

VW Golf Variant 1.4 TSI Comfortline

Fünftüriger Kombilimousine der unteren Mittelklasse (103 kW / 140 PS)

ADAC Testergebnis

Note 1,9

Den aktuellen Golf und den Jetta gibt's schon seit Jahren. Nun endlich schickt VW den Variant ins Rennen, den längsten Golf den es je gab aber immer noch ein Stück kleiner als der Passat. Der Motor ist der aus dem Golf GT bekannte, doppelt aufgeladene 1,4 Liter-Benziner - hier mit "nur" 140 PS. Die Fahrleistungen sind damit sehr gut, denn für spontanen Antritt sorgt der Kompressor und für die hohe Endleistung zudem der Abgasturbolader. Mit dem perfekt abgestuften 6-Gang-Getriebe ist das eine vorzügliche Antriebseinheit. Dabei bleibt der Verbrauch noch im akzeptablen Rahmen. Wer nicht so gerne schaltet, kann sich auch für ein Automatikgetriebe entscheiden. Fazit: Ein Golf mit viel Kraft und großem Stauraum. Der Preis: 22.700 €. **Karosserievarianten:** Schräg-, Stufenheck und Cabrio. **Konkurrenten:** Ford Focus Turnier, Mitsubishi Lancer, Opel Astra Kombi, Peugeot 307 SW, Renault Megane Kombi.



- + 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

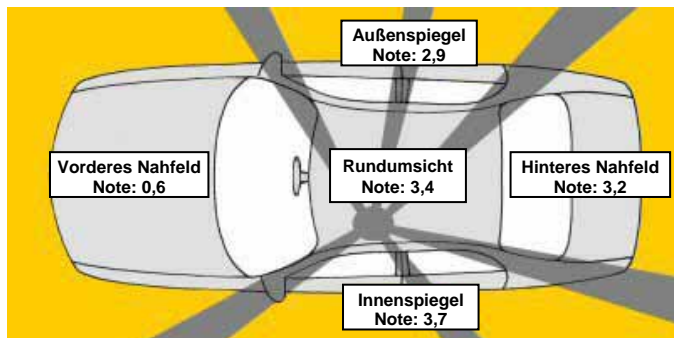
Karosserie/Kofferraum

Note 2,3

Verarbeitung

Note: 2,0

- + Der Golf Variant, basierend auf dem Jetta, besticht durch die enorme Außenlänge von 4,556 m. 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. Auf dem Dach sind 75 kg Gepäck erlaubt.
- Die Nebelscheinwerfer sind an bruchgefährdeter Stelle untergebracht. Der Motorraum ist von unten nur im vorderen Bereich gegen Schmutz und Nässe geschützt. Die Flanken müssen ohne



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.

- Leisten auskommen, die die Karosserie vor dagegen rempelnde Autotüren schützen könnten.

Sicht

Note: 2,9

- + Die Rundumsicht ist noch passabel, die Pfosten sind allesamt aber etwas breit, was insbesondere beim Abbiegen stören kann.
- + Gegen Aufpreis gibt es hinten akustische Abstandssensoren, die das Einparken erheblich erleichtern. Selbstabblendende Rückspiegel und Bi-Xenonscheinwerfer sind weitere Optionen.

Ein-/Ausstieg

Note: 2,9

- Vorn, aber auch hinten ist der Zustieg ziemlich bequem, da die Karosserie und entsprechend auch die Sitze erhöht sind. Allerdings muss dazu ein breiter Schweller überwunden werden, an dem man sich auch leicht die Hosen verschmutzt. Die großen Türen lassen sich weit öffnen, auf- und abgesperrt werden sie mit einer praktischen Fernbedienung, mit der sich auch die Fenster öffnen und schließen lassen. Nach dem Aussteigen bleiben die Scheinwerfer noch eine kurze Zeit eingeschaltet und beleuchten den Weg. Das kostet aber Aufpreis.

