



## VW Golf GTI Performance

Dreitürige Schräghecklimousine der unteren Mittelklasse (169 kW / 230 PS)

**W**as in den siebziger Jahren eine Revolution war, wird heute von Volkswagen bei jedem Modellwechsel erwartet. Damals, als der erste Golf GTI erschien, horchte die Welt auf, weil es zuvor keine kleine Schräghecklimousine mit so imposanten Fahrleistungen gab. Als der Golf VII erschien war klar, dass es wieder eine GTI-Version mit sehr sportlicher Veranlagung geben wird. Und es wurden sogar zwei Modelle daraus. Der "Standard-GTI" mit 162 kW/220 PS und der GTI Performance mit 169 kW/230 PS, Differenzialsperre und vergrößerter Bremsanlage. Der Verbrauch wird vom Hersteller für beide Modelle identisch angegeben, der Kaufpreis unterscheidet sich um gut 1.000 Euro. Die Verführung ist groß, gleich zum Performance zu greifen. Und das Gesamtkonzept stimmt: Die Basis ist ein typischer Golf mit hervorragender Verarbeitung und einem sehr hohen Sicherheitsstandard. Es schlägt aber das Herz von einem reinrassigen Sportwagen. Die Motor-Getriebe-Kombination sorgt für vehementen Vortrieb, das hervorragende Fahrwerk für zügige Gangart mit hohen Sicherheitsreserven. Volkswagen hat die Erwartungen wieder erfüllt. 30.000 Euro für ein Fahrzeug der unteren Mittelklasse sind viel, der Kult GTI sollte den Betrag aber rechtfertigen. **Karosserievarianten:** Fünftürer. **Konkurrenten:** u.a.: BMW 125i, Ford Focus ST, Mazda 3 MPS.

**+** hohes Sicherheitsniveau, hervorragende Motor-Getriebe-Kombination, Sehr gute Sportsitze, sehr viel Platz im Innenraum, sichere Fahreigenschaften, ergonomischer Fahrerplatz

**-** hoher Anschaffungspreis, hohe Betriebskosten



### ADAC-URTEIL

1,9 AUTOTEST

4,1 AUTOKOSTEN

### Zielgruppencheck

2,3 Familie

2,6 Stadtverkehr

3,0 Senioren

2,0 Langstrecke

2,8 Transport

1,0 Fahrspaß

3,0 Preis/Leistung

Stand: Juli 2013  
Text: Stefan Giuliani

2,6

## KAROSSERIE/KOFFERRAUM

2,2

### Verarbeitung

Typisch für einen Golf überzeugt auch der GTI durch einen überdurchschnittlich gute Verarbeitung.

⊕ Der Innenraum wirkt aufgeräumt und glänzt durch die weitgehend gute Verarbeitung. Alle Teile sind passgenau und stabil verbaut. Der GTI erfreut durch eine sehr feine Materialauswahl. Überall findet man viel Leder, das klassisch mit rotem Garn vernäht ist. Zudem begeistern viele Aluminium-Applikationen und eine Ambientebeleuchtung in den Türen. 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. 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 Dieseldieselkraftstoff befüllt werden - hiervoor schützt keine Sperrklappe. Beim GTI ist, im Gegensatz zu seinen schwächeren Brüdern, der Motorraum nach unten kaum verschlossen. Auch im Bereich der Hinterachse ist der Unterboden sehr zerklüftet. Warum die VW-Ingenieure nur im mittleren Bereich die Aerodynamik optimiert haben, bleibt ein Rätsel.

2,7

### Alltagstauglichkeit

Die Alltagstauglichkeit ist nicht zuletzt dank der hohen Reichweite ordentlich. Die zulässige Zuladung liegt mit 450 kg im akzeptablen Bereich. Serienmäßig ist der Golf zwar nur mit einem Reifenpannenset ausgestattet, gegen Aufpreis steht aber ein Notrad in der Aufpreisliste, das die Weiterfahrt zur nächsten Werkstatt ermöglicht. Das Reifenreparaturset kann sich bei gravierenden Reifenschäden schnell als unbrauchbar erweisen. Ohne Notrad fehlen auch Wagenheber und Radmutterenschlüssel.

