



## VW Jetta 1.2 TSI BlueMotion Technology Comfortline

Viertürige Stufenhecklimousine der unteren Mittelklasse (77 kW / 105 PS)

Der VW Jetta hat nun in der neuesten Generation das einheitliche VW Gesicht übernommen. Das Kofferraumvolumen reicht zwar mit 500 Litern nicht ganz an den Vorgänger heran, allerdings ist dieser Wert für diese Fahrzeugklasse immer noch sensationell. Die Verarbeitung ist gut, im Detail aber schlechter als z.B. im Golf. Der Einsteiger TSI-Motor mit 1,2 Liter Hubraum in der Ausführung BlueMotion Technology sorgt für gute Fahrleistungen bei einem günstigen Verbrauch und sauberen Abgasen. Das BlueMotion Technology Paket hilft beim Spritsparen: Start-Stop-System, Bremsenergieerückgewinnung, geänderte Getriebeübersetzung und Leichtlaufreifen zählen zum Paket. VW verlangt hierfür gegenüber der normalen Version 400 Euro Aufpreis. Der Grundpreis beginnt bei noch akzeptablen 23.000 Euro.

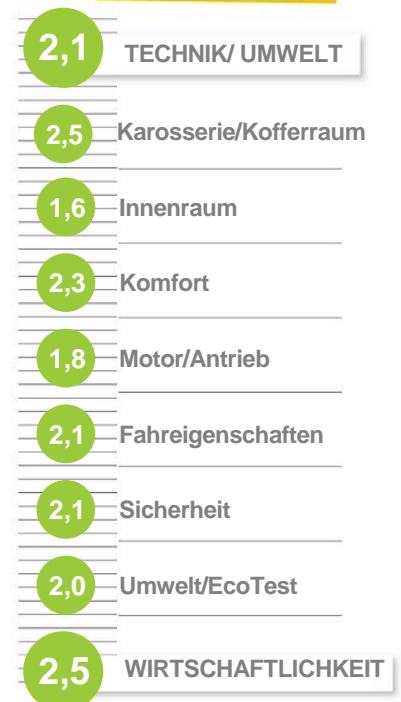
**Karosserievarianten:** keine. **Konkurrenten:** Chevrolet Cruze, Mazda 3, Ford Focus, Renault Fluence.

**+** sehr großer Kofferraum, einfache Bedienung, gutes Raumangebot, sichere Fahreigenschaften, niedrige Fixkosten

**-** eingeschränkte Kofferraumzugänglichkeit, weder Xenon- noch Kurvenlicht lieferbar



### ADAC-URTEIL



2,5

## KAROSSERIE/KOFFERRAUM

2,6

### Verarbeitung

**+** Der VW Jetta macht in Punkto Verarbeitung einen guten Eindruck. Die Blechteile sitzen passgenau, die Fugen verlaufen schmal und gleichmäßig. Auch die Materialanmutung im Innenraum ist wertig und ansprechend, auch wenn sie nicht ganz an die des Golf VI heranreicht. Die Türschweller sind gut gegen Verschmutzung geschützt. Auf dem Dach sind Gepäcklasten bis zu 75 kg erlaubt. Die Zuladung beträgt großzügige 475 kg.

**-** Es gibt keine Seitenschutzleisten, so dass unvorsichtig geöffnete Türen gleich einen teuren Schaden mit sich bringen können. Die Stoßfänger vorne und hinten sind in Wagenfarbe lackiert und verzeihen auch keine kleinen Parkrempler. Beim Ein- und Aussteigen verkratzen die lackierten und ungeschützten Türschweller leicht. Bei einer Reifenpanne steht nur ein Reifenreparaturset zur Verfügung. Bordwerkzeug und ein Wagenheber fehlen. Ein Reserverad ist gegen Aufpreis lieferbar.

