



VW Golf Variant 1.6 TDI Trendline DSG (DPF)

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

VW hat seinem Golf V Variant ein Facelift verpasst und lässt den Kombi jetzt selbstbewusst als Golf VI Variant verkaufen. Am Heck hat sich kaum etwas getan, das Frontdesign wurde dem Golf VI nähergebracht. Auch innen hat man fast den Eindruck, in einem Golf VI zu sitzen - aber eben nur fast. Verarbeitung und Bedienung sind wie üblich einwandfrei. Das großzügige Raumgefühl und der riesige Kofferraum sorgen für eine gute Alltagstauglichkeit. Das Fahrwerk ist recht straff und sicher. Der neue 1,6-l-TDI leistet gute und kultivierte Arbeit und bringt den Kombi ordentlich flott voran. Das Siebengang-DSG schaltet schnell und hat stets die passende Übersetzung parat. Akzente setzen kann das getestete Modell beim Verbrauch, 4,9 l/100 km sind für ein Automatik-Auto in dieser Größe ein Wort. Die hohe aktive und passive Sicherheit rundet das durchweg stimmige Gesamtpaket ab. Günstig ist das Vergnügen leider nicht, 24.600 Euro werden für die Automatik-Version aufgerufen.

Karosserievarianten: Dreitürer, Fünftürer, Kombi **Konkurrenten:** u.a. Ford Focus Turnier, Opel Astra Caravan, Skoda Oktavia Combi

+ solide Verarbeitung, bequemer Zustieg, gutes Raumangebot, sehr großer Kofferraum, funktionelle Bedienung, gute Fahrleistungen, sichere Fahreigenschaften, gute aktive und passive Sicherheit

- hoher Anschaffungspreis, teuer im Unterhalt

Hinweis zur EcoTest-Bewertung: Die Ergebnisse der Abgas- und Verbrauchsmessung werden unter Vorbehalt angegeben und aktuell noch geprüft.



ADAC-URTEIL



2,2

KAROSSERIE/KOFFERRAUM

2,2

Verarbeitung

- ⊕ Die auf dem Golf V basierende und optisch an den Golf VI angelehnte Kombiversion überzeugt durch ihre sorgfältig verarbeitete Karosserie mit tadellosem Finish. Im Innenraum dominieren sauber verarbeitete Kunststoffe. Der Tankdeckel ist nun in die zentrale Türverriegelung einbezogen und muss nicht mehr umständlich über einen Knopf in der Mittelkonsole geöffnet werden. Auf der serienmäßigen Dachreling sind 75 kg Gepäck erlaubt. Die Zuladung beträgt sehr gute 530 kg. Der Motorraum ist nach unten recht gut gegen eindringende Schmutz und gegen Luftverwirbelungen, die den Verbrauch erhöhen würden, geschützt.
- ⊖ Die Flanken müssen ohne Leisten auskommen, die die Karosserie vor dagegen rempelnde Autotüren schützen könnten. Serienmäßig steht bei einer Reifenpanne nur ein Reparaturset zur Verfügung, das sich aber bereits bei kleinsten Beschädigungen als unbrauchbar erweist. Gegen Aufpreis ist auch ein vollwertiges Ersatzrad lieferbar, dann sind auch Wagenheber und Radmutterenschlüssel an Bord. Das Wechseln der Scheinwerferlampen gestaltet sich schwierig.

2,6

Sicht

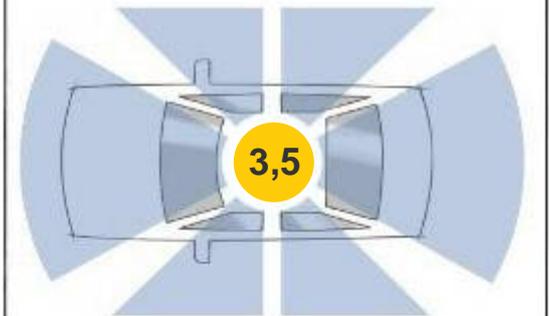
- Die Rundumsicht des Golf Variant fällt noch zufriedenstellend aus. Die breiten B-Säulen schränken die Sicht zur Seite aber ein. Hindernisse vor dem Fahrzeug werden aufgrund der abfallenden Front sehr gut erkannt, hinten ist der Bodenblick noch befriedigend.
- ⊕ In der Ausstattungsvariante Comfortline sind Abstandssensoren für vorne und hinten serienmäßig an Bord, für den Trendline kosten sie Aufpreis. Weitere mögliche Optionen: eine Heckkamera und ein Parklenkassistent. Die Außenspiegel sind elektrisch einstell- und beheizbar. Der aufpreispflichtige automatisch abblendende Innenspiegel beinhaltet ebenso einen Regen- und Fahrlichtsensor.

