



## VW Scirocco 1.4 TSI BlueMotion Technology

Dreitüriges Coupé der unteren Mittelklasse  
(90 kW / 122 PS)

Der VW Scirocco ist nun auch mit einem aufgeladenen 1,4 l Benziner erhältlich (Basismotorisierung). Das Triebwerk leistet 122 PS und zeigt sich in Verbindung mit dem aufpreispflichtigen BlueMotion Technology Paket akzeptabel im Verbrauch. Die Fahrleistungen fallen auch dank des perfekt abgestimmten Sechs-Gang-Getriebes gut aus. Die Fahreigenschaften sind sportlich und zugleich sicher, auch wenn das Fahrzeug im Grenzbereich eine leichte Hecklastigkeit besitzt. Verarbeitungsqualität und Bedienung liegen VW-typisch auf hohem Niveau. Trotz des nicht optimalen Einstiegs (flache Dachlinie) findet man vorne großzügige Platzverhältnisse vor, hinten geht es dagegen deutlich enger zu - die zwei Rücksitze dienen eher als Notsitze. Der Preis liegt bei nicht gerade günstigen 22.600 Euro (inklusive 400 Euro fürs BMT-Paket).

Insgesamt ein sportliches orientiertes Fahrzeug mit Restkomfort, allerdings verbunden mit Einbußen beim Kofferraum und wenig Platz für die hinteren Insassen. **Karosserievarianten:** keine

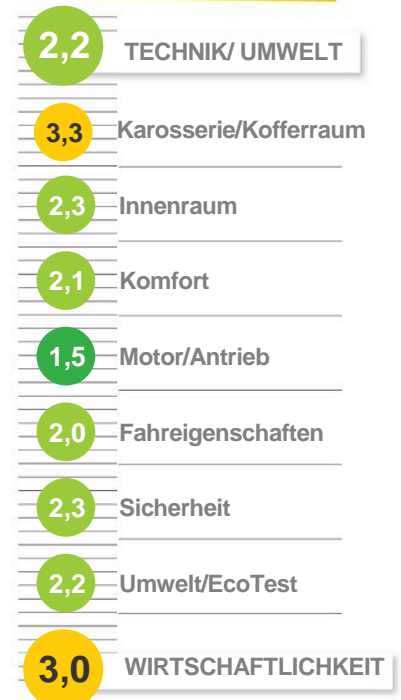
**Konkurrenten:** Alfa Romeo Brera, Audi TT, BMW 1er Coupe

**+** gute Verarbeitung, einfache Bedienung, gutes Raumangebot vorne, guter Fahrkomfort, gute Fahrleistungen, sportliche und sichere Fahreigenschaften

**-** nach hinten schlechte Sicht, wenig komfortabler Einstieg, schlecht zugänglicher Kofferraum, hinten sehr wenig Platz



### ADAC-URTEIL



⊕ Der 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, Türverkleidungen 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. Die zulässige Dachlast beträgt maximal 75 kg. Die mögliche Zuladung fällt für ein viersitziges Coupe mit 395 kg gut aus.

⊖ Front- und Heckpartie des Wagens sind gegen kleine Parkrempler ungeschützt. Der primitive Haltestab der Motorhaube ist enttäuschend und erinnert nicht an das gewohnt hohe Qualitätsniveau eines Volkswagen. Anstelle des Reifen-Reparatursets ist gegen Aufpreis ein Reserverad auf Stahlfelge erhältlich. Allerdings ist die Ersatzradmulde nicht tief genug für das defekte Rad. Nur in Verbindung mit dem Reserverad ist auch ein Wagenheber an Bord.

⊕ Wegen der abfallenden Frontpartie sind Gegenstände unmittelbar vor dem Fahrzeug sehr gut zu sehen. Der Innenspiegel blendet gegen Aufpreis automatisch ab (Licht-Sicht-Paket inkl. Regen- und Lichtsensor), die Außenspiegel sind serienmäßig beheizbar. Hinten gibt es auf Wunsch Parksensoren für leichteres Rückwärtseinparken. Die aufpreispflichtigen Xenonscheinwerfer leuchten die Fahrbahn hell und homogen aus. Bei Wahl von Xenon gibt es auch Abbiegelicht, dynamisches Kurvenlicht ist leider beim Scirocco nicht lieferbar. Neu im Programm ist nun auch ein Fernlichtassistent (Light Assist, nicht im Testwagen verbaut), welcher automatisch das Fernlicht aktiviert und bei Gegenverkehr oder vorausfahrenden Fahrzeugen auf Abblendlicht umschaltet.

