



VW Polo 1.0 TSI BlueMotion

Fünftüriger Kleinwagen mit Schrägheck (70 kW / 95 PS)

BlueMotion-Fahrzeuge sind die sparsamsten Versionen der jeweiligen Modellreihen. Neben dem bereits bekannten TDI-Modell bietet VW den Polo nun auch mit einem Turbobenziner als BlueMotion an. Der Kleinwagen soll dank kleinem 1,0-l-Dreizylinder mit angepasstem Motormanagement, einer längeren Getriebeübersetzung in den höheren Gängen sowie verbesserter Aerodynamik und rollwiderstandsoptimierten Reifen im Zulassungszyklus lediglich 4,1 l/100 km Super verbrauchen. Im ADAC EcoTest, der auch einen Autobahnanteil beinhaltet, erreicht der Polo einen solch niedrigen Wert nicht - hier fällt der Testverbrauch mit 4,9 l/100 km für einen Kleinwagen durchschnittlich aus. Die Fahrleistungen des knurrigen Dreizylinders mit einer Leistung von 70 kW/95 PS reichen im Alltag vollkommen aus. Ein Sechsgang-Schaltgetriebe mit einer feineren Abstufung und größeren Spreizung würde dem Polo aber gut stehen. Da der BlueMotion auf dem Polo Trendline basiert, sind die verwendeten Materialien im Innenraum einfach gehalten und die Serienausstattung fällt trotz eines Preises von 16.725 Euro (inkl. Hecktüren) sehr überschaubar aus. Selbst für ein Radio und eine Klimaanlage muss man Aufpreis zahlen. Auch vollwertige Kopfairbags für alle außen sitzenden Passagiere kosten Aufpreis, sollten aber mitbestellt werden - ab Werk gibt es nur kombinierte Seiten-/Kopfairbags für die erste Sitzreihe. Serie ist hingegen eine Multikollisionsbremse die das Risiko von Folgeunfällen senkt. Weitere sicherheitssteigernde Assistenzsysteme wie ein radarbasierter Abstandsregeltempomat inklusive Notbremsfunktion sowie eine Müdigkeitserkennung gibt es optional. In der Summe ist der Polo zwar ein teurer, aber ausgewogener Kleinwagen, der sich hauptsächlich im urbanen Gebiet wohl fühlen wird, aber auch gelegentliche Langstrecken problemlos meistert. **Karosserievarianten:** Dreitürer. **Konkurrenten:** u. a. Ford Fiesta, Hyundai i20, Opel Corsa, Seat Ibiza.

+ einfache Bedienung, sichere Fahreigenschaften, vorausschauendes Notbremssystem erhältlich, gutes Platzangebot vorn

- Kopfairbags kosten Aufpreis, Sitzhöhereinstellung für Beifahrer nur gegen Aufpreis, keine Fahrlichtanzeige im Kombiinstrument, geringe Stützlast



ADAC-URTEIL

2,3

AUTOTEST

2,4

AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

2,6

Familie

2,1

Stadtverkehr

2,8

Senioren

2,3

Langstrecke

3,4

Transport

2,4

Fahrspaß

2,4

Preis/Leistung

Stand: April 2016
Text: Martin Brand

Die Verarbeitungsqualität des VW Polo geht für einen Kleinwagen in Ordnung. Sowohl die Karosserie als auch der Innenraum sind gut verarbeitet. Den BlueMotion kennzeichnen ein modifizierter Kühlergrill und ein Heckspoiler. Das Interieur des Polo wird durch Chromapplikationen und lackierte Oberflächen optisch aufgewertet. Alle Anbauteile sind sauber gefertigt und solide verbaut. Verkleidungen an den Türrahmen oder dem Heckklappenscheibenrahmen sucht man aber vergebens. Nicht durchgehend überzeugen können die verwendeten Materialien. Diese bestehen aus hartem und kratzempfindlichem Kunststoff. Auch die Türverkleidungen sind nicht geschäumt und haben daher keine besonders hochwertige Haptik. Die Türausschnitte sind zufriedenstellend gegen eindringenden Schmutz von außen abgedichtet. Einstiegsleisten die den Lack vor Kratzern schützen, gibt es nicht. Der Motorraum ist nur teilweise von unten verkleidet, wodurch dieser schnell verschmutzen kann, Unterbodenschutz wurde nicht vollflächig aufgetragen.

