



VW Golf 1.2 TSI BMT Comfortline

Fünftürige Schräghecklimousine der unteren Mittelklasse (77 kW / 105 PS)

Der neue Golf kann alles besser - das zumindest behauptet VW. Der Test zeigt: Der Golf VII bietet mehr Platz im Innenraum, kann mit nochmals gesteigertem Fahrkomfort im Vergleich zum Vorgänger punkten und bietet eine Reihe an neuen Assistenzsystemen an. Aber nicht alles kann er besser als der Vierter. So schrumpft das Kofferraumvolumen um ca. 45 Liter (auch wenn VW mit einem größeren Kofferraum wirbt), gleichzeitig gewinnt das Gepäckabteil aber an Variabilität. Die Verarbeitung ist tadellos, auch wenn an der einen oder anderen Stelle im Gegensatz zum Vorgänger gespart wurde. Der stärkere der beiden 1,2-Liter-TSI-Motoren leistet 77 kW/105 PS und sorgt für ordentliche Fahrleistungen. Werden aber bevorzugt hohe Autobahngeschwindigkeiten gefahren, wirkt er etwas schlapp. Wirklich beachtlich ist die Vielzahl an Assistenzsystemen, die in die neue Generation Einzug gehalten haben - ACC mit Notbremssystem, Spurhalteassistent oder der dynamische Fernlichtassistent sind nur einige Highlights, die optional erworben werden können. Fazit: Die siebte Generation des Golf setzt erneut Maßstäbe in der Kompaktklasse. Richtige Schwächen gibt es auch bei genauerem Hinsehen nicht. Ein Grundpreis von 21.300 Euro kann für das hochwertige Fahrzeug akzeptiert werden.

Karosserievarianten: Dreitürer. **Konkurrenten:** u.a.: Audi A3, BMW 1er, Ford Focus, Mercedes A, Opel Astra, Volvo V40.

+ hohes Sicherheitsniveau, sehr viel Platz im Innenraum, sichere Fahreigenschaften, ergonomischer Fahrerplatz, niedriger Geräuschpegel im Innenraum, geringe Fixkosten

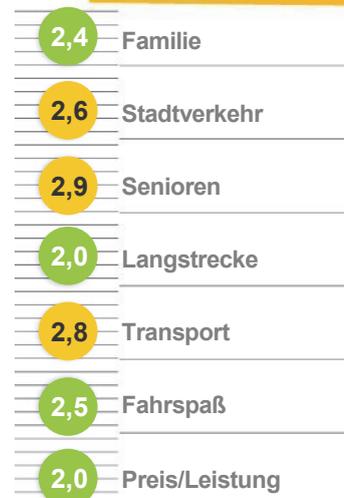
- Fahrlichtanzeige nur im Lichtschalter



ADAC-URTEIL



Zielgruppencheck



Stand: März 2013
Text: Stefan Giuliani

2,5

KAROSSERIE/KOFFERRAUM

2,0

Verarbeitung

Die siebte Generation des VW Golf überzeugt wie schon der Vorgänger durch eine für diese Fahrzeugklasse überdurchschnittlich gute Verarbeitung. Trotzdem merkt man an einigen Stellen, dass man auch beim Golf versucht Produktionskosten einzusparen. So sind als Beispiel die Verkleidungen der Fondtüren im oberen Bereich nicht mehr geschäumt - ein Rückschritt gegenüber dem Vorgänger.

+ Der Innenraum wirkt aufgeräumt und glänzt durch die weitgehend gute Verarbeitung. Alle Teile sind passgenau und stabil verbaut. Die verwendeten Materialien sind zwar insgesamt für die Fahrzeugklasse angemessen, doch fühlen sich einige Kunststoffteile, welche nicht im direkten Sichtbereich des Fahrers liegen, sehr hart und billig an. So sind große Bereiche der Türverkleidungen und der untere Teil des Armaturenbretts nicht aufgeschäumt und kratzempfindlich. Die Spaltmaße der Karosserie verlaufen gleichmäßig und schmal. Die Karosseriefalze sind sauber versiegelt und gut gegen Korrosion geschützt. Der Motorraum wirkt aufgeräumt und überzeugt mit Details wie die aufwändig wärmeisolierte Batterie, was die Lebensdauer des Akkus erhöhen soll. Der Motorraum ist von unten vollkommen geschlossen, wodurch die Lärmemissionen verringert werden und der Motor nicht so stark verschmutzt. Im weiteren Bereich des Unterbodens findet man eine Vielzahl an Verkleidungen, welche für einen weitgehend glatten Unterboden sorgen - nur im hinteren Bereich wirkt der Unterboden noch etwas zerklüftet. Die Türschweller sind durch weit außen liegende Türgummis sehr gut gegen Verschmutzung geschützt. Schwellerleisten, welche den Lack beim Ein- und Aussteigen vor Kratzern schützen, fehlen aber. Die Tankklappe ist in die Zentralverriegelung integriert, der Deckel ist einfach zu öffnen.

- Am Golf VII findet man weder an den Türen, noch an den Fahrzeugflanken Schutzleisten, welche bei leichten Parkremplern den Lack vor Beschädigungen schützen. Der Kraftstofftank kann versehentlich mit Dieselmotorkraftstoff befüllt werden - hiervoor schützt keine Sperrklappe.

2,4

Alltagstauglichkeit

Die Alltagstauglichkeit ist nicht zuletzt dank der hohen Reichweite gut. Die zulässige Zuladung liegt mit 470 kg im akzeptablen Bereich. Serienmäßig ist der Golf zwar nur mit einem Reifenpannenset ausgestattet, doch gegen Aufpreis gibt es die Wahl zwischen einem schmalen Notrad (im Testwagen vorhanden), einem vollwertigen Reserverad oder selbstheilender Fahrbereifung. Das Reifenreparaturset kann sich bei gravierenden Reifenschäden schnell als unbrauchbar erweisen. Das Notrad ermöglicht zumindest bis zur nächsten Werkstatt eine Weiterfahrt. Mit dem vollwertigen Reserverad können zwar nach einer Reifenpanne auch noch weitere Strecken zurückgelegt werden, doch schränkt das vollwertige Reserverad das Kofferraumvolumen ein - die variable Gepäckraumabdeckung kann dann nicht mehr in die untere Position gebracht werden. Mit den teuren selbstheilenden Reifen ist man sehr sicher unterwegs, da der Reifen im Falle eines kleinen Schadens (z.B. eingefahrener Nagel) keine Luft verliert und man ohne anzuhalten weiterfahren kann. Nachteilig sind die höheren Kosten für den Reifenersatz.

+ Auf dem Dach dürfen 75 kg Gepäck transportiert werden, eine stabile Dachreling fehlt aber. Auch wenn die Tankgröße gegenüber dem Vorgänger um fünf Liter auf 50 l reduziert wurde, können mit dem Golf noch immer Reichweiten von über 900 km realisiert werden.

