



VW Golf Variant 2.0 TDI BMT Highline (DPF)

Fünftürige Kombilimousine der unteren Mittelklasse (110 kW / 150 PS)

Der neue Golf Variant gleicht der Schräghecklimousine bis zur B-Säule und bietet damit auch die gleichen üppigen Innenraummaße. Deutlich größer fällt allerdings das Ladeabteil aus, was maßgeblich am etwa 31 Zentimeter längeren Heck liegt. Somit ist das

Kofferraum-Volumen (gemessen bis zur Kofferraumabdeckung) mit 420 Liter um etwa 115 Liter größer als das des Kompakten. Überzeugen kann der Golf auch bei den Fahreigenschaften. Mit dem nun auch für den Variant erhältlichen optionalen adaptiven Fahrwerk bietet der VW sowohl ein komfortables Federungsverhalten als auch ein direkteres Ansprechen im Sportmodus. Dabei wird auch entsprechend dem Modus die Lenkkraftunterstützung angepasst - die Lenkung bietet vor allem im Sportmodus eine gute Rückmeldung. Auch die serienmäßigen Sportsitze und die gute Verarbeitung sorgen für Komfort. Der 150-PS-Dieselmotor kann mit guten Fahrleistungen punkten, man merkt dem Variant aber das um 100 kg höhere Leergewicht etwas an. Der Kraftstoffverbrauch geht mit 4,5 l/100 km im EcoTest in Ordnung. Punkten kann der Variant mit einer Vielzahl an Assistenzsystemen. So sind ein Tempomat mit Abstandsregelung und Notbremssystem, ein Spurhalteassistent und der dynamische Fernlichtassistent nur einige Extras, die optional erworben werden können. Kritik verdient jedoch der hohe Grundpreis, der bei der getesteten Variante bei 28.950 Euro liegt. **Karosserievarianten:** Schräghecklimousine.

Konkurrenten: u. a.: Chevrolet Cruze, Ford Focus, Hyundai i30, KIA cee'd, Opel Astra, Toyota Auris, Peugeot 308.



ADAC-URTEIL

1,9 AUTOTEST

2,9 AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

1,9 Familie

2,8 Stadtverkehr

2,8 Senioren

1,8 Langstrecke

2,1 Transport

2,1 Fahrspaß

2,4 Preis/Leistung

+ viel Platz im Innen- und Kofferraum, komfortable und sichere Fahreigenschaften, Xenonlicht serienmäßig

- hoher Anschaffungspreis

Stand: September 2013
Text: Martin Brand

+ Der neue Golf Variant überzeugt mit einer für diese Fahrzeugklasse überdurchschnittlich guten Verarbeitung. Alle Anbauteile sind passgenau angebracht und die Spaltmaße verlaufen gleichmäßig und sind schmal. Die Türfalze sind sauber versiegelt und gut gegen Korrosion geschützt. Das Ladeabteil zeigt sich sauber verkleidet. Die Türschweller sind durch weit außen liegende Türgummis sehr gut gegen Verschmutzung geschützt, Lackschutzleisten fehlen aber. Der Innenraum wirkt aufgeräumt und glänzt durch die weitgehend gute Verarbeitung. Die verwendeten Materialien sind überwiegend hochwertig und für die Fahrzeugklasse angemessen. Sowohl der Motorraum als auch die seitlichen Bereiche des Unterbodens sind verkleidet - das reduziert Luftwirbel, somit auch Lärmemissionen und den Kraftstoffverbrauch. Die Tankklappe ist in die Zentralverriegelung integriert, der Deckel ist einfach abschraubbar.

- Man merkt aber an einigen Stellen, dass auch beim Golf versucht wird möglichst Produktionskosten einzusparen. So sind zum Beispiel einige Kunststoffteile, die nicht im direkten Sichtbereich des Fahrers liegen sehr hart: Große Bereiche der Türverkleidungen und der untere Teil des Armaturenbretts sind nicht aufgeschäumt und dadurch kratzempfindlich. Auch die Verkleidungen der Fondtüren sind im oberen Bereich nicht mehr geschäumt - ein Rückschritt gegenüber dem Vorgänger. Man findet zudem weder an den Türen, noch an den Fahrzeugflanken Schutzleisten, die bei leichten Parkremplern den Lack vor Beschädigungen schützen. Einen speziellen Fehlbetankungsschutz, der ein versehentliches Betanken mit falschem Kraftstoff verhindern würde, gibt es nicht.

