



VW Golf 1.6 TDI BlueMotion Trendline (DPF)

Dreitürige Schräghecklimousine der unteren Mittelklasse (81 kW / 110 PS)

VW gibt für den Golf BlueMotion einen Verbrauch von lediglich 3,2 l/100 km an - damit gehört die Spritsparvariante des Golf zu den sparsamsten Vertretern aller konventionell angetriebenen Fahrzeuge seiner Klasse. Im anspruchsvollen ADAC EcoTest fällt der Verbrauch zwar höher aus, doch mit einer CO₂-Bilanz von 120 g/km (Durchschnittsverbrauch: 3,8 l/100 km) und sauberen Abgasen dank NOx-Speicherkat erreicht der Golf trotzdem die vollen fünf Sterne im Umweltranking. Der 110 PS starke Dieselmotor der neuen Motorgeneration sorgt für ausreichende Fahrleistungen, büßt aber aufgrund des sehr lang übersetzten sechsten Gangs bei höheren Geschwindigkeiten an Spritzigkeit ein. Der Golf kann auch als BlueMotion durch sein gelungenes Gesamtkonzept überzeugen, man muss aber sowohl beim Komfort, als auch beim Ausstattungsumfang Einschränkungen hinnehmen. Der lediglich mit tiefergelegtem Sportfahrwerk erhältliche BlueMotion federt merklich straffer, bietet aber immer noch genügend Restkomfort. Während auch für die Spritsparvariante alle wichtigen Sicherheits- und Assistenzsysteme lieferbar sind, wurden einige Komfortausstattungen (z.B. Schiebedach) gestrichen. Der Golf BlueMotion ist in der Basisvariante Trendline ab 22.175 Euro erhältlich. Damit liegen die Anschaffungskosten zwar nicht besonders niedrig, dank geringer Betriebskosten und stabilem Restwertverlauf überzeugt die Variante aber trotzdem mit guter Wirtschaftlichkeit.

Karosserievarianten: Fünftürer. **Konkurrenten:** u.a. Audi A3, BMW 1er, Ford Focus, Mercedes A-Klasse, Seat Leon.

- +** sparsamer und sauberer Motor, sehr gutes optionales Lichtsystem, hohes Sicherheitsniveau, sichere Fahreigenschaften
- viele Komfortextras für BlueMotion nicht erhältlich, teuer in der Anschaffung



ADAC-URTEIL

1,9 AUTOTEST

1,9 AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

2,4 Familie

2,5 Stadtverkehr

3,0 Senioren

2,1 Langstrecke

2,9 Transport

2,7 Fahrspaß

1,9 Preis/Leistung

Stand: November 2013
Text: D. Silvestro

Der VW Golf überzeugt auch in der Basisausstattung Trendline mit einer für diese Fahrzeugklasse guten Verarbeitung. Gegenüber den höheren Ausstattungsvarianten ist der Innenraum des Golf Trendline etwas einfacher gestaltet, ohne aber billig zu wirken.

+ Der Innenraum des Golf Trendline wirkt aufgeräumt und glänzt durch eine weitgehend gute Verarbeitung. Alle Teile sind passgenau und stabil verbaut. Die verwendeten Materialien sind insgesamt für die Fahrzeugklasse angemessen, einige Kunststoffteile, welche nicht im direkten Sichtbereich des Fahrers liegen, fühlen sich aber hart und billig an. So sind große Bereiche der Türverkleidungen und der untere Teil des Armaturenbretts nicht aufgeschäumt und kratzempfindlich. Beim Trendline wurde im Vergleich zu den höheren Ausstattungsvarianten auf Chrom-Applikationen an einigen Bedienelementen verzichtet und auch die silbernen Dekorleisten machen keinen ganz so hochwertigen Eindruck. Trotzdem wirkt das Cockpit des Golf insgesamt gefällig. Die Spaltmaße der Karosserie verlaufen gleichmäßig und schmal. Die Karosseriefalze sind sauber versiegelt und gut gegen Korrosion geschützt. Der Motorraum ist von unten vollkommen geschlossen, wodurch die Lärmemissionen verringert werden und der Motor nicht so stark verschmutzt. Im weiteren Bereich des Unterbodens findet man eine Vielzahl an Verkleidungen, welche für einen weitgehend glatten Unterboden sorgen - nur im hinteren Bereich wirkt der Unterboden noch etwas zerklüftet. Die Türschweller sind durch weit außen liegende Türgummis sehr gut gegen Verschmutzung geschützt. Schwellerleisten, welche den Lack beim Ein- und Aussteigen vor Kratzern schützen, fehlen aber. Die Tankklappe ist in die Zentralverriegelung integriert, der Deckel ist einfach zu öffnen. Eine Sperrklappe verhindert, dass der Kraftstofftank mit Ottokraftstoff befüllt werden kann, wodurch das Fahrzeug nicht fehlbetankt werden kann.

- Weder an den Türen, noch an den Fahrzeugflanken findet man Schutzleisten, welche bei leichten Parkremplern den Lack vor Beschädigungen schützen.

Die Alltagstauglichkeit des Golf BlueMotion fällt gut bis zufriedenstellend aus. Der Kompaktwagen bietet vier vollwertige Sitze und einen schmalen Notsitz hinten in der Mitte. Die zulässige Zuladung liegt bei geradeso akzeptablen 445 kg. Die zulässige Anhängelast ist beim Golf BlueMotion auf magere 1.000 kg (gebremst) bzw. 640 kg (ungebremst) beschränkt.

