ADAC

# Autotest

## VW Golf 1.4 TSI BMT Highline

EcoTest ★★★★☆

### Fünftürige Schrägheckklimousine der unteren Mittelklasse (90 kW / 122 PS)

Der Golf - das Auto. Doch was bietet die siebte Generation Golf? Das Blechkleid weist auf den ersten Blick keine gravierenden Veränderungen zum Vorgänger auf, wurde jedoch hinsichtlich der Aerodynamik weiter optimiert. Zudem wuchsen die Karosserieproportionen, davon profitiert auch das Platzangebot im Innenraum, wenn auch der Kofferraum nun etwas kleiner ausfällt als beim Vorgänger (minus 45 Liter), aber an Variabilität gewinnt. Der Fahrkomfort liegt dank adaptiver Dämpfer (optional) und der Sportsitze auf hohem Niveau, und auch die Verarbeitung ist tadellos, gespart wurde jedoch hier und da bei den Materialien. Wirklich beachtlich ist die Vielzahl an Assistenzsystemen, die nun Einzug halten – ACC mit Notbremssystem, Spurhalteassistent oder der dynamische Fernlichtassistent sind nur einige Highlights, die optional erworben werden können. Andere sinnvolle Details wie Xenonscheinwerfer und Müdigkeitserkennung sind bei der Highline-Ausstattung serienmäßig. In Verbindung mit dem 1,4-Liter-Ottomotor, mit dem sich gute Fahrleistungen realisieren lassen, bringt es der Golf auf einen Grundpreis von 24.075 Euro. Das Auto - es stellt ein gelungenes und solides Gesamtpaket dar, bei dem man kaum Kompromisse eingehen muss. **Karosserievarianten:** Drei- und Fünftürer. **Konkurrenten:** u.a.: Audi A3, BMW 1er, Ford Focus, Mercedes A, Opel Astra, Volvo V40.

**ADAC-URTEIL**

| | |
|---|---|
| 1,8 | AUTOTEST |
| 2,7 | AUTOKOSTEN |

**Zielgruppencheck**

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

⊕ großzügiges Raumangebot, Xenonscheinwerfer Serie, guter Komfort, hohes Sicherheitsniveau

⊖ hohe Betriebskosten

Stand: März 2013
Text: Martin Brand

## 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, möglichst Produktionskosten einzusparen. So sind als Beispiel die Verkleidungen der Fondtüren im oberen Bereich nicht mehr geschäumt - ein Rückschritt gegenüber dem Vorgänger.

⊕ Die Spaltmaße der Karosserie verlaufen gleichmäßig und schmal und die Anbauteile sind ordentlich eingepasst. Die Türfalze sind sauber versiegelt und gut gegen Korrosion geschützt. Der Innenraum wirkt aufgeräumt und glänzt durch die weitgehend gute Verarbeitung. Alle Teile sind passgenau und stabil verbaut. Die verwendeten Materialien sind überwiegend hochwertig und für die Fahrzeugklasse angemessen. Der Motorraum ist abgeschottet und die seitlichen Bereiche des Unterbodens sind verkleidet - das reduziert Luftwirbel, somit auch Lärmemissionen und den Kraftstoffverbrauch. Die Türschweller sind durch weit außen liegende Türgummis sehr gut gegen Verschmutzung geschützt. Schwellerleisten, die den Lack beim Ein- und Aussteigen vor Kratzern schützen, fehlen aber. Die Tankklappe ist in die Zentralverriegelung integriert, der Deckel ist einfach abschraubbar.

⊖ Einige Kunststoffteile, die nicht im direkten Sichtbereich des Fahrers liegen, sind sehr hart: Große Bereiche der Türverkleidungen und der untere Teil des Armaturenbretts sind nicht aufgeschäumt und dadurch kratzempfindlich. Am Golf VII findet man weder an den Türen, noch an den Fahrzeugflanken Schutzleisten, welche bei leichten Parkremplern den Lack vor Beschädigungen schützen. Einen speziellen Fehlbetankungsschutz, der ein versehentliches Betanken mit falschem Kraftstoff verhindern würde, gibt es nicht.

### 2,4 Alltagstauglichkeit

Die Alltagstauglichkeit ist dank vier vollwertiger Sitzplätze und einem schmalen Mittelsitz sowie der hohen Reichweite noch gut.

⊕ Auch wenn die Tankgröße gegenüber dem Vorgänger um fünf Liter auf 50 l reduziert wurde, kann man mit dem Golf Reichweiten bis gut 900 km realisieren. Auf dem Dach dürfen immerhin 75 kg Gepäck transportiert werden, eine stabile Dachreling fehlt aber. Die gebremste Anhängelast beträgt 1.400 kg (ungebremst 610 kg). Serienmäßig ist der Golf zwar nur mit einem Reifenpannenset ausgestattet, doch gegen Aufpreis gibt es die Wahl zwischen einem schmalen Notrad, einem vollwertigen Reserverad oder selbstheilender Fahrbereifung. Das Reifenreparaturset kann sich bei gravierenden Reifenschäden schnell als unbrauchbar erweisen. Das im Testwagen verbaute 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. Nur bei Wahl eines Ersatzrades findet man Wagenheber und Werkzeug an Bord. 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.

