



VW CC 1.8 TSI

Viertüriges Coupé der Mittelklasse (118 kW / 160 PS)

Die Neuauflage des viertürigen Coupés aus dem Hause VW hört nun auf den Namen "CC". Die Limousine wurde optisch an Front- und Heck an das VW-typische Design angepasst - das dynamische Blechkleid ist ansprechend und kann mit einer guten Verarbeitung überzeugen. Die getestete Variante entspricht der Basisversion mit dem 1,8 TSI Ottomotor der maximal 160 PS leistet - für die Kraftübertragung sorgt ein Sechs-Gang-Schaltgetriebe. Im Vergleich zum Vorgänger ist die Serienausstattung angewachsen, so sind nun beispielsweise Bi-Xenonscheinwerfer oder eine Müdigkeitserkennung aufpreisfrei an Bord, jedoch ist die Liste der optionalen Extras lang. Doch auch bei der optionalen Sicherheitsausstattung bietet VW für den CC eine Reihe an Assistenzsystemen wie ACC, Spurhalte- oder Spurwechselassistent an - so bleiben kaum Wünsche offen, allerdings steigt der Anschaffungspreis dann auch rapide an. Ab Werk sind für den CC mindestens 31.800 Euro zu entrichten - dies geht für die coupéhafte Mittelklasse-Limousine in Ordnung. **Karosserievarianten:** keine. **Konkurrenten:** Citroen C5, Hyundai i40, Volvo S60.

- +** sehr gutes Lichtsystem, großes Kofferraumvolumen, intuitive Bedienung, großzügiges Raumangebot vorn, hoher Komfort
- unübersichtliche Karosserie, wenig Kopffreiheit im Fond, recht hoher CO2-Ausstoß, hohe Betriebskosten



ADAC-URTEIL

2,2 AUTOTEST

3,4 AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

2,3 Familie

3,5 Stadtverkehr

2,9 Senioren

1,9 Langstrecke

2,4 Transport

2,2 Fahrspaß

2,8 Preis/Leistung

2,5

KAROSSERIE/KOFFERRAUM

2,0

Verarbeitung

Finish und Verarbeitung machen einen sehr guten Eindruck. Alle Anbauteile sind ordentlich eingepasst und das Spaltmaß verläuft sowohl schmal als auch gleichmäßig. Im Innenraum setzt sich der hohe Qualitätseindruck fort, Applikationen in Silber-Optik werten es zudem auf.

⊕ Die Türausschnitte der rahmenlosen Türen sind gut nach außen gegen Verschmutzen abgedichtet, jedoch gibt es keinen Kratzschutz für die lackierten Türschweller. Motorraum und Unterboden sind weitgehend abgeschottet und glattflächig, das reduziert Luftverwirbelungen und somit auch den Kraftstoffverbrauch. Der Tankdeckel wird über einen in der Tür angebrachten Schalter entriegelt. Die Motorhaube lässt sich leicht öffnen und wird über einen Dämpfer offen gehalten.

⊖ Der untere Teil des Armaturenbrettes sowie die unteren Türverkleidungen sind recht kratzempfindlich. Sowohl Stoßfänger als auch die Fahrzeugflanken sind nahezu ungeschützt vor Beschädigungen. An den Türen sind zwar dünne, verchromte Schutzleisten, jedoch sind diese weit unten positioniert und schützen daher kaum. Das Fahrzeug kann mit falschem Kraftstoff befüllt werden.

2,4

Alltagstauglichkeit

Die Alltagstauglichkeit des VW CC ist noch gut. In der getesteten Variante bietet das Fahrzeug vier vollwertige Plätze und eine große Reichweite.

⊕ Mit einer Tankfüllung lassen sich Reichweiten bis 1000 km realisieren. Auf dem Dach dürfen Lasten bis 100 kg transportiert werden. Der CC ist serienmäßig mit Mobilitätsreifen (Conti-Seal-Reifen) ausgestattet.

⊖ Die maximale Zuladung liegt mit 440 kg nur im hinteren Mittelfeld. Es fehlen Wagenheber und Radmutternschlüssel, so dass ein Räderwechsel nicht ohne Weiteres möglich ist.

2,7

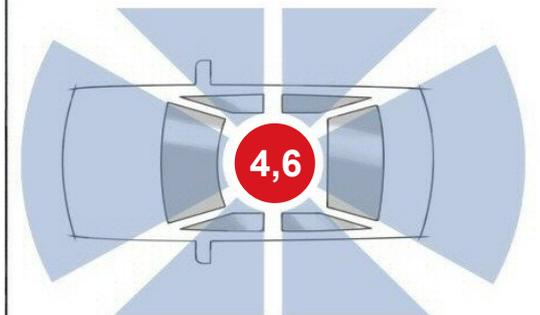
Sicht

Die Übersichtlichkeit der Karosserie lässt zu wünschen übrig, jedoch erleichtern die optionalen Parksensoren sowie die aufpreispflichtige Rückfahrkamera das Rangieren. Punkten kann der CC mit dem Lichtsystem.

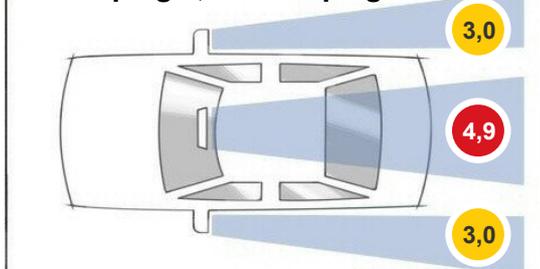


Die coupéartige Form des CC sorgt für eine eingeschränkte Übersichtlichkeit.

