



## VW Polo 1.0 TGI Highline

Fünftürige Schräghecklimousine der Kleinwagenklasse (66 kW / 90 PS)

Seit vielen Jahren bietet u.a. VW für einige seiner Modelle einen Erdgasantrieb an. Dieser Treibstoff hat den Vorteil, sehr sauber zu verbrennen und bei gleicher Leistungserzeugung weniger CO<sub>2</sub> als Benzin oder Diesel freizusetzen. Die Erfolge dieser Antriebsvarianten waren immer recht überschaubar. Erst im Zuge der Dieselskandale und der Fahrverbotsdiskussionen rückten diese Nischenmodelle in den letzten Jahren in den Focus der Autokäufer - und fanden viele Käufer. Überraschend offenbar für die Hersteller, weil die Produktionskapazitäten viel zu schnell ausverkauft waren und die meisten CNG-Modelle über Monate nicht mehr lieferbar, ja nicht mal bestellbar waren.

Nun endlich kehren CNG-Modelle nach und nach zurück - leider mit bis unter 10 Liter Volumen kastrierten Benzintanks, beispielsweise beim Polo. Die geringfügig größeren Erdgastanks können die Reichweiten-Verluste bei weitem nicht ausgleichen. Ein Tribut an die neue Homologation nach WLTP, schließlich müssen die Erdgasvarianten als monovalent angetrieben durchgehen. Um den Aufpreis für die Erdgastechnik ausgleichen zu können, sollte man ohnehin in erster Linie mit CNG fahren. Auch wenn mit Erdgas befeuert der Einliter-Turbomotor nicht die Lebendigkeit wie im Benzinbetrieb hinlegen kann - von der Lethargie früherer CNG-Saugmotoren ist der Polo TGI weit entfernt. Im Alltag ist die Leistung völlig ausreichend, um flott genug unterwegs sein zu können. Dabei erweist sich der Antrieb mit einem Ecotest-Verbrauch von 3,9 kg/100 km als angemessen sparsam und vor allem als sehr sauber bei den Abgasen. Volle fünf Sterne und damit eine klare Empfehlung als umweltfreundliches Fahrzeug sind das Resultat.

Bis auf die überschaubare Reichweite bietet der Polo in der Erdgasvariante praktisch keine Einschränkungen, man findet für Kleinwagenverhältnisse reichlich Platz im Innenraum und kann sich an der guten Verarbeitung sowie den ordentlich gemachten Materialien erfreuen - ein T-Cross beispielsweise kann da nicht mithalten. Die Highline-Ausstattung bietet sogar beleuchtete Schminkspiegel und eine Ambientebeleuchtung, in Kleinwagen eher die Ausnahme. Schade nur, dass die Haltegriffe am Dachhimmel gestrichen wurden und auch als Option nicht verfügbar sind. **Konkurrenten:** mit Erdgas: Seat Ibiza TGI.

- ⊕ sparsamer und sehr sauberer Erdgasmotor, angemessene Fahrleistungen dank Turboaufladung, gutes LED-Frontlicht (Option), gutes Platzangebot auf allen Plätzen
- ⊖ geringe Reichweite im Gasbetrieb, zu kleiner Benzintank, daher noch schlechtere Reichweite mit Benzin, keine Haltegriffe am Dachhimmel, keine Ausstattungspakete, dadurch Extras in Summe teuer

### ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,2

AUTOKOSTEN 1,3

### Zielgruppencheck

	Familie	3,5
	Stadtverkehr	2,8
	Senioren	2,9
	Langstrecke	3,0
	Transport	3,6
	Fahrspaß	3,6
	Preis/Leistung	1,8

EcoTest ★★★★★

## 2,9 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

### 2,5 Verarbeitung

⊕ Die Karosserie des Polos ist sorgfältig gefertigt und sauber verarbeitet. Die Anbauteile sind akkurat eingepasst und die Spalten verlaufen gleichmäßig. Der Unterboden ist sehr gut geschützt und in weiten Teilen verkleidet, einzig kurz vor der Hinterachse, wo auch der Auspuff unter dem Auto endet, ist noch ein Teil etwas zerklüftet. Der Innenraum ist mit farblich abgesetzten Kunststoffen und silbernen Umrandungen nicht nur optisch ansprechend, diese sind auch sauber gefertigt.

### 3,4 Alltagstauglichkeit

Setzt man den Ecotest-Verbrauch von 3,9 kg/100 km an, ergibt sich mit den Erdgastanks eine theoretische Reichweite von etwa 350 km. Zusätzlich verfügt der Polo TGI über einen mit 9 Litern arg kleinen Reservetank für Benzin; mit diesem liegt die Reichweite bei etwas über 150 km, wenn man von einem Verbrauch von knapp 5,5 l Super pro 100 km ausgeht. In der Praxis sollte man in erster Linie mit Gas fahren, damit sich die Zusatzinvestition in die TGI-Variante lohnt. Die maximal mögliche Zuladung liegt im Falle des Testwagens bei 425 kg – das reicht für vier Leute und ein klein wenig Gepäck. Auf dem Dach gibt's zwar keine Reling, mit einem geeigneten Träger darf man

Getrübt wird der gute Gesamteindruck allerdings, wenn man ganz genau hinschaut: dann stellt man fest, dass mit Ausnahme der Oberseite des Armaturenbretts überwiegend harte Kunststoffe verbaut wurden.

⊖ Die Motorhaube wird nur von einem Stab offengehalten, den man umständlich einfädeln muss - eine Gasdruckfeder wäre die eindeutig praktischere Lösung.

dennoch bis zu 75 kg Last obenauf transportieren. Eine Stützlast wird nicht angegeben, weil der Anbau einer Anhängerkupplung aufgrund der auch im Heck verbauten Gastanks nicht zulässig ist. Bei einer Reifenpanne muss man sich mit dem serienmäßigen Reparaturset behelfen, ein Reserverad oder Notrad haben wegen der Gastanks im Kofferraum keinen Platz im Auto. Reifen mit Notlaufeigenschaften sind für den Polo nicht lieferbar. Erfreulich handlich ist der Kleinwagen im Stadtverkehr: mit 4,05 m Länge und 1,97 m Breite (inkl. Außenspiegel) findet man leichter einen Parkplatz, und der Wendekreis von 10,7 m vereinfacht das Rangieren.

