



VW Beetle Cabriolet 1.4 TSI 60's Sport DSG (7-Gang)

Zweitüriges Cabriolet der unteren Mittelklasse (118 kW / 160 PS)

Wie schon vor einem halben Jahrhundert gibt es auch die neueste Generation des Beetle (engl. für Käfer) wieder als Cabrio. Die Formgebung und einige Retro-Details erinnern ebenso an das Ur-Modell wie die Schriftzüge des Sondermodells 60's an Kotflügel und Heckklappe - Eine Hommage an den alten Käfer. Das Lifestyle-Cabrio überzeugt in der getesteten Variante durch seinen spritzigen Motor, der gut mit dem optionalen Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe harmoniert. Flotte Landstraßenetappen bereiten dank sportlich straffem Fahrwerk und gut konturierten Sportsitzen wahre Freude. Abstriche muss man allerdings beim Fahrkomfort machen. Die Federung reicht vor allem in Verbindung mit den großen 18-Zoll-Rädern Fahrbahnunebenheiten recht stark zu den Insassen durch. Zusätzlich fällt der Geräuschpegel im Innenraum hoch aus. Auf Knopfdruck lässt sich das Verdeck in wenigen Sekunden elektrisch öffnen, und man kann mit dem optionalen Windschott weitgehend zugfrei das Frischluftvergnügen genießen. Nicht überzeugen kann der Beetle bei der Alltagsauglichkeit: Der Kofferraum ist durch die kleine Klappe schlecht zugänglich, auf den Rücksitzen findet man kaum Platz, und die Transporteigenschaften sind stark eingeschränkt. Nicht zuletzt dadurch ist die getestete Variante mit einem Grundpreis von 32.750 Euro zu teuer.

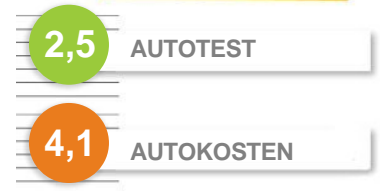
Karosserievarianten: Schrägheck. **Konkurrenten:** keine.

+ gute Fahrleistungen, sichere Fahreigenschaften, vorne gutes Platzangebot

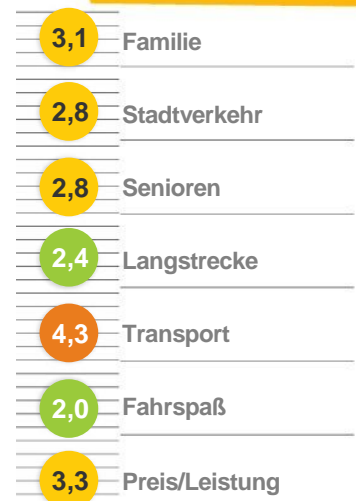
- hinten kein Platz, schlecht zugänglicher und kleiner Kofferraum, hoher Verbrauch, sehr teuer



ADAC-URTEIL



Zielgruppencheck



3,5

KAROSSERIE/KOFFERRAUM

2,5

Verarbeitung

⊕ Das Beetle Cabrio ist insgesamt solide verarbeitet, kann aber im Detail nicht ganz überzeugen. Speziell im Interieur wurden deutlich wenig hochwertig wirkende Materialien verbaut als z.B. im Golf. Und das, 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 Alu-Umrandungen an verschiedenen Bauteilen werten das Cockpit aber auf. Die Karosserieverarbeitung ist weitgehend tadellos. Der Motorraum ist komplett abgeschottet, was Luftverwirbelungen reduziert und den Motorraum vor Schmutz schützt. Außerdem sind im mittleren Bereich des Unterbodens, bis zur Hinterachse. Die Türausschnitte sind vorbildlich gegen Eindringen von Schmutz geschützt, zudem schützen Leisten die Schweller vor Kratzern. Das Cabrio zeigt sich auch auf schlechten Straßen absolut verwindungssteif. Es ist kaum ein Unterschied zur geschlossenen Variante feststellbar. Das Stoffverdeck zeigt sich sauber gefertigt und ist zufriedenstellend isoliert. Das Verdeck lässt sich auf Knopfdruck öffnen und schließen. In rund 12 s ist das Verdeck geöffnet, zum Schließen werden ca. 17 s benötigt (inklusive Fenster). Ein gut funktionierendes Windschott gibt es gegen Aufpreis. Im Kofferraum findet man eine Halterung für das Windschott.

