



VW Beetle 1.2 TSI Design

Dreitürige Schräghecklimousine der unteren Mittelklasse (77 kW / 105 PS)

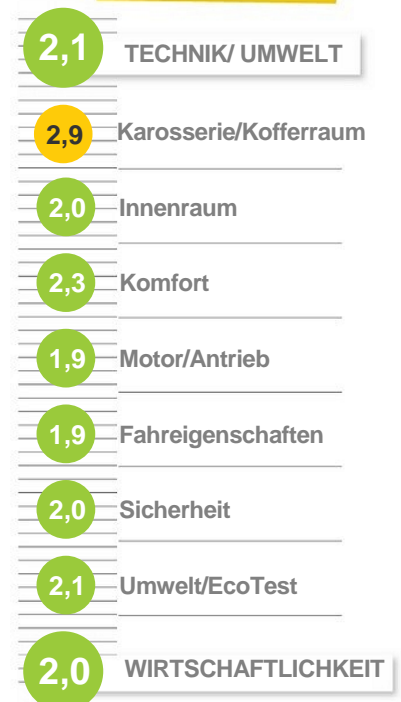
Der VW Käfer gehört zu den erfolgreichsten Autos der Welt und wurde bisher über 21,5 Millionen Mal verkauft. Die neue Generation des Beetle (engl. für Käfer) wird an diesen Erfolg voraussichtlich nicht mehr anknüpfen können - als Lifestylmobil im konsequenten Retro-Look sollte er trotzdem seine eigene Fangemeinde finden. Schon der Basisbenziner mit Turboaufladung und 105 PS sorgt für spritzige Fahrleistungen und kann mit einem angemessenen Verbrauch punkten. Leider gibt es für den Beetle momentan noch kein Blue Motion Technology Paket, das sich allein schon wegen des Start-Stopp-Systems positiv auf den Verbrauch auswirken sollte. VW leistet sich zudem einige Patzer wie die fehlenden Kopfairbags oder den nicht vorhandenen Heckwischer, auch die Verarbeitung erreicht nicht das Niveau eines Golf VI. Erhältlich ist der Beetle 1,2 TSI Design ab 17.925 Euro. **Karosserievarianten:** keine. **Konkurrenten:** Citroen DS4, Mini.

+ gutes Platzangebot vorne, einfache Bedienung, leiser Innenraum, sichere Fahreigenschaften, sehr gute Crashergebnisse, gute Wirtschaftlichkeit

- hinten kaum Platz, kein Heckscheibenwischer, Soundsystem "Fender Sound" schränkt Kofferraum ein



ADAC-URTEIL



2,9

KAROSSERIE/KOFFERRAUM

2,5

Verarbeitung

⊕ Der neue Beetle ist zwar insgesamt solide verarbeitet, kann aber 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. Die bei der Ausstattungslinie Design in Wagenfarbe lackierte Zierleisten sowie Aluumrandungen von verschiedenen Bauteilen werten das Cockpit aber etwas auf. 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 für einen Viersitzer gute 400 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.

2,6

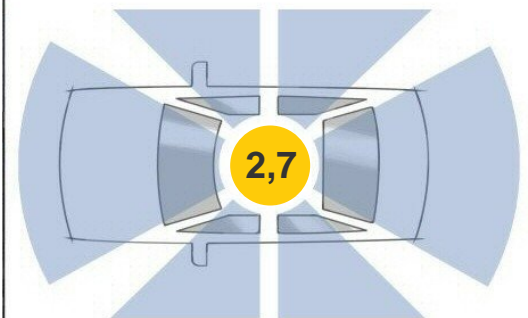
Sicht

Die Fahrzeugenden lassen sich zufriedenstellend abschätzen. Hindernisse hinter dem Fahrzeug können aufgrund der tief gezogenen Heckscheibe gut abgeschätzt werden. 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. Einparkensensoren für die vordere und hintere Stoßstange sind optional erhältlich. Die Sicht im kleinen Innenspiegel ist allenfalls akzeptabel.

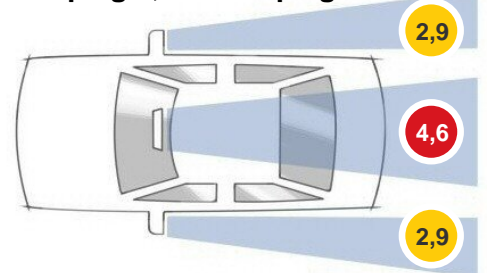


Versenkbare Kopfstützen verbessern die Sicht nach schräg hinten.

