



VW Golf 1.4 TGI BlueMotion Comfortline

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



Über den Golf braucht man kaum noch viele Worte verlieren. Jeder kennt ihn, viele mögen ihn. Er ist das Sinnbild der unteren Mittelklasse, die im Volksmund auch gerne als Golfklasse bezeichnet wird. Bereits als Selbstverständlichkeit wird das sichere Fahrverhalten, die gute Verarbeitung und die Vielzahl der erhältlichen Assistenzsysteme angesehen. Nicht ganz so alltäglich ist die Motorisierung der getesteten Variante: Der 1,4-Liter-Turbomotor des Golf VII wird mit Erdgas betrieben. Er leistet 81 kW/110 PS, was in jeder Verkehrslage ausreichende Fahrleistungen garantiert. Temperamentvoll wirkt der Golf damit aber nicht. Betrachtet man aber die EcoTest-Ergebnisse, dann kann ein eindeutiges Lob ausgesprochen werden. Neben einem niedrigen Verbrauch glänzt er mit einem sehr geringen Schadstoffausstoß. Der Lohn dafür sind 100 Punkte und somit ein ganz klares 5-Sterne-Ergebnis. Im Vergleich zum konventionell angetriebenen Golf muss man aber auch Einbußen hinnehmen: Der Kofferraum ist nicht so variabel und bietet weniger Volumen, die Reichweite fällt geringer aus, ein paar Ausstattungsdetails sind nicht erhältlich. Und: Bei einem Grundpreis von gut 25.000 Euro kann man nicht von einem Schnäppchen sprechen. Der Unterhalt fällt aber erfreulich günstig aus. Vor allem die niedrigen Kosten für Steuer, Versicherung und Kraftstoff schlagen positiv zu Buche.

Karosserievarianten: Kombi (Variant). **Konkurrenten:** Audi A3 g-tron.

+ hohes Sicherheitsniveau, sehr gutes EcoTest Ergebnis, sehr viel Platz im Innenraum, sichere Fahreigenschaften, ergonomischer Fahrerplatz, niedriger Geräuschpegel im Innenraum, geringe Fix- und Betriebskosten

- hoher Anschaffungspreis, Fahrlichtanzeige nur im Lichtschalter

ADAC-URTEIL

1,7

AUTOTEST

2,2

AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

2,4

Familie

2,5

Stadtverkehr

2,8

Senioren

2,1

Langstrecke

3,0

Transport

2,5

Fahrspaß

2,0

Preis/Leistung

Stand: April 2014
Text: Stefan Giuliani

Der VW Golf überzeugt durch eine für diese Fahrzeugklasse überdurchschnittlich gute Verarbeitung.

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

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

Die zulässige Zuladung liegt mit 465 kg im akzeptablen Bereich. Auf dem Dach dürfen 75 kg Gepäck transportiert werden, eine stabile Dachreling fehlt aber. Anhänger dürfen bis 1.400 Kilogramm mitgeführt werden. Ohne Bremse dürfen sie maximal 690 kg Masse haben. Vier Personen sitzen im Golf bequem. Der mittlere Platz der Rücksitzbank ist nur für kurze Strecken geeignet. Serienmäßig ist der Golf nur mit einem Reifenpannenset ausgestattet, ein Reserve- oder Notrad ist für den Erdgas-Golf nicht erhältlich. Das Reifenreparaturset kann sich bei gravierenden Reifenschäden schnell als unbrauchbar erweisen.

- Mit voll gefüllten Gasbehältern kommt der Golf nicht weiter als 389 Kilometer. Es ist aber ein zusätzlicher Benzintank an Bord, mit dem die Reichweite vergrößert werden kann. Der Spareffekt des Gasantriebs fällt dann aber aus. Wagenheber und Radmutternschlüssel sucht man vergebens.

Der 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 vorn, speziell beim Abbiegen, relativ stark. Die Sicht auf den umliegenden Verkehr ist zufriedenstellend. Sowohl der Innenspiegel, als auch die Außenspiegel geben ein zufriedenstellendes Bild des rückwärtigen Verkehrs wieder.

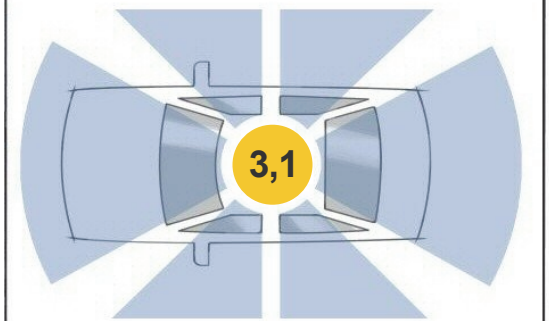


Die teilversenkbaren Kopfstützen erleichtern die Sicht nach hinten. Stark sichtbar behindern ist dagegen wie schon bei den Vorgängern die sehr breite C-Säule.

