ADAC

Autotest

VW Polo 1.2 TSI BMT Fresh

Fünftüriger Kleinwagen mit Schrägheck (66 kW / 90 PS)

EcoTest ★★★★☆

Das Facelift der fünften Polo-Generation beschränkt sich nicht nur auf optische Retuschen, vor allem die Technik wurde aufgerüstet. Das neu konzipierte Klima-Bedienteil, die zentrale Schalterleiste mit jetzt neun anstatt sieben Funktionstasten und ein ganz neues Infotainmentsystem fallen direkt ins Auge. In der Summe lässt sich der Polo nun noch ein Stück intuitiver bedienen, vor allem beim Radio- und Navigationssystem fällt dies leichter. Gesteigert wurde aber auch das Sicherheitsniveau. Einige Systeme aus dem Golf sind nun auch eine Klasse niedriger zu finden: Ein autonomes Notbremssystem, das es auf Wunsch auch mit ACC-Funktion gibt, ist nun ebenso erhältlich wie eine Multikollisionsbremse zu Vermeidung von Folgeunfällen und eine Müdigkeitserkennung. Bei all der Sicherheit, die in dem Kleinwagen nun erhältlich ist, ist es fast unverständlich, dass man für vollwertige Kopfairbags immer noch extra zahlen muss. Optimiert wurden auch die Fahreigenschaften und der Komfort. Die neue Lenkung arbeitet noch ein Stück präziser, und erstmals gibt es optional ein elektronisch härteeinstellbares Sportfahrwerk. Der 90 PS starke Benziner sorgt für gute Fahrleistungen, der Verbrauch geht dabei mit 5,2 l/100 km (EcoTest) in Ordnung. In der Summe präsentiert sich der Polo nach dem Facelift noch ein Stück ausgereifter und bietet nun viele Funktionen, die es auch im Golf gibt. Vor allem bei Platzangebot und Fahrkomfort ist der Kleinwagen aber noch ein gutes Stück vom großen Bruder entfernt. Den fünftürigen Polo 1.2 TSI gibt es in der Fresh-Version ab 18.700 Euro - das ist kein Schnäppchen für einen Kleinwagen, auch wenn die Serienausstattung gut ausfällt.

Karosserievarianten: Drei- und Fünftürer. **Konkurrenten:** u.a. Citroen C3, Ford Fiesta, Opel Corsa, Peugeot 208, Seat Ibiza, Skoda Fabia, Suzuki Swift, Toyota Yaris.

⊕ einfache Bedienung, geringe Fixkosten, sehr saubere Abgase, vorausschauendes Notbremssystem erhältlich, gute Serienausstattung

⊖ mäßige Heizleistung, Kopfairbags kosten Aufpreis, hoher Anschaffungspreis

ADAC-URTEIL

2,3	AUTOTEST
3,0	AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

2,5	Familie
2,1	Stadtverkehr
2,8	Senioren
2,4	Langstrecke
3,3	Transport
2,6	Fahrspaß
2,6	Preis/Leistung

Stand: Juli 2014
Text: D. Silvestro

2,8 KAROSSERIE/KOFFERRAUM

2,7 Verarbeitung

Die Verarbeitungsqualität des VW Polo geht für einen Kleinwagen in Ordnung. Sowohl die Karosserie, als auch der Innenraum sind gut verarbeitet - die verwendeten Materialien sind weitgehend hochwertig. Einen deutlichen Respektabstand zum Golf bewahrt der Polo aber auch nach dem Facelift. Das Interieur des Polo wurde durch neu gestaltete Bedienelemente und ein neues Infotainmentsystem optisch aufgewertet. Alle Anbauteile sind sauber gefertigt und solide verbaut. Nicht durchgehend überzeugen können dagegen die verwendeten Materialien. Vor allem die Bereiche, die nicht im direkten Sichtfeld des Fahrers liegen, bestehen aus hartem und kratzempfindlichen Kunststoff (z.B. unterer Teil des Armaturenbretts). Auch die Türverkleidungen sind nicht geschäumt und haben daher keine besonders hochwertige Haptik.

⊕ Die Karosserie ist insgesamt sauber gefertigt, die Spaltmaße verlaufen gleichmäßig. Alle Kanten und Falze sind akkurat gebördelt und versiegelt. Der Motorraum ist von unten weitgehend abgeschottet und der Unterboden glattflächig, das reduziert Luftwirbel und somit auch den Kraftstoffverbrauch. Die Türausschnitte sind zufriedenstellend gegen eindringenden Schmutz von außen abgedichtet. Schwellerleisten schützen den Lack vor Kratzern. Der Tankdeckel ist in die Zentralverriegelung einbezogen.

⊖ Es fehlen sowohl an den lackierten einteiligen Stoßfängern, als auch an den Türen Schutzleisten, die den Lack vor Beschädigungen bei leichten Remplern schützen würden. Die Motorhaube wird nur über einen Haltestab offen gehalten. Der Tankstutzen besitzt keinen Fehlbetankungsschutz. Anstatt mit Benzin kann man auch versehentlich Diesel tanken, was hohe Reparaturkosten nach sich ziehen kann. Eine defekte Scheinwerferlampe im linken Scheinwerfer kann man mit Bordmitteln kaum wechseln, da direkt dahinter die Fahrzeugbatterie verbaut ist und man nicht an die Scheinwerferabdeckung kommt.

2,8 Alltagstauglichkeit

Der VW Polo 1.2 TSI besitzt in der Summe eine zufriedenstellende Alltagstauglichkeit. Er bietet vier vollwertige Plätze und einen schmalen Notsitz, der sich jedoch nur für Kurzstrecken eignet. Die maximale zulässige Zuladung beträgt zufriedenstellende 470 kg. Auf dem Dach dürfen Lasten bis 75 kg transportiert werden - es gibt aber keine stabile Dachreling. Die zulässige Anhängelast liegt bei 1.000 kg (gebremst) bzw. 550 kg (ungebremst). Die maximale Stützlast auf der Anhängerkupplung beträgt 50 kg. Möchte man einen Fahrradträger auf der Kupplung montieren und schwerere Fahrräder transportieren (z.B. E-Bike), fällt die Stützlast für zwei Fahrräder zu gering aus.

⊕ Mit dem 45 l Kraftstofftank lassen sich auf Basis des EcoTest-Verbrauch mit einer Tankfüllung Reichweiten von rund 865 km realisieren.

⊖ Serienmäßig ist der Polo nur mit einem Reifenreparaturset ausgestattet, das sich allerdings schon bei kleineren Reifenschäden als unbrauchbar erweisen kann. Ein vollwertiges Ersatzrad ist gegen Aufpreis lieferbar (nicht im Testwagen). Nur dann findet man auch einen Wagenheber und Radmutternschlüssel an Bord.

© ADAC e.V.

