



VW Caddy 1.2 TSI Startline (5-Sitzer)

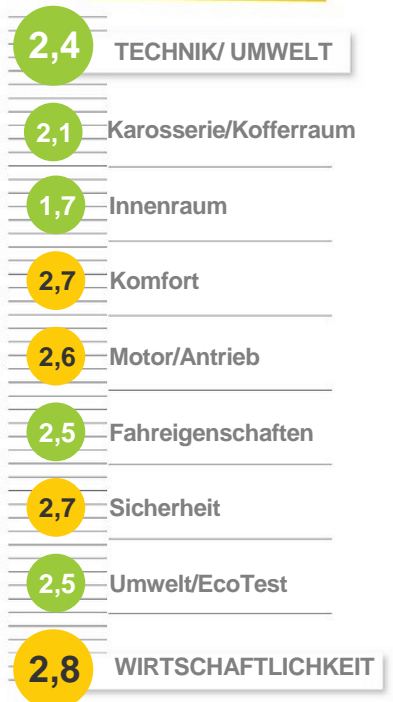
Viertürige Kombilimousine der unteren Mittelklasse (63 kW / 86 PS)

Das Facelift hat den Caddy äußerlich aufgefrischt, im Innenraum hat sich nicht viel getan. Leider verfolgt VW Nutzfahrzeuge noch immer die inzwischen unzeitgemäße Strategie, für alles Aufpreis zu verlangen, was über das Standard-Lenkrad oder vier Reifen hinaus geht: Klimaanlage, Radio, elektrische Fensterheber, ja sogar Seiten- oder Kopfairbags - alles kostet extra. Immerhin ist nun ESP serienmäßig an Bord. Kreuzt man eifrig in der Aufpreisliste an, bekommt man ein solides und ungemein praktisches Auto. Das Platzangebot ist üppig, die Bedienung einfach und das Fahren dank sicherem und komfortablem Fahrwerk problemlos. Dazu trägt auch der neue 1,2-l-TSI bei, der zwar nur 86 PS mobilisiert, den Caddy damit aber ausreichend motorisiert. Solange man gemütlich unterwegs ist, hält er sich auch beim Verbrauch zurück. Unterm Strich ist der "neue" Caddy ein interessantes Angebot für praktisch orientierte Leute, denen der Luxus eines VW Touran nicht so wichtig ist. **Karosserievarianten:** Caddy und Caddy Maxi. **Konkurrenten:** u.a. Citroen Berlingo, Peugeot Partner Tepee, Renault Kangoo.

- +** leichter Zustieg, sehr großer Kofferraum, einfache Bedienung, vorne und hinten viel Platz
- schlechte Rundumsicht, schwache Fahrleistungen, Seiten- und Kopfairbags kosten Aufpreis



ADAC-URTEIL



Der VW Caddy zeigt eine zufriedenstellende Karosserieverarbeitung. Die Heckklappe kann gegen Aufpreis auch als asymmetrisch geteilte Heckflügeltüre bestellt werden. Im Innenraum fällt die Verarbeitung ebenfalls akzeptabel aus, auch wenn er deutlich billiger wirkt als z.B. im VW Touran. Speziell im Fond merkt man, dass der Caddy von einem Transporter abstammt, die Kunststoffe wirken hart und billig, es ist viel unverkleidetes Blech zu sehen. VW verlangt teilweise horrenden Aufpreis für in anderen Modellen standardmäßig verbaute Ausstattungsdetails. So kostet eine Gepäckraumabdeckung saftige 179 Euro. Der Unterboden ist kaum verkleidet, nur im vorderen Bereich unter dem Motor gegen eindringenden Schmutz geschützt.

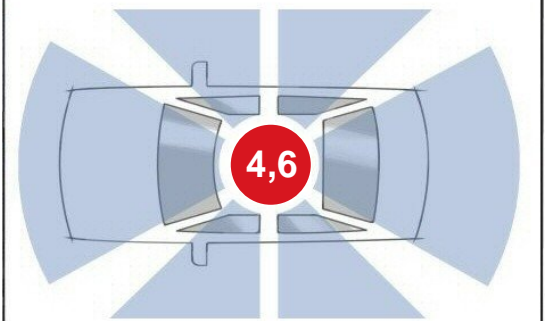
⊕ Auf dem Dach dürfen Lasten bis zu 100 kg transportiert werden, es fehlt aber leider eine stabile Reling. Die maximale Zuladung fällt mit 620 kg großzügig aus. Serienmäßig ist der Caddy zwar nur mit einem Reifenpannenset ausgestattet, gegen Aufpreis ist aber auch ein vollwertiges Reserverad erhältlich (im Testwagen verbaut). Das am Unterboden angeschraubte Reserverad lässt sich nur mit Mühe demontieren, da die Schrauben von unten gelöst werden müssen. Unlackierte Seitenleisten schützen den Lack vor dagegen schlagenden Autotüren, in der Basisausstattung sind auch die Front- und Heckschürze nicht lackiert.

