

VW Golf BlueMotion Trendline (DPF)

Fünftürige Schräghecklimousine der unteren Mittelklasse (77 kW / 105 PS)

ADAC Testergebnis

Note 2,0

Wie man mit einfachen Mitteln ein Großserienauto etwas sparsamer bekommt, zeigt VW mit seinem Golf Bluemotion. Für einen Aufpreis von 325 Euro reduziert sich der Verbrauch um etwa 0,6 l Diesel pro 100 km. Die wichtigsten Maßnahmen sind eine leichte Tieferlegung der Karosserie, Änderungen beim Motormanagement, eine längere Getriebeabstufung in den oberen Gängen und laufwiderstandsoptimierte Reifen. Die versprochen Verbrauchswerte um die 4,5 l/100 km lassen sich auch in der Praxis erreichen. Die Abgase werden politisch korrekt mit einem geschlossenen Partikelfiltersystem vom Ruß und Feinstaub befreit. Gewohnt solide zeigen sich Karosserie und Innenraum, die einfache Bedienbarkeit macht den Golf auch für Nicht-Autofreaks sehr sympathisch. Das Fahrwerk zeigt sich sehr ausgewogen abgestimmt und demonstriert eindrucksvoll die Kompetenz der VW-Techniker bei der Feinabstimmung. Standfeste Bremsen sind da schon selbstverständlich. Der Golf Bluemotion ist ein sehr gutes Auto, das mit seinen zahlreichen sehr guten Eigenschaften punktet und praktisch keine Schwächen zeigt. Nur beim Preis trübt sich das durchweg positive Bild – hier will VW fast 25.000 Euro für einen Bluemotion mit vernünftiger Ausstattung. **Karosserievarianten:** Kompakt- und Kombi-Modell. **Konkurrenten:** Audi A3 TDIe, Citroen C4 HDI 110 ESG6, Ford Focus TDCI ECONetic.

- + gute Verarbeitung
- + einfache Bedienung
- + ausgewogenes, sicheres Fahrwerk
- + standfeste Bremsen
- + sehr geringer Verbrauch
- + niedrige Abgaswerte (Partikelfilter Serie)
- + günstige Betriebskosten
- mäßige Laufkultur des Motors
- teure Extras



Karosserie/Kofferraum

Note 2,6

Verarbeitung

Note: 1,7

- + Der Golf bietet gewohnt gute Qualität, sowohl was die Karosserie angeht, als auch den Innenraum. Äußerlich sieht alles sauber aus, gleichmäßige Spaltabstände, glatte Lackierungen und satt schließende Türen strahlen Solidität aus. Im Innenraum setzt sich der gute Eindruck fort, auch hier kamen überwiegend hochwertige Materialien zum Einsatz; das Finish ist tadellos. Der Motorraum ist weitgehend nach unten geschlossen - das verhindert Verschmutzen und Luftverwirbelungen und senkt den Kraftstoffverbrauch.
- Mit dem Reifen-Reparaturset können nur kleinere Reifendefekte notdürftig repariert werden. Ein vollwertiges Ersatzrad ist gegen Aufpreis erhältlich.

Sicht

Note: 3,2

- Gegen Aufpreis sind Bi-Xenonscheinwerfer mit Reinigungsanlage sowie automatisch abblendende Spiegel (innen und außen) erhältlich. Auch eine Rückwärtseinkopplhilfe steht auf der Extra-Liste. Der Testwagen war nur mit beheizten Außenspiegeln ausgestattet (Serie).
- + Die Sicht im vorderen Nahfeld ist wegen der flach abfallenden Frontpartie gut. Die Wirksamkeit des Scheibenwischers ist gut.
- Besonders breite C-Säulen bescheren dem Golf eine schlechte Rundumsicht.

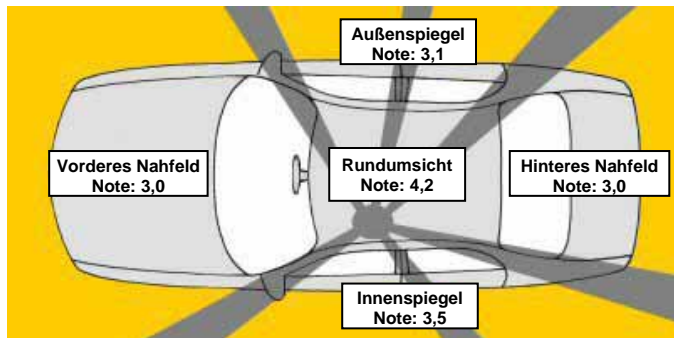
Ein-/Ausstieg

Note: 2,7

- Das Ein- und Aussteigen ist beim Golf sowohl vorne wie auch hinten (Fünftürer) durchschnittlich leicht zu bewerkstelligen.
- + Für die Zentralverriegelung gibt es eine Fernbedienung, mit der auch die Fenster geöffnet oder geschlossen werden können.



