

## VW Golf Plus 1.4 TSI Comfortline

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

### ADAC Testergebnis

**Note 2,0**

Der Golf Plus hat ein höheres Dach als die Normalversion und ist dadurch geräumiger. Außerdem steigt man bequemer ein. Er ist perfekt verarbeitet und bietet hohe aktive und passive Sicherheit. Der neue 1,4 Liter TSI-Motor passt sehr gut zu dem Wagen, er sorgt für gute Fahrleistungen und hält sich im Verbrauch zurück. Was die Sicherheit angeht, so befindet sich der Golf Plus längst auf dem Stand der Technik. Fazit: Ein interessantes Angebot für Leute, denen der Golf zu klein und der Touran zu groß ist. Der Preis ist recht hoch: gut 22.000 Euro. **Karosserievarianten:** keine. **Konkurrenten:** Ford Focus C-Max, Seat Altea.

- + gute Qualität
- + großer, gut zugänglicher Kofferraum
- + bequemer Zustieg
- + viel Platz für die Insassen
- + funktionelle Bedienung
- + kräftiger, laufruhiger Motor
- + hohes Maß an aktiver und passiver Sicherheit
- hoher Anschaffungspreis



### Karosserie/Kofferraum

**Note 2,3**

#### Verarbeitung

**Note: 1,7**

- + Die Karosserie gefällt 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. Für 56 € gibt es ein vollwertiges Reserverad mit Stahl-, für 210 € mit Leichtmetallfelge.
- Die Nebelscheinwerfer und Rückstrahler sind an bruchgefährdeter Stelle untergebracht.

#### Sicht

**Note: 2,9**



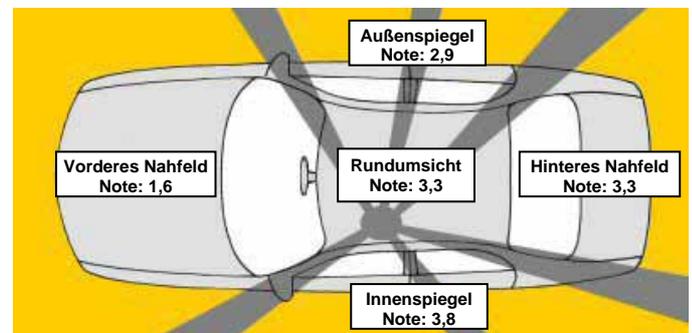
Wie beim herkömmlichen Golf behindern besonders die breiten C-Säulen die Sicht nach schräg hinten.

### 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.



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



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.

Einparken erheblich erleichtern. Selbstabblendende Rückspiegel sind ebenfalls gegen Aufpreis zu haben, Bi-Xenonscheinwerfer mit dynamischem und statischem Kurvenlicht eine weitere Option.

### 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 (Aufpreis).



Mit 380 l Volumen fasst der Kofferraum des Golf Plus um 30 l mehr Gepäck als der des Golf.

### Kofferraum-Volumen\*

**Note: 2,0**

- + Der Kofferraum hat in Bodennähe 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.

### 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.
- An den seitlichen Ecken der geöffneten Kofferraumklappe kann man sich den Kopf stoßen. Die Beleuchtung ist 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 1,7**

### Bedienung

**Note: 1,3**

- + Die meisten Schalter sind sinnfällig und gut zu erreichen, einiges funktioniert elektrisch unterstützt, wie die Fensterheber und die Außenspiegeleinsteller. Das Lenkrad hat einen weiten Einstellbereich in Höhe und Reichweite. Ein sinnvolles Extra ist der Bergan-

fahrassistent. Mit ihm kann man an Steigungen kurz anhalten, ohne gleich die Handbremse ziehen zu müssen. Die großen Instrumente sind klar gezeichnet und gut ablesbar, ein Bordcomputer informiert u.a. über Momentan- und Durchschnittsverbrauch. Die Audio-Anlage und das neue Festplatten-Navigationssystem - beides aufpreispflichtig - sind mit Hilfe des Touchscreens einfach zu bedienen. Gegen Aufpreis schalten sich Fahrlicht und Wischer automatisch zu. Vorn befinden sich in den Türen große Ablagen und Halter für große Flaschen.

- Der Fahrer weiß nie genau, ob das Fahrlicht ein- oder ausgeschaltet ist, weil eine Kontrolle fehlt. Das Handschuhfach ist klein. Die Fenster funktionieren nur mit Zündung.



Das Design des Armaturenbretts zeigt Unterschiede zum Golf, die gute Funktionalität bleibt.