⊖ 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. Die Motorhaube ist sehr schwer anzuheben, zusätzlich gibt es keinen Dämpfer, sondern nur einen Haltestab der eingehängt werden muss, um die Haube offen zu halten. Der Kraftstofftank kann versehentlich mit Dieseldieselkraftstoff befüllt werden, da in den Kraftstoffzufüllstutzen auch eine Dieselpistole passt.

3,7

Alltagstauglichkeit

Der Innenraum des Beetle Cabrio bietet vier vollwertige Sitzplätze. Obwohl der Verbrauch nicht besonders niedrig ausfällt, schafft das Fahrzeug dank 55 l Tank mit einer Tankfüllung Reichweiten von bis zu 775 km.

⊖ Es dürfen insgesamt nur 370 kg zugeladen werden. Im Falle einer Reifenpanne ist nur ein Reifenreparaturset an Bord. Notrad, Radmutternschlüssel und Wagenheber sind aber gegen Aufpreis erhältlich. Anhängelasten sind beim Beetle Cabrio nicht erlaubt. Konstruktionsbedingt dürfen auch keine Dachlasten transportiert werden.

2,8

Sicht

Die Fahrzeugenden lassen sich zufriedenstellend abschätzen. Hindernisse hinter dem Fahrzeug können bei geschlossenem Verdeck noch zufriedenstellend abgeschätzt werden. Bei geöffnetem Verdeck sind Hindernisse direkt hinter dem Fahrzeug etwas schlechter erkennbar, da das Verdeck nicht vollständig versenkt ist. Nach vorn ist der Bodenblick dagegen sehr gut. Bei der ADAC-Rundumsichtmessung kann das Beetle Cabrio mit geschlossenem Verdeck ein geradeso zufriedenstellendes Ergebnis einfahren. Vor allem die Sicht nach schräg hinten wird stark eingeschränkt.



Versenkbare Kopfstützen verbessern die Sicht nach schräg hinten.

Die nicht zu breiten A-Säulen behindern die Sicht beim Abbiegen dagegen nur wenig. Die im Testwagen verbauten optionalen Xenonscheinwerfer sorgen für eine gute Fahrbahnausleuchtung. Leider gibt es kein dynamisches Kurvenlicht. Abbiegelicht 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. Gegen Aufpreis blendet der Innenspiegel automatisch ab (Licht-und-Sicht-Paket, 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.

⊖ Das Sichtfeld des Innenspiegels ist zu gering.

3,1 Ein-/Ausstieg

Das Ein- und Aussteigen klappt zufriedenstellend. Die Schweller sind nicht zu hoch und der Fahrersitz liegt auf einer angenehmen Höhe. Etwas störend beim Ein- und Aussteigen sind dagegen die ausgeprägten Sitzwangen der optionalen Sportsitze. 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.

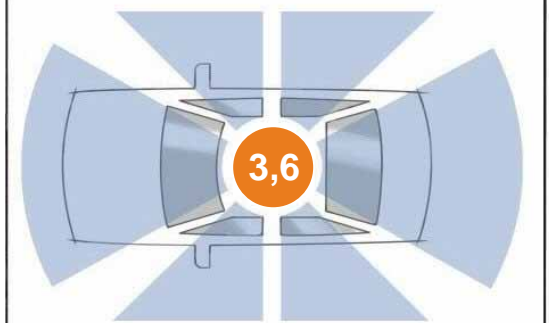
⊕ Gegen Aufpreis gibt es das gut funktionierende schlüssellose Zugangssystem "Keyless Access". Neben dem Vorteil, dass der Schlüssel beim Öffnen des Fahrzeugs in der Tasche bleiben kann, verhindert das System auch, dass man sich versehentlich aussperrt, da das Fahrzeug erkennt wenn der Schlüssel noch im Innenraum liegt (Keyless Access nicht im Testwagen verbaut). Die Follow-Home-Funktion hält die Außenbeleuchtung auch nach Verlassen des Fahrzeugs noch kurze Zeit in Betrieb und somit für einen gut ausgeleuchteten Heimweg. Die Türrasten sind kräftig genug, um die Türen auch an Steigungen sicher offen zu halten.