+ Die Alltagstauglichkeit ist dank vier vollwertiger Sitzplätze und einem schmalen Mittelsitz gut, wenn auch die maximale Zuladung von 488 Kilogramm höher ausfallen könnte. Mit einer Tankfüllung (50 l) sind Reichweiten von rund 1.110 Kilometer möglich. Auf dem Dach dürfen immerhin 75 kg Gepäck transportiert werden, zur Befestigung gibt es eine stabile Dachreling serienmäßig. Es ist eine gebremste Anhängelast von 1.600 kg und eine ungebremste von 710 kg zulässig. Serienmäßig ist der Golf Variant nur mit einem Reifenpannenset ausgestattet, doch gegen Aufpreis gibt es die Wahl zwischen einem schmalen Notrad, einem vollwertigen Reserverad oder selbstheilender Ganzjahresfahrbereifung. 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 dieses das Kofferraumvolumen ein. Nur bei Wahl eines Ersatzrades findet man Wagenheber und Werkzeug an Bord. Mit den teuren selbstheilenden Ganzjahresreifen 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 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 zusätzliche kleine 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 akzeptabel erkannt werden.

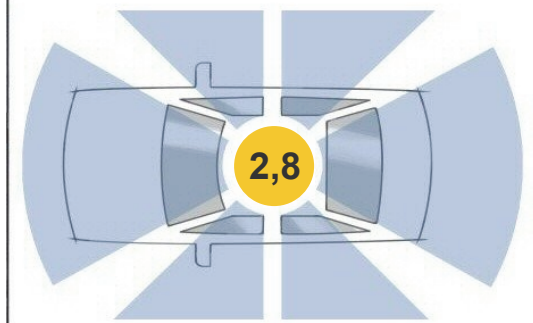
⊕ Die Außenspiegel sind serienmäßig elektrisch einstell- und beheizbar. Leider besitzt nur der linke Außenspiegel einen zusätzlichen asphärischen Bereich, wodurch Objekte im toten Winkel des Fahrzeugs besser erkannt werden können. Der Innenspiegel blendet gegen Aufpreis automatisch ab, diese Funktion 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, die den Fahrer beim Rangieren akustisch und optisch vor Hindernissen und anderen Fahrzeugen warnen, ab Werk an Bord. Gegen Aufpreis kann man zusätzlich eine Rückfahrkamera und einen Parklenkassistenten (im Testwagen) ordern. Die Rückfahrkamera ist im Hersteller-Embleme integriert, dadurch verschmutzt sie nicht - das Ein- und Ausfahren der Kamera ist allerdings deutlich hörbar. Helles Bi-Xenon-Licht mit in den Nebelscheinwerfern integriertem Abbiegelicht findet man bei der getesteten Ausstattungsvariante serienmäßig. 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", der 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, die den umliegenden Verkehr blenden würden. Dadurch wird weitgehend eine optimale Fahrbahnausleuchtung garantiert (DLA im Testfahrzeug).

2,8

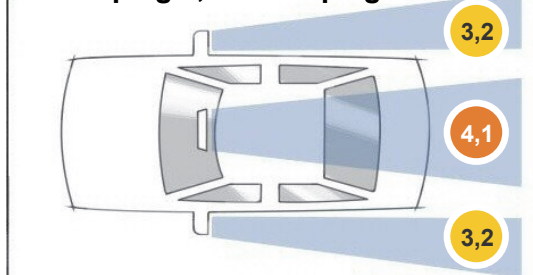
Ein-/Ausstieg

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 serienmäßigen 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 in akzeptabler Höhe. 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 Rasterungen.

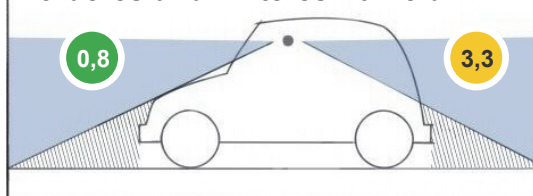
Rundumsicht



Innenspiegel, Außenspiegel



Vorderes und hinteres Nahfeld



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



Die Sicht nach hinten ist wegen der relativ breiten Dachsäulen zwar eingeschränkt, aber besser als bei vielen anderen Fahrzeugen.

⊕ Der Golf Variant wird serienmäßig mit einer Funkfernbedienung mit verwechslungssicheren Tasten ent- und verriegelt. Optional ist das schlüssellose Zugangssystem "Keyless Access" erhältlich. Dann kann der Schlüssel zum Ent- und Verriegeln des Fahrzeugs in der Tasche bleiben und ein versehentliches Aussperren ist nicht möglich (nicht im Testfahrzeug). Zusätzlich lassen sich mit der Funkfernbedienung die Fenster öffnen und 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. Ordert man das Spiegelpaket findet man zusätzlich Leuchten in den Außenspiegeln, die 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, durch zweifaches Betätigen des Schalters deaktiviert werden. Ohne "Keyless Access" kann man sich leicht versehentlich aussperren, da die Verriegelung nur bei offener Fahrertür unterbunden wird.