+ Auf dem Dach dürfen 75 kg Gepäck transportiert werden, eine stabile Dachreling fehlt aber. Mit dem 50 l Kraftstofftank lassen dank des niedrigen Verbrauchs Reichweiten von über 1.300 km realisieren.

- Der VW Golf BlueMotion ist nur mit einem Reifenpannenset ausgestattet, welches sich bei einem Reifenschaden schnell als unwirksam erweisen kann. Die bei den anderen Golf-Varianten erhältlichen Reserveräder sind für den BlueMotion nicht verfügbar. Es gibt zwar gegen Aufpreis selbstheilende Reifen, doch sind diese erst ab der Ausstattungsvariante Comfortline erhältlich. Einen Wagenheber und Bordwerkzeug sucht man vergebens.

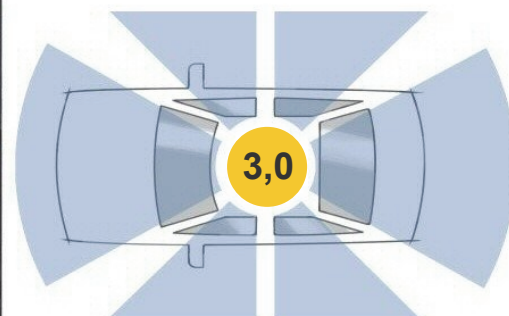
Die dreitürige Variante des Golf kann bei der ADAC Rundumsichtmessung ein zufriedenstellendes Ergebnis einfahren. Gegenüber dem Fünftürer fällt die Rundumsicht geringfügig besser aus, was vor allem an den etwas nach hinten versetzten B-Säulen liegt, wodurch die Sicht zur Seite verbessert wird. Die vorderen A-Säulen besitzen wie beim Fünftürer ein zusätzliches kleines Dreiecksfenster, fallen aber insgesamt zu breit aus. 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 zufriedenstellend 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. Eine Einparkhilfe für vorne und hinten ist ebenso gegen Aufpreis erhältlich, wie ein Park-Lenk-Assistent (Park Assist). Gegen weiteren Aufpreis kann man zusätzlich eine Rückfahrkamera (nicht im Testwagen verbaut) ordern. Der Park Assist vermisst während der Vorbeifahrt den Raum neben dem Fahrzeug und zeigt dem Fahrer geeignete Parklücken an. Auf Knopfdruck lenkt das Fahrzeug dann selbstständig in die Lücke, der Fahrer muss nur noch Gas und Bremse betätigen. Bei Bedarf kann das Fahrzeug auch selbstständig wieder ausparken. Helle Bi-Xenonscheinwerfer kosten Aufpreis. Optional gibt es Kurvenlicht und helles LED-Tagfahrlicht. Dann sind auch separate Abbiegelichter im Hauptscheinwerfer verbaut. Ebenfalls gegen Aufpreis gibt es den Fernlichtassistenten "Light Assist", welcher je nach Verkehrssituation automatisch das Fernlicht auf- und abblendet. Noch besser und empfehlenswerter ist der etwas teurere "Dynamic Light Assist". 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.

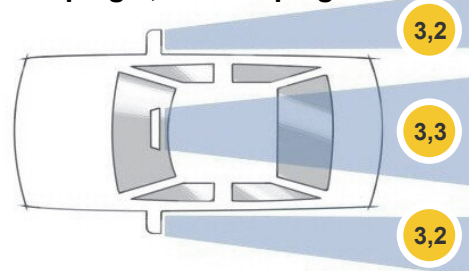


Dank der versenkbaren Kopfstützen ist die Sicht nach hinten trotz der breiten Dachsäulen zufriedenstellend.

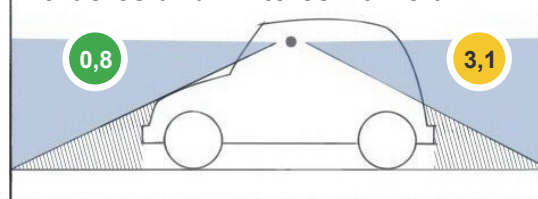
Rundumsicht



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.

3,1

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 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. 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. Für alle außen sitzenden Insassen gibt es Haltegriffe am Dachhimmel.

⊖ Das schlüssellose Zugangssystem "Keyless Access" ist für den BlueMotion nicht erhältlich. Das Spiegelpaket, welches unter anderem zusätzliche Leuchten in den Außenspiegeln beinhaltet, ist erst ab der Ausstattungsvariante Comfortline erhältlich. 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 durch zweimaliges Betätigen der Verriegelungstaste manuell deaktiviert werden.

3,2

Kofferraum-Volumen*

Der Kofferraum des VW Golf fällt zufriedenstellend groß aus. Das ermittelte Kofferraumvolumen von 305 l liegt zwar nur im schlechteren Mittelfeld der Fahrzeugklasse (gemessen bis Gepäckraumabdeckung, variabler Ladeboden in unterer Stellung). Trotzdem finden bis zu sieben handelsübliche Getränkekisten im Kofferraum Platz. Entfernt man die Hutablage, passen bis unters Dach maximal 425 l.

