1,4 Liter Benzin-Direkteinspritzer, den man bereits aus dem Golf GT (170 PS) kennt, leistet im CrossGolf 1.4 TSI zwar nur 140 PS, sorgt aber auch hier für respektable Fahrleistungen. Einzigartiges Merkmal der TSI-Technik, die Volkswagen exklusiv als weltweit erster und einziger Hersteller anbietet, ist die Kombination aus Benzindirekteinspritzung und Doppelaufladung. Der "Twincharger", ein Kompressor in Kombination mit einem nachgeschalteten Abgasturbolader, sorgt für eine hohe Literleistung und stellt das maximale Drehmoment bereits ab Drehzahlen von weit unter 2000 U/min bereit.



Das Diagramm zeigt die Komponenten des VW-Twincharger-Konzepts: Ein Kompressor verdichtet bei niedrigen Motordrehzahlen die angesaugte Luft und bringt dabei zusätzlich den nachgeschalteten Turbolader auf Drehzahlen, so dass ein Turbo-Loch vermieden wird. Bei höheren Motordrehzahlen wird der Kompressor mittels einer Magnetkupplung abgekoppelt und der Turbolader verrichtet alleine die Verdichtung der Ladeluft.

### Laufkultur

**Note: 1,5**

- + Das innovative TSI-Triebwerk läuft überraschend kultiviert und angenehm ruhig bei sehr gleichmäßiger und weicher Leistungsentfaltung.

### Schaltung

**Note: 1,3**

- + Das Sechsganggetriebe lässt sich präzise und angenehm schalten.

### Getriebeabstufung

**Note: 1,5**

- + Die sechs Gänge sind der Leistungscharakteristik gut angepasst, tendenziell etwas kurz aber gut zu dem drehmomentstarken und doch drehfreudigen Motor passend.

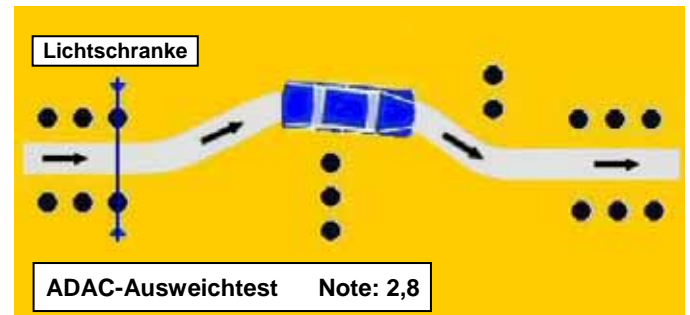
### Fahreigenschaften

**Note 1,8**

#### Fahrstabilität

**Note: 2,0**

ADAC-Ausweichtest: Bei heftigem Ausweichen reagiert der Golf Plus mit deutlichem aber gutmütigem Untersteuern, wobei sich der CrossGolf stärker zur Seite neigt und träger auf Lenkbefehle reagiert. Beim anschließenden Gegenlenken drängt das Heck etwas



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.

nach, der Wagen schiebt dann über alle Räder; eine Folge davon, dass er etwas verspätet von ESP eingefangen wird. Das maximale Geschwindigkeitsniveau, bei dem der Test ohne Berühren von Pylonen gefahren werden kann, liegt entsprechend niedriger. Ein sinnvolles Extra ist der Berganfahr-Assistent (Aufpreis). Mit ihm kann man an Steigungen kurz anhalten, ohne gleich die Handbremse ziehen zu müssen.

- + Die Richtungsstabilität ist gut, der Golf hält auch bei Längsrillen, Fahrbahnverwerfungen und Seitenwind gut seinen Kurs. Der Fahrer hat ein Gefühl hoher Sicherheit. Auf weniger griffiger Fahrbahn hilft schnell und zuverlässig die elektronische Traktionshilfe, um ein Durchrutschen der Antriebsräder möglichst zu verhindern. Gegen Aufpreis ist eine Reifendruckkontrolle zu haben.