3,0

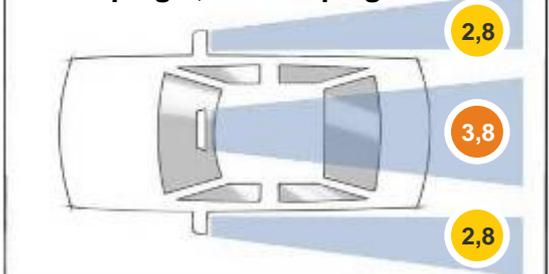
Ein-/Ausstieg

- Vorn, aber auch hinten ist der Zustieg ziemlich bequem, da die Karosserie und entsprechend auch die Sitze leicht 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 für kurze Zeit eingeschaltet und beleuchten den Weg.

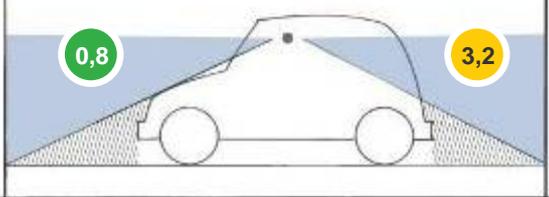
Rundumsicht



Innenspiegel, Außenspiegel



Vorderes und hinteres Nahfeld



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterposten 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.



Die Rundumsicht kann im Variant nicht wirklich überzeugen.

– Sperrt man das Fahrzeug bei einer geöffneten Tür mit der Fernbedienung zu, ist nach dem Schließen der geöffneten Tür das Fahrzeug komplett verriegelt (außer Fahrertür). Liegt dann der Schlüssel noch im Innenraum, kommt man nicht mehr ins Fahrzeuginnere. Mit der Fernbedienung verriegelte Türen lassen sich vom Innenraum aus mit dem Öffner oder Schalter nicht mehr aufsperrern. Abhilfe: zweimal hintereinander mit der Fernbedienung verriegeln, dann kann auch wieder von innen geöffnet werden.

1,2 Kofferraum-Volumen*

+ Der Kofferraum fasst 435 l, unter der Bodenplatte lassen sich noch weitere 40 l unterbringen (ohne das aufpreispflichtige Reserverad). Wenn die Rücksitzlehnen vorgeklappt sind, erhöht sich das Volumen auf 840 l (gemessen bis zur Fenster-Unterkante). Durch die schräge Heckpartie kann der Kofferraum nicht über den ganzen Bereich bis zum Dach beladen werden.



1,4 Kofferraum-Zugänglichkeit

+ 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: wenn das Kofferraumrollo geschlossen ist, bleibt es darunter dunkel, weil die einzige Leuchte im Dachhimmel sitzt.

Der Kofferraum mit 435 l Volumen ist zwar um 35 l kleiner als beim Golf 4 Variant, dafür bietet er unter der Bodenplatte weitere 40 l Stauvolumen und bei umgeklappter Rücksitzbank üppige 840 l Volumen.

2,3 Kofferraum-Variabilität

+ 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 vorne leicht an.

1,4

INNENRAUM

1,3

Bedienung

⊕ Das Lenkrad lässt sich optimal in Höhe und Weite einstellen. Pedale und Schalthebel sind gut zu erreichen. Die Außenspiegel und die Fensterheber sind elektrisch einstellbar (mit Antippautomatik). Die Instrumente sind klar gezeichnet und optimal 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 ein. Vorn befinden sich in den Türen große Ablagen und Halter für große Flaschen. Vorn und hinten gibt es Leseleuchten. Der Antipp-Blinker erleichtert Autobahnfahrten und Spurwechsel. Ein Hillholder verhindern das Zurückrollen des Autos beim Anfahren.

⊖ Das Handschuhfach ist recht klein. Es fehlt eine deutliche Kontrollleuchte in den Instrumenten für das Fahrlicht und die Nebelscheinwerfer - unten im Lichtschalter ist das nicht ausreichend.