Besonders nach schräg hinten ist die Sicht aufgrund der sehr breiten Dachsäulen erheblich eingeschränkt.



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.

Kofferraum-Volumen* Note: 2,5

Mit 350 l ist das Kofferraumvolumen des Golf durchschnittlich. Nach dem Umlapen der Rücksitzbank stehen 690 l Laderaum zur Verfügung (gemessen bis zur Fensterunterkante).

Kofferraum-Zugänglichkeit Note: 2,4

- + Der Kofferraum lässt sich leicht von hinten entriegeln (mit dem VW-Emblem) und anheben; auch das Schließen funktioniert praktisch mit Hilfe von Griffen von innen - die Hände bleiben sauber. Durch die große Ladeöffnung und das praktische Format ist er gut nutzbar.
- Lediglich die hohe Ladekante (72 cm) ist nicht optimal, innen stört zudem die 20 cm hohe Bordwand. Bei vorgeklappten Rücksitzen behindert eine Stufe das Vorschieben des Gepäcks.

Kofferraum-Variabilität Note: 2,4

- + Die Rücksitzlehne (nicht die Bank) ist im Verhältnis 60:40 geteilt umklappbar. Gegen Aufpreis gibt es eine Durchladeluke. Seitlich im Kofferraum befindet sich ein kleines Fach für lose Teile.

Innenraum Note 1,6

Bedienung Note: 1,5

- + Der Golf ist leicht zu bedienen, Lenkrad (höhen- und längseinstellbar), Pedale, Schalthebel und Zündschloss liegen günstig. Die meisten Schalter befinden sich dort, wo man sie vermutet. Die elektrischen Fensterheber sind allesamt mit Auf- und Abwärtsautomatik ausgestattet. Die Klimautomatik ist leicht zu bedienen, ihre Bedienelemente sind gut angeordnet. Auch der Tempomat und das Radio (beides gegen Aufpreis) lassen sich einfach bedienen. Auf Wunsch schalten sich die Scheibenwischer und das Fahrlicht sensorgesteuert ein und aus, ein Info-Display informiert über Kraftstoffverbrauch und weitere Daten. Insgesamt ist die



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

Ergonomie im Golf sehr gut und man benötigt nur eine geringe Eingewöhnungszeit.

- Hinten ist das Angebot an Ablagen bescheiden, es gibt nur kleine Fächer in den Türen. Für das Fahrlicht fehlt eine Kontrollleuchte, die man insbesondere dann vermisst, wenn man mit der optionalen Lichtautomatik unterwegs ist.

Raumangebot vorne* Note: 0,8

- + Vorne ist das Raumangebot innerhalb der Klasse sehr groß. Die Sitze lassen sich bis zu einer Personengröße von 2,0 m einstellen. Auch in der Breite ist der Golf großzügig bemessen und bietet subjektiv ein angenehmes Raumgefühl.

Raumangebot hinten* Note: 2,6

- + Auch hinten ist das Raumgefühl großzügig. Personen bis zu einer Größe von 1,95 m finden Platz (Vordersitze auf 1,85 m große Personen eingestellt). In der Breite ist das Raumangebot hier nicht ganz so üppig; der schmale Mittelsitz ist nur kleinen Personen auf kurzen Strecken zuzumuten.



Auf den Sitzplätzen im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,95 m Platz.

Komfort Note 2,4

Federung Note: 2,1

- + Etwas tiefergelegt für die bessere Aerodynamik bietet der Golf in der Bluemotion-Variante dennoch ein sehr ausgewogenes Fahrwerk und ordentlichem Komfort. Die meisten Unebenheiten werden sehr gut abgedämpft, lediglich auf welliger Autobahn sind leichte Relativbewegungen spürbar. Wanken und Seitenneigung fallen gering aus.