⊖ Der Abstand zwischen Sitzaußenkante und Schwelleraußenkante ist zu groß, man muss einen großen Schritt machen um in das Fahrzeug zu steigen. 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).

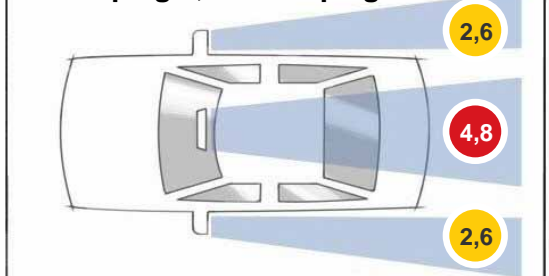
4,8 Kofferraum-Volumen*

⊖ Der mit dem optionalen Soundsystem "Fender-Sound" ausgestattete Testwagen bietet nur magere 215 l Stauraum. Ohne Soundsystem wären es rund 20 l mehr. Grund: Im Kofferraum befindet sich an der rechten Seite der Subwoofer, welcher den Stauraum einschränkt.

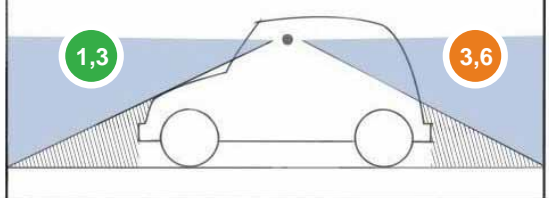
Rundumsicht



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.



Der Kofferraum ist gegenüber dem Vorgängermodell (210 l) nur geringfügig größer ausgefallen.

Klappt man die Rückbank um, erweitert sich das Volumen auf immerhin 430 l (gemessen bis Fensterunterkante, ebenfalls 20 l weniger als ohne Soundsystem). Da das Verdeck quasi über dem Kofferraum liegt, wird der Kofferraum bei geöffnetem Verdeck nicht weiter eingeschränkt.

4,2 Kofferraum-Zugänglichkeit

Die Kofferraumklappe wird über das VW-Emblem entriegelt, lässt sich aber nicht besonders leicht öffnen. 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.

⊖ Aufgrund der sehr niedrigen und schmalen Kofferraumöffnung können sperrige Gegenstände nicht eingeladen werden. Zusätzlich störend wirkt sich die hoch über der Straße liegende Ladekante (71 cm) aus. Beim Ausladen muss das Gepäck ebenfalls weit angehoben werden, da der Kofferraumboden ca. 22 cm tiefer liegt, als die die Ladekante. Bei vorgeklappten Rücksitzen behindert eine Stufe das Verschieben des Gepäcks. Die Beleuchtung ist schwach.

3,1 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehne lässt sich mittig geteilt umklappen. Der Klappmechanismus der Rücksitzlehnen funktioniert prinzipiell einfach. Über Hebel im Kofferraum können die Lehnen entriegelt werden, sie klappen dann aber nicht automatisch nach vorn.

⊖ Kleine Utensilien können im Kofferraum nirgends richtig befestigt werden, es gibt weder ein Gepäcknetz, noch Befestigungsösen. Immerhin gibt es für das optionale Windschott eine praktische Halterung.

