

## VW Scirocco 2.0 TSI DSG

Dreitüriges Coupé der unteren Mittelklasse (147 kW / 200 PS)

### ADAC Testergebnis

**Note 2,1**

Die Legende aus den Siebziger und Achtziger Jahren bekommt mit dem neuen Scirocco ein starkes Comeback. Wahlweise mit 160 oder 200 PS zu haben (später auch mit TDI-Motor), wird der Corrado-Nachfolger stets von einem Vierzylinder-Turbomotor angetrieben, in unserem Fall in Kombination mit dem bereits etablierten DSG-Getriebe, das sehr gut zu Fahrzeug und Motor passt. Qualitativ auf Golf-Niveau verspricht der Wagen einen hohen Spaßfaktor, die Straßenlage ist noch einen Tick sportlicher als im GTI. Besonders deutlich fällt das in Kurven sehr agile Heck auf, was dem Wagen im ADAC-Ausweichtest die Bestnote vermasselt. Ansonsten ist der Scirocco sicher, sowohl was die aktive wie auch die passive Sicherheit angeht. Der Preis beginnt bei gut 23.000 Euro für den 1.8 TFSI und endet bei gut 27.000 Euro für das 2-Liter-Topmodell mit DSG-Getriebe. Damit ist der Wagen eine interessante GTI-Alternative, allerdings verbunden mit Einbußen beim Kofferraum und wenig Platz für die hinteren Insassen. **Karosserievarianten:** keine. **Konkurrenten:** BMW 1er Coupé, Hyundai Coupé.

- + gute Verarbeitung
- + einfache Bedienung
- + gute Straßenlage
- + Sportsitze mit gutem Seitenhalt
- + kräftige Heizung
- + sehr gute Fahrleistungen
- + hohes Maß an aktiver und passiver Sicherheit
- kleiner, schlecht zugänglicher Kofferraum
- hinten wenig Platz
- hoher Verbrauch



### Karosserie/Kofferraum

**Note 3,2**

#### Verarbeitung

**Note: 1,9**

- Anstelle des serienmäßigen Reifen-Reparatursets ist gegen Aufpreis ein Notrad oder ein vollwertiges Ersatzrad auf 16-Zoll-Stahlfelge erhältlich. Allerdings ist die Ersatzradmulde nicht tief genug für das defekte Rad.
- + Der neue VW Scirocco wurde schnittig designt, der Qualitätseindruck der Karosserie ist hochwertig, ebenso der des Interieurs. Die Verarbeitung im Innenraum ist tadellos, nur die Qualität der verwendeten Materialien scheint teils etwas billig (harte Kunststoffe an Armaturenbrett und Mittelkonsole). Der Motorraum ist im vorderen Bereich geschlossen, der Unterboden im weiteren Verlauf nach hinten glattflächig. Erfreulich sind die im Schwellerbereich vollständig abgedichteten Türöffnungen; so bleibt die Kleidung beim Ein- und Aussteigen sauber. Der Tankdeckel ist in die zentrale Türverriegelung integriert, er kann einfach und ohne Schlüssel von außen geöffnet werden. An den Türen befinden sich breite, unlackierte Schutzleisten; allerdings liegen sie sehr tief und schützen die Türen nicht in allen Situationen.
  - Front- und Heckpartie des Wagens sind ungeschützt gegen kleine Parkkrempler. Das Auswechseln der Scheinwerferlampen ist wegen

Platzmangel kaum selbst zu machen, hier wird in der Regel ein Werkstattbesuch fällig. Der primitive Haltestab der Motorhaube ist enttäuschend und erinnert nicht an das gewohnt hohe Qualitätsniveau eines Volkswagen.

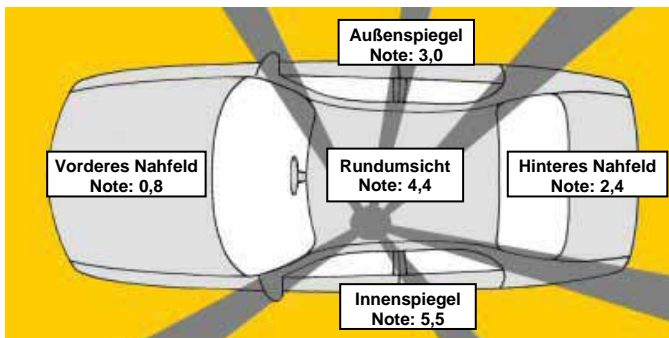


*Besonders nach schräg hinten ist die Sicht aufgrund der sehr breiten Dachsäulen und den nicht versenkbaren Kopfstützen erheblich eingeschränkt.*