1,5 Kofferraum-Volumen*

⊕ Das Kofferraum-Volumen erweist sich im Klassenvergleich als sehr großzügig. Bei normaler Nutzung finden bis zur Kofferraumabdeckung 420 Liter Platz, dachhoch sind es 660 Liter. Ohne Abdeckung lassen sich bis zu elf handelsüblicher Getränkeboxen im Kofferraum verstauen. Legt man die Rücksitzlehne um, passen bis zur Fensterkante 770 Liter in das Ladeabteil. Belädt man den Kofferraum bis unters Dach, finden sogar 1.410 Liter Platz.



Der Golf Variant bietet mit 420 l Kofferraumvolumen geringfügig weniger Platz als der Vorgänger.

2,2 Kofferraum-Zugänglichkeit

⊕ 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 Innenverkleidung. Unter der geöffneten Heckklappe finden Personen bis knapp 1,90 m genügend Platz, ohne sich den Kopf zu stoßen. Dank der niedrigen Ladekante (63 cm über der Fahrbahn) muss das Ladegut nicht weit angehoben werden. Der Ladeboden ist innen eben zur Ladekante, so dass man das Gepäck auch beim Ausladen nicht weit anheben muss. Allerdings sind bei der Rückbank liegende Gegenstände aufgrund des recht tiefen Kofferraums nur zufriedenstellend erreichbar. Dank der hohen und zufriedenstellend breiten Ladeöffnung ist die Zugänglichkeit gut. Das Kofferraumformat ist rechteckig und damit praktisch, doch könnte der Kofferraum etwas breiter sein. Bei umgelegter Rückbank steigt der Kofferraumboden leicht an, er lässt sich aber leicht nachdrücken und ist dann eben. Die Kofferraumausleuchtung geht mit der am Dachhimmel angebrachten Lampe in Ordnung.

⊖ An den seitlichen Ecken der geöffneten Kofferraumklappe kann man sich leicht den Kopf stoßen.

Kofferraum-Variabilität

Der Golf Variant bietet dank asymmetrisch geteilter Rücksitzlehne eine gute bis zufriedenstellende Kofferraum-Variabilität. Die Rücksitzlehnen lassen sich zweigeteilt (60:40) vom Kofferraum aus umklappen. Der Klappmechanismus ist jeweils in der Seitenverkleidung angebracht, nach dem Betätigen fällt die Lehne von allein nach vorn.

⊕ Die Gurte sind mittels einer Leiste geführt und können nur bei größter Unachtsamkeit beim Zurückklappen der Lehne eingeklemmt bzw. beschädigt werden. Zum sicheren Transport kann der Kofferraum mit einem Netz (optional) vom Innenraum getrennt werden. Eine praktische Durchladeluke in der Mittelarmlehne ist in der getesteten Ausstattung Serie. Im Kofferraum findet man zwei kleine Ablagen links und rechts und etwas Platz unter dem Boden. Zudem gibt es vier stabile Befestigungshaken und eine 12V-Steckdose. Die Kofferraumabdeckung kann unter dem Kofferraumboden verstaut werden, allerdings ist dies etwas umständlich. Dafür müssen links und rechts die Trennwände der kleinen Fächer entfernt werden. 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.

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, wenn auch der Golf VII wieder mit einem hängenden anstatt wie beim Vorgänger mit einem stehenden Gaspedal ausgerüstet ist. Das Zündschloss ist etwas ungünstig im Lenkstock positioniert und unbeleuchtet - dadurch lässt es sich im Dunkeln nicht optimal finden. Der Schalthebel liegt gut zur Hand. Die Scheibenwischer besitzen zwei Wischgeschwindigkeiten und einen in der Empfindlichkeit einstellbaren Regensensor (optional). Der Lichtschalter ist optimal erreichbar. 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 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 "Dynaudio Excite" sorgt für klaren Klang und kräftige Bässe, auch bei lauter Musik. Ablagen gibt es vorne wie hinten genügend.



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

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 Tür 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.

1,6

Raumangebot vorne*

+ Das Platzangebot im Golf Variant 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 bis rund zwei Metern bequem Platz. Dank der großen Innenbreite fühlt man sich auf den vorderen Sitzen nur wenig eingeengt, allerdings beeinträchtigt die Mittelkonsole etwas den Kniebereich. Das subjektive Raumgefühl ist gut bis zufriedenstellend.

2,0

Raumangebot hinten*

+ Im Fond sind die Platzverhältnisse ebenfalls großzügig. 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. Hinten ist die Innenbreite für diese Fahrzeugklasse ebenfalls gut, so ergibt sich auch hier ein angenehmes subjektives Raumgefühl. Zwei Personen können im Fond des Golf Variant entspannt reisen, für drei wird es dann aber doch etwas eng.



Im Fond finden Personen bis zu einer Größe von 1,95 m bequem Platz.

4,0

Innenraum-Variabilität

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

2,0

KOMFORT

2,0

Federung

Den VW Golf Variant gibt es gegen Aufpreis mit dem um 10 mm tiefer gelegten adaptiven Fahrwerk DCC inklusive verschiedener Fahrprofile. 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.