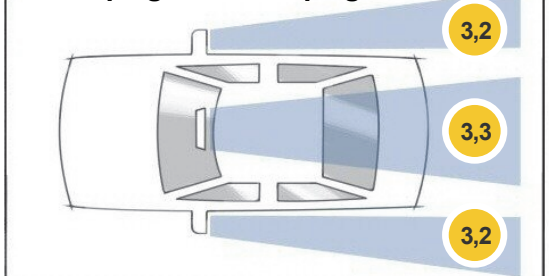
Hindernisse direkt hinter dem Fahrzeug können aufgrund der nicht zu hohen Unterkante der Heckscheibe noch ausreichend erkannt werden.

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

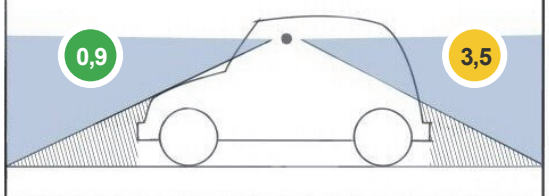
Rundumsicht



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

2,9

Ein-/Ausstieg

Das Ein- und Aussteigen funktioniert im Golf zufriedenstellend. Der Schweller ist zwar sehr niedrig, wodurch die Füße beim Ein- und Ausstiegen nicht so weit angehoben werden müssen, doch stört vor allem der große Abstand zwischen Seitenschweller und Sitz. Die Sitzfläche liegt mit rund 55 cm über der Fahrbahn in akzeptabler Höhe. Hinten steigt man verhältnismäßig bequem ein und aus. Die Türöffnungen sind ausreichend groß, auch die Rücksitzbank liegt auf akzeptabler Höhe. Einzig die etwas ausladenden Kotflügel behindern den Zustieg etwas. Die Türaufhalter sind zwar kräftig genug, um die Türen auch an Steigungen sicher offen zu halten, doch besitzen sie nur zwei Rastungen.

⊕ Die Zentralverriegelung lässt sich mit einer praktischen Fernbedienung steuern, mit der auch die Fenster geöffnet und geschlossen werden können. Gegen Aufpreis gibt es auch das schlüssellose Zugangssystem "Keyless Access" (nicht im Testwagen). Bei Wahl des optionalen Licht-Pakets werden die Scheinwerfer beim Öffnen des Fahrzeugs über die Funkfernbedienung oder beim Verlassen des Fahrzeugs (manuell über Fernlichthebel) eingeschaltet und beleuchten den Weg vor dem Fahrzeug.

Bei Wahl des Spiegelpakets findet man zusätzlich Leuchten in den Außenspiegeln, welche den Bereich neben dem Fahrzeug ausleuchten (nicht im Testwagen). Für alle außen sitzenden Insassen gibt es Haltegriffe am Dachhimmel.

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

3,9

Kofferraum-Volumen*

Beim Erdgas-Golf befinden sich die Gasbehälter unter dem Kofferraum, was sich nachteilig auf das nutzbare Volumen auswirkt. Das Bodenblech ist nach oben gewölbt. Ein variabler Kofferraumboden ist bei dieser Variante nicht möglich. Das ermittelte Kofferraumvolumen beträgt beim TGI nur 245 Liter (gemessen bis Gepäckraumabdeckung). Entfernt man die Laderaumabdeckung, so können 365 Liter Volumen genutzt werden. Sieben handelsübliche Getränkeboxen lassen sich darin stapeln. Klappt man die Rücksitze um, lässt sich das Volumen auf brauchbare 605 l erweitern (gemessen bis Fensterunterkante). Belädt man bis zum Dach, so steht ein Transportvolumen von 1.060 Litern zur Verfügung.



Mit 245 l Volumen ist der Kofferraum des Golf TGI um 60 l kleiner als beim Golf ohne Gastank.

2,4

Kofferraum-Zugänglichkeit

Der Golf bietet einen gut nutzbaren Kofferraum mit einem praktischen Format. Der variable Kofferraumboden ist beim TGI leider nicht erhältlich.

⊕ 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 1,86 m genügend Platz, ohne sich den Kopf anzustoßen. Dank der niedrigen Ladekante (66 cm über der Fahrbahn) lassen sich auch schwere Gegenstände (z.B. Getränkeboxen) einfach einladen. Beim Ausladen liegt die Kante nur 6 cm über dem Kofferraumboden. 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.

2,6

Kofferraum-Variabilität

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

⊕ Der Klappmechanismus lässt sich vom Innenraum aus einfach mit wenig Kraftaufwand bedienen. Die Gurte sind dabei mittels einer Leiste geführt und können nur bei größter Unachtsamkeit beim Zurückklappen der Lehne eingeklemmt werden. Eine praktische Durchladeluke in der Mittelarmlehne ist in der getesteten Ausstattung Serie. Im Kofferraum findet man zwei kleine Ablagen links und rechts in der Seitenverkleidung, zudem gibt es vier stabile Befestigungshaken und eine 12V-Steckdose. Durch die Gastanks ist unter dem Kofferraumboden nicht viel Stauraum vorhanden. Die Lehne des Beifahrersitzes kann gegen Aufpreis umgeklappt werden, was beim Verstauen langer Gegenstände hilfreich ist (nicht in Verbindung mit ergoActive Sitz und Sportsitzen).

