



VW Beetle 2.0 TSI Sport DSG

Dreitürige Schräghecklimousine der unteren Mittelklasse (147 kW / 200 PS)

Das Ur-Modell des VW Käfer gehört zu den erfolgreichsten Autos der Welt und wurde mehr als 21,5 Million mal verkauft. Die neue Generation des Beetle (engl. für Käfer) wird wohl an diesen Erfolg nicht mehr anknüpfen können - doch als Lifestylemobil im konsequenten Retro-Look sollte er speziell in der sportlichen Ausführung seine ganz eigene Fangemeinde finden. Dynamisches Design, hervorragende Fahrleistungen und sportliche Fahreigenschaften prägen das Gesamtbild des Beetle. Dazu gesellen sich die VW-typische einfache Bedienung und weitgehend gute Verarbeitung. Soviel Emotionen der Beetle im Fahrbetrieb auch weckt, an der Tankstelle ist Schluss mit lustig. Ein gemessener Verbrauch von 8,3 l/100 km sind selbst in dieser Leistungsklasse zu viel. Dazu leistet sich VW einige Patzer wie die fehlenden Kopfairbags oder der nicht vorhandene Heckwischer - aber den hatte der Ur-Käfer auch nicht an Bord. Erhältlich ist der Beetle Sport ab 27.100 Euro.

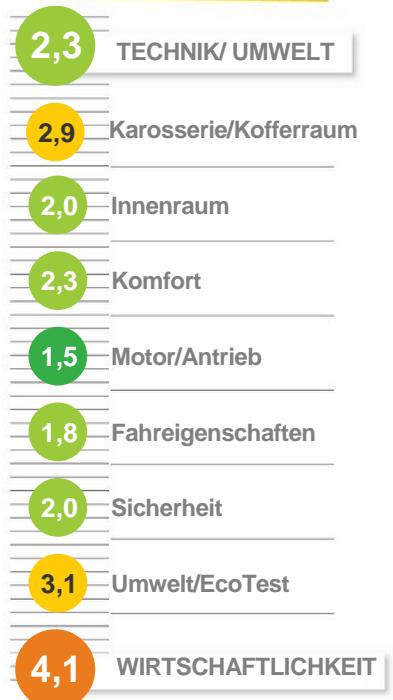
Karosserievarianten: keine. **Konkurrenten:** Citroen DS4, Mini.

+ gutes Platzangebot vorne, einfache Bedienung, exzellente Fahrleistungen, sichere und sportliche Fahreigenschaften, sehr gute Crashergebnisse

- hinten kaum Platz, hoher Verbrauch, hohe Betriebskosten, kein Heckscheibenwischer



ADAC-URTEIL



Verarbeitung

⊕ Auch wenn der neue Beetle insgesamt solide verarbeitet ist, kann er im Detail nicht ganz überzeugen. Speziell im Interieur wurden deutlich wenig hochwertiger wirkende Materialien verbaut als z.B. im Golf. Und dass, obwohl der Beetle technisch eng mit der Golf VI Plattform verwandt ist. So ist das Armaturenbrett nicht aufgeschäumt und fühlt sich deshalb hart und billig an. Durch Zierleisten in Klavierlackoptik sowie Alumrandungen von verschiedenen Bauteilen soll das Cockpit aber etwas aufgewertet werden. Die Karosserieverarbeitung ist weitgehend tadellos. Der Motorraum ist nur im vorderen Bereich abgeschottet, was Luftverwirbelungen reduziert und den Motorraum vor Schmutz schützt. Die Türausschnitte sind vorbildlich gegen Eindringen von Schmutz geschützt, zudem schützen Leisten die Schweller vor Kratzern. Auf dem Dach sind bis zu 75 kg Gepäck erlaubt. Die Zuladung beträgt gute 440 kg.

⊖ Front- und Heckschürze sind vollständig lackiert; das sieht schön aus, verzeiht aber kein "anecken" - schon bei Kleinigkeiten sind teure Reparaturen nötig. An den Seiten gibt es zwar im unteren Bereich breite Schutzleisten, in der Praxis schützen diese aber kaum vor Lackschäden durch eine unvorsichtig geöffnete Türe eines Nachbarautos. Bei einer Reifenpanne steht nur ein Reifenreparaturset zur Verfügung, ein Notrad (inkl. Wagenheber) kostet Aufpreis.