## Sicht

**Note: 3,2**

- + Wegen der abfallenden Frontpartie sind Gegenstände unmittelbar vor dem Fahrzeug gut zu sehen. Der Innenspiegel blendet gegen Aufpreis automatisch ab (im Paket mit Regen- und Lichtsensor), die Außenspiegel sind serienmäßig beheizbar. Hinten gibt es auf Wunsch Parksensoren für leichteres Rückwärtseinparken.
- Der Scirocco ist recht unübersichtlich. Das Heck lässt sich zwar gut abschätzen, die hochgezogene Kante der hinteren Seitenfenster und die nicht versenkbaren hinteren Kopfstützen verdecken aber einen Großteil der Sicht nach hinten. Zudem ist es schwierig, die Front abzuschätzen, da sie außerhalb des Sichtbereichs des Fahrers liegt. In der ADAC-Rundumsichtmessung schneidet der Wagen schwach ab; auch hierfür sind in erster Linie der unübersichtliche hintere Bereich, aber auch die breiten A-Säulen verantwortlich. Der Innenspiegel ist klein geraten, reicht aber, um den eingeschränkten Sichtbereich der Heckscheibe abzudecken. Enttäuschend für einen Sportwagen wie den neuen VW Scirocco: Es gibt (noch) keine Xenonscheinwerfer, auch kein Kurven- bzw. Abbiegelicht. Xenonlicht soll aber im Laufe des Jahres 2009 eingeführt werden.



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.

## Ein-/Ausstieg

**Note: 3,8**

Vorne ist der Zustieg noch passabel. Die niedrige Sitzposition, die flach verlaufende Dachkante und der große Abstand von der Schwelleraußenkante zum Sitz erschweren das Ein- und Aussteigen. Hinten kann auch die Easy-Entry-Funktion nicht viel daran



Trotz der serienmäßigen Einstiegshilfe sind die beiden Einzelsitze im Fond nur sehr beschwerlich zu erreichen.

ändern, dass man sich beim Zustieg schwer tut und möglichst gelenkig sein sollte. Die Aufhalter der breiten und schweren Türen könnten kräftiger sein.

- + Die Zentralverriegelung wird serienmäßig mit einer Fernbedienung betätigt. Damit lassen sich auch die Fenster und das Glashubdach (Aufpreis) öffnen und schließen.
- Die Insassen sind im Wagen eingeschlossen, wenn von außen mit der Fernbedienung verriegelt wurde.

## Kofferraum-Volumen\*

**Note: 3,3**

Der Kofferraum besitzt eine für die Fahrzeugklasse durchschnittliche Größe, er fasst 295 Liter. Klappt man die Rücksitzlehnen um, stehen immerhin 580 l Laderaum zur Verfügung (gemessen bis zur Fensterunterkante).



Nur 295 l Kofferraumvolumen bietet der Scirocco.

## Kofferraum-Zugänglichkeit

**Note: 4,4**

Das Format des Kofferraums ist praktisch. Er ist nicht zu tief, daher sind alle Gegenstände darin recht gut erreichbar.

- Die Zugänglichkeit des Kofferraums ist nicht die Stärke des neuen Scirocco. Zunächst findet man am Heck keinen Entriegelungsknopf. Zum Öffnen dient eine Taste in der Fahrertür sowie auf der Fernbedienung. Nun steht man vor einer mit 82 cm sehr hohen Ladekante, die durch die innere, 35 cm hohe Bordwand zu einer richtigen Hürde beim Einladen schwerer Gegenstände (z.B. Getränkekisten) wird. Die lichte Ladeöffnung ist zwar ausreichend groß, jedoch können sich Personen über 1,75 m Größe am abstehenden Schloß der offenen Klappe den Kopf stoßen. Bei vorgeklappten Rücksitzen behindert eine Stufe das Verschieben des Gepäcks.