⊖ Die maximal zulässige Zuladung liegt mit 460 kg im hinteren Mittelfeld.


© ADAC e.V. 

## 2,1 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 vorne 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 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 Außenspiegel sind serienmäßig elektrisch einstell- und beheizbar. Leider besitzt nur der linke Außenspiegel einen asphärischen Bereich, wodurch Objekte im toten Winkel des Fahrzeugs besser erkannt werden können. 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. Bei der Highline-Ausstattung sind bereits die sinnvollen Parksensoren, welche den Fahrer beim Rangieren akustisch und optisch bei Hindernissen vor oder hinter dem Fahrzeug warnen, ab Werk an Bord. Gegen Aufpreis kann man zusätzlich eine Rückfahrkamera und einen Parklenkassistenten (Park Assist; nicht im Testwagen verbaut) ordern. Die Rückfahrkamera ist im Hersteller-Embleme integriert, dadurch verschmutzt sie nicht - das Ein- und Ausfahren der Kamera ist allerdings deutlich hörbar. Helle Bi-Xenon-Scheinwerfer inklusive in die Nebelscheinwerfer integriertes Abbiegelicht findet man bei der getesteten Ausstattungsvariante serienmäßig an Bord. 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". 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 (beide nicht im Testfahrzeug).

## 2,7 Ein-/Ausstieg

Das Ein- und Aussteigen funktioniert im Golf zufriedenstellend. Der Schweller ist zwar niedrig, wodurch die Füße nicht so weit angehoben werden müssen, doch stört vor allem der große Abstand zwischen Seitenschweller und Sitz. Zudem behindern die weit hochgezogenen Seitenwangen der optionalen Sportsitze etwas beim Einsteigen. Die Sitzfläche liegt mit rund 55 cm über der Fahrbahn in akzeptabler Höhe. Hinten steigt man verhältnismäßig bequem ein und aus. Die Türöffnungen sind ausreichend groß und die Rücksitzbank liegt auf akzeptabler Höhe.


© ADAC e.V. 

Einzig die etwas in den Einstiegsbereich hineinragenden Radläufe behindern den Zustieg. Die Türaufhalter sind zwar kräftig genug um die Türen auch an Steigungen sicher offen zu halten, doch besitzen sie nur zwei Zwischenrasterungen.

⊕ Dank dem optionalen schlüssellosen Zugangssystem "Keyless Access" kann der Schlüssel zum Ent- und Verriegeln des Fahrzeugs in der Tasche bleiben - ein versehentliches Aussperren ist nicht möglich. Zusätzlich lassen sich mit der Funkfernbedienung die Fenster öffnen uns schließen. 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.

⊖ 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. Die SAFE-Sicherung 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 hinteren Mittelfeld der Fahrzeugklasse (gemessen bis Gepäckraumabdeckung, variabler Ladeboden in unterer Stellung) - dachhoch sind es 425 l.

⊕ Klappt man die Rücksitze um, lässt sich das Volumen auf brauchbare 665 l erweitern (gemessen bis Fensterunterkante). Dann kann das Ladeabteil auch über einen gewissen Teil bis unters Dach beladen werden, dies entspricht 1.120 Litern.

**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 und auch wieder schließen, hierfür gibt es große, 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 das Ladeabteil.

## 2,5 Kofferraum-Variabilität

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

⊕ Die Rücksitzlehnen lassen sich zweigeteilt (60:40) umklappen. Der Klappmechanismus ist vom Innenraum aus einfach und mit wenig Kraftaufwand bedienbar. 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 ist zwar ebenfalls Platz zum Verstauen von Kleingepäck, wählt man allerdings das optionale Notrad, bleibt kaum noch Platz. Die Lehne des Beifahrersitzes kann gegen Aufpreis umgeklappt werden, was beim Transport langer Gegenstände hilfreich ist - allerdings ist die umklappbare Beifahrersitzlehne nicht mit den im Testwagen verbauten Sportsitzen kombinierbar.

# 1,6 INNENRAUM

## 1,5 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.

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

⊕ Das Lenkrad lässt sich in einem großen Bereich in der Höhe und Weite einstellen. Die Pedale sind insgesamt gut angeordnet, wenn auch der Golf VII wieder mit einem hängenden anstatt wie beim Vorgänger mit einem stehenden Gaspedal ausgerüstet ist. Der Motorstart erfolgt über einen in der Mittelkonsole positionierten und beleuchteten Knopf - die Lage ist anfangs gewöhnungsbedürftig aber der Schalter erweist sich als sehr gut erreichbar. Der Schalthebel liegt ebenfalls gut zur Hand. Die Scheibenwischer besitzen zwei Wischgeschwindigkeiten und einen in der Empfindlichkeit einstellbaren Regensensor (optional). Der Lichtschalter ist optimal erreichbar und auch bei ausgeschaltetem Licht beleuchtet. Er beinhaltet Bedienelemente für die Nebelleuchten (durch herausziehen des Schalters aktivierbar). Das Klimabedienteil könnte zwar etwas höher positioniert sein, doch erschließen sich die Funktionen der in dieser Variante serienmäßigen 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 Detaileinstellungen 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. Das gegen Aufpreis erhältliche Navigationssystem "Discover Pro" ist mit einer riesigen Bildschirmdiagonale von 20,3 cm und einem Annäherungssensor ausgestattet. Dieser erkennt wenn sich die Hand in Richtung Bildschirm bewegt und listet nur dann weitere Auswahlpunkte auf. Das im Stil 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 große Lautsprechersystem des "Discover Pro" sorgt für klaren Klang und kräftige Bässe, auch bei lauter Musik. Ablagen gibt es vorne wie hinten genügend.