2,4 INNENRAUM

2,0 Bedienung

Die Bedienung des Beetle gibt keine Rätsel auf, die ergonomische Gestaltung des Cockpits und der Bedienelemente 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 DSG-Wählhebel. Das Zündschloss ist zufriedenstellend erreichbar, aber unbeleuchtet. Gegen Aufpreis gibt es auch schlüsselloses Zugangssystem (nicht im Testwagen verbaut). Zum Starten des Motors muss dann lediglich der Start-Knopf betätigt werden, welcher aber etwas ungewohnt positioniert ist. 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. Einzig die Tankanzeige scheint etwas überdimensioniert geraten zu sein. Der Bordcomputer zeigt neben dem Momentan- und Durchschnittsverbrauch auch die restliche Reichweite an. Zwei Strecken werden separat aufgezeichnet und berechnet. Die Scheibenwischer werden auf Wunsch von einem Sensor gesteuert (Licht-und-Sicht-Paket).



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

Im gut erreichbaren beleuchteten Lichtschalter ist auch die Bedienung der Nebelleuchten integriert. 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. Das optionale Soundsystem sorgt für einen hervorragenden Klang und kräftige Bässe. Die Fensterheber verfügen über Antippautomatik sowie über einen zuverlässigen Einklemmschutz. Das Verdeck lässt sich über einen gut erreichbaren Schalter auf Knopfdruck öffnen und schließen. 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 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. Einen Tempomaten gibt es gegen Aufpreis.

⊖ Es fehlt eine deutlich sichtbare Fahrlichtanzeige in der Instrumententafel. Die Kontrollleuchte für die Nebelscheinwerfer ist im Lichtschalter untergebracht und dadurch kaum zu sehen. Leider ist für den Beetle keine automatische Fahrlichtsteuerung erhältlich. Konstruktionsbedingt gibt es keinen Heckwischer, obwohl dieser aufgrund der steilen Heckpartie notwendig wäre. Die Heckscheibe verschmutzt dadurch schnell. Der Schalter für die Warnblinkanlage ist zu tief und hinter dem Schalthebel versteckt angebracht. Beide Handschuhfächer des Beetle sind unbeleuchtet. Die Lordosenstütze kann während der Fahrt kaum justiert werden.

1,8 Raumangebot vorne*

⊕ Auf den vorderen Plätzen finden Personen bis zu einer Größe von knapp zwei Meter 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.

4,9 Raumangebot hinten*

⊖ Die zwei hinteren Sitzplätze sind allenfalls für Kurzstrecken zumutbar. Lediglich Personen bis 1,70 m haben genügend Beinfreiheit (Fahrsitz auf 1,85 m große Personen eingestellt). Aufgrund der geringen Innenbreite fühlt man sich sehr eingegengt.

4,0 Innenraum-Variabilität

Für das Beetle Cabrio werden keine Sitzvarianten angeboten. Es lassen sich lediglich die Vordersitzlehnen in Liegeposition bringen und die Fondlehnen zweigeteilt umlegen. Insgesamt ist die Innenraum-Variabilität nur ausreichend.



Auf den hinteren Sitzplätzen finden lediglich zwei Personen bis 1,70 m Körpergröße ausreichend Platz vor.

2,5 KOMFORT

2,7 Federung

Das Fahrwerk des Beetle Cabrio ist straff abgestimmt, was zum sportlichen Auftritt passt, aber speziell bei groben Unebenheiten für Komforteinbußen führt. Einzelhindernisse werden recht ruppig abgefedert und auch Querfugen dringen recht stark zu den Insassen durch. Der Abrollkomfort des mit 18" Felgen ausgestatteten Testwagens (Serie beim 60 geht in Ordnung. Positiv fallen die geringe Seitenneigung und Aufbaubewegungen auf. Selbst auf Kopfsteinpflaster halten sich die Vibrationen in Grenzen. Karosseriegeräusche treten nicht auf.

2,3 Sitze

⊕ Die gut konturierten und angenehm gepolsterten Sportsitze bieten 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. Lordosenstützen für den Fahrer- und Beifahrersitz sind beim Sport serienmäßig verbaut. Sie lassen sich aber nur in der Intensität und nicht in der Höhe einstellen. 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.