⊖ Der Tankdeckel muss umständlich mit dem Zündschlüssel aufgeschlossen werden. Die Türausschnitte sind nach außen kaum abgedichtet und verschmutzen schnell.

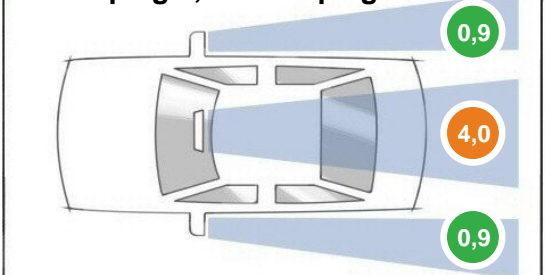
⊕ Durch die leicht erhöhte Sitzposition hat man im Caddy eine recht gute Übersicht, das Heck lässt sich gut abschätzen, die Front jedoch nur durchschnittlich. Die Außenspiegel sind sehr groß, der fahrerseitige besitzt einen asphärischen Bereich. Die im Testwagen vorhandenen beheizbaren Außenspiegel kosten ebenso Aufpreis wie auch die Einparkhilfe für das Heck. Endlich gibt es Tagfahrlicht, so dass es die antiquierte Dauerlichtschaltung nicht mehr braucht und man tagsüber trotzdem besser gesehen wird. Ein Regensensor sowie ein automatisch abblendender Innenspiegel sind gegen Aufpreis lieferbar (Licht und Sicht Paket, im Testwagen verbaut).

⊖ In der ADAC-Rundumsichtmessung schneidet der Caddy schlecht ab. Die zweigeteilten A-Säulen mit den kleinen Dreiecks-Fenstern sind sichtbar behindernd, auch die besonders breiten B-Säulen, die durch die kräftigen Türrahmen praktisch noch breiter wirken, erschweren die Sicht. Hinten sind die Kopfstützen nicht versenkbar. Weder Xenonscheinwerfer noch Kurven- oder Abbiegelicht sind erhältlich.

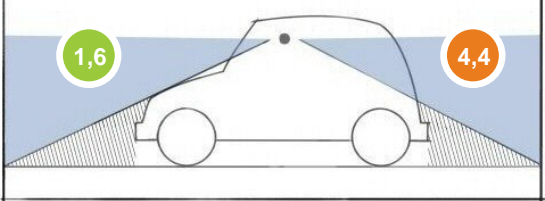
Rundumsicht



Innenspiegel, Außenspiegel



Vorderes und hinteres Nahfeld



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.



Die nicht versenkbaren Kopfstützen beeinträchtigen die Sicht nach schräg hinten.

2,2

Ein-/Ausstieg

- ⊕ Der Zustieg ist vorne und hinten wegen des hohen Daches und der breiten Türausschnitte sehr leicht und bequem möglich, hinten stört aber der hohe Schweller etwas. Auf der rechten Seite befindet sich eine praktische und leichtgängige Schiebetür, für links kostet eine solche Türe Aufpreis (im Testwagen nicht vorhanden). Türen und (elektrische) Fenster lassen sich mit einer praktischen Fernbedienung öffnen und schließen. Es gibt für alle Insassen Haltegriffe am Dach bzw. Halteschlaufen an den Säulen (außer für Fahrer). Die vorderen Türen und die Schiebetüren werden auch an Steigungen sicher offen gehalten.
- ⊖ Man kann sich leicht versehentlich aussperren, da das Fahrzeug auch bei offener Türe (außer Fahrertüre) verriegelt werden kann.

0,6

Kofferraum-Volumen*

- ⊕ Der Caddy glänzt mit seinem üppigen Kofferraum. Im Standard-Fall stehen 635 l zur Verfügung. Klappt man die Rückbank um, erweitert sich das Volumen auf 995 l (gemessen bis Fensterunterkante). Dank des fast quadratischen Formats kann der Kofferraum gut bis zum Dach hoch beladen werden.