### Raumangebot vorne\*

**Note: 1,3**

- + Große Kopffreiheit und große Innenbreite sorgen für ein üppiges Raumempfinden. Der Fahrersitz lässt sich für Personen bis ca. 1,95 m Größe zurückschieben.

### Raumangebot hinten\*

**Note: 2,5**

- + Auch hinten sitzen zwei Mitfahrer geräumig, bei dreien wird es aber zu 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: 2,3**

- + Auch der Golf Plus hat wie sein niedrigerer Bruder ein aufwändiges Fahrwerk mit präzise geführten Rädern. Dieses ist bereits in der Standardabstimmung ziemlich straff ausgelegt, federt aber die meisten Unebenheiten zuverlässig ab. Gelegentlich dringen jedoch die Stöße wenig gemildert bis zu den Insassen durch, was man aber in Anbetracht der vorzüglichen Straßenlage gern in Kauf nimmt. Gegen Aufpreis ist ein noch härteres Sportfahrwerk erhältlich. Angenehm: Trotz des hohen Aufbaus ist die Seitenneigung in Kurven gering. Auch die Wankbewegungen bei schnellen Richtungswechseln halten sich in engen Grenzen.

### Sitze

**Note: 1,4**

- Testwagen mit Leder-Sportsitzen.
- + Die großen Sportsitze bieten festen Halt und sind trotzdem bequem, weil nicht zu hart. Der Fahrersitz hat eine elektrische, in Intensität und Höhe einstellbare Lendenwirbelstütze. Beide Vordersitze sind höhen-, aber nicht neigungseinstellbar. Auch auf den äußeren Plätzen der Rückbank hat man eine entspannte Sitzposition mit ordentlich 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: 3,0**

Der Motor läuft zwar ziemlich ruhig, der Geräuschpegel im Innenraum ist aber dennoch nur durchschnittlich. Bei höheren Geschwindigkeiten treten Windgeräusche in den Vordergrund.

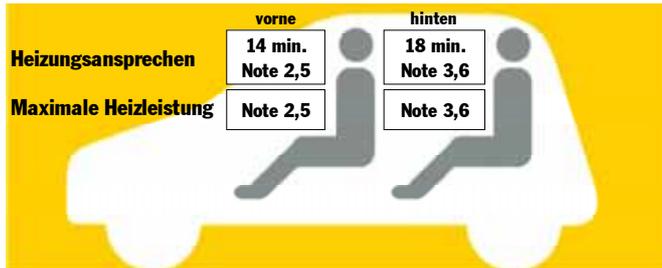
## Heizung, Lüftung

**Note: 2,2**

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

Auf den hinteren Sitzplätzen müssen die Insassen relativ lang warten, bis sich bei kalter Witterung angenehme Temperaturen eingestellt haben.

- + Die Heizwirkung ist vorne recht ordentlich, die Zeit, bis sich angenehme Temperaturen einstellen, ist relativ kurz. Eine Klimaanlage ist serienmäßig an Bord, gegen Aufpreis gibt es eine Zonen-Klimaautomatik. Hier können die Temperaturen für Fahrer und Beifahrer getrennt eingestellt werden. Auch hinten befinden sich separate, einstellbare Luftausströmer.



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

## Motor/Antrieb

**Note 1,7**

### Fahrleistungen\*

**Note: 1,8**

- + Der aufgeladene 1,4 Liter Benzin-Direkteinspritzer leistet 140 PS und sorgt für gute Fahrleistungen. Er zieht einerseits kräftig durch, was schaltfaules Fahren erlaubt, andererseits lässt er sich gut ausdrehen, legt dann noch mal kräftig zu, wenn besonders schnelles Überholen erforderlich sein sollte. Gefühlsmäßig fährt man ein Auto mit großvolumigerem Motor.

### Laufkultur

**Note: 2,0**

- + Der Motor läuft in jedem Drehzahlbereich vibrationsarm und kultiviert.

### Schaltung

**Note: 1,3**

- + Das Sechsganggetriebe lässt sich präzise und angenehm schalten. Auch der Rückwärtsgang lässt sich klaglos einlegen.

### 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 1,9**

### Fahrstabilität

**Note: 2,3**

ADAC-Ausweichtest: Bei heftigem Ausweichen reagiert der Golf Plus zunächst leicht untersteuernd. Nach auffällig gutem Einlenken kommt jedoch schnell das Heck, der Wagen verliert Seitenführung und schiebt über alle Räder nach außen, die Seitenneigung ist dabei recht hoch. ESP-Eingriffe und Lenkempfehlung sind deutlich spürbar.