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

0,9

Raumangebot vorne*

⊕ Die sehr großzügige Innenbreite und die enorme Kopffreiheit sorgen für ein sehr gutes subjektives Raumgefühl. Die Sitze lassen sich für Personen bis 2,0 m zurückschieben.

2,6

Raumangebot hinten*

⊕ Auch hinten sitzen zwei Mitfahrer geräumig, für drei Erwachsene wird es aber eng. Auf den Rücksitzen finden Personen bis 1,90 m Körpergröße ausreichend Platz (Fahrersitz für 1,85 m Personen eingestellt).



Im Fond finden Personen bis zu einer Größe von 1,90 m bequem Platz.

2,3

KOMFORT

2,2

Federung

⊕ Das Fahrwerk des Golf Variant ist relativ straff ausgelegt, gerade unbeladen lässt es auf kurzen Bodenwellen und Einzelhindernissen etwas Komfort vermissen. Lange Bodenwellen beispielsweise auf der Autobahn bringen den Kompakt-Kombi aber nicht aus der Ruhe. Seitenneigung und Wankbewegungen sind gering bzw. halten sich in Grenzen. Beladen wird der Komfort deutlich besser, das Fahrwerk federt immer noch souverän. Insgesamt eine recht ausgewogene Abstimmung.

1,9 Sitze

⊕ Die Vordersitze sind bequem gepolstert und bieten guten Halt. Beide Sitze sind höheninstellbar (Beifahrerseite gegen Aufpreis), was für eine entspannte Körperhaltung sorgt, unabhängig der Personengröße. Leider fehlt eine Sitzflächen-Neigungseinstellung. Auch hinten finden Mitfahrer bequem Platz, nur großen Personen ist die Unterstützung für die Oberschenkel etwas gering. Zu dritt sitzt man unbequem eng. Die optionalen Lordosenstützen für Fahrer und Beifahrer sind manuell über ein Rad einstellbar.

2,1 Innengeräusch

⊕ Der gemessene Geräuschpegel im Innenraum ist relativ niedrig und wird bis in höhere Geschwindigkeitsbereiche auch subjektiv als unaufdringlich empfunden. Der Motor bleibt die meiste Zeit angenehm im Hintergrund, ist nur bei hohen Drehzahlen zu hören. Wind- und Fahrgeräusche werden nicht störend.

2,9 Klimatisierung

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

Die Heizung spricht vorne noch zufriedenstellend an, zeigt aber nur eine ausreichende Heizwirkung.

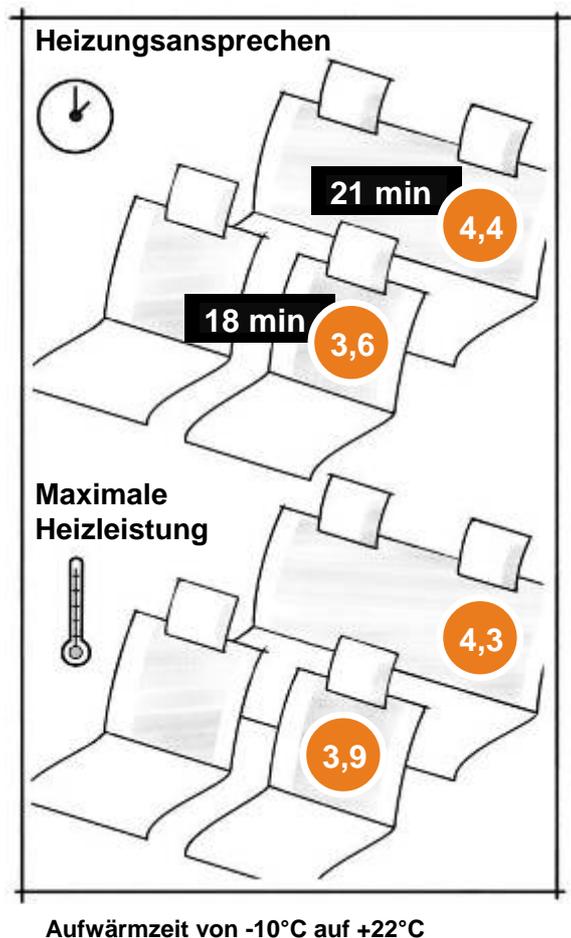
⊕ Eine Klimaanlage ist serienmäßig an Bord. Mit der optionalen Climatronic können sich Fahrer und Beifahrer die gewünschte Temperatur unabhängig einstellen. Ein Staub- und Pollenfilter sowie ein Aktivkohlefilter sind ebenfalls vorhanden. Die Luftmengenverteilung für oben, mitte, unten kann individuell eingestellt werden und ist nicht an bestimmte Kombinationen gebunden.