**Kurvenverhalten** **Note: 1,3**

- + Die Kurvenlage ist untersteuernd ausgelegt - ein Verhalten, das auch weniger geübten Fahrern entgegen kommt. Will das Heck doch ausbrechen (z.B. bei Lastwechsel in Kurven), hilft auch hier die elektronische Stabilitätskontrolle, den Wagen wieder auf den eingeschlagenen Kurs zu bringen.

**Lenkung\*** **Note: 2,2**

- + Die Lenkung spricht recht schnell, dabei gleichmäßig an und ist relativ zielgenau. Sie vermittelt guten Kontakt zur Straße. Obwohl sie nicht gerade direkt ausgelegt ist, wirkt der Wagen doch handlich, weil sich die Kräfte am Lenkrad in Grenzen halten. Der Wendekreis ist mit 11 m durchschnittlich.

**Bremse** **Note: 1,5**

- + Die Bremse spricht besonders schnell an und lässt sich ausgezeichnet dosieren, selbst wenn das Tempo hoch ist. Bei Vollbremsungen aus 100 km/h sind bis zum Stillstand nur 37 m erforderlich (Mittel aus zehn Bremsungen, halbe Zuladung, Serienreifen der Größe 225/45R17). Der Bremsassistent hilft auch weniger geübten Fahrern, das volle Potenzial der Bremse zu mobilisieren.

**Sicherheit** **Note 1,9**

**Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme** **Note: 2,4**

- + Das Fahrzeug ist mit folgenden Einrichtungen ausgestattet, um die aktive Fahrsicherheit zu erhöhen: elektronisches Stabilitätssystem ESP, Bremsassistent und ESP Plus, das dem Fahrer durch einen kleinen Lenkimpuls zeigt, in welche Richtung er lenken soll, um ein Schleudern zu vermeiden. Die LED-Rückleuchten sind vom nachfolgenden Verkehr besonders gut zu erkennen. Als Extra sind Bi-

**Kurven- und Abbiegelicht**

Die Scheinwerfer schwenken (abhängig von Lenkradstellung und Geschwindigkeit) gemäß dem Straßenverlauf (rechtes Bild) und leuchten in Kurven hinein. Beim Abbiegen vergrößern zusätzliche Lampen die seitliche Ausleuchtung.



Xenon-Scheinwerfer erhältlich, gekoppelt mit dynamischem Kurven- und Abbiegelicht.

**Passive Sicherheit - Insassen** **Note: 1,7**

Die hinteren Kopfstützen reichen in der Höhe für Insassen bis zu einer Größe von 1,65 m.

- + Frontpartie und Seiten sind ähnlich dem kleinen Normal-Golf. So ist davon auszugehen, dass auch er beim EuroNCAP- Front- und Seitencrash die maximal möglichen fünf Sterne erhält. Die Kopfstützen der Vordersitze sind für ca. 1,90 m große Personen hoch genug und bieten durch den optimalen Abstand zu den Köpfen optimalen Schutz bei einem Heckaufprall, da sie reaktiv sind. Hinten sind sie zwar niedriger, reichen aber auch da aus, weil das stark abfallende Dach Abstützfunktion mit übernehmen kann.
- Die Austrittsöffnung des rechten Frontairbags liegt genau da, wo sich der Beifahrer bei Gefahr eines Zusammenstoßes reflexartig abstützen würde. Hinten fehlen akustische Gurtanlage-Erinnerer.

**Kindersicherheit** **Note: 1,3**

- + Bis zu drei Kinderrückhaltesysteme können auf der Rückbank mühelos und stabil befestigt werden - auf den äußeren Plätzen auch mittels Isofix. Der rechte Front-Airbag lässt sich mit dem Zündschlüssel deaktivieren. Dann dürfen auf dem Beifahrersitz auch rückwärts gerichtete Kindersitze befestigt werden.