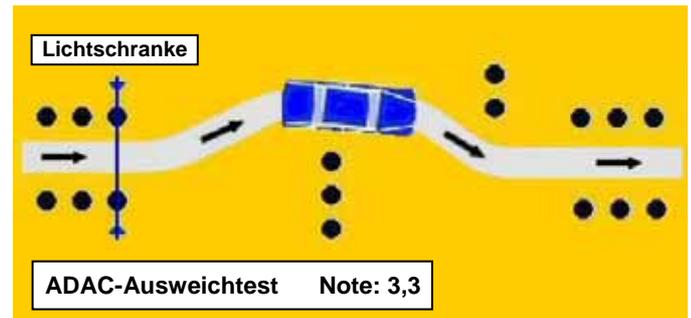
- + Die Richtungsstabilität ist gut, der Golf hält auch bei Längsrillen, Fahrbahnverwerfungen und Seitenwind gut seinen Kurs. Der Fahrer hat ein Gefühl hoher Sicherheit. Auf weniger griffiger Fahrbahn hilft schnell und zuverlässig die elektronische Traktionshilfe, um ein Durchrutschen der Antriebsräder 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. Die möglichen Geschwindigkeiten sind recht hoch, die Räder krallen sich förmlich

in die Fahrbahn. Will das Heck doch ausbrechen, 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: 2,2**

- + Die Lenkung spricht recht schnell, dabei gleichmäßig an und ist zielgenau. Sie vermittelt guten Kontakt zur Straße. Obwohl sie nicht gerade direkt ausgelegt ist, wirkt der Wagen doch recht handlich, weil sich die Lenkkräfte im Rahmen halten.
- Der Wendekreis ist mit 11,0 m aber nur durchschnittlich.

### Bremse

**Note: 1,8**

- + 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 38 m erforderlich (Mittelwert aus zehn Bremsungen, halbe Zuladung, Reifen der Sondergröße 205/55R16).

## Sicherheit

**Note 1,8**

### Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

**Note: 2,3**

- + Das Fahrzeug ist mit folgenden Einrichtungen ausgestattet, um die aktive Fahrsicherheit zu erhöhen: elektronisches Stabilitätssystem ESP, Bremsassistent und ESP Plus. Letzteres deutet dem Fahrer durch einen leichten Lenkimpuls an, in welche Richtung er lenken soll, um beispielsweise Schleudern zu vermeiden. Als Extra sind Bi-Xenon-Scheinwerfer erhältlich, gekoppelt mit dynamischem Kurven- und Abbiegelicht.

### Passive Sicherheit - Insassen

**Note: 1,5**

- + Frontpartie und Seiten sind ähnlich dem normalen 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. 1,95 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**

- + Vermutlich ist das Verletzungsrisiko eines Fußgängers bei einem Zusammenstoß weniger hoch. Denn die Motorhaube hat genügend Abstand zu harten Motorteilen und zu den Stoßdämpferdomen. Auch sind die Scheibenwischer weitgehend versenkt.

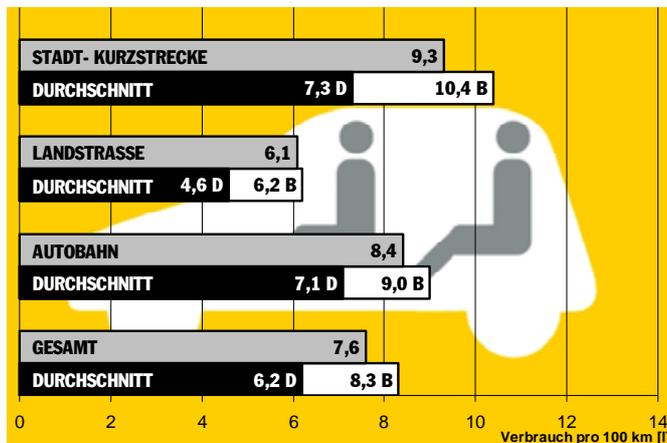
## Verbrauch/Umwelt

**Note 2,3**

### Verbrauch\*

**Note: 3,9**

Der Golf Plus hat in Kombination mit dem 140 PS starken 1,4 Liter TSI-Motor einen gerade noch durchschnittlichen Verbrauch. Innerorts konsumiert er 9,3 l, außerorts 6,1 l und auf der Autobahn 8,4 Liter Super auf 100 km. Im Schnitt errechnen sich 7,6 l/100 km.



