



VW Polo 1.0 TSI OPF Style DSG

Fünftürige Schräghecklimousine der Kleinwagenklasse (70 kW/95 PS)

Am Polo wird mal wieder deutlich, wie sich die Kraftfahrzeuge im Laufe der letzten Jahrzehnte entwickelt haben. So ist die seit September 2021 verfügbare Modellüberarbeitung der sechsten Polo-Generation mit einer Länge von 4,07 m und einer Breite von 1,75 m (ohne Außenspiegel) bereits größer als der Golf III, der in den Jahren 1991 bis 1997 als Vertreter der unteren Mittelklasse verfügbar war. Zu der damaligen Zeit war der Polo der dritten Generation gerade einmal 3,72 m lang und 1,66 m breit (ohne Außenspiegel). So bietet der aktuell im spanischen Pamplona vom Band rollende „Kleinwagen“ ein angemessenes Platzangebot bei recht kompakten Außenmaßen – das macht den Wolfsburger im Alltag sehr praktisch. Die gute Verarbeitung gefällt ebenso, wenngleich das Material kleinwagentypisch einfach gehalten ist. Immerhin wartet das Armaturenbrett oben noch mit einer weichen Schäumung auf und ist damit ein Handschmeichler. Die farblich abgesetzten Dekorleisten und Hochglanzapplikationen rund um Instrumente und Infotainment-Monitor machen auch was her. Die Style-Ausstattung bietet zudem eine Ambientebeleuchtung – unter Kleinwagen keine Selbstverständlichkeit.

Im ADAC Autotest tritt der Fünftürer mit dem 95 PS starken 1.0 TSI OPF samt Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe in der Ausstattungslinie Style an. In dieser Leistungsstufe ist der VW auch mit manuellem Fünfgang-Schaltgetriebe erhältlich. Der Dreizylinder hat eine ordentliche Laufkultur und überträgt sein maximales Drehmoment von bis zu 175 Nm an die Vorderräder – damit ist das knapp 1,2 t leichte Auto angemessen motorisiert. Der Hersteller verspricht 11,3 s für den Sprint von 0 auf 100 km/h, die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 187 km/h. Der im ADAC Ecotest ermittelte Verbrauch von durchschnittlich 6,2 l/100 km fällt nicht gerade gering aus, die Variante mit Handschaltung legt das Sparpotenzial des 1.0 TSI besser frei. Mit dem knapp bemessenen 40-l-Tank ergibt sich eine theoretische Reichweite von 645 km. Die Abgase sind erfreulich sauber, sodass der Kleinwagen insgesamt vier Sterne im ADAC Ecotest einfährt.

Der Polo 1.0 TSI OPF DSG ist in der Style-Ausstattung ab 24.515 Euro erhältlich und bringt LED-Matrix-Scheinwerfer, Klimaanlage, Einparkhilfe vorn und hinten sowie weitere Annehmlichkeiten und Assistenzsysteme serienmäßig mit. Der Testwagen kostet durch teils empfehlenswerte Sonderausstattung über 30.000 Euro – viel Geld für einen Kleinwagen. **Konkurrenten:** u. a. Audi A1, Ford Fiesta, Hyundai i20, KIA Rio, Mazda 2, Mini One, Opel Corsa, Peugeot 208, Renault Clio, Seat Ibiza, Toyota Yaris.

- +** gutes Platzangebot für Kleinwagen, gutes LED-Frontlicht, sauberer TSI-Motor mit OPF
- Subwoofer des optionalen Soundsystems schränkt Kofferraum-Variabilität ein, recht kleiner Tank (40 l), keine Haltgriffe am Dachhimmel, teils teure Extras

ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,4

AUTOKOSTEN 1,8

Zielgruppencheck

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

Ecotest ★★★★★☆

2,8 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,6 Verarbeitung

Die Karosserie des Polos ist sorgfältig gefertigt und sauber verarbeitet. Die Anbauteile sind akkurat eingepasst und die Spalten verlaufen gleichmäßig. Der Unterboden ist gut geschützt und in weiten Teilen verkleidet, nur im hinteren Bereich etwas zerklüftet. Der Innenraum ist mit farblich abgesetzten Kunststoffen und silbernen Umrandungen nicht nur optisch ansprechend gestaltet, sondern auch sauber gefertigt. 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.