⊕ Auf dem Dach dürfen 75 kg Gepäck transportiert werden. Auch wenn die Tankgröße gegenüber dem Vorgänger um fünf Liter auf 50 l reduziert wurde, können mit dem Golf noch immer Reichweiten von weit über 700 km realisiert werden. Es dürfen Anhänger bis 1.600 Kilogramm gezogen werden, sind sie ungebremst, ist bei 690 Kilogramm Schluss. Im Innenraum werden vier vollwertige Sitze angeboten, der mittlere Platz der Rücksitzbank sollte nur für kurze Strecken vorgesehen werden.

2,0

### Sicht

Die siebte Generation des VW Golf bietet insgesamt eine zufriedenstellende Rundumsicht. Nach hinten wird die Sicht nicht zu stark eingeschränkt, nur die C-Säulen fallen wieder Golf-typisch sehr breit aus. 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.

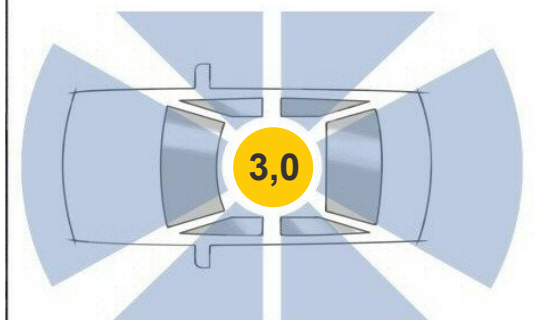


**Breite Dachsäulen verhindern eine gute Sicht nach schräg hinten.**

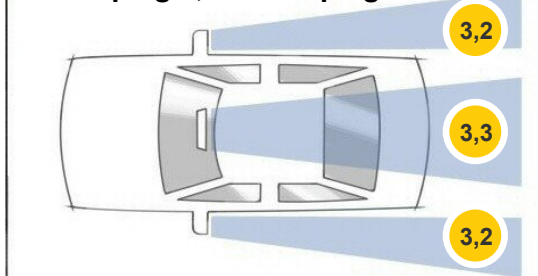
Sowohl der Innenspiegel, als auch die Außenspiegel geben ein zufriedenstellendes Bild des rückwärtigen Verkehrs wieder. Hindernisse direkt hinter dem Fahrzeug können aufgrund der nicht zu hohen Unterkante der Heckscheibe noch ausreichend erkannt werden.

⊕ 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. Der GTI hat bereits serienmäßig 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 nicht verbaut) und einen Parklenkassistenten (Park Assist im Testwagen vorhanden) 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 sind beim GTI serienmäßig an Bord. Optional gibt es Kurvenlicht und helles LED-Tagfahrlicht. Abbiegelicht ist Serienstand. 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" (im Testwagen vorhanden). 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. Auch die optionalen Nebelscheinwerfer funktionieren jetzt mit LED-Technik.

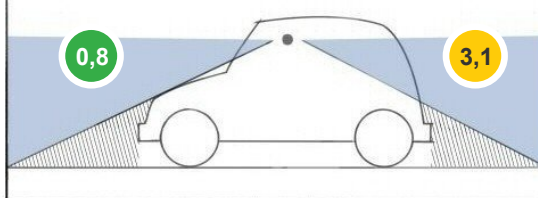
### Rundumsicht



### 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.

3,0

## 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 56 cm über der Fahrbahn in akzeptabler Höhe. Hinten steigt man trotz fehlender Türen verhältnismäßig bequem ein und aus. Die vorgeklappten Sitze rasten zwar nicht ein, halten sich aber gut in vorderster Stellung.

⊕ 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" (im Testwagen vorhanden).

Bei Wahl des optionalen Licht-Pakets werden die Scheinwerfer beim Öffnen 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.

⊖ Die Türbremsen haben ihre Mühe die großen Türen des dreitürigen Golf an Steigungen offen zu halten. Zudem besitzen sie nur zwei Rasten. 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 über 1,85 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.

## Kofferraum-Variabilität

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

⊕ Der Klappmechanismus lässt sich vom Innen- und vom Gepäckraum 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.

## INNENRAUM

### 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. Auch wenn der Startknopf vorbildlich beleuchtet ist, in der Mittelkonsole sucht man ihn nicht sofort. 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. Die optionale Dynaudio-Soundanlage sorgt mit ihrem separaten Subwoofer in der Reserveradwanne für hervorragenden Klang und kräftige Bässe, auch bei lauter Musik. Ablagen gibt es vorn wie hinten genügend. 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.