© ADAC e.V. 

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 Vordersitzen und große Türfächer verwöhnt. Das Handschuhfach ist zufriedenstellend groß, beleuchtet und klimatisiert. Die helle Innenraumbeleuchtung mit vier LED-Leselampen und Ambientebeleuchtung (Serie beim Highline) sorgt für eine gute Ausleuchtung und ein angenehmes Gefühl. 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. Die Geschwindigkeitsregelanlage wird nun im Lenkrad aktiviert und die eingestellte Geschwindigkeit angezeigt. Im gleichen Bedienblock kann auch die Abstandsregelung (ACC) aktiviert und eingestellt werden. Alle vier elektrischen Fensterheber besitzen eine Auf- und Abwärtsautomatik und funktionieren auch ohne Zündung (bis eine Türe geöffnet wird).

⊖ 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 ideal bedienbar und erfordern eine erhöhte Aufmerksamkeit, möchte man diese während der Fahrt bedienen.

## 1,3 Raumangebot vorne*

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

⊕ Der Verstellbereich der Sitzlänge 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 eingeengt. Das subjektive Raumgefühl ist gut bis zufriedenstellend.

## 2,0 Raumangebot hinten*

⊕ Auch hinten geht es für eine Schrägheckklimousine 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.

# 2,0 KOMFORT

## 2,0 Federung

Der VW Golf ist gegen Aufpreis mit dem um 10 mm tiefer gelegten adaptiven Fahrwerk DCC inklusive verschiedener anwählbarer Fahrprofile erhältlich. Der Federungskomfort fällt damit gut aus, zudem lässt sich die Charakteristik der Dämpfer von komfortabel bis sportlich in drei Stufen einstellen.

⊕ Die adaptiven Dämpfer passen die Dämpfercharakteristik automatisch an die momentane Fahrsituation an und sorgen für einen guten Federungskomfort. Im Normalmodus findet man dabei einen guten Kompromiss zwischen einer sportlich straffen und zugleich langstreckentauglichen Auslegung. Sowohl kurze als auch lange Bodenwellen werden gut abgefedert, harte Stöße dringen nicht zu stark bis zu den Insassen durch und auch Querfugen werden ordentlich absorbiert. Der Fahrkomfort in der Stadt ist dabei insgesamt gut, wobei speziell grobes Kopfsteinpflaster etwas stärker (auch akustisch) im Innenraum präsent ist. Sowohl die Seitenneigung als auch Vertikalbewegungen des Fahrzeugs sind gut gedämpft. Wählt man die Einstellung "Sport" zeigt das Fahrwerk eine tendenziell straffere Auslegung, welche aber nicht unangenehm hart wirkt. Im Comfort-Modus spricht die Federung speziell bei feinen Fahrbahnunebenheiten geringfügig weicher an, schwingt aber bei langen Wellen etwas mehr nach, vor allem beladen. Insgesamt zeigt das adaptive Fahrwerk im Golf eine gute Performance und kann auch mit dem Komfortverhalten deutlich größerer und teurerer Fahrzeuge mithalten.

## 2,1 Sitze

In der Ausstattungsvariante "Highline" ist der Golf serienmäßig mit Sportsitzen ausgestattet, die einen guten Sitzkomfort und festen Halt bieten. 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).

⊕ Die serienmäßigen Sportsitze vorne sind beide in der Höhe einstellbar. Sie sorgen dank gut konturierten Lehnen und körpergerecht gestalteter Sitzflächen für einen guten Sitzkomfort und festen Halt. Die mit Alcantara überzogenen Sitzmittelbahnen sind atmungsaktiv, wodurch man bei heißen Außentemperaturen nicht so stark schwitzt. Personen unterschiedlicher Statur und Körpergröße finden schnell eine angenehme Sitzposition. Der Fahrer kann seinen linken Fuß fest abstützen, es gibt auch ein festes Trittbrett. 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.

## 1,7 Innengeräusch

Der Golf 1,4 TSI kann mit einem niedrigen Geräuschniveau im Innenraum überzeugen.

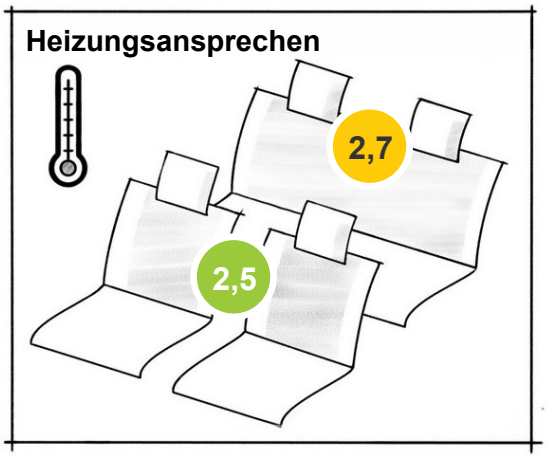
⊕ Der gemessene Geräuschpegel bei Autobahngeschwindigkeit (130 km/h) beträgt 66,9 dB(A). Weder Fahr- noch Windgeräusche werden dabei vom Fahrer überdurchschnittlich stark wahrgenommen und letztere steigen auch bei höheren Geschwindigkeiten nicht zu stark an. Auch das Otto-Aggregat hält sich im Hintergrund, wird aber unter Last im niedrigen Drehzahlbereich etwas präsenter - unangenehm wird es aber nicht.