1,5 INNENRAUM

1,4 Bedienung

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

⊕ Das Lenkrad lässt sich in einem großen Bereich in der Höhe und Weite einstellen. Die Pedale sind insgesamt gut angeordnet. Der Schalthebel ist gut positioniert und einfach erreichbar. Die Scheibenwischer besitzen zwei Wischgeschwindigkeiten und einen in der Empfindlichkeit einstellbaren Regensensor (optional). Der Lichtschalter ist optimal erreichbar, auch bei ausgeschaltetem Licht beleuchtet und beinhaltet die Bedienelemente für die Nebelleuchten (durch herausziehen des Schalters aktivierbar). Er wird aber selten angefasst werden, das Fahrlicht wird per Sensor automatisch aktiviert. Das Klimabedienteil könnte zwar etwas höher positioniert sein, doch erschließen sich die Funktionen der optionalen Klimaautomatik sehr schnell und intuitiv. Die angewählte Temperatur wird in einem kleinen Display angezeigt und ist gut ablesbar. Um Detailsinstellungen an der Klimaautomatik durchzuführen, gibt es eine separate Setup-Taste. Dann lassen sich über den Touchscreen z.B. die Umluftautomatik oder die Intensität der Klimaautomatik einstellen. Um Energie zu sparen schaltet die Heckscheibenheizung nach gewisser Betriebsdauer automatisch ab. Das gegen Aufpreis erhältliche Navigationssystem "Discover Pro" ist mit einer riesigen Bildschirmdiagonale von 20,3 cm und einem Annäherungssensor ausgestattet, der erkennt, wenn sich die Hand in Richtung Bildschirm bewegt und nur dann weitere Auswahlpunkte auflistet. Das im Stile eines Smartphones aufgebaute Menü kann durch Wischen über den Bildschirm oder über Bedientasten am Navigationsbildschirm eingestellt werden. Zudem lassen sich viele Menüpunkte auch über das Multifunktionsdisplay mittels Lenkradtasten abrufen. Das Lautsprechersystem des "Discover Pro" sorgt für klaren Klang und kräftige Bässe, auch bei lauter Musik. Ablagen gibt es vorn wie hinten genügend. In den vorderen Türfächern finden sogar 1,5 l große Flaschen Platz, zudem gibt es Becherhalter, ein großes Ablagefach in der Mitte sowie ein Brillenfach und Schubfächer unter den Sitzen. Auch hinten werden die Insassen durch Becherhalter in der Mittelarmlehne, Lehnentaschen an den Sitzlehnen und große Türfächer verwöhnt. Das Handschuhfach ist zufriedenstellend groß, beleuchtet und klimatisiert. Die helle Innenraumbeleuchtung mit vier LED-Leselampen sorgt für eine gute Ausleuchtung. Auch die Bedienelemente sind großzügig beleuchtet. Die Instrumente sind sehr gut ablesbar. Im Menü findet man beim TGI die Kühlmitteltemperatur und sogar die Öltemperatur.



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

Bei geöffneten Türen oder Klappen (inkl. Motorhaube) wird dies dem Fahrer im Multifunktionsdisplay angezeigt. Mit dem Bordcomputer können mittels Kurzzeit- und Langzeitspeicher die Fahrdaten (z.B. Verbrauch, Reichweite, Fahrzeit,...) im Multifunktionsdisplay und/oder Navigationsbildschirm angezeigt werden. Alle vier elektrischen Fensterheber besitzen eine Auf- und Abwärtsautomatik und funktionieren auch ohne Zündung (bis eine Tür geöffnet wird). Gegen Aufpreis unterstützt ein Tempomat, der sogar mit einer radargestützten Abstandsregelung ausgestattet sein kann (im Testwagen).

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

1,3 Raumangebot vorne*

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

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

2,0 Raumangebot hinten*

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



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

4,0 Innenraum-Variabilität

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

2,0 KOMFORT

2,2 Federung

Beim Golf 1.4 TGI ist das optionale adaptive Fahrwerk (DCC) nicht erhältlich. Aber auch das Serienfahrwerk zeigt sich sehr komfortabel.

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

1,8

Sitze

Gegen einen geringfügigen Aufpreis von 150 Euro lässt sich der Golf "Comfortline" mit Sportsitzen ausstatten, welche insgesamt einen guten Sitzkomfort und festen Halt bieten. Gegen Aufpreis ist am Fahrerplatz auch der ergoActive-Sitz mit dem Gütesiegel "Aktion Gesunder Rücken", welcher unter anderem eine Sitzneigungseinstellung und eine Massagefunktion beinhaltet (im Testwagen vorhanden). Die Basis für diesen Luxus-Sitz bildet ebenso der Sportsitz, der dann auch auf der Beifahrerseite eingebaut ist.