2,0 Sicht

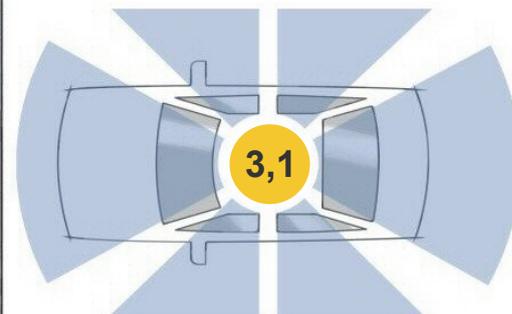
Die siebte Generation des VW Golf bietet insgesamt eine zufriedenstellende Rundumsicht. Nach hinten wird die Sicht nicht zu stark eingeschränkt. Die vorderen A-Säulen besitzen nun zwar ein zusätzliches kleines Dreiecksfenster, doch wirklich sichtverbessernd wirken sich diese nicht aus. Im Gegenteil, die A-Säulen sind insgesamt sogar etwas breiter geworden und behindern die Sicht nach schräg vorn, speziell beim Abbiegen, relativ stark. Die Sicht auf den umliegenden Verkehr ist zufriedenstellend. Sowohl der Innenspiegel, als auch die Außenspiegel geben ein zufriedenstellendes Bild des rückwärtigen Verkehrs wieder. Hindernisse direkt hinter dem Fahrzeug können aufgrund der nicht zu hohen Unterkante der Heckscheibe noch ausreichend erkannt werden.

⊕ Die nach vorn flach abfallende Motorhaube erlaubt gute Sicht auf den Bereich direkt vor dem Fahrzeug. Die Außenspiegel sind serienmäßig elektrisch einstell- und beheizbar. Leider besitzt nur der linke Außenspiegel einen asphärischen Bereich, welcher Objekte im toten Winkel des Fahrzeugs besser erkennen lässt. Der Innenspiegel blendet gegen Aufpreis automatisch ab, diese Funktion ist per Taster am Innenspiegel auch deaktivierbar. Die Scheibenwischer besitzen einen großen Wischbereich und funktionieren auch bei hohen Geschwindigkeiten gut. Das empfehlenswerte optionale Licht-Sicht-Paket beinhaltet neben dem automatisch abblendenden Innenspiegel auch einen Licht- und Regensensor. Die Comfortline-Ausstattung enthält bereits die sinnvollen Parksensoren, welche den Fahrer beim Rangieren akustisch und optisch bei Hindernissen vor oder hinter dem Fahrzeug warnen. Gegen Aufpreis kann man zusätzlich eine Rückfahrkamera (im Testwagen verbaut) und einen Parklenkassistenten (Park Assist) ordern. Der Park Assist vermisst während der Vorbeifahrt den Raum neben dem Fahrzeug und zeigt dem Fahrer geeignete Lücken an. Auf Knopfdruck lenkt das Fahrzeug dann selbstständig in die Lücke, der Fahrer muss nur noch Gas und Bremse betätigen. Bei Bedarf kann das Fahrzeug auch selbstständig wieder ausparken. Helle Bi-Xenonscheinwerfer kosten Aufpreis. Optional gibt es Kurvenlicht und helles LED-Tagfahrlicht. Dann sind auch separate Abbiegelichter im Hauptscheinwerfer verbaut. Ebenfalls gegen Aufpreis gibt es den Fernlichtassistenten "Light Assist", welcher je nach Verkehrssituation automatisch das Fernlicht auf- und abblendet. Noch besser und empfehlenswerter ist der etwas teurere "Dynamic Light Assist" (nicht im Testwagen). Dieser erkennt vorausfahrende und entgegenkommende Fahrzeuge und blendet nur die Bereiche des Fernlichts ab, welche den umliegenden Verkehr blenden würden. Dadurch wird weitgehend eine optimale Fahrbahnausleuchtung garantiert. Der Dynamic Light Assist funktioniert in der Praxis hervorragend und stellt eine deutliche Sichtverbesserung dar.

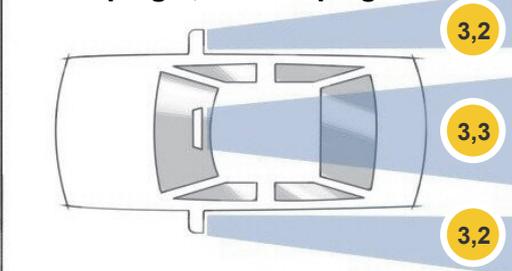
2,9 Ein-/Ausstieg

Das Ein- und Aussteigen funktioniert im Golf zufriedenstellend. Der Schweller ist zwar sehr niedrig, wodurch die Füße beim Ein- und Ausstiegen nicht so weit angehoben werden müssen, doch stört vor allem der große Abstand zwischen Seitenschweller und Sitz. Die Sitzfläche liegt mit rund 57 cm über der Fahrbahn in akzeptabler Höhe. Hinten steigt man verhältnismäßig bequem ein und aus.

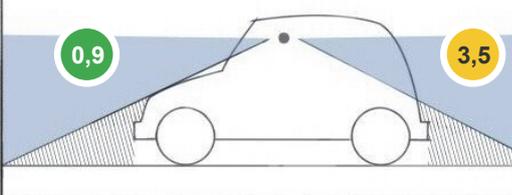
Rundumsicht



Innenspiegel, Außenspiegel



Vorderes und hinteres Nahfeld



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

Die Türöffnungen sind ausreichend groß, auch die Rücksitzbank liegt auf akzeptabler Höhe. Einzig die etwas ausladenden Kotflügel behindern den Zustieg etwas. Die Türbremsen sind zwar kräftig genug, um die Türen auch an Steigungen sicher offen zu halten, doch besitzen sie nur zwei Rastungen.

⊕ Die Zentralverriegelung lässt sich mit einer praktischen Fernbedienung steuern, mit der auch die Fenster geöffnet und geschlossen werden können. Gegen Aufpreis gibt es auch das schlüssellose Zugangssystem "Keyless Access" (nicht im Testwagen). Bei Wahl des optionalen Licht-Pakets werden die Scheinwerfer beim Öffnen des Fahrzeugs über die Funkfernbedienung oder beim Verlassen des Fahrzeugs (manuell über Fernlichthebel) eingeschaltet und beleuchten den Weg vor dem Fahrzeug. Bei Wahl des Spiegelpakets findet man zusätzlich Leuchten in den Außenspiegeln, welche den Bereich neben dem Fahrzeug ausleuchten. Für alle außen sitzenden Insassen gibt es Haltegriffe am Dachhimmel.

⊖ Man kann sich leicht versehentlich aussperren, nur bei offener Fahrertür wird die Verriegelung unterbunden. Sperrt man das Auto ab, während sich noch eine Person darin befindet, kann diese nicht mehr aussteigen, da die Zentralverriegelung sich dann nur noch mit dem Schlüssel öffnen lässt (SAFE-Sicherung gegen Diebstahl). Auf die aktivierte SAFE-Sicherung wird der Fahrer beim Abziehen des Zündschlüssels im Multifunktionsdisplay hingewiesen, sie kann manuell deaktiviert werden.

3,2 Kofferraum-Volumen*

Auch wenn VW für den Golf VII gegenüber dem Vorgänger ein um 30 l größeres Kofferraumvolumen angibt, konnte dies bei den Messungen nicht bestätigt werden. Das ermittelte Kofferraumvolumen von 305 l (Vorgänger: 350 l) liegt nur im schlechteren Mittelfeld der Fahrzeugklasse (gemessen bis Gepäckraumabdeckung, variabler Ladeboden in unterer Stellung). Trotzdem finden sieben handelsübliche Getränkekisten im Gepäckraum Platz.