Sitze Note: 2,0

- + Im Golf kommen serienmäßig sehr gut konturierte Standardsitze zum Einsatz. Diese sind hoch genug, sowohl die Sitzflächen als auch die Lehnen bieten eine gute Sitzposition und guten Halt - auch bei zügiger Kurvenfahrt. Der Fahrer kann sein linkes Bein gut abstützen - alle Insassen finden Haltegriffe am Dach vor. Hinten sitzen die Personen auf den ausgewogen gepolsterten Sitzen angenehm, die Sitzposition ist wegen des geringeren Abstandes zwischen Sitzfläche und Boden etwas schlechter.
- Den Sitzflächen der Rückbank fehlt es an Kontur und Oberschenkelunterstützung.

Innengeräusch Note: 2,5

- + Der gemessene Geräuschpegel im Innenraum ist noch niedrig und wird bis in höhere Geschwindigkeiten nicht als unangenehm empfunden. Das raue Motorgeräusch bleibt stets zu hören.

Heizung, Lüftung Note: 3,4

- (Heizungstest bei -10°C in der ADAC-Klimakammer)
Die hinteren Seitenfenster lassen sich zu etwa 3/4 öffnen.
- + Bei heißen Außentemperaturen steht eine Klimaanlage zur Verfügung (Aufpreis). Die Klimautomatik (Aufpreis) ermöglicht getrenntes Einstellen der Temperatur für Fahrer und Beifahrer.

- Die Heizung spricht nur mäßig an und braucht lange, bis sie den Innenraum auf angenehme Temperaturen aufheizt. Auch hinten ist die Heizwirkung und -leistung kaum ausreichend. Ein typisches Symptom sparsamer Dieselmotoren.

	vorne	hinten
Heizungsansprechen	18 min. Note 3,6	21 min. Note 4,4
Maximale Heizleistung	Note 4,0	Note 4,4

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

Motor/Antrieb

Note 2,1

Fahrleistungen*

Note: 2,0

- + Aufgrund der längeren Übersetzung in den Gängen drei bis fünf fallen die Elastizitätswerte der Bluemotion-Variante etwas schlechter aus als beim Standard-105-PS-Golf. Dennoch kann man mit dem Spar-Golf flott unterwegs sein, das hohe Drehmoment des Motors macht es möglich. Auch Überholvorgänge sind kein Ewigkeitswerk.

Laufkultur

Note: 2,5

Die Pumpe-Düse-TDIs von VW sind bekannt für ihre raue Gangart - das wird auch im Bluemotion wieder deutlich. Allerdings bewegt sich das Vibrationsverhalten im üblichen Rahmen moderner Vierzylinder-Turbodiesel. Wer den Motor nicht bei extrem niedrigen Drehzahlen quält, bekommt eine zufriedenstellende Laufkultur. Bei höheren Geschwindigkeiten tritt das recht raue Motorgeräusch in den Hintergrund und der Golf Bluemotion zeigt sich als angenehmes Reiseauto.

Schaltung

Note: 1,7

- + Das Fünfganggetriebe lässt sich präzise, sehr leichtgängig und angenehm schalten.

Getriebeabstufung

Note: 2,0

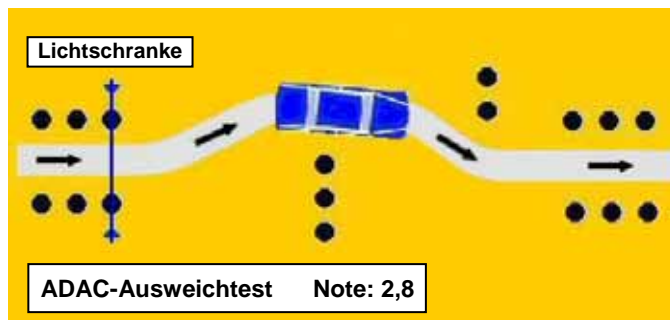
- + Ein Merkmal der Bluemotion-Modelle ist die längere Getriebeübersetzung, die Gänge drei, vier und fünf sind gegenüber dem Standard-Getriebe geändert. Das hat zur Folge, dass man die Gänge etwas weiter ausdrehen muss, weil beim Schalten die Drehzahlsprünge größer sind. Damit muss man auch etwas häufiger schalten, weil Tempo 50 nicht mehr im 5. Gang gefahren werden kann und man den 3. Gang nicht mehr beim Abbiegen benutzen kann. Trotz der langen Übersetzung (etwa 3.100 U/min bei 180 km/h) kommt der durchzugskräftige Motor mit der Getriebeabstimmung gut zurecht und lässt sich angenehm fahren.