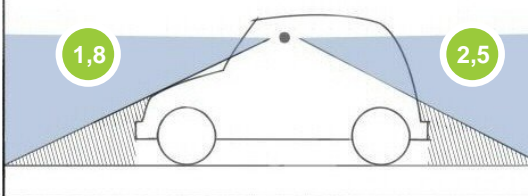
Rundumsicht



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.

Gegen Aufpreis blendet der Innenspiegel automatisch ab (Licht-und-Sicht-Paket, nicht im Testwagen verbaut). 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.

2,9

Ein-/Ausstieg

Das Ein- und Aussteigen klappt beim Beetle zufriedenstellend. Die Schweller sind nicht zu hoch und der Fahrersitz liegt auf einer angenehmen Höhe. Zudem sind die Sitzwangen bei den Seriensitzen nicht zu ausgeprägt und behindern das Ein- und Aussteigen. Einzig der 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.

⊕ Gegen Aufpreis gibt es das gut funktionierende schlüssellose Zugangssystem "Keyless Access". Neben dem Vorteil, dass der Schlüssel beim Öffnen des Fahrzeugs in der Tasche bleiben kann, verhindert das System auch, dass man sich versehentlich aussperrt, da das Fahrzeug erkennt wenn der Schlüssel noch im Innenraum liegt. 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.

⊖ 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).

3,6

Kofferraum-Volumen*

Der mit dem optionalen Soundsystem "Fender-Sound" ausgestattete Testwagen bietet mit 270 l Stauraum rund 20 l weniger Kofferraum, als ohne das Soundsystem. Grund: Im Kofferraum befindet sich an der rechten Seite der Subwoofer, welcher den Stauraum einschränkt. Klappt man die Rückbank um, erweitert sich das Volumen auf immerhin 530 l (gemessen bis Fensterunterkante, ebenfalls 20 l weniger als ohne Soundsystem).



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. Dank des optionalen schlüssellosen Zugangssystem muss zum Starten des Motors lediglich der Start-Knopf betätigt werden. Leider ist dieser ungewohnt positioniert aber trotzdem gut erreichbar. Die Instrumente sind groß und übersichtlich angeordnet und weisen einen sehr guten Kontrast auf. Gegen Aufpreis gibt es Zusatzinstrumente - dann findet man Anzeigen für den Ladedruck, die Öltemperatur und eine Stoppuhr. Einzige 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, nicht im Testwagen). 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 (Fahrsitz auf 1,85 m große Personen eingestellt), doch aufgrund der geringen Innenbreite fühlt man sich sehr eingeengt.



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

2,3 KOMFORT

2,5 Federung

⊕ Das Fahrwerk des Beetle 1,2 TSI ist tendenziell straff abgestimmt, was zum sportlichen Auftritt passt. Trotz der sportlichen Abstimmung kommt der Komfort aber nicht zu kurz. So werden Einzelhindernisse passabel abgefedert auch Querfugen oder mehrere kurze Bodenwellen dringen zwar deutlich aber noch nicht unkomfortabel in den Innenraum. Der Abrollkomfort des mit 18" Felgen ausgestatteten Testwagens geht in Ordnung. Positiv fallen die geringe Seitenneigung und Aufbaubewegungen auf.

2,4 Sitze

⊕ Die gut konturierten und angenehm gepolsterten Komfortsitze (Serie beim Design) bieten einen guten bis akzeptablen Seitenhalt. Die Sitzlehnen sind angenehm hoch und die Kopfstützen ergonomisch geformt. So sitzt man auch auf langen Strecken sehr komfortabel und mit guter Rückenunterstützung. Gegen Aufpreis sind auch Lordosenstützen für Fahrer und Beifahrer erhältlich, 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.

1,7 Innengeräusch

⊕ Der gemessene Geräuschpegel liegt im sehr niedrigen Bereich (66,2 dB(A) bei 130 km/h). Subjektiv unaufdringlich bleiben die Wind- und Fahrgeräusche bis in hohe Geschwindigkeitsbereiche. Der kernig klingende Motor vermittelt unter Last eine gewisse Sportlichkeit, ohne aber die Insassen auf Dauer zu nerven.

