



VW Polo 1.4 TDI BMT Comfortline

Fünftüriger Kleinwagen mit Schrägheck (55 kW / 75 PS)

Der VW Polo 1.4 TDI ist in der Comfortline-Ausstattung in zwei Leistungsstufen lieferbar (75 PS und 90 PS). Für beide Versionen gibt VW einen CO₂-Ausstoß von nur 88 g/km an, vorausgesetzt man bestellt die 75 PS Version mit dem optionalen Start-Stopp-System (BlueMotion Technology). Diese kostet als Fünftürer mindestens 18.325 Euro - für 500 Euro mehr erhält man die 90 PS Version, die vor allem Sinn macht, wenn man oft auf der Autobahn unterwegs ist. Für den normalen Stadtverkehr tut es auch die 75 PS Version, die für ordentliche Fahrleistungen sorgt. Störend ist nur die deutliche Anfahrtschwäche, die einen gefühlvollen Kupplungsfuß erfordert, um den Motor nicht abzuwürgen. Der Testverbrauch von 4,2 l/100 km geht in Ordnung. Im EcoTest erreicht der 1.4 TDI auch dank der sauberen Abgase ein gutes Vier-Sterne-Ergebnis (79 Punkte). Seit dem Facelift sind für den Polo einige Assistenzsysteme erhältlich, die man bisher nur aus den größeren Fahrzeugklassen kannte. Ein autonomes Notbremssystem, das es auf Wunsch auch mit ACC-Funktion gibt, ist nun ebenso erhältlich wie eine Müdigkeitserkennung. Eine Multikollisionsbremse zur Senkung des Risikos von Folgeunfällen ist sogar in allen Versionen Serie. 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. In der Summe präsentiert sich der Polo nach dem Facelift noch ein Stück ausgereifter und bietet viele Funktionen, die man bisher nur von größeren Modellen kannte. Der Grundpreis der getesteten Variante fällt zwar nicht besonders gering aus, dank niedriger Betriebskosten und recht stabilem Restwertverlauf liegen die absoluten monatlichen Autokosten dennoch niedrig. **Karosserievarianten:** Dreitürer. **Konkurrenten:** u.a. Citroen C3, Ford Fiesta, Opel Corsa, Peugeot 208, Seat Ibiza, Skoda Fabia, Suzuki Swift, Toyota Yaris.

+ einfache Bedienung, sichere Fahreigenschaften, vorausschauendes Notbremssystem erhältlich, gute Serienausstattung, niedrige Autokosten

- Anfahrtschwäche aufgrund ungünstiger Getriebeabstufungen, Kopfairbags kosten Aufpreis, mäßige Heizleistung



ADAC-URTEIL

2,4 AUTOTEST

2,3 AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

2,6 Familie

2,1 Stadtverkehr

2,8 Senioren

2,4 Langstrecke

3,3 Transport

2,9 Fahrspaß

2,4 Preis/Leistung

Die Verarbeitungsqualität des VW Polo geht für einen Kleinwagen in Ordnung. Sowohl die Karosserie, als auch der Innenraum sind gut verarbeitet. 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 kratzempfindlichem 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 abgeschottet und der Unterboden weitgehend glattflächig, das reduziert Luftwirbel und somit auch den Kraftstoffverbrauch. Die Türausschnitte sind zufriedenstellend gegen eindringenden Schmutz von außen abgedichtet, es fehlen aber Schwellerleisten, die den Lack vor Kratzern schützen würden. 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 Diesel kann man auch versehentlich Benzin 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.

Der VW Polo 1.4 TDI besitzt in der getesteten Version insgesamt eine gute 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. 570 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-Bikes), 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 über 1.070 km realisieren. Dank des optionalen vollwertigen Ersatzrades, das im Testwagen verbaut war, fällt die Alltagstauglichkeit gut aus. Da das Ersatzrad der Größe der Fahrbereifung entspricht lassen sich damit auch weitere Fahrstrecken zurücklegen. Bei Wahl des Ersatzrades findet man auch einen Wagenheber und Radmutternschlüssel an Bord.

⊖ Serienmäßig ist der Polo nur mit einem Reifenreparaturset ausgestattet, das sich allerdings schon bei kleineren Reifenschäden als unbrauchbar erweisen kann.