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

### Abgas

**Note: 0,7**

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

## Wirtschaftlichkeit\*

**Note 3,4**

### Betriebskosten

**Note: 3,9**

Obwohl der Golf 1.4 TSI im Vergleich unter Benzinern noch relativ günstige Verbrauchswerte vorzuweisen hat, erhält er aufgrund der teureren Preise für Benzin nur eine gerade noch durchschnittliche Note bei den Betriebskosten.

### Werkstatt- und Reifenkosten

**Note: 1,6**

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 1,4 Liter Turbomotor besitzt eine Steuerkette, die einen oftmals teuren Zahnriemenwechsel überflüssig macht.

- + VW verbaut nach eigenen Angaben qualitativ hochwertige und langlebige Wartungs- und Verschleißteile und gewährt eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung. In Verbindung mit der günstigen Seriengröße sind die Ausgaben für den Reifenersatz relativ niedrig.

- Der Longlife-Service ist nur mit speziellem, teurem Motoröl möglich. Die Werkstattstundenpreise sind teuer und verhindern eine noch bessere Benotung.

### Wertstabilität

**Note: 3,7**

- + Die anerkannt gute Wertstabilität des Golfs erhält durch den bevorstehenden Generationswechsel einen kleinen Dämpfer. Trotzdem wird sich diese immer noch auf durchschnittlichem Niveau halten.

### Kosten für Neuanschaffung

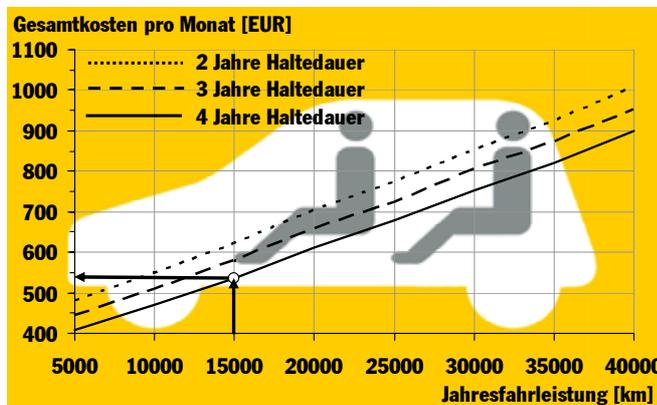
**Note: 4,0**

- Der Einstiegspreis ist hoch, auch wenn nötige Komfortextras bereits an Bord sind. Gönnst man sich noch etwas Luxus, ist schnell die 25.000-Euro-Grenze überschritten.

### Fixkosten

**Note: 2,0**

- + Den höheren Betriebskosten stehen beim Benzinern niedrigere fixe Ausgaben für die Steuer gegenüber. Die durchwegs akzeptablen Typklasseneinstufungen in der Versicherung sorgen für niedrigere Beiträge und - eine gute Note bei den fixen Kosten.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Autokosten (Beispiel: 536 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

## Die Motorvarianten

### in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	1.4	1.6	1.4 TSI	1.4 TSI	1.9 TDI	1.9 TDI	2.0 TDI
Aufbau/Türen	SR/5						
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1390	4/1595	4/1390	4/1390	4/1896	4/1896	4/1968
Leistung [kW(PS)]	59(80)	75(102)	90(122)	118(160)	66(90)	77(105)	103(140)
Max.Drehmoment [Nm]bei U/min	132/3800	148/3800	200/1500	250/1500	210/1800	250/1900	320/1750
0-100 km/h[s]	15,2	12,0	10,1	8,5	13,5	11,7	9,7
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	165	180	194	211	173	183	202
Verbrauch pro 100 km [l]	7,6S	8,2S	7,0S	7,3S	6,1D	6,2D	6,3D
Versicherungsklassen KH/VK/TK	13/16/15	14/17/17	14/17/17	14/18/21	16/18/21	16/18/21	17/20/23
Steuer pro Jahr [Euro]	94	108	94	94	293	293	308
Monatliche Gesamt-Kosten [Euro]	466	495	490	524	488	487	527
Grundpreis [Euro]	17.800	19.100	20.475	22.150	21.450	21.800	24.075