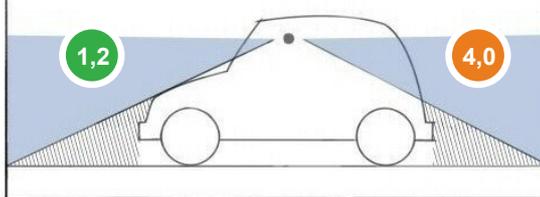
Rundumsicht



Innenspiegel, Außenspiegel



Vorderes und hinteres Nahfeld



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterposten 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.

⊕ Vor dem Fahrzeug im Nahbereich liegende Hindernisse werden aufgrund der flachen Front gut wahrgenommen. Serienmäßig ist der CC mit Bi-Xenon-Scheinwerfern und Abbiegelicht ausgestattet. Ordert man das Kurvenlicht mit LED Tagfahrlicht schwenken die Scheinwerfer entsprechend dem Lenkeinschlag mit und man wird am Tag vom Gegenverkehr besser wahrgenommen. Zusätzlich ist der Light Assist erhältlich: Das Fernlicht wird ab 65 km/h automatisch aktiviert und deaktiviert. In Verbindung mit dem Spurhalteassistenten kann auch der Dynamic Light Assist erworben werden. Dann fährt man dauerhaft mit Fernlicht und der Gegenverkehr wird ausgeblendet (im Testwagen). Bei störendem Scheinwerferlicht blenden der linke Außen- und der Innenspiegel automatisch ab (beides Serie). Darüber hinaus hat der fahrerseitige Außenspiegel einen asphärischen Bereich, wodurch der tote Winkel besser eingesehen werden kann - das Sichtfeld in den Außenspiegeln ist zufriedenstellend.

⊖ Der Fahrer sitzt recht tief und kann dadurch das Verkehrsgeschehen nur zufriedenstellend überblicken. Bei der ADAC Rundumsichtmessung schneidet der CC nicht gut ab. Die flachen Scheiben und die breiten Dachsäulen schränken die Sicht nach hinten ein. Auch die Verkleidung hinter dem Innenspiegel behindert den Blick nach rechts oben, z.B. zur Verkehrsampel. Doch auch der Innenspiegel liefert nur ein spärliches Sichtfeld nach hinten. Hinter dem Fahrzeug liegende Gegenstände können ohne der aufpreispflichtigen Rückfahrkamera nur schlecht erkannt werden.

3,2 Ein-/Ausstieg

Der CC wird serienmäßig mittels Funkfernbedienung entriegelt, gegen Aufpreis ist auch ein schlüsselloses Zugangssystem erhältlich (nicht im Testfahrzeug). Durch die tiefe und flache Karosserie gelangt man trotz der vier Türen nur noch zufriedenstellend ins Fahrzeug.

⊕ Die Türschweller sind weit unten und behindern nicht zusätzlich beim Einsteigen. Hilfreich sind die Haltegriffe am Dachhimmel. Die Tür rasterungen sind kräftig dimensioniert und halten auch an Steigungen zuverlässig. Gegen Aufpreis ist eine Umfeldbeleuchtung erhältlich.

⊖ Die Sitze sind recht tief positioniert, so dass man weit nach unten muss beim Einsteigen. Zudem ist der Abstand zur Dachkante gering und die Schweller sehr breit - dadurch ist auch der Abstand zu den Sitzen sehr groß. Ein versehentliches Aussperren ist nur bei der Fahrertür nicht möglich. Wird das Fahrzeug mit der Fernbedienung verriegelt, ist ein Aussteigen für die Insassen nicht mehr möglich (kann durch zweimaliges Betätigen deaktiviert werden).

1,7 Kofferraum-Volumen*

Das Kofferraum-Volumen fällt trotz der Stufenheck-Karosserie im Klassenvergleich groß aus.

⊕ Üblicherweise fasst das Ladeabteil 470 l. Wird die Rücksitzlehne umgelegt (Aufpreis), erhöht sich das Volumen des Laderaums auf großzügige 805 l (gemessen bis zur Fensterunterkante). Es passen sieben handelsübliche Getränkekisten in das Ladeabteil.



Mit 470 l Volumen lässt der Kofferraum kaum Wünsche offen. Lediglich die niedrige Ladeöffnung mag das Bild etwas trüben.

3,1 Kofferraum-Zugänglichkeit

Die Kofferraum-Zugänglichkeit ist entsprechend der Karosserieform zufriedenstellend.

⊕ Die Kofferraumklappe kann u.a. von innen mittels Schalter in der Fahrertür entriegelt werden und schwingt dann selbstständig auf, alternativ auch am VW-Emblem oder per Funkfernbedienung.

Die Heckklappe schwingt zwar nur knapp 1,70 m auf, allerdings weist sie einen großen Versatz auf, so dass der Kopf nicht gestoßen wird. Das Format ist rechteckig und daher sehr praktisch. Zum Schließen der Klappe gibt es eine Griffmulde in der Verkleidung.

– Zum Einladen muss das Ladegut über die 71 Zentimeter hohe Ladekante gehoben werden. Die Kofferraumöffnung erweist sich als recht schmal und flach, wodurch ein Verladen sperriger Gegenstände erschwert wird. Doch auch der Kofferraum ist niedrig. Das Ladeabteil hat eine verhältnismäßig große Tiefe, so dass bei der Rückbank liegende Gegenstände nur akzeptabel erreicht werden. Beim Ausladen stört eine 18 Zentimeter hohe Stufe. Das Ladeabteil ist mit nur einer Lampe spärlich ausgeleuchtet. Wird die Rücksitzlehne umgelegt, entsteht eine kleine Stufe und der Kofferraumboden steigt etwas an.