⊖ Hinten reicht die Heizung bei sehr niedrigen Temperaturen kaum aus, sie braucht lange, bis sie warme Luft in den hinteren Bereich befördert und zeigt dann auch nur eine bestenfalls ausreichende Wirkung.

1,6 MOTOR/ANTRIEB

1,7 Fahrleistungen*

⊕ Ein wirkliches Kraftbündel ist der neue 1,6-l-TDI nicht, das kann man von 105 PS in einem ausgewachsenen Kombi auch nicht erwarten. Dennoch schafft er gute Beschleunigungswerte, wenn man die Gänge ausdreht. Auch die Durchzugskraft ist recht gut, solange man nicht im sechsten oder siebten Gang fährt. Insgesamt reicht die Kraft des Motors aber gut für Geschwindigkeiten bis 160 km/h - darüber wird es zäh.



1,7 Laufkultur

⊕ Das Vibrationsverhalten ist für einen Vierzylinderdiesel gut, die Insassen bleiben von Vibrationen weitgehend verschont. Auch Brummfrequenzen dringen kaum in den Innenraum. Kein Vergleich mehr zu den alten Pumpe-Düse-Dieseln. Insgesamt ein kultiviertes und empfehlenswertes Triebwerk, das auch im Leerlauf erstaunlich ruhig läuft und dann sogar manchem Sechszylinder-Diesel Konkurrenz macht.

1,7 Schaltung

⊕ VW kombiniert den Motor mit dem bekannten Siebengang-DSG bis 250 Nm. Das Doppelkupplungsgetriebe schaltet sehr schnell, arbeitet konzeptbedingt direkt und macht einen sportlichen Eindruck. Bei hektischen Bewegungen am Gaspedal wird es aber nervös und kann sich den einen oder anderen Ruckler beim Sortieren der Gänge nicht verkneifen. Bei Normalfahrt gibt es am Schaltkomfort aber nichts auszusetzen. Man kann auch manuell an den Schaltpadeln am Lenkrad eingreifen. Der Ganghebel lässt sich sehr einfach und bequem bedienen.

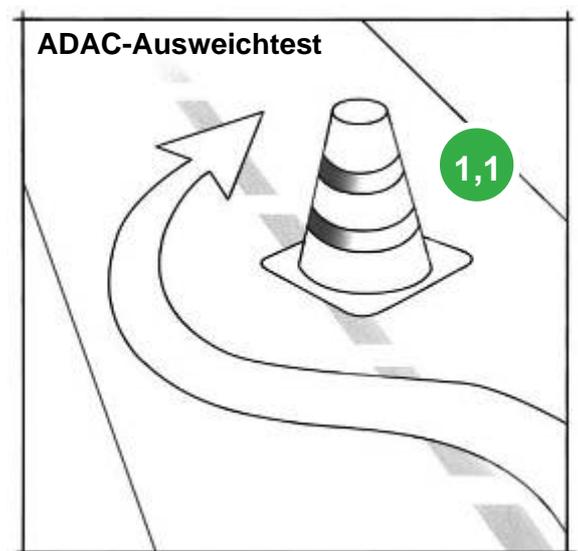
1,0 Getriebeabstufung

⊕ Die Abstufungen des Sieben-Gang-Getriebes passen sehr gut zur Charakteristik des Motors. Bei jedem Tempo steht die optimale Übersetzung parat, um möglichst sparsam zu fahren oder um das volle Temperament des Motors in Vortrieb umsetzen zu können. Trotzdem ist auch bei schneller Fahrt das Drehzahlniveau moderat. Zwischen den Gängen entstehen keine zu großen Drehzahlsprünge.

1,9 FAHREIGENSCHAFTEN

1,3 Fahrstabilität

⊕ 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. Eine Reifendruckkontrolle ist optional an Bord. Beim ADAC-Ausweichtest überzeugt der Golf Variant durch sein sehr gutmütiges, leicht untersteuerndes Fahrverhalten, nur in der Ausfahrgasse schwänzelt der Kombi leicht mit dem Heck. Insgesamt aber sehr souverän und sicher.