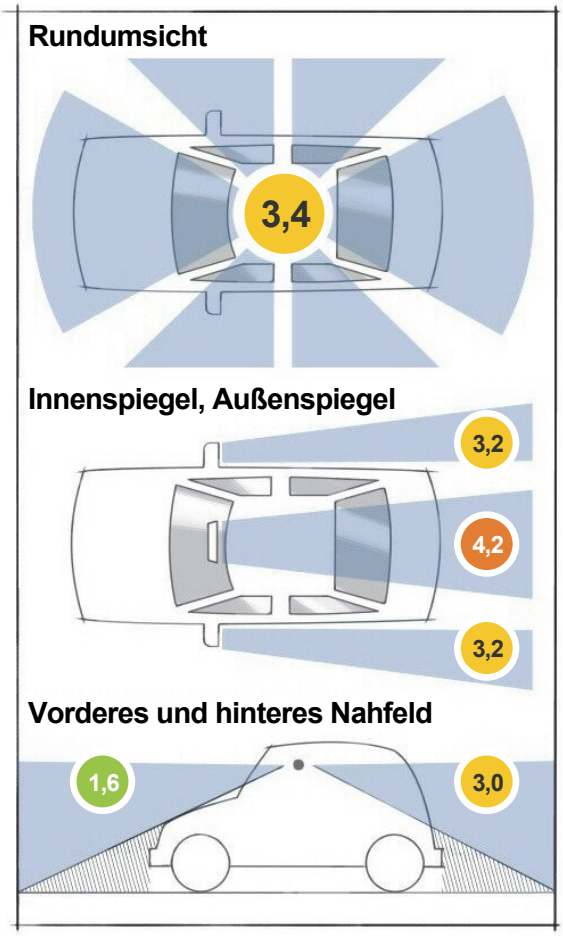
2,7 Sicht

Der Blick auf das Verkehrsgeschehen ist dank der nicht zu niedrigen Sitzposition durchschnittlich. Während das hintere Fahrzeugende aufgrund der steil stehenden Heckscheibe einwandfrei einsehbar ist, liegt die Fahrzeugfront nicht ideal im Blickfeld des Fahrers. Hindernisse direkt hinter dem Fahrzeug können zufriedenstellend erkannt werden. Die Rundumsicht des fünftürigen Polo fällt akzeptabel aus. Dank der fast komplett versenkbaren Kopfstützen im Fond wird die Sicht nach hinten kaum eingeschränkt - das ist sehr hilfreich beim Rangieren. Störend sind jedoch die C-Säulen, die trotz der zusätzlichen Dreiecksfenster sehr breit ausfallen und die Sicht nach schräg hinten behindern. Das Sichtfeld in den Außenspiegeln ist zufriedenstellend. Der linke Außenspiegel besitzt einen asphärischen Bereich, wodurch der tote Winkel verkleinert wird. Der Innenspiegel blendet bei störendem Scheinwerferlicht des nachfolgenden Verkehrs automatisch ab (Serie beim Fresh). Die Funktion lässt sich allerdings nicht deaktivieren - beim Vorfacelift-Modell konnte die automatische Abblendfunktion bei Bedarf noch deaktiviert werden. Die Halogenscheinwerfer sorgen für eine befriedigende Fahrbahnausleuchtung. Xenonscheinwerfer sind für das Facelift-Modell nicht mehr lieferbar. Laut Volkswagen sollen neue LED-Scheinwerfer gegen Aufpreis erhältlich sein, zum Zeitpunkt der Testveröffentlichung waren diese aber noch nicht in der Aufpreisliste zu finden. Nebelscheinwerfer mit Abbiegelicht sind beim Polo Fresh Serie. Die Scheibenwischer sorgen auch bei höheren Geschwindigkeiten für ein gutes Wischergebnis. Der Wischbereich könnte aber auf der Beifahrerseite etwas großzügiger ausfallen.

⊕ Direkt vor dem Fahrzeug liegende Gegenstände können dank der flach verlaufenden Motorhaube gut erkannt werden. In der getesteten Ausstattung ist der Polo serienmäßig mit Parksensoren vorn und hinten ausgestattet. Gegen Aufpreis gibt es nun zusätzlich eine Rückfahrkamera, die das rückwärts Rangieren nochmals erleichtert. Da die Karosserie des Polo nach hinten recht übersichtlich ist, kann man auf die Kamera aber getrost verzichten.

⊖ Der kleine Innenspiegel bietet nur ein mäßig Sichtfeld auf den rückwärtigen Verkehr.

Die Sicht nach schräg hinten wird durch die versenkbaren Kopfstützen erleichtert.



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

2,8 Ein-/Ausstieg

Das Ein- und Aussteigen klappt im Polo zufriedenstellend. Der Schweller liegt niedrig, damit müssen die Füße nicht so weit angehoben werden. Die Vordersitze befinden sich in einer akzeptablen Höhe und der Schweller ist nicht zu breit. Störend ist aber der geringe Abstand zwischen Sitzfläche und Türoberkante. Auch hinten steigt man beim Fünftürer zufriedenstellend ein und aus. Die Türöffnung ist groß genug und die Rücksitzbank in akzeptabler Höhe angeordnet.

© ADAC e.V.

⊕ Das Fahrzeug wird serienmäßig mittels Funkfernbedienung ent- und verriegelt, damit lassen sich auch die Fenster öffnen und schließen. Im Polo Fresh gibt es serienmäßig eine Fahrlichtautomatik, die auch eine Coming-Home-Funktion beinhaltet. Damit bleiben die Scheinwerfer bei Dunkelheit noch eine gewisse Zeit eingeschaltet und beleuchten das Vorfeld des Fahrzeugs. Die Türhalterungen sind ausreichend stark dimensioniert und halten auch an Steigungen zuverlässig. Für alle außen Sitzenden sind Haltegriffe am Dachhimmel vorhanden.

⊖ Man kann sich leicht versehentlich aussperren, nur bei offener Fahrertüre oder Heckklappe wird eine Verriegelung unterbunden. Wählt man die optionale Diebstahlwarnanlage, ist der Polo mit einer Safe-Sicherung ausgestattet. Schließt man dann das Fahrzeug mit der Fernbedienung ab, kann eine im Auto befindliche Person nicht mehr heraus, da sich das Fahrzeug von innen nicht mehr öffnen lässt. Die Safe-Sicherung kann durch zweimaliges Verriegeln hintereinander abgeschaltet werden.

3,1 Kofferraum-Volumen*

Das Kofferraum-Volumen des VW Polo fällt im Klassenvergleich durchschnittlich aus. Unter der Hutablage finden bis zu 240 l Gepäck Platz, wenn der variable Ladeboden unten ist. Befindet sich dieser oben, sind es rund 70 Liter weniger. Entfernt man die Hutablage, passen bis unters Dach 375 l ins Fahrzeug. Dann lassen sich bis zu fünf handelsübliche Getränkekisten verstauen.