2,3 Kofferraum-Variabilität

Insgesamt kann der CC mit einer guten Kofferraum-Variabilität punkten.

+ Die Rücksitzlehne kann asymmetrisch geteilt, auch vom Kofferraum aus umgelegt werden (gegen Aufpreis). Kleine Utensilien können unter dem Kofferraumboden in der Reserveradmulde oder seitlich in der Verkleidung verstaut werden. Zudem gibt es auch Zurrösen am Boden und Kunststoffhaken beim Entriegelungsmechanismus für die Lehnen. Darüber hinaus ist eine Durchladeluke vorhanden.

– Bei unvorsichtigem Zurückklappen der Lehne können die Gurte beschädigt werden.

1,9 INNENRAUM

1,5 Bedienung

Das Cockpit des CC ist ergonomisch und übersichtlich aufgebaut so dass eine intuitive Bedienung bereits nach kurzer Eingewöhnung möglich ist.

+ Das Lenkrad kann in Höhe und Weite eingestellt werden und der Schalthebel liegt gut zur Hand. Die Pedale sind ebenfalls ordentlich angeordnet: Das Bremspedal liegt nah am Gas, was zwar kurze Wege bedeutet aber auch eine genaue Betätigung erfordert - sonst werden beide Pedale gedrückt. Zum Motorstart muss der Schlüssel erst in einen gut zugänglichen Schacht geschoben und anschließend gedrückt werden, dies ist insgesamt etwas umständlich. Das Licht wird über einen gut zugänglichen Drehschalter links neben dem Lenkrad aktiviert - alternativ werden Abblend- und Fernlicht auch sensorgesteuert. Die Nebelleuchtschalter sind im Lichtschalter integriert, der Status der Nebelschlussleuchte wird im Kombiinstrument angezeigt. Die Scheibenwischer werden mittels Regensensor aktiviert. Die Rundinstrumente sind klar gekennzeichnet und einwandfrei im Kontrast - eine Anzeige für die Kühlflüssigkeitstemperatur ist ebenfalls vorhanden. Der Bordcomputer hat einen Kurz- sowie Langzeitspeicher und informiert u. a. über Momentan- und Durchschnittsverbrauch. Das Touch-Display des Audio-/Navigationssystems ist gut positioniert, die Menüführung ist sinnfällig. Zudem gibt es für das Radio Lenkradtasten. Das Klimaanlagebedienteil ist übersichtlich gestaltet, könnte insgesamt aber etwas höher liegen. Die Heckscheibenheizung wird nach einer gewissen Zeit deaktiviert und die Umluftfunktion mittels Luftgütesensor gesteuert. Alle Schalter sind beleuchtet und dadurch auch im Dunkeln gut zu finden. Alle vier Fenster lassen sich elektrisch betätigen und verfügen über Auf- und Abwärtsautomatik. Das Angebot an Ablagen ist vorn gut, ein Halter für große Wasserflaschen fehlt jedoch.



Bedienung und Verarbeitung liegen auf gutem Niveau.

Hinten gibt es Lehnentaschen und ein Staufach zwischen den Sitzplätzen. Das Handschuhfach weist eine akzeptable Größe auf. Leseleuchten gibt es für alle vier Insassen.

⊖ Für die Nebelscheinwerfer gibt es keine separate Anzeige im Kombiinstrument. Vorn müssen sich die Insassen zum Schließen voll geöffneter Türen weit aus dem Fahrzeug lehnen.

1,7 Raumangebot vorne*

Vorn fällt das Raumangebot großzügig aus.

⊕ Es finden Personen bis rund 2,0 m Körpergröße genügend Bein- und Kopffreiheit vor. Die Innenraumbreite liegt im guten Klassenmittelfeld. Insgesamt ist das subjektive Raumempfinden angenehm.

3,4 Raumangebot hinten*

Im Fond ist es beengter, hier landet der CC im hinteren Klassenmittelfeld.

⊕ Das Raumgefühl ist noch recht angenehm, wenn es auch durch die flache Dachlinie eingeschränkt wird. Positiv ist, dass sich nur zwei Personen das Heck teilen müssen - zwischen den Sitzplätzen ist ein Ablagesystem.

⊖ Aufgrund der flachen Dachlinie finden im Fond nur Passagiere bis 1,80 m genügend Platz vor. Wenn auch die Beinfreiheit für Insassen bis 2,0 m ausreichen würde (Vordersitze auf 1,85 m große Personen eingestellt).



Auf den hinteren Sitzplätzen finden Personen bis 1,80 m Körpergröße ausreichend Platz vor.

4,0 Innenraum-Variabilität

Für den CC wird zwar eine Rückbank mit drei Sitzplätzen angeboten, dennoch ist die Innenraum-Variabilität nur zufriedenstellend.

1,9 KOMFORT

1,8 Federung

Der Testwagen ist mit der optionalen adaptiven Fahrwerksregelung DCC ausgestattet. Diese bietet drei Programme zur Einstellung der Dämpfercharakteristik: Sport, Normal und Comfort.

⊕ Im Normal-Modus erweist sich das Fahrwerk ausgewogen, tendiert jedoch eher in Richtung straff. Lange Bodenwellen werden ohne Nachschwingen abgefedert und auch kurze Bodenwellen oder Einzelhindernisse ordentlich gefiltert. Im Sport-Modus vermittelt das Fahrwerk mehr Fahrbahnkontakt, weist eine leichte, aber nicht zu unangenehme, Stuckerneigung bei regelmäßiger Anregung auf.

