ADAC autotest

VW Golf Variant 1.4 TSI BMT Highline

Fünftüriger Kombi der unteren Mittelklasse (110 kW / 150 PS)

Als Variant bietet der ohnehin schon sehr alltagstaugliche Golf noch mehr Nutzwert. Das Kofferraumvolumen steigt von 305 bis 1.120 auf 420 bis 1.410 Liter. Das Gepäckabteil ist nicht nur groß, es lässt es sich auch sehr gut nutzen. Abgesehen davon bietet der Variant die bekannten Golf-Tugenden: Eine penible Verarbeitungsqualität, gute Platzverhältnisse sowie eine weitgehend selbsterklärende Bedienung. Mit dem 150 PS starken 1.4 TSI-Benziner unter der Haube ist der Golf mehr als ausreichend motorisiert, der Verbrauch fällt mit 6,4 l/100 km allerdings etwas hoch aus. Aus unverständlichen Gründen spart sich VW beim Golf die bei diesem Motor verfügbare Zylinderabschaltung. Das optionale adaptive Fahrwerk bietet einen gelungenen Kompromiss aus gutem Federungskomfort und agilen Fahreigenschaften. Auch die kräftig zupackenden Bremsen können überzeugen, der Bremswert von 33,6 m liegt auf Sportwagen-Niveau. Mit 27.925 Euro ist der Golf Variant 1,4 TSI in der getesteten Highline-Ausstattung für einen Familienkombi kein Sonderangebot. Trotzdem weist die grundsätzlich umfangreiche Serienausstattung einige Lücken (u. a. City-Notbremsassistent, USB-Anschluss) auf. **Konkurrenten:** u. a.: Ford Focus Turnier, Opel Astra Sports Tourer, Renault Mégane Grandtour, Seat Leon ST.

⊕ gute Verarbeitung, einfache Bedienung, flotte Fahrleistungen, kurzer Bremsweg

⊖ Notbremssystem lediglich optional, nur durchschnittlicher Verbrauch, USB- und Bluetooth-Schnittstelle aufpreispflichtig

ADAC-Urteil

AUTOTEST	2,5
AUTOKOSTEN	1,9

Zielgruppencheck

Familie	2,6
Stadtverkehr	3,2
Senioren	3,2
Langstrecke	2,6
Transport	2,4
Fahrspaß	2,4
Preis/Leistung	2,2

EcoTest ★★★☆☆

2,5 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,3 Verarbeitung

⊕ Bei der Verarbeitung gehört der Golf zu den besten Fahrzeugen seiner Klasse. Die Karosserie ist sorgfältig gefertigt und überzeugt mit hoher Präzision. Der Innenraum macht ebenfalls einen wertigen Eindruck, bei genauerem Hinsehen fällt aber doch die ein oder andere Nachlässigkeit ins Auge. Während die vorderen Türverkleidungen zumindest im oberen Bereich noch geschäumt sind und den Fingerkuppen schmeicheln, bestehen die hinteren aus schnödem kratzempfindlichem Hartplastik. Dass ein Golf auch dort gut verarbeitet ist, wo man selten hinsieht, beweist der Blick unter das Fahrzeug. Korrosionsschutz ist sorgfältig aufgetragen, der Motor allerdings weitgehend unverkleidet und dadurch schmutzanfällig.

3,0 Alltagstauglichkeit

Der Tankinhalt fällt mit 50 Litern nicht sonderlich groß aus, womit Reichweiten von immerhin rund 780 km zu schaffen sind. Für Transportaufgaben ist der Golf Variant gut gerüstet: die Zuladung beträgt gute 525 kg, die Dachlast liegt bei 75 kg, die Reling gibt es ab Werk. Auch als Zugfahrzeug macht der Kombi eine ordentliche Figur, maximal 1,5 Tonnen darf der Wolfsburger an den Haken nehmen (ungebremst 670 kg). Serienmäßig stattet VW den Golf mit einem Reifenpannenset aus, optional sind ein Not- oder Reserverad inklusive Radmutternschlüssel und Wagenheber erhältlich.