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

Auch hinten werden die Insassen durch Becherhalter in der Mittelarmlehne, Lehnentaschen an den Sitzlehnen und große Türfächer verwöhnt. Neben der Rücksitzbank sind separate Flaschenhalter vorhanden. Das Handschuhfach ist zufriedenstellend groß, beleuchtet und klimatisiert. Die helle Innenraumbeleuchtung mit vier LED-Leselampen sorgt für eine gute Ausleuchtung. Zudem ist in den Türen eine rote Ambientebeleuchtung vorhanden. 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 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.

---

### 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.

---

### 2,1 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 2,00 m großen Personen. Kopffreiheit ist aber nur bis 1,90 m ausreichend vorhanden. 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.

---

### 4,0 Innenraum-Variabilität

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

---

## 2,1 KOMFORT

---

### 2,3 Federung

Der GTI ist gegenüber den anderen Golf-Modellen serienmäßig 15 mm tiefergelegt und sportlicher abgestimmt. Gegen Aufpreis ist das adaptive Dämpfersystem DCC erhältlich, das eine Auswahl zwischen den Profilen Komfort, Normal und Sport ermöglicht (im Testwagen vorhanden).

+ Die sportlichen Gene des Golf GTI spiegeln sich auch in der Feder-Dämpfer-Abstimmung ganz klar wieder. Trotzdem ist der VW nicht kompromisslos hart abgestimmt.

Auf langwelligen Unebenheiten zeigt er sich selbstverständlich unbeeindruckt. Aber auch Einzelhindernisse, wie zum Beispiel abgesenkte Kanaldeckel oder Bahngleise federt er sauber ab. Gleiches gilt auf Querfugen. Schnelles Ansprechen liegt dem Sportfahrwerk aber nicht. Auf kurzwelligen Unebenheiten verhärtet er und leitet die Stöße deutlich in den Innenraum weiter. Auch auf optisch ebener Fahrbahn herrscht ständig nervöse Unruhe im Fahrzeug. Die Karosseriebewegungen fallen sehr gering aus. Auf Kopfsteinpflaster halten sich die Vibrationen in tolerierbaren Grenzen, der Innenraum ist aber nicht ganz frei von Rappeln. Dank DCC kann der Fahrer aber seinen GTI zu jeder Zeit individualisieren. Wählt er den Komfort-Modus, so kommt auch auf kurzweiliger Fahrbahn deutlich mehr Ruhe ins Fahrzeug. In Sport-Stellung wird der Komfort auf das Nötigste reduziert, der Golf lässt sich dann aber sehr agil über kurvige Landstraßen scheuchen.

## 1,9 Sitze

Der Golf GTI ist serienmäßig mit sogenannten Top-Sportsitzen ausgerüstet. Und der Name verpflichtet. Die Vordersitze sind wirklich sehr sportlich geschnitten und können als top gewertet werden.

⊕ Bei beiden Vordersitzen lässt sich die Sitzhöhe einstellen. Sowohl Lehnen als auch die langen Sitzflächen sind sehr gut ausgeformt. Durch die ausgeprägten Seitenwangen wird der Körper auch bei schneller Kurvenfahrt sehr gut unterstützt. Die Wangen der Lehnen sind nicht mehr ganz so schmal geschnitten wie bei früheren Modellen und bieten auch kräftigeren Staturen ausreichend "Überlebensraum". Die Stoffbezüge 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 auf einer großzügig dimensionierten Alu-Fußstütze abstellen. 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. Für eine Rücksitzbank in der unteren Mittelklasse bietet die des Golf auffallend viel Sitzkomfort.

