



## VW Golf 1.0 TSI BlueMotion Comfortline

Fünftürige Schräghecklimousine der unteren Mittelklasse (85 kW / 115 PS)

**D**er VW Golf BlueMotion stellt gleich in doppelter Hinsicht eine Premiere dar: Zum einen ist die Spritsparvariante BlueMotion neben dem Diesel nun auch mit einem Benziner erhältlich. Zum anderen hält erstmals ein Dreizylinder-Motor Einzug unter die Golf-Motorhaube. Das nur 1,0 Liter große Aggregat entwickelt nicht nur beachtliche 85 kW/115 PS, mit bis zu 200 Nm ist es auch sehr kräftig - das spezifische Drehmoment von 200 Nm/l stellt sogar den Bestwert aller Großserien-Benziner dar. Der Ottomotor arbeitet für einen Dreizylinder nicht nur angenehm kultiviert, mit einem Verbrauch von 5,1 l/100 Kilometer zählt er unter den Kompaktwagen auch zu den sparsamsten. Trotz der sehr guten Schadstoffbewertung verfehlt er den fünften Stern im ADAC EcoTest knapp. Generell punktet der Golf auch als BlueMotion mit seinem gelungenen Gesamtkonzept: In puncto Raumökonomie ist er nach wie vor der Klassenprimus, der Fahrkomfort kann trotz leichter Einbußen beim Federungskomfort (Sportfahrwerk serienmäßig) überzeugen. Zudem legt der Golf eine gute Agilität an den Tag. Leider sind für die Sparvariante nicht nur einige Komfortdetails wie ein Schiebedach oder die adaptive Fahrwerksregelung nicht lieferbar, sondern auch Sicherheitsfeatures wie der Abstandsregeltempomat oder der City-Notbremsassistent. Als Fünftürer kostet der Golf 1.0 TSI BlueMotion in der höchsten Ausstattung Comfortline 23.050 Euro. Damit ist der VW zwar kein günstiges Angebot, aufgrund der niedrigen Fixkosten und des ordentlichen Restwertverlaufs preislich dennoch attraktiv. **Karosserievarianten:** Dreitürer, Kombi. **Konkurrenten:** u.a. Audi A3, BMW 1er, Ford Focus, Opel Astra, Seat Leon..

- +** gutes Raumangebot, einfache Bedienung, gute Verarbeitungsqualität, sparsamer und sauberer Motor, sichere Fahreigenschaften
- zahlreiche Extras für BlueMotion nicht erhältlich, teuer in der Anschaffung



### ADAC-URTEIL

1,9 AUTOTEST

2,9 AUTOKOSTEN

### Zielgruppencheck

2,4 Familie

2,6 Stadtverkehr

2,9 Senioren

2,1 Langstrecke

2,9 Transport

2,4 Fahrspaß

2,5 Preis/Leistung

Stand: Oktober 2015  
Text: A. Lidl

2,6

---

## KAROSSERIE/KOFFERRAUM

---

2,0

### Verarbeitung

Der VW Golf überzeugt mit seiner guten Karosserie- und Verarbeitungsqualität, die kaum Anlass zu Kritik bietet und zum Besten zählt, was man in dieser Fahrzeugklasse vorfindet.

⊕ Der Innenraum des Golf Comfortline 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, die 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. 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.

⊖ Weder an den Türen noch an den Fahrzeugflanken findet man Schutzleisten, die bei leichten Parkremplern den Lack vor Beschädigungen schützen. Eine Sperrklappe, die verhindert, dass der Kraftstofftank mit Dieseldieselkraftstoff befüllt werden kann, bietet der Golf leider nicht.

2,6

---

### Alltagstauglichkeit

---

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 ausreichenden 500 kg. Die zulässige Anhängelast ist beim Golf BlueMotion auf magere 1.000 kg (gebremst) bzw. 600 kg (ungebremst) beschränkt. Eine Anhängerkupplung bietet VW für die BlueMotion-Modelle nicht an. Wer darauf nicht verzichten möchte, muss sich daher im Zubehörmarkt umsehen.

⊕ Mit dem 50 Liter großen Kraftstofftank lassen sich dank des niedrigen Verbrauchs Reichweiten von rund 980 km realisieren - ein guter Wert für einen Benzinmotor. Auf dem Dach dürfen 75 kg Gepäck transportiert werden, eine stabile Dachreling fehlt allerdings. Die hohe zulässige Stützlast von 80 kg ermöglicht auch den Transport von Fahrradträgern mit zwei schweren Fahrrädern (z.B. E-Bikes).

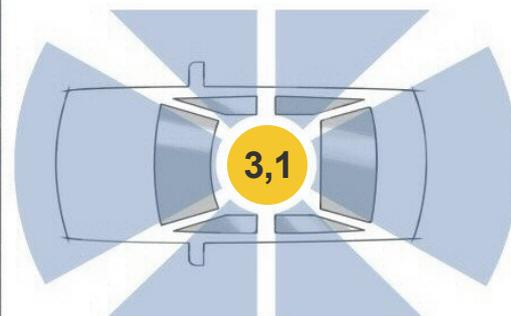
⊖ Der VW Golf BlueMotion ist nur mit einem Reifenpannenset ausgestattet, das sich bei einem Reifenschaden schnell als unwirksam erweisen kann. Die bei den anderen Golf-Varianten erhältlichen Reserveräder sind für den BlueMotion nicht verfügbar. Einen Wagenheber und Bordwerkzeug sucht man in der Optionsliste vergebens.