Kofferraum-Volumen*

Note: 1,3

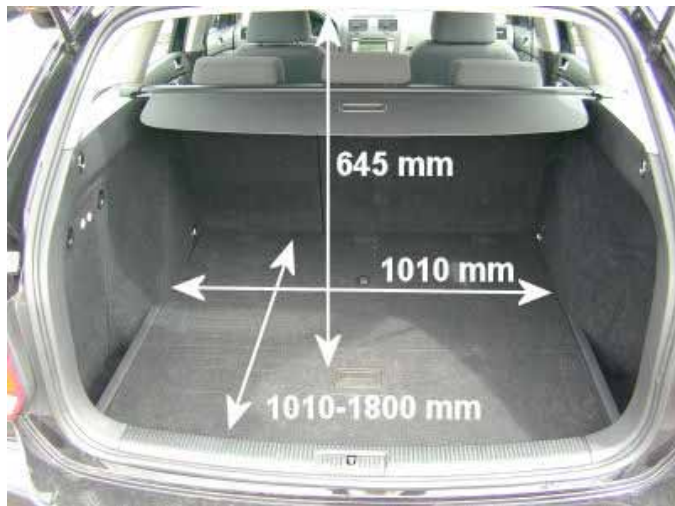
- + Der Kofferraum fasst 435 l, unter der Bodenplatte lassen sich noch weitere 40 l unterbringen. Wenn die Rücksitzlehnen vorgeklappt sind, erhöht sich das Volumen auf 840 l (gemessen bis zur Fenster-Unterkante).
- Die Schräge der Heckpartie stört beim Unterbringen von Sperrigem.

Kofferraum-Zugänglichkeit

Note: 1,4

- + Die Heckklappe lässt sich sehr leicht und weit genug öffnen und mit Schwung auch gut wieder schließen. Der Ladeboden ist niedrig, das sorgt für leichtes Einladen des Gepäcks. Das Format des

Kofferraums ist zweckmäßig, Wände und Boden sind glattflächig.
 – Die Beleuchtung ist etwas schwach.



Der Kofferraum mit 435 l Volumen ist zwar um 35 l kleiner als beim Vorgänger, dafür bietet er unter der Bodenplatte weitere 40 l Stauvolumen und bei umgeklappter Rücksitzbank üppige 840 l Volumen.

Kofferraum-Variabilität **Note: 2,2**

- + Die klappbare Rücksitzlehne ist asymmetrisch geteilt. Durch Vorklappen entsteht eine durchgehende Fläche, falls im Kofferraum der Einlegeboden eingesetzt ist. Für Ski o.ä. befindet sich in der Rücksitzlehne eine Luke. Praktische Details: die klappbare Beifahrerlehne, die es ermöglicht, selbst lange, sperrige Dinge im Innenraum zu verstauen und die knickbare Bodenplatte im Kofferraum, die aufgestellt eine Barriere bildet, und kleines Gepäck davon abhält, nach vorne zu rutschen.
- Bei vorgeklappten Rücksitzlehnen steigt der Boden nach vorn leicht an.

Innenraum **Note 1,6**

Bedienung **Note: 1,5**

- + 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 Klimautomatik 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,



Praktisch, funktionell und hochwertig zeigt sich der Innenraum des neuen Golf Variant.

herausklappbaren Stau- und Brillenfächern oder alternativ ein elektrisches Glasschiebedach (Aufpreis). Vorn und hinten gibt's Leseleuchten.

- Das Bremspedal ragt zu weit vor, dadurch muss man beim Wechsel von Gas zu Bremse das Bein weit anheben. Der Fahrer weiß nie genau, ob das Fahrlicht ein- oder ausgeschaltet ist, weil eine Kontrollleuchte fehlt. Das Handschuhfach ist klein.

Raumangebot vorne* **Note: 0,9**

- + 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: 2,6**

- + 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).