1,8

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", die unter anderem eine Sitzneigungseinstellung und eine Massagefunktion für den Fahrersitz beinhalten.

⊕ Die serienmäßigen Sportsitze vorne sind beide in der Höhe einstellbar. Der Fahrersitz kann zudem in der Neigung eingestellt werden und die Oberschenkelauflage ist ausziehbar. Die Sitze sorgen dank gut konturierter Lehnen und körpergerecht gestalteter Sitzflächen für einen guten Sitzkomfort und festen Halt. 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 besitzen eine Lordosenstütze. Auf der Fahrerseite kann diese in der Höhe und Intensität, auf der Beifahrerseite nur in der Intensität eingestellt werden. Die Stoff-Sitzmittelbahnen der ergoActiv-Sitze sind atmungsaktiv, allerdings erweisen sich die mit Leder überzogenen Wangen als leicht schweißtreibend. Die Sitzposition auf den zufriedenstellend konturierten Rücksitzen ist dank hoher Lehnen mit angenehmer Neigung akzeptabel, die Oberschenkelunterstützung könnte aber etwas ausgeprägter sein.

1,9

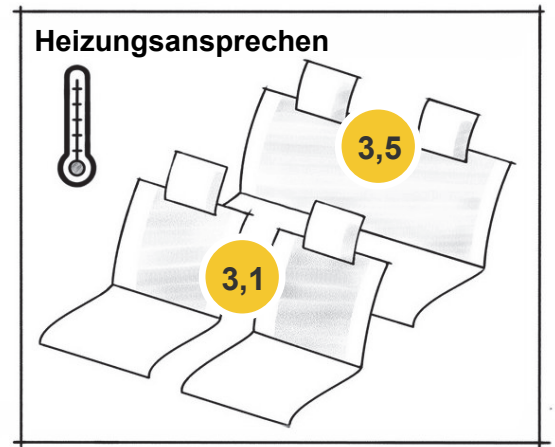
Innengeräusch

⊕ Das Geräuschniveau ist im Innenraum insgesamt niedrig. Der gemessene Geräuschpegel beträgt bei Autobahnrichtgeschwindigkeit 67,4 dB(A). Weder Fahr- noch Windgeräusche werden dabei vom Fahrer überdurchschnittlich stark wahrgenommen und letztere steigen auch bei höheren Geschwindigkeiten nicht zu stark an. Der Dieselmotor ist nicht zu stark, aber dauerhaft im Innenraum wahrnehmbar. Besonders nach dem Kaltstart, oder auch beim Hochbeschleunigen aus niedrigen Drehzahlen.

2,2 Klimatisierung

Die Heizung spricht beim ADAC Heizungstest vorn wie hinten zufriedenstellend an, wenn es auch im Fond länger dauert bis angenehme Temperaturen vorherrschen.

⊕ In der Ausstattungsvariante "Highline" findet man serienmäßig eine Zwei-Zonen-Klimaautomatik an Bord, die fein und situationsangepasst arbeitet. Fahrer und Beifahrer können die Temperatur getrennt einstellen. Die Luftmengenverteilung kann gut justiert werden, allerdings nur beide gemeinsam. Es besteht die Möglichkeit drei Automatikprogramme zu 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.



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

2,0 MOTOR/ANTRIEB

2,3 Fahrleistungen*

⊕ Der Zwei-Liter-Common-Rail-Dieselmotor leistet maximal 150 PS (bei 3.500 U/min) und weist ein maximales Drehmoment von 320 Nm (bei 1.750 U/min) auf - damit kann er bei den Fahrleistungen ein gutes Ergebnis einfahren. Im vierten Gang sind die Elastizitätswerte gut und im fünften Gang zufriedenstellend. Im lang übersetzten sechsten Gang fehlt es aber an Durchzug, hier sind die Werte nicht mehr gut. Der simulierte Überholvorgang (Beschleunigung von 60 auf 100 km/h) wird in guten 5,6 Sekunden absolviert.

2,5 Laufkultur

⊕ Der Vierzylinder-Diesel-Motor besitzt insgesamt eine noch gute aber nicht tadellose Laufkultur. Besonders nach dem Kaltstart läuft das Aggregat rau und unkultiviert. Ist der Motor auf Betriebstemperatur, spürt man vom harten Verbrennungsprinzip des Selbstzünders kaum noch was. Nur leichte Vibrationen dringen während der Fahrt über das Lenkrad und den Schalthebel (dauerhaft) zu den Insassen durch. Unter Last neigt der Motor im niedrigen Drehzahlbereich zu leichtem Dröhnen, doch zu störend sind die Frequenzen nicht.