© ADAC e.V. 

## 1,9 Klimatisierung

In der Ausstattungsvariante "Highline" findet man serienmäßig eine Zwei-Zonen-Klimaautomatik an Bord, die fein und situationsangepasst arbeitet.

⊕ Mit der Zwei-Zonen-Klimaautomatik können sich Fahrer und Beifahrer die Temperatur getrennt einstellen. Die Luftmengenverteilung kann gut justiert werden, allerdings nur für die vorderen Insassen gemeinsam. Man kann drei Automatikprogramme wählen (Sanft, Mittel, Intensiv), je nach Programm wird die Intensität der automatischen Regelung angepasst. Die automatische Umluftregelung mittels Luftgütesensor sorgt stets für gute Atemluft im Innenraum. Die Heizung spricht vorn recht schnell und im Fond gut bis zufriedenstellend an, so dass es nicht zu lang dauert, bis beim ADAC Heizungstest angenehme Temperaturen im Innenraum vorherrschen.




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

# 1,9 MOTOR/ANTRIEB

## 2,0 Fahrleistungen*

Der aufgeladene 1,4-l-Ottomotor leistet maximal 122 PS und entfacht ein Drehmoment von 200 Nm bei 1400 U/min - das reicht im Golf vollkommen aus um gute Fahrleistungen zu realisieren. Doch auch im normalen Betrieb fühlt man sich mit dem Aggregat nicht untermotorisiert.

⊕ Das Aggregat kann in den drei höchsten Gängen durchweg mit guten Elastizitätswerten überzeugen. Auch der simulierte Überholvorgang (Beschleunigung von 60 auf 100 km/h) wird in kurzen 5,4 Sekunden absolviert.

## 1,8 Laufkultur

Der aufgeladene Vier-Zylinder-Direkteinspritzer legt eine gute aber nicht tadellose Laufkultur an den Tag.

⊕ Der Motor läuft insgesamt ruhig, es werden kaum Vibrationen im Innenraum wahrgenommen. Nur bei bestimmten Drehzahlen erzeugt das Aggregat leichte Störfrequenzen. So dröhnt es unterhalb von 1500 U/min unter Last im Innenraum etwas und auch im oberen Drehzahlbereich wird der Motor akustisch präsenter. Unangenehm wird es aber nicht.

## 1,6 Schaltung

Das Sechs-Gang-Getriebe lässt sich einwandfrei schalten und gehört mit zu den besten auf dem Markt befindlichen Schaltboxen.

⊕ Die Gänge sind präzise geführt und lassen sich einwandfrei einlegen, wenn auch ein kleiner Widerstand beim Einlegen überwunden werden muss. Die gute Präzision lässt sich auch beim Überspringen einzelner Gänge feststellen, da auch hier nichts hakt. Die Schaltwege sind kurz, so dass sich auch schnelle Schaltvorgänge realisieren lassen. Das Einlegen des Rückwärtsganges klappt weitgehend problemlos. Selbst wenn das Fahrzeug noch leicht nach vorne rollt, kracht nichts im Getriebe. Der Kraftaufwand zum Einlegen des Rückwärtsganges fällt nicht zu hoch aus.


© ADAC e.V. 

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. Durch Wahl des Eco-Modus werden die Schaltpunktempfehlungen weiter in Richtung früh geschoben, was sich kraftstoffsparend auswirkt. Doch dies geschieht leider etwas auf Kosten des Komforts, da der Motor dann in einem, was Störfrequenzen betrifft, ungünstigen Drehzahlbereich arbeitet und ein Dröhnen im Innenraum zu vernehmen ist. 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.

## 2,3 Getriebeabstufung

Das Sechs-Gang-Getriebe ist gut abgestimmt und passt gut zur Motorcharakteristik.

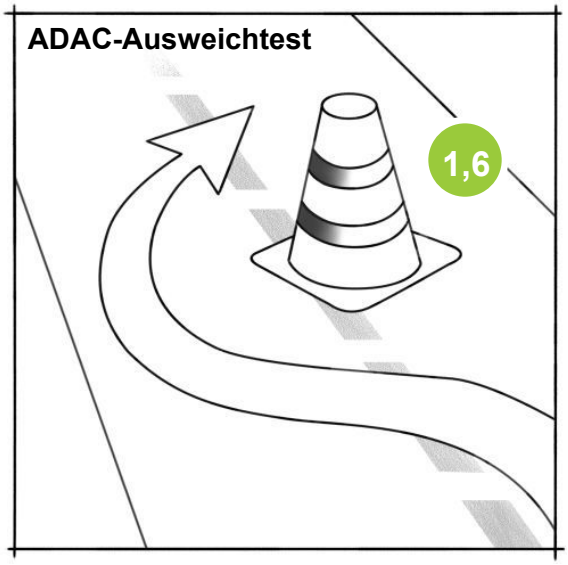
⊕ Die Abstufungen des Getriebes sind stimmig, es gibt für jeden Geschwindigkeitsbereich einen passenden Gang. Die Gesamtübersetzung wurde zugunsten guter Fahrleistungen eher kurz gewählt. Das hat zur Folge, dass der Motor bei Autobahngeschwindigkeit (130 km/h) mit ca. 2.900 U/min dreht. Eine etwas längere Übersetzung würde das Drehzahlniveau und somit den Kraftstoffverbrauch senken.