- +** Die Karosserie ist insgesamt sauber gefertigt, die Spaltmaße verlaufen gleichmäßig. Alle Kanten und Falze sind akkurat gebördelt und versiegelt. Der Kofferraum ist mit robustem Stoff verkleidet, im Bereich der Reserveradmulde wurde der Lack allerdings nur sparsam aufgetragen. 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 oder bei unvorsichtig geöffneten Türen benachbarter Fahrzeuge schützen würden. Die Motorhaube wird nur über einen Haltestab offen gehalten. Der Tankstutzen besitzt keine Schutzklappe, wodurch sich der Polo anstatt mit Benzin auch versehentlich mit Diesel betanken lässt, was hohe Reparaturkosten nach sich ziehen kann. Der linke Scheinwerfer ist schlecht zugänglich, wodurch bei Fahrzeugen mit Halogenscheinwerfern (Testfahrzeug mit Xenonlicht) eine Lampe mit den Bordmitteln kaum zu wechseln ist.

Der VW Polo 1.0 TSI BlueMotion schneidet bei der Alltagstauglichkeit durchschnittlich ab. Er bietet vier vollwertige Plätze und einen schmalen Fondmittelsitz, der sich nur für Kurzstrecken eignet. Die maximal zulässige Zuladung beträgt zufriedenstellende 465 kg. Auf dem Dach dürfen Lasten bis 75 kg transportiert werden - es gibt aber keine stabile Dachreling. 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 großen Kraftstofftank lassen sich auf Basis des EcoTest-Verbrauchs mit einer Tankfüllung Reichweiten von rund 915 km realisieren.
- Die zulässige Anhängelast beträgt sowohl bei gebremsten als auch bei ungebremsten Anhängern 500 kg. Serienmäßig ist der Polo nur mit einem Reifenreparaturset ausgestattet, das sich allerdings schon bei kleineren Reifenschäden als unbrauchbar erweisen kann (im Testwagen). Optional ist ein Ersatzrad erhältlich, dann findet man auch einen Wagenheber und Radmutternschlüssel an Bord (nicht im Testwagen).

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 befriedigend 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. 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. Neben den serienmäßigen Halogenscheinwerfern (und Abbiegelicht im Nebelscheinwerfer) gibt es den Polo BlueMotion Xenonscheinwerfer mit separatem Abbiegelicht im Hauptscheinwerfer (im Testwagen). Das Bi-Xenonlicht sorgt für eine sehr gute Fahrbahnausleuchtung. Das für andere Ausstattungsvarianten erhältliche LED-Licht ist für den Polo BlueMotion nicht lieferbar. Gegen Aufpreis ist der Polo BlueMotion mit Parksensoren vorn und hinten ausgestattet (im Testwagen). Gegen weiteren Aufpreis gibt es zusätzlich die im Testwagen verbaute Rückfahrkamera, die das Rückwärtsrangieren nochmals erleichtert. Da die Karosserie des Polo nach hinten recht übersichtlich ist, können geübte Fahrer auf die Kamera aber getrost verzichten.

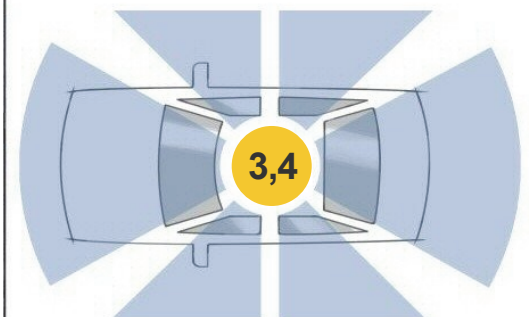
– Der kleine Innenspiegel bietet nur ein mäßiges Sichtfeld auf den rückwärtigen Verkehr.

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 durchschnittlichen 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 befindet sich in akzeptabler Höhe.

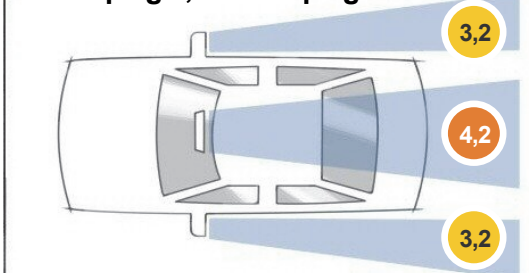


Die Sicht nach schräg hinten wird durch die breiten Dachsäulen eingeschränkt, die versenkbaren Kopfstützen erleichtert zumindest die Sicht nach hinten.