1,6 Schaltung

⊕ Das Sechs-Gang-Getriebe gehört mit zu den besten sich auf dem Markt befindlichen Schaltboxen. Die Gänge sind präzise geführt und lassen sich einwandfrei schalten. Die gute Präzision lässt sich auch beim Überspringen einzelner Gänge feststellen, auch dann hakt nichts. Beim Einlegen ist aber ein kleiner Widerstand zu überwinden, der allerdings nicht zu hoch ausfällt. 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. Das Anfahren klappt dank einer recht gut dosierbaren Kupplung der Berganfahrhilfe auch an Steigungen gut.

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 spritsparend unterwegs zu sein. Durch Wahl des Eco-Modus werden die Schaltpunkteempfehlungen weiter in Richtung früh geschoben, was sich kraftstoffsparend auswirkt. Doch dies geschieht leider etwas auf Kosten des Komforts, da der Motor dann oft mit niedrigen Drehzahlen betrieben wird und dann besonders unter Last zum Dröhnen neigt. 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.

1,8

Getriebeabstufung

⊕ Die Getriebeabstufung ist insgesamt gut und passt zum drehmomentstarken Motor. Für alle Geschwindigkeitsbereiche steht eine passende Gangstufe parat und auch die Drehzahlsprünge beim Schalten fallen nicht zu groß aus. Die Gesamtübersetzung wurde zugunsten eines geringeren Verbrauchs recht lang gewählt. Das hat zur Folge, dass man bei Autobahnrichtgeschwindigkeit mit relativ niedriger Motordrehzahl (2.200 1/min) unterwegs ist. Das wirkt sich u. a. positiv auf das Geräuschniveau im Innenraum aus, allerdings zeigt sich der Motor dann recht durchzugsschwach. Dadurch muss bei höheren Geschwindigkeiten oft ein Gang runter geschaltet werden, wenn man z. B. zum Überholen beschleunigen möchte.

1,6

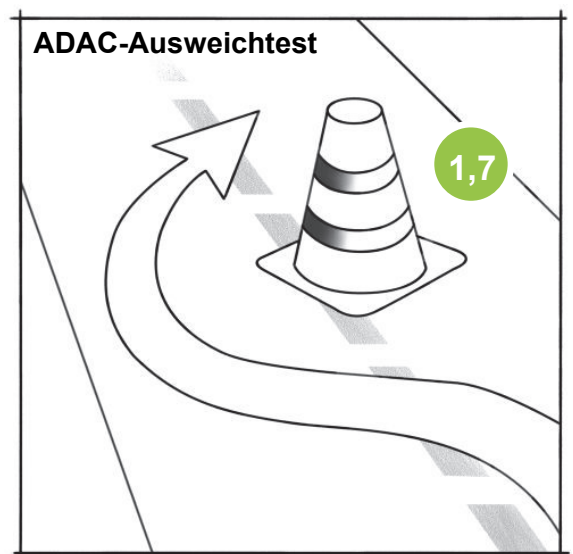
FAHREIGENSCHAFTEN

1,9

Fahrstabilität

⊕ Der Golf Variant überzeugt mit einer guten Fahrstabilität, präsentiert sich aber etwas Hecklastiger als der normale Golf. Der Variant reagiert unverzüglich auf plötzliche Lenkimpulse, allerdings drängt das Heck etwas, was zu einem geringen Nachpendeln führt - insgesamt ist das Fahrverhalten aber unkritisch. Der Geradeauslauf ist vorbildlich, auch bei Spurrillen hält er zuverlässig die Spur. Beim ADAC Ausweichtest schneidet der Golf VII Variant gut ab und lässt sich agil durch den Parcours manövrieren. Er reagiert mit einem leichten Übersteuern auf den ersten Lenkbefehl, zeigt ein ähnliches Bild beim Gegenlenken und auch beim Einfahren in die Ausweichgasse entsteht ein kleiner Gegenpendler. Eine Schleudergefahr besteht jedoch zu keinem Zeitpunkt, da das ESP effektiv das Fahrzeug stabilisiert. Das ESP beinhaltet auch eine Gegenlenkunterstützung, die 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. Auch der Golf Variant ist serienmäßig mit der elektronischen Differentialsperre ausgestattet. 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.

ADAC-Ausweichtest



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 Lenkung des Golf Variant spricht um die Mittellage spontan an und zeigt eine gute Mittenzentrierung. Schnelle Kurven können mit präzisiertem Lenkeinschlag durchfahren werden. Ordert man die optionale Fahrprofilauswahl, kann die Lenkkraftunterstützung angepasst werden. Im Comfort-Modus ist sie leichtgängig, im Sport-Modus ist die Lenkung schwergängiger und gibt dem Fahrer dadurch mehr Rückmeldung. Die Lenkübersetzung ist gut, von Anschlag zu Anschlag sind es etwas über 2,5 Lenkradumdrehungen. Der Kraftaufwand beim Rangieren fällt gering aus. Der Wendekreis von 11 m geht für diese Fahrzeugklasse in Ordnung.