# 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 er 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 Fahrzeug möglichst zu stabilisieren. Die Lenkung wird dabei in die erforderliche Richtung leichtgängiger als in die falsche. Der Golf VII ist nun serienmäßig mit der elektronischen Differentialsperre XDS ausgestattet, die bisher nur im GTI erhältlich war. Dabei wird das kurveninnere Rad selektiv abgebremst, falls es droht durchzudrehen - dies verbessert die Traktion und verringert die Untersteuertendenz beim Beschleunigen aus Kurven. Das Kurvenverhalten des Golf ist sehr sicher ausgelegt. Der Grenzbereich liegt hoch (Testwagen mit adaptiven Dämpfern DCC), 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.




**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 präzisem Lenkeinschlag durchfahren werden, die Fahrbahnrückmeldung in der Lenkung ist dabei gut. Die Lenkübersetzung ist gut bis zufriedenstellend. Von Anschlag zu Anschlag sind knapp drei Lenkradumdrehungen notwendig. Der Kraftaufwand beim Rangieren fällt gering aus. Der Wendekreis von 10,95 m geht für diese Fahrzeugklasse in Ordnung.

## 1,3 Bremse

Der Golf 1,4 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 33,9 m (Mittelwert aus zehn Messungen, halbe Zuladung, Reifen: Dunlop Sport Maxx RT ; 225/45 R17 91W). Solch kurze Bremswege wurden vor einigen Jahren nur von Supersportwagen realisiert. 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.

# 1,4 SICHERHEIT

## 1,3 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

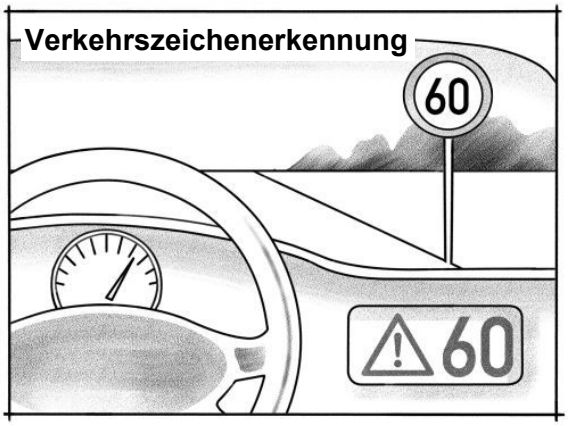
Der neue VW Golf ist mit einer Reihe an aktiven Sicherheitssystemen erhältlich, wodurch sich die Fahrsicherheit enorm erhöht, allerdings auch der Preis stark steigt.

⊕ 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. Die Ausstattungsvariante "Highline" beinhaltet zudem eine Müdigkeitserkennung, die 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 Highline ist zudem serienmäßig mit hellen Xenonscheinwerfern und Abbiegelicht ausgestattet. Gegen Aufpreis gibt es sowohl einen normalen Fernlichtassistenten, der bei vorausfahrenden als auch entgegenkommenden Fahrzeugen automatisch das Fernlicht ab- und wieder aufblendet, als auch einen dynamischen Fernlichtassistenten. Dieser blendet immer nur die Teile des Fernlichts ab, die andere Verkehrsteilnehmer blenden würden. Dadurch erhält man stets eine optimale Fahrbahnausleuchtung. Der dynamische Fernlichtassistent ist nur in Verbindung mit dem optionalen Kurvenlicht erhältlich. Gegen weiteren Aufpreis ist das Umfeldüberwachungssystem Front Assist inklusive City-Notbremsfunktion erhältlich. Der Fahrer erhält damit bei einer drohenden Kollision eine gut sichtbare Kollisionswarnung.

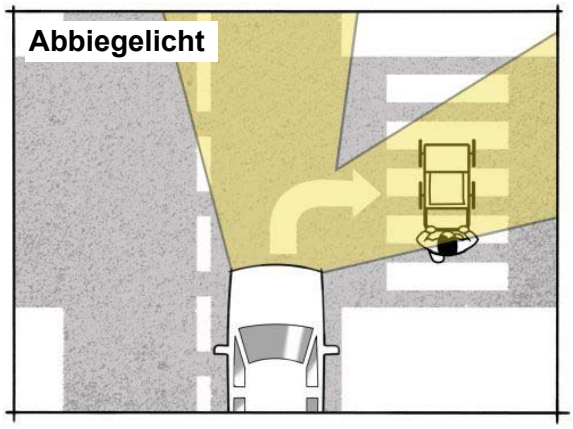
**Ungewöhnliche Fahrerreaktionen aufgrund von Müdigkeit werden erkannt und führen zu einer Warnung.**

Reagiert er 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. Das System funktioniert insgesamt gut, allerdings wird der Fahrer hin und wieder ermahnt, die Hände ans Lenkrad zu tun, obwohl dieser beide Hände dort hat. Ordert man die Verkehrszeichenerkennung, werden über Navigationsdaten und Erkennung von Verkehrsschildern mittels Kamera Geschwindigkeitsbegrenzungen sowie Überholverbote im Multifunktionsdisplay dem Fahrer angezeigt. Bei einer Vollverzögerung blinkt zunächst das Bremslicht mit erhöhter Frequenz und ab Stillstand wird die Warnblinkanlage automatisch aktiviert - dadurch wird der nachfolgende Verkehr auf die Gefahrensituation hingewiesen. 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.