## 2,3 Sicht

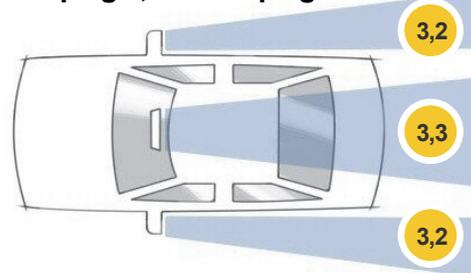
Die fünftürige Variante des Golf kann bei der ADAC Rundumsichtmessung ein zufriedenstellendes Ergebnis einfahren. Gegenüber dem Dreitürer fällt die Rundumsicht geringfügig schlechter aus, was vor allem an den etwas nach vorn versetzten B-Säulen liegt, wodurch die Sicht zur Seite schlechter wird. Die vorderen A-Säulen besitzen 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 ordentlich erkannt werden.

⊕ Die nach vorn flach abfallende Motorhaube erlaubt eine 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, der 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 Wirkungsbereich und funktionieren auch bei hohen Geschwindigkeiten gut. Das empfehlenswerte optionale Licht-Sicht-Paket beinhaltet neben dem automatisch abblendenden Innenspiegel auch einen Licht- und Regensensor sowie einen Fernlichtassistenten. Eine Einparkhilfe mit optischen und akustischen Warnsignalen für den Front- und Heckbereich ist in der Ausstattung Comfortline serienmäßig an Bord, zudem warnt das System auch bei Hindernissen, die sich seitlich vom Fahrzeug befinden. Ein Park-Lenk-Assistent ist optional ebenso erhältlich wie eine Rückfahrkamera, beides war beim Testwagen nicht an Bord. Der Park Assist vermisst während der Vorbeifahrt den Raum neben dem Fahrzeug und zeigt dem Fahrer geeignete Quer- und Längsparklücken 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", der je nach Verkehrssituation automatisch das Fernlicht auf- und abblendet. Noch besser und empfehlenswerter ist der etwas teurere "Dynamic Light Assist", der Bestandteil des "Active Lighting System" ist. 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. Der Dynamic Light Assist funktioniert in der Praxis hervorragend und stellt eine deutliche Sichtverbesserung dar.

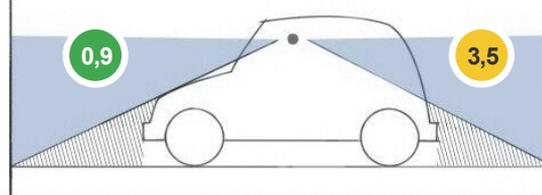
### Rundumsicht



### Innenspiegel, Außenspiegel



### Vorderes und hinteres Nahfeld



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterposten 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.

## 2,9 Ein-/Ausstieg

Das Ein- und Aussteigen funktioniert im Golf zufriedenstellend. Der Schweller ist zwar sehr niedrig, wodurch die Füße beim Ein- und Aussteigen 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 recht bequem ein und aus. Die Türöffnungen sind ausreichend groß und die Rücksitzbank liegt auf akzeptabler Höhe. Einzig die weit vorgezogenen Radläufe 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. 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. Das Spiegelpaket, welches unter anderem zusätzliche Leuchten in den Außenspiegeln beinhaltet, ist in der Ausstattungsvariante Comfortline serienmäßig. Für alle außen sitzenden Insassen gibt es Haltegriffe am Dachhimmel.

⊖ Das schlüssellose Zugangssystem "Keyless Access" ist für den BlueMotion nicht erhältlich. Man kann sich leicht versehentlich aussperren, nur bei offener Fahrertür wird die Verriegelung unterbunden.

### 3,2 Kofferraum-Volumen\*

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

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



**Nur noch 305 l Volumen fasst der Kofferraum des Golf VII, das ist deutlich weniger als noch beim Vorgängermodell. Auch die Konkurrenten wie z.B. der Ford Focus (345 l) oder der neue Opel Astra (335 l) bieten mehr Platz für das Gepäck.**

### 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. Getränkeboxen) 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 Verkleidung beleuchtet den Kofferraum. An den seitlichen Spitzen der Heckklappe kann man sich schmerzhaft den Kopf stoßen.

## Kofferraum-Variabilität

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

⊕ Die Rücksitzlehnen lassen sich zweigeteilt (60:40) umklappen. Der Klappmechanismus ist vom Innenraum aus einfach und mit wenig Kraftaufwand bedienbar. Die Gurte sind dabei mittels einer Leiste geführt und können nur bei größter Unachtsamkeit beim Zurückklappen der Lehne eingeklemmt werden. Wird die Kofferraumabdeckung nicht benötigt, kann diese (etwas kompliziert) unter dem variablen Kofferraumboden verstaut werden. Eine praktische Durchladeluke in der Mittelarmlehne ist in der getesteten Ausstattung Serie. Im Kofferraum findet man zwei kleine Ablagen links und rechts in der Seitenverkleidung, zudem gibt es vier stabile Befestigungshaken und eine 12V-Steckdose. Unter dem variablen Kofferraumboden ist ebenfalls Platz zum Verstauen von Kleingepäck. Die Lehne des Beifahrersitzes kann gegen Aufpreis umgeklappt werden, was beim Transport langer Gegenstände hilfreich ist (nicht im Testwagen verbaut).