⊕ Klappt man die Rücksitze um, lässt sich das Volumen auf brauchbare 665 l erweitern (gemessen bis Fensterunterkante). Belädt man bis zum Dach, so steht ein Transportvolumen von über 1.000 Litern zur Verfügung.



Mit 305 l Volumen ist der Kofferraum des Golf VII gegenüber dem Vorgängermodell um 45 l kleiner geworden.

2,4 Kofferraum-Zugänglichkeit

Der Golf bietet einen gut nutzbaren Kofferraum mit einem praktischen Format und serienmäßigem variablen Kofferraumboden.

⊕ Die Kofferraumklappe wird über das VW-Emblem entriegelt und lässt sich leicht anheben. Zum Schließen gibt es praktische Griffmulden in der Klappeninnenverkleidung. Unter der geöffneten Heckklappe finden Personen bis knapp 1,90 m genügend Platz, ohne sich den Kopf anzustoßen. Dank der niedrigen Ladekante (66 cm über der Fahrbahn) lassen sich auch schwere Gegenstände (z.B. Getränkekisten) einfach einladen. Der Golf ist serienmäßig mit einem variablen Ladeboden ausgestattet. In unterer Stellung kann man das volle Kofferraumvolumen ausnutzen, in oberer Stellung ist der Kofferraumboden beinahe eben mit der Ladekante, was das Ein- und Ausladen erleichtert. Zudem stört dann auch keine Stufe bei umgeklappter Rücksitzlehne. Dank der hohen und zufriedenstellend breiten Ladeöffnung ist die Zugänglichkeit gut. Das Kofferraumformat ist zwar beinahe quadratisch, doch könnte der Kofferraum etwas breiter sein.

⊖ Die Kofferraumbeleuchtung fällt schwach aus. Nur eine Leuchte links in der Kofferraumverkleidung beleuchtet den Kofferraum. An den seitlichen Spitzen der Heckklappe kann man sich schmerzhaft den Kopf stoßen.

2,4

Kofferraum-Variabilität

Der Golf bietet dank asymmetrisch geteilter Rückbank eine gute bis zufriedenstellende Kofferraum-Variabilität.

⊕ Der Klappmechanismus lässt sich vom Innenraum aus einfach und mit wenig Kraftaufwand bedienen. Die Gurte sind dabei mittels einer Leiste geführt und können nur bei größter Unachtsamkeit beim Zurückklappen der Lehne eingeklemmt werden. Wird die Kofferraumabdeckung nicht benötigt, kann diese (etwas kompliziert) unter dem variablen Kofferraumboden verstaut werden. Eine praktische Durchladeluke in der Mittelarmlehne ist in der getesteten Ausstattung Serie. Im Kofferraum findet man zwei kleine Ablagen links und rechts in der Seitenverkleidung, zudem gibt es vier stabile Befestigungshaken und eine 12V-Steckdose. Unter dem variablen Kofferraumboden findet man zwar ebenfalls Platz zum Verstauen von Kleingepäck, wählt man allerdings das optionale Notrad, ist kaum noch Platz vorhanden. Die Lehne des Beifahrersitzes kann gegen Aufpreis umgeklappt werden, was beim Verstauen langer Gegenstände hilfreich ist.

1,5

INNENRAUM

1,4

Bedienung

Der Golf bietet mit klar gegliederten Bedienelementen und dem innovativen riesigen Navigationssystem "Discover Pro" inklusive Touchscreen und Annäherungssensor eine einfache und intuitive Bedienung der Grundfunktionen. Möchte man aber die vielen Einstell- und Individualisierungsmöglichkeiten nutzen, benötigt man trotz der klar strukturierten Menüführung etwas Eingewöhnungszeit.

⊕ Das Lenkrad lässt sich in einem großen Bereich in der Höhe und Weite einstellen. Die Pedale sind insgesamt gut angeordnet, auch wenn der Golf VII wieder mit einem hängenden anstatt wie beim Vorgänger mit einem stehenden Gaspedal ausgerüstet ist. Der Schalthebel ist gut positioniert und einfach erreichbar. Die Scheibenwischer besitzen zwei Wischgeschwindigkeiten und einen in der Empfindlichkeit einstellbaren Regensensor (optional). Der Lichtschalter ist optimal erreichbar, auch bei ausgeschaltetem Licht beleuchtet und beinhaltet die Bedienelemente für die Nebelleuchten (durch herausziehen des Schalters aktivierbar). Er wird aber selten angefasst werden, das Fahrlicht wird per Sensor automatisch aktiviert. Das Klimabedienteil könnte zwar etwas höher positioniert sein, doch erschließen sich die Funktionen der optionalen Klimaautomatik sehr schnell und intuitiv. Die angewählte Temperatur wird nun wieder in einem kleinen Display angezeigt und ist besser ablesbar als noch beim Vorgänger. Um Detailsinstellungen an der Klimaautomatik durchzuführen, gibt es eine separate Setup-Taste. Dann lassen sich über den Touchscreen z.B. die Umluftautomatik oder die Intensität der Klimaautomatik einstellen. Um Energie zu sparen schaltet die Heckscheibenheizung nach gewisser Betriebsdauer automatisch ab. Das gegen Aufpreis erhältliche Navigationssystem "Discover Pro" ist mit einer riesigen Bildschirmdiagonale von 20,3 cm und einem Annäherungssensor ausgestattet, welcher erkennt wenn sich die Hand in Richtung Bildschirm bewegt und nur dann weitere Auswahlpunkte auflistet. Das im Stile eines Smartphones aufgebaute Menü kann durch Wischen über den Bildschirm oder über Bedientasten am Navigationsbildschirm eingestellt werden. Zudem lassen sich viele Menüpunkte auch über das Multifunktionsdisplay mittels Lenkradtasten abrufen. Das Lautsprechersystem des "Discover Pro" sorgt für klaren Klang und kräftige Bässe, auch bei lauter Musik. Ablagen gibt es vorne wie hinten genügend.



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

In den vorderen Türfächern finden sogar 1,5 l große Flaschen Platz, zudem gibt es Becherhalter, ein großes Ablagefach in der Mitte sowie ein Brillenfach und Schubfächer unter den Sitzen. Auch hinten werden die Insassen durch Becherhalter in der Mittelarmlehne, Lehnentaschen an den Sitzlehnen und große Türfächer verwöhnt. Das Handschuhfach ist zufriedenstellend groß, beleuchtet und klimatisiert. Die helle Innenraumbeleuchtung mit vier LED-Leselampen sorgt für eine gute Ausleuchtung. Bei geöffneten Türen oder Klappen (inkl. Motorhaube) wird dies dem Fahrer im Multifunktionsdisplay angezeigt. Mit dem Bordcomputer können mittels Kurzzeit- und Langzeitspeicher die Fahrdaten (z.B. Verbrauch, Reichweite, Fahrzeit,...) im Multifunktionsdisplay und/oder Navigationsbildschirm angezeigt werden. Alle vier elektrischen Fensterheber besitzen eine Auf- und Abwärtsautomatik und funktionieren auch ohne Zündung (bis eine Tür geöffnet wird). Gegen Aufpreis unterstützt ein Tempomat, der sogar mit einer radargestützten Abstandsregelung ausgestattet sein kann.