### 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 .....	1500 U/min
Kraftübertragung .....	Frontantrieb
Getriebe .....	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie) .....	195/65R15V
Reifengröße (Testwagen) .....	<b>205/55R16V</b>
Bremsen vorne/hinten .....	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts .....	<b>11 m</b>
Höchstgeschwindigkeit .....	202 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h .....	9,3 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2.+3. Gang) .....	<b>5,6 s</b>
Bremsweg aus 100 km/h .....	<b>38,5 m</b>
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super) .....	<b>7,6 l</b>
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB .....	<b>9,3/6,1/8,4 l</b>
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Herstellerangabe/Test .....	172 g/km/ <b>182 g/km</b>
Innengeräusch 130 km/h .....	<b>70 dB(A)</b>
Länge/Breite/Höhe .....	4206 mm/1759 mm/1580 mm
Leergewicht/Zuladung .....	<b>1440 kg/550 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>162 Euro</b>
Monatliche Werkstattkosten .....	<b>37 Euro</b>
Monatliche Fixkosten .....	<b>68 Euro</b>
Monatlicher Wertverlust .....	<b>269 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten .....	<b>536 Euro</b>
(vierjährige Haltung, 15000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK .....	14/18/22
Grundpreis .....	22.825 Euro

## Ausstattung

### Technik

Automatikgetriebe (DSG (122/160 PS)) .....	1750 Euro
Bremsassistent .....	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch .....	Serie
Parkhilfe, elektronisch (hinten) .....	370 Euro°
Reifendruckkontrolle .....	53 Euro°
Reserverad, vollwertig (auf Alufelge 16 Zoll) .....	215 Euro
Tempomat .....	Serie
Xenonlicht (inkl. Kurvenlicht) .....	1270 Euro°

### Innen

Airbag, Seite vorne .....	Serie
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten .....	Serie
Audioanlage .....	ab 465 Euro°
Fahrsitz, höhenstellbar (und Beifahrersitz) .....	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten .....	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend (Licht-/Regensensor) .....	165 Euro°
Isofix-Kindersicherungssystem .....	Serie
Klimaanlage/Klimaautomatik (Climatronic) .....	Serie/315 Euro°
Lenkrad, höhen-/längseinstellbar .....	Serie
Navigationssystem .....	ab 1200 Euro°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar (60/40) .....	Serie
Sitzbezüge, Leder (mit Sitzheizung vorn) .....	2390 Euro

### Außen

Anhängerkupplung (abnehmbar) .....	700 Euro
Außenspiegel, automatisch abblendend .....	110 Euro
Außenspiegel, elektrisch einstell-/klapp-/beheizbar .....	330 Euro°
Dachreling .....	195 Euro°
Nebelscheinwerfer .....	155 Euro°
Schiebe-Hubdach (Glas, elektrisch) .....	855 Euro
Tagfahrlicht .....	50 Euro°

°im Testwagen vorhanden

## Testzeugnis

### Technik/Umwelt(Testergebnis)2,0

<b>Karosserie/Kofferraum</b> .....	<b>2,3</b>
Verarbeitung .....	1,7
Sicht .....	2,9
Ein-/Ausstieg .....	2,3
Kofferraum-Volumen* .....	2,0
Kofferraum-Zugänglichkeit .....	1,8
Kofferraum-Variabilität .....	2,5
<b>Innenraum</b> .....	<b>1,7</b>
Bedienung .....	1,3
Raumangebot vorne* .....	1,3
Raumangebot hinten* .....	2,5
Innenraum-Variabilität .....	4,0
<b>Komfort</b> .....	<b>2,0</b>
Federung .....	2,3
Sitze .....	1,4
Innengeräusch .....	3,0
Heizung, Lüftung .....	2,2
<b>Motor/Antrieb</b> .....	<b>1,7</b>
Fahrleistungen* .....	1,8
Laufkultur .....	2,0
Schaltung .....	1,3
Getriebeabstufung .....	1,5
<b>Fahreigenschaften</b> .....	<b>1,9</b>
Fahrstabilität .....	2,3
Kurvenverhalten .....	1,3
Lenkung* .....	2,2
Bremse .....	1,8
<b>Sicherheit</b> .....	<b>1,8</b>
Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme ... ..	2,3
Passive Sicherheit - Insassen .....	1,5
Kindersicherheit .....	1,3
Fußgängerschutz .....	2,0
<b>Umwelt</b> .....	<b>2,3</b>
Verbrauch* .....	3,9
Abgas .....	0,7
<b>Wirtschaftlichkeit*</b> .....	<b>3,4</b>
Betriebskosten* .....	3,9
Werkstatt-/Reifenkosten* .....	1,6
Wertstabilität* .....	3,7
Kosten für Neuanschaffung* .....	4,0
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 Wichtigkeit 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 Juni 2008