### 2,6 Licht und Sicht

Der Polo ist ein inzwischen schon recht großer Kleinwagen, seine Abmessungen lassen sich aber dennoch gut abschätzen. Man hat insgesamt eine ordentliche Sicht rundherum aus dem Auto, lediglich die breiten C-Säulen sowie die breite rechte B-Säule schränken die Sicht ein, vor allem beim Abbiegen oder rückwärts Einparken fällt das auf.

Was durch die Karosserie nicht optimal gelöst ist, versucht VW mit einigen Assistenten auszugleichen. So gibt es beim Polo in Highline-Ausstattung serienmäßig Parksensoren vorn und

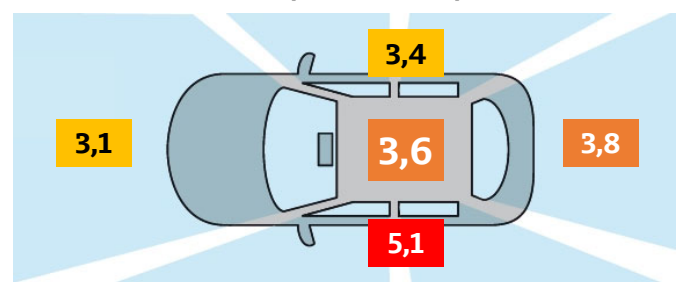


Sehr breite Dachsäulen und die nur teilweise versenkbaren Kopfstützen behindern die Sicht nach hinten.

hinten, die sich um einen Parkassistenten ergänzen lassen, der beim Ein- oder Ausparken das Lenken übernimmt sowie Gas-

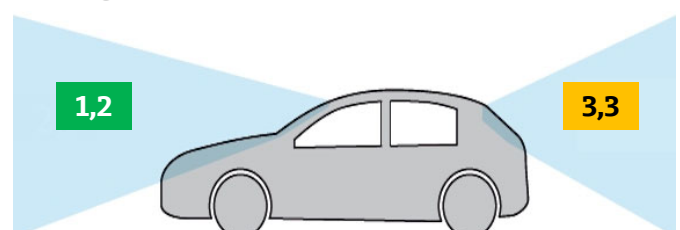
#### Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen



#### Vorderes und hinteres Nahfeld

Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor und hinter dem Fahrzeug erkennt.



und Bremsaufforderungen gibt. Optional gibt's überdies eine Rückfahrkamera, die nur bei Bedarf unter dem VW-Emblem ausklappt und sonst schmutzgeschützt liegt - unter Kleinwagen eine einmalige und sehr praktische Lösung, weil auch im Winter bei Schmuttelwetter die Linse stets sauber bleibt und vollen Durchblick gewährt. In der Optionsliste finden sich überdies LED-Scheinwerfer, die eine gleichmäßige und helle

## 2,6 Ein-/Ausstieg

Ein- und Aussteigen gelingt beim Polo recht leicht, weil die Schweller niedrig genug und nicht zu breit sind. Die Sitzfläche befindet sich etwa 41 cm über der Straße (Sitz ganz nach unten gestellt), das ist natürlich nicht so bequem wie bei einem Van, für ein "normales" Auto aber kein schlechter Wert. Die Türen öffnen weit und geben - für Kleinwagenverhältnisse - angemessen große Türausschnitte frei; die Türen werden dabei vorn wie hinten an drei Positionen sicher offen gehalten, auch an Steigungen. Gegen Aufpreis bekommt man ein schlüssel-

Ausleuchtung bieten und damit eine Empfehlung darstellen; Kurvenlicht gibt es nicht, das Abbiegelicht wird über die Nebelscheinwerfer umgesetzt - besser als nichts, mehr jedoch auch nicht. Einen Fernlichtassistenten kann man für den Polo nicht ordern. Einen asphärischen Bereich hat nur der linke Außenspiegel, der Rechte muss ohne diesen auskommen, der Bereich rechts neben/hinter dem Auto ist damit schlechter einsehbar.

loses Zugangssystem mit Sensoren an den beiden Vordertüren und am Kofferraum.

⊖ Es gibt am Dachhimmel keine Haltegriffe mehr, die beim Ein- und Aussteigen wie auch während der Fahrt hilfreich und praktisch sein können. Das Keyless-System lässt sich nicht ohne weiteres deaktivieren, es besitzt wie die meisten dieser Systeme einen ungenügenden Diebstahlschutz und kann mit einem Funkverlängerer überlistet werden – Näheres dazu unter [www.adac.de/keyless](http://www.adac.de/keyless).

## 3,7 Kofferraum-Volumen

Unter der Kofferraumabdeckung fasst der Gepäckraum des Testwagens 215 Liter. Entfernt man die Abdeckung und nutzt den Stauraum bis zum Dach hoch, erweitert sich das Volumen auf 305 Liter. Alternativ kann man im Kofferraum auch bis zu fünf Getränkeboxen unterbringen. Klappt man die Rückbank um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfehlenswert), lassen sich bis 600 Liter verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen sind bis zu 1.020 Liter Volumen verfügbar. Weiteren Stauraum unter dem Kofferraumboden gibt es bei der Erdgas-Variante des Polos nicht.



Lediglich 215 l Gepäck fasst der Kofferraum des Erdgas-Testwagens. Bei den herkömmlich angetriebenen Modellen sind es dank dem dann verfügbaren variablen Kofferraumboden immerhin 35 l mehr.

noch insgesamt günstig. Auch innen stört die kleine Stufe mit 8 cm beim Be- und Entladen kaum. Insgesamt kann man den Kofferraum gut nutzen, lediglich die schwache Ausleuchtung mit nur einer Lampe stört etwas.