Der Kofferraum lässt mit 635 l Volumen keine Wünsche offen und übertrifft die der Konkurrenten zum Teil beträchtlich.

1,3

Kofferraum-Zugänglichkeit

- ⊕ Die Heckklappe lässt sich einfach öffnen. Dank niedriger Ladekante (58 cm) und riesiger Ladeöffnung können auch schwere und sperrige Gegenstände leicht verstaut werden. Der Boden ist nach Ausbau der Sitze völlig glatt, das Format sehr praktisch. Die Kofferraumklappe öffnet sehr hoch, auch zwei Meter große Menschen stoßen sich nicht den Kopf daran.
- ⊖ Zum Schließen des Kofferraums muss man die Heckklappe von außen nachdrücken, wobei man sich leicht die Hände schmutzig macht. Die Kofferraumbeleuchtung fällt spärlich aus.

2,9

Kofferraum-Variabilität

- ⊕ Die Sitzbank hinten kann im Verhältnis 60:40 geteilt geklappt und nach vorne gewickelt werden. Der Klappmechanismus ist einfach und relativ leichtgängig.
- ⊖ Ein klapp- oder herausnehmbarer Beifahrersitz ist bei Fahrzeugen dieser Art praktisch, beim Caddy aber leider nicht erhältlich; ein Touran bietet hier mehr Variabilität. Es fehlt an Befestigungsmöglichkeiten für kleine Gegenstände.

1,7

INNENRAUM

1,8

Bedienung

⊕ Der Caddy überzeugt auf dem Gebiet der Bedienfreundlichkeit in fast allen Punkten. Die Bedienelemente wie Lenkrad (längs- und höheneinstellbar), Pedale, Ganghebel, aber auch Radio und Heizung sind sehr günstig angeordnet. Die aufpreispflichtige Klimaanlage im Testwagen ist intuitiv bedienbar. Die Instrumente lassen sich gut ablesen, mit der jetzt weißen Beleuchtung passt auch der Kontrast einwandfrei. Gegen Aufpreis ist ein Bordcomputer mit Verbrauchsanzeige sowie ein Navigationssystem mit integrierter Festplatte erhältlich (im Testwagen nicht vorhanden). Auf den vorderen Plätzen gibt es ein großes Angebot an praktischen Ablagemöglichkeiten; im vorderen Dachbereich befindet sich ein großes Staufach und seitlich oben am Dachhimmel Netze. Die vorderen Seitenfenster lassen sich mit Antippautomatik elektrisch bedienen (Aufpreis), die mittleren sind aufschiebbar (optional, im Testwagen nicht vorhanden). Die Außenspiegel sind elektrisch einstellbar, das kostet aber ebenso Aufpreis wie ein Tempomat.

⊖ Etwas enttäuschend sind die fehlenden Leseleuchten vorne (nur zentrale Leuchte). Die Kontrollleuchte für die Nebelscheinwerfer ist im Bereich des Schalters so gut wie nicht zu sehen. Nicht einmal die Sonnenblende des Beifahrers ist mit einem Schminkspiegel ausgestattet.



Der Innenraum präsentiert sich noch immer im tristen Nutzfahrzeuglook, der Funktionalität tut dies keinen Abbruch.

1,2

Raumangebot vorne*

⊕ Wegen des sehr hohen Daches und des großen Abstandes zu den Türen hat man vorne viel Kopffreiheit und ein großzügiges Raumgefühl. Die Beinfreiheit reicht für Personen bis über 1,95 m Größe.

1,9

Raumangebot hinten*

⊕ Auf den hinteren Sitzen können Personen bis 1,95 m Größe problemlos sitzen (Vordersitze für 1,85 m große Personen eingestellt), die enorme Kopffreiheit würde noch für weit mehr reichen. Das subjektive Raumgefühl ist daher sehr großzügig. Die Rücksitzbank ist für drei Personen ausgeformt. Für Kinder ist das ok, für drei Erwachsene nebeneinander wird es etwas eng.



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,95 m ausreichend Platz.

2,7 KOMFORT

2,4 Federung

Bei flotter Fahrt halten sich die Aufbaubewegungen in Grenzen, die Seitenneigung ist aber ausgeprägt und auch Nicken beim Anfahren und Bremsen ist deutlich wahrnehmbar.