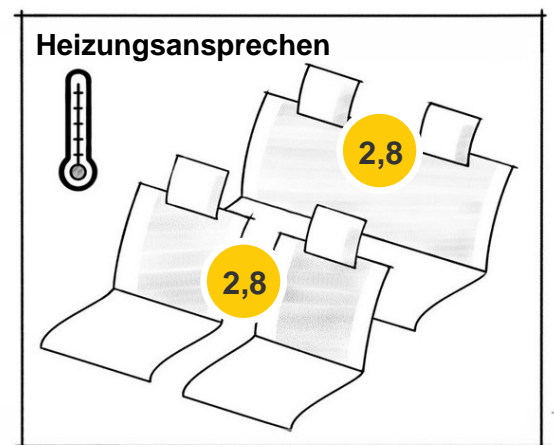
3,0 Innengeräusch

Der Geräuschpegel im Innenraum fällt trotz des Stoffverdecks zufriedenstellend aus. Bei 130 km/h beträgt der gemessene Geräuschpegel für ein Cabrio akzeptable 70,3 dB(A). Der Motor zeigt sich recht gut gedämmt und ist im Innenraum kaum präsent. Dominierend sind die Windgeräusche, die mit steigender Geschwindigkeit auch deutlich zunehmen.

2,3 Klimatisierung

Die Heizung des VW Beetle 1,4 TSI Cabrio ist zufriedenstellend. Sowohl vorne als auch hinten wird der Innenraum recht schnell erwärmt.

⊕ Die optionale Zweizonen-Klimaanlage 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.



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

1,6

MOTOR/ANTRIEB

1,5

Fahrleistungen*

⊕ Mit dem 160 PS starken Turbobenziner kann das Beetle Cabrio mit sehr guten Fahrleistungen punkten. Überholvorgänge lassen sich in kurzer Zeit absolvieren (60 auf 100 km/h in 4,8 s) und es steht auch bei höheren Geschwindigkeiten noch genügend Kraft zur Verfügung.

2,0

Laufkultur

⊕ Das aufgeladene Aggregat bietet eine gute Laufkultur. Er läuft insgesamt unauffällig, lediglich unterhalb von 1.300 1/min sind leichte Vibrationen am Lenkrad spürbar - das DSG meidet jedoch diesen Drehzahlbereich.

1,5

Schaltung

⊕ Das Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe (DSG) passt gut zum Motor. Der Anfahrvorgang ist zwar recht komfortabel, es vergeht aber etwas Zeit nach der Gaspedalbetätigung bis das Fahrzeug anfährt. Im normalen Fahrbetrieb schaltet das Direktschaltgetriebe die Gänge zügig und ruckfrei durch. Etwas sanfter und schneller könnten sich die Schaltvorgänge jedoch beim wieder Durchbeschleunigen nach einer Ausrollphase realisieren lassen (z.B. wenn man an eine Kreuzung hin rollt aber nicht vollständig stehen bleiben muss). Der Rückwärtsgang lässt sich stets problemlos einlegen. An Steigungen rollt das Fahrzeug nicht nach hinten, da eine Berganfahrhilfe vorhanden ist. Die Gänge lassen sich auch mittels Schaltpaddel am Lenkrad wechseln.

1,5

Getriebeabstufung

⊕ Die Getriebeabstufung passt gut zur Leistungscharakteristik des Motors. Die Ganganschlüsse des Siebengang-Doppelkupplungsgetriebes sind stimmig, zwischen den Gängen entstehen keine zu großen Drehzahlsprünge. Die Gesamtübersetzung geht in Ordnung. Bei 130 km/h dreht der Motor mit 2700 1/min. Mit einer etwas längeren Übersetzung des siebten Gangs wäre der 1,4 TSI Motor aber auch zurecht gekommen.