## 3,0 Kofferraum-Nutzbarkeit

Die Kofferraumklappe lässt sich leicht öffnen und schließen, ein elektrischer Antrieb dafür ist nicht lieferbar. Die Griffleiste an der Innenseite der Klappe ist jedoch sehr praktisch. Auch 1,87 m große Personen müssen sich nicht um ihren Kopf Sorgen machen, da die Klappe weit genug nach oben schwingt; wer größer ist, sollte allerdings auf das etwas abstehende Heckklappenschloss achten, um sich nicht seinen Kopf zu stoßen. Die Ladekante liegt knapp 70 cm über der Straße und damit

## 2,5 Kofferraum-Variabilität

⊕ Die Rücksitzlehne lässt sich asymmetrisch geteilt umklappen; eine Durchladeeinrichtung in der Mitte der Lehne für lange Gegenstände gibt es für den Polo nicht. Das Umklappen gelingt leicht, die Kopfstützen müssen nicht entfernt werden. Es gibt ein praktisches Fach links im

Kofferraum, dort lassen sich kleine Gegenstände verstauen - oder wie beim Testwagen die Verbandtasche unterbringen. Ein Kofferraumtrennnetz ist nicht verfügbar, immerhin gibt es vier stabile Verzurrösen im Bereich des Bodens.

## 2,3 INNENRAUM

### 1,9 Bedienung

⊕ Das Cockpit des Polos macht in der Highline-Ausstattung durchaus was her. Die Hochglanzumrandung der analogen Instrumente (digitales Instrumentendisplay für TGI nicht lieferbar) erscheint verbunden mit dem Infotainment-Monitor in der Mitte. Dieser besitzt, weit oben positioniert und zum Fahrer hin geneigt, ein acht Zoll großes Touchdisplay ab dem optionalen Multimediastem Composition Media. Dieses lässt sich dann noch um die Navigationsfunktion erweitern. Sehr Praktisch: Selbst das Top-System verfügt neben den berührungssensitiven Schaltflächen auch noch über einen Drehregler für die Lautstärke und einen zweiten zum Durchscrollen in den Menüs. Darüber hinaus sind die meisten Knöpfe und Schalter griffgerecht positioniert und ihre Gruppierung nach Funktionen (z.B. Klimatisierung) klar getrennt und schlüssig. Das Klimabedienteil selbst ist ebenfalls übersichtlich gestaltet, aber recht tief positioniert. Alle Schalter mit Ausnahme der Lüftungsrädchen und der Beleuchtungstasten am Dachhimmel sind vorbildlich beleuchtet und auch im Dunkeln gut zu finden.

Darüber hinaus sorgt die passende Anordnung des Lenkrads (mit großem Einstellbereich) für eine gute Ergonomie. Der Schalthebel und die Pedale sind ebenfalls einwandfrei angeordnet, der Platz um das Gaspedal könnte aber etwas größer ausfallen. Die klassischen analogen Instrumente liegen beim Polo gut im Sichtfeld des Fahrers und lassen sich sowohl tagsüber als auch nachts einwandfrei ablesen. Licht- und

### 3,0 Multimedia/Konnektivität

Der Polo ist auch in der höchsten Ausstattung Highline nur mit einem einfachen Radio samt einem SD-Karten-Slot und einem AUX-Anschluss serienmäßig ausgestattet. Alles weitere kostet Aufpreis, selbst heutige Selbstverständlichkeiten wie eine Bluetooth-Freisprecheinrichtung. In der Optionsliste findet sich das Radio Composition Media, das ein größeres Touchdisplay besitzt und zu dessen Umfang zusätzlich zwei weitere Lautsprecher sowie ein CD-Laufwerk und ein USB-Anschluss gehören. Optional gibt es auch DAB+. Erweitert werden kann der Polo zudem um ein Navigationssystem, Apple CarPlay und

### 1,9 Raumangebot vorn

⊕ Der Fahrersitz lässt sich für Personen bis zu einer Körpergröße von zwei Metern zurück schieben, was für einen Kleinwagen ein sehr guter Wert ist. Die Kopffreiheit fällt sogar noch ein Stück großzügiger aus, erst 2,10 m große Menschen

Regensensor vereinfachen den Alltag ebenso wie die elektrischen Fensterheber mit Abwärts- und Aufwärtsautomatik samt Einklemmschutz - Fensterheber mit Automatikfunktion sind im Kleinwagensegment nicht mehr selbstverständlich, hier kann der Polo gegenüber vielen Konkurrenten punkten.

⊖ Ein Nachteil des neuen Multimedia-Bildschirms: Die Hochglanz-Oberfläche präsentiert jeden Fingerabdruck unübersehbar. Eine Fahrlichtanzeige im Kombiinstrument fehlt auch beim aktuellen Polo.



Verarbeitung und Materialanmutung machen in der Highline-Version einen wertigen Eindruck. Die Funktionalität im Innenraum kann weitgehend überzeugen.

Android Auto sowie Mirror-Link. Dank Car-Net sind auch Online-Dienste wie Informationen zum Verkehrsaufkommen möglich, dafür benötigt man aber eine Datenverbindung - hierfür kann man das System beispielsweise via WLAN mit dem Mobilfunktelefon verbinden oder einen LTE-Stick anschließen. Eine induktive Ladeschale für geeignete Smartphones ist gegen Aufpreis erhältlich.

Für die Erdgas-Variante kann das Soundsystem "beats" nicht geordert werden, weil unter dem Kofferraumboden kein Platz mehr für den Subwoofer vorhanden ist.

würden an den Dachhimmel reichen. Das Raumgefühl ist trotz der nur durchschnittlichen Innenraumbreite angenehm. Gegen Aufpreis gibt es ein großes Schiebedach, das viel Licht in den Innenraum lässt.

## 2,8 Raumangebot hinten

Für einen Kleinwagen bietet der Polo eine ganze Menge Platz auf der Rückbank, zumindest für zwei Leute nebeneinander - bei dreien wird es aufgrund der nur mäßigen Innenbreite arg eng. Sind die Vordersitze für 1,85 m große Menschen eingestellt, können dahinter selbst knapp 1,90 m große Personen noch ordentlich sitzen, die Bein- wie die Kopffreiheit sind entsprechend ausreichend. Das Raumgefühl ist hier ebenfalls recht angenehm, wird nur durch die hohe Seitenlinie und die auf Kopfhöhe verlaufenden C-Säulen etwas gemindert.