⊕ Klappt man die Rücksitzlehne um, fasst das Ladeabteil 530 Liter (gemessen bis Fensterunterkante). Gemessen bis zum Dach sind es 915 l.

Mit 240 l Volumen ist der Kofferraum des Polo von klassenüblicher Größe.

2,5 Kofferraum-Zugänglichkeit

⊕ Die Heckklappe kann leicht geöffnet und geschlossen werden, dafür gibt es eine große Mulde in der Verkleidung. Die Heckklappe schwingt weit auf und bietet Personen bis knapp über 1,85 m genügend Platz darunter. Die Höhe der Ladeöffnung ist großzügig bemessen, die Breite ist durchschnittlich. Die äußere Ladekante liegt mit 68 Zentimetern nicht zu hoch. Zum Ausladen muss das Ladegut lediglich über eine rund sieben Zentimeter hohe Stufe gehoben werden, wenn der variable Ladeboden oben eingehängt ist. In unterer Stellung wären es 18 cm. Durch die verhältnismäßig geringe Kofferraumtiefe lassen sich an der Rücksitzlehne liegende Gegenstände leicht erreichen.

⊖ Der Kofferraum ist recht schmal und niedrig. Große Personen sollten auf den Kopf acht geben, da dieser leicht an den spitzen Ecken der Kofferraumklappe oder am abstehenden Schloss gestoßen werden kann. Die Beleuchtung des Ladeabteils fällt mit einer Lampe spärlich aus.

3,3 Kofferraum-Variabilität

Die Kofferraum-Variabilität des Polo ist zufriedenstellend. Die Rückbank lässt sich asymmetrisch geteilt umlegen. Der Klappmechanismus ist jedoch recht umständlich. Damit die Ladefläche eben ist, müssen erst die Sitzflächen umgelegt werden und erst dann kann die Lehne geklappt werden. Immerhin müssen die Kopfstützen nicht extra abgezogen werden. Zur Gepäcksicherung gibt es stabile Verzurrösen. Kleines Gepäck kann unter dem doppelten Ladeboden verstaut werden, wenn er in oberer Stellung eingelegt ist. Ansonsten gibt es aber keine Netze oder kleine Fächer, um Gepäck zu verstauen.

© ADAC e.V.

⊖ Klappt man die Rücksitzlehnen unvorsichtig zurück, können die Gurtbänder eingeklemmt und beschädigt werden.

2,2 INNENRAUM

2,0 Bedienung

Das Verarbeitungsniveau ebenso wie die Bedienbarkeit liegen auf hohem Niveau.

Das Cockpit des Polo wurde zum Facelift im Detail nochmals verfeinert. Eine neue Schalterleiste mit jetzt neun anstatt sieben Funktionstasten, das neu konzipierte Bedienteil der Klimaautomatik sowie ein ganz neues Infotainmentsystem fallen direkt ins Auge. Aber auch Details wie überarbeitete Rundinstrumente oder neu designte Lenkradbedienelemente gehören zum Umfang der Modellpflege. In der Summe lässt sich der Polo nun noch ein Stück intuitiver bedienen, vor allem die Bedienung von Radio- und Navigationssystem fällt leichter.

⊕ Das Lenkrad lässt sich in Höhe und Weite einstellen und die Pedale sind gut angeordnet. Auch der Schalthebel liegt gut zur Hand, könnte aber etwas weiter oben positioniert sein. Das Zündschloss ist zwar unbeleuchtet im Bereich der Lenksäule angebracht, aber dennoch recht gut erreichbar. Ein schlüsselloses Startsystem ist für den Polo auch nach dem Facelift nicht erhältlich. Das Licht sowie die Nebelleuchten werden über einen gut erreichbaren, links im Armaturenbrett angebrachten Drehschalter aktiviert. Seit dem Facelift gibt es endlich auch eine Lichtautomatik, die das Abblendlicht je nach Lichtverhältnis automatisch an- und ausschaltet. Die Lichtautomatik ist wie auch der Regensensor in der Ausstattung Fresh serienmäßig an Bord. Die Empfindlichkeit des Regensensors lässt sich einstellen. Ebenso kann der Regensensor im Menü auch deaktiviert werden, dann steht neben den zwei Permanent-Wischgeschwindigkeiten auch eine einstellbare Intervallfunktion zur Verfügung. Der Heckwischer besitzt eine Intervallfunktion. Im Menü kann eingestellt werden, dass der Wischer beim Einlegen des Rückwärtsgangs automatisch einmal wischt. Das Bedienteil der optionalen Klimaautomatik wurde neu gestaltet und ist insgesamt einfach zu bedienen. Nur die Position des Bedienteils ist nach wie vor nicht ideal. Es ist recht tief angeordnet, wodurch der Fahrer seinen Blick stark von der Fahrbahn abwenden muss, wenn er Einstellungen vornehmen möchte. Der Schalter der Heckscheibenheizung ist deutlich vom Klimaanlagenbedienteil abgesetzt - das ist gewöhnungsbedürftig, da man ihn dort nicht erwartet. Die Heckscheibenheizung schaltet sich aber nach gewisser Zeit automatisch ab, das hilft Kraftstoff zu sparen. Die Rundinstrumente liegen gut im Sichtfeld des Fahrers und sind klar gekennzeichnet. Auch bei Dunkelheit lassen sie sich einwandfrei ablesen. Neu ist das im Testwagen verbaute Multimedia- und Navigationssystem "Discover Media". Dieses lässt sich dank großem Touchscreen, welcher auch einen Annäherungssensor beinhaltet und dann weitere Menüs einblendet, einfach bedienen. Das Multimediasystem ist in guter Höhe angeordnet und somit gut einsehbar. Gegen weiteren Aufpreis gibt es erstmals das "MirrorLink". Dabei lassen sich Smartphones via USB koppeln und es können ausgewählte Funktionen des Handys über den Touchscreen im Fahrzeug bedient werden. Bisher unterstützen aber nur wenige Geräte das "MirrorLink". Die elektrischen Fensterheber besitzen eine Auf- und Abwärtsautomatik und funktionieren auch ohne Zündung bis eine Tür geöffnet wird. Insgesamt sind die meisten Bedienelemente sinnvoll angeordnet sowie beleuchtet und dadurch auch im Dunkeln gut zu finden. Vorn gibt es einige Ablagen, so auch große Flaschenhalter in den Türen und Schubladen unter den Vordersitzen. Im Fond ist das Ablagenangebot akzeptabel. Bei geöffneten Türen oder Klappen (inkl. Motorhaube) wird dies dem Fahrer im Multifunktionsdisplay angezeigt. Mit dem Bordcomputer können mittels Kurz- und Langzeitspeicher die Fahrdaten (z.B. Verbrauch, Reichweite, Fahrzeit,...) im Multifunktionsdisplay und/oder Navigationsbildschirm angezeigt werden.

© ADAC e.V.