2,1

FAHREIGENSCHAFTEN

2,2

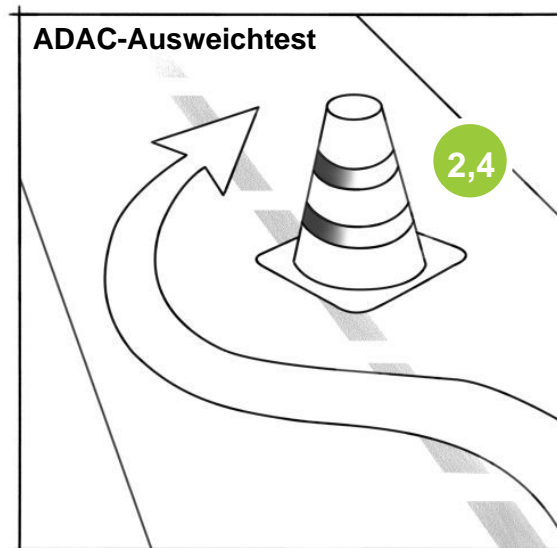
Fahrstabilität

⊕ Das Beetle Cabrio reagiert sehr stabil auf einen Lenkimpuls 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 die bei dieser Variante serienmäßige elektronische Differenzialsperre sorgen für souveränen Vortrieb. Beim ADAC-Ausweichtest kann das Fahrzeug ein gutes bis zufriedenstellendes 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. In schnell gefahrenen Kurven schiebt der Beetle über die Vorderachse - ein Fahrverhalten, was vor allem ungeübten Fahrern entgegen kommt. Lastwechselreaktionen treten nur in gut kontrollierbarem Maße auf.

2,4 Lenkung*

⊕ Die Lenkung spricht spontan auf Lenkbefehle und Kurskorrekturen am Lenkrad an, ohne dabei nervös zu wirken. Nur bei sehr kleinen Lenkwinkeln dürfte sie etwas agiler reagieren. Präzise können kurvige Landstraßen durchgeilert 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 relativ direkt ausgelegt und zeigt sich auch beim Rangieren leichtgängig, wenn sie auch die üppige Bereifung nicht ganz leugnen kann. Der Wendekreis liegt mit 10,8 m im guten Mittelfeld dieser Fahrzeugklasse.



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.

1,8 Bremse

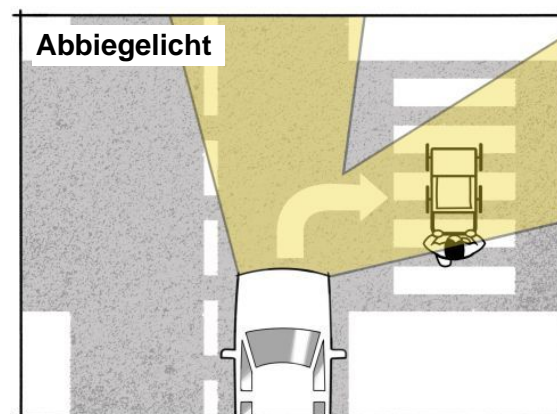
⊕ Bei einer Bremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand steht das Beetle Cabrio nach durchschnittlich 35,5 m (Mittel aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Conti Sport Contact 3 94V der Größe 235/45R18). Die Bremsanlage zeigt sich dabei standfest, es tritt kein Fading auf. Ein Bremsassistent hilft auch dem weniger geübten Fahrer, das volle Potenzial der Fahrzeugbremsen zu nutzen. Das Ansprechen und die Dosierbarkeit der Bremse sind insgesamt sehr gut.

⊖ Während der Bremsung tendiert der VW aber dazu aus der Spur zu laufen.

2,2 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 in der Getriebestellung P gestartet werden kann.



Zusätzliche Lampen (oder angepasste Nebelscheinwerfer) leuchten im Stadtverkehr beim Abbiegen die betreffende Seite besser aus. So wird das Risiko, an Kreuzungen und Einmündungen Fußgänger zu übersehen, erheblich vermindert.