## 3,4 Innenraum-Variabilität

Die Variabilität der Sitzplätze beschränkt sich auf das geteilte Umklappen der Rücksitzlehnen, verschiebbare Sitze hinten gibt es nicht. Die Anzahl an Ablagen ist vorn mit Flaschenhaltern in den Türen, einem geschlossenen Fach unter der Mittelarmlehne und einer Ablage vorn in der Mittelkonsole praxistauglich. Es gibt vorn auch zwei Becherhalter, die aber nicht variabel gestaltet sind. Im Fond findet man abgesehen von



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,90 m Platz.

Flaschenhaltern in den Türfächern und Lehnentaschen keine weiteren Ablagemöglichkeiten. Das Handschuhfach besitzt ein zufriedenstellendes Format, ist aber weder beleuchtet noch klimatisiert oder abschließbar.

## 2,9 KOMFORT

### 2,7 Federung

Für den TGI gibt es das Sport-Select-Fahrwerk nicht. Um ausreichenden Abstand zwischen Straße und Gastanks zu gewährleisten, wird eine Tieferlegung nicht angeboten. Was aber kein Nachteil ist, denn das Standardfahrwerk ist im besten Sinne unauffällig. Innerorts ist der Komfort einwandfrei, der Polo TGI federt willig an und belästigt die Insassen auch bei schlechten Straßen nicht über Gebühr. Einzelhindernisse wie abgesenkte Kanaldeckel werden zufriedenstellend geschluckt, ebenso geht es angemessen federnd über Bremsschwellen in Wohn-

gebieten. Kopfsteinpflaster sorgt für etwas Wummern im Innenraum, die Erschütterungen, speziell im Lenkrad, sind aber gering. Mit zunehmender Geschwindigkeit steigt auch der Fahrkomfort weiter, auf der Landstraße fallen nur noch sehr wellige Fahrbahnen negativ auf, die üblichen Unebenheiten schluckt das Fahrwerk gut - selbst ein Golf mit Standardfahrwerk macht das kaum besser. Ebenso gut läuft es auf der Autobahn, wo der Polo egal bei welchem Tempo ruhig und gelassen liegt und kaum nachschwingt.

### 2,9 Sitze

In der Highline-Ausstattung ist die Höheneinstellung für beide Vordersitze mit dabei, darüber hinaus gibt es nur eine Sitzlängs- und eine Lehnenneigungseinstellung. Die Konturen von Lehnen und Sitzflächen der Vordersitze sind angenehm, es ergibt sich ein passender Seitenhalt, ohne die Insassen einzuengen. Zwei-Wege-Lordosenstützen für die Vordersitze kosten Aufpreis. Die serienmäßige Mittelarmlehne kann nur längs, aber nicht in der Höhe justiert werden; damit ist sie nicht für alle Staturen angemessen einstellbar. Die Armauflagen in den Türen sind nur vorn ausreichend gepolstert, hinten muss man

mit hartem Kunststoff auskommen.

Dort geht es - die Armauflagen deuten es schon an - weniger komfortabel zu, allerdings gehört die Rückbank im Polo zu den bequemerem in seiner Klasse. Lehne und Sitzfläche bieten eine passable Konturierung und eine gute Sitzposition, auch weil man mit einem angenehmen Kniewinkel sitzen kann. Allerdings nur auf den beiden äußeren Sitzen, in der Mitte hockt man auf einer arg straffen Polsterung und eckt schnell am Dachhimmel an, überdies stört der Mitteltunnel am Boden.

### 3,3 Innengeräusch

VW hat den Polo TGI recht ordentlich gedämmt, zu sehen an kleinen Details wie den beflockten hinteren Radhausschalen,

die Geräusche besser absorbieren als deren glatte Pedants. Der Motor ist passabel entkoppelt und nur unter Last deutlich zu

hören; er ist weder besonders brummig noch dröhnig, aber akustisch immer präsent. Bei ruhiger Fahrt bleibt er jedoch dezent im Hintergrund, so dass auch lange Fahrten stressfrei möglich sind. Windgeräusche sind erst bei hohen Geschwindigkeiten zu hören, ansonsten liegen die allgemeinen

Fahrgeräusche im unauffälligen Bereich. Bei 130 km/h ergibt sich ein Innengeräuschpegel von 69,3 dB(A). Bis etwa 150 km/h kann man sich noch gut unterhalten, auch Telefongespräche über die Freisprechfunktionen funktionieren mindestens bis Autobahnrichtgeschwindigkeit von 130 km/h gut.

## 3,2 Klimatisierung

Die Ausstattungslinie Highline bringt serienmäßig immerhin eine Klimaanlage mit. Gegen Aufpreis gibt es eine Zweizonen-Klimaautomatik. Der Luftaustritt ("oben", "Mitte" und "unten") lässt sich einzeln anwählen, allerdings nur für Fahrer und Beifahrer gemeinsam. Eine automatische Umluftregelung ist

nicht erhältlich. Die Sitzheizung vorn ist Serie, für die Rücksitze ist sie nicht verfügbar, ebenso wenig eine Lenkradheizung. Eine Standheizung oder eine Frontscheibenheizung gibt es nicht, stärker getönte Scheiben hinten stehen in der Optionsliste.

## 2,7 MOTOR/ANTRIEB

### 3,2 Fahrleistungen

Der 90 PS leistende Dreizylinder-Turbobenziner mit nur 999 ccm Hubraum generiert ab 1.800 1/min ein Drehmoment von 160 Nm. Die Fahrleistungen des Polo TGI sind damit angemessen - wenn es flott vorangehen soll, braucht es aber mittlere und höhere Drehzahlen. Das zeigt sich am Sprint von 60 auf 100 km/h, der in 7,3 Sekunden und damit am schnellsten machbar

ist, wenn man im dritten Gang fährt. Schon im vierten Gang benötigt der kleine Gas-Wagen für die selbe Disziplin 9,7 Sekunden, im fünften Gang sind es 14,3 Sekunden und im sechsten Gang lange 23,9 Sekunden. Aus dem Stand sind 100 km/h laut Hersteller in 11,9 Sekunden erreicht, die Höchstgeschwindigkeit ist mit 183 km/h angegeben.