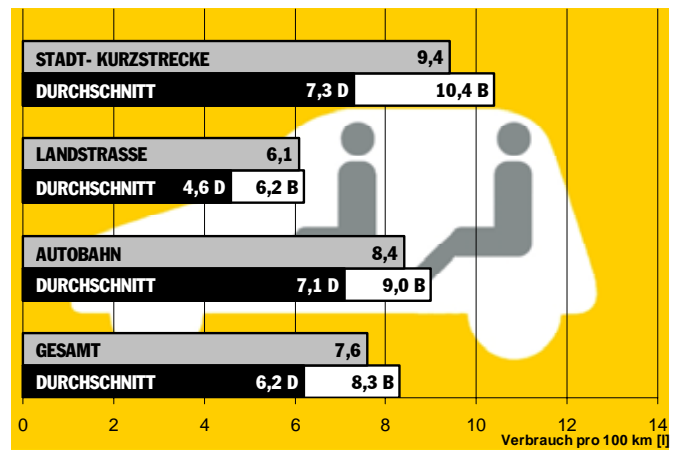
**Fußgängerschutz** **Note: 2,0**

- + Die Motorhaube hat genügend Abstand zu harten Motorteilen und zu den Stoßdämpferdomen; auch sind die Scheibenwischer weitgehend versenkt. Das Verletzungsrisiko eines Fußgängers bei einem Zusammenstoß wird daher als weniger hoch eingeschätzt.

**Verbrauch/Umwelt** **Note 2,3**

**Verbrauch\*** **Note: 3,9**

Der Verbrauch liegt zwar an der oberen Grenze des Durchschnittsbereiches, ist aber für einen Benziner mit 140 PS vergleichsweise akzeptabel. Innerorts verbraucht der Wagen 9,4 l, außerorts 6,1 l und auf der Autobahn 8,4 Liter Super auf 100 km. Der Durchschnittsverbrauch beträgt 7,6 l/100 km, das sind 0,2 Liter weniger, als beim Golf Plus 1.6 FSI mit 115 PS.



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

## Abgas

Note: 0,7

- + Die Schadstoffanteile im Abgas sind sehr gering.

## Wirtschaftlichkeit\*

Note 4,2

### Betriebskosten

Note: 4,0

- Obwohl sich der Verbrauch noch in einem durchschnittlichen Bereich bewegt, erhält er aufgrund der höheren Preise für Superkraftstoff eine relativ schlechte Note bei den Betriebskosten.

### Werkstatt- und Reifenkosten

Note: 3,3

- Alle 28.000 km oder alle zwei Jahre muss der CrossGolf gemäß der fahrabhängigen Inspektionsanzeige laut Hersteller im Schnitt zum Service in die Werkstatt.
- + Der 1.4 Liter Motor besitzt eine Steuerkette, durch die ein oftmals teurer Zahnriemenwechsel entfällt. Die langen Serviceabstände versprechen weniger Werkstattaufenthalte. VW verbaut nach eigenen Angaben qualitativ hochwertige und langlebige Wartungs- und Verschleißteile, die zur Kosteneinsparung beitragen. Seit Januar 2005 wird eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung gewährt.
  - Teure Werkstattstundenpreise sowie erhöhte Kosten für den Reifenersatz verhindern eine bessere Benotung. Der Longlife-Service ist nur in Verbindung mit speziellem, teuren Motoröl möglich.

### Wertstabilität

Note: 3,7

Der CrossGolf lässt, auch wegen eines voraussichtlichen Modellwechsels, der innerhalb des vierjährigen Berechnungszeitraums stattfinden wird, nur einen durchschnittlichen bis mäßigen Restwertverlauf erwarten.