1,0

Bremse

⊕ Die Bremsanlage des Golf Variant kann überzeugen. Bei einer Vollbremsung aus Tempo 100 steht der VW bereits nach 33,1 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 Variant 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

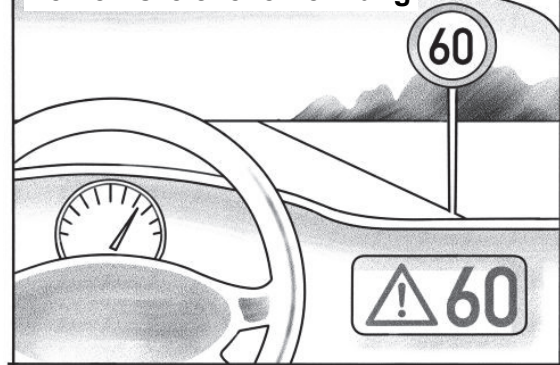
SICHERHEIT

1,3

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

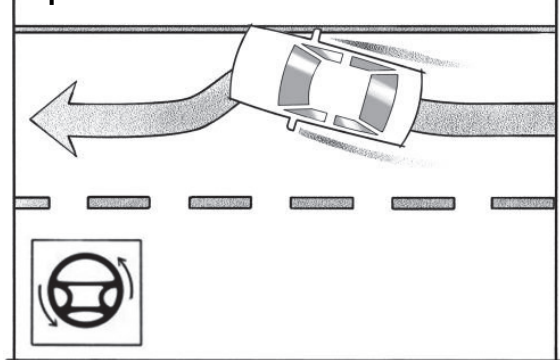
⊕ Serienmäßig findet man neben dem elektronischen Stabilitätsprogramm und einem Bremsassistenten auch ein indirekt messendes Reifendruckkontrollsystem an Bord, welches über Raddrehzahlvergleich einen Druckverlust an einem Rad erkennen kann und den Fahrer entsprechend warnt. Die Ausstattungsvariante "Highline" 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 (im Nebelscheinwerfer) ausgestattet. Gegen Aufpreis gibt es ein Abbiegelicht im Hauptscheinwerfer, einen normalen Fernlichtassistenten, der bei vorausfahrenden als auch entgegenkommenden Fahrzeugen automatisch das Fernlicht ab- und wieder aufblendet und auch einen dynamischen Fernlichtassistenten. Dieser blendet immer nur die Teile des Fernlichts ab, die andere Verkehrsteilnehmer blenden würden.

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



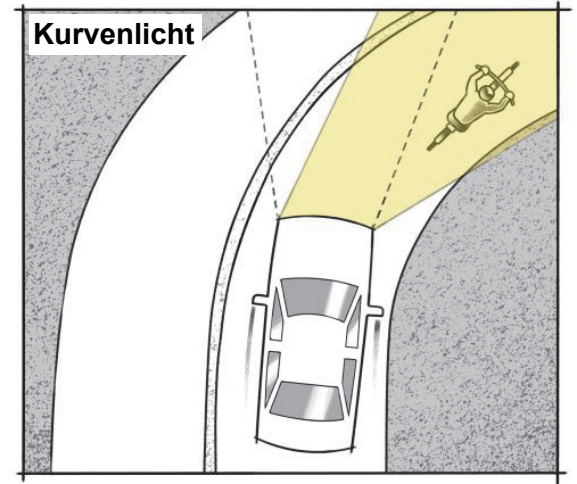
Infrarotsensoren oder Kameras erkennen die Fahrbahn-Markierungen. Verlässt der Fahrer seine Spur ohne zu Blinken (etwa wegen Unachtsamkeit oder Sekundenschlaf), erfolgt eine optische, akustische oder haptische Warnung. Bei dieser Variante erfolgt zudem ein leicht übersteuerbarer Lenkeingriff.

Einschlafwarner



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

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. Reagiert er nicht auf diese Warnung, wird automatisch eine Notbremsung eingeleitet und die Aufprallgeschwindigkeit deutlich reduziert. Bremsst 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 werden kann. 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 dem Fahrer über Navigationsdaten und Erkennung von Verkehrsschildern mittels Kamera Geschwindigkeitsbegrenzungen sowie Überholverbote im Multifunktionsdisplay 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 Türverkleidungen 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 Scheinwerfer schwenken (abhängig von Lenkradstellung und Geschwindigkeit) gemäß dem Straßenverlauf in Fahrtrichtung und folgen so der Fahrbahn in Kurvenrichtung.

➖ Für den Golf Variant sind fast alle gängigen Sicherheitsfeatures erhältlich, einzig ein Totwinkelassistent findet sich noch nicht im Programm.

1,2 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ 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 bieten. Beim ADAC Crashtest nach EuroNCAP-Norm weist der Golf VII einen Erfüllungsgrad von 94 Prozent auf, ein ähnliches Ergebnis wird beim Golf Variant auch erwartet. 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. 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. Der Golf Variant ist 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 festen Platz für den Verbandskasten (dieser kann aber unter dem Ladeboden oder links oder rechts in einem Fach verstaut werden). Dieser liegt unter der Gepäckraumabdeckung und ist im Ernstfall nicht schnell genug erreichbar.

