



VW Jetta 2.0 TDI Comfortline DSG (DPF)

Viertürige Stufenhecklimousine der unteren Mittelklasse (103 kW / 140 PS)

Während der "Stufenheck-Golf" in Übersee schon immer recht erfolgreich war, konnte er die Europäer bisher nicht so begeistern. Mit dem neuen Jetta soll das anders werden. Sein Äußeres setzt sich optisch deutlich vom Technikspender Golf ab und gefällt mit eleganter und eigenständiger Linie. Innen ist der Jetta auf Anhieb als Wolfsburger zu erkennen, man findet sich gleich zurecht. Das Platzangebot vorne fällt üppig aus, hinten ist die Kopffreiheit etwas knapp bemessen. Gewohnt sicher ist das Fahrwerk abgestimmt, es bietet auch angenehmen Komfort, wenn man nicht das Sportfahrwerk ordert. Der 140-PS-TDI ist ein alter Bekannter, er läuft recht kultiviert und ist auch in Kombination mit dem Doppelkupplungsgetriebe eine echte Empfehlung. Also alles einwandfrei? Nicht ganz, denn so viele technische Optionen wie im Golf gibt's nicht und auch dessen Perfektion und Feinabstimmung im Detail fehlen dem Jetta. Die getestete Variante ist ab 28.850 Euro zu haben.

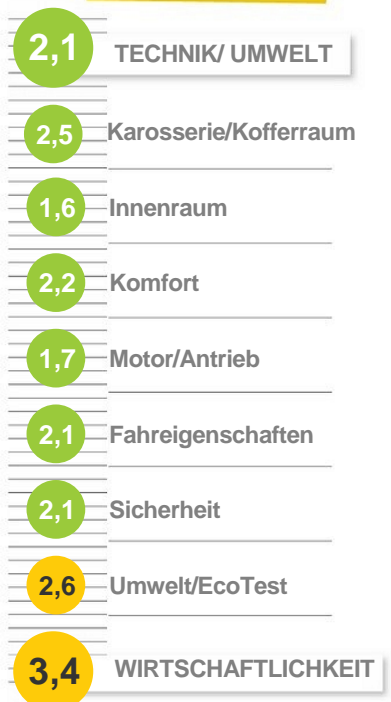
Karosserievarianten: keine. **Konkurrenten:** u.a. Chevrolet Cruze, Mazda 3, Ford Focus, Renault Fluence.

- +** sehr großer Kofferraum, einfache Bedienung, gutes Raumangebot, sichere Fahreigenschaften, kräftiger Motor mit gutem Automatikgetriebe
- eingeschränkte Kofferraumzugänglichkeit, weder Xenon- noch Kurvenlicht lieferbar, teuer in Anschaffung und bei Fixkosten

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



ADAC-URTEIL



Verarbeitung

⊕ Der neue VW Jetta macht in Punkto Verarbeitung einen guten Eindruck. Die Blechteile sitzen passgenau, die Fugen verlaufen schmal und gleichmäßig. Auch die Materialanmutung im Innenraum geht in Ordnung, reicht aber bei weitem nicht an die des Golf VI heran. Die Türschweller sind gut gegen Verschmutzung geschützt. Auf dem Dach sind Gepäcklasten bis zu 75 kg erlaubt. Die Zuladung beträgt großzügige 500 kg.

⊖ Es gibt keine Seitenschutzleisten, so dass unvorsichtig geöffnete Türen gleich einen teureren 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.

Sicht

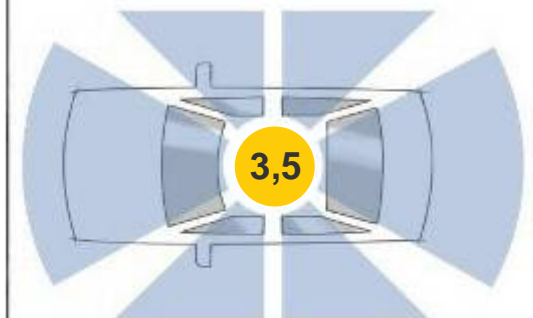
Die Rundumsicht ist aufgrund der breiten C-Säule nach hinten etwas eingeschränkt. Die Übersichtlichkeit nach vorne ist zwar gut, nach hinten aber aufgrund der hoch angesetzten Heckscheibe nur ausreichend, das Ende des Fahrzeuges ist praktisch nicht erkennbar ist. Der ab der Ausstattungsvariante "Comfortline" 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 optional 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 noch nicht lieferbar, immerhin aber ein gut funktionierender Fernlichtassistent (Aufpreis). Das Fahrzeug verfügt serienmäßig über Tagfahrlicht.