⊕ Klappt man die Rücksitze um, lässt sich das Volumen auf brauchbare 665 l erweitern (gemessen bis Fensterunterkante). Bis zum Dach beladen sind es dann stolze 1.120 l.



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

2,4

Kofferraum-Zugänglichkeit

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

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

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

2,9 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehne des VW Golf lässt sich asymmetrisch geteilt umklappen. Auch wenn der Klappmechanismus insgesamt einfach funktioniert, ist die Zugänglichkeit beim Dreitürer nicht ideal. Das umklappen der Lehnteile klappt vom Kofferraum aus noch recht komfortabel, da die Entriegelungshebel in der Lehne auch vom Kofferraum aus erreichbar sind. Das Aufstellen der Rücksitzlehnen ist durch die fehlenden Fondtüren deutlich unkomfortabler, da man von vorne ins Fahrzeug kriechen muss.

⊕ Die Gurte sind an 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 gegen Aufpreis erhältlich (nicht im Testwagen). 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.

⊖ Beim Fünftürer kann gegen Aufpreis die Lehne des Beifahrersitzes eben umgeklappt werden, was beim Verstauen langer Gegenstände hilfreich ist. Beim Dreitürer ist die Option aber nicht erhältlich.

1,8 INNENRAUM

1,9 Bedienung

Durch die klar gegliederten Bedienelemente und dem einfach zu bedienenden Touchscreen (Testwagen mit dem kleinen Navigationssystem "Discover Media" ausgestattet) findet man sich im Golf schnell mit den Grundfunktionen zurecht. Möchte man aber die vielen Einstell- und Individualisierungsmöglichkeiten nutzen, benötigt man trotz der klar strukturierten Menüführung etwas Eingewöhnungszeit.



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

⊕ Das Lenkrad lässt sich in einem großen Bereich in der Höhe und Weite einstellen. Die Pedale sind insgesamt gut angeordnet, auch wenn der Golf VII wieder mit einem hängenden anstatt wie beim Vorgänger mit einem stehenden Gaspedal ausgerüstet ist. Der Schalthebel ist gut positioniert und einfach erreichbar. Die Scheibenwischer besitzen zwei Wischgeschwindigkeiten und einen in der Empfindlichkeit einstellbaren Regensensor (optional). Der Lichtschalter ist optimal erreichbar, auch bei ausgeschaltetem Licht beleuchtet und beinhaltet die Bedienelemente für die Nebelleuchten (durch herausziehen des Schalters aktivierbar). Er wird aber selten angefasst werden, das Fahrlicht wird per Sensor automatisch aktiviert. Das Klimabedienteil könnte zwar etwas höher positioniert sein, doch erschließen sich die Funktionen der serienmäßigen Klimaanlage schnell. Gegen Aufpreis ist auch eine gut funktionierende Klimaautomatik erhältlich (nicht im Testwagen). Um Energie zu sparen schaltet die Heckscheibenheizung nach gewisser Betriebsdauer automatisch ab. Das gegen Aufpreis erhältliche kleine Navigationssystem "Discover Media" lässt sich insgesamt einfach bedienen und ist in der Funktionsweise klar verständlich. Gegen weiteren Aufpreis ist auch das Top-Navigationssystem "Discover Pro" erhältlich, welches eine riesige Bildschirmdiagonale von 20,3 cm besitzt (nicht im Testwagen verbaut). Das Lautsprechersystem des "Discover Media" sorgt für klaren Klang und kräftige Bässe, auch bei lauter Musik. Beim Trendline gibt es zufriedenstellend viele Ablagen. Neben großen Türfächern, in welche sogar 1,5 l große Flaschen Platz haben, gibt es zwei Becherhalter. Ein Brillenfach und Schubfächer unter den Sitzen gibt es aber erst ab der Ausstattung Comfortline. Hinten sind Ablagefächer dagegen Mangelware. Becherhalter in der Mittelarmlehne und Lehnentaschen an den Sitzlehnen gibt es erst ab der nächst höheren Ausstattungsvariante Comfortline. Das Handschuhfach ist zufriedenstellend groß und beleuchtet. Die Innenraumbelichtung fällt akzeptabel aus. Vorne gibt es Leseleuchten, hinten findet man dieses aber erst beim Comfortline an Bord. 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 ist ein Tempomat lieferbar.

⊖ 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. Das Zündschloss ist nicht beleuchtet. Eine radargestützte Abstandsregelung ist für den BlueMotion nicht erhältlich.

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 eingeeengt. Das subjektive Raumgefühl ist gut bis zufriedenstellend.



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

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 1,95 m großen Personen. Auch die Kopffreiheit ist dabei ausreichend. Die Innenbreite hinten geht für diese Fahrzeugklasse in Ordnung, so ergibt sich ein zufriedenstellendes subjektives Raumgefühl. Zwei Personen können im Fond des Golf entspannt reisen, für drei wird es dann aber doch recht eng.