2,7 Sicht

Der Blick auf das Verkehrsgeschehen ist aufgrund der nicht zu niedrigen Sitzposition durchschnittlich. Während das hintere Fahrzeugende dank 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. Durch die 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 zusätzlichen asphärischen Bereich, wodurch der tote Winkel verkleinert wird. Optional blendet der Innenspiegel bei störendem Scheinwerferlicht des nachfolgenden Verkehrs automatisch ab (im Fahrkomfortpaket enthalten). 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 die getestete Version zwar nicht mehr lieferbar (nur noch für Polo BlueMotion und CrossPolo), dafür gibt es jetzt optional LED-Scheinwerfer (nicht im Testwagen). Nebelscheinwerfer mit Abbiegelicht sind gegen Aufpreis erhältlich (im Testwagen). 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, können geübte Parker auf die Kamera aber getrost verzichten.

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

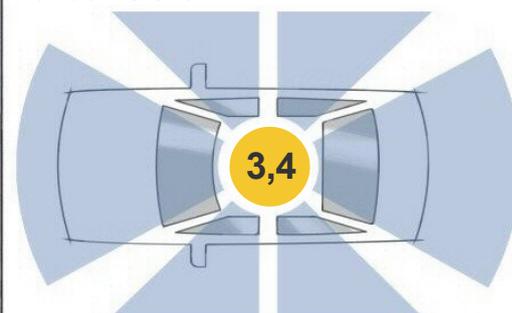
2,8 Ein-/Ausstieg

Das Ein- und Aussteigen klappt im Polo zufriedenstellend. Der mit dem Sportfahrwerk ausgestattete Testwagen ist dabei um 15 mm tiefergelegt. Dadurch liegt der Schweller noch niedriger, wodurch die Füße nicht so weit angehoben werden müssen. Die Vordersitze befinden sich trotz der Tieferlegung in einer noch 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.

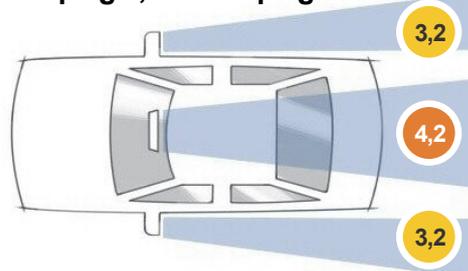


Die Sicht nach schräg hinten wird durch die versenkbaren Kopfstützen erleichtert.

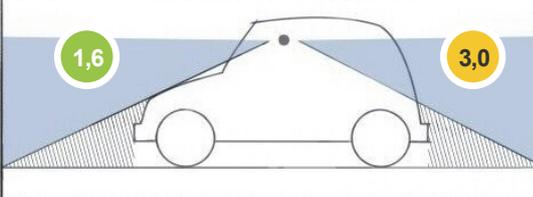
Rundumsicht



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

⊕ Das Fahrzeug wird serienmäßig mittels Funkfernbedienung ent- und verriegelt, damit lassen sich auch die Fenster öffnen und schließen. Wählt man das optionale Fahrkomfortpaket, ist der Polo mit einer Fahrlichtautomatik ausgestattet, 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 gut greifbare Mulde in der Heckklappen-Innenverkleidung. Die Heckklappe schwingt weit auf und bietet Personen bis 1,85 m genügend Platz darunter. Die Höhe der Ladeöffnung ist großzügig bemessen, die Breite ist durchschnittlich. Die äußere Ladekante liegt mit rund 67 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 gut erreichen.

⊖ Der Kofferraum ist schmal und recht 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.

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

2,2 INNENRAUM

2,0 Bedienung

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 positionierten 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 im optionalen Fahrkomfortpaket enthalten (im Testwagen). 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 Klimaanlagebedienteil 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 gezeichnet. 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. Eine zielgenaue Betätigung ist aber notwendig. Das Multimediasytem ist in guter Höhe angeordnet und somit gut einsehbar. Gegen weiteren Aufpreis gibt es 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.



Das Verarbeitungsniveau ebenso wie die Bedienbarkeit liegen auf hohem Niveau.

Die Geschwindigkeitsregelanlage (optional im Fahrkomfortpaket) 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 vorn 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 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.