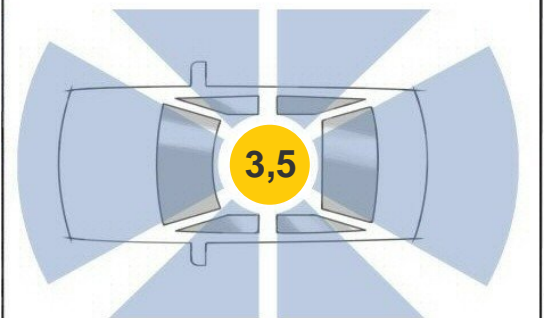
2,7

### Sicht

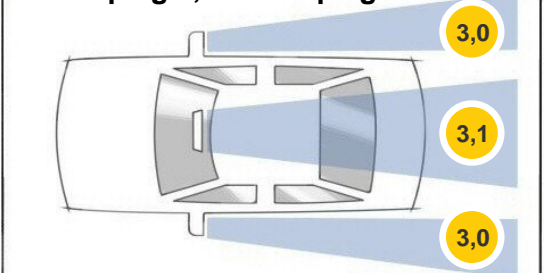
Die Rundumsicht ist aufgrund der breiten C-Säule nach hinten etwas eingeschränkt. Die Übersichtlichkeit nach vorne ist zwar gut, nach hinten aber aufgrund der hoch angesetzten Heckscheibe nur ausreichend, das Ende des Fahrzeuges ist praktisch nicht erkennbar ist. Der ab der Ausstattungsvariante "Comfortline" verbaute Parkpilot (vorne und hinten) hilft optisch und akustisch beim Rangieren. Der linke Außenspiegel ist asphärisch ausgelegt, wodurch Objekte im toten Winkel des Fahrzeugs besser erkannt werden. Nebelscheinwerfer inklusive Abbiegelicht sind gegen Aufpreis erhältlich (im Testfahrzeug vorhanden). Die Scheibenwischer sorgen selbst bei hohen Geschwindigkeiten für ein gutes Wischergebnis. Der serienmäßig automatisch abblendende Innenspiegel sorgt für eine befriedigende Sicht nach hinten. Auch die Außenspiegel bieten ein akzeptables Sichtfeld. Die Halogenscheinwerfer leuchten die Fahrbahn homogen und ausreichend hell aus. Xenon ist leider nicht lieferbar, immerhin aber ein gut funktionierender Fernlichtassistent (Aufpreis).

**+** Die Sicht nach vorne ist sehr gut, Hindernisse vor dem Fahrzeug werden gut erkannt. Das Fahrzeug verfügt serienmäßig über Tagfahrlicht.

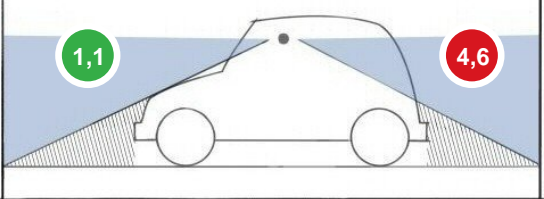
#### Rundumsicht



#### 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 breite C-Säule und der hohe Kofferraum schränken die Sicht nach schräg hinten stark ein.

---

## 2,8 Ein-/Ausstieg

Der Einstieg vorne ist bequem, die Türschweller etwas breit und gegen Kratzer ungeschützt. Der Einstieg in den Fond gelingt aufgrund der großen Türen recht einfach, auch wenn hier ebenfalls der breite Schweller etwas stört.

⊕ Mit dem gegen Aufpreis erhältlichen Keyless Access lässt sich der Jetta per Funkfernbedienung oder am Türgriff öffnen und schließen. Voraussetzung dafür ist, dass der Schlüssel in der Nähe vom Fahrzeug ist. Durch berühren des Türgriffes wird das Fahrzeug verschlossen, durch ziehen desselben wieder entriegelt. Ein versehentliches Aussperren ist mit dem Keyless Access nicht möglich. Die Türen öffnen weit, die Türbremsen mit drei Rasterungen sind völlig ausreichend ausgelegt. Alle außen liegenden Sitzplätze haben einen Haltegriff. Nach dem Verlassen des Fahrzeugs bleiben die Scheinwerfer noch eine gewisse Zeit eingeschaltet und beleuchten den Weg.

⊖ Sitzen noch Personen im Fahrzeug während von außen verriegelt wird, so können diese von innen das Fahrzeug nicht mehr öffnen. (SAFE-Sicherung gegen Diebstahl, deaktivierbar durch zweimaliges Betätigen der Schließaste).

---

## 0,9 Kofferraum-Volumen\*

⊕ In den Kofferraum des Jettas passen 500 Liter. Das ist für diese Fahrzeugklasse sehr gut. Werden zudem die Rücksitze (Teilung 2/3 zu 1/3) nach vorne geklappt, ergibt sich ein Volumen von 835 Liter (gemessen bis zur Fensterunterkante).



Mit 500 l Ladevolumen liegt der Kofferraum des Jetta auf Oberklasseniveau.

---

## 3,5 Kofferraum-Zugänglichkeit

Die Heckklappe lässt sich per Knopf in der Fahrertür, mittels Funkfernbedienung oder Taster am Kofferraumdeckel öffnen. Die Klappe schwingt selbstständig nach oben. Die Ladekante liegt mit 70 cm über dem Boden im zufriedenstellenden Bereich. Innen stört eine Bordwand von knapp 22 cm. Die Zugänglichkeit des Kofferraums ist nicht optimal, da bauartbedingt die Öffnungshöhe der Kofferraumöffnung begrenzt ist. Hinzu kommt, die enorme Tiefe des Kofferraums, welche zu einer Klettertour in den Kofferraum führt, falls hinten liegende Gegenstände herausgenommen werden wollen. Der Ladenboden ist eben, nach dem Klappen der Rücksitzlehnen entsteht aber eine störende Stufe. Der Kofferraum ist nur mit einer schwachen Lampe beleuchtet.

⊖ Die mächtigen Haltebügel der Kofferraumklappe quetschen beim Zuklappen das Gepäck.