## INNENRAUM

### Bedienung

Durch die klar gegliederten Bedienelemente und das einfach zu bedienende Touchscreen (Testwagen mit dem Navigationssystem "Discover Pro" 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.

⊕ 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 optionalen Klimaautomatik schnell (im Testwagen verbaut). Eine manuell regelbare Klimaanlage ist serienmäßig an Bord. Um Energie zu sparen, schaltet die Heckscheibenheizung nach gewisser Betriebsdauer automatisch ab. Das gegen Aufpreis erhältliche Navigationssystem "Discover Pro" lässt sich insgesamt einfach bedienen und ist in der Funktionsweise klar verständlich. Der berührungsempfindliche Bildschirm lässt sich aufgrund der gut erreichbaren Position, der Bildschirmdiagonale von 20,3 Zentimeter, der großen Symbole und der praktischen Annäherungssensorik (die Bedienflächen erscheinen erst, wenn sich die Bedienhand dem Bildschirm nähert) bestens bedienen. Das Lautsprechersystem des "Discover Pro" sorgt für klaren Klang und kräftige Bässe, auch bei lauter Musik. Neben großen Türfächern, in denen sogar 1,5 l große Flaschen Platz haben, gibt es zwei Becherhalter sowie ein Brillenfach und Schubfächer unter den Sitzen (jeweils ab Ausstattung Comfortline). Auch hinten gibt es mit zwei Becherhaltern in der Mittelarmlehne sowie Lehnentaschen an den Sitzlehnen ausreichend Ablagemöglichkeiten. Das Handschuhfach ist zufriedenstellend groß und beleuchtet. Die Innenraumbeleuchtung fällt akzeptabel aus. Vorn und hinten finden sich praktische Leseleuchten.



**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. Die 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 sehr übersichtlich und erfordern eine erhöhte Aufmerksamkeit, möchte man diese während der Fahrt bedienen. Das Zündschloss ist nicht beleuchtet. Eine radargestützte Abstandsregelung ist für das BlueMotion-Modell nicht erhältlich.

---

## 1,3 Raumangebot vorne\*

Das Platzangebot im Golf ist hervorragend. Selbst Familienvans in dieser Fahrzeugklasse können nicht mit solch einer großzügigen Beinfreiheit punkten.

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

---

## 2,0 Raumangebot hinten\*

+ Auch hinten bietet der Golf den Insassen ein für diese Fahrzeugklasse ausgesprochen gutes Platzangebot. Sind die Vordersitze auf 1,85 m große Personen eingestellt, reicht die Beinfreiheit hinten selbst für knapp 1,95 m großen Personen. Auch die Kopffreiheit ist dabei gut. Die Innenbreite hinten ist für ein Modell der unteren Mittelklasse ebenfalls überdurchschnittlich, so ergibt sich ein angenehmes 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.

---

## 2,4 KOMFORT

---

## 2,6 Federung

Der VW Golf BlueMotion ist serienmäßig mit einem Sportfahrwerk ausgestattet, das die Karosserie um 15 mm tieferlegt. Das adaptive Fahrwerk DCC ist für die Sprintsparvariante nicht erhältlich. Das gegenüber dem Standardfahrwerk 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. 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.

⊕ Die in der Ausstattung Comfortline serienmäßigen Komfortsitze für Fahrer- und Beifahrer sind in der Höhe einstellbar. Zudem sind beide Vordersitze mit einer in der Intensität einstellbaren Lordosenstütze ausgestattet. Die Sitze sorgen dank gut konturierter Lehne und körpergerecht gestalteter Sitzfläche für einen guten Sitzkomfort und festen Halt. Die Stoffbezüge sind recht atmungsaktiv, wodurch man bei hohen 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.

1,8

## Innengeräusch

Der Golf BlueMotion überzeugt durch sein niedriges und unaufdringliches Geräuschniveau.

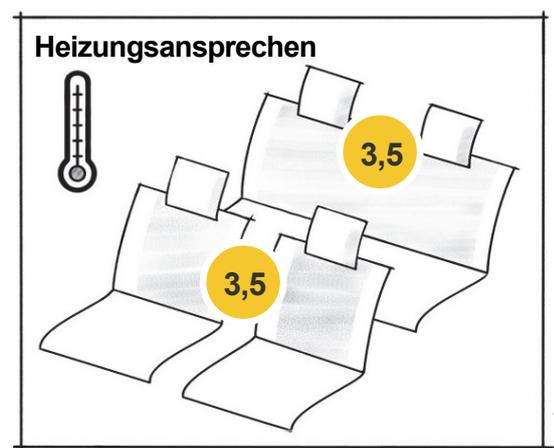
⊕ Der gemessene Geräuschpegel bei 130 km/h Autobahngeschwindigkeit liegt bei niedrigen 66,3 dB(A). Die Windgeräusche sind insgesamt unaufdringlich und nehmen auch bei höheren Geschwindigkeiten nicht überproportional zu. Der Dreizylinder-Benziner hält sich akustisch zurück, spätestens ab der Autobahnrichtgeschwindigkeit geht er in den übrigen Fahrgeräusche unter. Mit Ausnahme von leichtem Fahrwerkspoltern beim Überfahren von groben Unebenheiten gibt sich der Golf auch in diesem Punkt keine Blöße.