2,1 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. Das Heizansprechen ist vorne wie hinten gut. Nach rund 14 Minuten wird die Wohlfühltemperatur von 22° C erreicht. Auch die maximale Heizleistung gibt keinen Anlass zur Kritik.

⊖ Die hinteren Seitenscheiben lassen sich nicht öffnen.

1,9 MOTOR/ANTRIEB

2,4 Fahrleistungen*

⊕ Die Fahrleistungen sind mit dem 105 PS starken Turbomotor gut genug, um auch auf der Autobahn flott voran zu kommen. Überholvorgänge können in kurzer Zeit absolviert werden. Der Spurt von 60 auf 100 km/h ist in nur 6,3 Sekunden erledigt. Die Elastizität des Motors ist zumindest in den unteren Gängen gut. Speziell im lang übersetzten sechsten Gang wirkt der Motor dann aber doch etwas träge, da hilft auch das für den kleinen Motor hohe Drehmoment von 175 Nm, welches schon ab 1.550 1/min anliegt, wenig.

2,3 Laufkultur

⊕ Der Motor läuft weitgehend vibrationsfrei und kultiviert. Störende Brummfrequenzen sind selbst bei sehr niedrigen Drehzahlen kaum vorhanden. Über 4.000 1/min läuft der Motor nicht mehr ganz so kultiviert, dann wird das für einen kleinen Vierzylinder erstaunlich sonore Motorgeräusch zunehmend durch ein leicht dröhnendes ersetzt.

1,6 Schaltung

⊕ Die Gänge des Sechsgang-Getriebes lassen sich sehr gut und leichtgängig schalten. Einzig der erste Gang hackt gelegentlich etwas. Sehr schnelle Schaltvorgänge sind problemlos möglich. Die Schaltwege sind dabei angenehm kurz. Der Rückwärtsgang lässt sich einfach und ohne Getriebegeräusche einlegen. Die Kupplungsbetätigung ist leichtgängig und speziell im Stadtbetrieb, wo oft geschaltet werden muss, sehr angenehm. Eine Gangempfehlung hilft, frühzeitig hoch zu schalten und so Kraftstoff zu sparen.

1,3 Getriebeabstufung

⊕ Die Abstufungen des Sechsgang-Getriebes sind stimmig, zwischen den einzelnen Stufen entstehen keine zu großen Sprünge. Die Gesamtübersetzung wurde sehr lange gewählt, der Motor hat aber gerade noch genug Kraft, um damit gut zurecht zu kommen.

Heizungsansprechen



Maximale Heizleistung



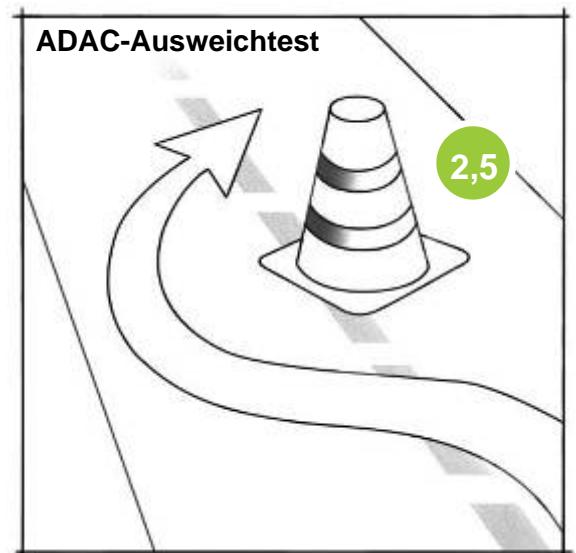
Aufwärmzeit von -10°C auf +22°C

Durch diese Getriebeauslegung ergeben sich Spritspar-Vorteile bei ruhigerer Fahrweise. Bei flotter Gangart muss aber öfters ein oder zwei Gänge zurückgeschaltet werden.

1,9 FAHREIGENSCHAFTEN

2,2 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. Bei höheren Fahrgeschwindigkeiten wird das Fahrzeug an der Hinterachse etwas leicht, bleibt aber immer sicher beherrschbar. 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.