**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.**

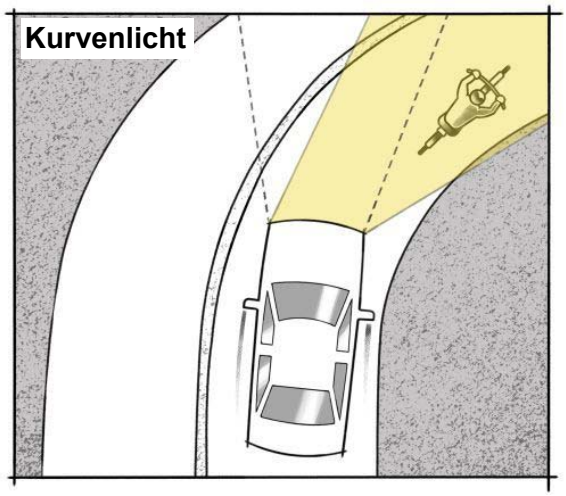



**Zusätzliche Lampen (oder angepasste Nebelscheinwerfer) leuchten im Stadtverkehr beim Abbiegen die betreffende Seite besser aus. So wird das Risiko, an Kreuzungen und Einmündungen Fußgänger zu übersehen, erheblich vermindert.**

## 1,2 Passive Sicherheit - Insassen

Der Golf VII sollte wie schon sein Vorgänger mit einer sehr guten passiven Sicherheit überzeugen können.

⊕ 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. Auf Wunsch ist 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. Beim ADAC Crashtest nach EuroNCAP-Norm weist der Golf VII einen Erfüllungsgrad von 94 Prozent auf. Die vorderen Kopfstützen reichen in der Höhe für ca. 1,90 m große Personen und befinden sich nahe genug am Kopf, um im Falle eines Heckaufpralls optimal wirken zu können.

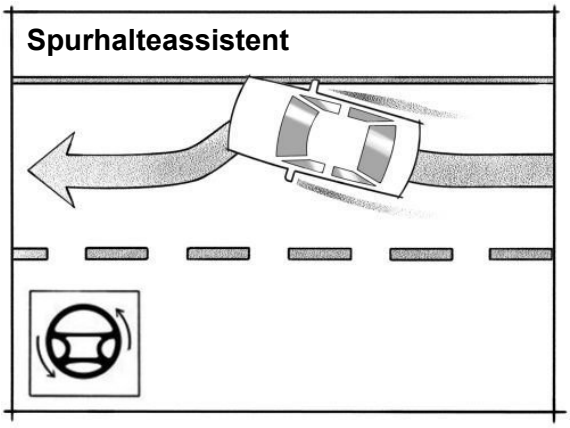



**Die Scheinwerfer schwenken (abhängig von Lenkradstellung und Geschwindigkeit) gemäß dem Straßenverlauf in Fahrtrichtung und folgen so der Fahrbahn in Kurvenrichtung.**


© ADAC e.V. 

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. Die vorderen Insassen werden ermahnt sich anzuschnallen, 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 Verbandskasten. Dieser liegt unter der Gepäckraumabdeckung und ist im Ernstfall nicht schnell genug erreichbar.




**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.**

## 1,5 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 Crashtest nach EuroNCAP-Norm erreicht der Golf VII 89 Prozent der möglichen Punkte bei der 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 Kindersitze gut unterbringen. Die Beifahrerairbags sind abschaltbar, wodurch auch rückwärts gerichtete Kindersitze auf dem Beifahrerplatz befestigt werden dürfen. Alle Fensterheber besitzen einen Einklemmschutz, wodurch ein Verletzungsrisiko gemindert wird. Laut Betriebsanleitung dürfen auf allen Sitzplätzen alle Kindersitz-Klassen transportiert 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

Der Golf VII wurde gegenüber dem Vorgänger beim Fußgängerschutz weiter optimiert, so dass auch der Fußgängerschutz gut ausfällt.

⊕ Beim Crashtest nach EuroNCAP-Norm weist der Golf VII mit einem Erfüllungsgrad von 65 Prozent ein gutes Ergebnis auf. Entschärft sind der komplette Stoßfänger und die mittleren Bereiche der Motorhaube. Die Vorderkante der Motorhaube erweist sich als teilentschärft.