2,7 KOMFORT

2,5 Federung

Neben dem Standardfahrwerk gibt es seit dem Facelift für den Polo gegen Aufpreis ein einstellbares Sportfahrwerk (im Testwagen verbaut). Das "Sport Select"-Fahrwerk ist 15 mm tiefergelegt und lässt sich auf Knopfdruck in zwei Stufen einstellen. Neben dem Normalmodus gibt es auch einen Sportmodus, der für eine noch straffere Dämpfung und ein dynamischeres Fahrgefühl sorgt. Das "Sport Select"-Fahrwerk ist schon im Normalmodus etwas straffer abgestimmt, als das Standardfahrwerk. Lange Bodenwellen schluckt das Fahrwerk souverän, auch voll beladen schwingt die Karosserie kaum nach. Kurze Bodenwellen oder Fahrbahnverwerfungen werden zufriedenstellend abgefedert, dringen aber deutlicher zu den Insassen durch, als es beim Standard-Fahrwerk der Fall ist. Feine Unebenheiten werden dagegen nicht zu stark in den Innenraum weitergereicht. Eine Stuckerneigung ist kaum vorhanden. Nicht perfekt reagiert der Polo auf Einzelhindernisse oder Querfugen.

Hier könnte das Fahrwerk etwas feiner ansprechen. Beim Überfahren von grobem Kopfsteinpflaster neigt die Karosserie zwar zu leichtem Dröhnen, die Stöße sind aber recht gut gefiltert. Der Langsamfahrkomfort in der Stadt ist auch mit dem Sportfahrwerk recht angenehm. Betätigt man den Sportmodus, federt das Fahrwerk noch etwas straffer an, wirkt aber auch dann nicht unkomfortabel hart. Im Gegensatz zu vielen anderen einstellbaren Fahrwerken lässt sich beim Polo lediglich die Dämpfungsrate in zwei Stufen einstellen. Eine je nach Fahr- und Straßenzustand adaptive Anpassung der Dämpfungscharakteristik (wie z.B. beim DCC im Golf) ist darin nicht enthalten. Das "Sport Select" Fahrwerk eignet sich daher hauptsächlich für sportlich orientierte Fahrer. Der Fahrkomfort wird damit gegenüber dem Standardfahrwerk aber nicht erhöht.

⊕ Die Seitenneigung in schnell durchfahrenen Kurven fällt gering aus. Nickbewegungen beim Bremsen oder Beschleunigen sind gut gedämpft.

2,4 Sitze

⊕ Beide Vordersitze lassen sich in der Höhe einstellen. Die hohen Lehnen sind angenehm konturiert und bieten einen zufriedenstellenden Seitenhalt. Im Lordosenbereich könnte die Rückenunterstützung aber etwas ausgeprägter sein. Die Sitzflächen bieten den Oberschenkeln einen guten Halt, für große Personen sollten sie 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.

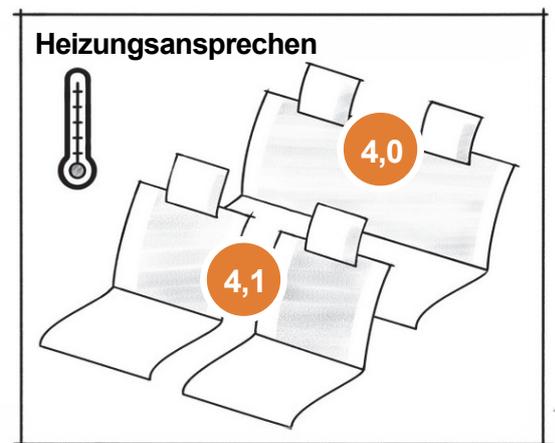
2,6 Innengeräusch

Das Geräuschniveau im Innenraum des Polo fällt zufriedenstellend aus. Beim Polo 1.4 TDI liegt der bei 130 km/h gemessene Geräuschpegel bei 68,8 dB(A). Sowohl der Dieselmotor als auch Windgeräusche sind bei dieser Geschwindigkeit im Innenraum wahrnehmbar, sind aber nicht besonders störend. Fahrgeräusche werden zufriedenstellend von den Insassen fern gehalten.

3,4 Klimatisierung

Der Polo ist in der getesteten Ausstattungsvariante serienmäßig mit einer manuellen Klimaanlage ausgestattet. Gegen Aufpreis gibt es auch die im Testwagen verbaute Klimaautomatik. 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.

⊖ Die Heizleistung fällt im Polo 1.4 TDI nur mäßig aus. Sowohl vorn als auch hinten dauert es lange, bis bei kalten Witterungen eine angenehme Innenraum-Temperatur erreicht wird.