2,3

## Klimatisierung

Der Golf BlueMotion Comfortline ist serienmäßig mit einer manuellen Klimaanlage ausgestattet. Optional ist auch eine Zwei-Zonen-Klimaanlage erhältlich, diese war im Testwagen verbaut. Dank der drei Tasten für die Luftverteilung (Füße, Oberkörper und Windschutzscheibe) lässt sich jede Kombination einstellen. Die Temperatur lässt sich in 0,5 Grad-Schritten anpassen. Die automatische Umluftregelung mittels Luftgütesensor und der Aktivkohlefilter sorgen stets für gute Atemluft im Innenraum. Beim Heizungstest schneidet der Golf BlueMotion allenfalls 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 und infrarot-reflektierende Frontscheibe ist für den Golf BlueMotion nicht erhältlich.



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

---

## 2,1 MOTOR/ANTRIEB

---

### 2,3 Fahrleistungen\*

⊕ Die Fahrleistungen des gerade einmal 999 ccm großen Turbobenziners sind im Alltag vollkommen ausreichend. Nur in wenigen Fahrsituationen (voll beladen oder etwa an Autobahnsteigungen) hat man das Gefühl, mit dem kleinen Benziner untermotorisiert zu sein. Dank des üppigen Drehmoments von 200 Nm, das im Bereich von 2000 bis 3500 1/min zur Verfügung steht, fühlt sich der kleine Motor überraschend kräftig an, was sich auch in den Fahrleistungen widerspiegelt. Den simulierten Überholvorgang von 60 auf 100 km/h (gemessen im 2./3. Gang) bringt der Golf in 6,2 s hinter sich. Auch bei der Elastizitätsmessung für den selben Geschwindigkeitsbereich im vierten (8,2 s), fünften (11,0 s) und sechsten Gang (15,1 s) zeigt sich der Wolfsburger trotz der recht langen, verbrauchsorientierten Getriebeübersetzung als ausreichend durchzugsstark, sodass der Fahrer nur selten gezwungen ist zurückzuschalten.

---

### 2,2 Laufkultur

⊕ Der Dreizylinder-Benziner arbeitet trotz der prinzipbedingten Nachteile in puncto Laufruhe angenehm kultiviert und zählt zweifellos zu den laufruhigsten Dreizylindern auf dem Markt. Und das, obwohl VW sogar auf eine beruhigende Ausgleichswelle verzichtet. Vibrationen sind nur bei hoher Lastanforderung bei sehr niedrigen Drehzahlen (unterhalb von 1500/min) am Lenkrad zu spüren. Dann neigt der Motor auch zu leichtem Dröhnen, doch störend sind die Dröhngeräusche nie.

---

### 1,7 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 nur geringem 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 hält das Fahrzeug am Berg auch dauerhaft fest. 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 von den anderen Gängen abgegrenzt.

---

### 2,5 Getriebeabstufung

⊕ Die Abstufungen des Sechsgang-Getriebes passen gut zueinander, es entstehen keine zu großen Drehzahlsprünge beim Schalten. Durch den lang ausgelegten sechsten Gang fährt man bei Autobahnrichtgeschwindigkeit (130 km/h) mit niedrigen Motordrehzahlen (ca. 3.000 1/min).

2,0

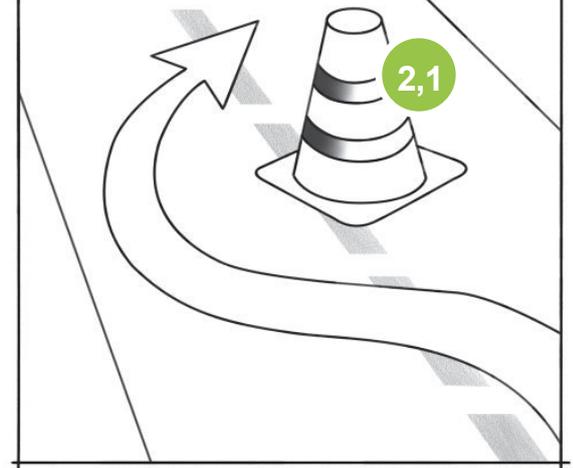
## FAHREIGENSCHAFTEN

2,0

### 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 gut ab. Das Fahrzeug reagiert spontan auf Lenkbefehle und zeigt beim Spurwechsel nur eine geringe Tendenz zum Untersteuern (Schieben über die Vorderräder). Beim Zurücklenken in die ursprüngliche Spur neigt das Fahrzeugheck zum Ausbrechen, ehe es vom ESP abgefangen und wieder in die richtige Spur gebracht wird. Das ESP beinhaltet auch eine Gegenlenkunterstützung, die 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 durchzudrehen droht. 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. Beim plötzlichem Gaswegnehmen in der Kurve neigt der Golf zu leichten Lastwechselreaktionen, die aber unkritisch sind.