⊖ 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 schräg hinten. Zudem ist es schwierig, die Front abzuschätzen, da sie außerhalb des Sichtbereichs des Fahrers liegt.

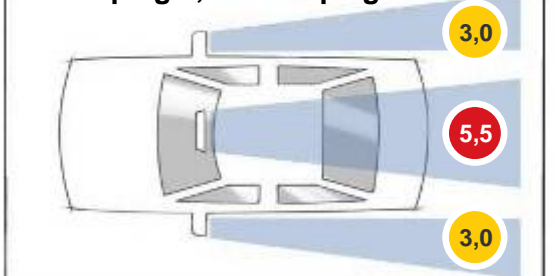


Besonders nach schräg hinten ist die Sicht aufgrund der sehr breiten Dachsäulen und den nicht versenkbaren Kopfstützen erheblich eingeschränkt.

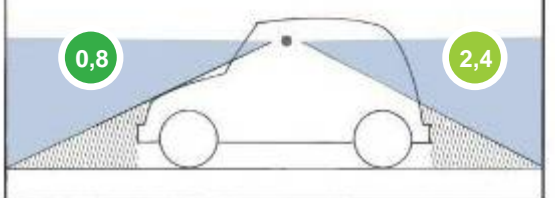
### Rundumsicht



### Innenspiegel, Außenspiegel



### Vorderes und hinteres Nahfeld



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterposten 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.

In der ADAC-Rundumsichtmessung schneidet der Wagen nicht besonders gut ab; 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.

3,9

## Ein-/Ausstieg

- + Die Zentralverriegelung wird serienmäßig mit einer Fernbedienung betätigt. Damit lassen sich auch die Fenster und das Glashubdach (Aufpreis) öffnen und schließen. Gegen Aufpreis ist auch ein schlüsselloses Zugangssystem erhältlich (Keyless Access, nicht im Testwagen). Nach dem Aussteigen bleiben die Scheinwerfer noch ein kurze Zeit eingeschaltet und beleuchten den Weg (betätigen des Fernlichthebels).
- Vorne kann man nicht besonders bequem ein- und aussteigen, 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 ändern, dass man sich beim Zustieg schwer tut und möglichst gelenkig sein sollte. Auf Haltegriffe am Dachhimmel wurde für die Fondpassagiere komplett verzichtet. Die Aufhalter der breiten und schweren Türen könnten kräftiger sein, die Türen können an Steigungen kaum offen gehalten werden. Die Insassen sind im Wagen eingeschlossen, wenn von außen mit der Fernbedienung verriegelt wurde. Man kann sich leicht versehentlich aussperren, da sich das Fahrzeug auch verriegeln lässt wenn die Beifahrertüre geöffnet ist, zudem besitzt der Kofferraum keinen Öffnungsknopf.

3,3

## Kofferraum-Volumen \*

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.

4,8

## Kofferraum-Zugänglichkeit

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 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. Getränkeboxen) 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.

2,9

## Kofferraum-Variabilität

- + Die Rückbank ist starr, die beiden Lehnen lassen sich aber mittig geteilt einzeln umklappen, es entsteht aber keine ebene Ladefläche (Stufe). Dies funktioniert einfach und kann sowohl vom Kofferraum aus wie auch von innen ohne großen Kraftaufwand vollzogen werden.
- Im Kofferraum gibt es keine Ablagefächer oder Netze für kleine Gegenstände.

2,3

## INNENRAUM

1,3

### Bedienung

- +** Die Bedienelemente des Scirocco sind wie von VW gewohnt sinnvoll und ergonomisch einwandfrei angeordnet. Das Lenkrad ist längs- und höhenstellbar. Es beinhaltet Tasten für das Audiosystem und den Bordcomputer. Schalthebel 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 und bieten auch bei Nacht einen optimalen Kontrast. 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, es gibt nur auf einer Seite eine Leseleuchte. 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.**

2,2

### Raumangebot vorne\*

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

4,7

### Raumangebot hinten\*

- Obgleich die Beinfreiheit auf den hinteren beiden Sitzplätzen recht gut ist, fühlen sich die Mitfahrer dort etwas eingengt. 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 ausreichend erscheint.