Die Geschwindigkeitsregelanlage wird nun im Lenkrad aktiviert und die eingestellte Geschwindigkeit angezeigt. Im gleichen Bedienblock kann auch die optionale Abstandsregelung (ACC) aktiviert und eingestellt werden.

⊖ Die Fahrlichtanzeige sowie die Anzeige für die Nebelscheinwerfer ist im Fahrlichtschalter integriert und vom Fahrer nur sehr schlecht erkennbar. Die vielen kleinen Lenkradtasten sind nicht ideal bedienbar und erfordern eine erhöhte Aufmerksamkeit, möchte man diese während der Fahrt bedienen. Der Schalter für die Außenspiegeleinstellung ist gewöhnungsbedürftig angeordnet, so dass die Einstellrichtung der Spiegel nicht sofort schlüssig ist, zudem sind die Piktogramme schlecht ablesbar. Das Handschuhfach ist klein und unbeleuchtet. Beim Anschnallen stört die Mittelarmlehne, das Gurtschloss ist dadurch nicht ideal erreichbar.

1,9 Raumangebot vorne*

⊕ Das Raumangebot vorne fällt im Klassenvergleich großzügig aus. Personen bis zu einer Körpergröße von gut 1,90 m finden bequem Platz, die Kopffreiheit reicht sogar für noch etwas größere Personen. Auch die Innenbreite kann überzeugen und so ergibt sich ein insgesamt angenehmes subjektives Raumempfinden.

3,0 Raumangebot hinten*

Nicht ganz so großzügig geht es auf der Rückbank zu. Sind die Vordersitze auf 1,85 m große Personen eingestellt, finden im Fond lediglich Mitfahrer bis ca. 1,80 m genügend Beinfreiheit vor. Auch hinten würde die Kopffreiheit für etwas größere Personen ausreichen. Die Innenbreite fällt im Fond ebenfalls großzügig aus, für drei Personen nebeneinander wird es aber dennoch recht eng. Das subjektive Raumgefühl geht für einen Kleinwagen durchaus in Ordnung.

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

4,0 Innenraum-Variabilität

Für den Polo werden keine Sitzvarianten angeboten, daher ist die Innenraum-Variabilität nur ausreichend.

2,6 KOMFORT

2,4 Federung

Neben dem im Testwagen verbauten Standardfahrwerk gibt es seit dem Facelift für den Polo gegen Aufpreis ein einstellbares Sportfahrwerk. Das "Sport Select"-Fahrwerk ist 15 mm tiefergelegt und lässt sich auf Knopfdruck in zwei Stufen einstellen. Neben dem Standardmodus gibt es auch einen Sportmodus, der für eine straffere Dämpfung und ein dynamischeres Fahrgefühl sorgen soll.

⊕ Die Feder-/Dämpfer-Abstimmung des Standardfahrwerks ist gut gelungen. Lange Bodenwellen schluckt das Fahrwerk souverän, auch voll beladen schwingt die Karosserie kaum nach. Kurze Bodenwellen oder Fahrbahnverwerfungen stellen das Fahrwerk nicht vor große Herausforderungen, sie dringen nicht zu stark bis zu den Insassen durch. Bei feinen Unebenheiten fallen die Vibrationen, die in den Innenraum übertragen werden, gering aus. Eine Stuckerneigung ist kaum vorhanden.

© ADAC e.V.

Nicht perfekt reagiert der Polo auf Einzelhindernisse oder Querfugen. Hier könnte das Fahrwerk noch etwas feiner ansprechen. Beim Überfahren von grobem Kopfsteinpflaster neigt die Karosserie zwar zu leichtem Dröhnen, die Stöße sind aber recht gut gefiltert. Die Seitenneigung in schnell durchfahrenen Kurven ist durchschnittlich, Nickbewegungen beim Bremsen oder Beschleunigen sind gut gedämpft. Der Langsamfahrkomfort in der Stadt ist gut.

2,3 Sitze

Der Polo ist in der Ausstattungsvariante "Fresh" serienmäßig mit Sportsitzen vorn ausgestattet.

⊕ Beide Vordersitze lassen sich in der Höhe einstellen. Die hohen Lehnen sind angenehm konturiert und bieten festen Seitenhalt. Im Lordosenbereich könnte die Rückenunterstützung aber etwas ausgeprägter sein. Die ausgeformten Sitzflächen bieten den Oberschenkeln einen guten Halt, für große Personen sollte die Sitzfläche aber etwas länger sein. Der Fahrer kann seinen linken Fuß fest abstützen, ein stabiles Trittbrett gibt es aber nicht. Auch auf der Rückbank sitzt man nicht schlecht, die Konturierung von Lehne und Sitzfläche könnte aber ein wenig ausgeprägter sein - so fehlt es etwas an Seitenhalt. Die Oberschenkelauflage ist im Fond zufriedenstellend, jedoch dürfte die Sitzfläche etwas länger sein.

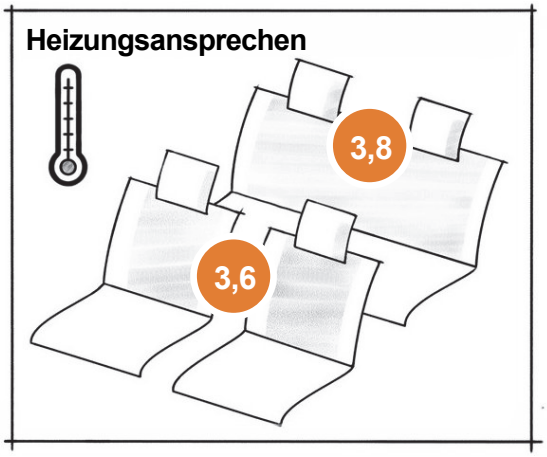
⊖ Für die Vordersitze gibt es keine Sitzneigungseinstellung. Es fehlen einstellbare Lordosenstützen an den Vordersitzen, die für mehr Rückenunterstützung im Lendenbereich sorgen würden. Die gibt es auch nicht gegen Aufpreis.

2,7 Innengeräusch

Das Geräuschniveau im Innenraum des Polo fällt zufriedenstellend aus. Der bei 130 km/h gemessene Geräuschpegel liegt bei 69,7 dB(A). Sowohl der Motor als auch Windgeräusche sind bei dieser Geschwindigkeit im Innenraum präsent, fallen aber nicht besonders negativ auf. Fahrgeräusche werden zufriedenstellend von den Insassen fern gehalten.