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

1,8

Innengeräusch

Der Golf 1.4 TGI überzeugt durch sein niedriges und unaufdringliches Geräuschniveau.

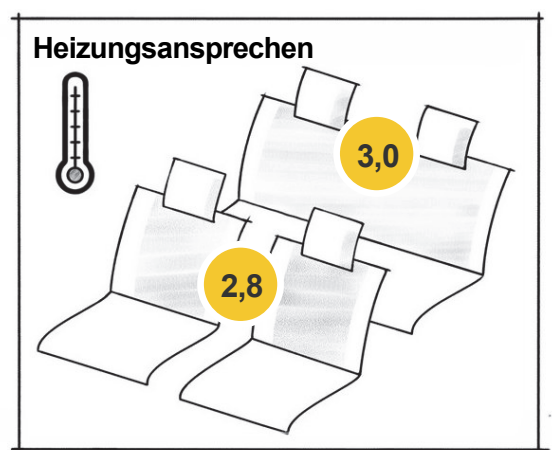
⊕ Der gemessene Geräuschpegel bei 130 km/h Autobahngeschwindigkeit liegt bei niedrigen 67,1 dB(A). Weder Fahr- noch Windgeräusche werden dabei vom Fahrer überdurchschnittlich stark wahrgenommen. Die Windgeräusche nehmen auch bei höheren Geschwindigkeiten nicht überproportional zu. Der Ottomotor läuft unauffällig und hält sich akustisch zurück.

2,0

Klimatisierung

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

⊕ Mit der Zwei-Zonen-Klimaautomatik können sich Fahrer und Beifahrer getrennt die Temperatur einstellen. Die Luftmengenverteilung kann gut justiert werden, allerdings nur für beide vorderen Insassen zusammen. Die Klimaautomatik arbeitet fein und situationsangepasst. Man kann die Intensität der Automatikfunktion auswählen (Sanft, Mittel, Intensiv).



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

Die automatische Umluftregelung mittels Luftgütesensor und der Aktivkohlefilter sorgen stets für gute Atemluft im Innenraum.

2,2 MOTOR/ANTRIEB

2,6 Fahrleistungen*

Der 1,4-Liter-Turbomotor leistet 81 kW/110 PS und sorgt für durchschnittliche Fahrleistungen. Den simulierten Überholvorgang, ein Sprint von 60 auf 100 km/h, absolviert der TGI in 6,6 Sekunden. Die Durchzugskraft überzeugt. Nur im sechsten Gang wird die Elastizität deutlich geringer.

2,3 Laufkultur

Der Vierzylinder-Benziner kann durch seine gute Laufkultur punkten.

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

1,8 Schaltung

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

⊕ Die Gänge lassen sich einwandfrei und präzise geführt schalten. Die möglichen Schaltgeschwindigkeiten sind hoch, die Schaltwege angemessen kurz. Anfahren klappt mit der gut dosierbaren Kupplung weitgehend problemlos. Eine Berganfahrhilfe unterstützt den Fahrer beim Anfahren an Steigungen. 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 Schaltunkte an, um möglichst ökologisch und kraftstoffsparend unterwegs zu sein. Die bei allen Motorvarianten serienmäßige Start-Stopp-Automatik arbeitet zuverlässig, der Motor springt beim erneuten Betätigen der Kupplung zufriedenstellend an und ermöglicht so eine zügige Weiterfahrt. Der Rückwärtsgang ist durch eine Sperre sicher vor den anderen Gängen abgegrenzt. Ihm fehlt allerdings eine Synchronisierung die ein geräusch- und verschleißarmes Einlegen bei ausrollendem Fahrzeug garantieren würde.

2,3 Getriebeabstufung

⊕ Die Abstufungen zwischen den Gängen sind tadellos. Die sechs knapp gestuften Schaltstufen halten den Turbomotor bei Laune. Auch die Gesamtübersetzung passt gut zur Leistungscharakteristik des Motors. Das hat zur Folge, dass man bei Autobahngeschwindigkeit (130 km/h) mit moderater Motordrehzahl (ca. 2.900 1/min) und damit geräusch- und spritsparend unterwegs ist. Bei Überholmanövern muss man aber dennoch gelegentlich zurück schalten, um für genügend Vortrieb zu sorgen.