---

## 2,5 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitze lassen sich asymmetrisch (2/3 oder 1/3) umklappen. Entriegelt wird über gut zugängliche Hebel im Kofferraum. Allerdings müssen die Lehnen manuell vom Fond aus umgelegt werden. Ein Gepäcknetz fehlt, für kleine Gegenstände sind kleine Ablageflächen rechts und links vorhanden.

⊕ Eine praktische Durchladeluke in der Rücksitzlehne ermöglicht das Transportieren langer Gegenstände wie Skier.

1,6

## INNENRAUM

1,0

### Bedienung

- ⊕ Die Bedienung ist VW-typisch: Alle Schalter und Knöpfe (beleuchtet) geben kaum Rätsel auf und liegen allermeist an der richtigen Stelle. Das Lenkrad lässt sich in Höhe und Weite einstellen, die Pedale sind günstig angeordnet, der Schalthebel ist gut zu erreichen. Einzig der Startknopf (Startautomatik) ist etwas ungünstig links vor dem Schalthebel angebracht. Ein Zündschloss gibt es nicht mehr. Der Schlüssel kann hierzu in der Hosentasche verbleiben. Das Licht ist mit einer Automatikfunktion ausgestattet. Die Armaturen lassen sich bei Tag und Nacht hervorragend ablesen. Die Radio- und Navigationssystem (Aufpreis) ist günstig angeordnet und nach kurzer Eingewöhnungszeit gut bedienbar. Das Radio lässt sich über die Lenkradtasten bedienen. Die bestellbare Klimaautomatik (Klimaanlage ist Serie) ist etwas zu tief angeordnet. Die Bedienung ist leicht, jede Taste ist nur einfach belegt. Temperaturvorwahl ist für Fahrer und Beifahrer getrennt einstellbar. Die Climatronic beinhaltet zudem eine automatische Umluftschaltung. Die vier elektrischen Fensterheber (Serie) sind mit einer Auf- und Abwärts-Automatik ausgestattet. Die Fenster lassen sich auch bei ausgeschalteter Zündung bedienen, zumindest bis eine Türe geöffnet wird. Auf Wunsch wird das Fernlicht bei Gegenverkehr automatisch abgeschaltet (Fernlichtassistent). Der Blinker besitzt eine praktische Antippfunktion (einmal tippen, dreimal blinken). Beim Anfahren am Berg verhindert der serienmäßige „Hillholder“ das Zurückrollen des Fahrzeuges. Auf der Fahrerseite ist die Sitzverstellung (gegen Aufpreis) elektrisch, wogegen für den Beifahrersitz diese Option auch gegen Aufpreis nicht erhältlich ist. Dafür steht beiden Frontsitzen eine automatisch abschaltbare Sitzheizung zur Verfügung (Aufpreis).
- ⊖ Bei weit geöffneten Türen muss man sich zu weit herauslehnen, da der Türgriff sonst nicht erreichbar ist.



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

1,4

### Raumangebot vorne\*

- ⊕ Das Raumangebot vorne ist großzügig bemessen, Personen bis 2 m finden ausreichend Platz. Auch die großzügige Innenbreite und die großen Fenster geben subjektiv ein gutes Raumgefühl.

3,3

### Raumangebot hinten\*

Auch Passagiere auf der Rücksitzbank des Jettas empfinden ein gutes Raumangebot. Allerdings geht es hier nicht ganz so großzügig wie vorne zu. Zwei bequeme Außensitze und ein schmaler in der Mitte bieten genügend Beinfreiheit für 1,95 Meter Personen (Vordersitze auf 1,85 m große Personen eingestellt). Die Kopffreiheit ist leider etwas stärker beschränkt. Personen mit einer Größe bis 1,80 m finden hier ausreichend Kopffreiheit vor.



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,80 m ausreichend Platz vor.

---

## 2,3 KOMFORT

---

### 2,4 Federung

⊕ Der Jetta mit dem BlueMotion Technology Sparpaket besitzt einen ausgewogenen Federungskomfort, die Auslegung tendiert in Richtung straff. Lange Bodenwellen nimmt der Jetta gelassen und gibt wenig davon an die Insassen weiter. Bei Langsamfahrten könnte der Jetta etwas mehr von der Fahrbahnunebenheit ausbügeln. Das Fahrzeug zeigt eine geringe Seitenneigung bei schnell gefahrenen Kurven. Nickbewegung beim Bremsen und Beschleunigen sind gut gedämpft. Beladen ändert nur wenig am Fahrverhalten, Unebenheiten werden aber geschmeidiger geschluckt.