⊖ Die Fahrlichtanzeige sowie die Anzeige für die Nebelscheinwerfer ist im Fahrlichtschalter integriert und vom Fahrer nur sehr schlecht erkennbar. Die vielen kleinen Lenkradtasten sind nicht sehr übersichtlich und erfordern eine erhöhte Aufmerksamkeit, möchte man diese während der Fahrt bedienen. Dies führt zu deutlicher Ablenkung vom Verkehrsgeschehen. Das Zündschloss ist nicht beleuchtet.

1,3 Raumangebot vorne*

Das Platzangebot im Golf ist hervorragend. Viele Familienvans können nicht mit solch großzügiger Beinfreiheit punkten.

⊕ Der Einstellbereich der Längsverschiebung ist riesig. So finden bei ganz zurück geschobenen Sitzen Personen von über zwei Metern bequem Platz. Dank der großen Innenbreite fühlt man sich auf den vorderen Sitzen nur wenig eingengt. Das subjektive Raumgefühl ist gut bis zufriedenstellend.

2,0 Raumangebot hinten*

⊕ Auch hinten geht es für eine Schräghecklimousine der unteren Mittelklasse nicht beengt zu. Sind die Vordersitze auf 1,85 m große Personen eingestellt, reicht die Beinfreiheit hinten für knapp 1,95 m großen Personen. Auch die Kopffreiheit ist dabei ausreichend. Die Innenbreite hinten geht für diese Fahrzeugklasse in Ordnung, so ergibt sich ein zufriedenstellendes subjektives Raumgefühl. Zwei Personen können im Fond des Golf entspannt reisen, für drei wird es dann aber doch recht eng.



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,95 m ausreichend Platz vor.

4,0 Innenraum-Variabilität

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

2,1

KOMFORT

2,2

Federung

Beim Golf 1.2 TSI ist das adaptive Fahrwerk (DCC) nicht erhältlich.

⊕ Das Zusammenspiel von Federn und Dämpfern überzeugt auch auf langen Reisen. Das Fahrwerk ist sehr ausgewogen. Sowohl kurze als auch lange Bodenwellen werden gut abgefedert, harte Stöße werden nicht zu stark an die Insassen weitergereicht. Der Fahrkomfort in der Stadt ist dabei insgesamt gut, wobei speziell grobes Kopfsteinpflaster etwas stärker (auch akustisch) im Innenraum wahrnehmbar ist. Sowohl die Seitenneigung als auch die Vertikalbewegungen des Fahrzeugs halten sich in akzeptablen Grenzen.

2,3

Sitze

Gegen einen geringfügigen Aufpreis von 150 Euro lässt sich der Golf "Comfortline" mit Sportsitzen ausstatten, welche insgesamt einen guten Sitzkomfort und festen Halt bieten (im Testwagen nicht vorhanden). Gegen Aufpreis gibt es auch die neuen ergoActive-Sitze mit dem Gütesiegel "Aktion Gesunder Rücken", welche unter anderem eine Sitzneigungseinstellung und eine Massagefunktion für den Fahrersitz beinhalten (ergoActive-Sitze nicht im Testwagen verbaut).

⊕ Bereits die vorderen Standardsitze sind beide in der Höhe einstellbar. Sie sorgen dank gut konturierten Lehnen und körpergerecht gestalteter Sitzflächen für einen guten Sitzkomfort und festen Halt. Der Seitenhalt ist aber mit den optionalen Sportsitzen nicht vergleichbar. Die Stoffbezüge sind atmungsaktiv, wodurch man bei heißen Außentemperaturen nicht so stark schwitzt. Personen unterschiedlicher Statur und Körpergröße finden schnell eine angenehme Sitzposition. Sowohl der Fahrer- als auch der Beifahrersitz sind mit einer in der Intensität einstellbaren Lordosenstütze ausgestattet. Die Sitzposition auf den zufriedenstellend konturierten Rücksitzen ist dank hoher Lehnen mit angenehmer Neigung akzeptabel. Die Oberschenkelunterstützung könnte aber etwas ausgeprägter sein. Auf der Rücksitzbank geht es nicht ganz so komfortabel zu, große Kritik kann aber trotzdem nicht angebracht werden. Die Lehne dürfte etwas besser konturiert sein, man sitzt im Fond nicht komplett entspannt.

1,5

Innengeräusch

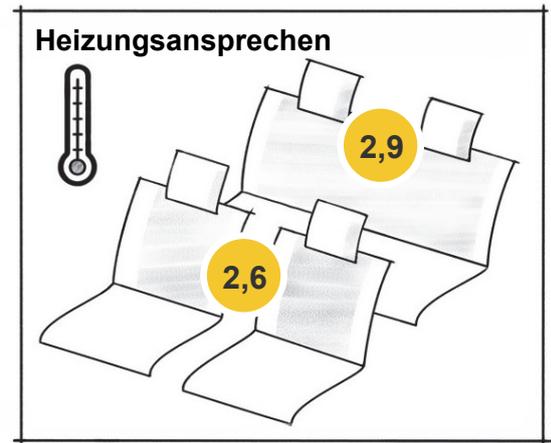
Der Golf 1.2 TSI überzeugt durch sein niedriges und unaufdringliches Geräuschniveau.

⊕ Der gemessene Geräuschpegel bei 130 km/h Autobahngeschwindigkeit liegt bei sehr niedrigen 65,8 dB(A). Weder Fahr- noch Windgeräusche werden dabei vom Fahrer überdurchschnittlich stark wahrgenommen. Die Windgeräusche nehmen auch bei höheren Geschwindigkeiten nicht überproportional zu. Der Benziner läuft kernig, der Geräuschpegel hält sich aber im akzeptablen Bereich.

2,0 Klimatisierung

Im Testwagen war die optionale Zwei-Zonen-Klimaautomatik an Bord, welche effektiv kühlt und im Winter in akzeptabler Zeit für angenehme Temperaturen im Innenraum sorgt.

⊕ Mit der Zwei-Zonen-Klimaautomatik können sich Fahrer und Beifahrer getrennt die Temperatur einstellen. Die Luftmengenverteilung kann gut justiert werden, allerdings nur für beide vorderen Insassen zusammen. Die Klimaautomatik arbeitet fein und situationsangepasst. Man kann die Intensität der Automatikfunktion auswählen (Sanft, Mittel, Intensiv). Die automatische Umluftregelung mittels Luftgütesensor und der Aktivkohlefilter sorgen stets für gute Atemluft im Innenraum.



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

2,2 MOTOR/ANTRIEB

2,7 Fahrleistungen*

Der stärkere der beiden 1,2-Liter-Benzinmotoren leistet 77 kW/105 PS und sorgt für durchschnittliche Fahrleistungen. Den simulierten Überholvorgang, ein Sprint von 60 auf 100 km/h, absolviert der TSI in 6,6 Sekunden. Die Durchzugskraft geht in Ordnung. Nur im sechsten Gang wird man öfter mal zum Zurückschalten gezwungen, da das Beschleunigungsvermögen zu mager ausfällt. Der größere 1,2-Liter reicht im Alltag aus. Für lange Strecken und sportlich ambitionierte Fahrer sollte er aber eher die zweite Wahl sein.