4,0

Innenraum-Variabilität

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

2,7

KOMFORT

2,6

Federung

Der VW Golf BlueMotion ist serienmäßig mit einem um 15 mm tiefergelegten Sportfahrwerk ausgestattet. Das adaptive Fahrwerk DCC ist für die Sprintsparvariante nicht erhältlich. Das gegenüber dem Standardfahrwerk deutlich straffer ausgelegte Sportfahrwerk sorgt insgesamt für einen guten bis zufriedenstellenden Fahrkomfort. Vor allem grobe Einzelhindernisse und Querfugen dringen deutlicher zu den Insassen durch. Der Langsamfahrkomfort in der Stadt geht insgesamt in Ordnung, speziell grobes Kopfsteinpflaster ist aber vor allem akustisch im Innenraum wahrnehmbar ist. Sowohl die Seitenneigung als auch die Vertikalbewegungen des Fahrzeugs fallen gering aus.

2,3

Sitze

Neben den Standardsitzen sind für den Golf BlueMotion auch Sportsitze erhältlich, die einen etwas besseren Seitenhalt bieten (nicht im Testwagen verbaut). Die optionalen ergoActive-Sitze und eine elektrische Sitzeinstellung sind dagegen beim BlueMotion nicht erhältlich.

⊕ Der Fahrersitz ist serienmäßig in der Höhe einstellbar. Wählt man das im Testwagen verbaute optionale Sitzkomfort-Paket, besitzt auch der Beifahrersitz eine Höheneinstellung. Zudem sind dann beide Vordersitze mit einer in der Intensität einstellbaren Lordosenstütze ausgestattet. Die Standardsitze sorgen dank gut konturierter Lehne und körpergerecht gestalteter Sitzfläche für einen guten Sitzkomfort und festen Halt. Die Stoffbezüge sind atmungsaktiv, wodurch man bei heißen Außentemperaturen nicht so stark schwitzt. Personen unterschiedlicher Statur und Körpergröße finden schnell eine angenehme Sitzposition. Die Sitzposition auf den zufriedenstellend konturierten Rücksitzen ist dank hoher Lehnen mit angenehmer Neigung akzeptabel. Die Oberschenkelunterstützung könnte aber etwas ausgeprägter sein.

2,0

Innengeräusch

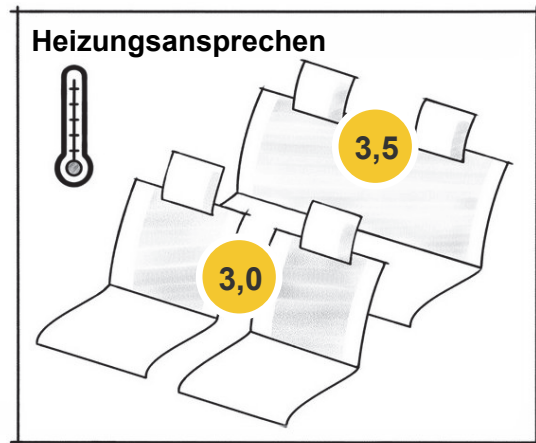
Der Golf BlueMotion überzeugt durch sein niedriges und unaufdringliches Geräuschniveau.

⊕ Der gemessene Geräuschpegel bei 130 km/h Autobahngeschwindigkeit liegt bei niedrigen 67,0 dB(A). Die Windgeräusche sind insgesamt unaufdringlich und nehmen auch bei höheren Geschwindigkeiten nicht überproportional zu. Der Diesel-Motor hält sich akustisch stets zurück, ist aber speziell im Stand oder beim Hochbeschleunigen aus niedrigen Geschwindigkeiten im Innenraum wahrnehmbar. Beim Überfahren von groben Unebenheiten neigt das im BlueMotion serienmäßige Sportfahrwerk zu leichtem Poltern.

3,6 Klimatisierung

Der Golf BlueMotion Trendline ist serienmäßig mit einer manuellen Klimaanlage ausgestattet. Es ist zwar auch eine Zwei-Zonen-Klimaautomatik erhältlich, diese war im Testwagen aber nicht verbaut. Sowohl die Temperatur- als auch die Luftmengenverteilung kann mit der manuellen Klimaanlage nur grob eingestellt werden. Es muss oft nachjustiert werden, um ein angenehmes Raumklima zu erhalten. Beim Heizungstest schneidet der Golf BlueMotion zufriedenstellend ab. Vorne wird der Innenraum in akzeptabler Zeit erwärmt, hinten dauert es deutlich länger. Ohne die zusätzlichen Luftausströmer hinten, die bei Wahl des Sitzkomfort-Pakets verbaut sind, sollte die Heizleistung im Fond noch ein Stück schlechter ausfallen.

– Die optionale drahtlos beheizbare Frontscheibe ist beim BlueMotion nicht erhältlich.



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

2,3 MOTOR/ANTRIEB

2,9 Fahrleistungen*

Die Fahrleistungen des 1,6 l großen TDI-Motors mit 81 kW/110 PS fallen insgesamt zufriedenstellend aus. Den simulierten Überholvorgang von 60 auf 100 km/h absolviert der BlueMotion in 6,7 s. Während die Elastizität im vierten und fünften Gang gut ausfällt, zeigt sich der Golf BlueMotion vor allem im sechsten Gang recht träge. Dadurch muss oft in den fünften Gang zurück geschaltet werden, möchte man zügig beschleunigen. Insgesamt reichen die Fahrleistungen des Spardiesels im Alltag problemlos aus, um zügig voranzukommen.

2,5 Laufkultur

Der Vierzylinder-Dieselmotor kann durch seine gute bis zufriedenstellende Laufkultur punkten.