### Kosten für Neuanschaffung

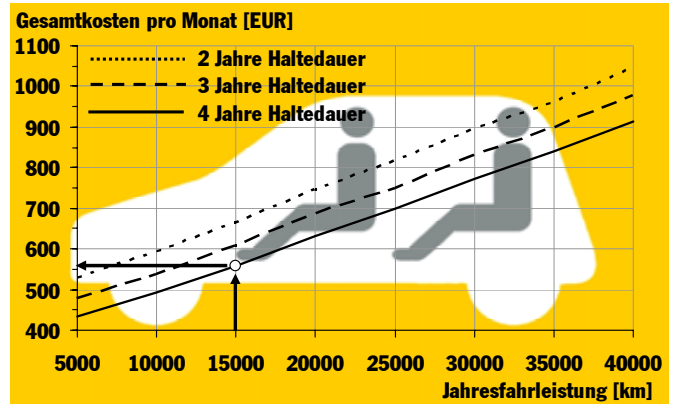
Note: 4,5

- Auch in den Anschaffungskosten ist der Wagen mit einem Grundpreis von mehr als 25.000 Euro alles andere als ein Schnäppchen. Dafür ist beim CrossGolf das ein oder andere Ausstattungsmerkmal serienmäßig, das beim normalen Golf extra bezahlt werden muss (z.B. die 17-Zoll-Aluräder).

## Fixkosten

Note: 2,0

- + Bei den fixen Kosten verdient sich der VW jedoch eine gute Note: Neben den niedrigeren Steuern für den Benzinmotor drückt vor allem die günstige Typklasseneinstufung in der Haftpflichtversicherung die Beitragsrechnung. Die Vollkaskoversicherung liegt im durchschnittlichen Bereich.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Autokosten (Beispiel: 558 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

## Die Motorvarianten

### in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	1.6	1.4 TSI	1.9 TDI	2.0 TDI
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1595	4/1390	4/1896	4/1968
Leistung [kW(PS)]	75(102)	103(140)	77(105)	103(140)
Max.Drehmoment [Nm]bei U/min	148/3800	220/1750	250/1900	320/1750
0-100 km/h[s]	12,2	9,3	11,7	9,7
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	173	195	183	202
Verbrauch pro 100 km [l]	8,4S	7,6S	6,3D	6,4D
Versicherungsklassen KH/VK/TK	14/16/16	14/18/22	17/17/21	16/19/23
Steuerbefreiung [Euro](Monate)	-	-	-	-
Monatliche Gesamt-Kosten[Euro]	532	558	509	540
Grundpreis[Euro]	22.851	25.031	25.544	27.801

#### Aufbau:

ST = Stufenheck  
 SR = Schrägheck  
 CP = Coupe  
 CA = 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

## Daten und Messwerte

4-Zylinder Otto .....	Schadstoffklasse Euro4
Hubraum .....	1390 ccm
Leistung .....	103 kW (140 PS)
bei .....	5600 U/min
Maximales Drehmoment .....	220 Nm
bei .....	1750 U/min
Kraftübertragung .....	Frontantrieb
Getriebe .....	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie) .....	225/45R17
Reifengröße (Testwagen) .....	<b>225/45R17W</b>
Bremsen vorne/hinten .....	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts .....	<b>11 m</b>
Höchstgeschwindigkeit .....	195 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h.....	9,3 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2.+3. Gang) .....	<b>5,7 s</b>
Bremsweg aus 100 km/h.....	<b>37,5 m</b>
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super) .....	<b>7,6 l</b>
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB.....	<b>9,4/6,1/8,4 l</b>
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Herstellerangabe/Test.....	174 g/km/ <b>183 g/km</b>
Innengeräusch 130 km/h.....	<b>70 dB(A)</b>
Länge/Breite/Höhe .....	4233 mm/1776 mm/1651 mm
Leergewicht/Zuladung.....	<b>1485 kg/505 kg</b>
Kofferraumvolumen normal/geklappt .....	<b>380 l/810 l</b>
Anhängelast ungebremst/gebremst .....	720 kg/1400 kg
Dachlast .....	75 kg
Tankinhalt .....	55 l
Reichweite .....	<b>720 km</b>
Allgemeine Garantie .....	2 Jahre
Rostgarantie.....	12 Jahre

ADAC-Testwerte *kursiv*

## Kosten

Monatliche Betriebskosten .....	<b>141 Euro</b>
Monatliche Werkstattkosten .....	<b>50 Euro</b>
Monatliche Fixkosten .....	<b>75 Euro</b>
Monatlicher Wertverlust .....	<b>292 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten.....	<b>558 Euro</b>
(vierjährige Haltung, 15000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK .....	14/18/22
Grundpreis .....	25.031 Euro