1,7

FAHREIGENSCHAFTEN

1,8

Fahrstabilität

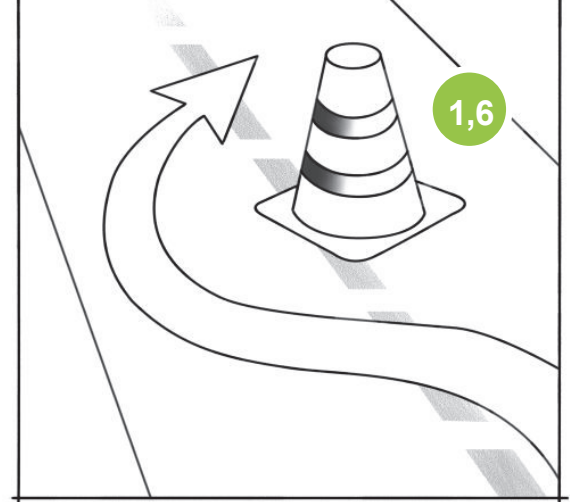
Der Golf zeigt ein sehr stabiles und sicheres Fahrverhalten.

⊕ Das Fahrzeug zeigt bei einem plötzlichen Spurwechsel auch bei hohen Geschwindigkeiten eine gute Fahrstabilität. Das Fahrzeug reagiert dabei spontan und pendelt kaum nach. Der Geradeauslauf ist vorbildlich, auch bei Spurrillen hält der Golf zuverlässig die Spur. Beim ADAC Ausweichtest schneidet der Golf VII ohne Makel ab. Das Fahrzeug reagiert spontan auf Lenkbefehle und zeigt ein weitgehend neutrales und gut kontrollierbares Fahrverhalten. Das feinfühlig und früh eingreifende ESP unterstützt den Fahrer dabei effektiv. Das ESP beinhaltet auch eine Gegenlenkunterstützung, welche dem Fahrer in kritischen Situationen einen Hinweis gibt, in welche Richtung er lenken sollte, um das Auto möglichst zu stabilisieren. Die Lenkung wird dabei in die richtige Richtung leichtgängiger als in die falsche.

Der Golf VII ist 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.

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 serienmäßige Lenkung des Golf zeigt sich präzise und leichtgängig. Die optionale Progressivlenkung ist für den TGI nicht erhältlich.

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

1,3

Bremse

Der Golf 1.4 TGI kann mit einer sehr standfesten Bremsanlage und einem extrem kurzen Bremsweg punkten.

⊕ Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h steht das Fahrzeug bereits nach 34,1 m (Mittelwert aus zehn Messungen, halbe Zuladung, Reifen: Continental EcoContact 5 der Größe 205/55 R16 91V). Solch kurze Bremswege konnten vor einigen Jahren nur bei Supersportwagen realisiert werden. Die Bremse spricht spontan an und lässt sich ausgezeichnet dosieren. Bei einer starken Bremsung in der Kurve wurde der Golf klar auf Stabilität anstatt Bremsleistung ausgelegt. Dadurch untersteuert das Fahrzeug beim Bremsen in der Kurve stark, was den kurvenäußeren Vorderreifen stark belastet. Die Schleudergefahr ist dadurch allerdings sehr gering.

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

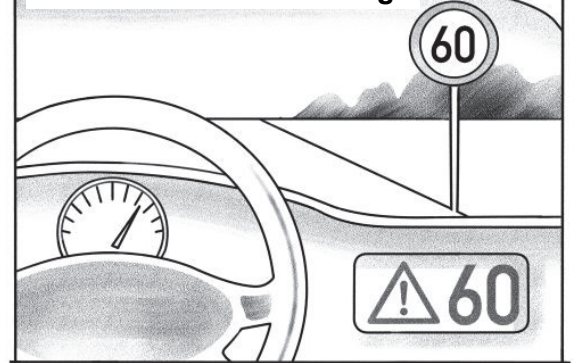
Der neue VW Golf ist mit einer Reihe an aktiven Sicherheitssysteme erhältlich, welche die Fahrsicherheit enorm erhöhen, allerdings auch ihren Preis haben.

⊕ Serienmäßig findet man neben dem obligatorischen elektronischen Stabilitätsprogramm und einem Bremsassistenten auch ein indirekt messendes Reifendruckkontrollsystem an Bord, welches über Raddrehzahlvergleich einen Druckverlust an einem Rad erkennen kann und den Fahrer entsprechend warnt. Die Ausstattungsvariante "Comfortline" beinhaltet zudem eine Müdigkeitserkennung, welche das Lenkverhalten des Fahrers auswertet und bei einer Änderung des Verhaltens aufgrund nachlassender Konzentration oder Müdigkeit den Fahrer warnt und eine Pausenempfehlung anzeigt. Der Golf ist zudem gegen Aufpreis mit hellen Xenonscheinwerfern und Abbiegelicht ausgestattet. Gegen Aufpreis gibt es sowohl einen normalen Fernlichtassistenten, welcher bei vorausfahrenden als auch entgegenkommenden Fahrzeugen automatisch das Fernlicht auf- und abblendet, als auch einen dynamischen Fernlichtassistenten. Dieser blendet immer nur die Teile des Fernlichts ab, welche andere Verkehrsteilnehmer blenden würden. Dadurch erhält man stets eine optimale Fahrbahnausleuchtung. Der dynamische Fernlichtassistent ist nur in Verbindung mit dem optionalen Kurvenlicht erhältlich. Ebenso optional ist das Umfeldüberwachungssystem Front Assist inklusive City-Notbremsfunktion erhältlich. Der Fahrer erhält damit bei einer drohenden Kollision eine gut sichtbare Kollisionswarnung. Reagiert der Fahrer nicht auf diese Warnung, wird automatisch eine