#### 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 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 elf Metern geht für diese Fahrzeugklasse in Ordnung.

2,0

### Bremse

⊕ Der Bremsweg des Golf 1.0 TSI BlueMotion fällt bei einer Vollbremsung aus 100 km/h mit 36,2 m niedrig aus (Mittelwert aus zehn Messungen, halbe Zuladung, Michelin Energy Saver+ 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

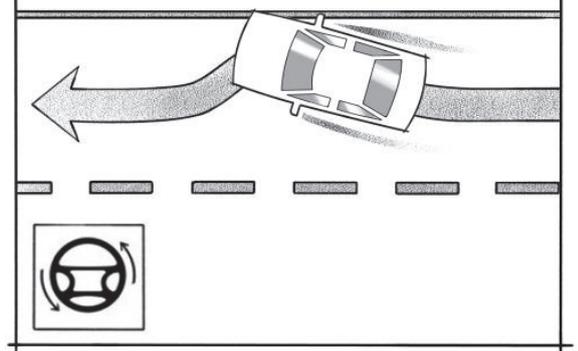
1,6

### Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Der VW Golf ist mit einer Reihe an aktiven Sicherheitssystemen erhältlich, welche die Fahrsicherheit enorm erhöhen, allerdings auch ihren Preis haben. Für den Golf als BlueMotion-Modell sind jedoch nicht alle erhältlich.

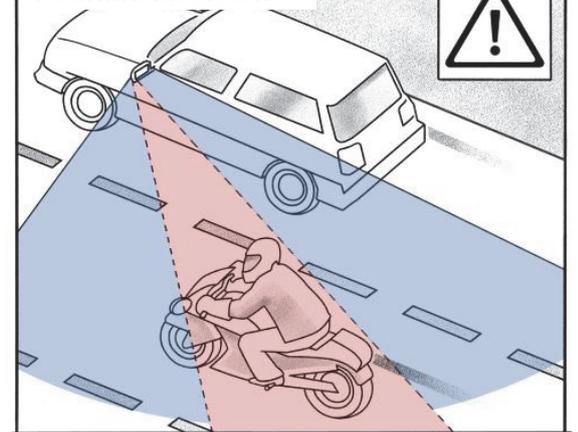
⊕ Serienmäßig findet man neben dem obligatorischen elektronischen Stabilitätsprogramm und einem Bremsassistenten auch ein indirekt messendes Reifendruckkontrollsystem an Bord, welches über Raddrehzahlvergleich einen Druckverlust an einem Rad erkennen kann und den Fahrer entsprechend warnt. Ein Müdigkeitserkennung, die das Lenkverhalten analysiert und den Fahrer bei nachlassender Konzentration oder Müdigkeit warnt und eine Pausenempfehlung anzeigt, ist bei der Ausstattung Comfortline Serie. Optional erhältlich ist der Golf mit hellen Xenonscheinwerfern samt Abbiegelicht. Gegen weiteren Aufpreis gibt es sowohl einen normalen Fernlichtassistenten, der bei vorausfahrenden und entgegenkommenden Fahrzeugen automatisch das Fernlicht auf- und abblendet, als auch einen dynamischen Fernlichtassistenten. Dieser blendet immer nur die Teile des Fernlichts ab, die andere Verkehrsteilnehmer blenden würden. Dadurch erhält man stets eine optimale Fahrbahnausleuchtung. Der dynamische Fernlichtassistent ist nur in Verbindung mit dem optionalen Kurvenlicht erhältlich. 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. Ebenfalls gegen Aufpreis verfügbar ist der Totwinkel-Assistent, der warnt, falls sich ein Fahrzeug von hinten nähert. Setzt der Fahrer dennoch den Blinker, um die Fahrspur zu wechseln, blinkt die im Außenspiegel befindliche LED-Leuchte. Ebenso wie der Totwinkel- greift auch der Auspark-Assistent auf die in die Heckschürze integrierten Abstandssensoren zurück und gibt optisch und akustisch ein Warnsignal, falls ein Fahrzeug erkannt wird, das den Ausparkweg quert. Ist neben dem Totwinkel- auch der Spurhalteassistent an Bord, lenkt das Fahrzeug zudem leicht zurück in die eigene Fahrspur. 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

#### Spurhalteassistent



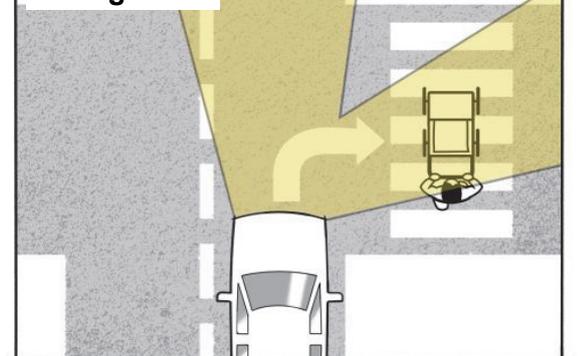
Infrarotsensoren oder Kameras erkennen die Fahrbahn-Markierungen. Verlässt der Fahrer seine Spur ohne zu Blinken (etwa wegen Unachtsamkeit oder Sekundenschlaf), erfolgt eine optische, akustische oder haptische Warnung. Bei dieser Variante erfolgt zudem ein leicht übersteuerbarer Lenkeingriff.