---

### 2,0 Sitze

(Testwagen mit optionalen Leder-Sportsitzen ausgestattet)

⊕ Die gegen Aufpreis erhältlichen Leder-Sportsitze bieten einen guten Sitzkomfort. Der Seitenhalt ist auch bei schnell durchfahrenen Kurven gut. Die Sitzflächen sind angenehm ausgeformt und bieten den Oberschenkeln festen Halt. Die Lehnenhöhe ist ausreichend hoch. Der Fahrersitz lässt sich gegen Aufpreis elektrisch in der Höhe und Neigung einstellen. Für den Beifahrersitz gibt es zwar keine elektrische Sitzeinstellung, doch lässt er sich mechanisch in der Höhe einstellen. Der Fahrer kann seinen Sitz optimal auf seine Körpergröße einstellen. Die Ausstattungsvariante "Comfortline" beinhaltet für beide Vordersitze eine in der Höhe und Intensität einstellbare Lordosenstütze. Die Rücksitzlehne ist nur wenig ausgeformt und bietet daher nur geringen Seitenhalt. Die Lehnenhöhe ist aber auch für große Personen ausreichend. Die Sitzfläche könnte den Oberschenkeln etwas mehr Unterstützung bieten, insgesamt geht der Sitzkomfort aber auch hinten in Ordnung.

---

### 2,3 Innengeräusch

⊕ Der Geräuschpegel im Innenraum liegt bei einer Geschwindigkeit von 130 km/h bei angenehmen 68 dB(A). Überwiegend Windgeräusche dominieren den Geräuschpegel, der Motor hält sich dezent zurück.



## 2,7 Klimatisierung

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

Der Jetta verfügt serienmäßig über eine Klimaanlage. In der getesteten Version ist die aufpreispflichtige Klimaautomatik "Climatronic" verbaut. Die Wunschttemperatur kann getrennt für Fahrer und Beifahrer eingestellt werden. Beim Heizungstest kann der Jetta nur ein akzeptables Ergebnis einfahren. Vorne vergehen 17 min um den Innenraum auf 22 Grad aufzuwärmen, auf den hinteren Sitzen dauert es geringfügig länger.

⊕ Der Jetta hat einen Staub und Pollenfilter serienmäßig verbaut. Die Vordersitze sind serienmäßig mit einer automatisch abschaltbaren Sitzheizung ausgestattet. Die automatische Umluftsteuerung mittels Luftgütesensor sorgt stets für gute Atemluft im Innenraum (nur bei Climatronic).

## 1,8 MOTOR/ANTRIEB

### 2,4 Fahrleistungen\*

⊕ Die Fahrleistungen des Jettas mit dem 77 kW 1.2 TSI Motor sind durchweg gut. Im simulierten Überholvorgang von 60 auf 100 km/h vergehen nur etwa sieben Sekunden. Die Elastizität im fünften bzw. sechsten Gang ist befriedigend, angesichts des kleinsten erhältlichen Benzinmotors aber absolut akzeptabel.

## 2,3 Laufkultur

⊕ Der mittels Turbo aufgeladene 1.2 Liter Benziner läuft weitgehend ruhig und vibrationsfrei. Nur im Schaltknäuf sind leichte Vibrationen spürbar. Wer unterhalb von 1.500 1/min plötzlich Leistung fordert, wird einen leicht brummigen Motor vorfinden. Seine Kultiviertheit beginnt der Benziner ab etwa 4.500 1/min zu verlieren. Dann wird das für einen kleinen Vierzylinder erstaunlich sonore Motorgeräusch zunehmend durch ein dröhnendes ersetzt.

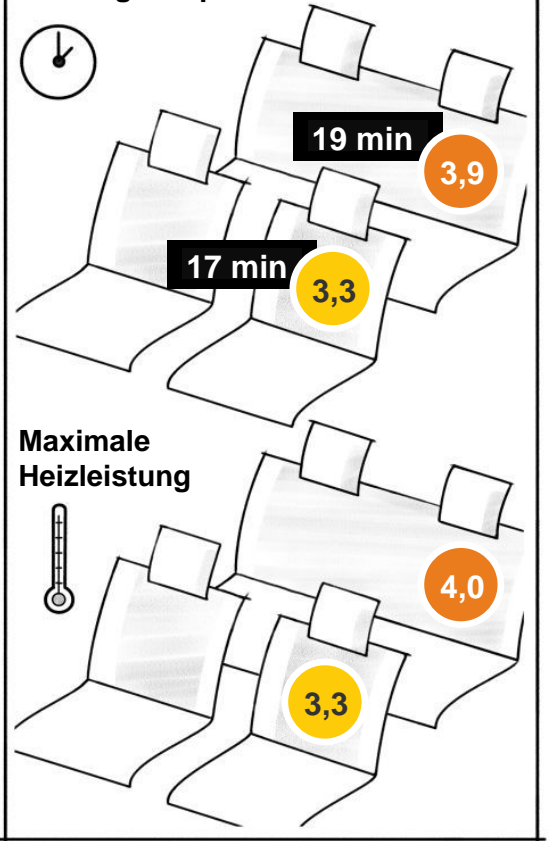
## 1,2 Schaltung

⊕ Die Gänge des Sechs-Gang-Getriebes lassen sich leicht und präzise schalten. Auch schnelles Schalten ist problemlos möglich. Die Schaltwege sind angenehm kurz. Der Rückwärtsgang ist nach einer kurzen Zeit Stillstand geräusch- und ruckfrei leicht einzulegen. Der Fahrer wird im Display über den eingelegten Gang informiert, außerdem gibt das System, wenn nötig, eine Schaltempfehlung ab.