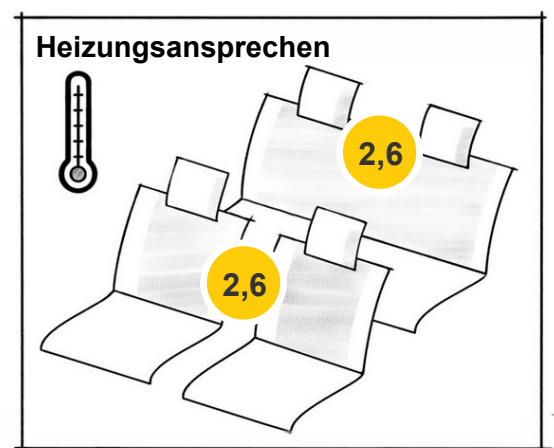
## 2,2 Innengeräusch

Auch wenn der Motor unter Last gerne etwas in den Vordergrund tritt, der gemessene Geräuschpegel im Innenraum hält sich auf einem angenehmen Level.

⊕ Bei 130 km/h Autobahngeschwindigkeit liegt der Geräuschpegel im Innenraum bei guten 68,4 dB(A), aber deutlich höher als bei den schwächer motorisierten Golf-Modellen. Weder Fahr- noch Windgeräusche werden dabei vom Fahrer überdurchschnittlich stark wahrgenommen. Die Windgeräusche nehmen auch bei höheren Geschwindigkeiten nicht überproportional zu. Der Turbo-Benziner ist nicht zu überhören. Vor allem unter Last knurrt er kernig los und unterstreicht die Sportlichkeit des GTI. Was auf langen Stecken unter Umständen etwas nerven kann, fasziniert bei kurzen Trips über kurvige Landstraßen.

## 1,9 Klimatisierung

Der GTI ist serienmäßig mit einer Zwei-Zonen-Klimaautomatik ausgestattet, welche effektiv kühlt und im Winter in akzeptabler Zeit für angenehme Temperaturen im Innenraum sorgt.



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

**+** 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.

---

## 1,4 MOTOR/ANTRIEB

---

### 0,6 Fahrleistungen\*

Die Fahrleistungen des GTI sind makellos, die Emotionen beim Fahren ebenso.

**+** Nur selten wirkt ein Auto subjektiv noch deutlich kräftiger, als er laut Leistungsmessung wirklich ist. Der Golf GTI tut es. Dabei verspricht das Leistungsdiagramm des Zweiliter-Turbo-Benziners bereits 169 kW/230 PS. Diese setzt er aber so vehement frei, dass man dem Laien auch 50 PS mehr aufschwätzen könnte. Das immense Drehmoment von 350 Nm, der schnell ansprechende Lader, der kernige Sound und das knackige Getriebe sorgen für unvermeidbaren Spaßfaktor. Beim Sprint von 60 auf 100 km/h vergehen nur 3,2 Sekunden. Die Durchzugskraft ist in allen Gängen makellos.

---

### 2,2 Laufkultur

Der Vierzylinder-Turbo-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. Es ist wahrlich nicht leise und verrichtet seine Arbeit sehr kernig. Unangenehme Frequenzen, welche die Insassen akustisch belasten, emittiert er aber kaum. Der Motor ist jederzeit gut hörbar, wird aber eher als angenehm sportlich empfunden.

---

### 1,3 Schaltung

Für das Golf-Schaltgetriebe wurde bereits viel Lob ausgeteilt. Die Schaltbox des Golf GTI kann aber alles noch einen Tick besser.

**+** Der Gangwechsel wird im Golf GTI zum reinsten Genuss. Am GTI-Getriebe könnten sich manche Sportwagenhersteller ein gutes Beispiel nehmen. Die Gänge lassen sich einwandfrei und präzise geführt schalten. Die möglichen Schaltgeschwindigkeiten sind sehr hoch, die Schaltwege angenehm 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. Zudem ist er synchronisiert und lässt sich somit auch bei ausrollendem Fahrzeug geräusch- und verschleißarm einlegen.