Allerdings fallen in diesem Modus die Karosserieneigungen sehr gering aus. Im Comfort-Modus dringen größere Unebenheiten kaum bis zu den Insassen durch, jedoch tendiert die Karosserie bei langen Bodenwellen zu leichtem Nachschwingen. Raue Fahrbahnbeläge oder Kopfsteinpflaster werden in der Comfort-Einstellung gut von den Insassen fern gehalten - ein guter Langsamfahrkomfort kann ebenfalls attestiert werden.

1,7 Sitze

Der CC ist vorn serienmäßig mit Sportsitzen ausgestattet. Der Testwagen besitzt zusätzlich eine Lederausstattung und eine 12-Wege-Einstellung der Vordersitze.

+ Dank der 12-Wege-Einstellung lässt sich die Position der Vordersitze in Längsrichtung, Höhe, Neigung und Weite ändern und bietet damit Personen unterschiedlicher Statur eine angenehme Sitzposition. Zudem besitzen die Sitze eine in Höhe und Intensität einstellbare Lordosenstütze. Der Fahrer kann seinen linken Fuß fest abstützen - ein stabiles Trittbrett ist vorhanden. Das Polster ist eher straff, aber bequem. Die Sitze sind körpergerecht gestaltet und bieten einen guten Halt, wenn auch dieser im Schulterbereich etwas ausgeprägter sein könnte. Die Sitzlehnen sind vorn hoch. Im Fond sind die Sitze zufriedenstellend konturiert und die Lehnen sehr hoch. Die Sitzposition ist auch im Fond recht angenehm.

- Trotz der recht angenehmen Sitzposition wäre im Fond mehr Oberschenkelauflage wünschenswert. Die Ledersitze erweisen sich bei sommerlichen Temperaturen als schweißtreibend.

1,6 Innengeräusch

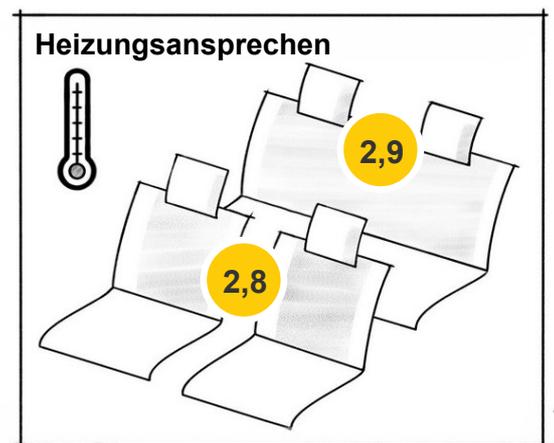
Das gemessene Geräuschniveau ist niedrig und auch das subjektive Empfinden ist angenehm.

+ Der gemessene Geräuschpegel beträgt bei 130 km/h rund 66,5 dB(A) - das ist sehr niedrig. Es fallen aber auch keine unangenehmen Wind-, Motor- oder Fahrgeräusche auf.

2,3 Klimatisierung

Der CC ist serienmäßig mit einer Klimaanlage ausgestattet. Im Falle des Testwagens war die optionale Zwei-Zonen-Klimaanlage "Climatronic" verbaut. Beim ADAC Heizungstest spricht die Heizung zufriedenstellend an.

+ Die Temperatur lässt sich für Fahrer und Beifahrer getrennt einstellen, die Luftmengenverteilung erfolgt jedoch für beide gemeinsam. Die Umluftfunktion wird mittels Luftgütesensor geregelt. Ein Staub- und Pollenfilter mit Aktivkohleinsatz ist serienmäßig an Bord. Die Vordersitze sind beheizbar (Leder-Paket), ordert man zusätzlich das Winterpaket, werden auch die hinteren Sitze beheizt. Beim ADAC Heizungstest spricht die Heizung vorn wie hinten zufriedenstellend an, allerdings werden die Fußbereiche, entsprechend dem Behaglichkeitsempfinden, recht schnell erwärmt.



Heizungstest bei -10°C in der ADAC-Klimakammer.

2,0

MOTOR/ANTRIEB

2,3

Fahrleistungen*

Insgesamt kann der CC 1,8-TSI mit guten Fahrleistungen überzeugen. Der Motor leistet 160 Pferdestärken und entfacht ein maximales Drehmoment von 250 Nm bei 1500 U/min.

⊕ Im vierten und fünften Gang sind die Elastizitätswerte des Motors gut bis zufriedenstellend. Den simulierten Überholvorgang (Beschleunigung von 60 auf 100 km/h) absolviert der CC in 4,8 Sekunden (2. Gang).

⊖ Der sechste Gang ist deutlich länger ausgelegt, so dass hier auch die Elastizitätswerte des Motors nicht mehr gut sind.

2,0

Laufkultur

Der aufgeladene Vier-Zylinder-Direkteinspritzer legt eine gute Laufkultur an den Tag, allerdings sind unter Last im niedrigen Drehzahlbereich leichte Vibrationen vorhanden. Dann lässt sich auch ein Dröhnen vernehmen.

⊕ Insgesamt bleibt kaum Raum für Kritik, der Motor läuft meist kultiviert und fällt nicht negativ auf.

1,6

Schaltung

Die Gänge des Sechsgang-Schaltgetriebes sind präzise geführt und lassen sich recht leicht wechseln. Auch die Kupplung ist gut dosierbar.