2,2 Laufkultur

Der Vierzylinder-Benziner kann durch seine gute Laufkultur punkten.

⊕ Vibrationen werden im Innenraum kaum wahr genommen. Allenfalls in Lenkrad und Schalthebel tritt gelegentlich leichtes "kribbeln" auf. Im Drehzahlkeller brummt der Motor etwas, bei sehr hohen Drehzahlen tendiert er deutlich zum Dröhnen - auch im Teillastbetrieb. Im mittleren Drehzahlbereich läuft er aber seidenweich.

1,7 Schaltung

Das manuelle Getriebe lässt sich einwandfrei bedienen und gehört mit zu den besten auf dem Markt befindlichen Schaltboxen.

⊕ Die Gänge lassen sich einwandfrei und präzise geführt schalten. Die möglichen Schaltgeschwindigkeiten sind hoch, die Schaltwege angemessen kurz. Anfahren klappt mit der gut dosierbaren Kupplung weitgehend problemlos. Eine Berganfahrhilfe unterstützt den Fahrer beim Anfahren am Berg. Eine mittels Taste aktivierbare Auto-Hold-Funktion lässt die Bremsen beim Anhalten am Berg bis zum Anfahren automatisch betätigt, wodurch der Fahrer im Stand nicht ständig das Bremspedal betätigen muss. Eine Gangempfehlung zeigt dem Fahrer die optimalen Schaltpunkte an, um möglichst ökologisch und kraftstoffsparend unterwegs zu sein.

Die bei allen Motorvarianten serienmäßige Start-Stopp-Automatik arbeitet zuverlässig, der Motor springt beim erneuten Betätigen der Kupplung zufriedenstellend an und ermöglicht so eine zügige Weiterfahrt. Der Rückwärtsgang ist durch eine Sperre sicher vor den anderen Gängen abgegrenzt. Ihm fehlt allerdings eine Synchronisierung die ein geräusch- und verschleißarmes Einlegen bei ausrollendem Fahrzeug garantieren würde.

2,3 Getriebeabstufung

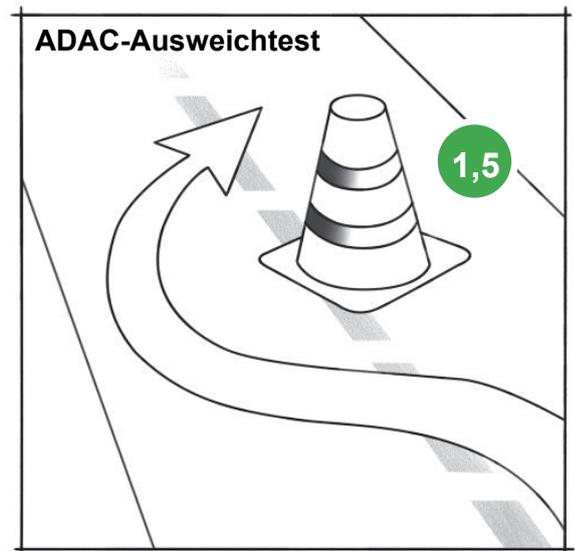
⊕ Die Abstufungen zwischen den Gängen sind tadellos. Die sechs knapp gestuften Schaltstufen halten den Turbomotor bei Laune. Die Gesamtübersetzung wurde zugunsten eines geringeren Verbrauchs recht lang gewählt. Das hat zur Folge, dass man bei Autobahngeschwindigkeit (130 km/h) mit relativ niedriger Motordrehzahl (ca. 2.900 1/min) und damit geräusch- und spritsparend unterwegs ist, bei Überholmanövern aber oft auch mal einen Gang zurück schalten muss, um für genügend Vortrieb zu sorgen.

1,7 FAHREIGENSCHAFTEN

1,8 Fahrstabilität

Der Golf zeigt ein sehr stabiles und sicheres Fahrverhalten.

⊕ Das Fahrzeug zeigt bei einem plötzlichen Spurwechsel auch bei hohen Geschwindigkeiten eine gute Fahrstabilität. Das Fahrzeug reagiert dabei spontan und pendelt kaum nach. Der Geradeauslauf ist vorbildlich, auch bei Spurrillen hält der Golf zuverlässig die Spur. Beim ADAC Ausweichtest schneidet der Golf VII gegenüber seinem Vorgänger nochmals deutlich sicherer ab. Das Fahrzeug reagiert spontan auf Lenkbefehle und zeigt ein weitgehend neutrales und gut kontrollierbares Fahrverhalten. Das feinfühlig und früh eingreifende ESP unterstützt den Fahrer dabei effektiv. Das ESP beinhaltet auch eine Gegenlenkunterstützung, welche dem Fahrer in kritischen Situationen einen Hinweis gibt, in welche Richtung er lenken sollte, um das Auto möglichst zu stabilisieren. Die Lenkung wird dabei in die richtige Richtung leichtgängiger als in die falsche. Der Golf VII ist nun serienmäßig mit der elektronischen Differentialsperre XDS ausgestattet, welche bisher nur im GTI erhältlich war. Dabei wird das kurveninnere Rad selektiv abgebremst, falls es droht durchzudrehen. Damit wird die Traktion verbessert und die Untersteuertendenz beim Beschleunigen aus Kurven verringert. Das Kurvenverhalten des Golf ist sehr sicher ausgelegt. Der Grenzbereich liegt hoch, kündigt sich aber trotzdem rechtzeitig an, wodurch der Fahrer bei zu schnell gefahrenen Kurven noch genügend Sicherheitsreserven zur Verfügung hat. Lastwechselreaktionen bei plötzlichem Gas wegnehmen in der Kurve sind nur wenig ausgeprägt vorhanden. Die oft kritisierte Verbundlenkerachse, die bei den niedrig motorisierten Golf-Modellen als Hinterachse verbaut wird, stellte im ADAC-Testbetrieb keine nennenswerten Nachteile zu den höher motorisierten Golf heraus.



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.

2,1 Lenkung*

Die serienmäßige Lenkung des Golf zeigt sich präzise und leichtgängig. Gegen Aufpreis gibt es auch eine neue Progressivlenkung (nicht im Testwagen), welche um die Mittellage relativ indirekt ausgelegt ist, mit steigendem Lenkwinkel aber direkter wird, um beim Rangieren möglichst den Lenkaufwand zu reduzieren.

⊕ Die Lenkung des Golf spricht um die Mittellage spontan an und zeigt eine gute Mittenzentrierung. Schnelle Kurven können mit präzisiertem Lenkeinschlag durchfahren werden, die Fahrbahnrückmeldung in der Lenkung ist dabei gut. Die Lenkübersetzung ist zufriedenstellend. Von Anschlag zu Anschlag sind knapp drei Lenkradumdrehungen notwendig. Der Kraftaufwand beim Rangieren fällt gering aus. Der Wendekreis von 10,9 m geht für diese Fahrzeugklasse in Ordnung.

1,2 Bremse

Der Golf 1.2 TSI kann mit einer sehr standfesten Bremsanlage und einem extrem kurzen Bremsweg punkten.