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.

1,9

Kurvenverhalten

+ 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.

1,9

Lenkung*

+ 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.

2,4

Bremse

+ Die Bremse spricht gut an und lässt sich fein dosieren, selbst wenn das Tempo hoch ist. Bei Vollbremsungen aus 100 km/h sind bis zum Stillstand 37,5 m erforderlich (Mittel aus zehn Bremsungen, halbe Zuladung, Serienreifen). Der Bremsassistent hilft auch weniger geübten Fahrern, das volle Potenzial der Bremse zu mobilisieren.

2,0

SICHERHEIT

2,4

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

+ Der Golf Variant ist serienmäßig mit dem elektronischen Stabilitätsprogramm ESP und einem Bremsassistenten ausgestattet. Bei ESP-Eingriffen wird durch einen leichten Lenkimpuls dem Fahrer eine Lenkempfehlung gegeben, um das Fahrzeug besser zu stabilisieren. Eine indirekt messende Reifendruckkontrolle ist optional an Bord. Bei einer Notbremsung schaltet sich automatisch die Warnblinkanlage ein. Rückstrahler warnen bei geöffneten Türen.

2,0

Passive Sicherheit - Insassen

+ Frontpartie und Seiten sind ähnlich dem Standard-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 geringen Abstand zu den Köpfen optimalen Schutz bei einem Heckaufprall.

- Hinten reichen die Kopfstützen höchstens für 1,55 m große Mitfahrer, auch fehlen hier akustische Gurterinnerer. Die Höhenarretierungen der hinteren Kopfstützen halten nicht zuverlässig.

1,3 Kindersicherheit

⊕ Bis zu zwei Kindersitze haben gleich zeitig auf der Rückbank Platz, für drei nebeneinander fehlt es an Innenbreite. Die Sitze lassen sich leicht montieren, weil die Gurtschlösser fixiert sind. Auf den äußeren Plätzen ist eine Befestigung auch mittels Isofix möglich. 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.

⊖ Durch den hohen Sitzwulst des Mittelsitzes können Kindersitze auf diesem Sitz nur mit Mühe lagestabil befestigt werden.

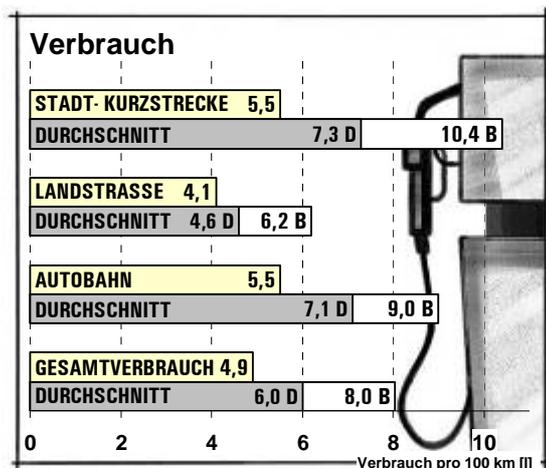
2,6 Fußgängerschutz

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

2,2 UMWELT/ECOTEST

2,5 Verbrauch/CO₂*

⊕ Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch des Golf Variant 1.6 TDI mit DSG liegt bei 4,9 l Diesel alle 100 km. Damit verbunden ist ein CO₂-Ausstoß von 128 g pro Kilometer. Das reicht im EcoTest für ordentliche 35 Punkte. Innerorts genehmigt sich der Dieselmotor 5,5 l, außerorts 4,1 l und auf der Autobahn 5,5 l pro 100 km. Um diese Verbräuche zu erzielen, ist ein ruhiger Fuß am Gaspedal erforderlich, damit das Automatikgetriebe immer in einem möglichst hohen Gang schaltet und man mit entsprechend niedrigen Drehzahlen unterwegs ist.



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

1,9 Schadstoffe

⊕ Der Schadstoffanteil im Abgas ist gering, nur die Stickstoffoxid-Emissionen sind im anspruchsvollen Autobahnzyklus etwas erhöht. Ansonsten werden problemlos die Euro-5-Grenzwerte eingehalten. Damit kann der Golf Variant 41 von 50 möglichen Punkten im EcoTest erzielen. Zusammen mit den Punkten für die CO₂-Emissionen ergeben sich ordentliche 76 Punkte und damit gute vier von fünf möglichen Sternen im ADAC EcoTest.