2,1

## KOMFORT

2,3

### Federung

- +** Der Scirocco ist passend zum sportlichen Charakter 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. Das adaptive Fahrwerk (DDC) ist leider für den BlueMotion Technology nicht erhältlich.

## 1,8 Sitze

⊕ 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.

## 2,6 Innengeräusch

Laut Messwert ist das Innengeräusch bei 130 km/h auf der Autobahn durchschnittlich (69,5 dB(A)). 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.

## 2,0 Klimatisierung

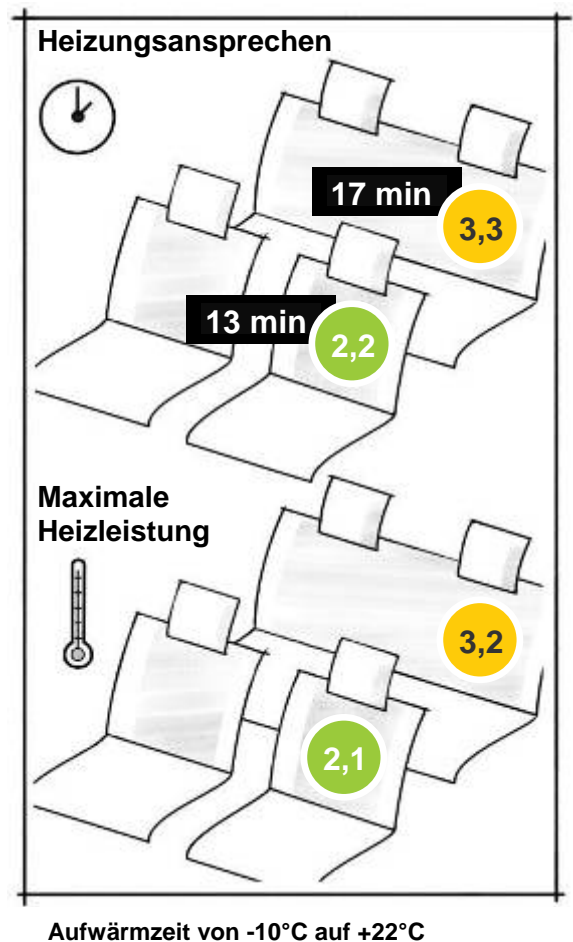
(Heizungstest bei -10 °C in der ADAC-Klimakammer)

⊕ Die Heizung ist kräftig. Besonders vorne heizt sich der Innenraum schnell auf, so dass die Insassen auch bei kalter Witterung nicht lange frieren müssen. Hinten dauert es zwar etwas länger, aber auch hier kann noch ein akzeptables Ergebnis erzielt werden. Eine Klimaanlage ist Serie, optional gibt es die Zweizonen-Klimaanlage mit automatischer Umluftsteuerung (Luftgütesensor) und zwei Klimaprogrammen (stark oder sanft). Damit lassen sich Temperatur und Luftverteilung besonders individuell einstellen.

## 1,5 MOTOR/ANTRIEB

## 1,9 Fahrleistungen\*

⊕ Der 1,4 TSI Motor mit 122 PS (Basismotorisierung) sorgt für gute Fahrleistungen. Dank des über einen weiten Drehzahlbereich anliegenden maximalen Drehmoments von 200 Nm (1500 - 4000 1/min) können Überholmanöver mit weit ausdrehendem Motor sehr zügig vollzogen werden. Aber auch bei den Elastizitätsmessungen kann der Scirocco überzeugen. Selbst im sechsten Gang zieht das Fahrzeug bei 60 km/h noch gut an.



## 1,8 Laufkultur

⊕ Der Motor läuft sehr kultiviert, von niedrigster bis zur maximalen Drehzahl weitgehend vibrationsfrei und ohne jegliche Brummfrequenzen.

## 1,2 Schaltung

⊕ Die Schaltebenen des Sechsgang-Getriebes sind präzise geführt, die Gänge lassen sich spielend leicht wechseln, selbst bei noch kaltem Getriebe. Die Wege des Schalthebels sind dabei angenehm kurz. Der Rückwärtsgang ist gut von den Vorwärtsgängen abgegrenzt und lässt sich einfach und ohne Getriebegeräusche einlegen. Eine Gangempfehlung hilft, frühzeitig hoch zu schalten und so Kraftstoff zu sparen.