Fahreigenschaften

Note 1,7

Fahrstabilität

Note: 1,8



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.

- + Der Golf fährt sehr richtungsstabil, der Fahrer hat ein sicheres Gefühl. In Grenzsituationen, z.B. wenn man bei hohem Autobahntempo plötzlich ausweichen muss, greift das ESP korrigierend ein und hilft, die Spur zu halten. Im ADAC Ausweichtest schneidet der Golf gut ab, lediglich das starke Überschieben über alle Räder beim ersten Ausweichen muss negativ angemerkt werden. Die Traktionskontrolle zügelt die Antriebskräfte bei zu viel Gas auf rutschigem Untergrund.

Kurvenverhalten

Note: 1,2

- + In Kurven zeigt der Golf ein gutmütig untersteuerndes Fahrverhalten, das auch weniger geübten Fahrern entgegen kommt. Ist das Tempo einmal zu hoch, hilft auch hier die elektronische Stabilitätskontrolle, den Wagen auf Kurs zu halten.

Lenkung*

Note: 1,8

- + Die elektromechanische Lenkung im Golf spricht besonders schnell und gleichmäßig an, ohne nervös zu wirken. Das innovative System passt die Lenkunterstützung den Fahrbedingungen an und vermittelt dem Fahrer sehr guten Kontakt zur Fahrbahn. Im Zusammenwirken mit ESP plus werden bei Seitenwind, schräger Fahrbahn oder in Ausweichsituationen unterstützende Lenkmomente ausgeübt.

Bremse

Note: 1,9

- + Mit 38,5 m ist der Bremsweg kurz (Mittelwert aus 10 Einzelmessungen, halbe Zuladung, Serienreifen). Die Bremse zeigt ein gutes Ansprechverhalten, ist fein dosierbar und stellt mit Hilfe des Bremsassistenten auch weniger geübten Fahrern in Notsituationen ihr volles Potenzial zur Verfügung.

Sicherheit

Note 2,0

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Note: 2,5

- + Das aktive Sicherheitsniveau des Golf ist recht hoch. Das Fahrzeug ist serienmäßig mit ESP und einem Bremsassistent ausgestattet. Die elektromechanische Lenkung erzeugt bei Bedarf ein leichtes Lenkmoment in die jeweils richtige Richtung, um dem Fahrer eine Hilfestellung in Gefahrensituationen zu geben. Rückstrahler warnen bei geöffneten Türen vorne und hinten.

Passive Sicherheit - Insassen

Note: 1,7

- + Beim EuroNCAP Crashtest erreicht der Golf alle fünf möglichen Sterne. Ausgestattet mit Front-, Seiten und durchgehenden Kopfairbags, einem Seatbelt-Reminder und Gurtstraffern mit Kraftbegrenzern besitzt er dazu die nötige Sicherheitsausstattung und bietet seinen Insassen optimalen Schutz bei einem Unfall. Die stabilen Bügeltürgriffe ermöglichen besseren Zugang zu den Insassen, wenn die Türen nach einem Unfall verklemmt sind. Die vorderen Kopfstützen sind hoch genug für Insassen bis zu einer Größe von 1,90 m, hinten nur 1,70 m.

Kindersicherheit

Note: 1,6

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

Fußgängerschutz

Note: 2,0

- + Beim simulierten Fußgängerunfall (EuroNCAP) schneidet der Wagen gut ab und erhält drei von vier möglichen Sternen.