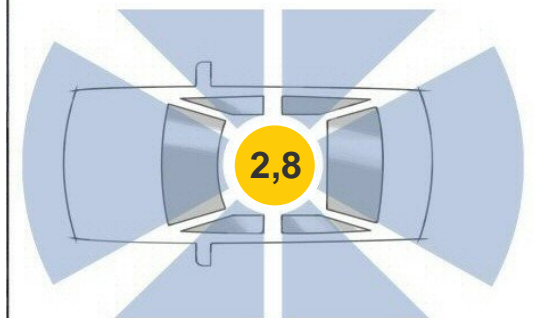
Sicht

Die Fahrzeugenden lassen sich zufriedenstellend abschätzen. Bei der ADAC-Rundumsichtmessung kann der Beetle mit einem guten bis befriedigenden Ergebnis punkten. Vor allem die nicht zu breiten A-Säulen und die teilweise versenkbaren Kopfstützen im Fond verbessern die Sicht, auch wenn die hinteren Dachsäulen recht massiv ausgeführt sind. Die serienmäßigen Halogenscheinwerfer mit nicht mehr ganz aktueller H4-Technik leuchten die Fahrbahn akzeptabel aus. Wer nachts allerdings Probleme mit den Augen hat, sollte die optionalen Xenonscheinwerfer wählen. Leider gibt es für den Beetle kein dynamisches Kurvenlicht. Abbiegelichter in den Nebelscheinwerfern sind aber Serie. Tagfahrlicht ist immer an Bord, bei Wahl der Xenonscheinwerfer sogar in heller LED-Technik. Einparksensoren für die vordere und hintere Stoßstange sind optional erhältlich. Die Sicht im kleinen Innenspiegel ist allenfalls akzeptabel. Gegen Aufpreis blendet der Innenspiegel automatisch ab (Licht-und-Sicht-Paket). Die Sicht in den Außenspiegeln ist zufriedenstellend, der linke Außenspiegel besitzt einen asphärischen Bereich, wodurch Objekte im toten Winkel des Fahrzeugs besser erkannt werden können.

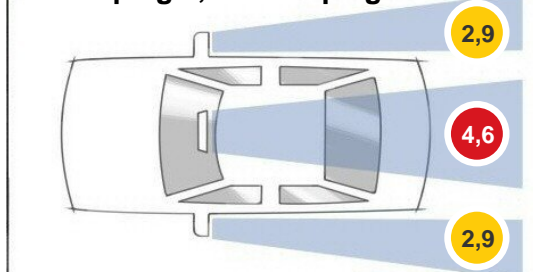


Versenkbare Kopfstützen verbessern die Sicht nach schräg hinten.

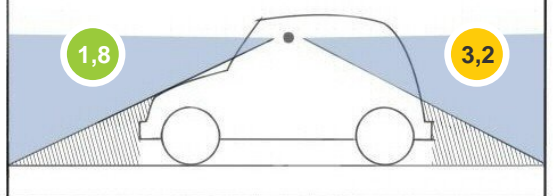
Rundumsicht



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.

3,2 Ein-/Ausstieg

Das Ein- und Aussteigen klappt im Beetle zufriedenstellend. Die Schweller sind nicht zu hoch und der Fahrersitz liegt auf einer angenehmen Höhe. Einziger Abstand zwischen Sitzaußenkante und Schwelleraußenkante ist zu groß, man muss einen großen Schritt machen um in das Fahrzeug zu steigen. Nach hinten gelangt man für einen Dreitürer noch ausreichend bequem. Die Vordersitze lassen sich dank Easy-Entry-Funktion bei geklappter Rückenlehne weit nach vorne fahren, der Spalt zwischen Sitz und B-Säule ist dadurch groß genug, um in den Fond zu gelangen.

⊕ Die Zentralverriegelung lässt sich mit einer praktischen Fernbedienung steuern. Für alle außen Sitzenden sind Haltegriffe (oder Halteschlaufen hinten) am Dachhimmel vorhanden. Die Follow-Me-Home-Funktion hält die Außenbeleuchtung auch nach Verlassen des Fahrzeugs noch kurze Zeit in Betrieb und somit für einen gut ausgeleuchteten Heimweg. Die Türaufhalter sind kräftig genug, um die Türen auch an Steigungen sicher offen zu halten. Nachteilig in engen Parklücken sind aber die lediglich zwei Rasterungen der Türaufhalter.

⊖ Man kann sich leicht versehentlich aussperren, nur bei offener Fahrertür wird die Verriegelung unterbunden. Sperrt man das Auto ab, während sich noch eine Person darin befindet, kann diese nicht mehr aussteigen, da die Zentralverriegelung sich dann nur noch mit dem Schlüssel öffnen lässt (SAFE-Sicherung gegen Diebstahl, durch 2 x Absperren deaktivierbar).