## 1,0 Getriebeabstufung

⊕ Die sechs Gänge passen gut zur Leistungscharakteristik des Motors. Der kann sein volles Temperament entfalten, denn die Übergänge passen, bei hohen Geschwindigkeiten verfügt er aber dennoch über Drehzahlreserven.

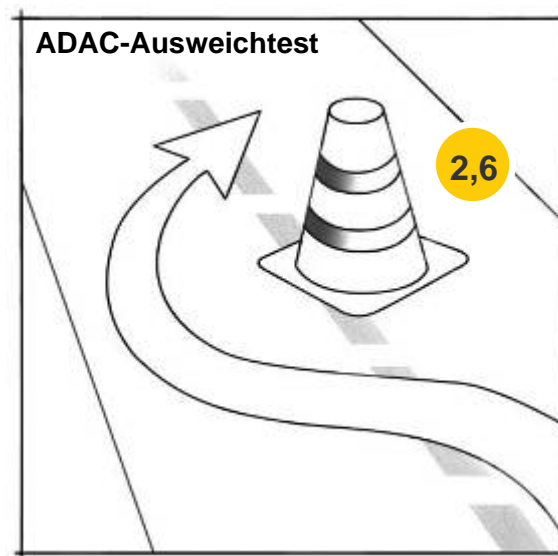
## 2,0 FAHREIGENSCHAFTEN

### 2,4 Fahrstabilität

⊕ Die Fahrstabilität des VW ist gut, Fahrbahnverwerfungen bereiten dem Wagen keine Probleme. Begründet durch die breiten Reifen (235/45R17), 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 bis akzeptable Bewertung. Der Wagen lenkt zunächst sehr agil ein und zeigt so gut wie kein Untersteuern. Beim anschließenden Gegenlenken kann bei hohen Lenkgeschwindigkeiten jedoch das Heck ausbrechen, es muss dann stark gegengelenkt werden. Das ESP greift etwas zu spät ein, verhindert aber noch zuverlässig Schleudern. Das leider beim BlueMotion Technologie nicht lieferbare adaptive Fahrwerk würde für eine etwas bessere Fahrstabilität sorgen.

### 2,3 Kurvenverhalten

⊕ 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.



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.

---

## 1,7 Lenkung\*

⊕ Die Lenkung passt gut zum sportlichen Charakter des Scirocco. Sie ist direkt ausgelegt, spricht sehr gut an und vermittelt hervorragenden Fahrbahnkontakt. Sie ist nicht allzu leichtgängig, dadurch ist sie besonders gefühlvoll. Beim Rangieren halten sich dennoch die Lenkkräfte im Rahmen. Der Wendekreis liegt mit 11,1 m auf durchschnittlichem Niveau.

---

## 1,5 Bremse

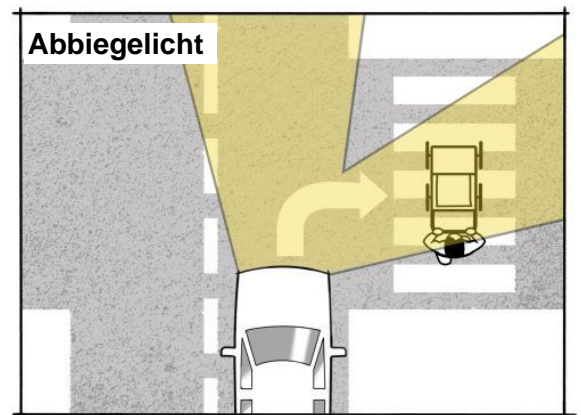
⊕ Die Bremse ist besonders kräftig und arbeitet sehr effektiv. Bei einer Vollbremsung aus 100 m steht der Wagen bereits nach 35,5 m (Mittelwert aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Reifen der Sondergröße 235/45R17). Selbst nach mehrmaligen Bremsungen lässt die Bremswirkung nicht nach. Die Bremse ist sehr gut dosierbar und spricht schnell an.