⊖ Der aus dem Golf, Touran, Passat und Sharan bekannte Parklenkassistent ist leider nicht erhältlich.

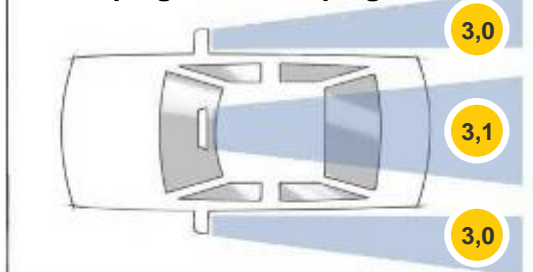


Die breite C-Säule und der hohe Kofferraum schränken die Sicht nach schräg hinten stark ein.

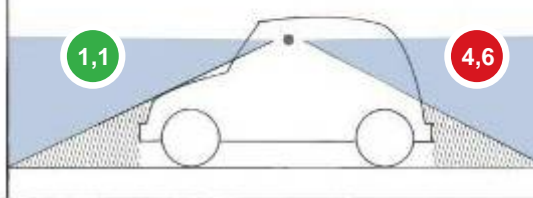
Rundumsicht



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.

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 sich der Schlüssel in der Nähe des Fahrzeugs befindet. 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 und können die Türen auch an Steigungen offen halten. Alle außen liegenden Sitzplätze haben einen Haltegriff am Dachhimmel. 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 Jetta 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 Oberklassenniveau.

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 Höhe 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 Ski.

1,6

INNENRAUM

1,0

Bedienung

⊕ Die Bedienung ist VW-typisch: Alle Schalter und Knöpfe (beleuchtet) geben kaum Rätsel auf und liegen meistens 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 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) sind günstig angeordnet und nach kurzer Eingewöhnungszeit gut bedienbar. Das Radio lässt sich über die Lenkradtasten steuern. 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 Umluftschtung. 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 nicht erhältlich ist. Dafür steht beiden Frontsitzen eine Sitzheizung zur Verfügung (Aufpreis).



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

1,4

Raumangebot vorne*

⊕ Das Raumangebot vorne ist großzügig bemessen, Personen bis knapp zwei Meter Größe finden ausreichend Platz. Auch die üppige Innenbreite und die großen Fensterflächen geben subjektiv ein gutes Raumgefühl.

3,3

Raumangebot hinten*

Auch Passagiere auf der Rücksitzbank des Jettas können sich dank des guten Raumangebots wohlfühlen. 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 beschränkt, Personen mit einer Größe über 1,80 m kommen hier an die Grenzen.



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

2,2 KOMFORT

2,5 Federung

Testwagen mit optionalem Sportpaket "Queensland" inklusive Sportfahrwerk.

⊕ Die Fahrwerksabstimmung des Jetta hat VW recht gut gewählt, beim Sportfahrwerk mit deutlich straffer Tendenz. Damit kommt der Federungskomfort etwas kürzer. Lange Bodenwellen bringen die Limousine nicht aus der Ruhe, kurze Bodenwellen und Einzelhindernisse kommen deutlicher zu den Insassen durch. Das Fahrzeug zeigt eine geringe Seitenneigung bei schnell durchfahrenen 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.

⊕ Die gegen Aufpreis erhältlichen 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 Lehnen sind ausreichend hoch. Der Fahrersitz lässt sich gegen Aufpreis elektrisch in Höhe und Neigung einstellen. Für den Beifahrersitz gibt es zwar keine elektrische Sitzeinstellung, doch lässt er sich mechanisch in der Höhe justieren. Der Fahrer kann seinen Sitz optimal auf seine Körpergröße einstellen. Lordosenstützen gibt es für beide Vordersitze, für den Fahrer elektrisch in Höhe und Intensität einstellbar, für den Beifahrer nur manuell in der Intensität variabel. Die Rücksitzlehne ist nur wenig ausgeformt und bietet daher 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.