1,5 Kindersicherheit

+ Beim Crashtest nach EuroNCAP-Norm erreicht der Golf VII 89 Prozent der möglichen Punkte bei der Kindersicherheit, beim Variant wird ein ähnliches Ergebnis erwartet. 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 ebenfalls 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 verwendet 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

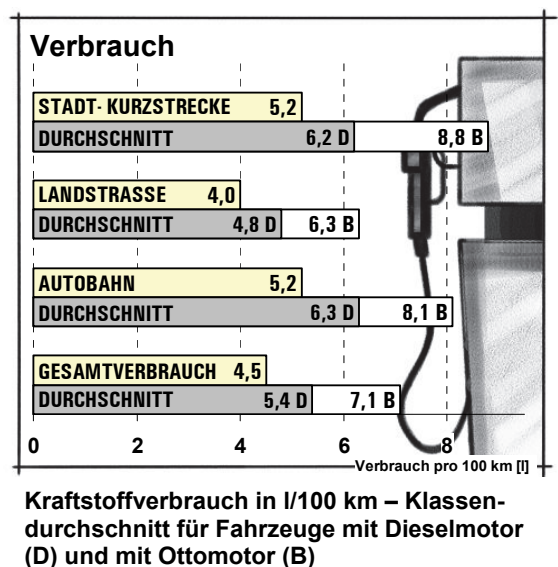
+ Beim ADAC Crashtest nach EuroNCAP-Norm erreicht der Golf VII mit 65 Prozent der möglichen Punkte ein gutes Ergebnis. Entschärft sind der komplette Stoßfänger und die mittleren Bereiche der Motorhaube. Die Vorderkante der Motorhaube erweist sich als teilentschärft.

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

2,3 UMWELT/ECOTEST

2,6 Verbrauch/CO₂*

+ Im ADAC EcoTest wurde ein CO₂-Ausstoß von 145 g/km ermittelt - das entspricht 34 Punkten. Aus der Messung resultiert ein Durchschnittsverbrauch von 4,5 Liter Diesel auf 100 km. Innerorts liegt der Verbrauch auch dank des serienmäßigen Blue Motion Technology Pakets (u.a. Start-Stopp-System) bei 5,2 l/100 km. Außerorts sind es 4,0 l/100 km und auf der Autobahn 5,2 Liter pro 100 km.



2,0 Schadstoffe

⊕ Die Schadstoffanteile im Abgas fallen niedrig aus, einzig der NO_x-Ausstoß auf der Autobahn könnte etwas niedriger sein. Der Golf Variant 2.0 TDI BMT Highline erhält in diesem Kapitel 40 von 50 möglichen Punkten. Insgesamt bringt es der Variant auf 74 Punkte - dies entspricht vier Sternen im ADAC EcoTest.

2,9 AUTOKOSTEN

2,3 Betriebskosten*

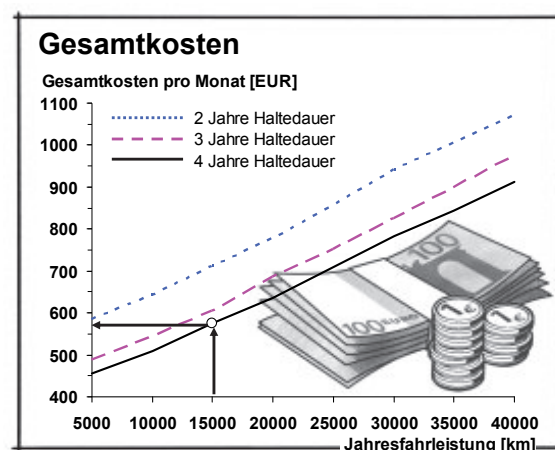
⊕ Die Betriebskosten ergeben sich zu weiten Teilen aus den Aufwendungen für den Kraftstoff, was im Falle des 2.0 TDI zu einer guten Bewertung führt.

3,4 Werkstatt- / Reifenkosten*

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

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

⊖ Teure Werkstattstundenpreise und höhere Kosten für den Reifenersatz verhindern eine bessere Benotung.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 574 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

2,0 Wertstabilität*

Da der Golf VII Variant ein völlig neues Modell darstellt und sich mit dem großen Ladeabteil als sehr praktisch erweist, wird dem beliebten Kombi ein guter Restwertverlauf prognostiziert.

4,5 Kosten für Anschaffung*

⊖ Der getestete Golf Variant 2.0 TDI kostet in der Top-Ausstattung "Highline" mindestens 28.950 Euro - das ist sehr teuer für einen Wagen der unteren Mittelklasse. Dabei erweist sich allerdings die Serienausstattung als umfangreich, neben Xenonscheinwerfer und Klimaautomatik findet man auch Sportsitze und eine Einparkhilfe an Bord. Jedoch kosten beispielsweise Regen- und Lichtsensor extra. Sollen 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.