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

3,0 MOTOR/ANTRIEB

3,2 Fahrleistungen*

Die Fahrleistungen des 75 PS starken Dieselmotors sind zufriedenstellend. Überholvorgänge lassen sich in noch akzeptabler Zeit absolvieren. Für den Zwischensprint von 60 auf 100 km/h benötigt der kleine Polo rund 8,7 s (gefahren im 3. Gang). Die Elastizitätswerte gehen dank des früh anliegenden maximalen Drehmoments von 210 Nm (ab 1.500 1/min) in Ordnung. Im vierten Gang dauert es rund 11,1 s, bis das Fahrzeug von 60 auf 100 km/h beschleunigt wird und im fünften Gang sind es 16,7 s.

⊖ Der kleine Dieselmotor besitzt eine deutliche Anfahrschwäche. Beim Anfahren würgt man den Motor vor allem an Steigungen leicht ab.

3,3 Laufkultur

Die Laufkultur des Dreizylinder-Dieselmotors ist allenfalls zufriedenstellend. Vibrationen dringen nicht zu stark in den Innenraum und sind im normalen Teillastbetrieb nur leicht in den Pedalen und am Schalthebel spürbar.

⊖ Fährt man jedoch bei niedrigen Drehzahlen (unter 2.000 1/min) und möchte dann beschleunigen, dröhnt der Motor enorm und malträtiert die Insassen mit starkem Brummen. Oft schaltet man dann einen Gang zurück, obwohl der Motor eigentlich genügend Kraft hätte, um das Fahrzeug entsprechend zu beschleunigen.

2,3 Schaltung

Die Dosierung der Kupplung funktioniert beim 1.4 TDI nur zufriedenstellend. Vor allem beim Anfahren ist der Schleifpunkt nicht ideal erfühlbar. Lässt man die Kupplung unsensibel kommen, würgt man schnell den Motor ab.

⊕ 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. 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.

3,5 Getriebeabstufung

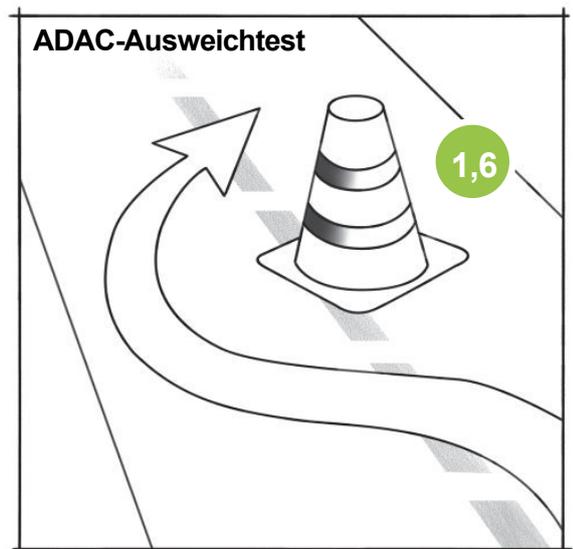
⊕ Das Fünfgang-Getriebe des Polo 1.4 TDI ist angesichts der geringen Leistung sehr lang ausgelegt. Im fünften Gang dreht der Motor bei Autobahngeschwindigkeit (130 km/h) mit nur 2.450 1/min.

– Die lange Gesamtauslegung hat zur Folge, dass die fünf Vorwärtsgänge weit gespreizt sind. Schon der zweite Gang ist dadurch so lang ausgelegt, dass der Motor unter Umständen abgewürgt wird, wenn man im zweiten Gang abbiegen möchte. Insgesamt passen die Getriebeübersetzungen nicht besonders gut zum Motor. Bei einer so langen Getriebeauslegung hätte man mit einem zusätzlichen sechsten Gang für eine deutlich harmonischere Abstufung sorgen können.

1,9 FAHREIGENSCHAFTEN

1,9 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. Die maximale Durchfahrgeschwindigkeit liegt dank des im Testwagen verbauten "Sport Select"-Fahrwerks sogar noch etwas höher, als beim Polo mit Standard-Fahrwerk. 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) (nicht im Testwagen).



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.

1,7 Bremse

⊕ Bei einer Vollverzögerung aus 100 km/h benötigt der Polo 1.4 TDI bis zum Stillstand nur 35,4 m (Mittel aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Dunlop SportBlueResponse 84H der Größe 185/60 R15). 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.