---

## 2,3 SICHERHEIT

### 2,4 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ 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 elektromechanische Lenkung mit ein und gibt dem Fahrer in Gefahrensituationen eine Empfehlung, in welche Richtung er lenken soll. Rückstrahler warnen bei geöffneten Türen. Ein indirekt arbeitendes Reifendruckkontrollsystem ist optional erhältlich. Wählt man die Xenonscheinwerfer, befindet sich auch Abbiegelicht (leider kein dynamisches Kurvenlicht) an Bord. Unbeabsichtigtes Anfahren ist nicht möglich, weil der Motor nur bei gedrücktem Kupplungspedal gestartet werden kann.



**Zusätzliche Lampen (oder angepasste Nebelscheinwerfer) leuchten im Stadtverkehr beim Abbiegen die betreffende Seite besser aus. So wird das Risiko, an Kreuzungen und Einmündungen Fußgänger zu übersehen, erheblich vermindert.**

---

### 2,1 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ 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 m, der Abstand zum Kopf fällt gering aus, auch wenn die Kopfstützen nicht aktiv ausgelegt sind. Die hinteren Kopfstützen reichen in der Höhe nur für Personen bis 1,60 m, der Abstand zum Kopf könnte etwas geringer sein. Die stabilen Außentürgriffe erleichtern das Öffnen von Türen, wenn sie nach einem Unfall verklemmt sind.

## 2,5 Kindersicherheit

⊕ Kindersitze können im Scirocco auf den beiden Rücksitzen recht ordentlich befestigt werden - es stehen auch Isofix-Halterungen zur Verfügung. Die Gurtgeometrie ist aber nicht ideal, was zu erhöhtem Kraftaufwand beim festziehen der Gurte führt. 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.

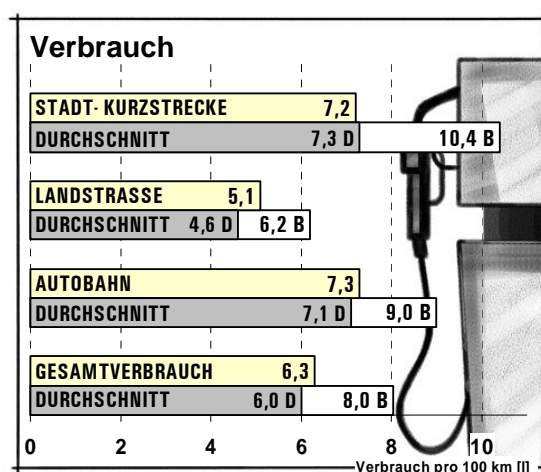
## 3,0 Fußgängerschutz

Die Karosserie ist im vorderen Bereich weitgehend glattflächig, das Gefahrenpotenzial bei Unfällen mit Fußgängern moderat. Zudem befinden sich keine harten Motorbauteile direkt unter der Motorhaube.

## 2,2 UMWELT/ECOTEST

### 3,1 Verbrauch/CO2\*

Der Verbrauch des VW Scirocco 1,4 TSI mit BlueMotion Technology Paket erzielt ein für diese Fahrzeugklasse durchschnittliches Ergebnis. Der gemessene CO<sub>2</sub>-Ausstoß von 149 g/km reicht für 29 Punkte im CO<sub>2</sub>-Kapitel. Der Durchschnittsverbrauch liegt bei 6,3 l/100 km. Vor allem in der Stadt kann man die Vorteile des Blue Motion Technology Pakets ausspielen. Dank Start-Stopp-Automatik und Bremsenergieerückgewinnung (bedarfsgerechte Steuerung der Lichtmaschine) liegt hier der Verbrauch bei noch guten 7,2 l/100 km. Auch außerorts liegt der Verbrauch mit 5,2 l auf 100 km in akzeptablen Bereich. Nur auf der Autobahn fällt der Verbrauch mit 7,3 l/100 km leicht erhöht aus.



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

### 1,2 Schadstoffe

⊕ Der Anteil an Schadstoffen im Abgas ist sehr niedrig. Der Scirocco erhält in diesem Kapitel 48 Punkte. Insgesamt erreicht der VW Scirocco 1,4 TSI BlueMotion Technology mit 77 Punkten klar vier Sterne im EcoTest.