Notbremsung eingeleitet und die Aufprallgeschwindigkeit deutlich reduziert. Bremst der Fahrer bei einer drohenden Kollision zu schwach, wird dieser durch den adaptiven Bremsassistenten wirkungsvoll unterstützt, indem der Bremsdruck so stark erhöht wird, dass eine Kollision vermieden wird. Der ebenfalls gegen Aufpreis erhältliche Spurhalteassistent Lane Assist erfasst über eine Kamera die Fahrspuren. Droht das Fahrzeug die Fahrspur ohne Blinkerbetätigung zu verlassen, lenkt der Lane Assist automatisch leicht in die Fahrbahnmittle zurück. Ordert man die Verkehrszeichenerkennung, werden über Navigationsdaten und Erkennung von Verkehrsschilder mittels Kamera dem Fahrer Geschwindigkeitsbegrenzungen sowie Überholverbote im Multifunktionsdisplay angezeigt. Bei einer Vollverzögerung blinkt das Bremslicht zunächst und ab Stillstand wird die Warnblinkanlage automatisch aktiviert - dadurch wird der nachfolgende Verkehr auf die Gefahrensituation hingewiesen. Auf Wunsch ist auch ein proaktives Insassenschutzsystem zu haben. 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.

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.

Einschlafwarner



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

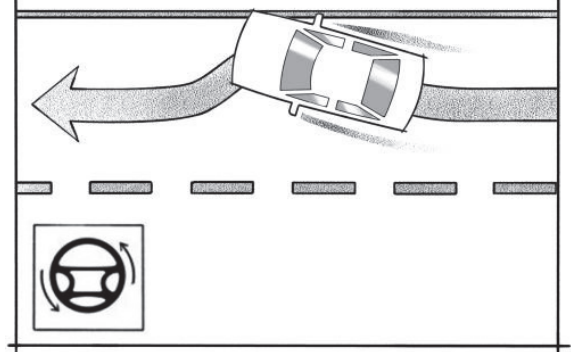
Passive Sicherheit - Insassen

Der Golf VII glänzt mit einem hervorragenden Crashverhalten.

+ Beim ADAC Crashtest erhält der Golf für seinen Insassenschutz 94 % der möglichen Punkte und somit ein sehr gutes Fünf-Sterne-Ergebnis. Das Fahrzeug ist serienmäßig mit Front- und Seitenairbags vorn ausgestattet. Durchgehende Kopfairbags findet man ebenso an Bord wie einen Knieairbag für den Fahrer. Gegen Aufpreis gibt es auch Seitenairbags für die hinteren Insassen. Dann besitzen auch die hinteren Gurte Gurtstraffer. Die vorderen Kopfstützen reichen in der Höhe für 1,88 m große Personen und befindet 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. Gurtwarner gibt es für beide vorderen Insassen. Der Anschnallstatus der Fondpassagiere wird dem Fahrer im Multifunktionsdisplay angezeigt. Bei einer sehr starken Bremsung bzw. bei einem instabilen Fahrzustand (z.B. Schleudern) werden automatisch die Sicherheitsgurte der vorderen Insassen vorgespannt, sowie je nach Situation auch die Seitenscheiben und das Schiebedach geschlossen, um bei einem Unfall größtmöglichen Schutz zu erhalten. Als eines von bisher wenigen Fahrzeugen wird der neue Golf serienmäßig mit einer Multikollisionsbremse ausgestattet. Im Falle eines Unfalls wird automatisch die Fahrzeugbremse aktiviert, um nach dem ersten Aufprall möglichst viel Restgeschwindigkeit abzubauen und somit die Gefahr einer schweren Zweitkollision zu verringern.