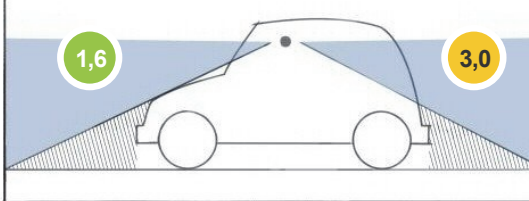
Rundumsicht



Innenspiegel, Außenspiegel



Vorderes und hinteres Nahfeld



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen. Bei den Innen- und Außenspiegeln werden deren Sichtfelder aus dem Blickwinkel des Fahrers bewertet. Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor bzw. hinter dem Fahrzeug erkennt.

- +** 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 Leaving-/Coming-Home-Funktion beinhaltet. Damit bleiben die Scheinwerfer bei Dunkelheit noch eine gewisse Zeit eingeschaltet und beleuchten den Bereich vor dem Fahrzeug beim Auf-/Abschließen. Die Türfeststeller sind ausreichend stark dimensioniert und halten die Türen auch an Steigungen zuverlässig offen. Für alle außen Sitzenden sind Haltegriffe am Dachhimmel vorhanden.
- Man kann sich leicht versehentlich aussperren, nur bei offener Fahrertüre wird das Verriegeln unterbunden. Die Diebstahlwarnanlage mit Safe-Sicherung ist für den BlueMotion nicht erhältlich.

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 lässt sich leicht öffnen und schließen, dafür gibt es eine gut greifbare Mulde in der Heckklappen-Innenverkleidung. Die Heckklappe schwingt weit auf, Personen bis 1,85 m können darunter aufrecht stehen. Die Höhe der Ladeöffnung ist großzügig bemessen, die Breite ist durchschnittlich. Die äußere Ladekante ist mit rund 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 Zentimeter. Durch die verhältnismäßig geringe Kofferraumtiefe lassen sich an der Rücksitzlehne befindliche Gegenstände gut erreichen.
- Der Kofferraum ist schmal und recht niedrig. Große Personen sollten auf den Kopf acht geben, da man sich diesen leicht an den spitzen Ecken der Kofferraumklappe oder am abstehenden Schloss stoßen 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 zunächst 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

2,1 Bedienung

Das Cockpit des Polo wurde zum Facelift im Detail 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 des Radio-/Navigationssystems fällt leichter. Die Position des Klimaanlagebedienteils 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 nicht beim Klimaanlagebedienteil angeordnet, wo man ihn erwarten würde.



Das Verarbeitungsniveau und die Bedienbarkeit liegen auf gutem Niveau. Die triste Innenraumgestaltung wirkt dagegen wenig einladend, hier bieten viele Mitbewerber bei ebenfalls guter Bedienbarkeit deutlich mehr "Pfiff".

⊕ Das Lenkrad lässt sich in Höhe und Weite einstellen, die Pedale sind gut angeordnet. Am Bremspedal gibt es eine Schutzkappe, die dafür sorgt, dass man nicht mit der Schuhsohle darunter hängen bleibt. Der Schalthebel liegt gut zur Hand, könnte aber etwas höher 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. In Verbindung mit dem optionalen Komfortpaket gibt es auch eine Lichtautomatik, die das Abblendlicht je nach Lichtverhältnis automatisch an- und ausschaltet. Dann ist auch ein Regensensor an Bord (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. Die Tasten und Piktogramme fallen jedoch recht klein aus. Die Heckscheibenheizung schaltet sich 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 aufpreispflichtige Multimedia- und Navigationssystem "Discover Media". Dieses lässt sich dank großem Touchscreen, der auch einen Annäherungssensor beinhaltet und dann weitere Menüs einblendet, einfach bedienen. Eine zielgenaue Betätigung ist aber notwendig. Das Multimediasytem (mit Bluetooth-Schnittstelle für Mobiltelefone und USB-Anschluss) ist in guter Höhe angeordnet und somit gut einsehbar. 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. Gegen Aufpreis gibt es eine Mittelarmlehne mit Ablagebox 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. Die Geschwindigkeitsregelanlage (optional im Fahrkomfortpaket) wird ebenso wie die optionale Abstandsregelung (ACC) mittels Lenkradtasten bedient und die eingestellte Geschwindigkeit angezeigt.