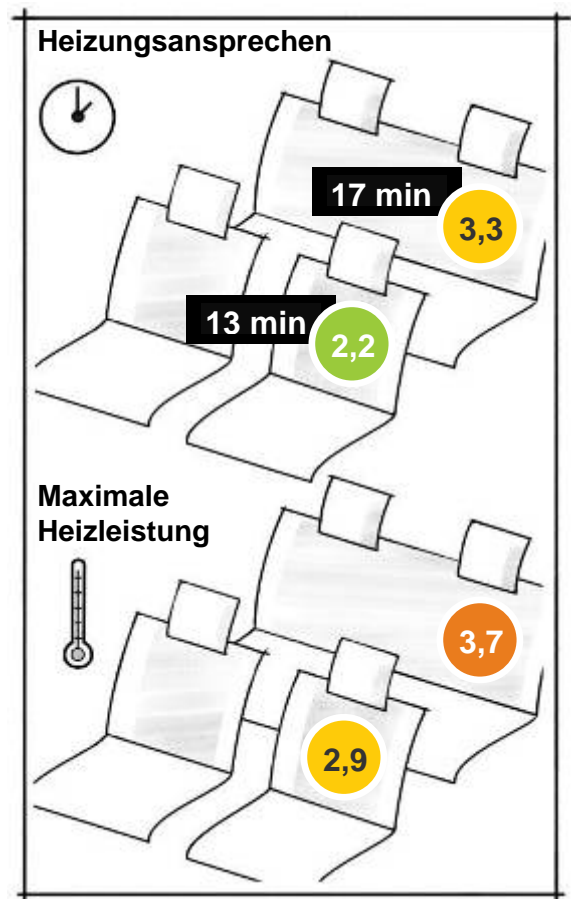
2,1 Innengeräusch

⊕ Der gemessene Geräuschpegel im Innenraum liegt bis 130 km/h im guten Bereich. Erst wenn man schneller fährt, werden Windgeräusche hörbar. Sonstige Fahrgeräusche bleiben dezent im Hintergrund. Auffällig ist der stets hörbare TDI-Motor, er klingt etwas rau, jedoch nicht weiter störend. Dennoch sind die Motorgeräusche im Golf VI besser gedämmt.

2,2 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.



Aufwärmzeit von -10°C auf +22°C

Die Wunschtemperatur kann getrennt für Fahrer und Beifahrer eingestellt werden. Beim Heizungstest kann der Jetta ein gutes bis zufriedenstellendes Ergebnis erzielen. Vorne spricht die Heizung gut an und zeigt eine ordentliche Heizleistung, sind ist beides etwas schlechter.

⊕ Der Jetta hat einen Staub und Pollenfilter serienmäßig verbaut. Die automatische Umluftsteuerung mittels Luftgütesensor sorgt stets für gute Luft im Innenraum (nur bei Climatronic).

1,7 MOTOR/ANTRIEB

2,0 Fahrleistungen*

⊕ Der Common-Rail-Diesel spendet kontinuierlich und nachdrücklich Kraft über einen weiten Drehzahlbereich. Das schlägt sich in den guten Fahrleistungen nieder. Mit seinen 140 PS ist der Jetta mehr als ausreichend motorisiert. Das üppige Drehmoment von 320 Nm ermöglicht Fahren bei niedrigen Drehzahlen und trotzdem hervorragende Elastizitätswerte. Auch der Überholvorgang mit Ausdrehen der Gänge ist im Handumdrehen abgeschlossen. Der getestete Motor ist ein harmonisches und kräftiges Triebwerk und als solches eine Empfehlung.

2,3 Laufkultur

⊕ Der Vierzylinder-Diesel gehört zu den kultivierten Exemplaren seiner Gattung. Vollständig kann er sich Vibrationen freilich nicht verkneifen, für den Fahrer sind sie dezent vor allem im Lenkrad bei niedrigen Drehzahlen zu spüren. Auffällig ist auch der im Jetta recht raue Motorklang des 2,0-l-TDI, der im Golf VI besser gedämmt zu sein scheint. Brummen oder Dröhnen treten jedoch praktisch nicht auf.