2,2 SICHERHEIT

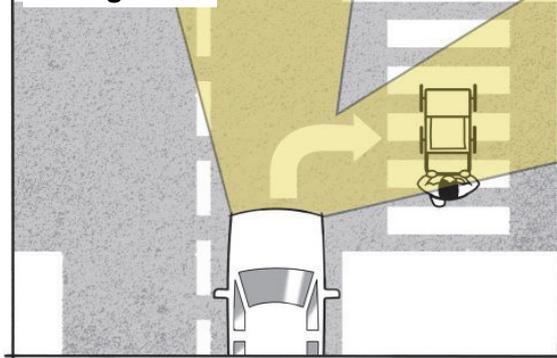
2,0 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Der Polo wurde zum Facelift mit modernen Fahrerassistenzsystemen ausgerüstet. 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, gibt es beim Comfortline optional (Fahrkomfortpaket). Seit dem Facelift gibt es optional das Umfeldüberwachungssystem Front Assist inklusive City-Notbremsefunktion. 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. Bremsst 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. Optional gibt es Nebelscheinwerfer mit einer Abbiegelicht-Funktion. Im Falle einer Notbremsung blinken die Bremslichter (Flashing Brake Light) und warnen den nachfolgenden Verkehr. Zudem schaltet sich dann im Stillstand die Warnblinkanlage automatisch ein. Unbeabsichtigtes Anfahren ist nicht möglich, da der Motor nur mit gedrücktem Kupplungspedal gestartet werden kann.

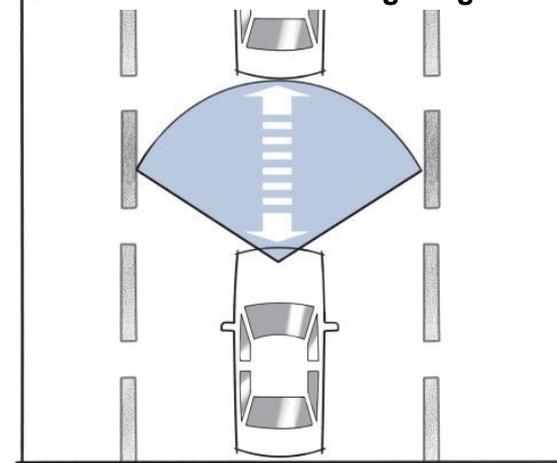
⊖ An den Türinnenseiten sind weder Rückleuchten noch Rückstrahler vorhanden, die bei offenen Türen den rückwärtigen Verkehr warnen könnten.

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.

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.

Einschlafwarner



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

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 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.

- Für separate Kopfairbags muss man im Polo immer noch Aufpreis zahlen. 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 von vorn nach hinten durchgehenden 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.

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 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.

Fußgängerschutz

Im ADAC Crashtest erhält der Polo für den Fußgängerschutz nur 41 % der möglichen Punkten (Stand: 07/2009).

+ Die mittleren Bereiche 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.

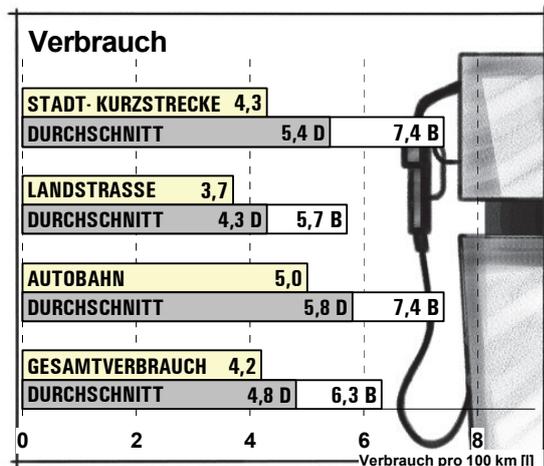
2,1 UMWELT/ECOTEST

2,7 Verbrauch/CO2*

Der VW Polo 1.4 TDI mit 75 PS erreicht mit einer ermittelten CO2-Bilanz von 134 g/km zufriedenstellende 33 Punkte im CO2-Kapitel des EcoTest. Der aus der Messung resultierende Durchschnittsverbrauch liegt bei 4,2 l Diesel pro 100 km. Innerorts verbraucht der Kleinwagen geringe 4,3 l, außerorts sind es 3,7 l und auf der Autobahn 5,0 l pro 100 km.