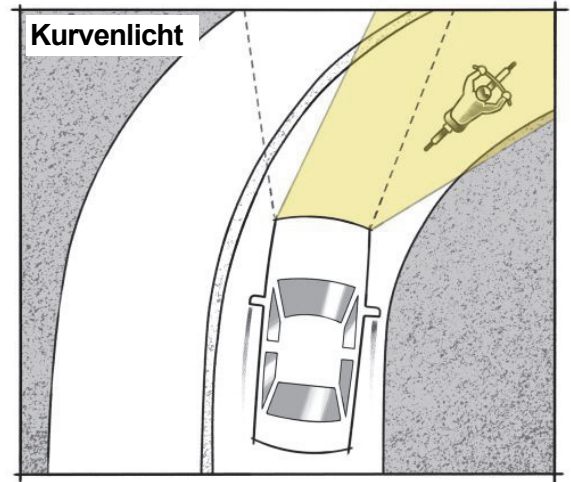
- Das Warndreieck ist zwar vorbildlich in die Heckklappe integriert, doch leider gibt es keinen gut erreichbaren Platz für den Verbandkasten. Dieser liegt unter der Gepäckraumabdeckung und ist im Ernstfall nicht schnell genug erreichbar.

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.

Kurvenlicht



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

Kindersicherheit

Die Kindersicherheit des Golf ist gut. Auf beiden äußeren Rücksitzen und dem Beifahrersitz lassen sich Kindersitze sicher befestigen.

+ 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. Im Golf finden auch besonders hohe Rückhaltesysteme problemlos Platz. Alle Fensterheber besitzen einen Einklemmschutz. Laut Betriebsanleitung dürfen auf allen Sitzplätzen alle Kindersitzklassen installiert werden.

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

2,4

Fußgängerschutz

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

1,0

UMWELT/ECOTEST

0,9

Verbrauch/CO₂*

Beim Verbrauch kann der CNG-Golf in vollen Zügen punkten.

+ Der Golf 1.4 TGI geizt förmlich mit seinen Erdgasvorräten. Im Schnitt liegt der gemessene EcoTest-Verbrauch bei 3,6 Kilogramm CNG pro 100 Kilometer. Mit einer CO₂-Bilanz von 98 g/km erreicht das Fahrzeug 51 Punkte im CO₂-Kapitel. Innerorts liegt der Verbrauch bei 4,4 kg/100 km. Außerorts sind es 3,1 kg und auf der Autobahn 4,2 kg pro 100 Kilometer.

1,1

Schadstoffe

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

+ Keine der Schadstoffgruppen fällt negativ auf. Für den Schadstoffausstoß erhält der Golf 1.4 TGI 49 von 50 möglichen Punkten. Insgesamt sammelt der Golf im ADAC EcoTest somit 100 Punkte und erreicht ein hervorragendes 5-Sterne-Ergebnis.

2,2

AUTOKOSTEN

0,6

Betriebskosten*

Die Betriebskosten werden zum Großteil aus den Kraftstoffkosten ermittelt.

+ Der CNG-Golf geht sparsam mit dem günstigen Erdgas um. Deswegen erhält er eine Top-Bewertung der Betriebskosten.

2,9

Werkstatt- / Reifenkosten*

Der VW besitzt eine fahrabhängige Serviceanzeige. Laut Hersteller ist dabei im Schnitt alle 15.000 Kilometer - spätestens aber nach zwölf Monaten ein Ölwechsel fällig. Alle 30.000 km bzw. nach zwei Jahren muss eine Inspektion mit Ölwechsel durchgeführt werden. Bei 210.000 km ist der Zahnriemen zu wechseln.

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

- Hohe Werkstattstundenpreise verhindern eine noch bessere Benotung.

2,2

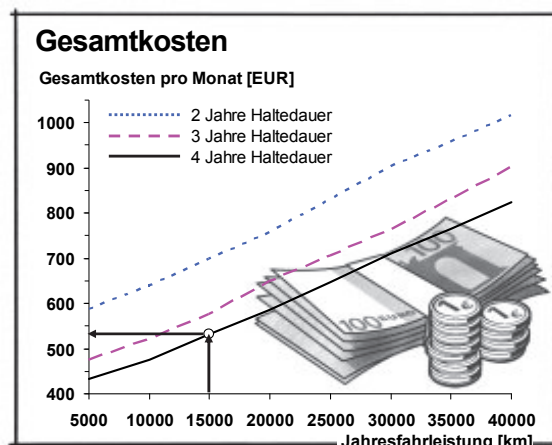
Wertstabilität*

⊕ Aktuell wird Gas-Autos eine gute Zukunft vorausgesagt. Steckt diese Technik in einem Golf, wird sie wohl auch gebraucht viele potenzielle Käufer finden. Dem TGI wird im vierjährigen Kalkulationszeitraum ein stabiler Restwertverlauf prognostiziert.

4,4

Kosten für Anschaffung*

⊖ Ein Schnäppchen ist der Golf nicht. Der hohe Qualitäts- und Sicherheitsstandard und die große Beliebtheit des VW-Modells fordern ihren Preis. Der 1,4-Liter-TGI in der Comfortline-Variante kostet mit Grundausrüstung 25.400 Euro. Die Ausstattung ist dann bereits reichhaltig. Trotzdem bietet die Ausstattungsliste noch vielfältige Möglichkeiten den Golf gegen viel bares Geld aufzuwerten. Hier muss man erst einmal investieren, um sparen zu können.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 532 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

1,1

Fixkosten*

⊕ Für den 1.4 TGI werden jährlich nur 28 Euro KFZ-Steuer fällig. Auch die Kfz-Haftpflicht ist sehr erschwinglich. Bei den Kaskoversicherungen ist der CNG-Golf mittelmäßig eingestuft: (KH: 15/VK: 17/ TK: 18).