### 2,9 Laufkultur/Leistungsentfaltung

VW hat sein Dreizylinder-Aggregat mit einem Liter Hubraum seit Einführung weiter optimiert, so dass es im aktuellen Polo nur noch moderate Vibrationen in den Innenraum entlässt. Der Motor hinterlegt Leistungsabforderung mit einem kernigen Klang, wird beim Ausdrehen aber nicht übermäßig laut. Die größte Herausforderung beim Dreizylinder sind Brummfrequenzen unter 2.000 1/min - auch hier zeigt das VW-Aggregat zufriedenstellende Manieren und hält in dieser Motor-Getriebe-Kombination das Brummen in Grenzen; die recht

gute Laufkultur des 115-PS-Dreizylinders kann die Erdgas-Variante aber nicht ganz erreichen.

Unter 2.000 1/min ist der Motor im Gasbetrieb echt müde; dann ist viel Schaltarbeit nötig, wenn man immer bei möglichst niedrigen Drehzahlen unterwegs sein will - sinnvoll fürs Kraftstoffsparen. Ganz anders im Benzinbetrieb, dann zieht er schon ab spätestens 1.500 1/min sauber durch, nur ganz geringes Ruckeln beim durcheilen des Drehzahlbandes ist spürbar - der kleine Motor wirkt dann wie entdrosselt.

### 2,2 Schaltung/Getriebe

⊕ Den Polo TGI gibt es nur mit Handschaltung, dafür mit sechs Gängen; die 95-PS-Benzinvariante muss dagegen mit fünf Gängen auskommen. Die Länge der Schaltwege und die Schaltpräzision sind zufriedenstellend, die Gänge lassen sich mit wenig Kraftaufwand wechseln, nur hier und da wirkt die Schaltbox etwas kratzig, wenn man die Gassen nicht sauber ansteuert. Die Abstufungen wurden sinnvoll gewählt und passen gut zueinander, es entstehen keine großen Drehzahlsprünge. Die Gesamtübersetzung ist relativ lang gewählt, in Kombination mit der phlegmatischen Kraftentfaltung im Gasbetrieb bei niedrigen Drehzahlen muss man zum Beschleunigen aber häufiger zurückschalten - beim Dahinrollen hilft die lange Übersetzung jedoch effektiv,

Kraftstoff zu sparen. Im sechsten Gang dreht der Motor bei 130 km/h mit etwa 3.000 1/min.

Die Abstimmung zwischen Kupplung, Motor und Getriebe ist insgesamt gut gelungen; Anfahren gelingt leicht dank automatischer Drehzahlanhebung im Kupplungsschleifpunkt. Beim Losfahren an Steigungen verhindert die Berganfahrhilfe ein Zurückrollen des Polo. Eine Schaltpunktanzeige gibt es natürlich auch, ebenso ein Start-Stopp-System, das tadellos funktioniert.

⊖ Der Rückwärtsgang ist zwar gegen versehentliches Einlegen gesichert, aber unsynchronisiert. Dadurch kracht es im Getriebe, wenn man den Gang bei noch langsam nach vorn rollendem Fahrzeug einlegt.

## 2,1 FAHREIGENSCHAFTEN

### 2,2 Fahrstabilität

⊕ Der Polo TGI hat ein sicheres Fahrwerk mitbekommen, er fährt sauber geradeaus und lässt sich von Spurrinnen und Fahrbahnverwerfungen kaum aus der Ruhe bringen. Auch reagiert er gut auf Lenkimpulse und kann einwandfrei beherrscht werden. In schnell durchfahrenen Wechselkurven halten sich die Lastwechselreaktionen in Grenzen, der Wagen ist damit gut beherrschbar. Auch sonst bleiben Seitenneigung und Aufbaubewegungen im Rahmen. Die Traktion ist einwandfrei, über den Frontantrieb lässt sich die Leistung des Motors gut auf die Straße bringen; sollte der Untergrund rutschig sein, bremst die Traktionskontrolle durchdrehende Räder ein.

Im ADAC Ausweichtest liefert der Polo TGI eine erstaunlich gute Vorstellung ab. Einerseits reagiert er angemessen sicher, wenn in einer Schrecksituation ausgewichen werden muss; das ESP bremst ein nach außen drängendes Heck rechtzeitig ein und verhindert schleudern - ein Verhalten, mit dem auch ungeübte Fahrer gut zurecht kommen. Andererseits zeigt er nicht erwartete Dynamik, denn das ESP lässt auch leichtes Gieren zu, so dass sich der Polo in den Kurven leicht eindreht und somit schneller durch die Gassen kommt. Das Stabilitätsprogramm ist geschickt abgestimmt und regelt nur im erforderlichen Rahmen, das macht hohe Durchfahrts- geschwindigkeiten möglich.

### 2,1 Lenkung

⊕ Die Lenkung des Polo überzeugt. Während im Stadtverkehr die erforderlichen Lenkkräfte niedrig sind, was das Rangieren erleichtert, wird die Unterstützung bei höheren Geschwindigkeiten zurückgenommen, was sich positiv auf das Lenkgefühl auswirkt. Dank der guten Rückmeldung und

des spontanen Ansprechens lässt sich der Polo zielgenau über kurvige Landstraßen dirigieren.

Beim Rangieren ist nicht zu viel Kurbelaufwand nötig, zwischen dem linken und dem rechten Lenkanschlag liegen etwa 2,8 Lenkradumdrehungen.

### 2,1 Bremse

⊕ Für eine Notbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der Polo 1.0 TGI durchschnittlich 34 m (Mittel aus zehn Bremsungen), das ist ein gutes Resultat - und das trotz Trommelbremsen an der Hinterachse. Allerdings lässt die

Leistungsfähigkeit der Trommeln mit zunehmender Belastung etwas nach, denn bei sehr hoher Beanspruchung wächst der Bremsweg um bis zu zwei Meter an. Ansprechverhalten und Dosierbarkeit der Bremsanlage sind ansonsten gut.