## 1,4 Getriebeabstufung

⊕ Das Getriebe ist gut abgestuft. Die Ganganschlüsse sind stimmig. Die Motordrehzahl ist auch bei höheren Geschwindigkeiten niedrig. So dreht der Motor bei 130 km/h etwa 2.600 1/min im sechsten Gang. Das hilft beim Spritsparen.

### Heizungsansprechen



Aufwärmzeit von -10°C auf +22°C

## 2,1 FAHREIGENSCHAFTEN

### 2,4 Fahrstabilität

Beim ADAC Ausweichtest erhält der Jetta nur ein befriedigendes Ergebnis. Er reagiert zwar spontan auf die Lenkbefehle, lässt aber, aufgrund des späten ESP-Eingriffs das Fahrzeug deutlich übersteuern. Anschließend gibt es noch einen deutlichen Gegenpendler der abgefangen werden muss. Hier lässt sich z.B. ein VW Polo einfacher beherrschen.

⊕ Auf einen plötzlichen Lenkimpuls reagiert das Fahrzeug sicher und unkritisch. Spurrillen und einseitige Fahrbahnverwerfungen beeindrucken den Jetta kaum. Die Traktion ist auch dank der serienmäßigen Traktionskontrolle gut.

### 1,5 Kurvenverhalten

⊕ Der Jetta untersteuert in schnell gefahrenen Kurven leicht, ein Fahrverhalten, mit dem auch weniger geübte Fahrer gut zurecht kommen. Wird der Grenzbereich erreicht, greift das ESP dezent und hilfreich ein und unterstützt den Fahrer das Fahrzeug in der Spur zu halten. Beim plötzlichen Gaswegnehmen in der Kurve (Lastwechsel) verändert sich das Eigenlenkverhalten nur wenig, der Jetta bleibt gutmütig und leicht beherrschbar. Beladen ändert sich das Kurvenverhalten kaum und bleibt sicher.

### 2,1 Lenkung\*

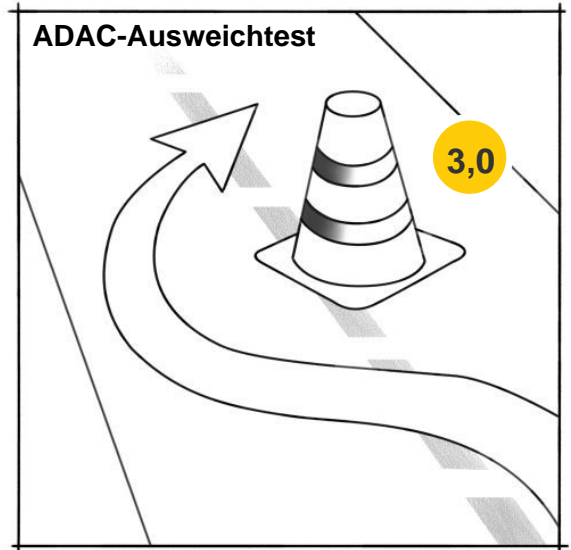
Der Wendekreis liegt mit rund elf Meter im Mittelfeld dieser Fahrzeugklasse.

⊕ Die Lenkung ist leichtgängig und vermittelt einen guten Fahrbahnkontakt. Selbst bei hohem Tempo reagiert die Lenkung spontan auf Lenkbefehle. Zielgenau können kurvige Straßen durchheilt werden. Das Lenkgefühl ist gut, der Geradauslauf hervorragend. Antriebseinflüsse sind in der Lenkung nicht bemerkbar. Die Lenkung könnte insgesamt etwas direkter sein, die Lenkwinkel sind um die Mittellage recht groß.

### 2,3 Bremse

⊕ Für die Bremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der Jetta 37,5 Meter. (Mittelwert aus 10 Messungen, halbe Zuladung, Testbereifung: Dunlop SP Sport Fastresponse 91V der Größe 205/55R16V). Das ist ein akzeptabler Wert, Fading tritt nicht auf. Die Bremse ist gut dosierbar und spricht gut an. Ein Bremsassistent ist serienmäßig an Bord.