## Ausstattung

### Technik

Allradantrieb.....	nicht erhältlich
Automatikgetriebe (DSG-Getriebe) .....	1718 Euro
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch (und Bremsassistent) .....	Serie
Parkhilfe, elektronisch (hinten).....	365 Euro°
Reifendruckkontrolle .....	52 Euro
Runflat-Reifen (incl.Reifenkontrolle) .....	1057 Euro
Tempomat.....	195 Euro°
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer) .....	Serie
Xenonlicht (mit Kurvenlicht) .....	1257 Euro

### Innen

Airbag, Seite vorne .....	Serie
Airbag, Seite hinten (+Gurtstraffer hinten) .....	298 Euro
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten .....	Serie
DVD-Multimediasystem (hinten) (TFT-Display im Dach)....	2170 Euro
Fahrsitz, höhen-einstellbar .....	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten .....	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend (Regen-/Lichtsensor)	164 Euro°
Isofix-Kindersicherungssystem .....	Serie
Klimaanlage/-automatik .....	Serie/313 Euro
Lenkrad, höhen-/länge-einstellbar .....	Serie
Navigationssystem (mit Farbdisplay 2724 Euro).....	ab 1190 Euro°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar (60:40 geteilt) .....	Serie

### Außen

Anhängerkupplung (abnehmbar) .....	692 Euro
Außenspiegel, elektrisch einstell-/beheizbar .....	Serie
Dachreling (silber) .....	Serie
Leichtmetallfelgen (BBS 7x17").....	Serie
Nebelscheinwerfer .....	Serie
Schiebe-Hubdach (Glas, elektrisch).....	846 Euro

°im Testwagen vorhanden

## Testzeugnis

### Technik/Umwelt(Testergebnis)1,9

<b>Karosserie/Kofferraum</b> .....	<b>2,2</b>
Verarbeitung .....	1,7
Sicht.....	2,7
Ein-/Ausstieg .....	2,3
Kofferraum-Volumen* .....	1,9
Kofferraum-Zugänglichkeit.....	1,8
Kofferraum-Variabilität .....	2,5
<b>Innenraum</b> .....	<b>1,6</b>
Bedienung .....	1,3
Raumangebot vorne* .....	1,0
Raumangebot hinten* .....	2,4
Innenraum-Variabilität.....	3,5
<b>Komfort</b> .....	<b>2,1</b>
Federung .....	2,6
Sitze.....	1,4
Innengeräusch .....	2,8
Heizung, Lüftung .....	2,3
<b>Motor/Antrieb</b> .....	<b>1,6</b>
Fahrleistungen* .....	1,9
Laufkultur .....	1,5
Schaltung.....	1,3
Getriebeabstufung .....	1,5
<b>Fahreigenschaften</b> .....	<b>1,8</b>
Fahrstabilität .....	2,0
Kurvenverhalten .....	1,3
Lenkung* .....	2,2
Bremse .....	1,5
<b>Sicherheit</b> .....	<b>1,9</b>
Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme ...	2,4
Passive Sicherheit - Insassen.....	1,7
Kindersicherheit.....	1,3
Fußgängerschutz.....	2,0
<b>Umwelt</b> .....	<b>2,3</b>
Verbrauch*.....	3,9
Abgas .....	0,7
<b>Wirtschaftlichkeit*</b> .....	<b>4,2</b>
Betriebskosten* .....	4,0
Werkstatt-/Reifenkosten* .....	3,3
Wertstabilität* .....	3,7
Kosten für Neuanschaffung* .....	4,5
Fixkosten* .....	2,0

Der ADAC-Autotest beinhaltet über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt. Die Einzelbewertungen gehen mit unterschiedlicher Wichtung in die Gesamtnote ein, mit \* gekennzeichnete Kriterien und Noten beziehen sich auf die Fahrzeugklasse.

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

Dieser ADAC-Autotest ist nach dem neuen, aktualisierten ADAC-Autotest-Verfahren 2006 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 01.03.2006 vergleichbar.

Alle Angaben (Daten, Ausstattung und Preise) entsprechen dem Stand April 2007