Komfort **Note 2,0**

Federung **Note: 2,1**

- + Der Golf Variant ist wie seine Geschwister mit einem aufwändigen Fahrwerk ausgestattet. Dieses ist weder zu straff, noch zu weich ausgelegt, es federt die meisten Unebenheiten zuverlässig ab, vor allem aber auch völlig klapperfrei. Gelegentlich dringen die Stöße wenig gemildert bis zu den Insassen durch, was man aber in Anbetracht der guten Straßenlage in Kauf nehmen kann. Seitenneigung und Wankbewegungen sind gering bzw. halten sich in Grenzen.

Sitze **Note: 1,5**

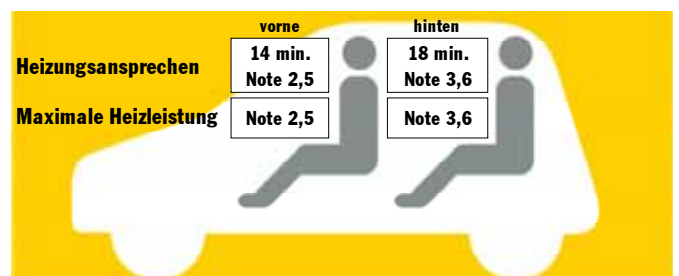
- + Die Vordersitze sind bequem gepolstert und bieten festen Halt, wenngleich die Unterstützung im Lendenwirbelbereich noch fester sein sollte. Beide Sitze sind höheneinstellbar, was für eine entspannte Körperhaltung sorgt, unabhängig der Personengröße. Auch hinten sitzen zwei Mitfahrer ziemlich kommod, nur großen Personen ist die Unterstützung für die Oberschenkel etwas gering. Zu dritt sitzt man unbequem eng.

Innengeräusch **Note: 2,5**

- + Der gemessene Geräuschpegel im Innenraum ist relativ niedrig und wird bis in höhere Geschwindigkeitsbereiche auch subjektiv als unaufdringlich empfunden.

Heizung, Lüftung **Note: 2,3**

- (Heizungstest bei -10 °C in der ADAC-Klimakammer) Im hinteren Bereich ist die Heizleistung wesentlich geringer als vorn, geht aber noch als akzeptabel durch.
- + Vorne ist die Heizwirkung gut, schnell werden bei kalter Witterung angenehme Temperaturen 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.
- Die Seitenfenster im Kofferraumbereich können nicht geöffnet werden.



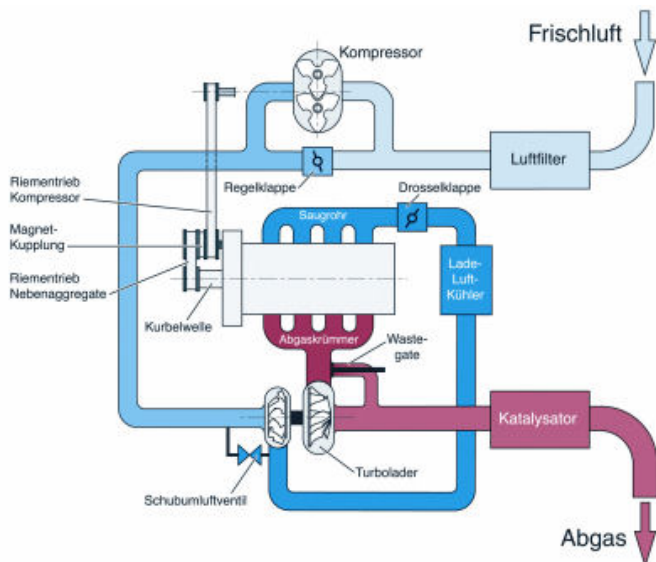
Heizung - Aufwärmzeit von -10°C auf +22°C.