1,4 Schaltung

⊕ Das Sechsgang-Doppelkupplungsgetriebe wechselt die Schaltstufen sehr schnell, vollends ruckfrei gelingt das aber nicht, gerade dann, wenn man nicht gleichmäßig, sondern eher hektisch am Gaspedal agiert. Der Fahrer spürt bei den Schaltvorgängen kaum die Leistungsschwankungen des Motors. Insgesamt gehört das Sechsgang-DSG von VW zu den besten Doppelkupplungsgetrieben in Großserien-PKWs. Der Schalthebel lässt sich gut bedienen, der Fahrer hat zusätzlich die Möglichkeit, mit den Schaltpaddeln am Lenkrad die Gangwahl zu beeinflussen (optional, im Testwagen nicht vorhanden). Auch im Automatik-Modus wird der eingelegte Gang angezeigt.

1,4 Getriebeabstufung

⊕ Die sechs Gänge passen einwandfrei zur Leistungscharakteristik des Motors. Der kann sein volles Temperament entfalten, bei hohen Geschwindigkeiten verfügt er aber dennoch über genügend Drehzahlreserven. Der drehmomentstarke Motor kommt damit gut zurecht. Die Ganganschlüsse passen einwandfrei. Nur der Sprung zwischen fünften und sechstem Gang könnte etwas größer sein.

2,1 FAHREIGENSCHAFTEN

2,4 Fahrstabilität

Beim ADAC Ausweichtest erhält der Jetta nur ein zufriedenstellendes Ergebnis. Er reagiert zwar spontan auf die Lenkbefehle, lässt aber aufgrund des späten ESP-Eingriffs das Fahrzeug deutlich übersteuern. Anschließend gibt es einen 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.

1,7 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, die Limousine fährt sicher.

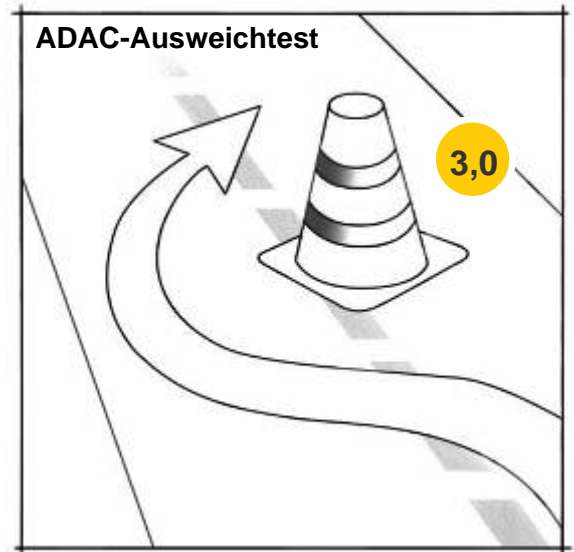
2,1 Lenkung*

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 Direktheit der Lenkung geht in Ordnung.

2,1 Bremse

⊕ Für die Bremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der Jetta durchschnittlich 36,5 Meter (Mittelwert aus zehn Messungen, halbe Zuladung, Reifen 225/45 R17) - ein guter Wert, zudem selbst bei sehr hoher Beanspruchung die Bremsleistung nicht nachlässt. Die Bremse ist gut dosierbar und spricht einwandfrei an. Ein Bremsassistent ist serienmäßig an Bord, er unterstützt weniger geübte Fahrer dabei, in einer Notsituation das volle Potenzial der Bremsanlage zu mobilisieren.

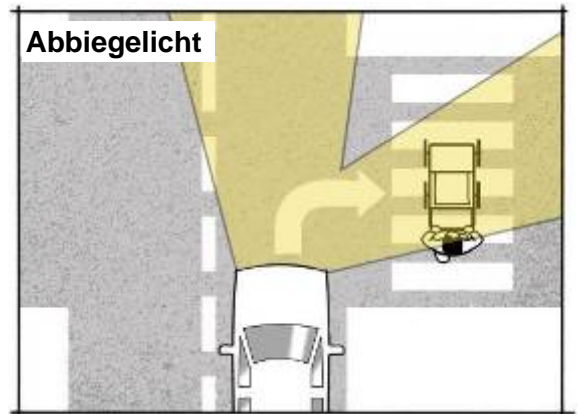


Beim ADAC-Ausweichtest erfolgt die Einfahrt in die Pylonengasse mit einer Geschwindigkeit von 90 km/h bei mindestens 2000 Motorumdrehungen im entsprechenden Gang. Geprüft wird die Fahrzeugreaktion, d.h. die Beherrschbarkeit beim anschließenden Ausweichen.