3,4 Kofferraum-Volumen*

Mit einem Volumen von 290 l fällt der Kofferraum nur akzeptabel groß für diese Fahrzeugklasse aus. Klappt man die Rückbank um, erweitert sich das Volumen auf immerhin 550 l (gemessen bis Fensterunterkante).



Der Kofferraum ist gegenüber dem Vorgängermodell (210 l) um 80 l gewachsen, ist in dieser Fahrzeugklasse trotzdem nur von durchschnittlicher Größe.

3,0 Kofferraum-Zugänglichkeit

⊕ Die Kofferraumklappe wird über das VW-Emblem, welches allerdings leicht verschmutzt, entriegelt und lässt sich leicht anheben und auch wieder schließen. Hierfür gibt es praktische Griffmulden an der Innenseite der Heckklappe. Die Heckklappe öffnet 1,85 m hoch und behindert damit selbst groß gewachsene Personen kaum. Das Format des Gepäckabteils fällt zweckmäßig aus, kaum zerklüftet und nicht zu tief. Man kommt auch noch gut an Gepäckstücke, die bis zu den Rücksitzlehnen vorgerutscht sind.

⊖ Störend beim Be- und Entladen wirkt sich die hoch über der Straße liegende Ladekante und die tiefe innere Bordwand von 22 cm aus, über welche schweres Gepäck gehoben werden muss. Bei vorgeklappten Rücksitzen behindert eine Stufe das Verschieben des Gepäcks. Die Beleuchtung ist schwach.

2,4 Kofferraum-Variabilität

⊕ Die Rücksitzlehne lässt sich mittig geteilt umklappen. Der Klappmechanismus der Rücksitzlehnen funktioniert einfach und unproblematisch (auch vom Kofferraum aus bedienbar). Auch beim Wiederaufrichten besteht keine Einklemmgefahr für die Gurte.

⊖ Kleine Utensilien können im Kofferraum nirgends richtig befestigt werden, es gibt weder ein Gepäcknetz, noch Befestigungsösen.

2,0

INNENRAUM

1,4

Bedienung

- +** Die Bedienung des Beetle gibt keine Rätsel auf, die ergonomische Gestaltung des Cockpits macht das Fahren angenehm. Das Lenkrad kann in einem großen Bereich in Höhe und Reichweite eingestellt werden und passt sich somit Personen ganz unterschiedlicher Größe an. Günstig liegen auch die Pedale und der Schalthebel. Die Instrumente sind groß und übersichtlich angeordnet und weisen einen sehr guten Kontrast auf. Gegen Aufpreis gibt es Zusatzinstrumente - dann finden man Anzeigen für den Ladedruck, die Öltemperatur und eine Stoppuhr. Einzig die Tankanzeige scheint etwas überdimensioniert geraten zu sein. Der Bordcomputer zeigt neben dem Momentan- und Durchschnittsverbrauch auch die restliche Reichweite an. Die Scheibenwischer werden auf Wunsch von einem Sensor gesteuert (Licht-und-Sicht-Paket). Im gut erreichbaren beleuchteten Lichtschalter ist auch die Bedienung der Nebelleuchten integriert. Leider ist für den Beetle keine automatische Fahrlichtsteuerung erhältlich. Mit der optionalen Klimaautomatik steht auch eine automatische Umluftkontrolle zur Verfügung. Das Klimabedienteil ist leider sehr tief angebracht, zudem sind die Tasten und Beschriftung recht klein. Die Heckscheibenheizung schaltet sich automatisch wieder ab, um nicht unnötig Energie zu verbrauchen. Das optionale Navigationssystem lässt sich über Touchscreen und Lenkradtasten einfach bedienen und sitzt in optimaler Höhe, die angezeigten Informationen kann man gut ablesen. Die Fensterheber verfügen über Antippautomatik sowie über einen zuverlässigen Einklemmschutz. Der Blinker verfügt über eine Antipp-Funktion (1x Tippen, 3x Blinken). Das Angebot an Ablagen vorne ist gut: In die vorderen Türablagen passen sogar große Wasserflaschen, am Dachhimmel ist ein Brillenfach verbaut und links unter dem Lenkrad finden man ein weiteres kleines Ablagefach. Die Innenbeleuchtung ist vorne gut - hinten gibt es aber keine separate Beleuchtung. Nicht richtig geschlossene Türen und Klappen werden im Zentraldisplay angezeigt.
- Es fehlt eine deutlich sichtbare Fahrlichtanzeige in der Instrumententafel. Die Kontrollleuchte für die Nebelscheinwerfer ist im Lichtschalter untergebracht und dadurch kaum zu sehen. Es fehlt ein Heckwischer, obwohl dieser aufgrund der steilen Heckpartie durchaus notwendig wäre. Der Schalter für die Warnblinkanlage ist zu tief und hinter dem Schalthebel versteckt angebracht.