Motor/Antrieb **Note 1,6**

Fahrleistungen* **Note: 1,8**

- + Der doppelt aufgeladene 1,4 Liter Benzin-Direkteinspritzer leistet

respektable 103 kW (140 PS). Das sorgt für Kraft im Überfluss. Einerseits zieht der Motor bereits kurz über Leerlaufdrehzahl kräftig durch, andererseits setzt sich der enorme Schub mit zunehmender Drehzahl bis hin zu Höchstgeschwindigkeit von über 200 km/h fort. Dafür sorgt das einzigartige Motorkonzept, das Volkswagen exklusiv als weltweit erster und einziger Hersteller anbietet: die Kombination aus Benzindirekteinspritzung und Doppelaufladung, dem "Twincharger", einer Kombination aus Kompressor mit nachgeschaltetem Abgasturbolader.



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 Turboloch 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 Triebwerk läuft kultiviert und angenehm ruhig, in keinem Drehzahlbereich rau oder gar dröhnend.

Schaltung

Note: 1,3

- + Das Sechsganggetriebe lässt sich äußerst präzise und sehr leicht 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 1,6

Fahrstabilität

Note: 2,0

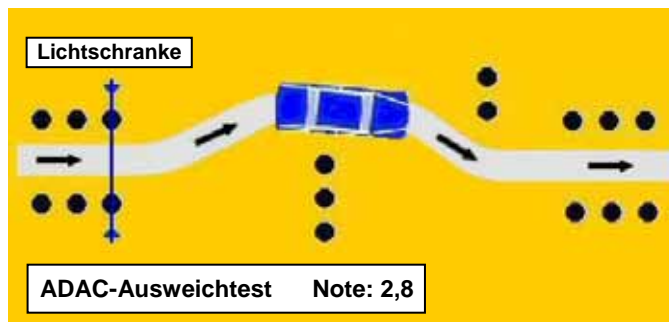
ADAC-Ausweichtest: Bei heftigem Ausweichen reagiert der Golf Variant erst mit deutlichem aber gutmütigem Untersteuern. Beim anschließenden Gegenlenken drängt das Heck etwas nach außen, was aber vom effizienten ESP gleich wieder korrigiert wird. Schleudergefahr oder Kippneigung besteht zu keiner Zeit.

- + 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.



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.

Lenkung*

Note: 1,9

- + Die Lenkung spricht schnell, dabei gleichmäßig an und ist zielgenau. Sie hat eine angenehme, nicht zu starke Rückstellung und vermittelt sehr 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: 1,2

- + Die Bremse spricht schnell an und lässt sich ausgezeichnet dosieren, selbst wenn das Tempo hoch ist. Bei Vollbremsungen aus 100 km/h sind bis zum Stillstand nur 36,5 m erforderlich (Mittel aus zehn Bremsungen, halbe Zuladung, Serienreifen). 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 ungeübten Fahrer durch einen kleinen Lenkimpuls zeigt, in welche Richtung er lenken soll, um ein Schleudern zu vermeiden. Elektrischer Scheibenwischer. Optional sind Bi-Xenon-Scheinwerfer erhältlich. In offenen Türen befinden sich Rückstrahler.

Passive Sicherheit - Insassen

Note: 1,9

- + Frontpartie und Seiten sind ähnlich dem kleinen Normal-Golf. So ist davon auszugehen, dass auch der Variant beim EuroNCAP-Front- und Seitencrash die maximal möglichen fünf Sterne erhält. Die reaktiven Kopfstützen der Vordersitze sind für ca. 1,85 m große Personen hoch genug und bieten durch den optimalen Abstand zu den Köpfen optimalen Schutz bei einem Heckaufprall.
- Die Austrittsöffnung des rechten Frontairbags liegt genau da, wo sich der Beifahrer bei Gefahr eines Zusammenstoßes reflexartig abstützen würde. Hinten reichen die Kopfstützen höchstens für 1,55 m große Mitfahrer, auch fehlen hier akustische Angurtmahner.

Kindersicherheit

Note: 1,4

- + 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. Die Fensterheber haben einen zuverlässig funktionierenden Einklemmschutz.