3,1 Alltagstauglichkeit

Setzt man den ADAC Ecotest-Verbrauch von 6,2 l/100 km an, ergibt sich mit dem kleinen 40 Liter Tank eine theoretische Reichweite von 645 km. Die maximal mögliche Zuladung liegt im Falle des Testwagens bei 462 kg – das reicht für vier Leute und etwas Gepäck. Auf dem Dach gibt's zwar keine Reling, mit einem geeigneten Träger darf man dennoch bis zu 75 kg Last obenauf transportieren. Die Stützlast auf der Anhängerkuppelung darf aber nur 50 kg betragen; für einen Fahrradträger mit zwei normalen Fahrrädern mag das noch reichen, stattdessen zwei Pedelecs sind meistens schon zu schwer. Wenn es ein Anhänger hinten dran sein soll, darf er bis zu 1,0 t wiegen – falls er

über eine eigene Bremse verfügt. Ungebremste Anhänger dürfen maximal 600 kg wiegen. Bei einer Reifenpanne muss man sich mit dem serienmäßigen Reparaturset behelfen, Reifen mit Notlaufeigenschaften sind für den Polo nicht lieferbar. Gegen Aufpreis gibt es ein vollwertiges Reserverad oder ein platzsparendes Notrad, in beiden Fällen sind dann auch ein Wagenheber sowie ein Radmutterenschlüssel an Bord. Trotz des eingangs erwähnten Wachstums ist der Polo im Stadtverkehr immer noch erfreulich handlich: mit 4,07 m Länge und 1,97 m Breite (inkl. Außenspiegel) findet man leicht einen Parkplatz und der Wendekreis von 10,7 m vereinfacht das Rangieren.

2,4 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 hinteren C-Säulen sowie die breite B-Säule auf der rechten Seite schränken die Sicht ein, was vor allem beim Abbiegen oder rückwärts Einparken auffällt.

Was durch die Karosserie nicht optimal gelöst ist, versucht VW mit einigen Assistenten wieder auszugleichen. So gibt es beim

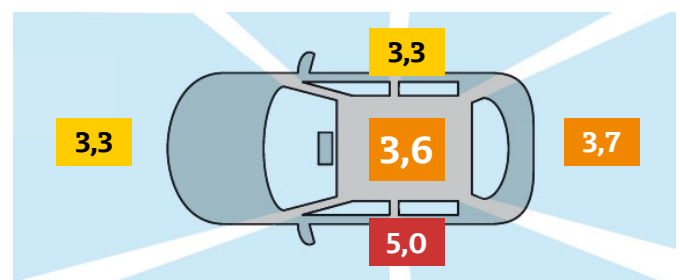


Die sehr breiten Dachsäulen und die nur teilweise versenkbaren Kopfstützen schränken die Sicht nach hinten erheblich ein.

Polo serienmäßig Parksensoren vorn und hinten, die sich gegen Aufpreis um einen Parkassistenten ergänzen lassen, der

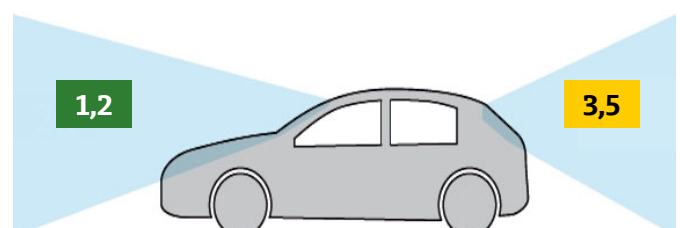
Rundumsicht

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.



beim Ein- oder Ausparken das Lenken übernimmt sowie Gas- und Bremsaufforderungen gibt. Optional steht überdies eine Rückfahrkamera zur Verfügung, die nur bei Bedarf unter dem VW-Emblem ausklappt und sonst schmutzgeschützt liegt – unter Kleinwagen eine einmalige und sehr praktische Lösung, weil selbst bei Regen/Nässe die Linse stets sauber ist und vollen Durchblick gewährt. Die serienmäßigen LED-Matrix-Scheinwerfer „IQ Light“ inklusive dynamischem Fernlichtassistenten bieten eine gleichmäßige und helle Ausleuchtung; Kurvenlicht

2,6 Ein-/Ausstieg

Das Ein- und Aussteigen beim Polo gelingt recht leicht, weil die Schweller niedrig genug und nicht zu breit sind. Die Sitzfläche befindet sich 42 cm über der Straße (Sitz ganz nach unten gestellt). Das ist natürlich nicht so bequem wie bei einem Van oder SUV, 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 offengehalten, auch an Steigungen.