Der VW Beetle überzeugt durch gute Funktionalität, bei der Verarbeitungsqualität besteht noch Raum für Verbesserungen.

1,6

Raumangebot vorne*

- +** Auf den vorderen Plätzen finden Personen bis zu einer Größe von knapp 2,00 m genügend Beinfreiheit vor. Noch üppiger fällt die Kopffreiheit aus. Dank der großzügigen Innenbreite ist das subjektive Raumgefühl trotz der hohen Fensterlinie angenehm und lässt keine Enge aufkommen.

4,3 Raumangebot hinten*

– Die zwei hinteren Sitzplätze sind allenfalls für Kurzstrecken zumutbar. Personen bis ca. 1,75 m Größe haben zwar genügend Beinfreiheit (Fahrersitz auf 1,85 m große Personen eingestellt), doch aufgrund der geringen Innenbreite fühlt man sich sehr eingeeengt.



Wie schon beim Vorgängermodell finden Personen bis 1,75 m Körpergröße auf den hinteren Sitzplätzen gerade noch ausreichend Platz vor.

2,3 KOMFORT

2,8 Federung

Die sehr straffe Abstimmung des Fahrwerks mag zwar zum sportlichen Charakter des Fahrzeugs passen, doch speziell bei längeren Fahrten würde man sich ein Stück mehr Komfort wünschen. Fahrbahnunebenheiten werden hart an die Insassen durchgereicht. Der Abrollkomfort ist nicht besonders hoch, was aber auch an den optionalen 18" Felgen mit niedrigem Reifenquerschnitt liegen sollte.

2,2 Sitze

+ Die in dieser Ausstattungsvariante serienmäßigen Sportsitze vorne bieten dank gut konturierter Lehne und Sitzfläche einen guten Seitenhalt. Die Sitzlehnen sind angenehm hoch und die Kopfstützen ergonomisch geformt. So sitzt man auch auf langen Strecken sehr komfortabel und mit guter Rückenunterstützung; für diese bieten die Sitze auch Lordosenstützen für Fahrer und Beifahrer an, die sich aber nur in der Intensität und nicht in der Höhe einstellen lassen. Beide Sitze vorne lassen sich in der Höhe, nicht aber in der Neigung justieren. Fuß- und Beinunterstützung des Fahrers sind hervorragend, die Sitzposition entspannt.

– Die hinteren Sitze sind kaum langstreckentauglich. Die Sitzfläche ist zu kurz, wobei kaum Oberschenkelunterstützung vorhanden ist, die harte Lehne steht zudem zu steil, wodurch man in aufrechter Haltung sitzen muss. Insgesamt taugen die Rücksitze allenfalls für kurze Strecken.

2,2 Innengeräusch

+ Der gemessene Geräuschpegel liegt im niedrigen Bereich (68 dB(A) bei 130 km/h). Subjektiv unaufdringlich bleiben die Wind- und Fahrgeräusche bis in hohe Geschwindigkeitsbereiche. Der rau und kernig klingende Motor vermittelt zwar eine gewisse Sportlichkeit, ist dadurch aber stets im Innenraum präsent.

1,9 Klimatisierung

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

⊕ Die optionale Zweizonen-Klimaautomatik regelt fein und situationsangepasst. Fahrer und Beifahrer können sich ihre Temperatur getrennt einstellen. Die Luftmengenverteilung wird für Fahrer und Beifahrer gemeinsam vorgenommen. Jeder Bereich kann aber einzeln angewählt werden. Die Umluftsteuerung erfolgt auf Wunsch automatisch. Einen Aktivkohlefilter gibt es serienmäßig. Die Heizleistung auf den Vordersitzen ist sehr gut. Bereits nach 10 Minuten wird die Wohlfühltemperatur von 22° C erreicht. Auf der Rücksitzbank dauert es nur geringfügig länger.

⊖ Die hinteren Seitenscheiben lassen sich nicht öffnen.

1,5 MOTOR/ANTRIEB

0,9 Fahrleistungen*

⊕ Der lediglich mit DSG lieferbare 2,0 l Turbomotor mit 200 PS sorgt für exzellente Fahrleistungen. Sowohl aus dem unteren Drehzahlbereich, als auch bei weitem Ausdrehen der Gänge ist enormer Vortrieb zu spüren. Der Motor passt gut zum sportlichen Charakter des Fahrzeugs.