+ Der Diesel läuft direkt nach dem Kaltstart zwar nicht besonders kultiviert, doch sobald der Motor auf Betriebstemperatur ist spürt man vom harten Verbrennungsprinzip des Selbstzünders kaum noch was. Nur leichte Vibrationen dringen während der Fahrt über das Lenkrad und den Schalthebel zu den Insassen durch. Unter Last neigt der Motor unterhalb von 1.500 1/min zwar zu leichtem Dröhnen, doch störend sind die Dröhngeräusche nie.

1,6 Schaltung

+ Das manuelle Sechsgang-Getriebe lässt sich insgesamt einwandfrei schalten und gibt so gut wie keinen Anlass zur Kritik. Die Gänge sind präzise geführt und lassen sich mit kaum Kraftaufwand einlegen. Die möglichen Schaltgeschwindigkeiten sind hoch, die Schaltwege angemessen kurz. Anfahren klappt mit der gut dosierbaren Kupplung weitgehend problemlos. Eine Berganfahrhilfe unterstützt den Fahrer beim Anfahren am Berg. Eine mittels Taste aktivierbare Auto-Hold-Funktion lässt die Bremsen beim Anhalten am Berg bis zum Anfahren automatisch betätigt, wodurch der Fahrer im Stand nicht ständig das Bremspedal betätigen muss.

Eine Gangempfehlung zeigt dem Fahrer die optimalen Schaltpunkte an, um möglichst ökologisch und kraftstoffsparend unterwegs zu sein. Die 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 und lässt sich weitgehend geräuschlos einlegen.

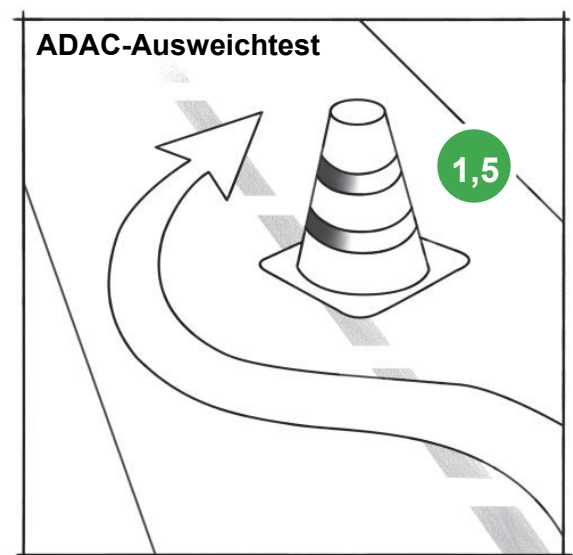
2,3 Getriebeabstufung

⊕ Die Abstufungen des Sechs-Gang-Getriebes passen gut zueinander, es entstehen keine zu großen Drehzahlsprünge beim Schalten. Einzig der Sprung vom fünften in den sechsten Gang fällt etwas groß aus. Durch den lang ausgelegten sechsten Gang fährt man bei Autobahnrichtgeschwindigkeit (130 km/h) mit niedrigen Motordrehzahlen (ca. 2.200 1/min). Bei höheren Geschwindigkeiten muss man allerdings an Steigungen oder beim Beschleunigen oft einen Gang zurück schalten, da der Motor dann kaum Zugkraftreserven hat.

2,0 FAHREIGENSCHAFTEN

1,8 Fahrstabilität

⊕ Insgesamt überzeugt der Golf mit einem sicheren Fahrverhalten. Das Fahrzeug zeigt bei einem plötzlichen Spurwechsel auch bei hohen Geschwindigkeiten eine gute Fahrstabilität. Das Fahrzeug reagiert dabei spontan und pendelt kaum nach. Der Geradeauslauf ist vorbildlich, auch bei Spurrillen hält der Golf zuverlässig die Spur. Beim ADAC Ausweichtest schneidet der Golf BlueMotion mit serienmäßigem Sportfahrwerk sehr gut ab und ist sicher beherrschbar. Das Fahrzeug reagiert spontan auf Lenkbefehle und zeigt ein weitgehend neutrales und gut kontrollierbares Fahrverhalten. Das feinfühlig und früh eingreifende ESP unterstützt den Fahrer dabei effektiv. Das ESP beinhaltet auch eine Gegenlenkunterstützung, welche dem Fahrer in kritischen Situationen einen Hinweis gibt, in welche Richtung er lenken sollte, um das Auto möglichst zu stabilisieren. Die Lenkung wird dabei in die richtige Richtung leichtgängiger als in die falsche. Der Golf ist serienmäßig mit der elektronischen Differentialsperre XDS 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. Die oft kritisierte Verbundlenkerachse, die bei den niedrig motorisierten Golf-Modellen an der Hinterachse verbaut wird, stellte im ADAC-Testbetrieb keine nennenswerten Nachteile heraus.



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

2,1 Lenkung*

⊕ Die Lenkung des Golf spricht um die Mittellage spontan an und zeigt eine gute Mittenzentrierung. Schnelle Kurven können mit präzisiertem Lenkeinschlag durchfahren werden, die Fahrbahnrückmeldung der Lenkung ist dabei gut. Die Lenkübersetzung ist zufriedenstellend. Von Anschlag zu Anschlag sind knapp drei Lenkradumdrehungen notwendig. Der Kraftaufwand beim Rangieren fällt gering aus. Der Wendekreis von knapp 11,0 m geht für diese Fahrzeugklasse in Ordnung.