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 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 Bremspedal gestartet werden kann und auch das Einlegen von Fahrstufen nur auf diese Weise möglich ist.



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 Crashergebnis 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.

1,7 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 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 nebeneinander hätten auf der Rückbank ohnehin keinen 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.

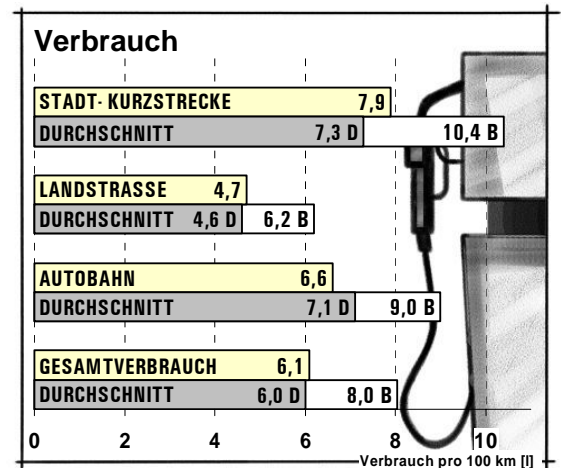
2,6 UMWELT/ECOTEST

3,5 Verbrauch/CO2*

Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch des Jetta 2.0 TDI DSG liegt bei 6,1 l Diesel alle 100 km. Damit verbunden ist ein CO₂-Ausstoß von 160 g pro Kilometer. Im EcoTest reicht das nur für 25 Punkte. Innerorts benötigt die Limousine 7,9 l, außerorts 4,7 l und auf der Autobahn 6,6 l Diesel pro 100 km.

1,7 Schadstoffe

⊕ Die Schadstoffanteile im Abgas sind gering, nur die Stickstoffoxid-Werte zeigen sich im anspruchsvollen Autobahnzyklus etwas erhöht. So kann der Jetta TDI 43 von 50 möglichen Punkten im Bereich Schadstoffe erzielen. Zusammen mit den CO₂-Punkten ergibt das 68 Punkte damit nur drei von fünf möglichen Sternen.



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

3,4 WIRTSCHAFTLICHKEIT

2,8 Betriebskosten*

Die Kosten für den Betrieb ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der Verbrauch des Jetta TDI DSG nur durchschnittlich im Rahmen seiner Klasse ausfällt, erhält er hier eine zufriedenstellende Benotung. Immerhin benötigt er den weniger teuren Dieselmotorkraftstoff.

3,4 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. Der Zahnriemen muss nur alle 210.000 km ersetzt werden.

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

⊖ Die Werkstattstundenpreise sind hoch und verhindern eine bessere Benotung.

1,6 Wertstabilität*

⊕ Dem Jetta TDI DSG wird eine gute Restwertentwicklung prognostiziert. Innerhalb des vierjährigen Berechnungszeitraums ist nicht mit einem komplett neuen Modell zu rechnen, das wirkt sich positiv aus.

4,6 Kosten für Anschaffung*

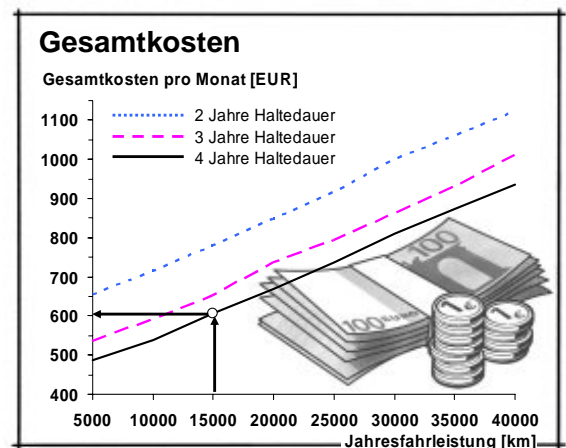
⊖ Mit einem Grundpreis von knapp 29.000 Euro für die getestete Variante ist der Jetta sehr teuer. Zwar fällt die Ausstattung gut aus, aber mit einigen Extras, die man auch im Hinblick auf den Wiederverkauf wählen sollte, ist ein Kaufpreis von 35.000 Euro schnell überschritten.