2,7 Laufkultur

⊕ Der Motor läuft weitgehend vibrationsfrei und kultiviert.

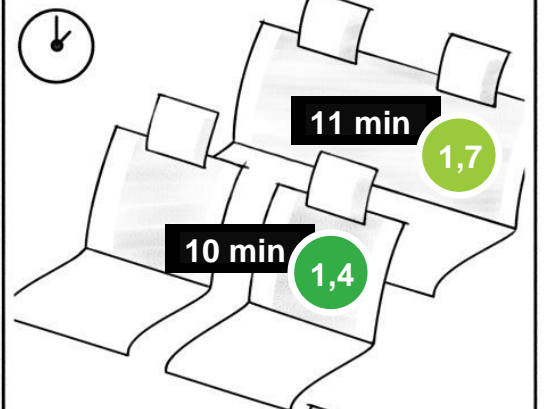
⊖ Störend sind allerdings deutliche Brummfrequenzen bei Drehzahlen knapp unter 1.700 1/min. Speziell im Stadtbetrieb wird der Fahrer ständig durch dieses Dröhnen genervt, da das DSG die Motordrehzahl möglichst niedrig hält und man dann permanent in diesem Drehzahlbereich unterwegs ist.

1,4 Schaltung

⊕ Die 6-Gang-Doppelkupplungsgetriebe haben bei VW inzwischen einen hohen Perfektionsgrad erreicht. So arbeitet das serienmäßige DSG auch im Beetle weitgehend ruckfrei und harmonisch. Die Gänge werden schnell gewechselt. Im Normal-Modus wählt die Automatik stets eine möglichst ökonomische Fahrstufe. Der Sportmodus sorgt für weiteres Ausdrehen der Gänge.

⊖ Leider hat sich VW beim Beetle die Schaltwippen am Lenkrad gespart, welche für ein Fahrzeug mit diesem sportlichen Charakter durchaus wünschenswert wären. Ein manuelles Schaltgetriebe ist für diesen Motor nicht erhältlich.

Heizungsansprechen



Maximale Heizleistung



Aufwärmzeit von -10°C auf +22°C

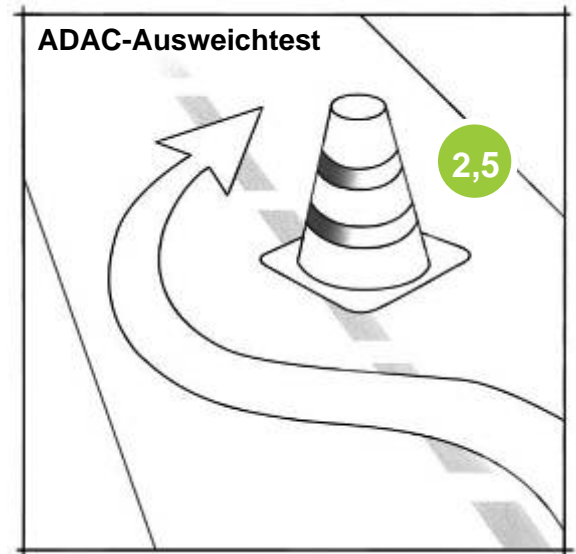
1,4 Getriebeabstufung

⊕ Die sechs Gänge des Direktschaltgetriebes sind so abgestimmt, dass der drehfreudige Motor sein volles Temperament entfalten und zugleich auf langen Fahrten mit moderaten Drehzahlen gefahren werden kann. Ein siebter Gang könnte zur weiteren Drehzahlabsenkung auf der Autobahn beitragen und den hohen Verbrauch des Fahrzeugs etwas senken. Der Motor würde gut damit zurecht kommen.

1,8 FAHREIGENSCHAFTEN

2,1 Fahrstabilität

⊕ Der Beetle reagiert gut auf Lenkimpulse und bleibt dabei gutmütig und problemlos beherrschbar. Auch Spurrillen und Fahrbahnverwerfungen bringen das Fahrzeug kaum aus der Ruhe. Nur bei sehr hohen Geschwindigkeiten jenseits von 200 km/h wird er auf der Hinterachse sehr leicht. Der Heckspoiler sorgt für zusätzlichen Anpressdruck und ist in diesem Fall durchaus nicht nur aufgrund der Optik verbaut. In diesen Fällen muss das serienmäßige ESP beim starken Verzögern oder plötzlichen Richtungsänderungen schon mal regulierend eingreifen und das Fahrzeug in der Spur halten. Die serienmäßige elektronische Traktionskontrolle und das optionale elektronische Sperrdifferenzial sorgen für souveränen Vortrieb. Beim ADAC-Ausweichtest kann das Fahrzeug ein gutes Ergebnis einfahren. Er reagiert spontan auf die Lenkbefehle, das ESP greift früh genug ein und regelt effektiv. Das Ausweichverhalten ist weitgehend neutral. Bei hohem Lenkwinkel drängt die Hinterachse etwas stärker nach und das ESP muss deutlich Regeln, um schleudern zu verhindern. Insgesamt ist das Fahrzeug aber stets sicher beherrschbar und kann mit hoher Geschwindigkeit durch den Parcours gefahren werden.