## Kofferraum-Variabilität

**Note: 2,8**

- + Die Rückbank ist starr, die beiden Lehnen lassen sich aber mittig geteilt einzeln umklappen. Dies funktioniert einfach und kann sowohl von außen wie auch von innen ohne großen Kraftaufwand vollzogen werden.
- Man vermisst Ablagemöglichkeiten für lose Gegenstände. Bei unvorsichtigem Zurückklappen der Sitzlehnen können die Gurte eingeklemmt werden.

## Innenraum

**Note 2,3**

## Bedienung

**Note: 1,3**

- + Die Bedienelemente des neuen Scirocco sind wie gewohnt sinnvoll und ergonomisch einwandfrei angeordnet. Das Lenkrad ist längs- und höheneinstellbar. Es beinhaltet Tasten für Audiosys-

tem, Bordcomputer und mit DSG auch Schalt paddels zur manuellen Gangwahl. DSG-Wählhebel und Pedale sind gut angeordnet, das Bremspedal könnte jedoch etwas weniger weit hervorstehen. Ein Tempomat ist optional erhältlich, er lässt sich leicht aktivieren und einstellen. Die Instrumente sind klar gezeichnet, auf die blaue Hintergrundbeleuchtung wurde verzichtet (außer bei der Klimaautomatik). Ein Bordcomputer informiert unter anderem über Verbrauch und Reichweite. Das hochwertige DVD-Navigationssystem (Aufpreis) lässt sich mit Hilfe des Touchscreens einwandfrei einstellen. Eine Festplatte speichert sowohl Navigationsdaten, als auch Musiktitel. Die Fensterheber sind mit Auf- und Abwärtsautomatik ausgestattet. Scheibenwischer und Fahrlicht werden per Sensor automatisch ein- und ausgeschaltet, hier allerdings fällt die fehlende Kontrollleuchte für das Abblendlicht besonders negativ auf, da man nie sicher ist, ob das Licht tatsächlich an ist (das serienmäßige Tagfahrlicht ist allerdings immer eingeschaltet). Die Bedienelemente der Klimaautomatik sind gewohnt einfach in der Handhabung, die Position ist durchschnittlich. Ablagen und Getränkehalter sind vorne genügend vorhanden. Insgesamt gewöhnt man sich schnell an den Wagen.

- Hinten vermisst man sinnvolle Ablagemöglichkeiten und Leseleuchten. Die Kontrollleuchte der Nebelscheinwerfer ist im Bereich des Schalters untergebracht, wo sie kaum wahrgenommen wird.



Praktisch, funktionell und hochwertig zeigt sich der Innenraum des Scirocco.

### Raumangebot vorne\* Note: 1,9

- + Vorne ist der Wagen geräumig, Personen bis über 1,90 m Größe finden genügend Kopf- und Beinfreiheit vor. Auch subjektiv fühlt man sich nicht beengt, was auch durch die großzügige Innenbreite begründet ist.

### Raumangebot hinten\* Note: 4,7

- Obgleich die Beinfreiheit auf den hinteren beiden Sitzplätzen recht gut ist, fühlen sich die Mitfahrer dort etwas eingeengt. Ab etwa 1,75 m Größe ist die Kopffreiheit zu Ende; größere Insassen müssen den Kopf einziehen. Auch in der Breite ist der Scirocco hinten knapp bemessen, was allerdings angesichts der nur zwei Sitzplätze ausreicht.

## Komfort Note 2,0

### Federung Note: 2,4

Optional ist eine adaptive Fahrwerksabstimmung "DCC" erhältlich. Hier kann zwischen normaler, besonders sportlicher und komfortabler

Abstimmung gewählt werden (im Testwagen nicht enthalten).

- + Der Scirocco ist - passend zu dem sportlichen Charakter des Corrado-Nachfolgers straff gefedert. Lange Bodenwellen bei schneller Autobahnfahrt meistert der Wagen souverän, ohne sich aufzuschaukeln. Bei kurzen Unebenheiten jedoch werden die Insassen nicht geschont, die Stöße dringen in den Innenraum durch, das gleiche passiert bei Einzelhindernissen. Insgesamt ist der Federungskomfort jedoch in Ordnung, der Kompromiss aus straffer Auslegung und Fahrkomfort ist geglückt. Wanken und Seitenneigung treten praktisch nicht auf, der Wagen liegt ruhig auf der Straße.