1,4 Schadstoffe

⊕ Der VW Polo 1.4 TDI erreicht dank NOx-Speicherkat die strenge Schadstoffnorm Euro6. Die Schadstoffanteile im Abgas fallen gering aus. Lediglich leicht erhöhte NOx-Emissionen im anspruchsvollen Autobahnzyklus kosten dem Fahrzeug ein paar Punkte. Mit 46 Punkten fährt der Kleinwagen aber dennoch ein sehr gutes Ergebnis ein. Zusammen mit den CO2-Punkten erreicht der Polo 1.4 TDI gute 79 Punkte und damit vier von fünf Sternen im ADAC EcoTest.



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

2,3 AUTOKOSTEN

2,2 Betriebskosten*

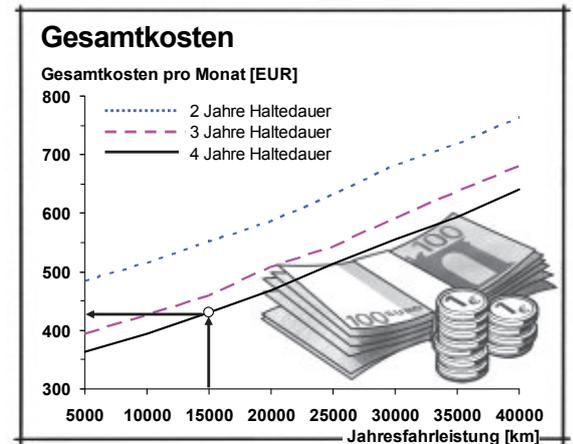
⊕ Die Betriebskosten fallen dank recht niedrigem Verbrauch an günstigem Dieseldieselkraftstoff gering aus.

2,0 Werkstatt- / Reifenkosten*

Der VW besitzt eine fahrabhängige Serviceanzeige. Laut Hersteller ist dabei im Schnitt alle 28.000 Kilometer - spätestens aber nach zwei Jahren ein "Intervall-Service" (mit Ölwechsel) fällig. Dazwischen, also im 3. - dann im 5. Jahr usw., muss eine Inspektion (ohne Ölwechsel) durchgeführt werden. Der 1,4 Liter Diesel besitzt einen Zahnriemen, der spätestens nach 210.000 km gewechselt werden muss.

⊕ Der Einsatz qualitativ hochwertiger und langlebiger Wartungs- und 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.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 430 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

2,8 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 dürfte.

3,9 Kosten für Anschaffung*

Der Anschaffungspreis des Polo 1.4 TDI Comfortline liegt als Fünftürer bei 18.325 Euro. Das geht angesichts der guten Serienausstattung geradeso in Ordnung. Klimaanlage, Radio und vier elektrische Fensterheber sind im Preis schon enthalten. Empfehlenswert sind vor allem die optionalen Sicherheitsausstattungen: Separate Kopfairbags (490 Euro) und das Notbremssystem "Front Assist" (295 Euro) sollten auf jeden Fall dazu geordert werden. Auch das optionale Fahrkomfortpaket ist eine sinnvolle Ergänzung. Dann erhöhen ein Licht-/Regensensor, ein automatisch abblendender Innenspiegel und ein Tempomat den Fahrkomfort.

2,7 Fixkosten*

Die Fixkosten des Polo TDI fallen nicht zu hoch aus. Jährlich werden 142 Euro an Kfz-Steuer fällig. Die Aufwendungen für die Versicherung fallen nicht zu hoch aus. Die Einstufung der Haftpflichtversicherung liegt im Klassendurchschnitt (KH: 15). Etwas teurer zeigen sich die Teil- und Vollkaskoversicherung (TK: 18; VK: 17).