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.

1,3 Kurvenverhalten

⊕ In schnell durchfahrenen Kurven zeigt das Fahrzeug ein neutral Fahrverhalten mit einer leichten Tendenz zum Untersteuern. Bei Lastwechseln drängt das Heck sanft in Richtung Kurvenaußenseite. Der sportlich ambitionierte Fahrer lenkt dadurch die Hinterachse mit dem Gaspedal und erfreut sich hervorragender Agilität des Beetle auf kurvigen Landstraßen.

2,1 Lenkung*

⊕ Die Lenkung spricht selbst bei hohem Tempo spontan auf Lenkbefehle und Kurskorrekturen am Lenkrad an, ohne aber nervös zu wirken. Präzise können kurvige Landstraße durchheilt werden und auch lange Autobahnfahrten bleiben dank des guten Geradeauslaufs stressfrei. Der Fahrer bekommt einen sehr guten Kontakt zur Fahrbahn vermittelt, bleibt aber von Stößen verschont. Die Lenkung ist insgesamt recht direkt ausgelegt. Sie könnte aber speziell beim Rangieren etwas leichtgängiger sein. Der Wendekreis liegt mit 10,8 m im guten Mittelfeld dieser Fahrzeugklasse.

1,6

Bremse

⊕ Bei einer Bremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand steht der Beetle nach durchschnittlich 35,5 m (Mittel aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Conti Sport Contact 3 98W der Größe 235/45R18). Die Bremsanlage zeigt sich dabei standfest, es tritt kein Fading auf. Ein Bremsassistent hilft auch dem weniger geübten Fahrer, das volle Potenzial der Fahrzeugbremsen zu nutzen. Das Ansprechen und die Dosierbarkeit der Bremse sind insgesamt sehr gut.

2,0

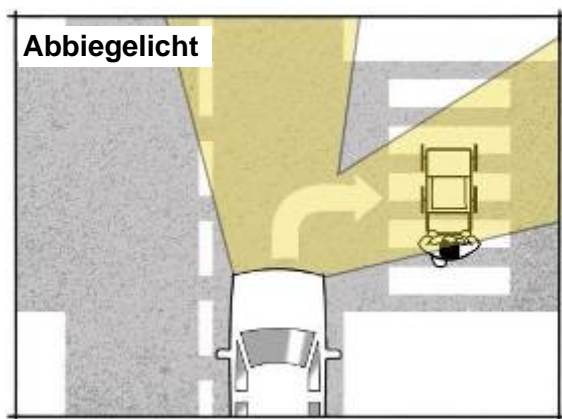
SICHERHEIT

2,6

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Der VW Beetle ist serienmäßig mit ESP und Bremsassistent ausgestattet. In beiden Türen sind Reflektoren verbaut, die bei geöffneten Türen von hinten herannahenden Verkehr warnen. Bei einer Notbremsung schaltet sich automatisch die Warnblinkanlage ein. Gegen Aufpreis ist eine indirekt messende Reifendruckkontrolle erhältlich. Die Nebelscheinwerfer beinhalten auch eine Abbiegelichtfunktion.

Abbiegelicht



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.

1,6

Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Der VW Beetle ist serienmäßig mit Front- und Seitenairbags inkl. Kopfbereich ausgestattet. Obwohl separate Kopfairbags fehlen, kann der Beetle bei den ADAC-Crashtests ein hervorragendes Ergebnis einfahren und erreicht 92% der möglichen Punkte beim Insassenschutz. Die vorderen Kopfstützen bieten Personen bis zu einer Größe von 1,90 m optimalen Schutz, der Abstand zwischen Kopf und Kopfstütze ist sehr gering und damit das Risiko eines Schleudertraumas verringert. Die Kopfstützen hinten sind ebenfalls hoch genug, der Abstand zwischen Kopf und Kopfstütze ist aber nicht so günstig. Auf allen vier Sitzplätzen werden die Insassen zum Anschnallen ermahnt, auf den Vordersitzen passiert dies optisch und akustisch, für die Rücksitze kann der Fahrer im Display sehen, welche Gurte angelegt sind und welche nicht. An den sehr stabilen, griffgerechten Bügeltürgriffen lässt sich hohe Zugkraft anbringen, so können nach einem eventuellen Unfall hohe Zugkräfte aufgebracht werden, um die Türen zu öffnen.