## 2,0 SICHERHEIT

### 2,0 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Der Polo bietet schon ab Werk eine ordentliche aktive Sicherheitsausstattung. Der kleine VW rollt neben den gesetzlich vorgeschriebenen Systemen mit dem Front Assist vom Band. Das Notbremssystem warnt den Fahrer optisch, akustisch und haptisch mit einem Bremsruck. Bei niedrigeren Geschwindigkeiten leitet das System sowohl bei stehenden Fahrzeugen (City-Notbremssystem) als auch bei fahrenden eine Notbremsung ein, die den Zusammenstoß verhindern und bei höheren Geschwindigkeiten die Aufprallgeschwindigkeit reduzieren kann. Das System erhöht allerdings nicht den Bremsdruck, um eine Kollision möglichst zu vermeiden, wenn der Fahrer nach einer Warnung (Front Assist) selbst, aber nicht stark genug bremst (siehe [www.adac.de/crashtest](http://www.adac.de/crashtest)). Ein manueller Geschwindigkeitsbegrenzer ist serienmäßig verbaut, für die adaptive Geschwindigkeitsregelung verlangt VW Aufpreis; ein reiner Tempomat ist für den Polo Highline nicht verfügbar. Die Müdigkeitserkennung ist wiederum Serie. Der optionale Spurwechselassistent (Blind Spot) umfasst auch die Funktion des Ausparkassistenten: Queren andere Fahrzeuge, Fahrradfahrer oder Personen den Bereich hinter dem Fahrzeug, wird der Fahrer gewarnt. Eine Verkehrszeichenerkennung ist nicht erhältlich, immerhin werden dem Fahrer mit dem optionalen Navigationssystem Tempolimits angezeigt, die auf Navigationsdaten beruhen. Bei einer Notbremsung blinken die Bremslichter, um auf die Gefahrensituation hinzuweisen; sobald der Polo steht, aktiviert er automatisch die Warnblinkanlage, bis man wieder losfährt.

### 1,8 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Im ADAC Crashtest nach Euro NCAP Norm kann der Polo 96 Prozent der möglichen Punkte im Bereich des Insassenschutzes und insgesamt die vollen fünf Sterne erzielen (Test 11/2017). Die vorderen Kopfstützen bieten Personen bis knapp 1,95 m Größe guten Schutz, hinten reichen sie bis etwa 1,75 m Größe - gleichzeitig ist der Abstand zum Dachhimmel gering, was die Verletzungsgefahr auch für größere Menschen reduziert. Vorn werden die Insassen akustisch ermahnt, sich anzugurten. Im Fond wird dem Fahrer angezeigt, welche Gurte angelegt sind; beim Abschnallen während der Fahrt ertönt ein Warnsignal und es erscheint die Anzeige erneut. Gegen Aufpreis gibt es das „Proaktive Insassenschutzsystem“, das in einer Notsituation (z.B. ESP-Einsatz) durch Straffen der Gurte und weitgehendem Schließen der Fenster mögliche Unfallfolgen reduzieren soll. Ab Werk ist der Polo zudem mit einer Multikollisionsbremse ausgestattet, die das Fahrzeug nach einem Unfall automatisch bis zum Stillstand bremst und damit das Risiko eines zweiten

## DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	Serie
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremssystem	Serie
	vorausschauendes Notbremssystem	Serie
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	nicht erhältlich
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremssystem	Serie
	Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren	Option
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	nicht erhältlich
	Abstandsregeltempomat	Option
	Autobahn-/Stauassistent	nicht erhältlich
	Verkehrszeichenerkennung	nicht erhältlich
	Spurassistent	nicht erhältlich
	Totwinkelassistent	Option
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	nicht erhältlich
	Notfallassistent	nicht erhältlich
	Ausstiegswarnung	nicht erhältlich
	Müdigkeitswarner	Serie
	Head-Up-Display	nicht erhältlich
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie (indirekt messend)



Zusammenstoßes reduziert. Das Warndreieck ist in der Innenverkleidung der Heckklappe untergebracht und damit gut zu erreichen; die Verbandtasche kann im linken Seitenfach

## 2,2 Kindersicherheit

⊕ Im ADAC Crashtest nach Euro NCAP Norm erreicht der Polo 85 Prozent der möglichen Punkte im Kapitel Kindersicherheit. Laut Bedienungsanleitung dürfen auf allen Sitzplätzen, auch dank abschaltbarem Beifahrerairbag, universelle Kindersitze aller Altersgruppen verwendet werden. Am Beifahrersitz ist allerdings die Kopfstütze nicht komplett abziehbar, was für manche hohen Kindersitze ungünstig ist. Auf den äußeren Fondplätzen stehen dafür neben den Gurten auch Isofix-Halterungen mit i-Size-Freigabe zur Verfügung. Egal ob Gurt oder Isofix, die Montage ist problemlos möglich. Nutzt man im Fond platzeinnehmende Babyschalen mit Base und Stützfuß, lassen sich die Vordersitze nicht mehr ganz nach hinten schieben - eine Sitz-/Montageprobe vor dem Kauf ist ratsam. Alle elektrischen Fensterheber verfügen über einen sensibel ansprechenden Einklemmschutz.

⊖ Der Fondmittelplatz ist aufgrund von ungünstig angeordneten Anlenkpunkten im Alltag kaum zur Kindersitzmontage geeignet.

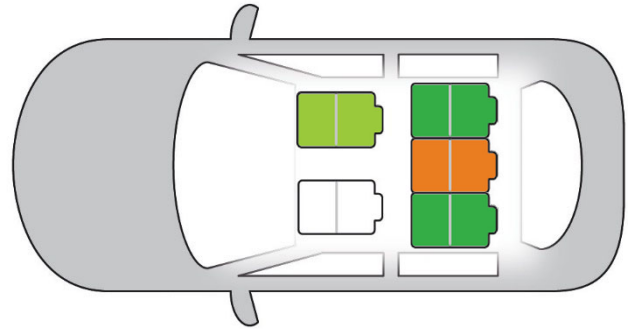
## 2,5 Fußgängerschutz

⊕ Der Polo bietet einen ordentlichen Fußgängerschutz - Hauptkritikpunkt beim Crashtest nach Euro NCAP Norm ist die hohe Verletzungsgefahr bei Kollisionen im Bereich der A-Säulen. Ansonsten ist die Front weitgehend gut entschärft, so

Platz finden und ist damit im Notfall auch akzeptabel erreichbar.