3,7 Kofferraum-Volumen

Unter der Kofferraumabdeckung fasst der Gepäckraum des Testwagens 215 l. Entfernt man die Abdeckung und nutzt den Stauraum bis zum Dach hoch, erweitert sich das Volumen auf 305 l. 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 l verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen sind bis zu 1.020 l Volumen verfügbar.

⊖ Da der Testwagen mit dem optionalen Beats-Soundsystem ausgestattet ist, kann aufgrund des Subwoofers im Kofferraum der Boden nicht mehr abgesenkt werden; unter dem Boden finden in der Reserveradmulde rund um das Reifenreparaturset rund 55 l Platz – allerdings sollte man dort nichts „Verkratzendes“ verstauen, weil die Mulde nur lackiert, aber sonst nicht weiter geschützt ist.

3,0 Kofferraum-Nutzbarkeit

Die Kofferraumklappe lässt sich manuell leicht öffnen und schließen, ein elektrischer Antrieb dafür ist nicht lieferbar. Die Griffleiste an der Innenseite der Klappe ist jedoch sehr praktisch. Auch gut 1,86 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

gibt es nicht, das Abbiegelicht wird über die Nebelscheinwerfer realisiert – besser als nichts, mehr jedoch auch nicht.

⊖ 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. Eine Scheinwerfer-Reinigungsanlage sucht man ebenso vergebens wie auch ein 360-Grad-Kamerasystem.

⊕ Das optionale schlüssellose Zugangssystem wurde vernünftig abgesichert. Durch Messen der Entfernung des Schlüssels zum Fahrzeug ist es nicht mehr möglich, über einen Funkverlängerer den Polo unerlaubt zu öffnen und zu starten. VW hat wie schon Jaguar und Land Rover diese Sicherheitstechnik nun umgesetzt. Nähere Informationen unter adac.de/keyless.

⊖ Es gibt am Dachhimmel keine Haltegriffe, die beim Ein- und Aussteigen wie auch während der Fahrt hilfreich und praktisch sind.



Lediglich 215 l Gepäck fasst der Kofferraum des Testwagens. Ohne dem optionalen Beats-Soundsystem und mit dem dann vorhandenen variablen Kofferraumboden steht etwas mehr Platz zur Verfügung.

Kopf zu stoßen.

Die Ladekante liegt 71 cm über der Straße und damit 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.

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, wo sich kleine Gegenstände verstauen lassen.

⊖ Durch das optionale beats-Audio System ist der doppelte Ladeboden ausschließlich in der oberen Position nutzbar. Eine Halterung für die äußeren Gurte im Fond gibt es nicht – es besteht die Gefahr, dass sie beim Einrasten der Lehnen beschädigt werden.

2,6 INNENRAUM

2,8 Bedienung

Das Cockpit des Polos macht durchaus was her, serienmäßig ist das Digital Cockpit an Bord, das tagsüber wie nachts einwandfrei abgelesen werden kann. Zudem lässt sich das Design des Kombiinstrumentes ein wenig anpassen, eine Fahrlichtanzeige fehlt allerdings. Das optionale Navigationssystem Discover Pro hat ein 9,2 Zoll großes Touchdisplay, das weit oben positioniert und zum Fahrer hin geneigt ist. Eine umrandende Hochglanzverkleidung verbindet die beiden Displays miteinander. Die meisten Knöpfe und Schalter sind griffgerecht positioniert und ihre Gruppierung nach Funktionen (z. B. Klimatisierung) klar getrennt und schlüssig. Alle Schalter mit Ausnahme der Luftdüsenrädchen 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. Licht- und 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.

⊖ Beim Top-Infotainmentsystem Discover Pro (Testwagenausstattung) verzichtet VW auf Hardwaretasten und Drehregler, stattdessen gibt es wenige Sensortasten. Die Ansteuerung der Funktionsbereiche erfordert immer mindestens zwei Bedienschritte (über Menü-Taste), die Lautstärke kann nicht „mit einem Dreh“ geändert werden und die Hochglanz-Bildschirmfläche stellt jeden Fingerabdruck zur Schau. Einfacher zu handhaben ist das kleinere Navigationssystem Discover Media, das über Funktionstasten und



Die Ladekante des Kofferraums befindet sich 71 cm über der Fahrbahn.