## 2,3 Getriebeabstufung

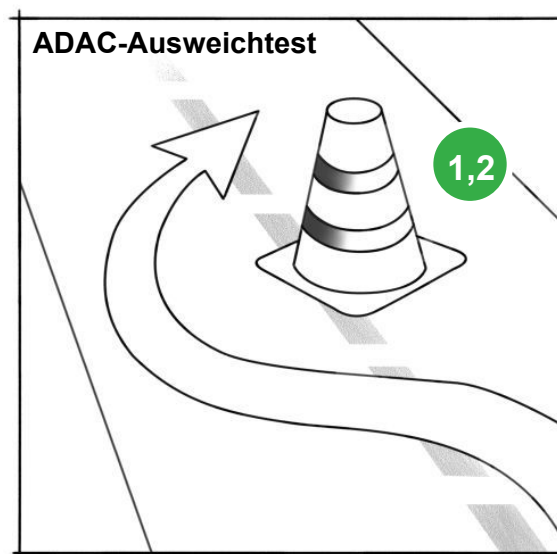
⊕ Die Abstufungen zwischen den Gängen sind tadellos. Die sechs knapp gestuften Schaltstufen halten den Turbomotor bei Laune. Die Gesamtübersetzung wurde zugunsten des Verbrauchs relativ lang gewählt. Das hat zur Folge, dass man bei Autobahngeschwindigkeit (130 km/h) mit relativ niedriger Motordrehzahl (ca. 2.850 1/min) und damit geräusch- und spritsparend unterwegs ist.

## 1,5 FAHREIGENSCHAFTEN

### 1,7 Fahrstabilität

Der Golf GTI zeigt ein sehr stabiles und sicheres Fahrverhalten.

⊕ Das Fahrzeug zeigt bei einem plötzlichen Spurwechsel auch bei hohen Geschwindigkeiten eine hervorragende 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 GTI mit der Traumnote 1,2 ab. Er zeigt sich im kompletten Parcours neutral und einwandfrei beherrschbar. Die Durchfahrgeschwindigkeit ist sehr hoch. 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 ist serienmäßig mit einer elektronischen Differentialsperre ausgestattet. 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. Hier zeigte der Golf VI noch ein wesentlich giftigeres Verhalten. Vor allem bei hohen Geschwindigkeiten wurde die Hinterachse arg leicht. Dieser Effekt ist beim Golf VII nicht behoben, aber deutlich entschärft.



**Beim ADAC-Ausweichtest erfolgt die Einfahrt in die Pylonengasse mit einer Geschwindigkeit von 90 km/h bei mindestens 2000 Motorumdrehungen im entsprechenden Gang. Geprüft wird die Fahrzeugreaktion, d.h. die Beherrschbarkeit beim anschließenden Ausweichen.**

### 1,7 Lenkung\*

Auch die Lenkung ist voll auf Sportwagenniveau und kann nur lobend erwähnt werden.

⊕ Die Lenkung des Golf spricht um die Mittellage spontan an und zeigt eine gute Mittenzentrierung, wirkt deswegen aber nicht nervös. Lenkt man mehr aus der Mittellage aus, bauen beide Achsen spontan und kräftig Seitenführung auf. Schnelle Kurven können mit präzisiertem Lenkeinschlag durchfahren werden, die Rückmeldung in der Lenkung ist dabei gut. Die Lenkübersetzung ist sehr direkt ausgelegt. Von Anschlag zu Anschlag sind nur gut zwei Lenkradumdrehungen notwendig. Der Kraftaufwand beim Rangieren fällt gering aus. Der Wendekreis von 11 m geht für diese Fahrzeugklasse in Ordnung.

## 1,2 Bremse

Die Bremsanlage des Golf GTI Performance ist exzellent. Bei hohen Geschwindigkeiten wird der GTI sehr leicht auf der Hinterachse. Sind dann kräftige Bremsungen nötig, sodass die hintere Achse zusätzlich entlastet wird, leidet die Spurtreue deutlich darunter.

⊕ Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h steht das Fahrzeug bereits nach 34,3 m (Mittelwert aus zehn Messungen, halbe Zuladung, Bridgestone Potenza S001 der Größe 225/40 R18 92Y). Solch kurze Bremswege konnten vor einigen Jahren nur bei Supersportwagen realisiert werden. Die Bremse spricht bei nur minimalen Pedalwegen mit viel Biss an und lässt sich ausgezeichnet dosieren.