⊕ Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h steht das Fahrzeug bereits nach 33,6 m (Mittelwert aus zehn Messungen, halbe Zuladung, Dunlop Sport Maxx RT 91W der Größe 225/45R17W). Solch kurze Bremswege konnten vor einigen Jahren nur bei Supersportwagen realisiert werden. Die Bremse spricht spontan an und lässt sich ausgezeichnet dosieren. Bei einer starken Bremsung in der Kurve wurde der Golf klar auf Stabilität anstatt Bremsleistung ausgelegt. Dadurch untersteuert das Fahrzeug beim Bremsen in der Kurve stark, was den kurvenäußeren Vorderreifen stark belastet. Die Schleudergefahr ist dadurch allerdings sehr gering.

1,5 SICHERHEIT

1,3 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Der neue VW Golf ist mit einer Reihe an aktiven Sicherheitssysteme erhältlich, welche die Fahrsicherheit enorm erhöhen, allerdings auch ihren Preis haben.

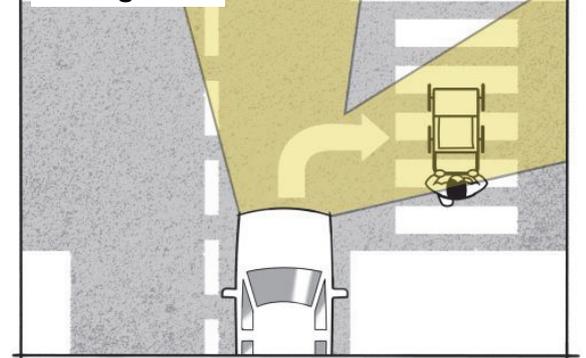
⊕ Serienmäßig findet man neben dem obligatorischen elektronischen Stabilitätsprogramm und einem Bremsassistenten auch ein indirekt messendes Reifendruckkontrollsystem an Bord, welches über Raddrehzahlvergleich einen Druckverlust an einem Rad erkennen kann und den Fahrer entsprechend warnt.

Einschlafwarner



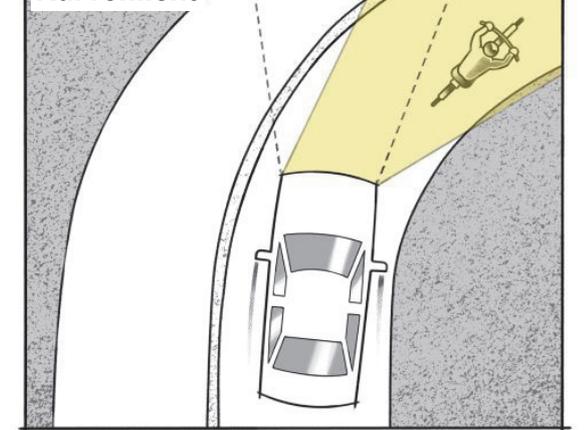
Ungewöhnliche Fahrerreaktionen aufgrund von Müdigkeit werden erkannt und führen zu einer Warnung.

Abbiegelicht



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

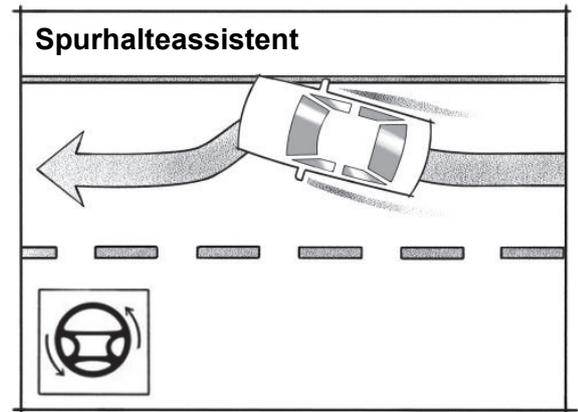
Kurvenlicht



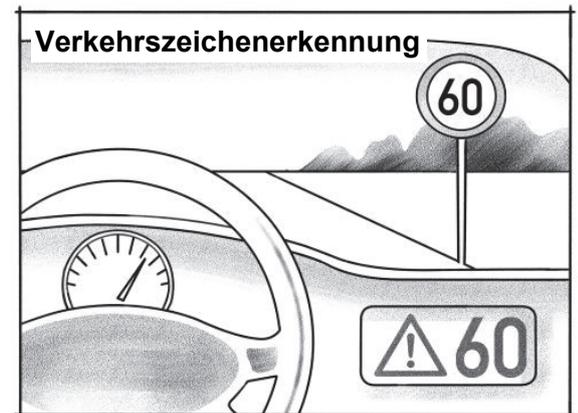
Die Scheinwerfer schwenken (abhängig von Lenkradstellung und Geschwindigkeit) gemäß dem Straßenverlauf in Fahrtrichtung und folgen so der Fahrbahn in Kurvenrichtung.

Die Ausstattungsvariante "Comfortline" beinhaltet zudem eine Müdigkeitserkennung, welche das Lenkverhalten des Fahrers auswertet und bei einer Änderung des Verhaltens aufgrund nachlassender Konzentration oder Müdigkeit den Fahrer warnt und eine Pausenempfehlung anzeigt. Der Golf ist zudem gegen Aufpreis mit hellen Xenonscheinwerfern und Abbiegelicht ausgestattet. Gegen weiteren Aufpreis gibt es sowohl einen normalen Fernlichtassistenten, welcher bei vorausfahrenden als auch entgegenkommenden Fahrzeugen automatisch das Fernlicht auf- und abblendet, als auch einen dynamischen Fernlichtassistenten. Dieser blendet immer nur die Teile des Fernlichts ab, welche andere Verkehrsteilnehmer blenden würden. Dadurch erhält man stets eine optimale Fahrbahnausleuchtung. Der dynamische Fernlichtassistent ist nur in Verbindung mit dem optionalen Kurvenlicht erhältlich. Ebenso optional ist das Umfeldüberwachungssystem Front Assist inklusive City-Notbremsfunktion erhältlich. Der Fahrer erhält damit bei einer drohenden Kollision eine gut sichtbare Kollisionswarnung. Reagiert der Fahrer nicht auf diese Warnung, wird automatisch eine Notbremsung eingeleitet und die Aufprallgeschwindigkeit deutlich reduziert. Bremst der Fahrer bei einer drohenden Kollision zu schwach, wird dieser durch den adaptiven Bremsassistenten wirkungsvoll unterstützt, indem der Bremsdruck so stark erhöht wird, dass eine Kollision vermieden wird. Der ebenfalls gegen Aufpreis erhältliche Spurhalteassistent Lane Assist erfasst über eine Kamera die Fahrspuren. Droht das Fahrzeug die Fahrspur ohne Blinkerbetätigung zu verlassen, lenkt der Lane Assist automatisch leicht in die Fahrbahnmitte zurück. Ordert man die Verkehrszeichenerkennung, werden über Navigationsdaten und Erkennung von Verkehrsschilder mittels Kamera dem Fahrer Geschwindigkeitsbegrenzungen sowie Überholverbote im Multifunktionsdisplay angezeigt. Bei einer Vollverzögerung blinkt das Bremslicht zunächst und ab Stillstand wird die Warnblinkanlage automatisch aktiviert - dadurch wird der nachfolgende Verkehr auf die Gefahrensituation hingewiesen. Auf Wunsch ist auch ein proaktives Insassenschutzsystem zu haben. Bei einer sehr starken Bremsung bzw. bei einem instabilen Fahrzustand (z.B. Schleudern) werden automatisch die Sicherheitsgurte der vorderen Insassen vorgespannt, sowie je nach Situation auch die Seitenscheiben und das Schiebedach geschlossen, um bei einem Unfall größtmöglichen Schutz zu erhalten. Rückstrahler in den Türen warnen den nachfolgenden Verkehr bei Nacht vor geöffneten Türen. Unbeabsichtigtes Anfahren ist nicht möglich, da der Motor nur mit gedrücktem Kupplungspedal gestartet werden kann. Ein Geschwindigkeitsbegrenzer (Speedlimiter) ist gegen Aufpreis erhältlich (im Tempomat enthalten).