### Sitze Note: 1,9

- + Die Sportsitze bieten eine sehr gute Körperunterstützung und optimalen Seitenhalt, selbst hinten. Die Lehnen sind vorne hoch genug und körpergerecht konturiert. Auch die Sitzflächen sind angenehm straff gepolstert und hoch genug, um den vorderen Insassen gute Oberschenkelunterstützung und eine einwandfreie Sitzposition zu bieten. Hinten sind die Lehnen etwas zu kurz, die Konturierung ist aber auch hier gut. Die Sitzposition ist hier nur durchschnittlich, weil der Abstand der Sitzflächen zum Boden etwas größer sein könnte. Positiv fallen auch der griffige Wildlederbezug an den inneren Sitzwangen sowie der atmungsaktive Bezug der Sitz-Mittelbahnen auf.
- Man vermisst Haltegriffe am Dach, das gilt für alle Sitzplätze.

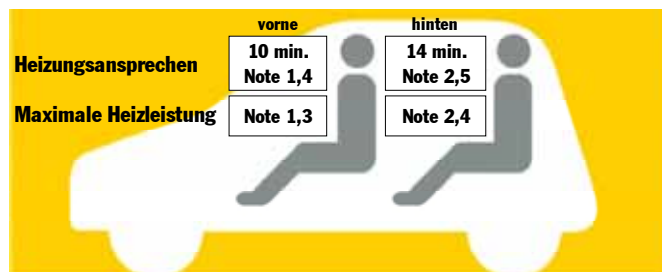
### Innengeräusch Note: 2,7

Laut Messwert ist das Innengeräusch bei 130 km/h auf der Autobahn durchschnittlich. Subjektiv empfindet man das Geräusch nicht als störend. Es ist gleichmäßig, der Motor ist nicht dominant und auch Windgeräusche treten kaum auf, auch bei höheren Geschwindigkeiten.

### Heizung, Lüftung Note: 1,2

(Heizungstest bei -10 °C in der ADAC-Klimakammer)

- + Die Heizung ist kräftig. Besonders vorne, aber auch hinten heizt sich der Innenraum schnell auf, so dass die Insassen auch bei kalter Witterung nicht lange frieren müssen. Eine Klimaanlage ist Serie, optional gibt es die Zweizonen-Klimaautomatik mit automatischer Umluftsteuerung (Luftgütesensor). Damit lassen sich Temperatur und Luftverteilung besonders individuell einstellen. Gegen Aufpreis sind die vorderen Sitze beheizbar.



Heizung - Aufwärmzeit von -10°C auf +22°C.

## Motor/Antrieb Note 1,0

### Fahrleistungen\* Note: 0,9

- + Der aus dem Golf GTI bekannte 2-Liter-Turbomotor sorgt mit seinen 200 PS für genügend Leistung im VW Scirocco. Sowohl aus dem unteren Drehzahlbereich, als auch bei weitem Ausdrehen der Gänge ist enormer Vortrieb zu spüren. Der Motor passt sehr gut zu dem Wagen, das DSG-Getriebe harmonisiert perfekt.

## Laufkultur

**Note: 1,5**

- + Der Motor läuft sehr kultiviert und fast frei von Vibrationen.

## Schaltung

**Note: 1,0**

- + Das Direktschaltgetriebe schaltet sehr schnell, spontan und fast ruckfrei. Bei gemäßigter Fahrweise ist es kaum von einem Automatikgetriebe zu unterscheiden. Will man zügig fahren, so erlebt man schnelle Gangwechsel ohne Zugkraftunterbrechung, begleitet von einem sonoren Auspuffgeräusch. Wahlweise können die Gänge automatisch oder manuell mit den Schaltwippen am Lenkrad gewechselt werden.

## Getriebeabstufung

**Note: 1,0**

- + Die sechs Gänge des Direktschaltgetriebes sind so abgestimmt, dass der drehfreudige Motor sein volles Temperament entfalten und zugleich auf langen Fahrten mit moderaten Drehzahlen gefahren werden kann.