3,2 Klimatisierung

Der Polo ist in der Ausstattungsvariante "Fresh" serienmäßig mit einer manuellen Klimaanlage ausgestattet. Gegen Aufpreis gibt es auch die im Testwagen verbaute Klimaautomatik. Mit der Klimaautomatik schneidet der Polo 1.2 TSI im Heizungstest noch akzeptabel ab. Sowohl vorne als auch hinten dauert es mit dem kleinen Benzinmotor aber recht lange, bis bei kalten Witterungen eine angenehme Temperatur erreicht wird. Die Temperatur lässt sich für Fahrer und Beifahrer gemeinsam einstellen, die Luftverteilung kann individuell (oben, mittig, unten) eingestellt werden. Ein Aktivkohleeinsatz filtert unangenehme Gerüche aus der Außenluft (nur bei Wahl der Klimaautomatik verbaut). Nicht ideal sind die hinteren Seitenscheiben, die sich nur zu 2/3 öffnen lassen.



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

© ADAC e.V.

2,4 MOTOR/ANTRIEB

2,4 Fahrleistungen*

Der kleine 1,2 TSI Benzinmotor leistet maximal 90 PS, das maximale Drehmoment von 160 Nm liegt zwischen 1.400 und 3.500 1/min an. Die Elastizitätswerte fallen dank des früh anliegenden maximalen Drehmoments zufriedenstellend aus. Im vierten Gang dauert es rund 11,9 s, bis das Fahrzeug von 60 auf 100 km/h beschleunigt wird, im Fünften sind es 16 s. Beim Anfahren besitzt der Polo 1.2 TSI mit 90 PS eine leichte Anfahrschwäche.

⊕ Dreht man den Motor weit aus, um die maximale Beschleunigung zu erzielen, lassen sich Überholvorgänge in kurzer Zeit absolvieren. Für den Zwischensprint von 60 auf 100 km/h benötigt der kleine Polo nur 6,8 s (gefahren im 2./3. Gang).

2,3 Laufkultur

⊕ Die Laufkultur des Vierzylinder-Direkteinspritzers geht insgesamt durchaus in Ordnung. Motorvibrationen sind im Innenraum kaum spürbar. Nur bei hohen Drehzahlen läuft der Motor etwas unkultivierter, im normalen Fahrbetrieb ist das aber kaum störend, da man nur selten mit so hohen Drehzahlen unterwegs ist. Störende Brummfrequenzen sind kaum vorhanden, auch nicht bei sehr niedrigen Drehzahlen.

2,0 Schaltung

⊕ Das Fünfgang-Schaltgetriebe lässt sich insgesamt präzise und mit kaum Kraftaufwand schalten. Die Schaltwege sind nicht zu lang, so dass sich auch recht schnelle Gangwechsel realisieren lassen. Der Rückwärtsgang ist vorne links angeordnet und gegen versehentliches Einlegen gesichert. Eine Schaltpunktanzeige hilft dem Fahrer, stets in einem möglichst spritsparenden Gang unterwegs zu sein. Die Kupplung lässt sich gut dosieren. Schaltvorgänge lassen sich weitgehend ruckfrei durchführen. Sehr gut ist das Verhalten, wenn man im ersten Gang mit Schrittgeschwindigkeit fährt. Das sonst bei vielen Fahrzeugen übliche ruckeln bei abrupten Gas geben oder wegnehmen gibt es beim Polo nicht. Eine Berganfahrhilfe verhindert ein Zurückrollen des Fahrzeugs an Steigungen. Die serienmäßige Start-Stopp-Automatik arbeitet zuverlässig, der Motor springt beim erneuten Betätigen der Kupplung zufriedenstellend an und ermöglicht so eine zügige Weiterfahrt.

⊖ Der Rückwärtsgang ist nicht synchronisiert. Legt man den Rückwärtsgang bei noch leicht nach vorn rollendem Fahrzeug ein, kann es laut im Getriebe krachen.

3,0 Getriebeabstufung

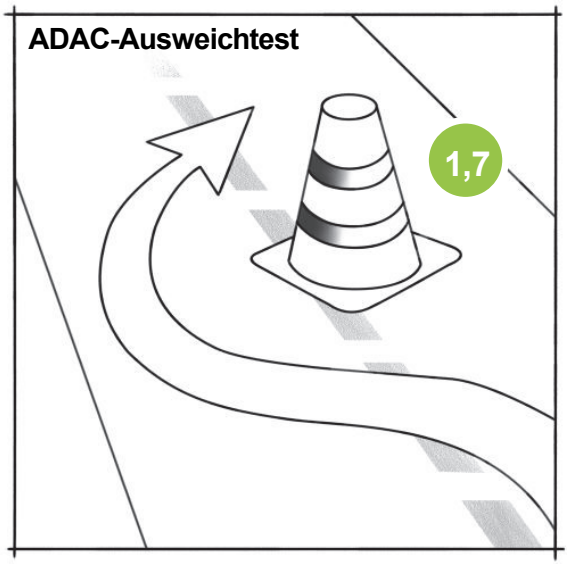
Der Polo 1.2 TSI mit 90 PS ist mit einem Fünfgang-Getriebe ausgestattet. Die Ganganschlüsse sind damit weitgehend passend, ein zusätzlicher sechster Gang hätte aber für eine etwas geringere Spreizung und gleichzeitig etwas niedrigere Drehzahlen im höchsten Gang sorgen können. Im fünften Gang dreht der Motor bei Autobahngeschwindigkeit (130 km/h) mit noch moderaten 3.100 1/min.

© ADAC e.V.

2,2 FAHREIGENSCHAFTEN

2,0 Fahrstabilität

⊕ Die Fahrstabilität des VW Polo ist tadellos. Er verhält sich bei jedem Tempo richtungsstabil und vermittelt dem Fahrer ein sicheres Fahrgefühl. Der Polo reagiert schnell und präzise auf Lenkbefehle. Bei Bodenwellen in Kurven wird der VW nur leicht versetzt und bleibt sicher beherrschbar. Die Spurrillenempfindlichkeit ist gering, der Geradeauslauf gibt keinen Anlass zur Kritik. Beim ADAC Ausweichtest gibt der Polo ebenfalls ein gutes Bild ab. Er reagiert sehr spontan auf Lenkbefehle und lässt sich weitgehend neutral durch den Parcours manövrieren. Dabei bleibt er stets einfach kontrollierbar. Bei plötzlichem Gaswegnehmen in der Kurve verändert sich das Einlenkverhalten kaum. In kritischen Situationen regelt das elektronische Stabilitätsprogramm (ESP) zuverlässig und verhindert ein Schleudern. Auf rutschigem Untergrund bremst die Traktionskontrolle die Antriebsräder ab. Wählt man das optionale Sportpaket, findet man u.a. eine elektronische Differentialsperre an Bord (XDS).