1,5 Kurvenverhalten

⊕ In schnell durchfahrenen Kurven zeigt das Fahrzeug ein neutrales Fahrverhalten mit einer leichten Tendenz zum Untersteuern. Das Fahrzeug lässt sich dabei sehr agil bewegen. Bei Lastwechseln drängt das Heck leicht nach außen, das Fahrverhalten verhält sich aber stets unkritisch.

2,1 Lenkung*

⊕ Die Lenkung spricht auch bei hohem Tempo spontan auf Lenkbefehle und Kurskorrekturen am Lenkrad an, ohne dabei nervös zu wirken. Präzise können kurvige Landstraßen 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 und zeigt sich auch beim Rangieren recht leichtgängig. Der Wendekreis liegt mit 10,8 m im guten Mittelfeld dieser Fahrzeugklasse.

1,8 Bremse

⊕ Bei einer Bremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand steht der Beetle nach durchschnittlich 36 m (Mittel aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Conti Sport Contact 3 94V 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.

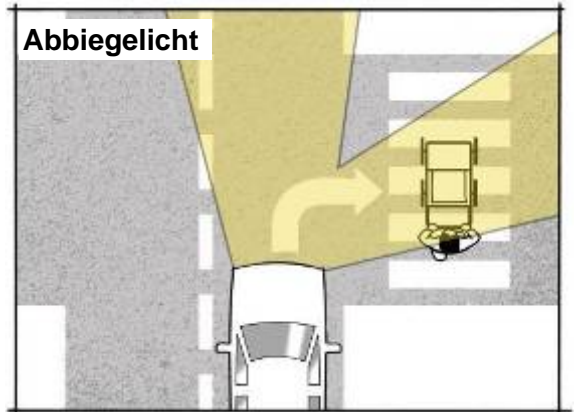
2,0

SICHERHEIT

2,5

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. Unbeabsichtigtes Anfahren ist nicht möglich, weil der Motor nur bei gedrücktem Kupplungspedal gestartet werden kann.



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 die Türen schneller geöffnet werden.

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

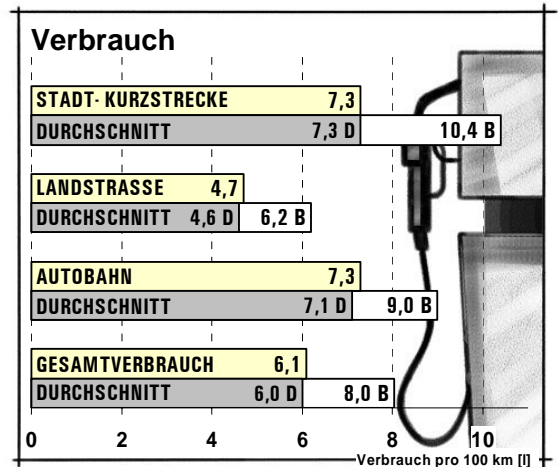
Der Fußgängerschutz ist akzeptabel. Bei den ADAC-Crashtests werden 53% der Punkte erreicht. Während die mittleren Bereiche des Stoßfängers und der Motorhaube entschärft sind, besteht vor allem an den hinteren und seitlichen Bereichen der Motorhaube ein erhöhtes Verletzungsrisiko für Fußgänger.

2,1 UMWELT/ECOTEST

2,8 Verbrauch/CO₂*

Mit einem gemessenen Durchschnittsverbrauch von 6,1 l/100 km und einem ermittelten CO₂-Ausstoß von 140 g/km erzielt der Beetle 1,2 TSI ein zufriedenstellendes Ergebnis. Innerorts und auf der Autobahn liegt der Verbrauch je bei 7,3 l und außerorts bei 4,7 l pro 100 km. Für den CO₂-Ausstoß erhält der Beetle 32 Punkte im ADAC EcoTest.

– Leider ist der Beetle 1,2 TSI momentan noch nicht mit dem Blue Motion Technology Paket erhältlich, welches hauptsächlich wegen der Start-Stopp-Automatik den Verbrauch speziell in der Stadt senken würde.



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

1,3 Schadstoffe

+ Die Schadstoffanteile im Abgas liegen auf sehr niedrigem Niveau. Einzig im anspruchsvollen Autobahnzyklus steigt der CO-Ausstoß leicht an (6 g/km). Dadurch erreicht der Beetle 1,2 TSI sehr gute 47 von 50 Punkten im Schadstoffkapitel, wodurch es zusammen mit den CO₂-Punkten für ein gutes Vier-Sterne-Ergebnis im ADAC EcoTest reicht.