⊕ Die Federung ist ausgewogen abgestimmt, tendiert eher in Richtung weich. Kurze Fahrbahnunebenheiten werden gut geschluckt, auch Einzelhindernisse kommen nur bei grober Ausprägung bis zu den Insassen durch. Bei langen Fahrbahnwellen schwingt die Karosserie ein wenig nach.

⊖ Bei voller Beladung kann die Federung durchschlagen.

2,2 Sitze

⊕ Die vorderen Sitze sind gut gefedert und bieten eine ordentliche Seitenführung; auch die Lehnen sind hoch genug. Der Fahrer kann das linke Bein gut abstützen und hat insgesamt eine gute Sitzposition. Vorne sind die Sitze längs- und höheneinstellbar (beide gegen Aufpreis, im Testwagen vorhanden). Auch die Sitze in der zweiten Sitzreihe sind ausgewogen gefedert und bieten einen ordentlichen Halt. Der Abstand der Sitzflächen zum Boden fällt angenehm hoch aus.

3,0 Innengeräusch

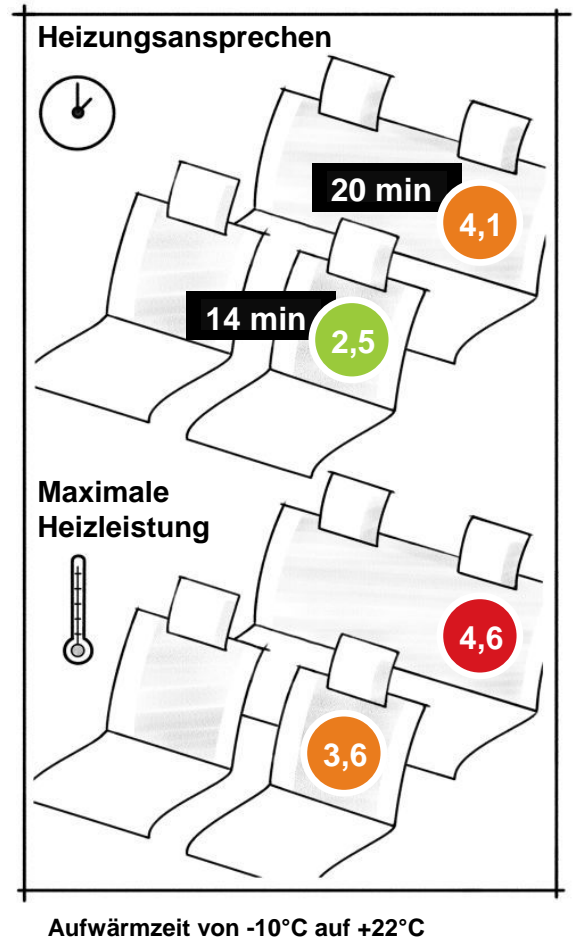
Das gemessene Innengeräusch ist bis 130 km/h zufriedenstellend. Fährt man schneller, werden Wind- und Fahrgeräusche etwas lauter. Der Motor bleibt stets dezent und meldet sich nur beim Ausdrehen.

3,6 Klimatisierung

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

Vorne sind das Ansprechen der Heizung und die Heizwirkung durchschnittlich. Eine Klimaanlage gibt es gegen Aufpreis, ebenso einen Aktivkohlefilter. Die Luftmengenverteilung kann nur in bestimmten Kombinationen erfolgen. Die Temperatur lässt sich nicht genau vorwählen, man muss oft nachjustieren, will man eine bestimmte Temperatur halten.

⊖ Auf den Plätzen der zweiten Sitzreihe vergeht viel Zeit, bis sich im Innenraum angenehme Temperaturen einstellen. Fenster in den Schiebetüren kosten Aufpreis und waren im Testwagen nicht vorhanden.



2,6 MOTOR/ANTRIEB

4,2 Fahrleistungen*

⊖ Der kleine 1,2-l-TSI leistet dank Turboaufladung immerhin 86 PS. Das klingt für den großen Caddy nach nicht viel, jedoch kann man damit erstaunlich gut im Verkehr mitschwimmen. Sicherlich sollten Überholmanöver überlegt sein und die Geschwindigkeitszuwächse verlaufen eher moderat. Jedoch wirklich untermotorisiert ist man nicht - eben ausreichend kräftig motorisiert, so wie es auch die Messwerte zeigen. Während die Elastizität in den unteren Gängen noch ordentlich ist, geht dem kleinen Benziner spätestens im fünften Gang die Luft aus. Zum Halten der Geschwindigkeit auf der Autobahn oder Landstraße ist es jedoch ausreichend.