2,5

WIRTSCHAFTLICHKEIT

1,1

Betriebskosten*

⊕ Die Aufwendungen für den Betrieb ergeben sich hauptsächlich aus den Kosten für den Kraftstoff. Da der Golf Variant relativ genügsam mit dem Sprit umgeht und zudem das weniger teure Diesel braucht, kann er hier eine für seine Klasse sehr gute Bewertung erzielen.

1,9

Werkstatt- / Reifenkosten*

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. Spätestens bei 300.000 km muss der Zahnriemen gewechselt werden.

⊕ VW verbaut nach eigenen Angaben qualitativ hochwertige und langlebige Wartungs- und Verschleißteile, die zur Kosteneinsparung beitragen und gewährt eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.

⊖ Teure Werkstattstundenpreise verhindern eine noch bessere Benotung.

1,8

Wertstabilität*

⊕ Sparsam, geräumig und praktisch, das wird auch in Zukunft im Trend liegen, und so wird dem Golf Variant mit dem 1,6-l-TDI eine gute Restwertentwicklung prognostiziert.

4,2

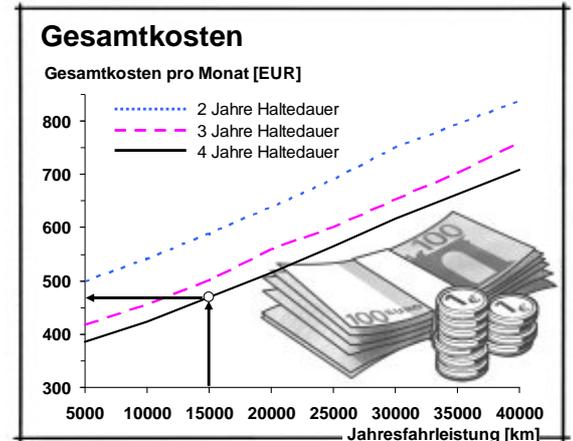
Kosten für Anschaffung*

⊖ Knapp 25.000 Euro für Trendline-Variant vom Golf mit dem 1,6-l-TDI inklusive DSG - das ist sehr viel Geld. Im Sicherheitsbereich ist alles nötige an Bord, der Komfortbereich lässt sich aber noch reichlich aufrüsten. Und so wird der Golf ein angenehmes und teures Vergnügen.

3,2

Fixkosten*

Haftpflicht und Teilkasko sind teuer, im zufriedenstellenden Bereich liegt die Vollkasko-Einstufung. Deutlich profitieren kann der Golf Variant mit diesem Motor von der modifizierten KFZ-Steuer mit CO₂-Komponente.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 470 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

Im Umfeld seiner Klasse liegen die absoluten monatlichen Aufwendungen für den getesteten Golf im oberen Mittelfeld. Günstig sind Verbrauch und Wertstabilität, es muss aber viel Geld für die Fixkosten und die Anschaffung bereitgestellt werden.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.4	1.6	1.2 TSI	1.4 TSI	1.4 TSI	1.6 TDI	1.6 TDI Blue Motion	2.0 TDI
Aufbau/Türen	KB/5	KB/5						
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1390	4/1595	4/1197	4/1390	4/1390	4/1598	4/1598	4/1968
Leistung [kW(PS)]	59(80)	75(102)	77(105)	90(122)	118(160)	77(105)	77(105)	103(140)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	132/3800	148/3800	175/1550	200/1500	240/1500	250/1500	250/1500	320/1750
0-100 km/h[s]	14,9	14,9	11,3	9,9	8,4	11,9	11,9	9,7
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	173	189	190	201	220	190	190	210
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	7,2 S	7,6 S	k.A. S	6,9 S	6,9 S	4,9 D	4,2 D	5,6 D
CO2 [g/km]	149	168	136	146	149	119	109	132
Versicherungsklassen KH/VK/TK	14/15/15	14/18/16	14/18/16	14/18/16	14/18/20	17/18/21	17/18/21	17/18/23
Steuer pro Jahr [Euro]	86	128	128	80	86	152	152	214
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	464	494	k.A.	504	528	448	442	506
Preis [Euro]	18.500	19.925	20.325	22.725	24.275	22.450	22.875	26.175