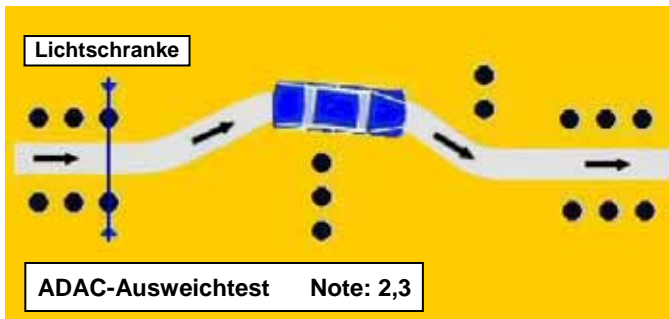
## Fahreigenschaften

**Note 1,8**

### Fahrstabilität

**Note: 2,3**

- + Die Fahrstabilität des VW ist gut, Fahrbahnverwerfungen bereiten dem Wagen keine Probleme. Begründet durch die breiten Reifen, fährt das Fahrzeug Spurrillen gerne nach. Bei einem schnellen Ausweichmanöver verhält er sich unkritisch, kann aber ein wenig mit dem Heck kommen. Die Traktionskontrolle greift blitzschnell ein, wenn die Antriebsräder durchdrehen wollen. Beim ADAC-Ausweichtest erhält der Scirocco eine gute, wenn auch nicht sehr gute Note. Der Wagen lenkt zunächst sehr agil ein und zeigt so gut wie kein Untersteuern. Beim anschließenden Gegenlenken kann bei hohen Lenkgeschwindigkeiten jedoch leicht das Heck ausbrechen. ESP greift etwas zu spät ein, verhindert aber zuverlässig Schleudern.



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.

### Kurvenverhalten

**Note: 2,3**

- + Der Scirocco ist ein besonders agiles Auto, Kurven liegen ihm und es macht Spaß, den Wagen flott auf kurvigen Strecken zu fahren. Bei Lastwechsel in Kurven oder wenn man in Kurven stark bremst, spürt man eine deutliche Hecklastigkeit. Da kann trotz ESP schon mal das Heck kommen und den Fahrer zu flinkem Gegenlenken auffordern. Aus dem Blickwinkel der Sicherheit ist dies nicht so gut, auch wenn es zu dem Wagen passt und seinen Charakter ausmacht.

### Lenkung\*

**Note: 1,7**

- Der Wendekreis liegt mit 11,1 m auf durchschnittlichem Niveau.
- + Die Lenkung passt gut zum sportlichen Charakter des Scirocco. Sie ist direkt ausgelegt, spricht sehr gut an und vermittelt hervor-

ragenden Fahrbahnkontakt. Sie ist nicht allzu leichtgängig, dadurch ist sie besonders gefühlvoll. Beim Rangieren halten sich dennoch die Lenkkräfte im Rahmen.

- Wird dem Motor hohe Leistung abverlangt, spürt man den Frontantrieb. Die Lenkung ist dann nicht frei von Antriebseinflüssen.

## Bremse

**Note: 0,7**

- + Die Bremse ist besonders kräftig und arbeitet in Kombination mit der 18-Zoll-Bereifung sehr effektiv. Bei einer Vollbremsung aus 100 m steht der Wagen bereits nach sensationellen 34 m (Mittelwert aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Reifen der Sondergröße 235/40R18). Die Bremse ist sehr gut dosierbar und spricht schnell an. Der Bremsassistent hilft dem Fahrer bei einer Notbremsung, auch wenn dieser nicht voll bremst.

## Sicherheit

**Note 2,1**

### Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

**Note: 2,3**

- + Der Wagen ist serienmäßig mit ESP und einem hydraulischen Bremsassistent ausgestattet. Damit erfüllt er die Mindestanforderung an die aktive Sicherheit. ESP Plus bezieht auch die elektro-mechanische Lenkung mit ein und gibt dem Fahrer in Gefahrensituationen eine Empfehlung, in welche Richtung er lenken soll. Rückstrahler warnen bei geöffneten Türen.

### Passive Sicherheit - Insassen

**Note: 1,5**

- + Der VW Scirocco ist ausgestattet mit Front-, Seiten und durchgehenden seitlichen Kopfairbags. Die vorderen Insassen werden daran erinnert, sich anzuschnallen. Insgesamt liegt der Wagen auf dem Gebiet der passiven Sicherheit weit vorne. Vorne reichen die Kopfstützen in der Höhe für Insassen bis zu einer Größe von 1,90, hinten nur bis 1,60 m. Die stabilen Außentürgriffe erleichtern das Öffnen von Türen, wenn sie nach einem Unfall verklemmt sind.