⊖ Der neue Golf ist mit fast allen gängigen Sicherheitsfeatures erhältlich, einzig ein Totwinkelassistent findet sich noch nicht im Programm.



Infrarotsensoren oder Kameras erkennen die Fahrbahn-Markierungen. Verlässt der Fahrer seine Spur ohne zu Blinken (etwa wegen Unachtsamkeit oder Sekundenschlaf), erfolgt eine optische, akustische oder haptische Warnung. Bei dieser Variante erfolgt zudem ein leicht übersteuerbarer Lenkeingriff.



Eine Videokamera an der Fahrzeugfront erkennt Verkehrszeichen, die auf Tempo-Limits oder Überholverbote hinweisen und stellt diese für einige Sekunden in einer Anzeige im Armaturenbrett dar.

1,2 Passive Sicherheit - Insassen

Der Golf VII glänzt mit einem hervorragenden Crashverhalten

+ Beim ADAC Crashtest erhält der Golf für seinen Insassenschutz 94 % der möglichen Punkte und somit ein sehr gutes Fünf-Sterne-Ergebnis. Das Fahrzeug ist serienmäßig mit Front- und Seitenairbags vorne ausgestattet. Durchgehende Kopfairbags findet man ebenso an Bord wie einen Knieairbag für den Fahrer. Gegen Aufpreis gibt es auch Seitenairbags für die hinteren Insassen. Dann besitzen auch die hinteren Gurte Gurtstraffer. Die vorderen Kopfstützen reichen in der Höhe für ca. 1,90 m große Personen und befindet sich nahe genug am Kopf, um im Falle eines Heckaufprall optimal wirken zu können. Auch die hinteren Kopfstützen sind nahe am Kopf positioniert, könnten aber etwas höher sein, denn nur kleine Personen bis 1,70 m sind bei einem Heckaufprall gut geschützt. Gurtwarner gibt es für beide vorderen Insassen. Der Anschnallstatus der Fondpassagiere wird dem Fahrer im Multifunktionsdisplay angezeigt. Als eines von bisher wenigen Fahrzeugen wird der neue Golf serienmäßig mit einer Multikollisionsbremse ausgestattet. Im Falle eines Unfalls wird automatisch die Fahrzeugbremse aktiviert, um nach dem ersten Aufprall möglichst viel Restgeschwindigkeit abzubauen und somit die Gefahr einer schweren Zweitkollision zu verringern.

- Das Warndreieck ist zwar vorbildlich in die Heckklappe integriert, doch leider gibt es keinen gut erreichbaren Platz für den Verbandkasten. Dieser liegt unter der Gepäckraumabdeckung und ist im Ernstfall nicht schnell genug erreichbar.

1,7 Kindersicherheit

Die Kindersicherheit des Golf ist gut. Auf beiden äußeren Rücksitzen und dem Beifahrersitz lassen sich Kindersitze sicher befestigen. Drei Kindersitze passen aber auf der Rückbank nicht nebeneinander.

+ Beim ADAC Crashtest verdient sich der Golf 89 % der möglichen Punkte für den Bereich Kindersicherheit. Kindersitze lassen sich auf den beiden äußeren Rücksitzen mittels gut zugänglichen Isofix-Befestigungen inkl. Ankerhaken fixieren. Die normalen Gurte sind lang genug, um auch Kindersitze mit hohem Gurtbedarf zu befestigen. Die Gurtschlösser sind optimal angeordnet um Kindersitze aller Altersgruppen lagestabil und sicher befestigen zu können. Auch auf dem Beifahrersitz lassen sich Kinderrückhaltesysteme gut unterbringen. Die Beifahrerairbags sind abschaltbar, wodurch auch rückwärts gerichtete Kindersitze auf dem Beifahrerplatz befestigt werden dürfen. Alle Fensterheber besitzen einen Einklemmschutz, wobei der Einklemmschutz an den hinteren Fenstern etwas früher eingreifen dürfte. Laut Betriebsanleitung dürfen auf allen Sitzplätzen alle Kindersitzklassen installiert werden.

- Der Mittelsitz eignet sich aufgrund der ungünstigen Sitzform und nicht idealer Gurtanlenkpunkte nicht zum Befestigen von Kindersitzen. Drei Kindersitze hätten auf der Rückbank ohnehin nebeneinander keinen Platz.

2,4 Fußgängerschutz

+ Auch bei den Crashversuchen für den Fußgängerschutz gibt der Golf ein gutes Bild ab. Er erreicht 65 % der möglichen Punkte. Die einzig nennenswerte Kritikpunkte sind die seitlichen Bereiche der Motorhaube. Sie sind noch zu aggressiv ausgebildet.

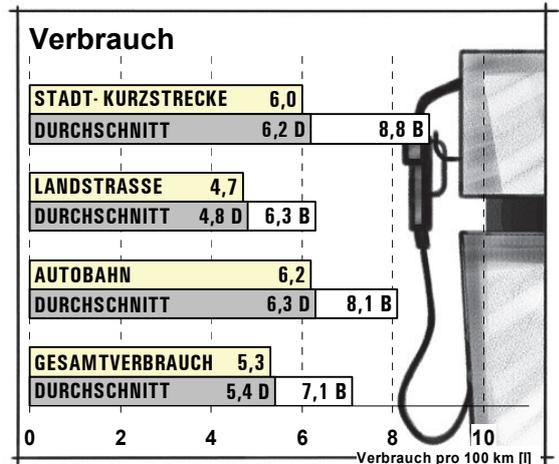
1,9

UMWELT/ECOTEST

2,7

Verbrauch/CO2*

Der Verbrauch des Golf mit der "großen" 1.2-TSI-Maschine liegt im mittleren Bereich seiner Klasse. Im Schnitt liegt der gemessene EcoTest-Verbrauch bei 5,3 l Super pro 100 km. Mit einem CO₂-Ausstoß von 148 g/km erreicht das Fahrzeug 33 Punkte im CO₂-Kapitel. Innerorts liegt der Verbrauch auch dank dem nun bei allen Motorvarianten serienmäßigen Blue Motion-Technology-Pakets (u.a. Start-Stop-System) bei niedrigen 6,0 l/100 km. Außerorts sind es 4,7 Liter und auf der Autobahn 6,2 Liter pro 100 Kilometer.



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

1,1

Schadstoffe

Der Schadstoffausstoß des Benziner-Golfs zeigt sich insgesamt absolut unauffällig.

⊕ Keine der Schadstoffgruppen fällt negativ auf. Für den Schadstoffausstoß erhält der Golf 1.2 TSI gute 49 Punkte. Insgesamt reicht das locker für vier Sterne im ADAC EcoTest (82 Punkte).