## 1,4 SICHERHEIT

### 1,1 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.

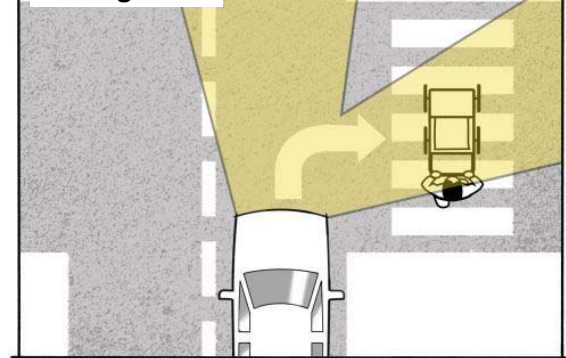
⊕ Serienmäßig findet man neben dem obligatorischen elektronischen Stabilitätsprogramm und einem Bremsassistenten auch ein indirekt messendes Reifendruckkontrollsystem an Bord, welches über Raddrehzahlvergleich einen Druckverlust an einem Rad erkennen kann und den Fahrer entsprechend warnt. Ebenso ist eine Müdigkeitserkennung serienmäßig, 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 GTI ist zudem mit hellen Xenonscheinwerfern und Abbiegelicht ausgestattet (Serie). Gegen 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.

### Einschlafwarner



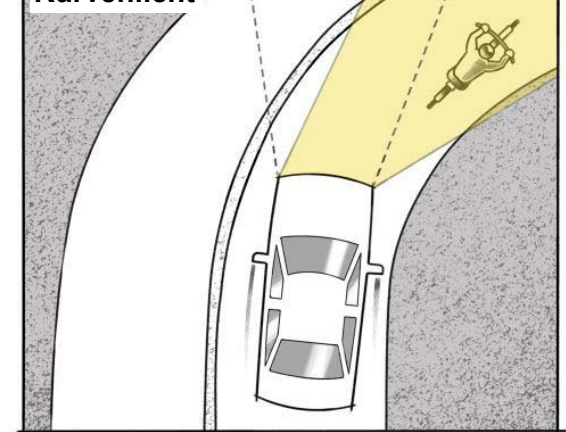
Ungewöhnliche Fahrerreaktionen aufgrund von Müdigkeit werden erkannt und führen zu einer Warnung.

### 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.

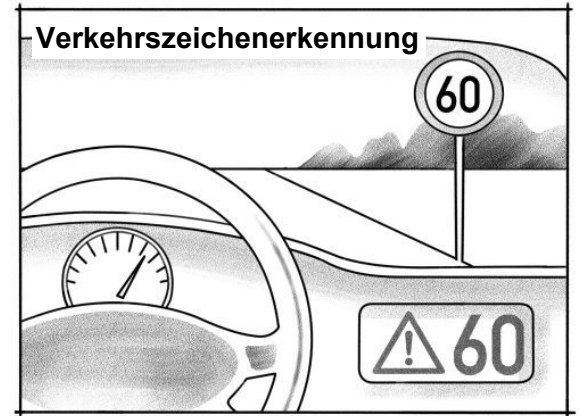
### Kurvenlicht



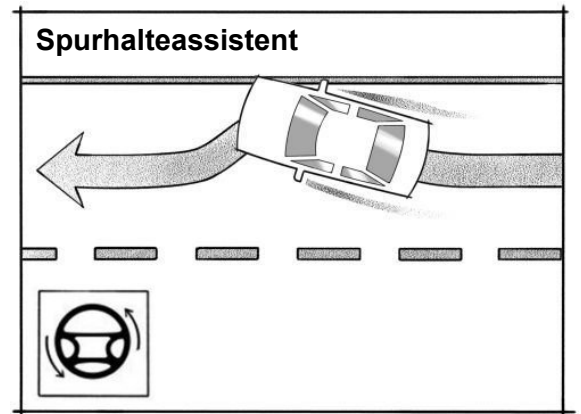
Die Scheinwerfer schwenken (abhängig von Lenkradstellung und Geschwindigkeit) gemäß dem Straßenverlauf in Fahrtrichtung und folgen so der Fahrbahn in Kurvenrichtung.

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). Die LED-Heckleuchte werden vom nachfolgenden Verkehr besonders gut wahrgenommen.

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



**Verkehrszeichenerkennung**  
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.



**Spurhalteassistent**  
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.

## 1,3 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. 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. 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. Beim dreitürigen Golf sind weder die hinteren Seitenairbags erhältlich noch wird dem Fahrer der Anschnallstatus der Rücksitzbank signalisiert.

## 1,5 Kindersicherheit

Die Kindersicherheit des Golf ist einwandfrei. 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. Die Fensterheber besitzen einen Einklemmschutz. 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.