2,0 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Das VW Beetle Cabrio ist serienmäßig mit Front- und Seitenairbags inkl. Kopfbereich ausgestattet. Der geschlossene Beetle erreicht bei den ADAC-Crashtests mit 92% der möglichen Punkte ein hervorragendes Ergebnis beim Insassenschutz. Das Ergebnis des Cabrio sollte nicht sonderlich schlechter ausfallen. Die vorderen Kopfstützen bieten Personen bis zu einer Größe von 1,85 m optimalen Schutz, der Abstand zwischen Kopf und Kopfstütze ist sehr gering und damit das Risiko eines Schleudertraumas verringert. Die Kopfstützen hinten sind für die maximale Personengröße die dort Platz findet ebenfalls hoch genug und der Abstand zwischen Kopf und Kopfstütze gering. Auf allen vier Sitzplätzen werden die Insassen zum Ansnallen 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. Ein aktives Überrollschutz-System schützt die Insassen im Falle eines Überschlags.

1,9 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. Der Fahrzeughersteller erlaubt auf allen Plätzen Kinderrückhaltesysteme aller Altersklassen. Bei den ADAC-Crashtests erreicht der Beetle bei der Kindersicherheit 90% der Punkte. Das Ergebnis des Beetle Cabrio sollte ähnlich gut ausfallen.

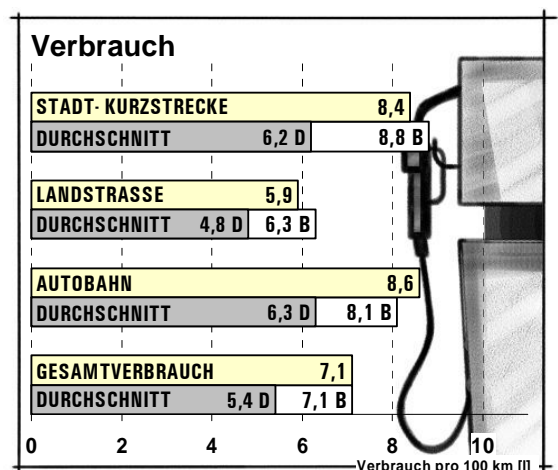
2,9 Fußgängerschutz

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

4,3 Verbrauch/CO2*

⊖ Der Verbrauch des VW Beetle Cabrio 1,4 TSI fällt hoch aus. Im Schnitt wurden 7,1 l/100 km ermittelt. Besonders innerorts liegt der Verbrauch mit 8,4 l/100 km nicht besonders niedrig, was auch am fehlenden Start-Stopp-System liegt. Außerorts sind es 5,9 l und auf der Autobahn 8,6 l pro 100 km. Die ermittelte CO2-Bilanz liegt bei 194 g/km. Das reicht für lediglich 17 Punkte im CO2-Kapitel des EcoTest.



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

1,9

Schadstoffe

⊕ Die Schadstoffanteile im Abgas liegen auf recht niedrigem Niveau. Einzig im anspruchsvollen Autobahnzyklus steigt der CO-Ausstoß etwas stärker an (ca. 9 g/km). Das kostet wertvolle Punkte im Schadstoff-Kapitel (41 Punkte). Mit insgesamt 58 Punkten verpasst das Fahrzeug deutlich die vier Sterne im EcoTest und muss sich mit drei Sternen zufrieden geben.

4,1

AUTOKOSTEN

5,2

Betriebskosten*

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

4,1

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 1,4-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*

⊕ Die Wertstabilität des ganz neuen Beetle Cabrios sollte trotz des nicht besonders umweltfreundlichen Motors niedrig ausfallen.

5,3

Kosten für Anschaffung*

⊖ Das VW Beetle Cabrio 1,4 TSI 60Sport kann nicht gerade als Schnäppchen bezeichnet werden. Mindestens 32.750 Euro sind fällig, möchte man den Turbo-Beetle fahren. Neben DSG sind immerhin die wichtigsten Ausstattungsdetails wie Klimaanlage oder ESP serienmäßig an Bord.