Aufbau

ST = Stufenheck
 SR = Schrägheck
 CP = Coupe
 C = 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
 FG = Flüssiggas
 G = Erdgas

DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	1598 ccm
Leistung	77 kW (105 PS)
bei	4400 U/min
Maximales Drehmoment	250 Nm
bei	1500 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe
Reifengröße (Serie)	205/55R16H
Reifengröße (Testwagen)	205/55R16
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11/10,85 m
Höchstgeschwindigkeit	190 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	11,9 s
Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	7,7 s
Bremsweg aus 100 km/h	37,7 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	4,9 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	5,5/ 4,1/ 5,5 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe/Test	125g/km/ 128g/km
Innengeräusch 130km/h	68dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4534/1781/1504 mm
Leergewicht/Zuladung	1470 kg/530 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	435 l/840 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	730 kg/1400 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	55 l
Reichweite	1120 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte fett

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	90 Euro
Monatliche Werkstattkosten	40 Euro
Monatliche Fixkosten	79 Euro
Monatlicher Wertverlust	261 Euro
Monatliche Gesamtkosten	470 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	17/18/21
Grundpreis	24.600 Euro

NOTENSKALA

 Sehr gut	0,6 – 1,5	 Ausreichend	3,6 – 4,5
 Gut	1,6 – 2,5	 Mangelhaft	4,6 – 5,5
 Befriedigend	2,6 – 3,5		

Der ADAC-Autotest beinhaltet über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC-Autotest ist nach dem neuen, aktualisierten ADAC-Autotest-Verfahren 2009 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 01.01.2009 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.07.2009 gültigen Steuergesetzgebung.



AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbieglicht (inkl. Nebelscheinw.)	180 Euro°
Automatikgetriebe	2150 Euro°
Digitale Radioempfang (DAB)	210 Euro
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht (inkl. Xenon)	1295 Euro
Regen- und Lichtsensor (Licht-Sicht-Paket)	170 Euro°
Reifendruckkontrolle	54 Euro
Spurassistent	nicht erhältlich
Tempomat	200 Euro
Totwinkelassistent	nicht erhältlich
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht (inkl. Kurvenlicht)	1295 Euro

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/335 Euro
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend (Licht-Sicht-Paket)	170 Euro°
Klimaanlage/-automatik	Serie/345 Euro°
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem	ab 1140°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie
Sitzbezüge, Leder (inkl. Sitzheizung)	2160 Euro
Sitze, vorn, beheizbar (Winterpaket)	405 Euro°

AUSSEN

Anhängerkupplung (abnehmbar)	715 Euro
Außenspiegel, elektrisch anklappbar (Spiegelpaket)	335 Euro
Außenspiegel, elektrisch einstellbar	Serie
Lackierung Metallic	490 Euro°
Panorama-Glasdach (SchiebeHebe-Funktion)	1160 Euro

° im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT¹

2,0

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,2	Fahreigenschaften	1,9
Verarbeitung	2,2	Fahrstabilität	1,3
Sicht	2,6	Kurvenverhalten	1,9
Ein-/Ausstieg	3,0	Lenkung*	1,9
Kofferraum-Volumen*	1,2	Bremse	2,4
Kofferraum-Zugänglichkeit	1,4	Sicherheit	2,0
Kofferraum-Variabilität	2,3	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	2,4
Innenraum	1,4	Passive Sicherheit - Insassen	2,0
Bedienung	1,3	Kindersicherheit	1,3
Raumangebot vorne*	0,9	Fußgängerschutz	2,6
Raumangebot hinten*	2,6	Umwelt/EcoTest	2,2
Innenraum-Variabilität	4,0	Verbrauch/CO ₂ *	2,5
Komfort	2,3	Schadstoffe	1,9
Federung	2,2		
Sitze	1,9	WIRTSCHAFTLICHKEIT	2,5
Innengeräusch	2,1	Betriebskosten*	1,1
Klimatisierung	2,9	Werkstatt- / Reifenkosten*	1,9
Motor/Antrieb	1,6	Wertstabilität*	1,8
Fahrleistungen*	1,7	Kosten für Anschaffung*	4,2
Laufkultur	1,7	Fixkosten*	3,2
Schaltung	1,7	Monatliche Gesamtkosten*	2,6
Getriebeabstufung	1,0		

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte Klassenbezogen