⊕ Die Schaltwege sind recht kurz, so dass sich auch schnelle Gangwechsel realisieren lassen. Der Rückwärtsgang kann leicht eingelegt werden und ist gegen versehentliches Schalten gesichert. Eine Schaltpunktanzeige hilft dem Fahrer, entsprechend des Betriebszustandes, den richtigen Gang zu wählen. Ein Berganfahrassistent inklusive Auto-Hold-Funktion ist serienmäßig an Bord, dadurch wird ein Zurückrollen des Fahrzeugs an Steigungen verhindert.

2,3

Getriebeabstufung

Das Sechs-Gang-Getriebe ist gut abgestimmt, tendiert aber in Richtung lang.

⊕ Die Spreizungen zwischen den einzelnen Gängen passen. Die ersten zwei Gänge sind recht kurz, dann sind die Gänge eher etwas lang ausgelegt, was niedrige und spritsparende Drehzahlen zur Folge hat. Bei 130 km/h dreht der Motor lediglich mit 2200 Touren.

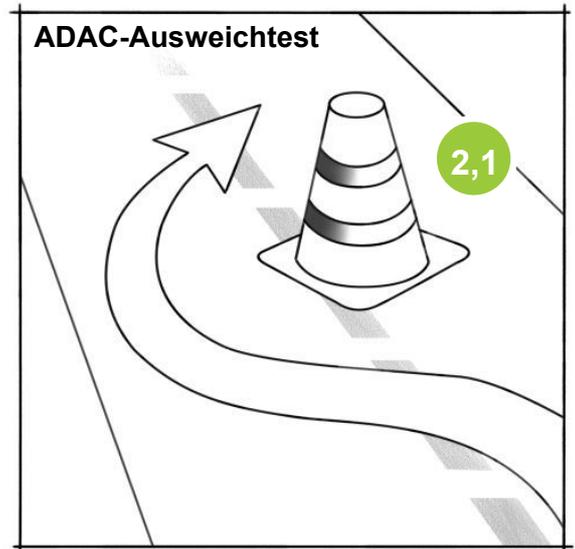
⊖ Aufgrund der langen Übersetzung fehlt es dem Motor in den obersten Gängen etwas an Durchzug, so dass an Steigungen oft ein Gang runter geschaltet werden muss.

2,2 FAHREIGENSCHAFTEN

2,3 Fahrstabilität

Der Wagen zeigt im Ganzen eine gute Richtungsstabilität und kann auch beim ADAC Ausweichtest ein gutes Ergebnis einfahren.

⊕ Der CC reagiert gut auf Kursänderungen, allerdings wird das Fahrzeug bei Bodenwellen oder Fahrbahnverwerfungen in Kurven gelegentlich leicht versetzt - dann sind geringfügige Lenkradkorrekturen notwendig. Beim ADAC Ausweichtest reagiert er zunächst leicht untersteuernd auf den ersten Lenkbefehl - das überfordert auch ungeübte Fahrer nicht. Beim anschließenden Gegenlenken zeigt er eine Übersteuertendenz. Beim Einfahren in die Ausfahrgasse entsteht ein Gegenpendler, allerdings regelt das serienmäßige ESP den CC in kritischen Situationen zuverlässig ein und verhindert ein Schleudern. Die Traktionskontrolle (mit elektronischer Differenzialsperre) hilft beim Anfahren auf nasser oder rutschiger Fahrbahn. Wird das Gaspedal in Kurven gehoben, quittiert dies der CC mit leichten aber unkritischen Lastwechselreaktionen. Voll beladen nimmt die Untersteuerneigung leicht zu.



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.

2,3 Lenkung*

Die Lenkung weist gute Eigenschaften auf und kann auch mit einem zufriedenstellenden Wendekreis punkten. Die Lenkübersetzung könnte allerdings etwas direkter sein.

⊕ Die Lenkung spricht bei schnellen Ausweichmanövern gut an und ist präzise. Das Lenkgefühl ist um die Mittellage zufriedenstellend und wird bei größeren Lenkwinkeln besser - dann erhält der Fahrer auch eine gute Rückmeldung. Beim Rangieren ist kein großer Kraftaufwand notwendig. Der Wendekreis liegt mit 11,5 m im Klassenmittelfeld.

2,0 Bremse

Die Bremsanlage kann mit einer guten Wirkung und Standfestigkeit überzeugen.

⊕ Bei einer Vollverzögerung aus 100 km/h steht der CC bereits nach rund 37 m (Mittelwert von zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Reifen: Continental ContiSportContact 5, 235/45 R17 94W). Die Bremse spricht gut an und lässt sich fein dosieren. Die Spurtreue beim Bremsen in Kurven ist gut.

1,9

SICHERHEIT

1,4

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Für den CC gibt es eine Vielzahl an serienmäßiger und optionaler Sicherheitsausstattung. Damit erreicht er eine sehr gutes Ergebnis bei der aktiven Sicherheit.