Verbrauch/Umwelt

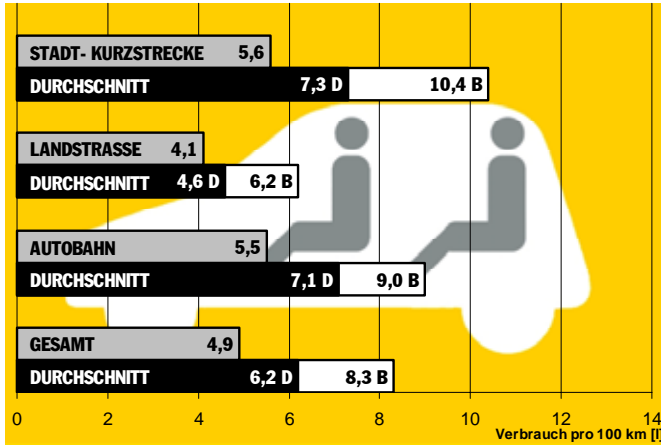
Note 1,5

Verbrauch*

Note: 1,6

- + Für ein Auto der Kompaktklasse mit vier vollwertigen Sitzplätzen und vernünftigem Kofferraum zeigt sich der Bluemotion-Golf sehr sparsam. Sein auf dem Prüfstand ermittelter ADAC-Ecotest-Verbrauch liegt bei durchschnittlich 4,9 l Diesel pro 100 km. Dieser Wert setzt sich zusammen aus dem Spritkonsum von 5,6 l innerorts, 4,1 l außerorts und 5,5 l alle 100 km auf der Autobahn. Auch in der Praxis zeigt sich, dass Verbrauchswerte um 4,5 l/100 km bei vorausschauender Fahrweise problemlos erreichbar sind. Selbst bei sehr flotter Fahrweise überschreitet man kaum die 6-l-Marke.

Der Golf Bluemotion ist also wie von VW versprochen ein absolut unkompliziertes, praxistaugliches Auto mit sehr geringem Kraftstoffverbrauch.



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

Abgas

Note: 1,4

- + Modernste Abgasreinigungssysteme bewirken, dass der Anteil an Schadstoffen im Abgas sehr gering ist. Ein geschlossenes Partikelfiltersystem ist serienmäßig.

Wirtschaftlichkeit*

Note 1,7

Betriebskosten

Note: 0,6

- + Die Kosten für den Betrieb setzen sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff zusammen. Da der Kraftstoffverbrauch des Bluemotion-Golf sehr niedrig ist, erreicht das "Sparauto" in diesem Kapitel die bestmögliche Note.

Werkstatt- und Reifenkosten

Note: 0,7

- Der VW besitzt eine fahrabhängige Serviceanzeige. Laut Hersteller ist dabei im Schnitt alle 28.000 Kilometer - spätestens aber nach zwei Jahren ein "Intervall-Service" (mit Ölwechsel) fällig. Dazwischen, also im 3. - dann im 5. Jahr usw., muss eine Inspektion (ohne Ölwechsel) durchgeführt werden. Der 1,9 Liter Diesel besitzt einen Zahnriemen, der spätestens nach 150.000 km gewechselt werden muss.
- + Der Dieselpartikelfilter ist wartungsfrei und auf Lebensdauer ausgelegt. VW verbaut nach eigenen Angaben hochwertige und langlebige Wartungs- und Verschleißteile, die zur Kosteneinsparung beitragen und gewährt eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.

Auch die Kosten für den Reifenersatz sind bei Verwendung der günstigen Seriengröße niedrig.

- Der Longlife-Service ist nur mit speziellem, sehr teurem Motoröl möglich. Die Werkstattstundenpreise sind teuer und verhindern den Sprung zur Bestnote.

Wertstabilität

Note: 2,6

Durch den bevorstehenden Generationswechsel leidet die gute Wertbeständigkeit des Golf etwas. Der sparsame Dieselmotor mit Rußpartikelfilter gibt jedoch Schützenhilfe für einen trotzdem noch stabilen Restwertverlauf.

Kosten für Neuanschaffung

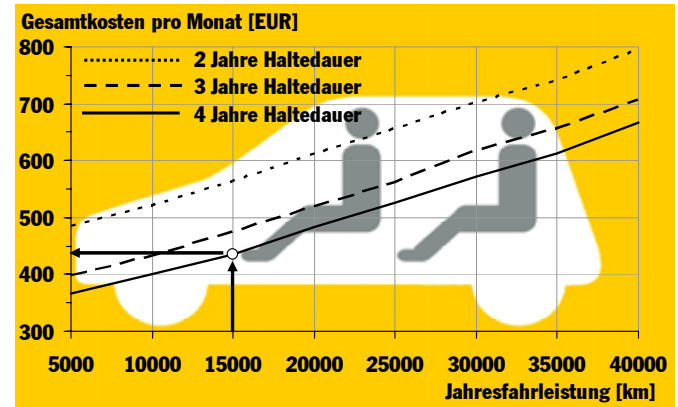
Note: 3,4

VW verlangt typischerweise in Deutschland recht hohe Preise für seine Autos. So auch beim Golf, der in der Bluemotion-Version nicht unter 20.000 Euro zu haben ist, trotzdem noch im Schnitt dieser Fahrzeugklasse liegt. Doch für Selbstverständlichkeiten wie Radio und Klimaanlage muss man Aufpreise zahlen, nur elektrische Fensterheber und Zentralverriegelung sind serienmäßig.