1,8

Kindersicherheit

Aufgrund der hinten fehlenden Türen ist die Zugänglichkeit zu den Rücksitzen schlecht, wodurch man sich nicht besonders leicht tut, die Kindersitze lagestabil zu fixieren. Immerhin sind die Gurtschlösser fest installiert und einfach zu erreichen.

⊕ Auf den Rücksitzen lassen sich Kindersitze lagestabil unterbringen, auch mittels Isofix-System und Ankerhaken. Die Gurtlängen reichen auch für Kindersitze mit hohem Gurtbedarf aus. Die Gurtschlösser sind kurz und ermöglichen eine lagestabile Befestigung. Auf den beiden Plätzen hinten sind die Abstände der unteren Gurtpunkte auch für breite Kindersitze groß genug. Der Beifahrerairbag lässt sich mit dem Schlüssel deaktivieren, dann kann auf diesem Platz auch ein rückwärtsgerichteter Kindersitz montiert werden. Bei den ADAC-Crashtests erreicht der Beetle bei der Kindersicherheit 90% der Punkte.

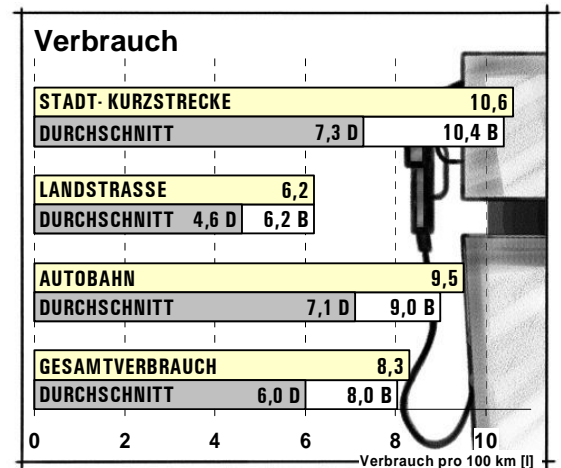
2,9 Fußgängerschutz

Der Fußgängerschutz ist akzeptabel. Bei den ADAC-Crashtests werden 53% der Punkte erreicht. Während die mittleren Bereiche des Stoßfängers und der Motorhaube entschärft sind, besteht vor allem an den hinteren und seitlichen Bereichen der Motorhaube ein erhöhtes Verletzungsrisiko für Fußgänger.

3,1 UMWELT/ECOTEST

4,5 Verbrauch/CO₂*

– Der Verbrauch des VW Beetle 2,0 TSI fällt selbst für ein Fahrzeug mit 200 PS zu hoch aus. Im Schnitt wurden 8,3 l/100 km ermittelt - erstaunlicherweise rund einen Liter mehr, als z.B. der Golf GTI mit gleichem Motor. Besonders innerorts liegt der Verbrauch mit 10,6 l/100 km sehr hoch. Außerorts sind es 6,2 l und auf der Autobahn 9,5 l pro 100 km. Der gemessene durchschnittliche CO₂-Ausstoß liegt bei 189 g/km. Das reicht für lediglich 15 Punkte im CO₂-Kapitel des EcoTest.



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

1,6 Schadstoffe

+ Die Schadstoffanteile im Abgas liegen auf recht niedrigem Niveau. Einzig im anspruchsvollen Autobahnzyklus steigt der CO-Ausstoß stark an (12 g/km). Das kostet wertvolle Punkte im Schadstoff-Kapitel (44 Punkte). Mit insgesamt 59 Punkten verpasst der Beetle deutlich die vier Sterne im EcoTest und muss sich mit drei Sternen zufrieden geben.

4,1 WIRTSCHAFTLICHKEIT

5,5 Betriebskosten*

– Der hohe Verbrauch an Super-Kraftstoff zieht sehr teure Betriebskosten nach sich.

4,0 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 2,0-Liter Turbo-Motor besitzt eine Steuerkette, die einen oftmals teuren Zahnriemenwechsel überflüssig macht.

+ 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.

– Teure Werkstattstundenpreise sowie erhöhte Kosten für den Reifenersatz verhindern eine bessere Benotung.

3,0

Wertstabilität*

Die Wertstabilität der ganz neuen Generation des Beetle sollte trotz des nicht besonders umweltfreundlichen Motors auf akzeptablem Niveau liegen.