#### ADAC-Ausweichtest

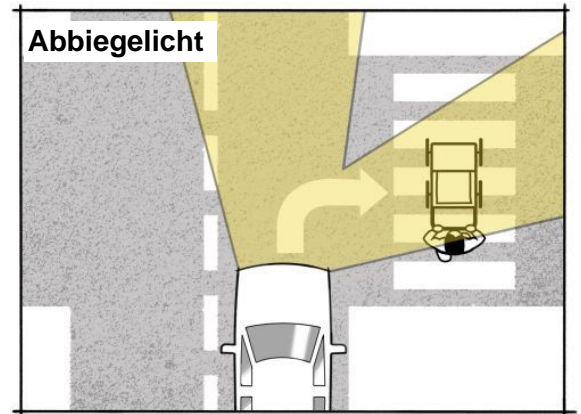


Beim ADAC-Ausweichtest erfolgt die Einfahrt in die Pylonengasse mit einer Geschwindigkeit von 90 km/h bei mindestens 2000 Motorumdrehungen im entsprechenden Gang. Geprüft wird die Fahrzeugreaktion, d.h. die Beherrschbarkeit beim anschließenden Ausweichen.

## 2,1 SICHERHEIT

### 2,4 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Der VW Jetta ist serienmäßig mit ESP und Bremsassistent ausgestattet. Bei einer Vollbremsung schaltet sich die Warnblinkanlage ein. Ein indirekt arbeitendes Reifendruckkontrollsystem (gegen Aufpreis) warnt den Fahrer bei einem Druckverlust an einem Reifen. In allen vier Türen sind Reflektoren verbaut, die bei geöffneten Türen von hinten heranfahrenden Verkehr warnen. Abbiegelicht ist mit an Bord, wenn Nebelscheinwerfer geordert werden. Unbeabsichtigtes Anfahren ist nicht möglich, weil der Motor nur bei gedrücktem Kupplungspedal gestartet werden kann.



**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.**

### 2,0 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Der aktuelle VW Jetta wurde noch nicht nach EuroNCAP-Norm untersucht. Da er serienmäßig mit Front-, Seiten- und Kopfairbags ausgestattet ist und zudem gegen Aufpreis auch für die hinten Sitzenden Seitenairbags erhältlich sind, kann man von einem guten Crashtestergebnis ausgehen. Personen bis 1,90 Meter haben vorne optimalen Schutz durch die Kopfstützen. Die Kopfstützen befinden sich nahe am Kopf, um bei einem Heckaufprall optimal wirken zu können. Hinten lassen sich die Kopfstützen zwar nur für Personen bis 1,55 m weit genug ausziehen, doch kann das hinten abfallende Dach eine zusätzliche Stützfunktion übernehmen, wodurch die Kopfstützen auch bei größeren Personen wirkungsvoll sind. Anschnallerinnerer gibt es für beide vorderen Insassen, nicht aber für die hinten Sitzenden.

### 1,6 Kindersicherheit

⊕ Der Jetta ist für Kindersitze gut geeignet. Auf den Außenplätzen der Rückbank lassen sich Kindersitze unkompliziert und lagestabil unterbringen, auch mittels Isofix-System und Ankerhaken. Das Angurten der Sitze fällt leicht, da die Gurtschlösser fest installiert sind. Die Gurtlängen reichen auch für Kindersitze mit hohem Gurtbedarf aus. Die Gurtschlösser sind kurz und ermöglichen eine lagestabile Befestigung. Auf den beiden Außenplätzen hinten sind die Abstände der unteren Gurtpunkte auch für breite Kindersitze groß genug. Nur beim mittleren Platz sind diese zu schmal. Der Beifahrerairbag lässt sich mit dem Schlüssel deaktivieren, dann kann auf diesem Platz auch ein rückwärtsgerichteter Kindersitz montiert werden. Alle Fensterheber verfügen über einen zuverlässigen und sensiblen Einklemmschutz.

⊖ Der Mittelsitz eignet sich aufgrund der ungünstigen Sitzform und den nicht idealen Gurtanlenkpunkten nicht zum Befestigen von Kindersitzen. Drei Kindersitze hätten auf der Rückbank ohnehin nicht nebeneinander Platz.



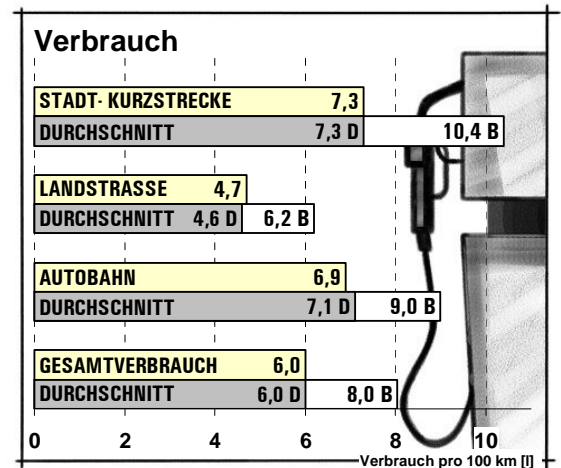
## 3,0 Fußgängerschutz

Beim simulierten Fußgängerprall nach EuroNCAP-Norm ist der VW Jetta noch nicht untersucht worden. Direkt unter der Motorhaube befinden sich keine harten Bauteile, zudem ist die Front nicht zu aggressiv gestaltet. Deshalb kann von einem durchschnittlichen Ergebnis beim Fußgängerschutz ausgegangen werden.