Fußgängerschutz

Note: 2,0

- + Beim simulierten Fußgängerunfall (EuroNCAP) schnitt der Golf gut ab und erhielt drei von vier möglichen Sternen. Beim Variant ist davon auszugehen, dass er gleich gute Ergebnisse zeigt.

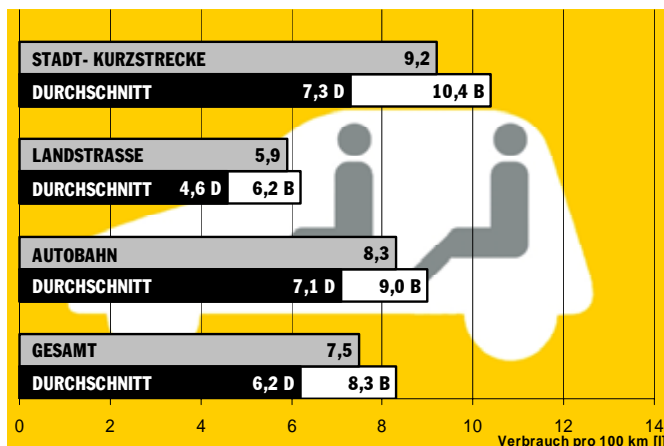
Verbrauch/Umwelt

Note 2,2

Verbrauch*

Note: 3,7

Der Verbrauch liegt zwar an der oberen Grenze des Durchschnittsbereiches, ist aber für einen Benziner mit 140 PS vergleichsweise akzeptabel. Innerorts verbraucht der Wagen 9,2 l, außerorts 5,9 l und auf der Autobahn 8,3 Liter Super auf 100 km. Der Durchschnittsverbrauch errechnet sich mit 7,5 l/100 km.



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 3,4

Betriebskosten

Note: 3,8

Unter Benzinern verglichen verhilft der noch moderate Verbrauch dem Golf Variant 1.4 TSI trotz der höheren Preise für Superkraftstoff noch zu einer durchschnittlichen Benotung der Betriebskosten.

Werkstatt- und Reifenkosten

Note: 2,7

Der VW besitzt eine fahrabhängige Serviceanzeige. Laut Hersteller ist dabei im Schnitt alle 28.000 Kilometer oder alle zwei Jahre ein "Longlife-Service" fällig. Der 1,4 Liter Kompressor/Turbo Motor besitzt eine Steuerkette, die einen oftmals teuren Zahnriemenwechsel überflüssig macht.

- + Die relativ langen Inspektionsabstände versprechen weniger Werkstattaufenthalte. Auch der, nach eigener Angabe, Einsatz qualitativ hochwertiger und langlebiger Wartungs- und Verschleißteile trägt zur Kosteneinsparung bei. Auch VW gewährt eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.
- Der Longlife-Service ist nur mit speziellem, sehr teurem Motoröl möglich. Die Werkstattstundenpreise sind hoch und verhindern eine bessere Benotung.

Wertstabilität

Note: 3,3

Dem geräumigen Golf Variant mit dem durchzugskräftigen Kompressor/Turbomotor kann ein beständiger Restwertverlauf zugestanden werden. Er wird sich auch nach Jahren noch gut verkaufen lassen.

Kosten für Neuanschaffung

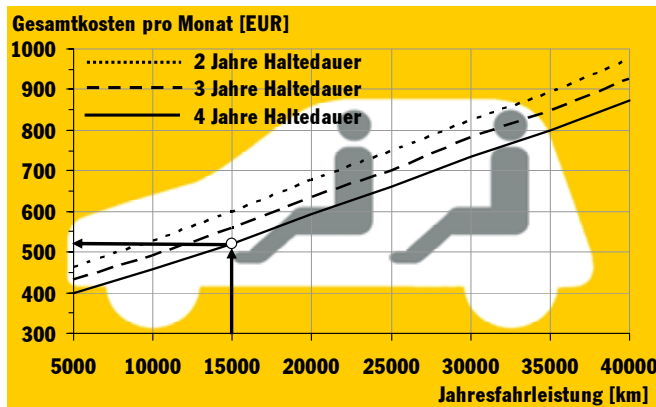
Note: 4,0

- Beim Neukauf dagegen muss mit über 22.000 Euro schon tief in die Tasche gegriffen werden, auch wenn es sich dabei um die etwas besser ausgestattete Comfortline-Variante handelt.