– 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. Der Schalter für die Außenspiegeleinstellung ist gewöhnungsbedürftig angeordnet, sodass 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 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 ist für einen Kleinwagen durchaus akzeptabel.

4,0 Innenraum-Variabilität

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

2,7 KOMFORT

2,6 Federung

Neben dem Standardfahrwerk gibt es für den Polo BlueMotion gegen Aufpreis ein Sportfahrwerk mit zwei Dämpferkennlinien (nicht im Testwagen). 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 Fahrverhalten sorgt.

+ Die Federung des BlueMotion ist gut abgestimmt, besitzt aber dennoch einen etwas straffen Grundcharakter. Lange Bodenwellen schluckt das Fahrwerk souverän, auch voll beladen schwingt die Karosserie kaum nach. Bei kurzen Bodenwellen und Fahrbahnverwerfungen spricht das Fahrwerk jedoch etwas steifbeinig an und hält diese nur zufriedenstellend von den Insassen fern. Regelmäßige Unebenheiten bringen den Polo etwas aus der Ruhe. Während kleinere Einzelhindernisse oder Querfugen noch ordentlich gefiltert werden, schlagen gröbere deutlich durch. Beim Überfahren von grobem Kopfsteinpflaster neigt die Karosserie zwar zu leichtem Dröhnen, die Stöße werden aber recht gut absorbiert. Seitenneigung in schnell durchfahrenen Kurven sowie Nickbewegungen beim Bremsen oder Beschleunigen sind nicht stark ausgeprägt. Der Langsamfahrkomfort in der Stadt geht in Ordnung.

2,5

Sitze

Auf der Rückbank sitzt man nicht schlecht, die Konturierung von Lehne und Sitzfläche dürfte aber ein wenig ausgeprägter sein - so fehlt es etwas an Seitenhalt. Die Oberschenkelaufgabe ist im Fond zufriedenstellend, jedoch fällt die Sitzfläche recht kurz aus.

+ Beide Vordersitze lassen sich in der Höhe einstellen, wenn man das im Testwagen verbaute Sitzkomfortpaket ordert - sonst nur der Fahrersitz. Die hohen Lehnen sind angenehm konturiert und bieten einen zufriedenstellenden Seitenhalt. Im Lordosen- und Schulterbereich könnte die Rückenunterstützung aber etwas ausgeprägter sein. Die Sitzflächen fallen etwas kurz aus und auch die Seitenwangen dürften stärker konturiert sein. Der Fahrer kann seinen linken Fuß fest abstützen, ein stabiles Trittbrett gibt es aber nicht.

- 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.

2,3

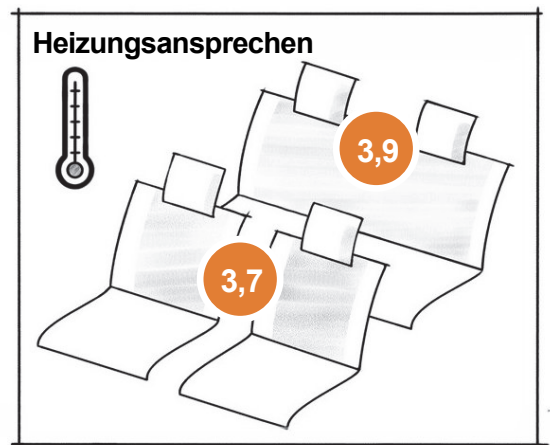
Innengeräusch

Das Geräuschniveau im Innenraum des Polo fällt zufriedenstellend aus. Beim Polo 1.0 TSI BlueMotion beträgt der bei 130 km/h gemessene Geräuschpegel 68,1 dB(A). Der Dreizylinder-Benziner läuft etwas kernig, fällt aber bei Überlandgeschwindigkeiten nicht unangenehm auf. Mit steigenden Drehzahlen ist das Aggregat deutlicher im Innenraum wahrnehmbar. Bei hohen Geschwindigkeiten sind allerdings die Windgeräusche vordergründig. Fahrgeräusche werden ordentlich gedämmt.