---

**3,0**

## WIRTSCHAFTLICHKEIT

---

**3,1**

### Betriebskosten\*

Die Betriebskosten liegen dank akzeptablen Verbrauch auf durchschnittlichem Niveau.

**2,7**

### Werkstatt- / Reifenkosten\*

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 1,4-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, sehr teurem Motoröl möglich. Die Werkstattstundenpreise sind hoch und verhindern eine bessere Benotung.

**1,6**

### Wertstabilität\*

- + Dem Scirocco kann mit der Basismotorisierung und dem BlueMotion Technology Paket ein sehr guter prozentualer Restwertverlauf vorhergesagt werden.

**3,8**

### Kosten für Anschaffung\*

Als Schnäppchen kann man den VW Scirocco nicht bezeichnen. Der Grundpreis für den 1,4 TSI BlueMotion Technology liegt bei 22.600 Euro. Die 400 Euro Aufpreis für das BlueMotion Technology Paket sind zwar schon etwas dreist, den das Paket beinhaltet lediglich die Start-Stopp-Automatik und die Bremsenergieerückgewinnung, dennoch empfiehlt es sich, diesen Aufpreis zu investieren.

**2,1**

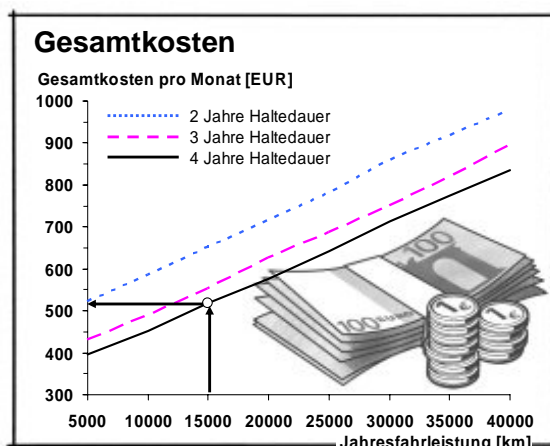
### Fixkosten\*

- + Die jährlichen Fixkosten fallen insgesamt günstig aus. Neben den jährlichen KFZ-Steuern von 66 Euro gesellen sich noch recht günstige Einstufungen in der Haftpflicht- und Vollkaskoversicherung.
- Sehr ungünstig fällt dagegen die Teilkaskoeinstufung aus.

3,2

## Monatliche Gesamtkosten\*

Die monatlichen Gesamtkosten liegen auf recht niedrigem Niveau. Dank des sehr guten Restwertverlaufs schlägt der hohe Anschaffungspreis bei den absoluten monatlichen Kosten nicht allzu negativ zu Buche.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 519 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	R	2.0 TDI	2.0 TDI
Aufbau/Türen	CP/3	CP/3	CP/3	CP/3	CP/3	CP/3
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1390	4/1390	4/1984	4/1984	4/1968	4/1968
Leistung [kW(PS)]	90(122)	118(160)	155(210)	195(265)	103(140)	125(170)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	200/1500	240/1500	280/1700	350/2500	320/1750	350/1750
0-100 km/h[s]	9,7	8,0	6,9	6,0	9,3	8,1
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	200	218	240	250	207	222
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	6,9 S	7,1 S	7,9 S	9,0 S	6,1 D	6,2 D
CO <sub>2</sub> [g/km]	149	154	172	189	134	139
Versicherungsklassen KH/VK/TK	15/19/23	15/20/23	15/21/23	17/24/26	18/21/23	18/21/23
Steuer pro Jahr [Euro]	86	96	144	178	218	228
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	527	562	625	774	549	572
Preis [Euro]	22.200	23.775	26.350	33.900	25.900	27.175

### Aufbau

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

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

### Versicherung

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

### Kraftstoff

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

## DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	1390 ccm
Leistung	90 kW (122 PS)
bei	5000 U/min
Maximales Drehmoment	200 Nm
bei	1500 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	205/50R17V
Reifengröße (Testwagen)	<b>235/45R17W</b>
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	<b>11,15/10,95 m</b>
Höchstgeschwindigkeit	200 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,7 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2. + 2. Gang)	<b>5,8 s</b>
Bremsweg aus 100 km/h	35,6 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	<b>6,3 l</b>
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	<b>7,2/ 5,1/ 7,3 l</b>
CO2-Ausstoß Herstellerangabe/Test	139g/km / <b>149g/km</b>
Innengeräusch 130km/h	<b>70dB(A)</b>
Länge/Breite/Höhe	4256/1810/1404 mm
Leergewicht/Zuladung	<b>1295 kg/395 kg</b>
Kofferraumvolumen normal/geklappt	<b>295 l/580 l</b>
Anhängelast ungebremst/gebremst	- kg/- kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	50 l
Reichweite	<b>790 km</b>
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte **fett**