## 2,0 UMWELT/ECOTEST

### 2,7 Verbrauch/CO<sub>2</sub>\*

Der Jetta 1.2 TSI BlueMotion zeigt sich recht sparsam. Im ADAC EcoTest benötigt er 6,0 l/100 km. Das ist für einen Benzinmotor in dieser Fahrzeugklasse ein guter bis akzeptabler Wert. Das BlueMotion Technology Paket beinhaltet unter anderem ein Start-Stopp-System, längere Getriebeübersetzung, Leichtlaufreifen und intelligentes Batteriemanagement. Innerorts wurde ein Verbrauch von 7,3 l/100 km ermittelt. Außerorts liegt er bei niedrigen 4,7 l/100 km, auf der Autobahn (maximal 130 km/h) sind es ebenfalls niedrige 6,9 l/100 km. Der CO<sub>2</sub>-Ausstoß liegt bei 137 g/km, was im ADAC EcoTest 33 Punkte bedeutet.



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

## 1,3 Schadstoffe

⊕ Das Abgas ist sehr sauber, wofür das Fahrzeug in diesem Kapitel 47 von 50 möglichen Punkten erhält. Insgesamt erreichte der Jetta aus CO<sub>2</sub> und Schadstoffbewertung 80 Punkte und somit satte 4 Sterne im ADAC EcoTest.

## 2,5 WIRTSCHAFTLICHKEIT

### 3,4 Betriebskosten\*

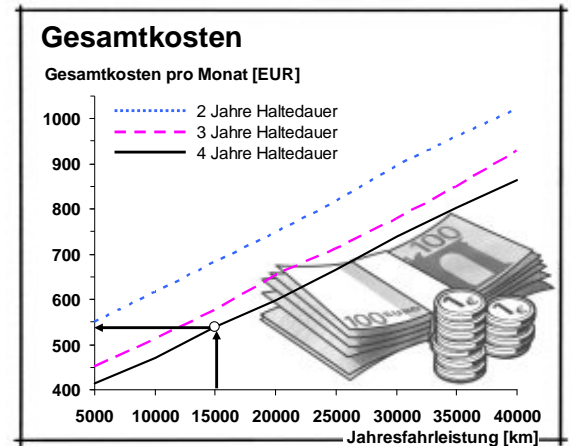
Die Betriebskosten werden überwiegend aus den Kraftstoffkosten ermittelt. Aufgrund des nicht zu hohen Verbrauchs, kann er hier eine zufriedenstellende Bewertung einfahren.

### 2,8 Werkstatt- / Reifenkosten\*

Der VW Jetta 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 1,2 Liter-Turbomotor besitzt eine Steuerkette, die einen oftmals teuren Zahnriemenwechsel überflüssig macht.

⊕ Die zeitgemäß langen Inspektionsabstände bedeuten weniger Werkstattaufenthalte. Auch der Einsatz qualitativ hochwertiger und langlebiger Wartungs- und Verschleißteile trägt zur Kosteneinsparung bei. Zudem gewährt VW eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.

⊖ Die Werkstattstundenpreise sind hoch und verhindern eine bessere Benotung.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 539 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

### 2,4 Wertstabilität\*

⊕ Dem VW Jetta 1,2 TSI BMT wird eine gute Wertstabilität prognostiziert. Zum einen ist es ein neues Modell, zum anderen sollte sich der sparsame Benziner in Verbindung mit dem Blue Motion Technology Paket auch als Gebrauchter großer Beliebtheit erfreuen.

### 3,2 Kosten für Anschaffung\*

Der Grundpreis des VW Jetta 1.2 TSI BlueMotion Technologie Comfortline liegt bei 23.000 Euro. In der getesteten Variante ist alles Wichtige serienmäßig an Bord, in der Aufpreisliste findet man zudem einige interessante Details wie das schlüssellose Zugangssystem "Keyless Access", oder einen Fernlichtassistenten. Insgesamt geht der Preis in Ordnung.

### 1,5 Fixkosten\*

⊕ Die Versicherungseinstufungen sind durchweg günstig, die KFZ Steuer liegt bei gerade einmal 30 Euro jährlich.

2,3

## Monatliche Gesamtkosten\*

⊕ Dank der geringen Fixkosten und der recht guten Wertstabilität liegen die absoluten monatlichen Gesamtkosten noch im günstigen Bereich.

### DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.2 TSI	1.2 TSI BMT	1.4 TSI	1.4 TSI	2.0 TSI	1.6 TDI	1.6 TDI BMT	2.0 TDI
Aufbau/Türen	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1197	4/1197	4/1390	4/1390	4/1984	4/1598	4/1598	4/1968
Leistung [kW(PS)]	77(105)	77(105)	90(122)	118(160)	147(200)	77(105)	77(105)	103(140)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	175/1550	175/1500	200/1500	240/1500	280/1700	250/1500	250/1500	320/1750
0-100 km/h[s]	10,9	10,9	9,8	8,3	7,5	11,7	11,7	9,5
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	190	190	202	221	238	190	190	210
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	6,2 S	6,0 S	6,9 S	6,9 S	7,3 S	4,9 D	4,2 D	5,6 D
CO2 [g/km]	134	123	144	145	167	119	109	126
Versicherungsklassen KH/VK/TK	17/16/18	17/16/18	17/18/19	17/17/23	17/19/23	18/18/21	18/18/21	18/18/21
Steuer pro Jahr [Euro]	52	30	30	78	134	152	152	202
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	551	550	k.A.	587	650	537	529	573
Preis [Euro]	20.900	21.300	23.475	25.075	28.225	23.075	23.475	27.025

#### 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 Otto	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	1197 ccm
Leistung	77 kW(105 PS)
bei	5000 U/min
Maximales Drehmoment	175 Nm
bei	1500 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	205/55R16
Reifengröße (Testwagen)	<b>205/55R16V</b>
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	<b>11 m</b>
Höchstgeschwindigkeit	190 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	10,9 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2. + 3.Gang)	<b>7,1 s</b>
Bremsweg aus 100 km/h	<b>37,3 m</b>
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	<b>6,0 l</b>
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	<b>7,3/ 4,7/ 6,9 l</b>
CO2-Ausstoß Herstellerangabe/Test	123g/km/ <b>137g/km</b>
Innengeräusch 130km/h	<b>68dB(A)</b>
Länge/Breite/Höhe	4644/1778/1482 mm
Leergewicht/Zuladung	<b>1325 kg/475 kg</b>
Kofferraumvolumen normal/geklappt	<b>500 l/835 l</b>
Anhängelast ungebremst/gebremst	650 kg/1200 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	55 l
Reichweite	<b>915 km</b>
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Messwerte fett

## AUSSTATTUNG

### TECHNIK

Abbieglicht(+ Nebelscheinwerfer)	185 Euro°
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Parkhilfe, elektronisch(vorne + hinten)	Serie
Regen- und Lichtsensor(Licht + Sicht-Paket)	175 Euro°
Reifendruckkontrolle	55 Euro°
Spurassistent	nicht erhältlich
Tempomat	205 Euro°
Totwinkelassistent	nicht erhältlich
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht	nicht erhältlich

### INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/345 Euro°
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend (Licht-Sicht-Paket)	175 Euro°
Keyless Entry	360 Euro°
Klimaanlage	Serie
Klimaautomatik	355 Euro°
Knieairbag	Serie
Navigationssystem(ab)	510 Euro°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie

### AUSSEN

Anhängerkupplung	nicht erhältlich
Außenspiegel, elektrisch einstellbar	Serie
Lackierung Metallic	500 Euro
Schiebe-Hubdach	890 Euro

° im Testwagen vorhanden

## KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	<b>137 Euro</b>
Monatliche Werkstattkosten	<b>49 Euro</b>
Monatliche Fixkosten	<b>66 Euro</b>
Monatlicher Wertverlust	<b>286 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	<b>538 Euro</b>
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	17/16/18
Grundpreis	23.000 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 / UMWELT<sup>1</sup>

2,1

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
<b>Karosserie/Kofferraum</b>	<b>2,5</b>	<b>Fahreigenschaften</b>	<b>2,1</b>
Verarbeitung	2,6	Fahrstabilität	2,4
Sicht	2,7	Kurvenverhalten	1,5
Ein-/Ausstieg	2,8	Lenkung*	2,1
Kofferraum-Volumen*	0,9	Bremse	2,3
Kofferraum-Zugänglichkeit	3,5	<b>Sicherheit</b>	<b>2,1</b>
Kofferraum-Variabilität	2,5	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme <sup>2,4</sup>	2,4
<b>Innenraum</b>	<b>1,6</b>	Passive Sicherheit - Insassen	2,0
Bedienung	1,0	Kindersicherheit	1,6
Raumangebot vorne*	1,4	Fußgängerschutz	3,0
Raumangebot hinten*	3,3	<b>Umwelt/EcoTest</b>	<b>2,0</b>
Innenraum-Variabilität	4,0	Verbrauch/CO2*	2,7
<b>Komfort</b>	<b>2,3</b>	Schadstoffe	1,3
Federung	2,4		
Sitze	2,0	<b>WIRTSCHAFTLICHKEIT</b>	<b>2,5</b>
Innengeräusch	2,3	Betriebskosten*	3,4
Klimatisierung	2,7	Werkstatt- / Reifenkosten*	2,8
<b>Motor/Antrieb</b>	<b>1,8</b>	Wertstabilität*	2,4
Fahrleistungen*	2,4	Kosten für Anschaffung*	3,2
Laufkultur	2,3	Fixkosten*	1,5
Schaltung	1,2	Monatliche Gesamtkosten*	2,3
Getriebeabstufung	1,4		

<sup>1</sup>ohne Wirtschaftlichkeit \*Werte Klassenbezogen