+ Das elektronische Stabilitätsprogramm und der Bremsassistent sind serienmäßig an Bord. Zudem verfügt das ESP über eine Gegenlenkunterstützung, die dem Fahrer in Gefahrensituationen hilft ein Schleudern zu vermeiden. Eine Müdigkeitserkennung ist ebenfalls aufpreisfrei an Bord. Ein direkt messendes Reifendruckkontrollsystem gibt es gegen Aufpreis, ein indirekt messendes ist Serie. Reifen mit Notlaufeigenschaften sind ebenfalls serienmäßig an Bord. Darüber hinaus ist der CC mit Bi-Xenon-Scheinwerfern mit Abbiegelicht und LED-Rückleuchten ausgestattet. Gegen Aufpreis gibt es den "Dynamic Light Assist", dann fährt man dauerhaft mit Fernlicht ohne den Gegenverkehr zu blenden und die Scheinwerfer schwenken in Kurven mit. Dieser ist allerdings nur in Kombination mit dem Spurhalteassistenten "Lane Assist" erhältlich. Das System korrigiert die Fahrtrichtung durch einen Lenkimpuls, wenn ein Verlassen der Fahrspur droht. Des Weiteren ist ein Totwinkelwarner "Side Assist" erhältlich - befindet sich ein Fahrzeug beim Spurwechsel im Gefahrenbereich, wird der Fahrer durch optische Signale in den Außenspiegeln gewarnt. Zudem ist eine automatische Distanzregelung (ACC) mit City-Notbremsfunktion erhältlich. Das System passt die Geschwindigkeit den Vorfahrenden an und hält dabei den Abstand zu diesen konstant. Unterhalb von 30 km/h wird bei einer drohenden Kollision automatisch eine Notbremsung eingeleitet. Unbeabsichtigtes Anfahren ist nicht möglich, da die Kupplung zum Motorstart betätigt werden muss. In den Türen sind Strahler, die den rückwärtigen Verkehr bei Dunkelheit warnen. Der Blinker funktioniert auch bei aktivierter Warnblinkanlage, dadurch kann z.B. beim Abschleppen eine Richtungsänderung angezeigt werden.

1,9

Passive Sicherheit - Insassen

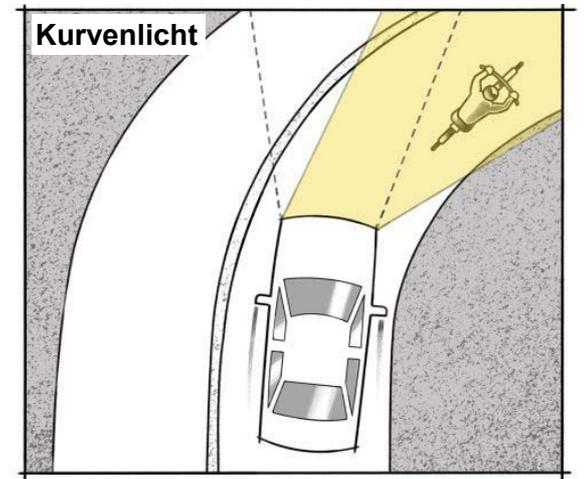
Der CC ist mit Front- Seiten- und durchgehenden Kopfairbags ausgestattet. Gegen Aufpreis sind auch Seitenairbags (mit Gurtstraffern) für die hinteren Passagiere lieferbar. Insgesamt wird dem VW ein guter Insassenschutz prognostiziert.

Einschlafwarner



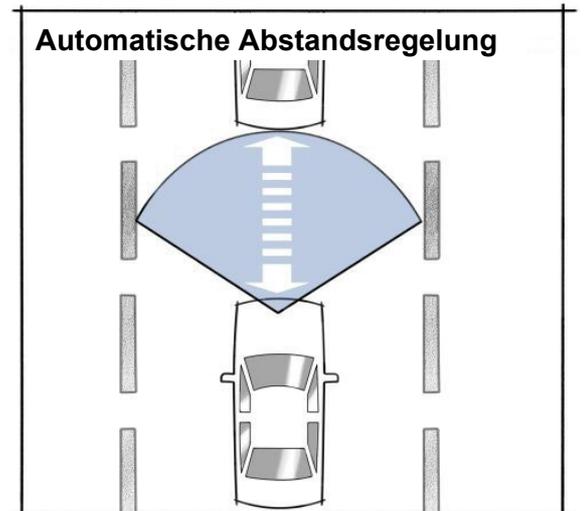
Ungewöhnliche Fahrerreaktionen aufgrund von Müdigkeit werden erkannt und führen zu einer Warnung.

Kurvenlicht



Die Scheinwerfer schwenken (abhängig von Lenkradstellung und Geschwindigkeit) gemäß dem Straßenverlauf in Fahrtrichtung und folgen so der Fahrbahn in Kurvenrichtung.

Automatische Abstandsregelung



Mit Radarsensoren erkennt das System vorausfahrende Autos und reguliert bei aktivem Tempomat durch Gasgeben und -wegnehmen den Abstand zum Vordermann. Neuere Systeme regeln bis Stillstand (etwa im Stop-and-go-Verkehr) und warnen akustisch, optisch sowie mit leichtem Bremseneingriff vor Kollisionen.

Die vorderen Kopfstützen reichen in der Höhe für Insassen bis zu einer Größe von 1,90 m. Zudem sind diese aktiv und weisen einen geringen Abstand zum Kopf auf.

⊕ Im Fond bieten die Stützen Personen bis 1,60 m optimalen Schutz, allerdings übernimmt hier auch das Dach eine gewisse Stütz- und Schutzfunktion. Der Abstand zwischen Kopf und Stütze könnte kleiner sein, ist aber noch akzeptabel. Fahrer und Beifahrer werden optisch und akustisch ermahnt sich anzuschnallen. An den stabilen Türgriffen lassen sich hohe Zugkräfte aufbringen.

1,7 Kindersicherheit

Dem Viersitzer wird auch eine gute Kindersicherheit attestiert.