3,3

Klimatisierung

Der Polo BlueMotion ist serienmäßig nur mit einem Heizsystem ausgestattet. Gegen Aufpreis sind eine Klimaanlage oder die im Testwagen verbaute Klimaautomatik (Cool and Sound, Climatronic) erhältlich. 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. Im ADAC Heizungstest fällt das Heizresultat gerade noch akzeptabel aus. Der Innenraum wird vorn wie hinten ausreichend schnell auf behagliche Temperaturen erwärmt.



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

2,3

MOTOR/ANTRIEB

1,9

Fahrleistungen*

+ Die Fahrleistungen des gerade einmal 999 ccm großen Turbobenziners reichen im Alltag vollkommen aus. Nur in wenigen Fahrsituationen wünscht man sich etwas mehr Durchzugskraft. Der Dreizylinder leistet 70 kW/95 PS (bei 5.000 1/min) und besitzt ein maximales Drehmoment von 160 Nm (1.500 - 3.500 1/min).

Den simulierten Überholvorgang von 60 auf 100 km/h (gemessen im 2. Gang) absolviert der BlueMotion in 6,1 s. Sehen lassen können sich auch die Elastizitätswerte. Für denselben Geschwindigkeitsbereich braucht der Polo im vierten Gang 10,7 s und im fünften Gang 14,4 s.

– Beim Beschleunigen aus dem Drehzahlkeller, z.B. während des Abbiegens im zweiten Gang, spricht der Motor etwas träge auf Gasbefehle an.

2,8

Laufkultur

Der kleine Dreizylinder-Ottomotor weist eine befriedigende Laufkultur auf. Vibrationen sind vorrangig im Lenkrad zu spüren, im Leerlauf übertragen sich die Vibrationen aber auch leicht in die Karosserie. Bei niedrigen Drehzahlen und gleichzeitig hoher Last ist im Innenraum ein Dröhnen zu vernehmen. Im oberen Drehzahlbereich macht der Motor durch Brummen auf sich aufmerksam.

2,2

Schaltung

+ Das Fünfgang-Schaltgetriebe lässt sich insgesamt präzise und mit wenig Kraftaufwand schalten. Wenn es schnell gehen soll, fällt der Schaltwiderstand jedoch etwas höher aus. Die Schaltwege sind nicht zu lang, die Gänge sinnvoll angeordnet. Der Rückwärtsgang befindet sich vorn links und ist 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 Kupplung lässt sich zufriedenstellend dosieren. Kuppelt man nicht ganz sanft, sind auch Schaltschläge zu vernehmen. Die serienmäßige Start-Stopp-Automatik arbeitet zuverlässig, der Motor springt beim erneuten Betätigen der Kupplung schnell an und ermöglicht so eine zügige Weiterfahrt.

– Der Rückwärtsgang ist nicht synchronisiert. Legt man ihn bei noch langsam nach vorn rollendem Fahrzeug ein, kracht es laut im Getriebe.

3,0

Getriebeabstufung

Das Fünfgang-Getriebe ist ordentlich abgestuft, die Ganganschlüsse passen. In den oberen Gängen ist es allerdings vergleichsweise kurz übersetzt, bei Tempo 130 rotiert die Kurbelwelle mit rund 3.100 Umdrehungen. Ein drehzahl- und verbrauchssenkender sechster Gang fehlt - unverständlich bei einem Spritsparmodell.

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 Spurrinnenempfindlichkeit ist gering, der Geradeauslauf gibt keinen Anlass zur Kritik.

ADAC-Ausweichtest



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.

Im 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 trotz der hohen Durchfahrgeschwindigkeit stets einfach kontrollierbar. Bei plötzlichem Gaswegnehmen in der Kurve verändert sich das Eigenlenkverhalten kaum. In kritischen Situationen regelt das elektronische Stabilitätsprogramm (ESC) zuverlässig und verhindert ein Schleudern. Auf rutschigem Untergrund hilft die Traktionskontrolle beim Anfahren. Das optionale Sportpaket mit der elektronischen Differentialsperre (XDS), die bei schneller Kurvenfahrt das innere Vorderrad abbremst, ist für den BlueMotion nicht lieferbar.