4,2 Fixkosten*

⊖ Die KFZ-Steuer liegt bei 226 Euro jährlich im üblichen Rahmen für ein Auto mit 2-l-Dieselmotor. Sehr ungünstig fallen die Einstufungen bei der Versicherung aus, sowohl Haftpflicht als auch Teilkasko sind sehr teuer. Da kann die Vollkaskoversicherung im durchschnittlichen Bereich nicht mehr viel retten.

3,5 Monatliche Gesamtkosten*

Betrachtet man die absoluten monatlichen Kosten für den VW Jetta 2.0 TDI DSG, dann kann er sich im hinteren Mittelfeld seiner Klasse einordnen. Teuer sind die Fixkosten und der absolute Wertverlust in Euro und Cent.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 608 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.2 TSI	1.4 TSI	1.4 TSI	2.0 TSI	1.6 TDI	2.0 TDI
Aufbau/Türen	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1197	4/1390	4/1390	4/1984	4/1598	4/1968
Leistung [kW(PS)]	77(105)	90(122)	118(160)	147(200)	77(105)	103(140)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	175/1550	200/1500	240/1500	280/1700	250/1500	320/1750
0-100 km/h[s]	10,9	9,8	8,3	7,5	11,7	9,5
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	190	202	221	238	190	210
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	6,2 S	6,9 S	6,9 S	7,3 S	4,9 D	5,6 D
CO2 [g/km]	134	144	145	167	119	126
Versicherungsklassen KH/VK/TK	17/16/18	17/18/19	17/17/23	17/19/23	18/18/21	18/18/21
Steuer pro Jahr [Euro]	52	76	78	134	152	202
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	551	565	588	651	538	574
Preis [Euro]	20.900	23.475	25.075	28.225	23.075	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-Haftpf.
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	1968 ccm
Leistung	103 kW (140 PS)
bei	4200 U/min
Maximales Drehmoment	320 Nm
bei	1750 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Doppelkupplungsgetriebe
Reifengröße (Serie)	205/55R16
Reifengröße (Testwagen)	225/45ZR17W
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11 m
Höchstgeschwindigkeit	208 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,5 s
Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	6,2 s
Bremsweg aus 100 km/h	36,6 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	6,1 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	7,9/ 4,7/ 6,6 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe/Test	138g/km / 161g/km
Innengeräusch 130km/h	68dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4644/1778/1482 mm
Leergewicht/Zuladung	1470 kg/500 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	500 l/835 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	720 kg/1500 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	55 l
Reichweite	900 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Messwerte fett

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	129 Euro
Monatliche Werkstattkosten	53 Euro
Monatliche Fixkosten	88 Euro
Monatlicher Wertverlust	337 Euro
Monatliche Gesamtkosten	607 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18/18/21
Grundpreis	28.850 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 (+ Nebelscheinwerfer)	185 Euro°
Regen- und Lichtsensor (Licht-Sicht-Paket)	175 Euro°
Totwinkelassistent	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Parkhilfe, elektronisch (vorne + hinten)	Serie
Reifendruckkontrolle	55 Euro°
Spurassistent	nicht erhältlich
Tempomat	205 Euro°
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/Klimaautomatik	Serie/355 Euro°
Knieairbag	Serie
Navigationssystem	ab 680°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar (geteilt)	Serie
Sitzbezüge, Leder	2135 Euro°

AUSSEN

Anhängerkupplung (abnehmbar)	730 Euro
Außenspiegel, elektrisch anklappbar (Spiegelpaket)	345 Euro°
Lackierung Metallic	500 Euro°
Schiebe-Hubdach	890 Euro

° im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT¹

2,1

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

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte Klassenbezogen