1,7

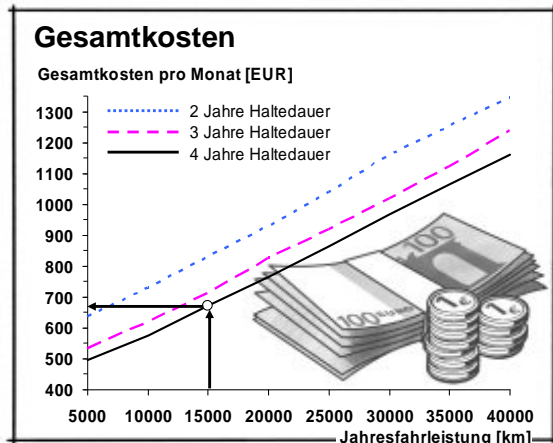
Fixkosten*

⊕ Es werden jährlich nur 104 Euro KFZ-Steuer fällig. Die Einstufungen in der Teil- und Vollkaskoversicherung liegen im Klassendurchschnitt (TK und VK: 18). Sehr günstig fällt die Haftpflichtversicherung aus (KH: 13).

4,4

Monatliche Gesamtkosten*

Die absoluten monatlichen Gesamtkosten fallen nicht zuletzt aufgrund der hohen Betriebskosten und dem teuren Anschaffungspreis sehr hoch aus.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 673 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 Sport	1.6 TDI	2.0 TDI Design (DPF)
Aufbau/Türen	CA/2	CA/2	CA/2	CA/2	CA/2
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1197	4/1390	4/1984	4/1598	4/1968
Leistung [kW (PS)]	77 (105)	118 (160)	155 (210)	77 (105)	103 (140)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	175/1550	240/1500	280/1700	250/1500	320/1750
0-100 km/h[s]	11,7	8,6	7,4	12,1	9,9
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	178	206	227	178	196
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller [l]	6,1 S	6,8 S	7,5 S	4,7 D	5,1 D
CO ₂ [g/km]	142	158	174	124	134
Versicherungsklassen KH/VK/TK	13/16/18	13/18/18	13/18/18	14/19/18	14/19/18
Steuer pro Jahr [Euro]	88	124	168	180	238
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	574	622	689	565	598
Preis [Euro]	21.625	24.125	30.150	24.100	27.375

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	1390 ccm
Leistung	118 kW (160 PS)
bei	5800 U/min
Maximales Drehmoment	240 Nm
bei	1500 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe
Reifengröße (Serie)	235/45R18
Reifengröße (Testwagen)	235/45R18V
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	10,8 m
Höchstgeschwindigkeit	205 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	8,6 s
Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	4,8 s
Bremsweg aus 100 km/h	35,5 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	6,4 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	7,1 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	8,4/5,9/8,6 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe	148 g/km
CO ₂ -Ausstoß Test(*WTW)	194 g/km
Innengeräusch 130km/h	70,3 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4278/1808/1473 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	2030 mm
Leergewicht/Zuladung	1480 kg/370 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	215 l/430 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	- kg/- kg
Dachlast	- kg
Tankinhalt	55 l
Reichweite	775 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte **fett**

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	155 Euro
Monatliche Werkstattkosten	65 Euro
Monatliche Fixkosten	88 Euro
Monatlicher Wertverlust	365 Euro
Monatliche Gesamtkosten	673 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	13/18/18
Grundpreis	32.750 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 2013 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 01.03.2013 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.05.2012 gültigen Steuergesetzgebung.

*WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO₂-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO₂-Emissionen auch die CO₂-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich.

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

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbiegelycht	Serie
Automatikgetriebe (DSG)	1.875 Euro ^o
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Parkhilfe, elektronisch (vorne + hinten)	555 Euro ^o
Regensensor (Licht-Sicht-Paket)	175 Euro ^o
Reifendruckkontrolle	62 Euro ^o
Spurassistent	nicht erhältlich
Tempomat	205 Euro ^o
Totwinkelassistent	nicht erhältlich
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Verdeck, elektrisch	Serie
Xenonlicht	770 Euro ^o

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 ^o
Keyless Entry	375 Euro
Klimaautomatik	Serie
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem	ab 335 ^o
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie
Windschott	330 Euro ^o

AUSSEN

Anhängerkupplung	nicht erhältlich
Außenspiegel, elektrisch einstellbar	Serie
Lackierung Metallic	530 Euro ^o

^o im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

2,5

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

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte klassenbezogen