### Kindersicherheit

**Note: 2,6**

- + Kindersitze können im Scirocco auf den beiden Rücksitzen recht ordentlich befestigt werden - es stehen auch Isofix-Halterungen zur Verfügung. Wegen etwas ungünstiger Gurt-Geometrien ist diese Art der Befestigung vorzuziehen. Auch auf dem Beifahrersitz ist die Montage von rückwärtsgerichteten Kindersitzen erlaubt, da die Airbags dort mit Hilfe eines Schlüsselschalters im Handschuhfach deaktiviert werden können.
- Wegen der lose befestigten Gurtschlösser und der insgesamt eingeschränkten Zugänglichkeit der hinteren Sitzplätze ist das Befestigen der Kindersitze auf der Rückbank recht mühevoll. Babyschalen stehen wegen der sportlichen Konturen der Rücksitze etwas zu aufrecht.

### Fußgängerschutz

**Note: 3,0**

- Die Karosserie ist im vorderen Bereich weitgehend glattflächig, das Gefahrenpotenzial bei Unfällen mit Fußgängern moderat.

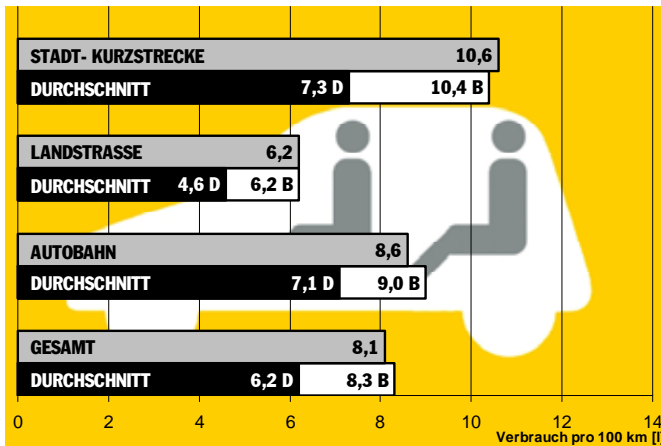
## Verbrauch/Umwelt

**Note 2,6**

### Verbrauch\*

**Note: 4,3**

- Der Kraftstoffverbrauch des Scirocco ist recht hoch. Innerorts konsumiert der Wagen 10,6 l, außerorts 6,2 l und auf der Autobahn 8,6 Liter Super auf 100 km. Im Schnitt ergibt sich ein Verbrauch von 8,1 l/100 km. In der Praxis kann der Wagen bei genügsamer Fahrweise recht sparsam bewegt werden. Nutzt man das Leistungspotenzial aus, schnellst der Verbrauch aber leicht über 15 Liter.



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

**Abgas** Note: 0,8

+ Der Anteil an Schadstoffen im Abgas ist sehr niedrig.

**Wirtschaftlichkeit\*** Note 4,9

**Betriebskosten** Note: 4,3

- Hoher Verbrauch, teurer Superkraftstoff: Mit dieser Kombination ergeben sich zwangsläufig hohe Betriebskosten für den VW Scirocco.

**Werkstatt- und Reifenkosten** Note: 4,3

Der Scirocco besitzt eine fahrabhängige Serviceanzeige. Laut Hersteller ist dabei im Schnitt alle 28.000 Kilometer - spätestens aber nach zwei Jahren ein "Intervall-Service" (mit Ölwechsel) fällig. Dazwischen, also im 3. - dann im 5. Jahr usw., muss eine Inspektion (ohne Ölwechsel) durchgeführt werden. Der 2,0-Liter-Motor besitzt eine Steuerkette, die einen oftmals teuren Zahnriemenwechsel überflüssig macht.

+ VW verbaut nach eigenen Angaben qualitativ hochwertige und langlebige Wartungs- und Verschleißteile und gewährt eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.

- Der Longlife-Service ist nur mit speziellem, teurem Motoröl möglich. Die Werkstattstundenpreise sind teuer und bei der üppigen Bereifung ist mit hohen Kosten für den Reifenersatz zu rechnen.

**Wertstabilität** Note: 3,3

Die Wertbeständigkeit wird erfahrungsgemäß etwa durchschnittlich eingeschätzt.