2,3 Laufkultur

⊕ Der Vierzylinder-Benziner läuft über einen weiten Drehzahlbereich ruhig und kultiviert, besonders im Leerlauf und bei niedrigen bis mittleren Drehzahlen. Erst bei hohen Drehzahlen wird er etwas dröhnig.

1,8 Schaltung

⊕ Das Fünfgang-Schaltgetriebe lässt sich recht präzise und leichtgängig schalten. Auch hohe Schaltgeschwindigkeiten sind dabei möglich, ohne dass es hakt. Die Schaltwege sind nicht zu lang, aber auch nicht besonders kurz. Eine Schaltpunktanzeige informiert den Fahrer über den ökonomisch sinnvollsten Gang in Abhängigkeit der Leistungsabforderung. Der Rückwärtsgang lässt sich problemlos einlegen.

1,3 Getriebeabstufung

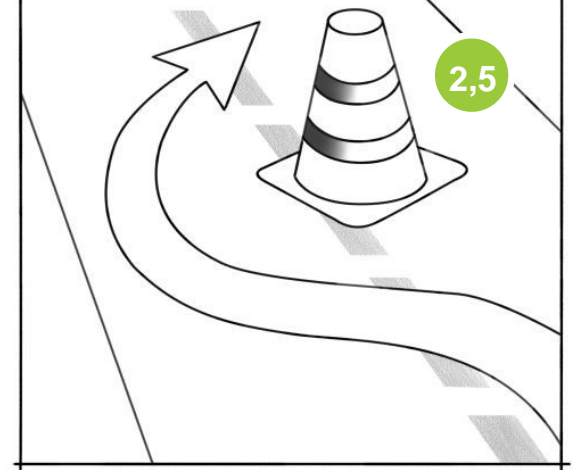
⊕ Die Abstufungen des Fünfganggetriebes passen gut zum Caddy und zur Leistungscharakteristik des Motors. Zwischen den einzelnen Stufen entstehen keine zu großen Drehzahlsprünge. Ein sechster Gang oder eine noch längere Gesamtübersetzung würden keinen Sinn machen, weil der Motor dafür nicht kräftig genug wäre und somit keine Verbrauchssenkung erzielt werden könnte.

2,5 FAHREIGENSCHAFTEN

2,5 Fahrstabilität

⊕ Der Caddy zeigt eine recht gute Richtungsstabilität. Der Wagen hält bei Längsrinnen und Fahrbahnverwerfungen gut seine Spur. In kritischen Situationen, wenn z.B. der Fahrer bei hohem Autobahntempo plötzlich ausweichen muss, greift das Stabilitätssystem ESP (Serie) korrigierend ein und hilft die Spur zu halten. Wenn die Fahrbahn weniger griffig ist, reagiert die elektronisch gesteuerte Traktionskontrolle schnell und zuverlässig. Beim ADAC Ausweichtest zeigt der Caddy ein recht gutmütiges Verhalten, das Fahrzeug untersteuert beim Gegenlenken leicht und durchfährt dadurch ohne merkliche Kipp- oder Schleudertendenz den Parcours.

ADAC-Ausweichtest



2,0 Kurvenverhalten

⊕ In schnell gefahrenen Kurven reagiert der Caddy gutmütig untersteuernd. In kritischen Situationen hilft ESP dem Fahrer, Schleudern zu vermeiden. Die Seitenneigung ist aber recht ausgeprägt. Bei plötzlichem Gas wegnehmen in der Kurve drängt das Heck leicht nach außen, die Lastwechselreaktionen sind aber dank ESP unkritisch.

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.

2,5 Lenkung*

Die Lenkung spricht gut an, ist weitgehend zielgenau und vermittelt genügend Kontakt zur Fahrbahn. Dank der leichtgängigen und nicht zu indirekten Auslegung der Lenkung ist der Caddy relativ handlich. Der Wendekreis geht mit 11,25 m in Ordnung.