## 2,5 UMWELT/ECOTEST

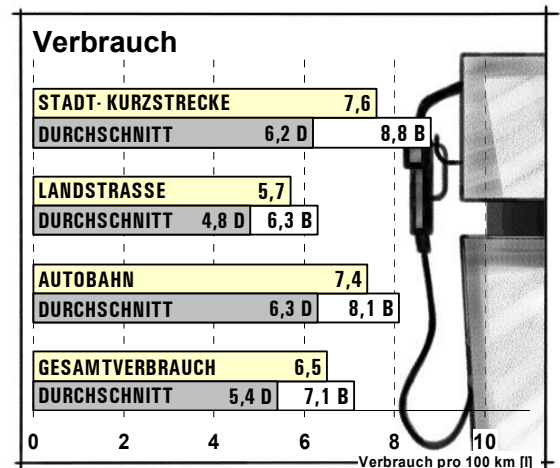
### 3,8 Verbrauch/CO2\*

Verbrauchrekorde stellt der GTI Performance nicht auf. Dafür wurde er aber auch nicht geschaffen. Im Anbetracht seiner Fahrleistungen kann man sich über den Verbrauch sicher nicht beschweren. Im Schnitt liegt der gemessene EcoTest-Verbrauch bei 6,5 l Super pro 100 km. Mit einem CO<sub>2</sub>-Ausstoß von 180 g/km erreicht das Fahrzeug 22 Punkte im CO<sub>2</sub>-Kapitel. Innerorts liegt der Verbrauch bei 7,6 l/100 km. Außerorts sind es 5,7 Liter und auf der Autobahn 7,4 Liter pro 100 Kilometer.

### 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 GTI gute 49 Punkte. Insgesamt erreicht der Golf GTI Performance beim ADAC EcoTest somit sogar ein Vier-Sterne-Ergebnis (71 Punkte).



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

4,1

## AUTOKOSTEN

---

4,8

### Betriebskosten\*

Die Betriebskosten werden zum Großteil aus den Kraftstoffkosten ermittelt.

– Der nur durchschnittliche Verbrauch von teurem Superkraftstoff führt unweigerlich zu sehr hohen Betriebskosten.

3,9

### 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 sowie hohe Kosten für Reifenersatz und teures Motoröl verhindern eine bessere Benotung.

3,0

### Wertstabilität\*

Auch wenn der GTI ein Kultobjekt ist, in den ersten vier Jahren wird ihm ein nur durchschnittlicher Werterhalt prognostiziert.

4,7

### Kosten für Anschaffung\*

– Die Ernüchterung kommt, wenn man die Ausstattungsliste aufschlägt. Für den Sportler der unteren Mittelklasse sind bereits in Grundausstattung 29.825 Euro fällig. Die Ausstattung ist dann bereits reichhaltig. Trotzdem bietet die Ausstattungsliste noch vielfältige Möglichkeiten den Golf gegen viel bares Geld aufzuwerten.

3,4

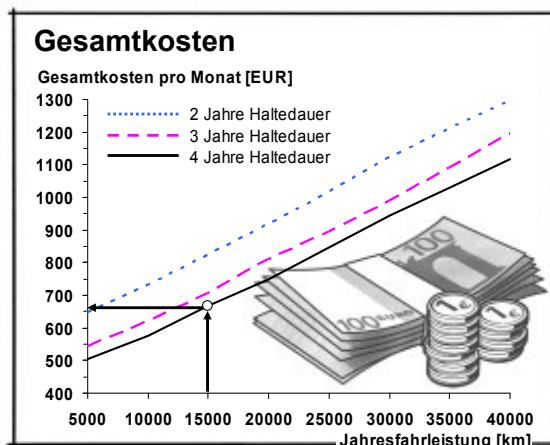
### Fixkosten\*

Die Fixkosten liegen auch nur im Mittelfeld der unteren Mittelklasse. Und daran ist die Kfz-Versicherung schuld. Die Haftpflicht wäre noch recht erschwinglich aber die Kaskoversicherungen rangieren in den höchsten Klassen. Für die Steuer werden jährlich 98 Euro fällig.