⊕ Kinderrückhaltesysteme können im Fond mittels Isofix-Halterungen (auch ohne Einsteckhilfe problemlos) oder mit den Gurten lagestabil befestigt werden. Die kurzen Schlösser machen eine Einhandbedienung möglich und die Gurte reichen auch für Kindersitze mit großem Gurtbedarf. Abstand und Position der Gurtanlenkpunkte sind günstig. Der Einklemmschutz der hinteren Fensterheber funktioniert einwandfrei. Der Beifahrerairbag kann deaktiviert werden, so dass auch auf dem Beifahrerplatz Kindersitze genutzt werden können. Diese sind auch laut Bedienungsanleitung auf allen Plätzen erlaubt.

⊖ Die Schlösser sind im Fond nicht verwechslungssicher, liegen aber weit auseinander.

3,0 Fußgängerschutz

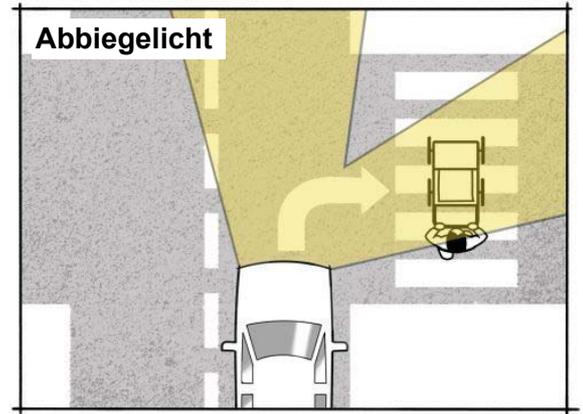
Die Karosserie ist im vorderen Bereich weitgehend glattflächig, das Gefahrenpotenzial bei Unfällen mit Fußgängern moderat. Ein Crashtest-Ergebnis nach EuroNCAP-Norm liegt für den CC allerdings nicht vor.

2,6 UMWELT/ECOTEST

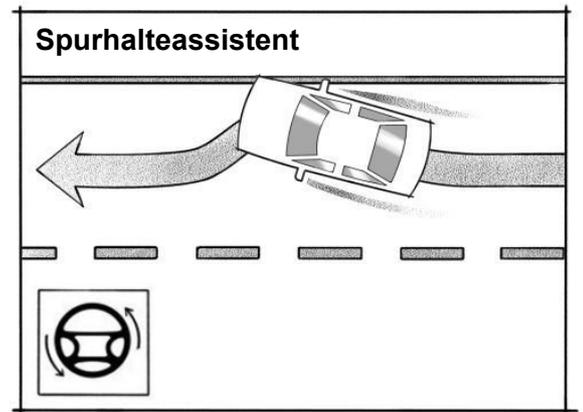
3,5 Verbrauch/CO2*

Beim Verbrauch/CO2-Kapitel des EcoTest landet der CC 1,8 TSI im hinteren Klassenmittelfeld.

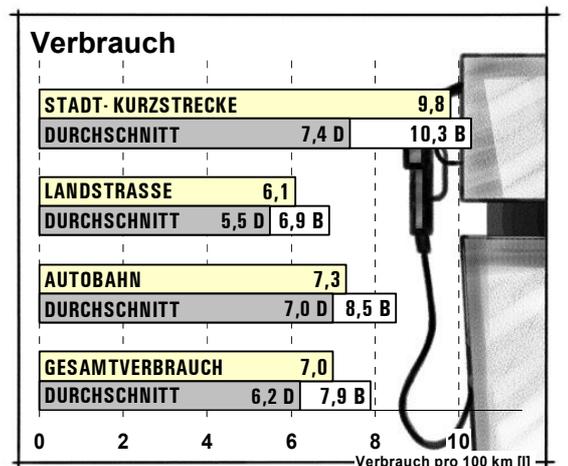
⊖ Der beim EcoTest ermittelte CO2-Ausstoß beträgt hohe 194 g/km, damit werden 25 Punkte vergeben. Der aus der Messung resultierende durchschnittliche Kraftstoffverbrauch liegt bei 7,0 Liter pro 100 Kilometer. Er setzt sich aus 9,8 l/100 km im Innerortsteil, 6,1 l/100 km im Außerortsteil und 7,3 l/100 km auf der Autobahn zusammen.



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.



Spurhalteassistent
Infrarotsensoren oder Kameras erkennen die Fahrbahn-Markierungen. Verlässt der Fahrer seine Spur ohne zu Blinken (etwa wegen Unachtsamkeit oder Sekundenschlaf), erfolgt eine optische, akustische oder haptische Warnung. Bei dieser Variante erfolgt zudem ein leicht übersteuerbarer Lenkeingriff.



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

1,6

Schadstoffe

Beim Schadstoff-Kapitel kann er ein gutes Ergebnis einfahren.

⊕ Die Schadstoffe im Abgas sind insgesamt gering, so dass 44 Punkte vergeben werden können. Zusammen mit den CO₂-Punkten erreicht der CC 69 von 100 Punkten und somit drei von fünf Sternen.

3,4

AUTOKOSTEN

5,0

Betriebskosten*

⊖ Die Kosten für den Betrieb ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der CC nicht gerade sparsam mit dem Kraftstoff umgeht, führt das zu hohen Kosten und somit auch nur zu einer mäßigen Note in diesem Kapitel.

3,3

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

⊕ Der Einsatz qualitativ hochwertiger und langlebiger Wartungs- und Verschleißteile trägt zur Kosteneinsparung bei. VW gewährt eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.

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

3,7

Wertstabilität*

Die Wertbeständigkeit des VW CC mit dem 1,8 TSI-Motor liegt auf durchschnittlichem Niveau. Schließlich muss er sich gegen harte Konkurrenz wie den Passat Variant oder die Limousine behaupten.