## AUSSTATTUNG

### TECHNIK

Abbieglicht (inkl. Xenon)	1.185 Euro°
elektronische Dämpferkontrolle (nicht beim BMT)	nicht erhältlich
Regen- und Lichtsensor (Licht-Sicht-Paket)	170 Euro°
Totwinkelassistent	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent (Light Assist)	140 Euro
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Parkhilfe, elektronisch (hinten)	390 Euro°
Reifendruckkontrolle	55 Euro°
Spurassistent	nicht erhältlich
Tempomat	200 Euro°
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht	1.185 Euro°

### INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend (Licht-Sicht-Paket)	170 Euro°
Klimaanlage	Serie
Klimaautomatik	325 Euro°
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem (ab)	505 Euro°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie

### AUSSEN

Anhängerkupplung	nicht erhältlich
Außenspiegel, elektrisch einstellbar	Serie
Lackierung Metallic	495 Euro
Schiebe-Hubdach (Panoramadach)	1.005 Euro

° im Testwagen vorhanden

## KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	<b>133 Euro</b>
Monatliche Werkstattkosten	<b>46 Euro</b>
Monatliche Fixkosten	<b>70 Euro</b>
Monatlicher Wertverlust	<b>270 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	<b>519 Euro</b>
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	15/19/23
Grundpreis	22.600 Euro

## NOTENSKALA

<span style="color: green;">●</span> Sehr gut	0,6 – 1,5	<span style="color: orange;">●</span> Ausreichend	3,6 – 4,5
<span style="color: lightgreen;">●</span> Gut	1,6 – 2,5	<span style="color: red;">●</span> Mangelhaft	4,6 – 5,5
<span style="color: yellow;">●</span> Befriedigend	2,6 – 3,5		

Der ADAC-Autotest beinhaltet über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC-Autotest ist nach dem neuen, aktualisierten ADAC-Autotest-Verfahren 2009 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 01.01.2009 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.07.2009 gültigen Steuergesetzgebung.



## TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT<sup>1</sup>

**2,2**

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
<b>Karosserie/Kofferraum</b>	<b>3,3</b>	<b>Fahreigenschaften</b>	<b>2,0</b>
Verarbeitung	2,0	Fahrstabilität	2,4
Sicht	2,9	Kurvenverhalten	2,3
Ein-/Ausstieg	3,9	Lenkung*	1,7
Kofferraum-Volumen*	3,3	Bremse	1,5
Kofferraum-Zugänglichkeit	4,8	<b>Sicherheit</b>	<b>2,3</b>
Kofferraum-Variabilität	2,9	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	2,4
<b>Innenraum</b>	<b>2,3</b>	Passive Sicherheit - Insassen	2,1
Bedienung	1,3	Kindersicherheit	2,5
Raumangebot vorne*	2,2	Fußgängerschutz	3,0
Raumangebot hinten*	4,7	<b>Umwelt/EcoTest</b>	<b>2,2</b>
Innenraum-Variabilität	4,0	Verbrauch/CO2*	3,1
<b>Komfort</b>	<b>2,1</b>	Schadstoffe	1,2
Federung	2,3		
Sitze	1,8	<b>WIRTSCHAFTLICHKEIT</b>	<b>3,0</b>
Innengeräusch	2,6	Betriebskosten*	3,1
Klimatisierung	2,0	Werkstatt- / Reifenkosten*	2,7
<b>Motor/Antrieb</b>	<b>1,5</b>	Wertstabilität*	1,6
Fahrleistungen*	1,9	Kosten für Anschaffung*	3,8
Laufkultur	1,8	Fixkosten*	2,1
Schaltung	1,2	Monatliche Gesamtkosten*	3,2
Getriebeabstufung	1,0		

<sup>1</sup>ohne Wirtschaftlichkeit \*Werte Klassenbezogen