Fixkosten

Note: 3,5

Bei den festen Kosten zeigt sich ein durchwachsendes Bild. Die Haftpflichtversicherung ist sehr teuer, bei der Teilkasko verhält es sich durch die relativ hohe Typklasseneinstufung ähnlich. Dagegen verlangen die Versicherer für die Vollkaskoabsicherung nicht soviel Geld. Bei der Kraftfahrzeugsteuer für den Dieselmotor langt der Staat dann wieder kräftig hin.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Autokosten (Beispiel: 436 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

Die Motorvarianten

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	2.0 SDI	1.9 TDI	1.9 TDI	BlueMotion2.0 TDI	2.0 TDI
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1968	4/1896	4/1896	4/1896	4/1968
Leistung [kW(PS)]	55(75)	66(90)	77(105)	77(105)	103(140)
Max.Drehmoment [Nm]bei U/min	140/2200	210/1800	250/1900	250/1900	320/1750
0-100 km/h[s]	16,7	12,9	11,3	11,3	9,3
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	163	176	187	190	205
Verbrauch pro 100 km [l]	5,9D	5,5D	5,6D	4,9D	6,1D
Versicherungsklassen KH/VK/TK	18/16/20	18/18/21	18/18/21	18/18/21	18/20/23
Steuer pro Jahr[Euro]	332	316	316	293	308
Monatliche Gesamt-Kosten[Euro]	457	470	465	445	490
Grundpreis[Euro]	18.845	20.095	20.670	21.570	23.520

Aufbau:

- ST = Stufenheck
- SR = Schrägheck
- CP = Coupe
- CA = Cabriolet
- RO = Roadster
- KB = Kombi
- KT = Kleintransporter
- TR = Transporter
- GR = Großraumlimousine
- BU = Bus

Versicherung:

- KH = KFZ-Haftpfl.
- VK = Vollkasko
- TK = Teilkasko

Kraftstoff:

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

Daten und Messwerte

4-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro4, 5L
Hubraum	1896 ccm
Leistung	77 kW (105 PS)
bei	4000 U/min
Maximales Drehmoment	250 Nm
bei	1900 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	5-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	195/65R15T
Reifengröße (Testwagen)	195/65R15V
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	10,95 m/10,7 m
Höchstgeschwindigkeit	190 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	11,3 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2.+3. Gang)	7,4 s
Bremsweg aus 100 km/h	38,5 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	4,9 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	5,6/4,1/5,5 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe/Test	115 g/km/ 128 g/km
Innengeräusch 130 km/h	70 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4204 mm/1759 mm/1513 mm
Leergewicht/Zuladung	1335 kg/545 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	350 l/690 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	660 kg/1400 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	55 l
Reichweite	1120 km
Allgemeine Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte *kursiv*

Kosten

Monatliche Betriebskosten	92 Euro
Monatliche Werkstattkosten	31 Euro
Monatliche Fixkosten	90 Euro
Monatlicher Wertverlust	223 Euro
Monatliche Gesamtkosten	436 Euro
(vierjährige Haltung, 15000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18/18/21
Grundpreis	20.625 Euro

Ausstattung

Technik

Antriebsschlupf-Regelung	Serie
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Bremsassistent	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Parkhilfe, elektronisch	370 Euro
Reifendruckkontrolle	53 Euro
Reserverad, vollwertig	58 Euro
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	160 Euro°
Xenonlicht	1080 Euro

Innen

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Audioanlage	ab 445 Euro°
Fahrsitz, höhen-/neigungseinstellbar	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie/195 Euro°
Isofix-Kindersicherungssystem	Serie
Klimaanlage (im Paket mit Radio)	890 Euro
Klimaautomatik (im Paket mit Radio)	1205 Euro°
Lenkrad, höhen-/längeinstellbar	Serie
Navigationssystem	ab 1200 Euro
Rücksitzlehne und -bank umklappbar (geteilt)	Serie
Skisack/Durchladeluke	160 Euro

Außen

Außenspiegel, elektrisch einstell-/beheizbar	Serie
Lackierung Metallic	480 Euro°
Nebelscheinwerfer	155 Euro
Schiebe-Hubdach	855 Euro

°im Testwagen vorhanden

Testzeugnis

Technik/Umwelt(Testergebnis)2,0

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

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 Januar 2008