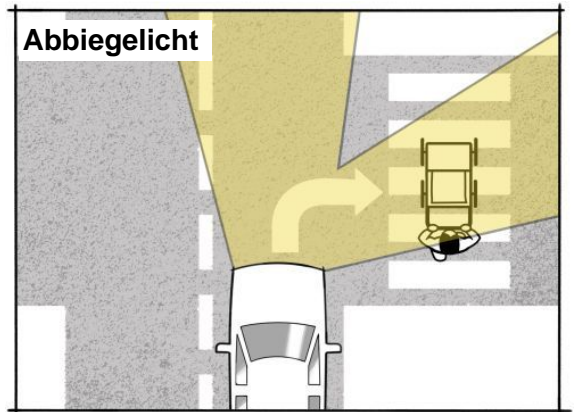
3,0 Bremse

Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der Caddy 1.2 TSI durchschnittlich 39,5 m (Mittel aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Reifen 195/65 R15). Die Bremsanlage zeigt sich dabei standfest. Die Bremse spricht spontan an und ist gut dosierbar. Der serienmäßige Bremsassistent hilft dem ungeübten Fahrer, das volle Potenzial der Bremse zu nutzen.

2,7 SICHERHEIT

2,6 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

- + Das elektronische Stabilitätsprogramm ESP und ein Bremsassistent sind serienmäßig an Bord. Unbeabsichtigtes Anfahren ist nicht möglich, weil der Motor nur bei gedrückter Kupplung gestartet werden kann. Rückstrahler in den vorderen Türen warnen den nachfolgenden Verkehr bei geöffneten Türen. Optional gibt es Nebelscheinwerfer mit Abbiegelichtfunktion.
- Der Kraftstoff-Einfüllstutzen befindet sich auf der gefährlichen linken, dem Verkehr zugewandten Seite, ungewöhnlich für einen deutschen Hersteller.



Zusätzliche Lampen (oder angepasste Nebelscheinwerfer) leuchten im Stadtverkehr beim Abbiegen die betreffende Seite besser aus. So wird das Risiko, an Kreuzungen und Einmündungen Fußgänger zu übersehen, erheblich vermindert.

3,1 Passive Sicherheit - Insassen

Beim Crashtest nach EuroNCAP-Norm erreicht der Caddy zwar vier von fünf möglichen Sternen - das Ergebnis kann aber nicht uneingeschränkt auf den aktuellen Caddy übertragen werden. Grund: Die aktuelle Version ist serienmäßig nur mit Frontairbags ausgestattet. Seitenairbags vorne kosten ebenso Aufpreis wie auch die nur für die vorderen Insassen erhältlichen Kopfairbags. Sowohl Seiten- auch als Kopfairbags sollten beim Kauf unbedingt mitbestellt werden, da das Risiko schwerer Verletzungen im Falle eines Crashes deutlich reduziert werden kann. Es ist nicht mehr zeitgemäß, ein Fahrzeug ohne serienmäßige Seiten- und Kopfairbags auszuliefern. Bei einem Heckcrash wirken sowohl die vorderen Kopfstützen gut, da der Abstand zum Kopf recht gering ist. Bei den hinteren Kopfstützen ist der Abstand etwas größer. Nur der Fahrer wird optisch und akustisch ermahnt, sich anzuschallen.

- + Die vorderen Kopfstützen bieten Personen bis zu einer Größe von 1,90 m einen guten Schutz; hinten reichen die Kopfstützen bis 1,85 m. An den stabilen Türgriffen lässt sich hohe Zugkraft aufbringen. So kann man nach einem Unfall verklemmte Türen leichter öffnen.

1,3 Kindersicherheit

- + Der Caddy ist für die Montage von Kindersitzen sehr gut geeignet. Die Gurte sind lang genug, die Gurtschlösser kurz und fest installiert. An den Außensitzen hinten sind Isofix-Halterungen inkl. Ankerhaken vorhanden. Auf dem Beifahrersitz dürfen auch rückwärtsgerichtete Kindersitze montiert werden; die Airbags sind mit dem Schlüssel abschaltbar. Es können bis zu drei Kindersitze problemlos auf der Rückbank montiert werden.