2,2

AUTOKOSTEN

3,5

Betriebskosten*

Die Betriebskosten werden zum Großteil aus den Kraftstoffkosten ermittelt. Der nur durchschnittliche Verbrauch von teurem Superkraftstoff führt zu ebenfalls durchschnittlichen Betriebskosten.

2,4

Werkstatt- / Reifenkosten*

Der VW besitzt eine fahrabhängige Serviceanzeige. Laut Hersteller ist dabei im Schnitt alle 28.000 Kilometer - spätestens aber nach zwei Jahren eine Inspektion (mit Ölwechsel) fällig. Dazwischen, also im 3. - dann im 5. Jahr usw., muss eine Inspektion (ohne Ölwechsel) durchgeführt werden. Bei 210.000 km muss der Zahnriemen gewechselt werden.

⊕ VW verbaut nach eigenen Angaben qualitativ hochwertige und langlebige Wartungs- und Verschleißteile, die zur Kosteneinsparung beitragen und gewährt eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.

⊖ Teure Werkstattstundenpreise verhindern eine noch bessere Benotung.

2,6

Wertstabilität*

Der ganz neu auf dem Markt erhältlichen siebten Generation des VW Golf kann in Verbindung mit dem Ottomotor im vierjährigen Kalkulationszeitraum ein nur durchschnittlicher Restwertverlauf prognostiziert werden.

3,2 Kosten für Anschaffung*

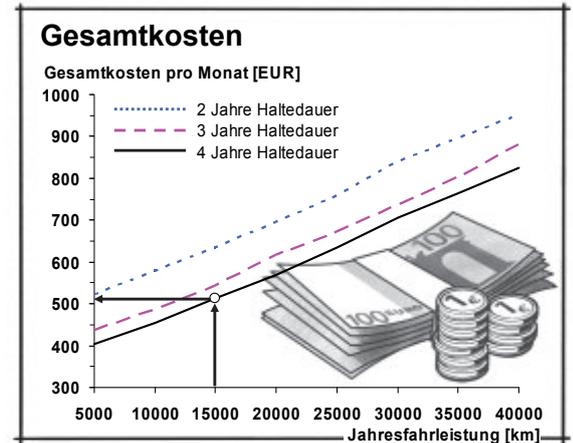
Ein Schnäppchen ist der Golf nicht. Der hohe Qualitäts- und Sicherheitsstandard und die große Beliebtheit des VW-Modells fordern ihren Preis. Der 1,2-Liter-TSI in der Comfortline-Variante kostet mit Grundausstattung 21.300 Euro. Die Ausstattung ist dann bereits reichhaltig. Trotzdem bietet die Ausstattungsliste noch vielfältige Möglichkeiten den Golf gegen viel bares Geld aufzuwerten.

1,4 Fixkosten*

+ Für den 1.2 TSI werden jährlich nur 32 Euro KFZ-Steuer fällig. Die Einstufungen in den Versicherungsklassen liegen im durchschnittlichen Bereich, die Teilkaskoversicherung ist erschwinglich.

1,8 Monatliche Gesamtkosten*

+ Mit dem Golf 1.2 TSI fährt man günstig. Bei den Betriebskosten und dem Wertverlust liegt er im Mittelfeld. Aber die niedrigen Werkstatt- und Fixkosten und die relativ erschwinglichen Reifen sorgen für ein insgesamt niedriges Niveau der Unterhaltskosten.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 513 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.2 TSI BMT	1.2 TSI BMT	1.4 TSI BMT	1.4 TSI BMT	1.4 TSI ACT BMT	GTI	GTI Performance
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1197	4/1197	4/1395	4/1395	4/1395	4/1984	4/1984
Leistung [kW (PS)]	63 (85)	77 (105)	90 (122)	103 (140)	103 (140)	162 (220)	169 (230)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	160/1400	175/1400	200/1400	250/1500	250/1500	350/1500	350/1500
0-100 km/h[s]	11,9	10,2	9,3	8,4	8,4	6,5	6,4
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	179	192	203	212	212	246	250
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller [l]	4,9 S	4,9 S	5,2 S	5,2 S	4,7 S	6,0 S	6,0 S
CO2 [g/km]	113	114	120	119	109	139	139
Versicherungsklassen KH/VK/TK	16/17/17	16/17/17	15/17/18	15/17/18	15/17/18	16/21/24	16/21/24
Steuer pro Jahr [Euro]	30	32	48	46	28	98	98
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	513	525	532	543	532	660	672
Preis [Euro]	17.875	19.350	22.425	23.425	23.975	29.250	30.375

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	1197 ccm
Leistung	77 kW (105 PS)
bei	5000 U/min
Maximales Drehmoment	175 Nm
bei	1400 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	205/55R16
Reifengröße (Testwagen)	225/45R17W
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	10,95/10,9 m
Höchstgeschwindigkeit	192 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	10,2 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2. + 3. Gang)	6,6 s
Bremsweg aus 100 km/h	33,6 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	4,9 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	5,3 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	6,0/4,7/6,2 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe	114 g/km
CO ₂ -Ausstoß Test(*WTW)	148 g/km
Innengeräusch 130km/h	65,8 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4255/1790/1452 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	2030 mm
Leergewicht/Zuladung	1260 kg/470 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	305 l/665 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	600 kg/1300 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	50 l
Reichweite	940 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte **fett**

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	124 Euro
Monatliche Werkstattkosten	50 Euro
Monatliche Fixkosten	85 Euro
Monatlicher Wertverlust	254 Euro
Monatliche Gesamtkosten	513 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	16/17/17
Grundpreis	21.300 Euro

NOTENSKALA

● Sehr gut	0,6 – 1,5	● Ausreichend	3,6 – 4,5
● Gut	1,6 – 2,5	● Mangelhaft	4,6 – 5,5
● Befriedigend	2,6 – 3,5		

Der ADAC-Autotest beinhaltet 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 2012 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Umwelt und Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.05.2012 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.05.2012 gültigen Steuergesetzgebung.

*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.

Weitere Autotests finden Sie unter www.adac.de/autotest

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbieglicht	Serie
Abstandsregelung, elektronisch	555 Euro ^o
Automatikgetriebe	1.825 Euro
elektronische Dämpferkontrolle (DCC)	990 Euro
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht (inkl. Xenon)	1.200 Euro ^o
Müdigkeitserkennung	Serie
Parkhilfe, elektronisch	Serie
Regen- und Lichtsensor (Licht-Sicht-Paket)	175 Euro ^o
Reifendruckkontrolle	Serie
Spurassistent (Lane Assist)	505 Euro
Tempomat	205 Euro ^o
Totwinkelassistent	nicht erhältlich
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Verkehrsschilderkennung	320 Euro
Xenonlicht	850 Euro ^o

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/355 Euro ^o
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend (Licht-Sicht-Paket)	175 Euro ^o
Keyless Entry	370 Euro
Klimaautomatik	365 Euro ^o
Knieairbag (Fahrer)	Serie
Navigationssystem	ab 505 ^o
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie

AUSSEN

Lackierung Metallic	525 Euro ^o
Schiebe-Hubdach	1.050 Euro

^o im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

1,9

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

¹ ohne Wirtschaftlichkeit * Werte klassenbezogen