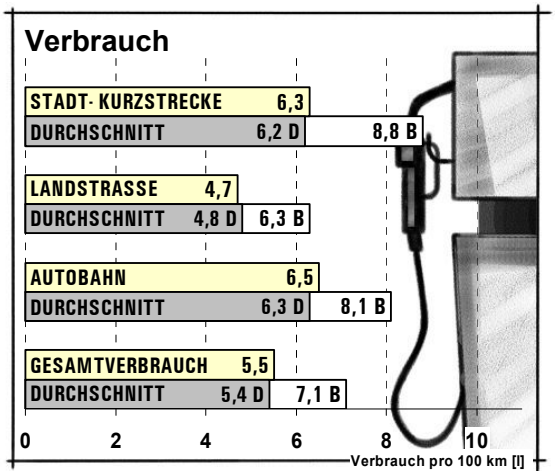
⊖ Die seitlichen Bereich der Motorhaube sind noch zu aggressiv gestaltet.

# 2,0 UMWELT/ECOTEST

## 2,9 Verbrauch/CO2*

Beim Verbrauch/CO2-Kapitel landet der Golf 1,4 TSI im Klassenmittelfeld.

⊕ Im EcoTest wurde ein CO2-Ausstoß von 154 g/km ermittelt - das entspricht 31 Punkten. Aus der Messung resultiert ein Durchschnittsverbrauch von 5,5 l auf 100 km. Innerorts liegt der Verbrauch auch dank dem nun bei allen Motorvarianten serienmäßigen Blue Motion Technology Pakets (u.a. Start-Stopp-System) bei 6,3 l/100 km. Außerorts sind es 4,7 l und auf der Autobahn 6,5 l pro 100 km.




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

## 1,1 Schadstoffe

Die Schadstoffanteile im Abgas fallen sehr niedrig aus.

⊕ Es fällt keine Schadstoffgruppe negativ auf, so dass hier 49 von 50 möglichen Punkten vergeben werden können. Insgesamt bringt es der Golf auf 80 Punkte - dies entspricht vier Sternen im ADAC EcoTest.

# 2,7 AUTOKOSTEN

## 3,9 Betriebskosten*

⊖ Die Betriebskosten errechnen sich im Wesentlichen aus den Kosten für Kraftstoff - der Golf VII erreicht mit dem 1,4-Liter-TSI-Motor aufgrund des durchschnittlichen Verbrauchs nur eine ausreichende Benotung.

## 3,3 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*

Da der Golf VII ein völlig neues Modell darstellt, ist während des vierjährigen Berechnungszeitraums nicht mit einer Ablöse zu rechen - daher kann dem VW ein stabiler Restwertverlauf prognostiziert werden.


© ADAC e.V. 

## 3,6 Kosten für Anschaffung*

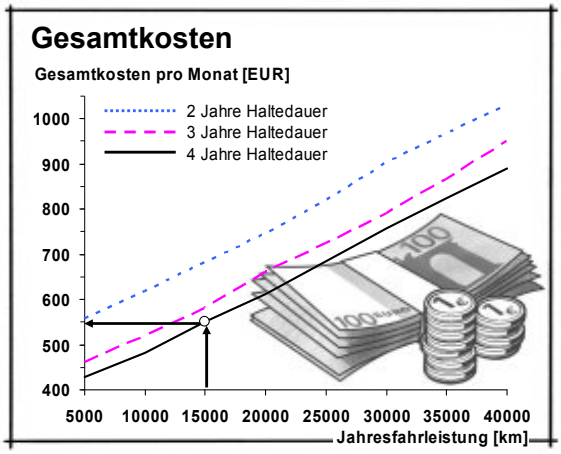
Der getestete Golf 1,4 TSI kostet in der Top-Ausstattung "Highline" und fünf Türen mindestens 24.075 Euro - das ist ein durchschnittlicher Preis in dieser Fahrzeugklasse. Dabei erweist sich allerdings die Serienausstattung als umfangreich, neben Xenonscheinwerfer und Klimaautomatik findet man auch Sportsitze und eine Einparkhilfe an Bord. Sollen jedoch alle klassenüblichen Ausstattungsdetails an Bord sein, müssen rund 880 Euro aufgewendet werden. Darüber hinaus gibt es aber noch eine Reihe an empfehlenswerten Extras, wie das Fahrerassistenzpaket (1.690 Euro), die sowohl den Fahrkomfort als auch die Fahrsicherheit enorm erhöhen, aber auch den Anschaffungspreis.

## 1,3 Fixkosten*

⊕ Die Fixkosten fallen im Klassenvergleich günstig aus. Die Kfz-Steuer beträgt lediglich 48 Euro und auch die Versicherungs-Einstufungen fallen nicht zu teuer aus (KH: 15; TK: 18; VK: 17).

## 2,4 Monatliche Gesamtkosten*

Die monatlichen Gesamtkosten liegen im guten Klassenmittelfeld. In fast allen Kostensparten bewegt sich der Golf etwa im Mittelfeld, nur die Fixkosten fallen sehr niedrig aus.




**Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 550 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).**

## DIE MOTORVARIANTEN (BENZINER)

**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


© ADAC e.V. 