Drehregler verfügt.

Das Klimabedienteil ist übersichtlich gestaltet, aber recht tief positioniert. Im Zuge des Facelifts wurde es von konventionellen Tasten auf Slider und berührungssensitive Tastflächen umgestellt. Beide Änderungen stellen sich im täglichen Umgang als Verschlimmbesserung heraus. Auch wenn die berührungssensitive Technik mittlerweile gut funktioniert, gelingt der Umgang mit konventionellen Tasten und Drehreglern dennoch intuitiver, schneller und sicherer.



Die Verarbeitungsqualität ist auf gewohnt hohem Niveau, die Materialanmutung erreicht dieses jedoch nicht an jeder Stelle. Die Bedienung ist zwar generell funktionell, das im Testwagen verbaute Infotainmentsystem Discover Pro kann jedoch ohne haptische Schaltflächen nicht komplett überzeugen.

2,3 Multimedia/Konnektivität

⊕ Der Polo Style ist serienmäßig mit einem Radio inklusive digitalem Radioempfang (DAB+), Bluetooth-Freisprecheinrichtung und -Audiostreaming, USB-C-Anschlüssen sowie Apple CarPlay und Android Auto ausgestattet. Optional sind zwei Navigationssysteme erhältlich, die auch eine Sprachbedienung beinhalten. Ebenfalls gegen Aufpreis sind ein Premium-Soundsystem sowie eine induktive Lade-

funktion für das Smartphone erhältlich. Echtzeit-Verkehrsinformationen und weitere Online-Funktionen kann man mit den Konnektivitätspaketen ordern.

⊖ Ein AUX-Anschluss sowie ein CD-Laufwerk sind nicht erhältlich.

2,1 Raumangebot vorn

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

Menschen 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.

2,7 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 jedoch durch die hohe Seitenlinie und die auf Kopfhöhe verlaufenden C-Säulen etwas gemindert.



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

3,6 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

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

3,0 KOMFORT

2,9 Federung

Der Testwagen ist mit dem Standardfahrwerk ausgestattet, gegen Aufpreis ist ein Sportfahrwerk erhältlich. Das Standardfahrwerk ist im besten Sinne unauffällig, innerorts ist der Komfort einwandfrei, der Polo 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 Wohngebieten. 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 unabhängig der Fahrgeschwindigkeit ruhig und gelassen liegt und kaum nachschwingt.

2,8 Sitze

In der Style-Ausstattung ist die Höheneinstellung der serienmäßigen Sport-Komfortsitze vorn samt verstellbarer Zwei-Wege-Lordosenstütze mit dabei, darüber hinaus gibt es lediglich 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. Die serienmäßige Mittelarmlehne kann nur längs, aber nicht in der Höhe eingestellt werden; damit ist sie nicht für alle Staturen passend. Die Armauflagen in den Türen sind nur vorn ausreichend gepolstert, hinten muss man

mit hartem Kunststoff auskommen.

Hinten 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.

3,0 Innengeräusch

VW hat den Polo ordentlich gedämmt, zu sehen an kleinen Details wie den beflockten hinteren Radhausschalen, die Geräusche besser absorbieren als deren glatte Pendants. Der Motor ist gut entkoppelt und fällt weder durch übermäßiges Brummen noch durch lautes Dröhnen auf. 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 dB(A). Bis etwa 150 km/h kann man sich noch gut unterhalten, auch Telefongespräche über die Freisprecheinrichtung funktionieren mindestens bis Autobahnrichtgeschwindigkeit von 130 km/h gut.

3,2 Klimatisierung

Die Ausstattungslinie Style 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 ebenfalls nicht, stärker getönte Scheiben hinten stehen wiederum in der Optionsliste.