2,0 WIRTSCHAFTLICHKEIT

3,5 Betriebskosten*

Die Betriebskosten ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da sich der Verbrauch an Super-Kraftstoff im Rahmen hält, liegen auch die Betriebskosten auf durchschnittlichem Niveau.

2,9 Werkstatt- / Reifenkosten*

Der VW Beetle 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.

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

– Der Ölwechsel-Service ist nur mit speziellem, sehr teurem Motoröl möglich. Auch die Werkstattstundenpreise sind hoch und verhindern eine bessere Benotung.

2,4 Wertstabilität*

+ Da während des vierjährigen Berechnungszeitraums kein Modellwechsel zu erwarten ist und der Beetle durch sein modernes Design und das gute Markenimage punkten sollte, kann von einem stabilen Restwertverlauf ausgegangen werden.

2,3 Kosten für Anschaffung*

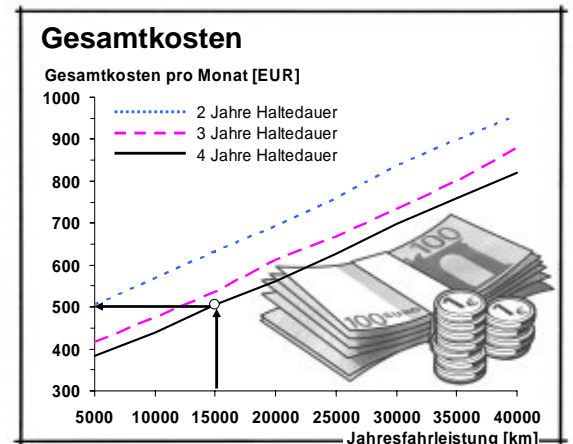
+ Der Basisbenziner ist in der Ausstattungsvariante "Design" ab 17.925 Euro erhältlich. Der Preis geht in Ordnung, auch wenn die Grundausstattung nicht komplett ist und eine Klimaanlage für saftige 900 Euro separat geordert werden muss.

1,2 Fixkosten*

+ Die jährliche KFZ-Steuer liegt bei lediglich 78 Euro. Zudem gesellen sich günstige Einstufungen in den Versicherungsklassen, was sehr niedrige Fixkosten nach sich zieht.

1,6 Monatliche Gesamtkosten*

+ Die absoluten monatlichen Gesamtkosten fallen aufgrund niedriger Fixkosten und guter absoluter Wertstabilität niedrig aus.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 504 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]	6,1 S	7,1 S	8,3 S	4,9 D
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]	78	114	178	170
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	507	565	658	504
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-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	1550 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	215/60R16
Reifengröße (Testwagen)	235/45R18V
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	10,8/10,75 m
Höchstgeschwindigkeit	180 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	10,9 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2. + 3. Gang)	6,3 s
Bremsweg aus 100 km/h	36,0 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	6,1 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	7,3/ 4,7/ 7,3 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe/Test	137g/km / 140g/km
Innengeräusch 130km/h	66dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4278/1808/1486 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	2025 mm
Leergewicht/Zuladung	1280 kg/400 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	270 l/530 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	- kg/- kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	55 l
Reichweite	900 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Messwerte fett

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	139 Euro
Monatliche Werkstattkosten	50 Euro
Monatliche Fixkosten	64 Euro
Monatlicher Wertverlust	252 Euro
Monatliche Gesamtkosten	505 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	13/15/17
Grundpreis	17.925 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 1.2 TSI Design

AUSSTATTUNG

TECHNIK

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

INNEN

Airbag, Seite hinten	nicht erhältlich
Airbag, Seite vorne (inkl. Kopfbereich)	Serie
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	nicht erhältlich
Fensterheber, elektrisch vorne	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend (Licht-Sicht-Paket)	175 Euro
Keyless Entry	365 Euro
Klimaanlage (Komfort-Paket 1)	900 Euro
Klimaautomatik (Komfort-Paket 2)	1.260 Euro ^o
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem	ab 675 ^o
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie

AUSSEN

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

^o im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT¹

2,1

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

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte Klassenbezogen

ADAC autotest