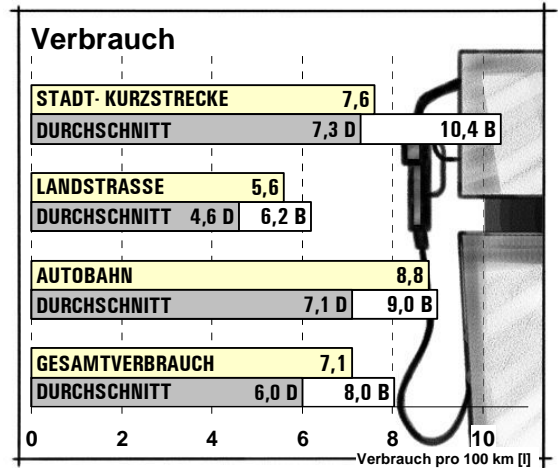
3,6 Fußgängerschutz

Der Fußgängerschutz sollte verbessert werden, denn der Stoßfänger, die Vorderkante und die seitlichen Bereiche der Motorhaube sind viel zu hart gestaltet. Nur der mittlere Bereich der Haube ist entschärft. Beim EuroNCAP-Crash mit dem VW Caddy Life von 2007 werden nur 13 von max. 36 Punkten erreicht. Für den getesteten Caddy Facelift ist von einem vergleichbaren Ergebnis auszugehen.

2,5 UMWELT/ECOTEST

3,6 Verbrauch/CO₂*

Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch des Caddy mit dem 1,2-l-TSI-Motor liegt bei 7,1 l Super alle 100 km. Damit verbunden ist ein CO₂-Ausstoß von 162 g pro Kilometer. Im EcoTest reicht dies für 24 Punkte. Innerorts konsumiert der Van 7,6 l, außerorts 5,6 l und auf der Autobahn 8,8 l Super pro 100 km.



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

1,3 Schadstoffe

+ Die Schadstoffanteile im Abgas sind sehr gering. Nur im anspruchsvollen Autobahnzyklus zeigen sich die Kohlenmonoxid-Werte etwas erhöht, aber auch nicht wirklich schlecht. Daher kann der Caddy im Bereich Schadstoff 47 von 50 möglichen Punkten erzielen. Zusammen mit den CO₂-Punkten ergibt das 71 Punkte und damit vier von fünf Sternen im ADAC EcoTest.

2,8 WIRTSCHAFTLICHKEIT

4,5 Betriebskosten*

- Die Kosten für den Betrieb ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der Verbrauch im Klassenumfeld recht hoch ausfällt, kann der Caddy hier nur eine schlechte Bewertung erreichen.

1,1 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.

+ Durch die preisgünstige Serienbereifung halten sich auch die Ausgaben für den Reifenersatz auf niedrigem Niveau. Der kleine Ottomotor besitzt eine Steuerkette, die einen oftmals teuren Zahnriemenwechsel überflüssig macht. Auch der Einsatz qualitativ hochwertiger und langlebiger Wartungs- und Verschleißteile trägt zur Kosteneinsparung bei. Zudem gewährt auch VW eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.

- Die Werkstattstundenpreise sind hoch und verhindern eine noch bessere Benotung.

4,3 Wertstabilität*

- Dem Caddy wird nur eine mäßige Wertstabilität prognostiziert. Es fehlen noch besondere Spritsparmaßnahmen wie ein Start-Stopp-System oder das Batteriemangement (Rekuperation). Es ist nicht sicher, ob es innerhalb des vierjährigen Berechnungszeitraums einen komplett neuen Nachfolger gibt. Das würde sich negativ auf die Restwertentwicklung auswirken.

2,5 Kosten für Anschaffung*

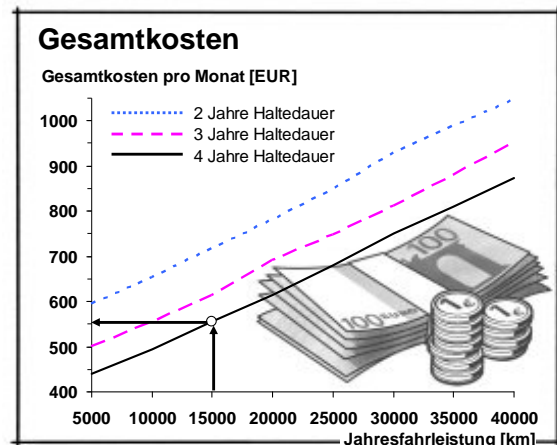
Mit einem Grundpreis von knapp 17.000 Euro ist der Caddy 1.2 TSI Startline auf den ersten Blick nicht teuer. Jedoch muss man bedenken, dass praktisch alles außer Lenkrad und vier Reifen Aufpreis kostet und so schnell weitere 5.000 Euro fällig sind, um den Van wenigstens mit den heute üblichen Funktionen wie Klimaanlage und Radio auszustatten.