2,4 MOTOR/ANTRIEB

2,6 Fahrleistungen

⊕ Im VW-Konzern ist der Einliter-Dreizylinder ein weit verbreiteter Turbobenziner, im Polo ist er in zwei Leistungsstufen mit 95 und 115 PS erhältlich. Der 95-PS-Benziner des Testwagens bietet einen guten Kompromiss aus Wirtschaftlichkeit und Leistung. Sein maximales Drehmoment beträgt 175 Nm, welches bereits bei 1.600 1/min anliegt. Mit etwas unter 1,2 t Leergewicht hat der Motor im Kleinwagen nicht allzu viel zu schleppen, was sich positiv auf

die Beschleunigungswerte niederschlägt. Die Fahrleistungen sind für alle Lebenslagen ausreichend, es kommt sogar ein wenig sportliches Temperament auf. Die Beschleunigung von 60 auf 100 km/h ist in 6,8 s erledigt, von 80 auf 120 km/h vergehen 9,2 s. Auch von 15 auf 30 km/h geht es im Handumdrehen, nur knapp eineinhalb Sekunden werden dafür benötigt.

3,0 Laufkultur/Leistungsentfaltung

Der 1,0-l-Dreizylinder hat seinerzeit im Vorgänger-Polo den 1,2-l-Vierzylinder ersetzt – das ging mit einem erheblichen Verlust an Laufkultur einher. Inzwischen hat VW das Dreizylinder-Aggregat weiter optimiert, sodass es im aktuellen Kleinwagen nur noch wenige Vibrationen in den Innenraum entlässt. Der Motor hinterlegt Leistungsabforderung mit einem kernigen Klang,

wird beim Ausdrehen aber nicht laut. Die größte Herausforderung beim Dreizylinder sind Brummfrequenzen unter 2.000 1/min – auch hier zeigt das VW-Aggregat recht gute Manieren. Das Ansprechverhalten des Motors ist insgesamt gut, er reagiert mit geringer Verzögerung auf Gasbefehle und entfaltet seine Leistung weitgehend gleichmäßig und nachdrücklich.

2,0 Schaltung/Getriebe

⊕ Im Polo mit dem 95-PS-TSI steckt optional das bekannte Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe – es ist berühmt-berüchtigt im Volkswagen-Konzern, wurde inzwischen aber mehrmals verbessert und kann mit seiner Applikation im kleinen VW überzeugen. Die trocken laufenden Kupplungen verrichten ihre Arbeit angemessen, beim Schalten werden die Gänge ausreichend verschliffen für guten Komfort, ohne dass die Kupplungen zu viel durchrutschen. Nur ab und zu ergibt sich beim Zurückschalten ein leichtes Rucken. Sehr gut gefällt die Schaltstrategie des Getriebes; denn selbst unter hoher Last wird schon bei mittleren Drehzahlen hochgeschaltet, um das Drehmoment in diesem Bereich zu nutzen. Das bringt subjektiv Gelassenheit ins Fahrgeschehen und wirkt sich überdies positiv auf den Verbrauch aus. Wenn möglich, hält die Automatik zum Beschleunigen eher den Gang und nutzt das Drehmoment des Turbobenziners anstatt in hektisches

Schalten zu verfallen.

Wenn man ungeschickt und hektisch anfährt, kann es etwas rucken – ein unharmonisches Verhalten, das aber gegenüber älteren Varianten auch verbessert werden konnte. Ansonsten klappt beispielsweise das Rangieren gut, weil die Kriechfunktion gefühlvoll einsetzt und nachdrücklich arbeitet. Die Abstufungen der sieben Gänge passen einwandfrei zum Motor, die Drehzahlsprünge fallen moderat aus. Bei Autobahnrichtgeschwindigkeit von 130 km/h liegen im siebten Gang etwa 2.900 1/min an. Das Schaltschema des Automatikwählhebels hat den üblichen Aufbau und ist daher einfach zu verstehen und zu beherrschen. Die Gangwechsel können auch über Schaltwippen am Lenkrad angewiesen werden. Eine Berganfahrhilfe ist Serie, eine Autohold-Funktion gibt es aufgrund der mechanischen Handbremse nicht.

2,3 FAHREIGENSCHAFTEN

2,5 Fahrstabilität

⊕ Der Polo hat ein sicheres Fahrwerk mitbekommen, er fährt sauber geradeaus und lässt sich von Spurrinnen und Fahrbahnverwerfungen kaum aus der Ruhe bringen. Nach einem Lenkimpuls kehrt das Lenkrad rasch in die Nulllage zurück und das Fahrzeug stabilisiert sich zügig. In schnell durchfahrenen Wechselkurven halten sich die Lastwechselreaktionen in Grenzen. Auch sonst bleiben Seitenneigung und Aufwabbewegungen in angenehmen Grenzen. Im ADAC Ausweichtest zeigt sich das „leichte“ Heck des Polo, beim Lastwechsel drängt die Hinterachse nach außen und wird erst vergleichsweise spät vom ESP eingeregelt. Das ist für die Fahrsicherheit und das Fahrgefühl ungeübter Fahrer nicht so ideal, der aktive Fahrer freut sich wiederum über die dynamischen Talente des kleinen Wolfsburgers. Die Traktionskontrolle verrichtet ihre Arbeit im üblichen Rahmen,

normalerweise muss sie nur bei unsachtem Anfahren tätig werden.