2,2 Bremse

⊕ Der Bremsweg des Golf BlueMotion fällt bei einer Vollbremsung aus 100 km/h mit 36,8 m niedrig aus (Mittelwert aus zehn Messungen, halbe Zuladung, Michelin Energy Saver Green X 91V der Größe 205/55 R16). Die Bremse spricht spontan an und lässt sich ausgezeichnet dosieren. Bei einer starken Bremsung in der Kurve wurde der Golf klar auf Stabilität anstatt Bremsleistung ausgelegt. Dadurch untersteuert das Fahrzeug beim Bremsen in der Kurve stark, was den kurvenäußeren Vorderreifen stark belastet. Die Schleudergefahr ist dadurch allerdings sehr gering.

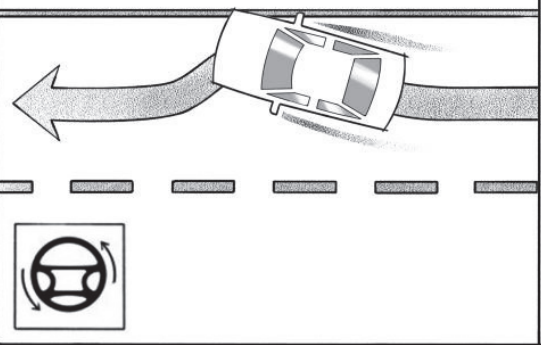
1,5 SICHERHEIT

1,5 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Der VW Golf ist mit einer Reihe an aktiven Sicherheitssystemen 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. Ein Müdigkeitserkennung, welche das Lenkverhalten des Fahrers auswertet und bei einer Änderung des Verhaltens aufgrund nachlassender Konzentration oder Müdigkeit den Fahrer warnt und eine Pausenempfehlung anzeigt, gibt es beim Trendline gegen Aufpreis. Ebenfalls gegen Aufpreis ist der Golf mit hellen Xenonscheinwerfern und Abbiegelicht zu haben. Gegen weiteren Aufpreis gibt es sowohl einen normalen Fernlichtassistenten, welcher bei vorausfahrenden als auch entgegenkommenden Fahrzeugen automatisch das Fernlicht auf- und abblendet, als auch einen dynamischen Fernlichtassistenten. Dieser blendet immer nur die Teile des Fernlichts ab, welche andere Verkehrsteilnehmer blenden würden. Dadurch erhält man stets eine optimale Fahrbahnausleuchtung. Der dynamische Fernlichtassistent ist nur in Verbindung mit dem optionalen Kurvenlicht erhältlich. Ebenso optional ist das Umfeldüberwachungssystem Front Assist inklusive City-Notbremsfunktion erhältlich. Der Fahrer erhält damit bei einer drohenden Kollision eine gut sichtbare Kollisionswarnung. Reagiert der Fahrer nicht auf diese Warnung,

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.

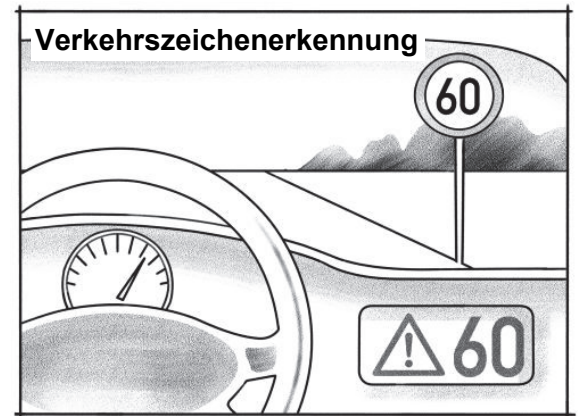
wird automatisch eine Notbremsung eingeleitet und die Aufprallgeschwindigkeit deutlich reduziert. Bremsst der Fahrer bei einer drohenden Kollision zu schwach, wird dieser durch den adaptiven Bremsassistenten wirkungsvoll unterstützt, indem der Bremsdruck so stark erhöht wird, dass eine Kollision vermieden wird. Der optional 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 Verkehrsschildern 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. Rückstrahler in den Türen warnen den nachfolgenden Verkehr bei Nacht vor geöffneten Türen. Unbeabsichtigtes Anfahren ist nicht möglich, da der Motor nur mit gedrücktem Kupplungspedal gestartet werden kann. Ein Geschwindigkeitsbegrenzer (Speedlimiter) ist gegen Aufpreis erhältlich (im Tempomat enthalten).