2,1

Monatliche Gesamtkosten*

⊕ Mit dem Golf 1.4 TGI fährt man günstig. Der hohe Anschaffungspreis wird durch den stabilen Restwertverlauf relativiert. Bis auf die etwas höheren Werkstattkosten fallen die Bewertungen durchweg günstig aus.

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	1.6 BlueTDI	1.6 TDI Blue Motion	2.0 TDI BMT
Aufbau/Türen	SR/3	SR/3	SR/3	SR/3	SR/3	SR/3	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1197	4/1197	4/1395	4/1395	4/1598	4/1598	4/1598	4/1968
Leistung [kW (PS)]	63 (85)	77 (105)	90 (122)	103 (140)	77 (105)	81 (110)	81 (110)	110 (150)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	160/1400	175/1400	200/1400	250/1500	250/1500	250/1500	250/1500	320/1750
0-100 km/h[s]	11,9	10,2	9,3	8,4	10,7	10,5	10,5	8,6
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	179	192	203	212	192	195	200	216
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	3,2 D	4,1 D
CO2 [g/km]	113	114	120	119	99	99	85	106
Versicherungsklassen KH/VK/TK	16/17/17	16/17/17	15/17/18	15/17/18	18/17/22	18/17/22	18/17/22	18/18/23
Steuer pro Jahr [Euro]	60	62	78	76	160	160	152	212
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	556	568	567	579	562	565	553	605
Preis [Euro]	17.175	18.675	21.800	22.825	20.975	21.775	23.075	26.500

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 Otto	Schadstoffklasse Euro6
Hubraum	1395 ccm
Leistung	81 kW (110 PS)
bei	4800 U/min
Maximales Drehmoment	200 Nm
bei	1500 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	205/55R16
Reifengröße (Testwagen)	205/55R16V
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	10,95/10,9 m
Höchstgeschwindigkeit	194 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	10,9 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2. + 3. Gang)	6,6 s
Bremsweg aus 100 km/h	34,1 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	3,5 kg
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Erdgas)	3,6 kg
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	4,4/3,1/4,2 kg
CO2-Ausstoß Herstellerangabe	94 g/km
CO2-Ausstoß Test(*WTW)	98 g/km
Innengeräusch 130km/h	67,1 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4255/1790/1452 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	2030 mm
Leergewicht/Zuladung	1385 kg/465 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	245 l/605 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	690 kg/1400 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	14,4 l
Reichweite	385 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre
ADAC-Testwerte fett	

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	70 Euro
Monatliche Werkstattkosten	54 Euro
Monatliche Fixkosten	82 Euro
Monatlicher Wertverlust	326 Euro
Monatliche Gesamtkosten	532 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	15/17/18
Grundpreis	25.400 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

Abbiegelycht	Serie
Abstandsregelung, elektronisch	560 Euro°
Automatikgetriebe	1.850 Euro
elektronische Dämpferkontrolle (nicht für TGI)	nicht erhältlich
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht (inkl. Xenon)	1.215 Euro°
Müdigkeitserkennung	Serie
Parkhilfe, elektronisch	Serie
Regen- und Lichtsensor (Licht-Sicht-Paket)	175 Euro°
Reifendruckkontrolle	Serie
Spurassistent (Lane Assist)	510 Euro°
Tempomat	205 Euro°
Totwinkelassistent	nicht erhältlich
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Verkehrsschilderkennung	320 Euro°
Xenonlicht	860 Euro°

INNEN

Airbag, Seite hinten	360 Euro°
Airbag, Seite vorne	Serie
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend (Licht-Sicht-Paket)	175 Euro°
Keyless Entry	375 Euro
Klimaautomatik	370 Euro°
Knieairbag (Fahrer)	Serie
Navigationssystem	ab 505°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie

AUSSEN

Lackierung Metallic	530 Euro°
Schiebe-Hubdach	1.065 Euro

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

1,7

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

Komfort

2,0

Federung 2,2

Sitze 1,8

Innengeräusch 1,8

Klimatisierung 2,0

Motor/Antrieb **2,2**

Fahrleistungen* 2,6

Laufkultur 2,3

Schaltung 1,8

Getriebeabstufung 2,3

AUTOKOSTEN

2,2

Betriebskosten* 0,6

Werkstatt- / Reifenkosten* 2,9

Wertstabilität* 2,2

Kosten für Anschaffung* 4,4

Fixkosten* 1,1

Monatliche Gesamtkosten* 2,1

¹ohne Wirtschaftlichkeit * Werte klassenbezogen