⊖ Im ADAC Ausweichtest zeigt der Polo allerdings kein souveränes Fahrverhalten. Das Heck drängt bereits beim ersten Anlenken stark nach außen und der Kleinwagen hat beim Gegenlenken deutlichen Schwimmwinkel – das ESP verhindert zwar ein Schleudern, das Fahrverhalten ist aber dennoch anspruchsvoll, vor allem für ungeübte Fahrer. Das ESP sollte insgesamt etwas früher und behertzer eingreifen, damit das Übersteuern erst gar nicht so stark wird. Darüber hinaus drängt das Heck auch gern bei einem Lastwechsel in Kurven. Doch das ESP greift ebenfalls noch rechtzeitig ein und verhindert Schlimmeres.

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 viel Kurbelaufwand nötig, zwischen dem linken und dem rechten Lenkansschlag liegen etwas über zweieinhalb Lenkradumdrehungen.

2,2 Bremse

⊕ Für eine Notbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der Polo 1.0 TSI OPF DSG durchschnittlich 34,2 m (Mittel aus zehn Bremsungen); das ist ein gutes Resultat. Auch

bei hoher Beanspruchung lässt die Bremsleistung nicht nach. Ansprechverhalten und Dosierbarkeit der Bremsanlage sind gut.

2,0

SICHERHEIT

2,1

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Der Polo bietet schon ab Werk eine gute aktive Sicherheitsausstattung. Der kleine VW rollt neben den gesetzlich vorgeschriebenen Systemen mit dem Spurhalteassistent Lane Assist sowie 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 (City-Notbremssystem) als auch bei fahrenden Fahrzeugen 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). Ein manueller Geschwindigkeitsbegrenzer ist serienmäßig verbaut, für die adaptive Geschwindigkeitsregelung verlangt VW Aufpreis; ein reiner Tempomat ist für den Polo nicht verfügbar. Der aufpreispflichtige Fahrassistent Travel Assist hält das Fahrzeug zudem in der Spurmitte. 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 den optionalen Navigationssystemen Tempolimits angezeigt, die auf Navigationsdaten beruhen. Bei Notbremsungen blinkt zunächst das Bremslicht in hoher Frequenz, bei Fahrzeugstillstand wird dann das Warnblinklicht aktiviert.

⊖ Ein direkt messendes Reifendruck-Kontrollsystem und ein Head-up-Display sind nicht erhältlich.
























1,8

Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Im 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). Er bietet Frontairbags, Seitenairbags vorn sowie von vorn nach hinten durchgehende Kopfairbags. Zusätzlich gibt es einen Mittelairbag zwischen Fahrer und Beifahrer. Gurtstraffer und -kraftbegrenzer sind auf allen äußeren Sitzen vorhanden.

Die vorderen Kopfstützen bieten Personen bis circa 1,80 m Größe guten Schutz, hinten reichen sie bis knapp 1,75 m Größe – gleichzeitig ist der Abstand zum Dachhimmel gering, was die Verletzungsgefahr reduziert. Vorn werden die Insassen akustisch ermahnt, sich anzugurten. Im Fond wird dem Fahrer

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	Option
	Verkehrszeichenerkennung	nicht erhältlich
	Spurassistent	Serie
	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)

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 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 Zusammenstoßes

reduziert. Das Warndreieck ist in der Innenverkleidung der Heckklappe untergebracht und damit gut zu erreichen.

⊖ Die mittlere Kopfstütze im Fond hat lediglich eine eingeschränkte Höhe und daher eine geringere Schutzwirkung. Ein Kofferraumtrennnetz ist nicht verfügbar, immerhin gibt es vier stabile Verzurrösen im Bereich des Bodens für ein Gepäcknetz.