1,8 Fixkosten*

⊕ Die KFZ-Steuer liegt bei moderaten 100 Euro im Jahr. Während die Einstufung für die Haftpflicht und die Teilkaskoversicherung im durchschnittlichen Bereich dieser Klasse rangiert, kommt die Vollkaskoversicherung günstig.

2,7 Monatliche Gesamtkosten*

Betrachtet man die absoluten monatlichen Kosten für den Caddy 1.2 TSI, dann kann er sich im vorderen Mittelfeld seiner Klasse einreihen. Kostentreiber sind Kraftstoffaufwendungen und der absolute Wertverlust in Euro und Cent.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 556 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

DIE MOTORVARIANTEN in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.2 TSI	1.2 TSI	1.6 TDI	1.6 TDI	2.0 TDI	EcoFuel	2.0 TDI
Aufbau/Türen	KB/4	KB/4	KB/4	KB/4	KB/4	KB/4	KB/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1197	4/1197	4/1598	4/1598	4/1968	4/1984	4/1968
Leistung [kW(PS)]	63(86)	77(105)	55(75)	75(102)	81(110)	80(109)	103(140)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	160/1500	175/1550	225/1500	250/1500	280/1750	160/3500	320/1500
0-100 km/h[s]	14,7	12,4	17,6	12,9	12,8	13,8	10,5
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	155	169	150	168	170	169	186
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	7,1 S	7,0 S	6,0 D	6,1 D	7,1 D	6,2 G	6,7 D
CO2 [g/km]	158	156	149	149	171	156	161
Versicherungsklassen KH/VK/TK	16/15/18	17/15/17	20/16/18	19/17/20	19/17/20	20/17/17	18/18/22
Steuer pro Jahr [Euro]	100	96	210	210	292	112	272
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	566	578	558	575	641	540	619
Preis [Euro]	16.904	18.600	18.267	20.248	23.473	21.771	24.163

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-Haftpf.
VK = Vollkasko
TK = Teilkasko

Kraftstoff

N = Normalbenzin
S = Superbenzin
SP = SuperPlus
D = Diesel
FG = Flüssiggas
G = Erdgas

DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	1197 ccm
Leistung	63 kW(86 PS)
bei	4800 U/min
Maximales Drehmoment	160 Nm
bei	1500 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	5-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	195/65R15T
Reifengröße (Testwagen)	195/65R15T
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,25 m
Höchstgeschwindigkeit	155 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	14,7 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2. + 3. Gang)	9,3 s
Bremsweg aus 100 km/h	39,3 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	7,1 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	7,6/ 5,6/ 8,8 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe/Test	158g/km/ 162g/km
Innengeräusch 130km/h	71dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4406/1794/1853 mm
Leergewicht/Zuladung	1430 kg/570 kg
Kofferräumvolumen normal/geklappt	635 l/995 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	690 kg/1300 kg
Dachlast	100 kg
Tankinhalt	60 l
Reichweite	845 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Messwerte fett

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbieglicht (inkl. NSW)	268 Euro
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Lichtsensoren (Licht und Sicht)	208 Euro
Reifendruckkontrolle	nicht erhältlich
Spurassistent	nicht erhältlich
Tempomat	321 Euro
Totwinkelassistent	nicht erhältlich
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	190 Euro
Xenonlicht	nicht erhältlich

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	286 Euro/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne (inkl. Seitenairbag)	452 Euro
Airbag, Seite, Kopf hinten	nicht erhältlich
Fensterheber, elektrisch vorne (Elektrikpaket)/hinten	470 Euro/n.e.
Innenspiegel, automatisch abblendend (Licht und Sicht)	208 Euro
Klimaanlage/-automatik	1410 Euro/nicht erhältlich
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem	ab 1553
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	ab 565
Außenspiegel, elektrisch einstellbar (Elektrikpaket)	470 Euro
Lackierung Metallic	ab 494
Schiebe-Hubdach	nicht erhältlich
Tagfahrlicht	Serie

° im Testwagen vorhanden

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	152 Euro
Monatliche Werkstattkosten	36 Euro
Monatliche Fixkosten	69 Euro
Monatlicher Wertverlust	299 Euro
Monatliche Gesamtkosten	556 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	16/15/18
Grundpreis	16.904 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.



TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT¹

2,4

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

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte Klassenbezogen