2,3

Lenkung*

+ Die elektromechanische Servolenkung arbeitet präzise. Sie überzeugt mit einer klar definierten Zentrierung und guter Präzision. Darüber hinaus bietet die Lenkung ein gutes Lenkgefühl. Lenkt man aus der Mittellage heraus leicht an, reagiert die Lenkung spontan und es werden gleichmäßig Seitenführungskräfte aufgebaut. Auch bei höheren Lenkwinkeln ist die Lenkung zielgenau und gibt dem Fahrer eine gute Fahrbahnrückmeldung - insgesamt sind kaum Lenkkorrekturen nötig. 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 37,0 m (Mittel aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Reifen: Dunlop Sport BlueResponse der Größe 185/60 R15 84H). 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.

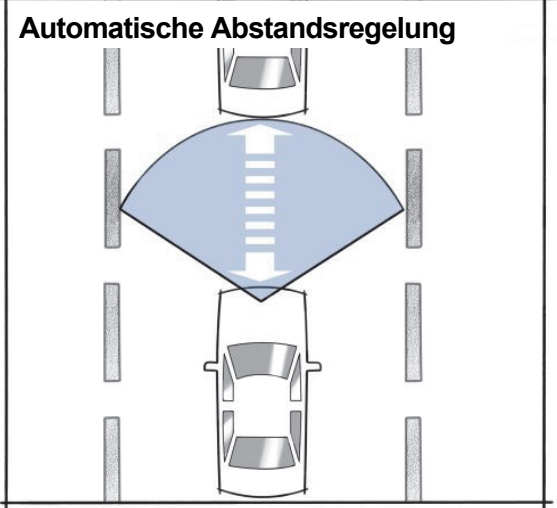
2,2

SICHERHEIT

1,9

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

+ Der Polo BlueMotion ist serienmäßig mit dem obligatorischen elektronischen Stabilitätsprogramm (ESC), einem Bremsassistenten und einem indirekt messenden Reifendruckkontrollsystem ausgestattet, das 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 BlueMotion optional (Fahrkomfortpaket). Gegen Aufpreis ist ein Abstandstempomat samt Umfeldüberwachungssystem Front Assist inklusive City-Notbremsfunktion erhältlich. Der Fahrer erhält damit bei einer drohenden Kollision eine optische und akustische Kollisionswarnung. Reagiert der Fahrer nicht auf diese Warnung,



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.

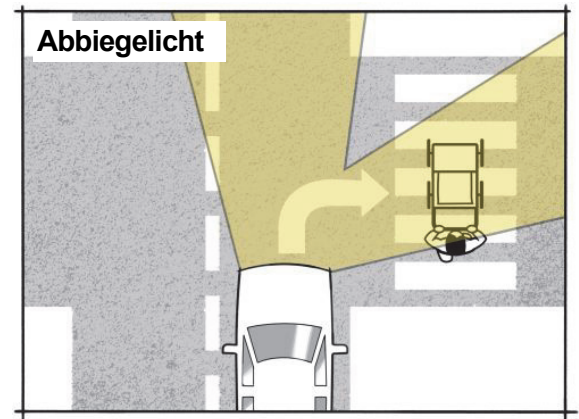
wird automatisch eine Notbremsung eingeleitet und die Aufprallgeschwindigkeit deutlich reduziert oder eine Kollision sogar vermieden. Bremst der Fahrer bei einer drohenden Kollision zu schwach, wird dieser durch den adaptiven Bremsassistenten wirkungsvoll unterstützt, indem der Bremsdruck so stark erhöht wird, dass eine Kollision vermieden werden kann. Nebelscheinwerfer mit einer Abbiegelicht-Funktion gibt es ab Werk. Ordert man das Bi-Xenonlicht, gibt es Abbiegelicht im Hauptscheinwerfer. 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 den rückwärtigen Verkehr nachts bei offenen Türen warnen.

2,2 Passive Sicherheit - Insassen

➕ Der VW Polo ist serienmäßig mit Front- und kombinierten Kopf-/Seitenairbags vorn ausgestattet. Im ADAC Crashtest erreicht er damit bei der Insassensicherheit ein gutes Ergebnis. Es werden 90 Prozent 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. Nach einem Unfall 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 sollte man 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.



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.

Kindersicherheit

+ Der Polo bietet eine gute Kindersicherheit. Im ADAC Crashtest erreicht er bei der Kindersicherheit 82 Prozent der möglichen Punkte (Test: 07/2009). 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 eignen sich der Beifahrersitz und die Rücksitze zur Montage von universellen Kindersitzen aller Altersgruppen. 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 Prozent der möglichen Punkte (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.