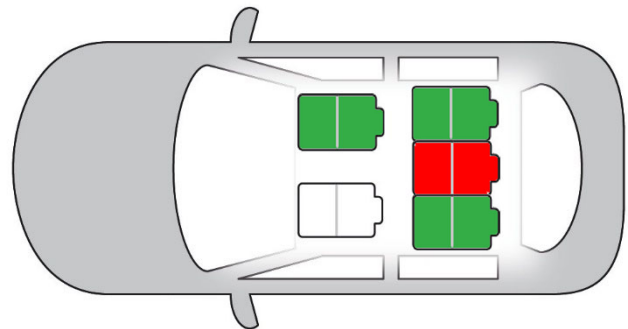
2,0 Kindersicherheit

⊕ Im Crashtest nach Euro NCAP-Norm erreicht der Polo 85 Prozent der möglichen Punkte im Kapitel Kindersicherheit (Test: 11/2017). Laut Bedienungsanleitung dürfen auf allen Sitzplätzen, auch dank abschaltbarem Beifahrerairbag, universelle Kindersitze aller Altersgruppen verwendet werden. Beim Beifahrersitz ist für hohe Kindersitze ungünstig, dass sich die Kopfstütze nicht abnehmen lässt. Auf den äußeren Fondplätzen stehen für die Montage neben den Gurten auch Isofix-Halterungen mit iSize-Freigabe zur Verfügung. Egal ob Gurt oder Isofix, die Montage ist problemlos möglich. Nutzt man im Fond platznehmende Babyschalen mit Base und Stützfuß, lassen sich die Vordersitze nicht mehr vollständig nach hinten schieben – eine Sitz-/Montageprobe vor dem Kauf ist ratsam.

⊖ Auf dem mittleren Rücksitzplatz steht weder Isofix zur Verfügung noch lässt sich wegen der ungünstigen Gurtanlenkpunkte ein Kindersitz ordentlich befestigen.

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)

2,7 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 (Test: 11/2017). Ansonsten ist die Front weitgehend gut entschärft, sodass 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.

2,2 UMWELT/ECOTEST

3,3 Verbrauch/CO2

Im ADAC Ecotest liegt der Verbrauch des 95-PS-Polo mit dem Einliter-Turbobenziner und Doppelkupplungsgetriebe (DSG) bei durchschnittlich 6,2 l Superbenzin auf 100 km – das ist heutzutage für einen Kleinwagen nur ein zufriedenstellender Wert. Für die Automatik-Variante bedeutet es eine CO2-Bilanz von 170 g pro km. Dafür erhält der Kleinwagen 27 von maximal 60 möglichen Punkten im Verbrauchskapitel. Innerorts konsumiert der Testwagen 6,3 l, außerorts 5,5 l und auf der Autobahn vergleichsweise hohe 7,2 l Super pro 100 km.

Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	63	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B
Landstraße	5,5	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B
Autobahn	7,2	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B
Gesamtverbrauch	6,2	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

1,0 Schadstoffe

⊕ Der Einliter-TSI war bei den Schadstoffen bisher schon nicht schlecht. Mit dem serienmäßigen Otto-Partikelfilter (OPF) reduzieren sich die Partikelemissionen in Masse und Anzahl deutlich, sodass die strengen Grenzwerte des ADAC Ecotest eingehalten werden. Der Lohn sind die vollen 50

Punkte im Schadstoffkapitel. In den Straßenmessungen mittels PEMS-Anlage bestätigte der Wolfsburger seine sehr niedrigen Schadstoffemissionen. Insgesamt erzielt der Polo TSI mit dem 95-PS-Benziner 77 Punkte und damit locker vier von fünf Sternen im ADAC Ecotest.