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

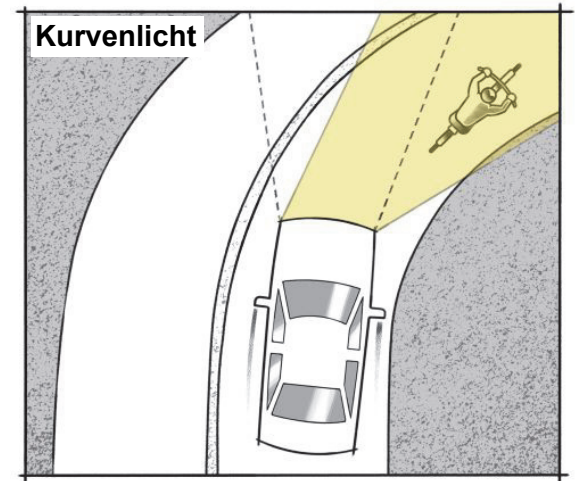
1,2 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ 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. Optionale Seitenairbags hinten gibt es dagegen nur für den Fünftürer, nicht aber für die getestete dreitürige Variante. Die vorderen Kopfstützen reichen in der Höhe für ca. 1,90 m große Personen und befindet sich nahe genug am Kopf, um im Falle eines Heckaufprall optimal wirken zu können. Auch die hinteren Kopfstützen sind nahe am Kopf positioniert, könnten aber etwas höher sein, denn nur kleine Personen bis 1,70 m sind bei einem Heckaufprall gut geschützt. Gurtwarner gibt es für beide vorderen Insassen. Der Anschnallstatus der Fondpassagiere wird dem Fahrer im Multifunktionsdisplay angezeigt. Als eines von bisher wenigen Fahrzeugen wird der 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. 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 geschlossen, um bei einem Unfall größtmöglichen Schutz zu erhalten.

⊖ 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.



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.



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

1,8 Kindersicherheit

Die Kindersicherheit des Golf ist gut. Es lassen sich zwar sowohl auf dem Beifahrersitz als auch auf den Rücksitzen Kindersitze befestigen, die Rücksitze sind beim Dreitürer aber nicht besonders gut erreichbar, weshalb sich das Ansnallen der Kindersitze nicht besonders einfach gestaltet.

- + 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. 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 einzigen nennenswerten Kritikpunkte sind die seitlichen Bereiche der Motorhaube. Sie sind noch zu aggressiv ausgebildet.

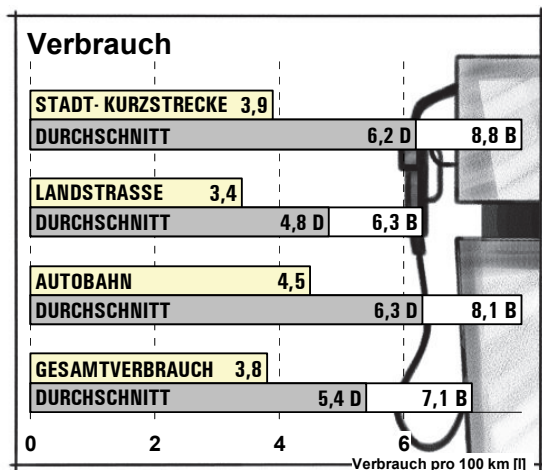
1,5 UMWELT/ECOTEST

1,7 Verbrauch/CO2*

- + Beim Verbrauch kann der Golf BlueMotion überzeugen. Im ADAC EcoTest wurde ein Durchschnittsverbrauch von 3,8 l/100 km ermittelt. Die daraus resultierende CO₂-Bilanz von 120 g/km reicht im Kraftstoffkapitel für 43 Punkte. Innerorts liegt der Verbrauch bei 3,9 l/100 km, außerorts sind es 3,4 l/100 km und auf der Autobahn 4,5 l/100 km.

1,2 Schadstoffe

- + Der Golf BlueMotion ist serienmäßig mit einem NO_x-Speicherkat ausgerüstet, der den Ausstoß an Stickoxiden reduzieren soll. Im ADAC EcoTest kann die Abgasreinigungstechnik des BlueMotion überzeugen. Das Fahrzeug unterschritt in den EcoTest-Zyklen teilweise sogar die Grenzwerte der strengen Abgasnorm Euro6. Um so erstaunlicher ist es, dass der Golf trotz der funktionierenden Abgastechnik nur nach der Euro 5 Abgasnorm homologiert wurde. Dank der sauberen Abgase erreicht der Golf BlueMotion im Schadstoffkapitel sehr gute 48 Punkte. In der Summe erhält die BlueMotion-Variante des Golf 91 Punkte und damit die vollen fünf Sterne im ADAC EcoTest.



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

1,9

AUTOKOSTEN

1,3

Betriebskosten*

⊕ Die Betriebskosten werden zum Großteil aus den Kraftstoffkosten ermittelt. Aufgrund des geringen Verbrauchs von günstigem Dieselkraftstoff fallen die Betriebskosten für den Golf BlueMotion niedrig aus.

2,1

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. Spätestens 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. Die Ausgaben für den Reifenersatz liegen bei Verwendung der gängigen Seriengröße noch auf einem relativ niedrigen Niveau.

⊖ Teure Werkstattstundenpreise verhindern eine noch bessere Benotung.

2,0

Wertstabilität*

⊕ Dem VW Golf kann in Verbindung mit dem sparsamen BlueMotion-Dieselmotor im vierjährigen Kalkulationszeitraum ein guter Restwertverlauf prognostiziert werden.