## DATEN UND MESSWERTE

| | |
|---|---|
| 4-Zylinder Otto | Schadstoffklasse Euro5 |
| Hubraum | 1395 ccm |
| Leistung | 90 kW (122 PS) |
| bei | 5000 U/min |
| Maximales Drehmoment | 200 Nm |
| bei | 1400 U/min |
| Kraftübertragung | Frontantrieb |
| Getriebe | 6-Gang-Schaltgetriebe |
| Reifengröße (Serie) | 225/45R17 |
| Reifengröße (Testwagen) | **225/45R17W** |
| Bremsen vorne/hinten | Scheibe/Scheibe |
| Wendekreis links/rechts | **10,95/10,9 m** |
| Höchstgeschwindigkeit | 203 km/h |
| Beschleunigung 0-100 km/h | 9,3 s |
| Überholvorgang 60-100 km/h (2.+3.Gang) | **5,4 s** |
| Bremsweg aus 100 km/h | **33,9 m** |
| Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe | 5,2 l |
| Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super) | **5,5 l** |
| Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB | **6,3/4,7/6,5 l** |
| CO2-Ausstoß Herstellerangabe | 120 g/km |
| CO2-Ausstoß Test(*WTW) | **154 g/km** |
| Innengeräusch 130km/h | **66,9 dB(A)** |
| Länge/Breite/Höhe | 4255/1790/1452 mm |
| Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel) | **2030 mm** |
| Leergewicht/Zuladung | **1290 kg/460 kg** |
| Kofferraumvolumen normal/geklappt | **305 l/665 l** |
| Anhängelast ungebremst/gebremst | 610 kg/1400 kg |
| Dachlast | 75 kg |
| Tankinhalt | 50 l |
| Reichweite | **905 km** |
| Garantie | 2 Jahre |
| Rostgarantie | 12 Jahre |

ADAC-Testwerte **fett**

## KOSTEN

| | |
|---|---|
| Monatliche Betriebskosten | **130 Euro** |
| Monatliche Werkstattkosten | **58 Euro** |
| Monatliche Fixkosten | **84 Euro** |
| Monatlicher Wertverlust | **278 Euro** |
| Monatliche Gesamtkosten | **550 Euro** |
| (vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr) | |
| Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK | 15/17/18 |
| Grundpreis | 24.075 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

| | |
|---|---|
| Abbiegelicht | Serie |
| Abstandsregelung, elektronisch | 555 Euro° |
| Automatikgetriebe | 1.900 Euro |
| elektronische Dämpferkontrolle (DCC) | 990 Euro° |
| Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch | Serie |
| Kurvenlicht (inkl. LED-Tagfahrlic) | 350 Euro° |
| Müdigkeitserkennung | Serie |
| Parkhilfe, elektronisch | Serie |
| Regen- und Lichtsensor (Licht-Sicht-Paket) | 175 Euro° |
| Reifendruckkontrolle | Serie |
| Spurassistent (Lane Assist) | 505 Euro° |
| Tempomat | 205 Euro° |
| Totwinkelassistent | nicht erhältlich |
| Verbrauchsanzeige (Bordcomputer) | Serie |
| Verkehrsschilderkennung | 320 Euro° |
| Xenonlicht | Serie |

### INNEN

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

### AUSSEN

| | |
|---|---|
| Lackierung Metallic | 525 Euro° |
| Schiebe-Hubdach | 1.050 Euro |

° im Testwagen vorhanden

## TESTURTEIL

AUTOTEST[1] **1,8**

| KATEGORIE | NOTE |
|---|---|
| **Karosserie/Kofferraum** | **2,5** |
| Verarbeitung | 2,0 |
| Alltagstauglichkeit | 2,4 |
| Sicht | 2,1 |
| Ein-/Ausstieg | 2,7 |
| Kofferraum-Volumen* | 3,2 |
| Kofferraum-Zugänglichkeit | 2,4 |
| Kofferraum-Variabilität | 2,5 |
| **Innenraum** | **1,6** |
| Bedienung | 1,5 |
| Raumangebot vorne* | 1,3 |
| Raumangebot hinten* | 2,0 |
| Innenraum-Variabilität | 4,0 |
| **Komfort** | **2,0** |
| Federung | 2,0 |
| Sitze | 2,1 |
| Innengeräusch | 1,7 |
| Klimatisierung | 1,9 |
| **Motor/Antrieb** | **1,9** |
| Fahrleistungen* | 2,0 |
| Laufkultur | 1,8 |
| Schaltung | 1,6 |
| Getriebeabstufung | 2,3 |

| KATEGORIE | NOTE |
|---|---|
| **Fahreigenschaften** | **1,7** |
| Fahrstabilität | 1,8 |
| Lenkung* | 2,1 |
| Bremse | 1,3 |
| **Sicherheit** | **1,4** |
| Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme | 1,3 |
| Passive Sicherheit - Insassen | 1,2 |
| Kindersicherheit | 1,5 |
| Fußgängerschutz | 2,4 |
| **Umwelt/EcoTest** | **2,0** |
| Verbrauch/CO2* | 2,9 |
| Schadstoffe | 1,1 |

**AUTOKOSTEN** **2,7**

| | |
|---|---|
| Betriebskosten* | 3,9 |
| Werkstatt- / Reifenkosten* | 3,3 |
| Wertstabilität* | 2,6 |
| Kosten für Anschaffung* | 3,6 |
| Fixkosten* | 1,3 |
| Monatliche Gesamtkosten* | 2,4 |

[1]ohne Wirtschaftlichkeit *Werte klassenbezogen


© ADAC e.V. 