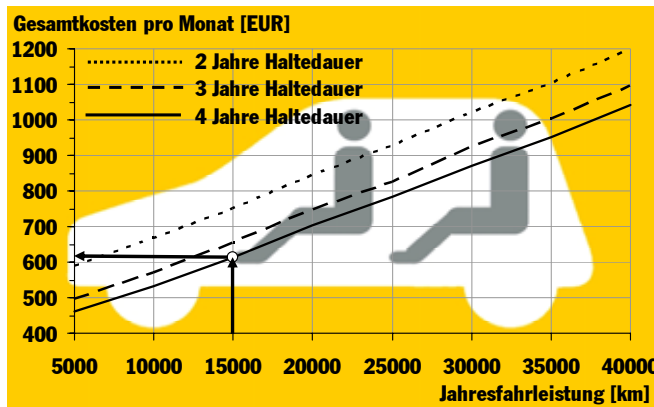
**Kosten für Neuanschaffung** Note: 5,1

- Für ein Auto der unteren Mittelklasse ist der Scirocco teuer. Legt man jedoch zugrunde, dass man einen leistungsstarken und sicheren Sportwagen kauft, so erscheint ein Preis zwischen 21.750 Euro (1.4 TSI) und 27.400 Euro (2.0 TFSI DSG) nicht zu hoch.

**Fixkosten** Note: 3,4

Die Haftpflichtversicherung ist nicht teuer, sie liegt beitragsmäßig etwas niedriger als der Durchschnitt in dieser Klasse.

- Teil- und Vollkaskoversicherung sind jedoch sehr teuer.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Autokosten (Beispiel: 613 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

**Die Motorvarianten**

**in der preisgünstigsten Modellversion**

Typ	1.4 TSI	1.4 TSI	2.0 TSI	2.0 TDI
Aufbau/Türen	CP/3	CP/3	CP/3	CP/3
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1390	4/1390	4/1984	4/1968
Leistung [kW(PS)]	90(122)	118(160)	147(200)	103(140)
Max.Drehmoment [Nm]bei U/min	200/1500	240/1500	280/1700	320/1750
0-100 km/h[s]	9,7	8,0	7,2	9,3
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	200	218	235	207
Verbrauch pro 100 km [l]	6,9S	7,1S	8,1S	6,1D
Versicherungsklassen KH/VK/TK	15/19/23	15/20/23	15/21/23	18/21/23
Steuer pro Jahr[Euro]	94	94	135	308
Monatliche Gesamt-Kosten[Euro]	500	530	591	524
Grundpreis[Euro]	21.750	23.300	25.550	25.375

**Aufbau:**

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

**KB = Kombi**

KT = Kleintransporter  
TR = Transporter  
GR = Großraumlimousine  
BU = Bus

**GE = Geländewagen**

PK = Pick-Up

**Versicherung:**

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

**Kraftstoff:**

N = Normalbenzin  
S = Superbenzin  
SP = SuperPlus  
D = Diesel

## Daten und Messwerte

4-Zylinder Otto .....	Schadstoffklasse Euro4
Hubraum .....	1984 ccm
Leistung .....	147 kW (200 PS)
bei .....	5100 U/min
Maximales Drehmoment .....	280 Nm
bei .....	1700 U/min
Kraftübertragung .....	Frontantrieb
Getriebe .....	6-Gang-K
Reifengröße (Serie) .....	225/45R17W
Reifengröße (Testwagen) .....	<b>235/40R18Y</b>
Bremsen vorne/hinten .....	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts .....	<b>11,15 m/11 m</b>
Höchstgeschwindigkeit .....	233 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h .....	7,1 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2.+3. Gang) .....	<b>3,4 s</b>
Bremsweg aus 100 km/h .....	<b>34 m</b>
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super) .....	<b>8,1 l</b>
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB .....	<b>10,6/6,2/8,6 l</b>
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Herstellerangabe/Test .....	179 g/km/ <b>191 g/km</b>
Innengeräusch 130 km/h .....	<b>71 dB(A)</b>
Länge/Breite/Höhe .....	4256 mm/1810 mm/1404 mm
Leergewicht/Zuladung .....	<b>1395 kg/365 kg</b>
Kofferraumvolumen normal/geklappt .....	<b>295 l/580 l</b>
Anhängelast ungebremst/gebremst .....	- / -
Dachlast .....	75 kg
Tankinhalt .....	50 l
Reichweite .....	<b>615 km</b>
Allgemeine Garantie .....	2 Jahre
Rostgarantie .....	12 Jahre