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*

⊕ Zum Facelift erhielt der Polo eine neu entwickelte elektromechanische Servolenkung, die nochmals ein Stück präziser arbeitet und ein leicht verbessertes Lenkgefühl bietet. Um die Mittellage überzeugt die Lenkung mit einer klar definierten Zentrierung und dadurch guten Präzision. Vor allem bei höheren Fahrgeschwindigkeiten erhält man ein besseres Lenkgefühl als beim Vorfacelift-Modell. Lenkt man aus der Mittellage heraus leicht an, reagiert die Lenkung spontan und es werden gleichmäßig Seitenführungskräfte aufgebaut. Bei höheren Lenkwinkeln ist die Lenkung zielgenau und gibt dem Fahrer eine gute Fahrbahnrückmeldung. Dank der direkten Lenkübersetzung muss man beim Rangieren nicht so viel kurbeln - um von ganz links nach ganz rechts zu lenken, sind nur rund 2,5 Lenkradumdrehungen notwendig. Der Kraftaufwand beim Rangieren fällt gering aus.

⊖ Der Wendekreis fällt mit 10,7 m für einen Kleinwagen nicht besonders klein aus.

2,2 Bremse

⊕ Bei einer Vollverzögerung aus 100 km/h benötigt der Polo bis zum Stillstand nur 36,8 m (Mittel aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Dunlop SP Sport Maxx der Größe 215/45 R16 86H). Dabei zeigt sich die Bremsanlage standfest und frei von Fading. Die Bremse spricht gut an und lässt sich einwandfrei dosieren. Bei einer Bremsung in der Kurve bleibt das Fahrzeug stabil, die Spurtreue ist gut.

© ADAC e.V.

2,2 SICHERHEIT

1,9 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Der Polo wurde zum Facelift mit modernen Fahrerassistenzsystemen aufgerüstet. So gibt es nun ein vorausschauendes Notbremssystem und eine Müdigkeitserkennung.

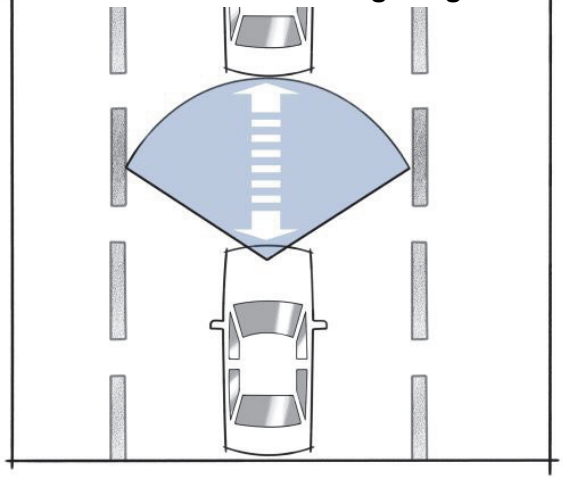
⊕ Serienmäßig findet man im Polo neben dem obligatorischen elektronischen Stabilitätsprogramm und einem Bremsassistenten auch ein indirekt messendes Reifendruckkontrollsystem an Bord, welches über Raddrehzahlvergleich einen Druckverlust an einem Rad erkennen kann und den Fahrer entsprechend warnt. Eine Müdigkeitserkennung, welche das Lenkverhalten des Fahrers auswertet und bei einer Änderung des Verhaltens aufgrund nachlassender Konzentration oder Müdigkeit den Fahrer warnt und eine Pausenempfehlung anzeigt, ist beim Polo Fresh Serie. Mit dem Facelift gibt es optional das Umfeldüberwachungssystem Front Assist inklusive City-Notbremsfunktion. Der Fahrer erhält damit bei einer drohenden Kollision eine optische und akustische Kollisionswarnung. Reagiert der Fahrer nicht auf diese Warnung, wird automatisch eine Notbremsung eingeleitet und die Aufprallgeschwindigkeit deutlich reduziert. Bremst der Fahrer bei einer drohenden Kollision zu schwach, wird dieser durch den adaptiven Bremsassistenten wirkungsvoll unterstützt, indem der Bremsdruck so stark erhöht wird, dass eine Kollision vermieden werden kann. In der Ausstattungsvariante "Fresh" gibt es serienmäßig Nebelscheinwerfer mit einer Abbiegelicht-Funktion. Im Falle einer Notbremsung schaltet sich die Warnblinkanlage automatisch ein und warnt den nachfolgenden Verkehr. Unbeabsichtigtes Anfahren ist nicht möglich, da der Motor nur mit gedrücktem Kupplungspedal gestartet werden kann.

⊖ An den Türinnenseiten sind weder Rückleuchten noch Rückstrahler vorhanden, die bei offenen Türen den rückwärtigen Verkehr warnen könnten.

2,2 Passive Sicherheit - Insassen

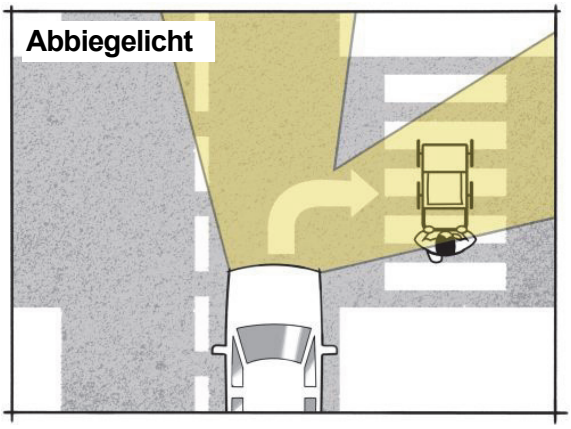
⊕ Der VW Polo ist serienmäßig mit Front- und kombinierten Kopf-/Seitenairbags vorn ausgestattet. Beim ADAC Crashtest erreicht er damit bei der Insassensicherheit ein gutes Ergebnis. Es werden 90 % der möglichen Punkte erreicht. In der Summe erhält der Polo fünf Sterne im ADAC Crashtest (Test: 07/2009). Vorn bieten die Kopfstützen Personen bis knapp 1,80 m guten Schutz. Dank des geringen Abstandes zum Kopf können die Kopfstützen bei einem Heckaufprall gut wirken. Vorn gibt es für den Fahrer und Beifahrer Anschnallerinnerer. An den stabilen Bügeltürgriffen können hohe

Automatische Abstandsregelung



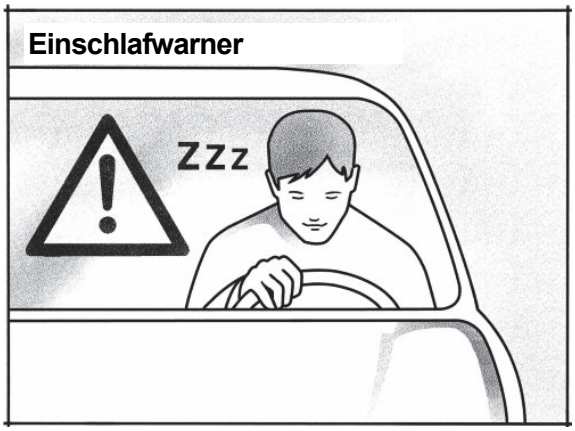
Mit Radarsensoren erkennt das System vorausfahrende Autos und reguliert bei aktivem Tempomat durch Gasgeben und -wegnehmen den Abstand zum Vordermann. Neuere Systeme regeln bis Stillstand (etwa im Stop-and-go-Verkehr) und warnen akustisch, optisch sowie mit leichtem Bremseneingriff vor Kollisionen.