3,0

Fixkosten*

Die Fixkosten fallen im Klassenvergleich durchschnittlich aus. Recht teuer fällt allein die jährliche Kfz-Steuer von 190 Euro aus. Die Versicherungseinstufungen sind insgesamt nicht zu teuer. Während die Haftpflicht- und Vollkaskoversicherung durchschnittlich sind, erweist sich die Teilkaskoeinstufung jedoch als ungünstig (KH: 16; TK: 24; VK: 18).

2,8

Monatliche Gesamtkosten*

Die monatlichen Gesamtkosten liegen mit 574 Euro im Klassenmittelfeld. In fast allen Kostensparten bewegt sich der Golf Variant etwa im Mittelfeld, nur die Anschaffungskosten fallen sehr hoch aus.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.2 TSI BMT	1.2 TSI BMT	1.4 TSI BMT	1.4 TSI BMT DSG (7-Gang)	1.6 TDI BMT (DPF)	1.6 BlueTDI (DPF)	2.0 TDI BMT (DPF)
Aufbau/Türen	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1197	4/1197	4/1395	4/1395	4/1598	4/1598	4/1968
Leistung [kW (PS)]	63 (85)	77 (105)	90 (122)	103 (140)	77 (105)	81 (110)	110 (150)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	160/1400	175/1400	200/1500	250/1500	250/1500	250/1500	320/1750
0-100 km/h[s]	12,6	10,7	9,7	8,9	11,2	11,0	8,9
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	180	193	204	213	193	196	218
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller [l]	5,0 S	5,0 S	5,3 S	5,0 S	3,9 D	3,9 D	4,2 D
CO ₂ [g/km]	115	117	124	116	102	102	108
Versicherungsklassen KH/VK/TK	14/15/18	14/15/18	14/16/21	14/16/21	16/16/22	16/16/22	16/18/24
Steuer pro Jahr [Euro]	34	38	56	40	152	152	190
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	514	524	536	559	520	521	556
Preis [Euro]	18.950	20.325	23.525	26.350	22.600	23.400	27.275

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 Diesel	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	1968 ccm
Leistung	110 kW (150 PS)
bei	3500 U/min
Maximales Drehmoment	320 Nm
bei	1750 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	225/45R17
Reifengröße (Testwagen)	225/45R17W
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11 m
Höchstgeschwindigkeit	218 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	8,9 s
Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	5,6 s
Bremsweg aus 100 km/h	33,1 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	4,2 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	4,5 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	5,2/4,0/5,2 l
CO2-Ausstoß Herstellerangabe	108 g/km
CO2-Ausstoß Test(*WTW)	145 g/km
Innengeräusch 130km/h	67,4 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4562/1799/1481 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	2035 mm
Leergewicht/Zuladung	1482 kg/488 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	420 l/770 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	710 kg/1600 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	50 l
Reichweite	1110 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre
ADAC-Testwerte fett	

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	102 Euro
Monatliche Werkstattkosten	59 Euro
Monatliche Fixkosten	102 Euro
Monatlicher Wertverlust	311 Euro
Monatliche Gesamtkosten	574 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	16/18/24
Grundpreis	28.950 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 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

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbiegeliicht (Nebelscheinwerfer)	Serie
Automatikgetriebe (DSG)	1.900 Euro
City-Notbremsfunktion (Front Assist)	290 Euro°
elektronische Dämpferkontrolle	990 Euro°
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent (Light Assist)	146 Euro°
Knieairbag (Fahrer)	Serie
Kurvenlicht	350 Euro°
Regen- und Lichtsensor (Licht-und-Sicht-Pake)	175 Euro°
Reifendruckkontrolle	Serie
Spurassistent (Lane Assist)	505 Euro°
Tempomat (inkl. Begrenzer)	205 Euro°
Totwinkelassistent	nicht erhältlich
Xenonlicht	Serie

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/355 Euro°
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie
Frontscheibe beheizbar	325 Euro°
Innenspiegel, automatisch abblendend (Licht-und-Sicht-Pake)	175 Euro°
Klimaautomatik	Serie
Navigationssystem	ab 965°
Rücksitzlehne, umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	835 Euro°
Dachreling	Serie
Einparkhilfe vorne (und hinten)	Serie
Lackierung Metallic	525 Euro°
Panorama-Glasdach	1.200 Euro

° im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

1,9

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

AUTOKOSTEN

2,9

Betriebskosten*	2,3
Werkstatt- / Reifenkosten*	3,4
Wertstabilität*	2,0
Kosten für Anschaffung*	4,5
Fixkosten*	3,0
Monatliche Gesamtkosten*	2,8

¹ ohne Wirtschaftlichkeit * Werte klassenbezogen