ADAC-Testwerte *kursiv*

## Kosten

Monatliche Betriebskosten .....	<b>170 Euro</b>
Monatliche Werkstattkosten .....	<b>57 Euro</b>
Monatliche Fixkosten .....	<b>80 Euro</b>
Monatlicher Wertverlust .....	<b>306 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten .....	<b>613 Euro</b>
(vierjährige Haltung, 15000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK .....	15/21/23
Grundpreis .....	27.400 Euro

## Ausstattung

### Technik

Automatikgetriebe (DSG) .....	1850 Euro°
Berganfahrhilfe (ohne DSG 105 Euro) .....	Serie
Bremsassistent .....	Serie
Dämpferkontrolle, elektronisch (Fahrwerk DCC) .....	925 Euro
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch .....	Serie
Kurvenlicht .....	nicht erhältlich
Parkhilfe, elektronisch (hinten) .....	380 Euro°
Reifendruckkontrolle .....	53 Euro°
Reserverad, vollwertig (16 Zoll) .....	48 Euro
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer) .....	Serie
Xenonlicht (ab 2009) .....	nicht erhältlich

### Innen

Airbag, Seite vorne/hinten .....	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten .....	Serie
Audioanlage .....	ab 630 Euro°
Einstieghilfe (Dreitürer) .....	Serie
Fahrersitz, höhen-einstellbar (und Beifahrer) .....	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne .....	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend (Regen-/Lichtsensor) .....	165 Euro°
Isifix-Kindersicherungssystem .....	Serie
Klimaanlage/-automatik .....	Serie/315 Euro°
Lenkrad, höhen-/längseinstellbar .....	Serie
Navigationssystem .....	ab 1310 Euro°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar (Lehne mittig geteilt) .....	Serie
Sitzbezüge, Leder (Vienna) .....	2010 Euro

### Außen

Außenspiegel, elektrisch einstell-/beheizbar .....	Serie
Glas-Hubdach (Panorama) .....	975 Euro°
Nebelscheinwerfer .....	155 Euro°

°im Testwagen vorhanden

## Testzeugnis

<b>Technik/Umwelt(Testergebnis)</b>	<b>2,1</b>
<b>Karosserie/Kofferraum</b> .....	<b>3,2</b>
Verarbeitung .....	1,9
Sicht .....	3,2
Ein-/Ausstieg .....	3,8
Kofferraum-Volumen* .....	3,3
Kofferraum-Zugänglichkeit .....	4,4
Kofferraum-Variabilität .....	2,8
<b>Innenraum</b> .....	<b>2,3</b>
Bedienung .....	1,3
Raumangebot vorne* .....	1,9
Raumangebot hinten* .....	4,7
Innenraum-Variabilität .....	4,0
<b>Komfort</b> .....	<b>2,0</b>
Federung .....	2,4
Sitze .....	1,9
Innengeräusch .....	2,7
Heizung, Lüftung .....	1,2
<b>Motor/Antrieb</b> .....	<b>1,0</b>
Fahrleistungen* .....	0,9
Laufkultur .....	1,5
Schaltung .....	1,0
Getriebeabstufung .....	1,0
<b>Fahreigenschaften</b> .....	<b>1,8</b>
Fahrstabilität .....	2,3
Kurvenverhalten .....	2,3
Lenkung* .....	1,7
Bremse .....	0,7
<b>Sicherheit</b> .....	<b>2,1</b>
Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme ... ..	2,3
Passive Sicherheit - Insassen .....	1,5
Kindersicherheit .....	2,6
Fußgängerschutz .....	3,0
<b>Umwelt</b> .....	<b>2,6</b>
Verbrauch* .....	4,3
Abgas .....	0,8
<b>Wirtschaftlichkeit*</b> .....	<b>4,9</b>
Betriebskosten* .....	4,3
Werkstatt-/Reifenkosten* .....	4,3
Wertstabilität* .....	3,3
Kosten für Neuanschaffung* .....	5,1
Fixkosten* .....	3,4

Der ADAC-Autotest beinhaltet über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt. Die Einzelbewertungen gehen mit unterschiedlicher Wichtung in die Gesamtnote ein, mit \* gekennzeichnete Kriterien und Noten beziehen sich auf die Fahrzeugklasse.

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

Dieser ADAC-Autotest ist nach dem neuen, aktualisierten ADAC-Autotest-Verfahren 2006 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.03.2006 vergleichbar.

Alle Angaben (Daten, Ausstattung und Preise) entsprechen dem Stand September 2008