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.

Einschlafwarner



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

© ADAC e.V.

Zugkräfte aufgebracht werden, dadurch lassen sich die Türen nach einem Unfall leichter öffnen. Seit dem Facelift ist der Polo serienmäßig mit einer Multikollisionsbremse ausgestattet. Im Falle eines Unfalls wird automatisch die Fahrzeugbremse aktiviert, um nach dem ersten Aufprall möglichst viel Restgeschwindigkeit abzubauen und somit die Gefahr einer schweren Zweitkollision zu verringern.

⊖ Separate für die vorderen und hinteren Insassen durchgehende Kopfairbags kosten Aufpreis. Auch wenn für die vorderen Insassen durch die kombinierten Kopf-/Seitenairbags bereits ein guter Schutz bei einem Seitenaufprall besteht, kann das Sicherheitsniveau vor allem für die hinteren Insassen durch die optionalen Kopfairbags nochmals deutlich erhöht werden - deshalb die Kopfairbags unbedingt mitbestellen. Im Fond reicht die Kopfstützenhöhe nur für Personen bis rund 1,60 m Körpergröße, der Abstand zum Kopf ist zufriedenstellend. Für die hinteren Insassen gibt es keine Anschnallerinnerer. Für den Verbandkasten gibt es keinen fest definierten Halter im Fahrzeug - im Notfall ist dieser dadurch möglicherweise nicht schnell genug auffindbar. Für das Warndreieck gibt es zwar einen Halter an der Innenseite der Ladekante, bei voll beladenem Kofferraum kann das Warndreieck dort aber schlecht zugänglich sein.

1,7 Kindersicherheit

⊕ Der Polo bietet eine gute Kindersicherheit. Beim ADAC Crashtest erreicht der Polo bei der Kindersicherheit 82 % der möglichen Punkte. Auf den äußeren Fondplätzen können Kindersitze sowohl mit Isofix als auch mit den Gurten sicher befestigt werden. Die Gurte sind lang, die Schlösser kurz und die Gurtanlenkpunkte ideal. Dank der fünf Türen ist auch die Zugänglichkeit zu den Rücksitzen gut, wodurch die Kindersitze einfach eingebaut werden können. Den Beifahrerairbag kann man mittels Schlüsselschalter deaktivieren (Serie), dann dürfen auch auf dem Beifahrersitz Kindersitze montiert werden. Laut Bedienungsanleitung sind auf dem Beifahrerplatz und auf den Rücksitzen universelle Kindersitze aller Altersgruppen erlaubt. Die elektrischen Fensterheber besitzen alle einen früh eingreifenden Fenstereinklemmschutz.

⊖ Um die Isofix-Haken zu erreichen, benötigt man zusätzliche Einsteckhilfen. Dann lassen sich Isofix-Kindersitze aber problemlos montieren. Der Mittelsitz im Fond eignet sich aufgrund der ungünstigen Gurtanlenkpunkte und Sitzform nicht, um Kindersitze lagestabil zu montieren. Drei Kindersitze nebeneinander hätten ohnehin nicht nebeneinander Platz. Die Gurtschlösser sind im Fond nicht verwechslungssicher. Sehr hohe Kindersitze können auf den äußeren Rücksitzen am Dachholm anstoßen und sind dadurch dort nicht ideal zu befestigen.

3,4 Fußgängerschutz

Im ADAC Crashtest erhält der Polo für den Fußgängerschutz nur 41 % der möglichen Punkten.

⊕ Der mittlere Bereich der Motorhaube und der Stoßfänger bergen ein geringes Verletzungsrisiko.

⊖ Die Randbereiche der Motorhaube, die Kotflügelkanten und der untere Windschutzscheibenrahmen sind dagegen sehr hart und unnachgiebig. Entsprechend hoch fällt das Verletzungsrisiko aus.

2,1 UMWELT/ECOTEST

3,1 Verbrauch/CO2*

Der VW Polo 1.2 TSI mit 90 PS schneidet mit einer ermittelten CO2-Bilanz von 144 g/km zufriedenstellend ab. Im CO2-Kapitel des EcoTest reicht es damit für 29 Punkte.

Der aus der Messung resultierende Durchschnittsverbrauch liegt bei 5,2 l/100 km. Innerorts verbraucht der Kleinwagen 6,0 l, außerorts sind es 4,5 l und auf der Autobahn 6,1 l pro 100 km.

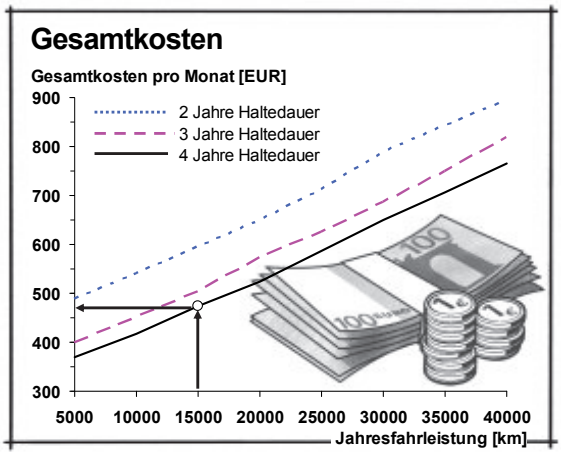
1,0 Schadstoffe

⊕ Die Schadstoffanteile im Abgas fallen äußerst gering aus. Weder Partikel noch der CO-Ausstoß sind erhöht, selbst im anspruchsvollen Autobahnzyklus ist der Motor sauber. Der Lohn sind die vollen 50 Punkte im Schadstoffkapitel des EcoTest. Zusammen mit den CO2-Punkten kann der Polo 1.2 TSI gute 79 Punkte und damit vier von fünf Sternen im ADAC EcoTest einfahren.

3,0 AUTOKOSTEN

4,1 Betriebskosten*

⊖ Die Kosten für den Betrieb ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der Verbrauch des Polo 1.2 TSI durchschnittlich ausfällt, er aber gegenüber Diesel-Fahrzeugen teureres Super-Benzin benötigt, fallen die Betriebskosten für einen Kleinwagen erhöht aus.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persön- lichen monatlichen Kosten (Beispiel: 473 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

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 Einsatz qualitativ hochwertiger und langlebiger Wartungsund Verschleißteile trägt zur Kosteneinsparung bei. Zudem gewährt auch VW eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.

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

3,2 Wertstabilität*

Obwohl es die fünfte Generation des Polo schon seit rund fünf Jahren gibt, sorgt auch das aktuelle Facelift dafür, dass der prozentuale Wertverlust für die ersten vier Jahre akzeptabel ausfallen sollte.