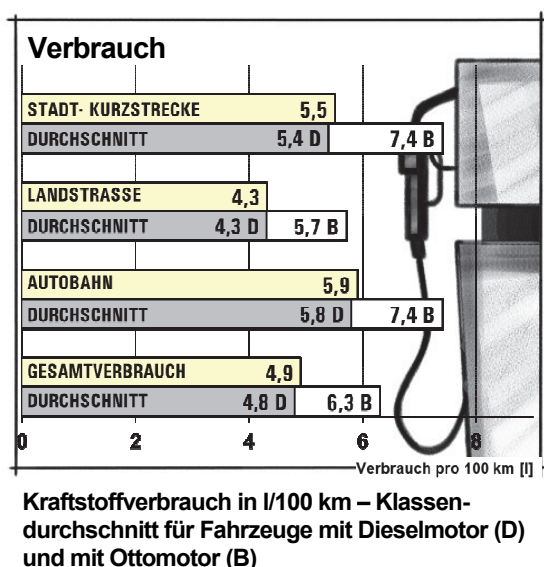
UMWELT/ECOTEST

Verbrauch/CO₂*

Die im EcoTest ermittelte CO₂-Bilanz beträgt 136 g/km - damit kommt der Polo 1.0 TSI BlueMotion auf 32 Punkte in diesem Kapitel. Aus der Messung resultiert ein Durchschnittsverbrauch von 4,9 Liter pro 100 Kilometer. Dieser setzt sich aus 5,5 l/100 km innerorts, 4,3 l/100 km außerorts und 5,9 l/100 km auf der Autobahn zusammen.

Schadstoffe

+ Die Schadstoffanteile im Abgas liegen auf einem niedrigen Niveau, der Lohn sind 47 von 50 Punkten. Insgesamt sammelt der Polo 79 Punkte, was ihm vier von fünf Sternen beschert.



2,4 AUTOKOSTEN

3,3 Betriebskosten*

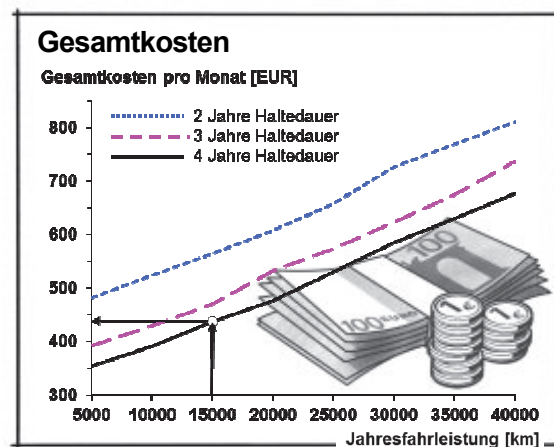
Die Kosten für den Betrieb ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der Verbrauch im Klassenumfeld durchschnittlich ausfällt, kann der Polo hier nur eine befriedigende Bewertung erreichen.

2,2 Werkstatt- / Reifenkosten*

Der Polo besitzt eine fahrabhängige Serviceanzeige. Laut Hersteller ist dabei im Schnitt alle 28.000 Kilometer - spätestens aber nach zwei Jahren eine Inspektion mit Ölwechsel fällig. Dazwischen, also im 3. - dann im 5. Jahr oder alle 60.000 Kilometer, muss eine Inspektion mit erweitertem Umfang durchgeführt werden. Der Zahnriemen muss nur alle 240.000 km ersetzt werden.

⊕ VW verbaut nach eigenen Angaben qualitativ hochwertige und langlebige Wartungs- und Verschleißteile, die zur Kosteneinsparung beitragen. Zudem gewährt auch VW eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung. Die Ausgaben für den Reifenersatz liegen bei Verwendung der Seriengröße auf einem niedrigen Niveau.

⊖ Teure Werkstattstundenpreise verhindern eine bessere Benotung.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 437 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

3,1 Wertstabilität*

Obwohl es die fünfte Generation des Polo schon eine Weile gibt, sorgt auch das aktuelle Facelift mit dem sparsamen Ottomotor dafür, dass der prozentuale Wertverlust für die ersten vier Jahre akzeptabel ausfallen dürfte.