## Kindersitze

Die Grafik zeigt, welcher Sitzplatz sich wie gut für Kindersitze eignet.



### Notenskala

sehr gut (0,6 – 1,5)    gut (1,6 – 2,5)    befriedigend (2,6 – 3,5)  
ausreichend (3,6 – 4,5)    mangelhaft (4,6 – 5,5)

# 1,3 UMWELT/ECOTEST

## 1,5 Verbrauch/CO<sub>2</sub>

⊕ Im Ecotest liegt der Verbrauch des 90 PS-Polo TGI mit dem Einliter-Turbobenziner und Sechsgang-Schaltung bei durchschnittlich 3,9 kg Erdgas auf 100 km. Da Erdgas mit weniger CO<sub>2</sub>-Ausstoß als vergleichbare Benzin- oder Diesel-Varianten verbrennt, ergibt sich eine sehr gute CO<sub>2</sub>-Bilanz für dieses Modell: nur 114 g pro Kilometer. Mit höherem Biogas-

dass es am Ende zu 76 Prozent der erzielbaren Punkte reicht. Lobenswert: Der Polo ist in allen Ausstattungsvarianten mit einem Notbremsassistenten samt Personenerkennung ausgestattet, der das Kollisions- und Verletzungsrisiko reduziert.

Anteil kann sich der bilanzielle CO<sub>2</sub>-Ausstoß entsprechend verringern.

Der Polo TGI erhält 45 von maximal 60 möglichen Punkten im Verbrauchskapitel. Innerorts konsumiert der Testwagen 3,9 kg, außerorts 3,5 kg und auf der Autobahn vergleichsweise hohe 4,7 kg CNG pro 100 km.

## 1,0 Schadstoffe

⊕ Schon im Benzinbetrieb ist der Einliter-TSI bei den Schadstoffen wirklich gut. Da Erdgas aber sehr sauber verbrennt und auch weil VW den Verbrennungsprozess innermotorisch weiter optimiert hat, kann er nochmals bessere Schadstoffwerte erzielen und sich damit die vollen 50 Punkte für sehr sauberes Abgas verdienen. Dabei benötigt der Benzindirektspritzer keinen Partikelfilter für seine sehr

niedrigen Partikelemissionen in Masse und Anzahl. Selbst die CO-Emissionen beim Kaltstart wie auch bei hoher Last liegen weit unter den Grenzwerten - ein weiterer Vorteil des Erdgas-Treibstoffs.

So kommt der CNG-Motor bei CO<sub>2</sub> (45 Punkte) und Schadstoffen (50 Punkte) auf insgesamt ausgezeichnete 95 Punkte. Das ergibt volle fünf Sterne im ADAC Ecotest.

# 1,3 AUTOKOSTEN

## 1,3 Monatliche Gesamtkosten

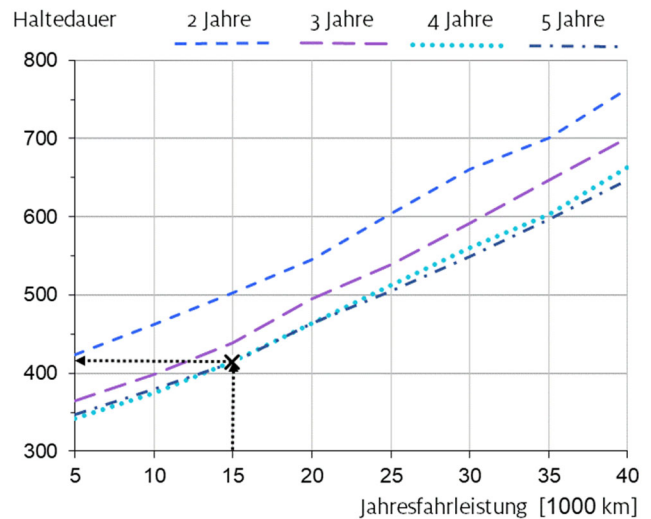
⊕ Erdgas wird an den Tankstellen niedriger besteuert als Benzin oder Diesel. Dadurch sind die Betriebskosten im CNG-Betrieb geringer. Vor dem günstigen Betrieb steht jedoch die teure Anschaffung. Die zusätzlich verbaute Technik (Sechsgang-Getriebe, Erdgastanks, Einspritzung usw.) lässt sich VW honorieren, gegenüber dem reinen Benziner mit 95 PS muss man für den TGI etwa 2.500 Euro mehr bezahlen. So steht der Polo TGI Highline erst ab 21.360 Euro in der Preisliste - eine Menge Geld für einen Kleinwagen.

Immerhin ist die Ausstattung nicht ganz so spartanisch, wie man das von VW sonst so kennt. Wenigstens sind Klimaanlage, Sitzheizung, Radio und Parksensoren schon an Bord. Der Wertverlust hält sich nach den Prognosen in Grenzen, wie auch die laufenden Kosten dank moderater Ausgaben für die Werkstatt und günstiger Einstufungen bei der Versicherung. Bei der Fahrzeug-Garantie ist VW wiederum geizig - wer mehr als die serienmäßigen zwei Jahre möchte, kann diese aber immerhin schon beim Kauf ordern (bis 5 Jahre und 150.000 km möglich), diese verbleiben dann grundsätzlich beim Auto, auch wenn es verkauft wird. Die Steuer liegt bei

überschaubaren 40 Euro pro Jahr (Berechnungsbasis WLTP-CO<sub>2</sub>-Wert).

### Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 413 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



## DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	1.0 MPI Trendline	1.0 TSI OPF Com- fortline	1.0 TSI OPF Com- fortline	1.5 TSI OPF High- line DSG	1.6 TDI SCR Com- fortline	1.0 TGI Comfort- line	GTI OPF DSG
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/999	3/999	3/999	4/1498	4/1598	3/999	4/1984
Leistung [kW (PS)]	59 (80)	70 (95)	85 (116)	110 (150)	70 (95)	66 (90)	147 (200)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	93/3750	175/2000	200/2000	250/1500	250/1500	160/1800	320/1500
0-100 km/h [s]	15,4	10,8	9,5	8,2	11,2	11,9	6,7
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	171	187	200	216	185	183	238
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	5,8   S	5,3   S	5,5   S	6,4   S	4,9   D	3,8 kg G	7,0   S
CO2 [g/km] lt. Hersteller	110	104	106	116	97	88	138
Versicherungsklassen KH/VK/TK	14/15/17	13/16/17	13/16/17	15/19/22	13/15/18	13/16/17	15/19/22
Steuer pro Jahr [Euro]	92	72	78	130	218	36	168
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	462	460	480	553	482	430	604
Preis [Euro]	14.285	18.020	19.285	23.590	20.295	20.550	25.210

### Aufbau

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

KT = Kleintransporter  
HKB = Hochdachkombi  
TR = Transporter  
BU = Bus  
SUV = Sport Utility Vehicle

KB = Kombi  
GR = Van  
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

## HERSTELLERANGABEN

3-Zyl.-Gasmotor (Reihe), Turbo, Euro 6d-TEMP-EVAP (WLTP)	
Hubraum	999 ccm
Leistung	66 kW/90 PS bei 4.000 1/min
Maximales Drehmoment	160 Nm bei 1.800 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	183 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	11,9 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP/NEFZ)	3,8/3,3 kg
CO <sub>2</sub> -Ausstoß (WLTP/NEFZ)	105/91 g/km
Stirnfläche/c <sub>w</sub> -Wert	2,1 m²/0,31
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	185/65 R15
Länge/Breite/Höhe	4.053/1.751/1.446 mm
Leergewicht/Zuladung	1.275/405 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	251/1.025 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	-
Stützlast/Dachlast	-/75 kg
Tankinhalt	13,8 kg
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktion	Spanien, Pamplona

## ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	7,3 s
Elastizität 60-100 km/h (4./5./6.Gang)	9,7/14,3/23,9 s
Drehzahl bei 130 km/h	3.000 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	34 m
Reifengröße Testwagen	195/55 R16 91V
Reifenmarke Testwagen	Falken Ziex ZE 914A Ecorun
Wendekreis links/rechts	10,6/10,7 m
EcoTest-Verbrauch	3,9 kg/100km
Stadt/Land/BAB	3,9/3,5/4,7 l/100km
CO <sub>2</sub> -Ausstoß EcoTest	107 g/km (WTW* 114 g/km)
Reichweite	350 km
Innengeräusch 130 km/h	69,3 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	1.970 mm
Leergewicht/Zuladung	1.255/425 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	215/600/1.020 l

## KOSTEN (pro Monat, fünfjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)

<b>Betriebskosten</b>	<b>66 Euro</b>	<b>Werkstattkosten</b>	<b>52 Euro</b>
<b>Fixkosten</b>	<b>79 Euro</b>	<b>Wertverlust</b>	<b>216 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	413 Euro		
Steuer pro Jahr	40 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	13/16/17		
Basispreis Polo 1.0 TGI Highline	21.360 Euro		

## INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 18.02.2019
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	28.000 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	5.100 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 1.2.2019 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.09.2019 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter [www.adac.de/autokosten](http://www.adac.de/autokosten). 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. \*WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO<sub>2</sub>-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO<sub>2</sub>-Emissionen auch die CO<sub>2</sub>-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. \* Steuer nach WLTP-Zyklus für Fahrzeug in Serienausstattung. Die individuelle Steuer kann hiervon abweichen.

## Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5)   
■ gut (1,6 – 2,5)   
■ befriedigend (2,6 – 3,5)   
■ ausreichend (3,6 – 4,5)   
■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

## AUSSTATTUNG

### TECHNIK (\* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	-
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/985 Euro°/-
Abbiege-/Kurvenlicht	Serie/-
Regen-/Lichtsensoren	150 Euro°/Serie
Fernlichtassistent	-
Tempomat/Limiter/ACC	-/Serie/255 Euro°
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	150 Euro°
Rückfahrkamera/360° Kamera	280 Euro°/-
Head-Up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	-
Schlüsselloses Zugangssystem	375 Euro°

### SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	-
Spurwechselsassistent	310 Euro°

### INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/440 Euro°/205 Euro°/245 Euro°
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	205 Euro°
Navigationssystem	565 Euro°
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	Serie/375 Euro°
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	150 Euro°/-
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/-
Lenkradheizung	-
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

### AUSSEN

Anhängerkupplung	-
Metalllackierung	495 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	930 Euro

## TESTURTEIL

### AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,2

### AUTOKOSTEN

1,3

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
<b>Karosserie/Kofferraum</b>	<b>2,9</b>	<b>Motor/Antrieb</b>	<b>2,7</b>
Verarbeitung	2,5	Fahrleistungen	3,2
Alltagstauglichkeit	3,4	Laufkultur/Leistungsentfaltung	2,9
Licht und Sicht	2,6	Schaltung/Getriebe	2,2
Ein-/Ausstieg	2,6	<b>Fahreigenschaften</b>	<b>2,1</b>
Kofferraum-Volumen	3,7	Fahrstabilität	2,2
Kofferraum-Nutzbarkeit	3,0	Lenkung	2,1
Kofferraum-Variabilität	2,5	Bremse	2,1
<b>Innenraum</b>	<b>2,3</b>	<b>Sicherheit</b>	<b>2,0</b>
Bedienung	1,9	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	2,0
Multimedia/Konnektivität	3,0	Passive Sicherheit - Insassen	1,8
Raumangebot vorn	1,9	Kindersicherheit	2,2
Raumangebot hinten	2,8	Fußgängerschutz	2,5
Innenraum-Variabilität	3,4	<b>Umwelt/EcoTest</b>	<b>1,3</b>
<b>Komfort</b>	<b>2,9</b>	Verbrauch/CO2	1,5
Federung	2,7	Schadstoffe	1,0
Sitze	2,9		
Innengeräusch	3,3		
Klimatisierung	3,2		

Stand: Juli 2019  
Test und Text: M. Ruhdorfer