Fixkosten

Note: 1,8

- + Den höheren Betriebskosten stehen beim Benziner niedrigere fixe Ausgaben für die Steuer gegenüber. Hinzu kommt eine günstige Typklasseneinstufung in der Haftpflichtversicherung, welche die Beitragsrechnung im Zaum hält. Die Kaskoversicherung liegt dagegen auf durchschnittlichem Niveau.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Autokosten (Beispiel: 521 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

Die Motorvarianten

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	1.6	1.4 TSI	1.4 TSI	1.4 TSI	1.9 TDI	2.0 TDI
Aufbau/Türen	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1595	4/1390	4/1390	4/1390	4/1896	4/1968
Leistung [kW(PS)]	75(102)	90(122)	103(140)	125(170)	77(105)	103(140)
Max.Drehmoment [Nm]bei U/min	148/3800	200/1500	220/1500	240/1750	250/1900	320/1750
0-100 km/h[s]	12,3	9,8	9,5	8,5	12,2	9,8
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	184	197	205	220	187	205
Verbrauch pro 100 km [l]	7,8S	6,8S	7,5S	7,7SP	5,5D	5,9D
Versicherungsklassen KH/VK/TK	13/15/16	n.b.	13/18/20	13/18/20	16/17/21	16/19/23
Steuer pro Jahr[Euro]	108	94	94	94	316	332
Monatliche Gesamt-Kosten[Euro]	478	k.A.	521	574	476	530
Grundpreis[Euro]	18.875	21.875	22.700	25.575	20.975	24.900

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-Haftpf.
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	1500 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	205/55R16
Reifengröße (Testwagen)	225/45R17W
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11 m/10,85 m
Höchstgeschwindigkeit	205 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,5 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2.+3. Gang)	5,6 s
Bremsweg aus 100 km/h	36,5 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	7,5 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	9,2/5,9/8,3 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe/Test	169 g/km/ 179 g/km
Innengeräusch 130 km/h	69 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4556 mm/1781 mm/1504 mm
Leergewicht/Zuladung	1430 kg/530 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	435 l/840 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	710 kg/1400 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	55 l
Reichweite	730 km
Allgemeine Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte *kursiv*

Kosten

Monatliche Betriebskosten	146 Euro
Monatliche Werkstattkosten	45 Euro
Monatliche Fixkosten	73 Euro
Monatlicher Wertverlust	257 Euro
Monatliche Gesamtkosten	521 Euro
(vierjährige Haltung, 15000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	13/18/20
Grundpreis	22.700 Euro

Ausstattung

Technik

Antriebsschlupf-Regelung	Serie
Automatikgetriebe	1.725 Euro
Bremsassistent	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Parkhilfe, elektronisch	Serie
Reifendruckkontrolle	Serie
Reserverad, vollwertig	58 Euro
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht	1.072 Euro

Innen

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/298 Euro
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Audioanlage	564 Euro°
Fahrersitz, höhen-/neigungseinstellbar	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie
Isofix-Kindersicherungssystem	Serie
Klimaanlage/Klimaautomatik	Serie/313 Euro
Lenkrad, höhen-/längseinstellbar	Serie
Navigationssystem (ab)	1.190 Euro°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie
Skisack/Durchladelupe	Serie

Außen

Außenspiegel, elektrisch einstellbar/beheizbar	Serie
Lackierung Metallic	472 Euro
Schiebe-Hubdach	1.130 Euro

°im Testwagen vorhanden

Testzeugnis

Technik/Umwelt(Testergebnis)1,9

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

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 Juli 2007