4,2

Kosten für Anschaffung*

Der VW Beetle 2,0 TSI Sport kann nicht gerade als Schnäppchen bezeichnet werden. Mindestens 27.100 Euro sind fällig, möchte man den Turbo-Beetle fahren. Neben DSG sind immerhin die wichtigsten Ausstattungsdetails wie Klimaanlage oder ESP serienmäßig an Bord.

2,7

Fixkosten*

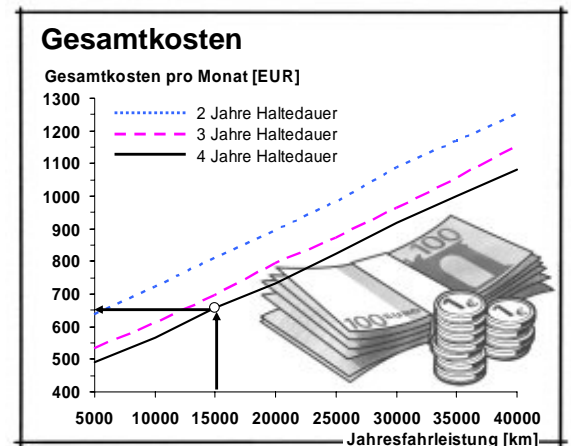
Es werden jährlich 158 Euro KFZ-Steuer fällig. Die Einstufungen in der Teil- und Vollkaskoversicherung liegen im Klassendurchschnitt.

Günstig zeigt sich der Beetle in der Haftpflichtversicherung.

4,4

Monatliche Gesamtkosten*

Die absoluten monatlichen Gesamtkosten liegen nicht zuletzt aufgrund der hohen Betriebskosten und dem teuren Anschaffungspreis im teuren Bereich.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 657 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.2 TSI	1.4 TSI	2.0 TSI	1.6 TDI
Aufbau/Türen	SR/3	SR/3	SR/3	SR/3
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1197	4/1390	4/1984	4/1598
Leistung [kW(PS)]	77(105)	118(160)	147(200)	77(105)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	175/1550	240/1500	280/1700	250/1500
0-100 km/h[s]	10,9	8,3	7,5	11,5
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	180	208	223	180
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	6,4 S	7,1 S	8,3 S	4,9 S
CO2 [g/km]	137	153	179	119
Versicherungsklassen KH/VK/TK	13/15/17	13/18/19	13/18/19	14/17/19
Steuer pro Jahr [Euro]	58	94	158	152
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	511	563	657	510
Preis [Euro]	16.950	19.825	27.100	19.375

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	1984 ccm
Leistung	147 kW (200 PS)
bei	5100 U/min
Maximales Drehmoment	280 Nm
bei	1700 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Doppelkupplungsgetriebe
Reifengröße (Serie)	215/55R17V
Reifengröße (Testwagen)	235/45R18W
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	10,8/10,75 m
Höchstgeschwindigkeit	223 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	7,5 s
Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	3,8 s
Bremsweg aus 100 km/h	35,6 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	8,3 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	10,6/ 6,2/ 9,5 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe/Test	179g/km / 189g/km
Innengeräusch 130km/h	68dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4278/1808/1486 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	2025 mm
Leergewicht/Zuladung	1410 kg/440 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	290 l/550 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	- kg/- kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	55 l
Reichweite	660 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Messwerte fett

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	181 Euro
Monatliche Werkstattkosten	58 Euro
Monatliche Fixkosten	76 Euro
Monatlicher Wertverlust	341 Euro
Monatliche Gesamtkosten	656 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	13/18/19
Grundpreis	27.100 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.



VW Beetle 2.0 TSI Sport DSG

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbiegelycht	Serie
Totwinkelassistent	nicht erhältlich
Automatikgetriebe (DSG)	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Parkhilfe, elektronisch (vorne + hinten)	545 Euro°
Regensensor (Licht-Sicht-Paket)	175 Euro°
Reifendruckkontrolle	56 Euro°
Spurassistent	nicht erhältlich
Tempomat	205 Euro°
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht	750 Euro

INNEN

Airbag, Seite vorne (inkl. Kopfbereich)/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	nicht erhältlich
Fensterheber, elektrisch vorne	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend (Licht-Sicht-Paket)	175 Euro°
Keyless Entry	365 Euro
Klimaanlage/Klimaautomatik (Komfort-Paket)	Serie/545 Euro°
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem	ab 675°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	nicht erhältlich
Außenspiegel, elektrisch einstellbar	Serie
Lackierung Metallic	520 Euro°
Schiebe-Hubdach	1.190 Euro

° im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT¹

2,3

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

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte Klassenbezogen

ADAC autotest