© ADAC e.V.

4,0 Kosten für Anschaffung*

⊖ Der Anschaffungspreis des Polo 1.2 TSI Fresh mit fünf Türen fällt mit 18.700 Euro hoch aus. Nichts zu meckern gibt es dafür an der Serienausstattung: Klimaanlage, Radio, vier elektrische Fensterheber, Licht-/Regensensor oder auch ein automatisch abblendender Innenspiegel sind im Preis schon enthalten. Empfehlenswert sind vor allem die optionalen Sicherheitsausstattungen: Separate Kopfairbags (485 Euro) und das Notbremssystem "Front Assist" (290 Euro) sollten auf jeden Fall dazu geordert werden.

1,3 Fixkosten*

⊕ Bei den Fixkosten kann der Polo mit kleinem Benzinmotor punkten. Jährlich werden nur 48 Euro an Kfz-Steuer fällig. Auch die Aufwendungen für die Versicherung fallen nicht zu hoch aus. Die Haftpflichtversicherung ist recht günstig eingestuft (KH: 14), die Teil- und Vollkaskoversicherung liegen im zufriedenstellenden Bereich (TK: 17; VK: 16).

2,9 Monatliche Gesamtkosten*

Die monatlichen Gesamtkosten fallen nicht zu hoch aus. In der Summe ordnet sich der Polo 1.2 TSI Fresh im guten Klassenmittelfeld ein. Vor allem die geringen Fixkosten tragen hierzu positiv bei.

DIE MOTORVARIANTEN
in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.0	1.0	1.2 TSI BMT	1.2 TSI BMT	BlueGT	1.4 TDI BMT	1.4 TDI Blue Motion	1.4 TDI BMT
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/999	3/999	4/1197	4/1197	4/1395	3/1422	3/1422	3/1422
Leistung [kW (PS)]	44 (60)	55 (75)	66 (90)	81 (110)	110 (150)	55 (75)	55 (75)	66 (90)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	95/3000	95/3000	160/1400	175/1400	250/1500	210/1500	210/1500	230/1500
0-100 km/h[s]	15,5	14,3	10,8	9,3	7,8	12,9	12,9	10,9
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	161	173	184	196	220	173	178	184
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller [l]	5,0 S	5,1 S	4,7 S	4,9 S	4,8 S	3,4 D	3,1 D	3,4 D
CO2 [g/km]	114	116	107	110	110	88	82	88
Versicherungsklassen KH/VK/TK	15/16/17	15/16/17	14/16/17	14/16/17	14/17/17	15/16/18	15/16/18	15/16/18
Steuer pro Jahr [Euro]	58	62	48	54	52	142	142	142
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	437	445	445	479	518	439	444	442
Preis [Euro]	13.250	14.050	16.775	18.475	20.675	16.400	17.650	18.600

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
E = Strom

© ADAC e.V.

DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro6
Hubraum	1197 ccm
Leistung	66 kW (90 PS)
bei	4800 U/min
Maximales Drehmoment	160 Nm
bei	1400 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	5-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	215/45R16
Reifengröße (Testwagen)	**215/45R16H**
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	**10,7/10,65 m**
Höchstgeschwindigkeit	184 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	10,8 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2.+3.Gang)	**6,8 s**
Bremsweg aus 100 km/h	**36,8 m**
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	4,7 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	**5,2 l**
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	**6,0/4,5/6,1 l**
CO2-Ausstoß Herstellerangabe	107 g/km
CO2-Ausstoß Test(*WTW)	**144 g/km**
Innengeräusch 130km/h	**69,7 dB(A)**
Länge/Breite/Höhe	3972/1682/1462 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	**1905 mm**
Leergewicht/Zuladung	**1120 kg/470 kg**
Kofferraumvolumen normal/geklappt	**240 l/530 l**
Anhängelast ungebremst/gebremst	550 kg/1000 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	45 l
Reichweite	**865 km**
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte **fett**

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	**114 Euro**
Monatliche Werkstattkosten	**50 Euro**
Monatliche Fixkosten	**80 Euro**
Monatlicher Wertverlust	**229 Euro**
Monatliche Gesamtkosten	**473 Euro**
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	14/16/17
Grundpreis	18.700 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

Abbiegelicht (+ Nebelscheinwerfer)	Serie
Abstandsregelung, elektronisch	500 Euro°
Automatikgetriebe (7-Gang DSG)	1.450 Euro
Berganfahrhilfe	Serie
elektronische Dämpferkontrolle (Sport-Select)	380 Euro
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Parkhilfe, elektronisch (vorne+hinten)	Serie
Regen- und Lichtsensor	Serie
Reifendruckkontrolle	Serie
Rückfahrkamera	270 Euro°
Tempomat	Serie
Xenonlicht	nicht erhältlich

INNEN

Airbag, Seite vorne	Serie
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	485 Euro°
Audioanlage	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	Serie
Klimaanlage/-automatik	Serie/320 Euro°
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem	505 Euro°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie
Zentralverriegelung	Serie

AUSSEN

Außenspiegel, elektrisch einstellbar (und beheizbar)	Serie
Lackierung Metallic	470 Euro°
Panorama-Glasdach	880 Euro
vier Türen (+ el. Fensterheber)	800 Euro°

° im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST[1] **2,3**

KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	**2,8**
Verarbeitung	2,7
Alltagstauglichkeit	2,8
Sicht	2,7
Ein-/Ausstieg	2,8
Kofferraum-Volumen*	3,1
Kofferraum-Zugänglichkeit	2,5
Kofferraum-Variabilität	3,3
Innenraum	**2,2**
Bedienung	2,0
Raumangebot vorne*	1,9
Raumangebot hinten*	3,0
Innenraum-Variabilität	4,0
Komfort	**2,6**
Federung	2,4
Sitze	2,3
Innengeräusch	2,7
Klimatisierung	3,2
Motor/Antrieb	**2,4**
Fahrleistungen*	2,4
Laufkultur	2,3
Schaltung	2,0
Getriebeabstufung	3,0

KATEGORIE	NOTE
Fahreigenschaften	**2,2**
Fahrstabilität	2,0
Lenkung*	2,3
Bremse	2,2
Sicherheit	**2,2**
Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	1,9
Passive Sicherheit - Insassen	2,2
Kindersicherheit	1,7
Fußgängerschutz	3,4
Umwelt/EcoTest	**2,1**
Verbrauch/CO2*	3,1
Schadstoffe	1,0

AUTOKOSTEN **3,0**

Betriebskosten*	4,1
Werkstatt- / Reifenkosten*	3,3
Wertstabilität*	3,2
Kosten für Anschaffung*	4,0
Fixkosten*	1,3
Monatliche Gesamtkosten*	2,9

[1]ohne Wirtschaftlichkeit *Werte klassenbezogen

© ADAC e.V.