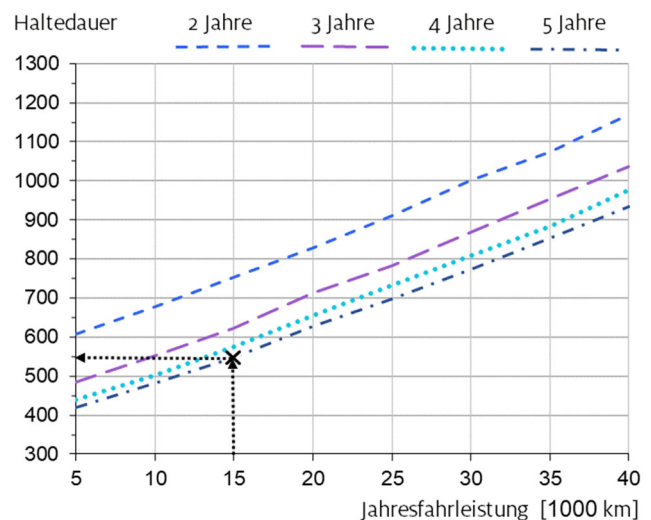
1,8 AUTOKOSTEN

1,8 Monatliche Gesamtkosten

⊕ Der Grundpreis der getesteten Variante mit DSG liegt bei 25.170 Euro – eine Menge Geld für einen Kleinwagen. Immerhin ist die Ausstattung nicht ganz so spartanisch, wie man das von VW sonst so kennt. Immerhin 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 (KH: 12, VK: 17, TK: 19). 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 Kfz-Steuer beträgt 84 Euro pro Jahr.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 547 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	1.0 Life	1.0 TSI OPF Life	1.0 TSI OPF Life DSG	1.0 TGI Life	GTI DSG
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/999	3/999	3/999	3/999	4/1984
Leistung [kW (PS)]	59 (80)	70 (95)	81 (110)	66 (90)	152 (207)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	93/3700	175/1600	200/2000	160/1800	320/1500
0-100 km/h [s]	15,5	10,8	10,4	12,3	6,5
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	171	187	195	183	240
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	4,6/5,4 S	4,6/5,2 S	4,7/5,5 S	3,3/3,7 kg G	5,6/6,8 S
CO ₂ [g/km] lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	105/123	106/118	107/125	90/100	128/155
Versicherungsklassen KH/VK/TK	14/16/17	12/17/19	12/17/19	12/17/19	13/18/21
Steuer pro Jahr [Euro]	77	66	82	30	174
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	502	506	549	472	673
Preis [Euro]	19.345	21.120	24.115	23.380	31.095

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.-Turbobenziner, Euro 6d-ISC-FCM (WLTP), OPF	
Hubraum	999 ccm
Leistung	70 kW/95 PS bei 0 1/min
Maximales Drehmoment	175 Nm bei 1.600 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	187 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	11,3 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	5,6 l
CO ₂ -Ausstoß	105 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	2,14 m²/0,31
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	185/65 R15
Länge/Breite/Höhe	4.074/1.751/1.451 mm
Leergewicht/Zuladung	1.204/446 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	351/1.125 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	600/1.000 kg
Stützlast/Dachlast	50/75 kg
Tankinhalt	40 l
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktion	Spanien, Pamplona

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	6,8 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	2.900 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	34,2 m
Reifengröße Testwagen	215/45 R17 91W
Reifenmarke Testwagen	Michelin Primacy 3
Wendekreis links/rechts	10,6/10,7 m
Ecotest-Verbrauch	6,2 l/100km
Stadt/Land/BAB	6,3/5,5/7,2 l/100km
CO ₂ -Ausstoß Ecotest	147 g/km (WTW* 170 g/km)
Reichweite	645 km
Innengeräusch 130 km/h	69,0 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	1.970 mm
Leergewicht/Zuladung	1.188/462 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	215/600/1.020 l

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

Betriebskosten	142 Euro	Werkstattkosten	45 Euro
Fixkosten	80 Euro	Wertverlust	280 Euro
Monatliche Gesamtkosten	547 Euro		
Steuer pro Jahr (mit Serienausstattung) ¹	84 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	12/17/19		
Basispreis Polo 1.0 TSI OPF Style DSG	25.170 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 28.09.2021
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	30.680 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	4.961 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.02.2019 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2019 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter 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 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. ¹ 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	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	Serie/-
Regen-/Lichtsensoren	150 Euro° (Paket)/Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	-/Serie/405 Euro° (Paket)
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	550 Euro° (Paket)
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	Serie
Spurwechselsassistent	550 Euro° (Paket)

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	ab 630 Euro°
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	Serie/375 Euro°
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	150 Euro° (Paket)/-
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/-
Lenkradheizung	-
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar (60:40)	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung (abnehmbar)	785 Euro
Metalllackierung	ab 540 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	930 Euro

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,4

AUTOKOSTEN

1,8

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

Stand: Dezember 2021
Test und Text: Andreas Pfeffer