3,5

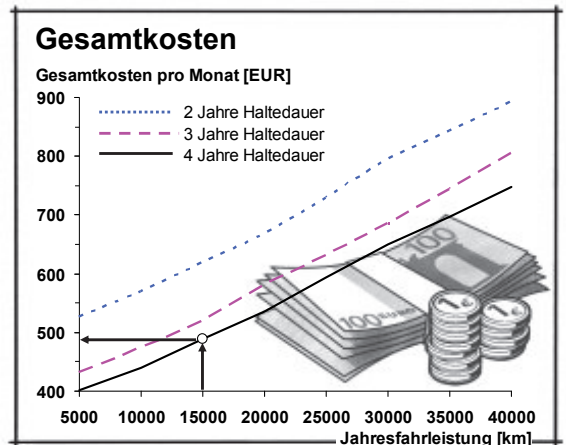
Kosten für Anschaffung*

Beim Anschaffungspreis reiht sich der Golf BlueMotion Trendline nur im schlechten Klassenmittelfeld ein. Die Spritsparvariante des Golf ist ab 22.175 Euro zu haben. Das sind rund 1.200 Euro Aufpreis zum normalen Golf 1.6 TDI. Für das Geld bekommt man zwar einen äußerst sparsamen Kompaktwagen, doch die Serienausstattung fällt mager aus. Für Ausstattungen wie Klimaautomatik oder Tempomat muss man Extra bezahlen. Für den Golf BlueMotion sind zudem nicht alle sonst verfügbaren Ausstattungen erhältlich. So müssen BlueMotion-Fahrer auf ein Schiebedach, adaptives Fahrwerk, ACC oder ergoActive-Sitze verzichten.

2,7

Fixkosten*

Für den Golf BlueMotion werden jährlich 152 Euro KFZ-Steuer fällig. Die Einstufungen in den Versicherungsklassen liegen durchweg im ungünstigen Bereich, was die Fixkosten nach oben treibt.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 489 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

1,4

Monatliche Gesamtkosten*

⊕ Die gute Wertstabilität sowie die niedrigen Betriebskosten sorgen trotz des nicht besonders günstigen Anschaffungspreises für sehr niedrige monatliche Gesamtkosten.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.2 TSI BMT	1.2 TSI BMT	1.4 TSI BMT	1.4 TSI BMT	1.6 TDI BMT (DPF)	1.6 BlueTDI (DPF)	2.0 BlueTDI (DPF)	GTD (DPF)
Aufbau/Türen	SR/3	SR/3	SR/3	SR/3	SR/3	SR/3	SR/3	SR/3
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1197	4/1197	4/1395	4/1395	4/1598	4/1598	4/1968	4/1968
Leistung [kW (PS)]	63 (85)	77 (105)	90 (122)	103 (140)	77 (105)	81 (110)	110 (150)	135 (184)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	160/1400	175/1400	200/1400	250/1500	250/1500	250/1500	320/1750	380/1750
0-100 km/h[s]	11,9	10,2	9,3	8,4	10,7	10,5	8,6	7,5
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	179	192	203	212	192	195	216	230
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller [l]	4,9 S	4,9 S	5,2 S	5,2 S	3,8 D	3,8 D	4,1 D	4,2 D
CO2 [g/km]	113	114	120	119	99	99	106	109
Versicherungsklassen KH/VK/TK	16/17/17	16/17/17	15/17/18	15/17/18	18/17/22	18/17/22	18/18/23	17/20/23
Steuer pro Jahr [Euro]	30	32	48	46	152	152	190	190
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	504	516	523	535	512	515	547	611
Preis [Euro]	17.175	18.675	21.800	22.825	20.975	21.775	26.200	29.700

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-Haftpf.
VK = Vollkasko
TK = Teilkasko

Kraftstoff

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

DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	1598 ccm
Leistung	81 kW (110 PS)
bei	3200 U/min
Maximales Drehmoment	250 Nm
bei	1500 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	195/65R15
Reifengröße (Testwagen)	205/55R16V
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	10,95/11 m
Höchstgeschwindigkeit	200 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	10,5 s
Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	6,7 s
Bremsweg aus 100 km/h	36,8 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	3,2 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	3,8 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	3,9/3,4/4,5 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe	85 g/km
CO ₂ -Ausstoß Test(*WTW)	120 g/km
Innengeräusch 130km/h	67,0 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4255/1790/1452 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	2035 mm
Leergewicht/Zuladung	1295 kg/445 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	305 l/665 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	640 kg/1000 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	50 l
Reichweite	1315 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte **fett**

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	83 Euro
Monatliche Werkstattkosten	47 Euro
Monatliche Fixkosten	99 Euro
Monatlicher Wertverlust	260 Euro
Monatliche Gesamtkosten	489 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18/17/22
Grundpreis	22.175 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

Abbieglicht (inkl. Xenon)	860 Euro°
Abstandsregelung, elektronisch (nicht für BM)	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
City-Notbremsfunktion (inkl. Notbremssystem)	225 Euro
elektronische Dämpferkontrolle (nicht für BM)	nicht erhältlich
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht (inkl. Xenon)	1.215 Euro°
Müdigkeitserkennung	25 Euro°
Parkhilfe, elektronisch	555 Euro°
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	860 Euro°

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten (nur für 5-Türer)	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend (Licht-Sicht-Paket)	175 Euro°
Klimaanlage	Serie
Klimaautomatik	370 Euro
Knieairbag (Fahrer)	Serie
Navigationssystem	ab 505°

AUSSEN

Lackierung Metallic	530 Euro°
Schiebe-Hubdach (nicht für BM)	nicht erhältlich

° im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

1,9

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

¹ ohne Wirtschaftlichkeit *Werte klassenbezogen