⊕ Bei den absoluten monatlichen Gesamtkosten punktet der Polo 1.4 TDI durch die geringen Betriebskosten, sowie die niedrigen Kosten Werkstatt- und Reifenkosten. Aber auch der absolute Wertverlust liegt nicht zu hoch.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.0	1.0	1.2 TSI BMT	1.0 TSI Blue Motion	1.2 TSI BMT	1.4 TDI	1.4 TDI BMT	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	3/999	4/1197	3/1422	3/1422	3/1422
Leistung [kW (PS)]	44 (60)	55 (75)	66 (90)	70 (95)	81 (110)	55 (75)	66 (90)	77 (105)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	95/3000	95/3000	160/1400	160/1500	175/1400	210/1500	230/1500	250/1750
0-100 km/h[s]	15,5	14,3	10,8	10,5	9,3	12,9	10,9	9,9
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	161	173	184	191	196	173	184	194
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller [l]	5,0 S	5,1 S	4,7 S	4,1 S	4,9 S	3,6 D	3,4 D	3,4 D
CO2 [g/km]	114	116	107	95	110	94	88	90
Versicherungsklassen KH/VK/TK	15/17/19	15/17/19	14/17/21	14/17/21	14/17/21	15/17/18	15/17/18	13/16/18
Steuer pro Jahr [Euro]	58	62	48	20	54	142	142	142
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	427	437	436	442	469	435	437	465
Preis [Euro]	13.400	14.225	16.975	16.725	18.725	16.350	18.825	21.425

Aufbau

ST = Stufenheck
SR = Schrägheck
CP = Coupe
C = Cabriolet
RO = Roadster
KB = Kombi

KT = Kleintransporter
TR = Transporter
GR = Großraumlimousine
BU = Bus
GE = Geländewagen
PK = Pick-Up

Versicherung

KH = KFZ-Haftpf.
VK = Vollkasko
TK = Teilkasko

Kraftstoff

N = Normalbenzin
S = Superbenzin
SP = SuperPlus
D = Diesel
FG = Flüssiggas
G = Erdgas
E = Strom

DATEN UND MESSWERTE

3-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro6
Hubraum	1422 ccm
Leistung	55 kW (75 PS)
bei	3000 U/min
Maximales Drehmoment	210 Nm
bei	1500 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	5-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	185/60R15
Reifengröße (Testwagen)	185/60R15H
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Trommel
Wendekreis links/rechts	10,7/10,65 m
Höchstgeschwindigkeit	173 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	12,9 s
Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	8,7 s
Bremsweg aus 100 km/h	35,4 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	3,4 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	4,2 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	4,3/3,7/5,0 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe	88 g/km
CO ₂ -Ausstoß Test(*WTW)	134 g/km
Innengeräusch 130km/h	68,8 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	3972/1682/1462 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	1905 mm
Leergewicht/Zuladung	1180 kg/470 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	240 l/530 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	570 kg/1000 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	45 l
Reichweite	1070 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte fett

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	76 Euro
Monatliche Werkstattkosten	42 Euro
Monatliche Fixkosten	91 Euro
Monatlicher Wertverlust	221 Euro
Monatliche Gesamtkosten	430 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	15/17/18
Grundpreis	18.325 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 rund 350 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC Autotest ist nach dem ab 01.01.2015 gültigen ADAC Testprotokoll erstellt. Die Testergebnisse sind daher nur bedingt mit den Autotests vor dem 01.01.2015 vergleichbar.

Die Angaben zu Kfz-Steuer und Autokosten basieren auf zum Veröffentlichungszeitpunkt aktuellen Daten. Die Autokosten wurden mit dem seit 01.01.2015 gültigen Berechnungsmodell erstellt. Diese sind daher nicht mit den Autokosten früherer Tests vergleichbar. Die aktuellsten Kostenberechnungen aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten.

*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.

Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr.

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

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbieglicht (+ Nebelscheinwerfer)	185 Euro°
Abstandsregelung, elektronisch	505 Euro°
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Berganfahrhilfe	Serie
elektronische Dämpferkontrolle (Sport-Select)	385 Euro°
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht	nicht erhältlich
LED-Abblendlicht	970 Euro
Parkhilfe, elektronisch (vorne + hinten)	Serie
Regen- und Lichtsensor (Fahrkomfortpaket)	275 Euro°
Reifendruckkontrolle	Serie
Rückfahrkamera	275 Euro°
Tempomat (Fahrkomfortpaket)	275 Euro°

INNEN

Airbag, Seite vorne	Serie
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	490 Euro°
Audioanlage	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend (Fahrkomfortpaket)	275 Euro°
Klimaanlage /-automatik	Serie/325 Euro°
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem	505 Euro°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie
Zentralverriegelung	Serie

AUSSEN

Außenspiegel, elektrisch einstell- und beheizbar	Serie
Lackierung Metallic	475 Euro°
Panorama-Glasdach	890 Euro
vier Türen (+ el. Fensterheber)	800 Euro°

° im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

2,4

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

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte klassenbezogen