3,8 Kosten für Anschaffung*

Bei den Anschaffungskosten landet der Polo im hinteren Klassenmittelfeld. Mit dem Dreizylinder-Turbobenziner unter der Haube startet der fünftürige BlueMotion bei 16.725 Euro. Das ist kein Schnäppchenpreis, zumal die Serienausstattung überschaubar ausfällt. Selbst für ein Radio, einen höheinstellbaren Beifahrersitz und eine Klimaanlage muss Aufpreis gezahlt werden.

1,0 Fixkosten*

⊕ Die Fixkosten des Polo fallen erfreulich gering aus. Verantwortlich ist dafür vorrangig die jährliche Kfz-Steuer, die mit 20 Euro sehr günstig ausfällt. Während die HaftpflichtEinstufung durchschnittlich ausfällt, sind die Kaskoeinstufungen ungünstig (KH: 14; TK: 18; VK: 17).

⊕ Die monatlichen Gesamtkosten befinden sich insgesamt auf einem niedrigen Niveau. Grund dafür sind neben den sehr niedrigen Fixkosten auch die geringen Aufwendungen für die Werkstatt.

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	5,0 l S	5,1 l S	4,6 l S	4,1 l S	4,8 l S	3,6 l D	3,4 l D	3,4 l D
CO ₂ [g/km]	114	116	105	94	110	94	88	90
Versicherungsklassen KH/VK/TK	15/17/16	15/17/16	14/17/18	14/17/18	14/17/18	15/16/17	15/16/17	14/17/17
Steuer pro Jahr [Euro]	58	62	44	20	54	142	142	142
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	419	429	427	437	463	418	422	444
Preis [Euro]	13.400	14.225	16.975	16.725	18.725	16.350	18.825	20.200

Aufbau

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

KT = Kleintransporter
HKB = Hochdachkombi
TR = Transporter
BU = Bus
SUV = Sport Utility Vehicle
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 Otto	Schadstoffklasse Euro6
Hubraum	999 ccm
Leistung	70 kW (95 PS)
bei	5000 1/min
Maximales Drehmoment	160 Nm
bei	1500 1/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	191 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	10,5 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2.Gang)	6,1 s
Bremsweg aus 100 km/h	37 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	4,1 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	4,9 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	5,5/4,3/5,9 l
CO2-Ausstoß Herstellerangabe	94 g/km
CO2-Ausstoß Test (*WTW)	136 g/km
Innengeräusch 130 km/h	68,1 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	3970/1682/1453 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	1905 mm
Leergewicht/Zuladung	1095 kg/465 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	240 l/530 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	500 kg/500 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	45 l
Reichweite	915 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre
ADAC-Testwerte fett	

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	89 Euro
Monatliche Werkstattkosten	43 Euro
Monatliche Fixkosten	78 Euro
Monatlicher Wertverlust	227 Euro
Monatliche Gesamtkosten	437 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	14/17/18
Grundpreis	16.725 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 01.01.2016 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

Abbiegelycht	Serie
Abstandsregelung, elektronisch	515 Euro°
Automatikgetriebe (7-Gang-DSG)	1.475 Euro
Berganfahrhilfe	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Parkhilfe, elektronisch (vorne + hinten)	465 Euro°
Regen- und Lichtsensor (Fahrkomfortpaket)	180 Euro°
Reifendruckkontrolle	Serie
Rückfahrkamera	280 Euro°
Tempomat (Fahrkomfortpaket)	180 Euro°
Xenonlicht	885 Euro°

INNEN

Airbag, Seite vorne	Serie
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	500 Euro°
Audioanlage	ab 410°
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend (Fahrkomfortpaket)	180 Euro°
Klimaanlage (Cool and Sound Paket)	965 Euro
Klimaautomatik (Cool and Sound mit Climatronic)	1.295 Euro°
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem	555 Euro°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie
Zentralverriegelung	Serie

AUSSEN

Außenspiegel, elektrisch einstellbar (und beheizbar)	Serie
Lackierung Metallic	485 Euro°
Panorama-Glasdach	nicht erhältlich
vier Türen (inkl el. Fensterheber)	800 Euro°

° im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

2,3

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

AUTOKOSTEN

2,4

Betriebskosten*	3,3
Werkstatt- / Reifenkosten*	2,2
Wertstabilität*	3,1
Kosten für Anschaffung*	3,8
Fixkosten*	1,0
Monatliche Gesamtkosten*	2,1

¹ ohne Wirtschaftlichkeit * Werte klassenbezogen