3,2

Kosten für Anschaffung*

Zwar kein Schnäppchen aber im Klassenvergleich noch auf akzeptablem Niveau: Die Kosten für die Neuanschaffung des CC liegen bei 31.800 Euro. Dafür zeigt er sich zwar recht gut ausgestattet, sollen jedoch alle klassenüblichen Details an Bord sein, so müssen nach ADAC Ausstattungskorb weitere 4.400 Euro aufgewendet werden.

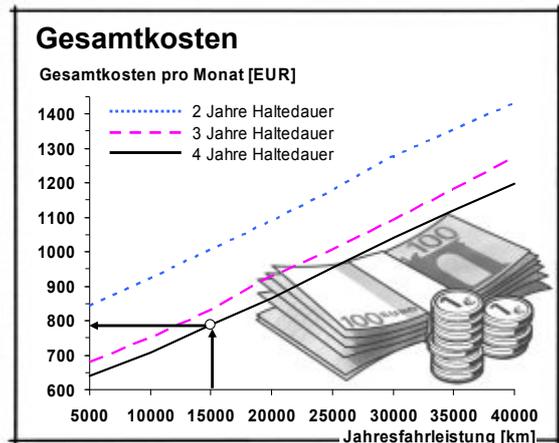
2,8

Fixkosten*

Die Fixkosten des CC 1,8-TSI bewegen sich im Klassenmittelfeld. Allein die Kfz-Steuer schlägt mit 146 Euro pro Jahr zu Buche. Während die HaftpflichtEinstufung noch günstig ausfällt, sind Teil- und Vollkaskoeinstufung recht teuer (KH: 16; TK: 23; VK: 22).

3,2 Monatliche Gesamtkosten*

In fast allen Kostensparten bewegt sich der CC in etwa im Mittelfeld, nur die Betriebskosten fallen recht hoch aus. Insgesamt reicht es bei den monatlichen Kosten ebenfalls zu einer durchschnittlichen Beurteilung.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 788 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.8 TSI	2.0 TSI	3.6 V6 4Motion DSG	2.0 TDI BlueMotion Technology (DPF)	2.0 BlueTDI (DPF)	2.0 TDI BlueMotion Technology (DPF)
Aufbau/Türen	CP/4	CP/4	CP/4	CP/4	CP/4	CP/4
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1798	4/1984	6/3597	4/1968	4/1968	4/1968
Leistung [kW(PS)]	118(160)	155(211)	220(300)	103(140)	103(140)	125(170)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	250/1500	280/1700	350/2400	320/1750	320/1750	350/1750
0-100 km/h[s]	8,5	7,6	5,6	9,8	9,9	8,6
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	223	242	250	214	214	227
Verbrauch pro 100 km lt.Hersteller [l]	7,1 S	7,3 S	9,3 S	4,7 D	4,9 D	4,9 D
CO2 [g/km]	165	171	215	125	127	129
Versicherungsklassen KH/VK/TK	16/22/23	17/20/23	17/24/25	18/21/25	18/21/25	20/23/25
Steuer pro Jahr [Euro]	146	162	282	220	224	228
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	788	836	1088	739	751	799
Preis [Euro]	31.800	34.800	43.275	32.675	33.850	35.100

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 B	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	1798 ccm
Leistung	118 kW (160 PS)
bei	5000 U/min
Maximales Drehmoment	250 Nm
bei	1500 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	CS235/45R17
Reifengröße (Testwagen)	235/45R17W
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,5/11,4 m
Höchstgeschwindigkeit	223 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	8,5 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2.Gang)	4,8 s
Bremsweg aus 100 km/h	36,6 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	7,1 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	7,0 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	9,8/ 6,1/ 7,3 l
CO2-Ausstoß Herstellerangabe/Test	165g/km / 194g/km
Innengeräusch 130km/h	66,4dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4802/1855/1418 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	2095 mm
Leergewicht/Zuladung	1520 kg/440 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	470 l/805 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/1500 kg
Dachlast	100 kg
Tankinhalt	70 l
Reichweite	1000 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte **fett**

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	164 Euro
Monatliche Werkstattkosten	66 Euro
Monatliche Fixkosten	90 Euro
Monatlicher Wertverlust	468 Euro
Monatliche Gesamtkosten	788 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	16/22/23
Grundpreis	31.800 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 2012 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Umwelt und Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.05.2012 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.05.2012 gültigen Steuergesetzgebung.

Weitere Autotests finden Sie unter www.adac.de/autotest

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbieglicht	Serie°
Abstandsregelung, elektronisch (ACC)	1.210 Euro°
Automatikgetriebe (DSG)	2.200 Euro
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent (Light Assist)	144 Euro°
Kurvenlicht	750 Euro°
LED-Rückleuchten	Serie
Müdigkeitserkennung	Serie
Regen- und Lichtsensor	Serie
Reifendruckkontrolle	175 Euro°
Rückfahrkamera	385 Euro°
Spurassistent (Lane Assist)	540 Euro°
Tempomat	230 Euro°
Totwinkelassistent (Side Assist)	540 Euro°
Xenonlicht	Serie

INNEN

2. Sitzreihe - drei Sitzplätze	185 Euro
Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/375 Euro°
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	Serie
Klimaanlage/Klimaautomatik (Climatronic)	Serie/460 Euro°
Navigationssystem	ab 665°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	285 Euro

AUSSEN

Außenspiegel, automatisch abblendend (Fahrerseite)	Serie
Lackierung Metallic	570 Euro°
Scheinwerfer-Reinigungsanlage	Serie
Tagfahrlicht	Serie

° im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

2,2

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

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte klassenbezogen