#### Totwinkelassistent



Mit Hilfe von Radarsensoren wird das seitliche Umfeld überwacht. Beabsichtigt der Fahrer, die Fahrspur zu wechseln, während sich Fahrzeuge im toten Winkel befinden, erfolgt eine optische Warnung.

#### Abbiegelicht



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

gedrücktem Kupplungspedal gestartet werden kann. Ein Geschwindigkeitsbegrenzer (Speedlimiter) ist gegen Aufpreis erhältlich (im Tempomat enthalten).

– Das Umfeldüberwachungssystem Front Assist inklusive City-Notbremsfunktion ist für das Modell BlueMotion ebenso wenig erhältlich wie die adaptive Abstandsregelung ACC. Das stellt nicht nur einen gewaltigen Komfort-, sondern auch Sicherheitsmalus dar.

## 1,2 Passive Sicherheit - Insassen

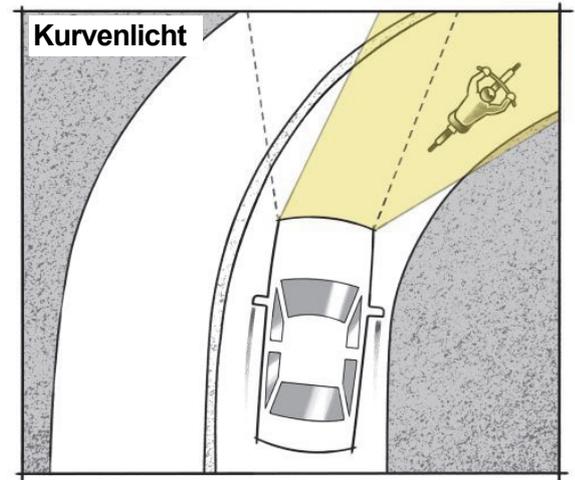
+ Beim ADAC Crashtest erhält der Golf für seinen Insassenschutz 94 % der möglichen Punkte und somit ein sehr gutes Fünf-Sterne-Ergebnis (Stadn 11/2012). Das Fahrzeug ist serienmäßig mit Front- und Seitenairbags vorne ausgestattet. Durchgehende Kopfairbags findet man ebenso an Bord wie einen Knieairbag für den Fahrer. Optional sind auch Seitenairbags hinten erhältlich (im Testwagen verbaut). 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 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 Ansnallstatus der Fondpassagiere wird dem Fahrer im Multifunktionsdisplay angezeigt. Zudem verfügt der Golf über eine Multikollisionsbremse. 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 offen stehenden Seitenscheiben und das Schiebedach 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.

## 1,7 Kindersicherheit

Die Kindersicherheit des Golf ist gut. Auf beiden äußeren Rücksitzen und auf dem Beifahrersitz lassen sich Kindersitze problemlos und 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. Laut Betriebsanleitung dürfen auf allen Sitzplätzen alle Kindersitzklassen installiert werden. Alle Fensterheber besitzen einen Einklemmschutz.



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

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

## 2,4 Fußgängerschutz

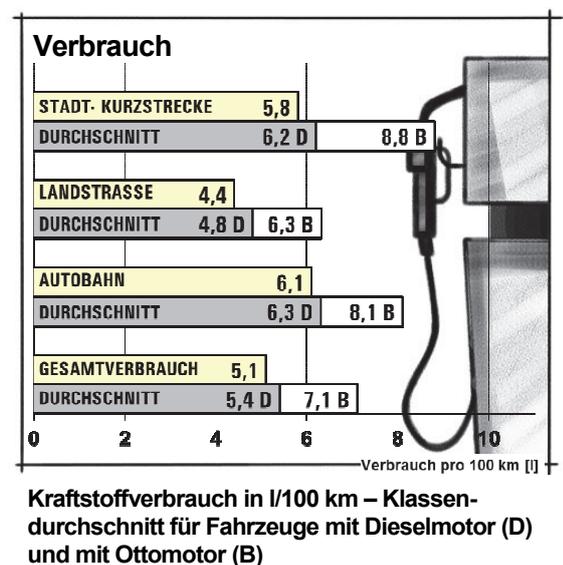
+ Auch bei den Crashversuchen für den Fußgängerschutz gibt der Golf ein gutes Bild ab. Er erreicht 65 % der möglichen Punkte. Die einzigen nennenswerten Kritikpunkte sind die seitlichen Bereiche der Motorhaube. Sie sind noch zu aggressiv ausgebildet.

## 1,8 UMWELT/ECOTEST

### 2,4 Verbrauch/CO<sub>2</sub>\*

Im Vergleich zu den konventionellen Golf-Modellen weist die Spritsparversion BlueMotion einige technische Modifikationen auf, die den Verbrauch senken sollen. Auf Seiten der Aerodynamik sorgen die Karosserietieferlegung um 15 mm, ein nahezu geschlossener Motorkühlluft einlass, die bedarfsgerecht öffnende Kühlerjalousie sowie der Dachkantenspoiler dafür, dass der Golf einen Luftwiderstandsbeiwert von nur 0,28 erreicht.