4,3

## Monatliche Gesamtkosten\*

➔ Zum Sparen wurde der GTI nicht geschaffen. Die gesamten monatlichen Unterhaltskosten sind sehr hoch.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 666 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	GTI	GTI Performance
Aufbau/Türen	SR/3	SR/3	SR/3	SR/3	SR/3	SR/3
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1197	4/1197	4/1395	4/1395	4/1984	4/1984
Leistung [kW (PS)]	63 (85)	77 (105)	90 (122)	103 (140)	162 (220)	169 (230)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	160/1400	175/1400	200/1400	250/1500	350/1500	350/1500
0-100 km/h[s]	11,9	10,2	9,3	8,4	6,5	6,4
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	179	192	203	212	246	250
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller [l]	4,9 S	4,9 S	5,2 S	5,2 S	6,0 S	6,0 S
CO2 [g/km]	113	114	120	119	139	139
Versicherungsklassen KH/VK/TK	16/17/17	16/17/17	15/17/18	15/17/18	16/21/24	16/21/24
Steuer pro Jahr [Euro]	30	32	48	46	98	98
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	504	516	523	535	653	666
Preis [Euro]	17.175	18.675	21.800	22.825	28.675	29.825

### 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 Euro6
Hubraum	1984 ccm
Leistung	169 kW (230 PS)
bei	4700 U/min
Maximales Drehmoment	350 Nm
bei	1500 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	225/45R17
Reifengröße (Testwagen)	<b>225/40R18Y</b>
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	<b>10,95/11 m</b>
Höchstgeschwindigkeit	250 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	6,4 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2.Gang)	<b>3,2 s</b>
Bremsweg aus 100 km/h	<b>34,3 m</b>
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	6,0 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	<b>6,5 l</b>
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	<b>7,6/5,7/7,4 l</b>
CO2-Ausstoß Herstellerangabe	139 g/km
CO2-Ausstoß Test(*WTW)	<b>180 g/km</b>
Innengeräusch 130km/h	<b>68,4 dB(A)</b>
Länge/Breite/Höhe	4268/1790/1442 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	<b>2035 mm</b>
Leergewicht/Zuladung	<b>1400 kg/450 kg</b>
Kofferraumvolumen normal/geklappt	<b>305 l/665 l</b>
Anhängelast ungebremst/gebremst	690 kg/1600 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	50 l
Reichweite	<b>765 km</b>
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte **fett**

## KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	<b>147 Euro</b>
Monatliche Werkstattkosten	<b>63 Euro</b>
Monatliche Fixkosten	<b>106 Euro</b>
Monatlicher Wertverlust	<b>350 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	<b>666 Euro</b>
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	16/21/24
Grundpreis	29.825 Euro

## NOTENSKALA

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

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

Dieser ADAC-Autotest ist nach dem neuen, aktualisierten ADAC-Autotest-Verfahren 2013 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 01.03.2013 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](http://www.adac.de/autotest)

## AUSSTATTUNG

### TECHNIK

Abbiegelycht	Serie
Abstandsregelung, elektronisch	560 Euro°
Automatikgetriebe	1.925 Euro
elektronische Dämpferkontrolle (DCC)	1.000 Euro°
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht (inkl. LED-Tagfahrlicht)	355 Euro°
Müdigkeitserkennung	Serie
Parkhilfe, elektronisch (vorn & hinten)	Serie
Regen- und Lichtsensor (Licht-Sicht-Paket)	175 Euro°
Reifendruckkontrolle	Serie
Spurassistent (Lane Assist)	510 Euro°
Tempomat	205 Euro°
Totwinkelassistent	nicht erhältlich
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Verkehrsschilderkennung	320 Euro°
Xenonlicht	Serie

### INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend (Licht-Sicht-Paket)	175 Euro°
Keyless Entry	375 Euro°
Klimaautomatik	Serie
Knieairbag (Fahrer)	Serie
Navigationssystem (ab)	505 Euro°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie

### AUSSEN

Lackierung Metallic	530 Euro°
Schiebe-Hubdach	1.065 Euro°

° im Testwagen vorhanden

## TESTURTEIL

AUTOTEST<sup>1</sup>

1,9

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

### AUTOKOSTEN

4,1

Betriebskosten*	4,8
Werkstatt- / Reifenkosten*	3,9
Wertstabilität*	3,0
Kosten für Anschaffung*	4,7
Fixkosten*	3,4
Monatliche Gesamtkosten*	4,3

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