+ Beim Verbrauch kann der Golf 1.0 TSI BlueMotion überzeugen. Im ADAC EcoTest wurde ein Durchschnittsverbrauch von 5,1 l/100 km ermittelt. Die daraus resultierende CO<sub>2</sub>-Bilanz von 141 g/km reicht im Kraftstoffkapitel für 36 Punkte. Innerorts liegt der Verbrauch bei 5,8 l/100 km, außerorts sind es 4,4 l/100 km und auf der Autobahn 6,1 l/100 km.



## 1,2 Schadstoffe

+ Im ADAC EcoTest kann der Golf 1.0 TSI BlueMotion überzeugen. Dank der sauberen Abgase erreicht der Golf BlueMotion im Schadstoffkapitel sehr gute 48 Punkte. In der Summe erzielt der Golf 1.0 TSI BlueMotion 84 Punkte und erhält dafür vier von fünf Sternen im ADAC EcoTest.

## 2,9 AUTOKOSTEN

### 2,8 Betriebskosten\*

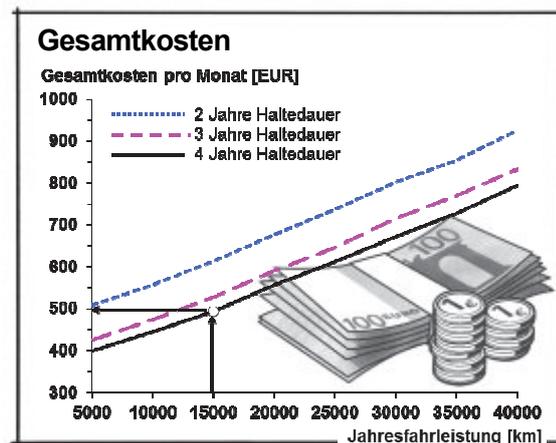
+ Die Betriebskosten werden zum Großteil aus den Kraftstoffkosten ermittelt. Trotz des vergleichsweise geringen Verbrauchs reicht es für den VW nur für eine befriedigende Bewertung, da er teuren Super-Kraftstoff benötigt.

### 3,0 Werkstatt- / Reifenkosten\*

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

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

⊖ Teure Werkstattstundenpreise verhindern eine noch bessere Benotung.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 580 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

### 3,5 Wertstabilität\*

Dem VW Golf kann in Verbindung mit dem sparsamen BlueMotion-Benzinmotor ein durchschnittlicher Restwertverlauf prognostiziert werden. Dass die Vorhersage zum aktuellen Stand schlechter ausfällt als bei vorherigen ADAC-Autotests, liegt am für das Jahr 2018 avisierten Modellwechsel des Wolfsburger Bestsellers, der vor Ende der Restwertprognose des ADAC (vierjährige Haltedauer, 15.000 km Jahresfahrleistung) liegt.

### 4,0 Kosten für Anschaffung\*

⊖ Beim Anschaffungspreis erhält der VW Golf 1.0 TSI BlueMotion lediglich eine ausreichende Bewertung. Die Sprintsparversion kostet in der getesteten Version als Fünftürer in der höheren Comfortline-Ausstattung 23.050 Euro. Das entspricht einem Mehrpreis von 750 Euro gegenüber dem vergleichbaren normalen Golf 1.2 TSI mit 110 PS. Für das Geld erhält der Kunde zwar einen sparsamen und sehr ausgewogenen Kompaktwagen, der Ausstattungsumfang fällt allerdings nicht sehr umfangreich aus. Für Annehmlichkeiten wie eine Klimaautomatik, Tempomat oder einen Licht- und Regensensor wird der Kunde extra zur Kasse gebeten. Zudem sind zahlreiche für den Golf üblicherweise verfügbaren Ausstattungsdetails nicht erhältlich. So müssen BlueMotion-Fahrer etwa auf ein Schiebedach, Ledersitze, adaptive Dämpfer, die adaptive Geschwindigkeitsregelung oder eine Anhängervorrichtung verzichten.

### 1,6 Fixkosten\*

Dass die Bewertung nicht noch besser ausfällt, liegt an den für ein Fahrzeug der unteren Mittelklasse nicht sonderlich günstigen Versicherungseinstufungen (KH: 17; VK: 20; TK: 17).

⊕ Für den Golf 1.0 TSI BlueMotion werden jährlich lediglich 28 Euro Kfz-Steuer fällig.

Mit dem Golf 1.0 TSI BlueMotion fährt man insgesamt recht günstig. Bei den Betriebskosten, dem Wertverlust und den Werkstattkosten liegt er im Mittelfeld, die Kfz-Steuer fällt aufgrund des kleinen Hubraums und des geringen Normverbrauchs erfreulich niedrig aus.

### DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.2 TSI BMT	1.2 TSI BMT	1.0 TSI Blue Motion	1.4 TSI BMT	1.4 TSI BMT	1.6 TDI BMT	2.0 TDI BMT	1.4 TGI Blue Motion
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1197	4/1197	3/999	4/1395	4/1395	4/1598	4/1968	4/1395
Leistung [kW (PS)]	63 (85)	81 (110)	85 (115)	92 (125)	110 (150)	81 (110)	110 (150)	81 (110)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	160/1400	175/1400	200/2000	200/1400	250/1500	250/1500	340/1750	200/1500
0-100 km/h[s]	11,9	9,9	9,7	9,1	8,2	10,5	8,6	10,9
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	179	195	204	204	216	195	216	194
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	4,9   S	4,9   S	4,3   S	5,2   S	5,2   S	3,8   D	4,1   D	3,5 kg G
CO2 [g/km]	113	114	99	120	119	99	106	94
Versicherungsklassen KH/VK/TK	16/18/16	16/18/16	16/18/16	13/18/18	13/18/18	16/17/21	14/19/23	13/18/18
Steuer pro Jahr [Euro]	60	62	28	78	76	160	212	28
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	582	599	581	594	610	587	615	561
Preis [Euro]	18.550	20.275	21.350	23.375	24.700	22.775	27.275	23.825

#### Aufbau

ST = Stufenheck  
 SR = Schrägheck  
 CP = Coupe  
 C = Cabriolet  
 RO = Roadster  
 KB = Kombi  
 GR = Van

KT = Kleintransporter  
 HKB = Hochdachkombi  
 TR = Transporter  
 BU = Bus  
 SUV = Sport Utility Vehicle  
 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

3-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro6
Hubraum	999 ccm
Leistung	85 kW (115 PS)
bei	5000 1/min
Maximales Drehmoment	200 Nm
bei	2000 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	205/55R16
Reifengröße (Testwagen)	<b>205/55R16V</b>
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	<b>10,95/10,9 m</b>
Höchstgeschwindigkeit	204 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,7 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2. + 3.Gang)	<b>6,2 s</b>
Bremsweg aus 100 km/h	<b>36,2 m</b>
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	4,3 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	<b>5,1 l</b>
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	<b>5,8/4,4/6,1 l</b>
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Herstellerangabe	99 g/km
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Test(*WTW)	<b>141 g/km</b>
Innengeräusch 130km/h	<b>66,3 dB(A)</b>
Länge/Breite/Höhe	4255/1790/1452 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	<b>2030 mm</b>
Leergewicht/Zuladung	<b>1230 kg/500 kg</b>
Kofferraumvolumen normal/geklappt	<b>305 l/665 l</b>
Anhängelast ungebremst/gebremst	600 kg/1000 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	50 l
Reichweite	<b>980 km</b>
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre
ADAC-Testwerte fett	

## KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	<b>95 Euro</b>
Monatliche Werkstattkosten	<b>55 Euro</b>
Monatliche Fixkosten	<b>87 Euro</b>
Monatlicher Wertverlust	<b>343 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	<b>580 Euro</b>
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	16/18/16
Grundpreis	23.050 Euro

## NOTENSKALA

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

Der ADAC-Autotest beinhaltet rund 350 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC Autotest ist nach dem ab 01.01.2015 gültigen ADAC Testprotokoll erstellt. Die Testergebnisse sind daher nur bedingt mit den Autotests vor dem 01.01.2015 vergleichbar.

Die Angaben zu Kfz-Steuer und Autokosten basieren auf zum Veröffentlichungszeitpunkt aktuellen Daten. Die Autokosten wurden mit dem seit 01.01.2015 gültigen Berechnungsmodell erstellt. Diese sind daher nicht mit den Autokosten früherer Tests vergleichbar. Die aktuellsten Kostenberechnungen aller Modelle finden Sie unter [www.adac.de/autokosten](http://www.adac.de/autokosten).

\*WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO<sub>2</sub>-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO<sub>2</sub>-Emissionen auch die CO<sub>2</sub>-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.

Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr.

Weitere Autotests finden Sie unter [www.adac.de/autotest](http://www.adac.de/autotest)

## AUSSTATTUNG

### TECHNIK

Abbiegelycht	190 Euro°
Automatikgetriebe (Doppelkupplung)	1875 Euro
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht (im Paket)	1915 Euro
Regen- und Lichtsensor (inkl. Fernlichtassistent)	335 Euro°
Reifendruckkontrolle (indirekt)	Serie
Spurassistent (inkl. Totwinkel- und Ausparkassistent)	895 Euro°
Tempomat (inkl. Geschwindigkeitsbegrenzer)	215 Euro
Totwinkelassistent (inkl. Ausparkassistent)	370 Euro°
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht	885 Euro°

### INNEN

Airbag, Seite hinten	525 Euro°
Airbag, Seite vorne	Serie
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	335 Euro°
Klimaanlage	Serie
Klimaautomatik	380 Euro°
Knieairbag	Serie
Navigationssystem	1085 Euro°
Rücksitzlehne, umklappbar	Serie

### AUSSEN

Anhängerkupplung	nicht erhältlich
Außenspiegel, elektrisch einstellbar	Serie
Lackierung Metallic	560 Euro°
Schiebe-Hubdach	nicht erhältlich

° im Testwagen vorhanden

## TESTURTEIL

AUTOTEST<sup>1</sup>

1,9

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

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