2,3 Licht und Sicht

Die Übersichtlichkeit des Variant fällt trotz des nicht einsehbaren Motorhaubenendes ordentlich aus. Gleiches gilt für die befriedigende Rundumsicht, die lediglich unter den recht breiten A- und D-Säulen leidet.

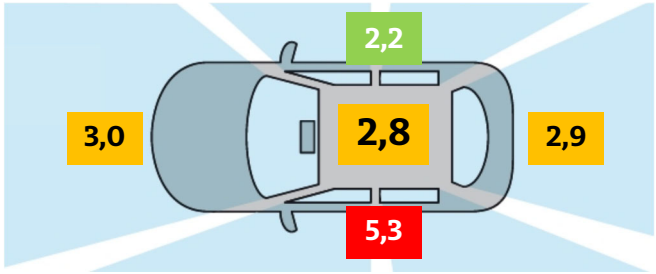
⊕ Ab Comfortline ist der Golf Variant serienmäßig mit Parksensoren vorn und hinten ausgestattet. Die optionale Rückfahrkamera macht das Rangieren noch einfacher. Wer möchte, kann das Ein- (Quer- und Längslücken) und Ausparken (Längslücken) auch dem Fahrzeug überlassen, der Fahrer muss dabei nur noch Gas geben und bremsen. Zudem ist der Golf Variant Highline serienmäßig mit Bi-Xenon-Scheinwerfern ausgestattet, die nachts für eine sehr gute Ausleuchtung sorgen. Wer zudem das Active Lighting System ordert, bekommt zusätzlich Kurvenlicht, einen dynamischen Fernlichtassistenten sowie LED-Tagfahrlicht.

Die Sicht nach hinten wird zwar durch die breite Dachsäule eingeschränkt, ist aber besser als bei vielen anderen modernen Fahrzeugen.

⊖ Da nur der linke Außenspiegel einen zusätzlichen asphärischen Bereich hat, können beim Rechtsabbiegen Verkehrsteilnehmer leicht übersehen werden.

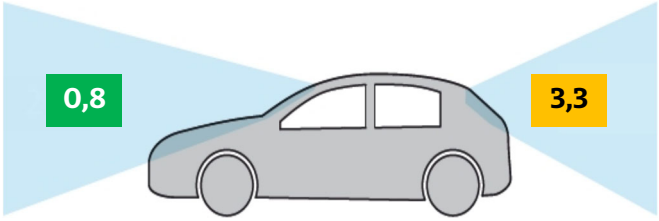
Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen.



Vorderes und hinteres Nahfeld

Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor bzw. hinter dem Fahrzeug erkennt.



© ADAC e.V.

2,8 Ein-/Ausstieg

Abgesehen von der recht tiefen Sitzposition gelingt der Ein- und Ausstieg insgesamt recht gut. Optional sind für den VW eine Umfeldbeleuchtung sowie ein schlüsselloses Zugangssystem zu haben. Letzteres funktioniert insgesamt gut, besitzt aber wie viele andere Systeme einen ungenügenden Diebstahlschutz. Das Fahrzeug kann über einen simplen Funkverlängerer unbefugt geöffnet und gestartet werden. Weiterführende Informationen gibt es unter www.adac.de/keyless. Das System lässt sich nicht deaktivieren.

2,2 Kofferraum-Volumen

⊕ Das Kofferraumvolumen ist beim Kauf eines Kombis ein entscheidendes Kriterium, und der Golf Variant enttäuscht nicht: 420 l fasst das Gepäckabteil bei aufgestellten Lehnen. Bis unters Dach beladen passen zwölf Getränkekisten in den Kofferraum. Legt man die Lehnen um, fasst der Kofferraum bis zu 1.410 l.

Mit 420 l Kofferraumvolumen bleiben wenige Wünsche offen. Trotzdem stellten frühere Varianten des Variant schon mal etwas mehr Platz für das Gepäck zur Verfügung.

2,3 Kofferraum-Nutzbarkeit

⊕ Die Ladekante befindet sich mit 63 cm angenehm weit unten, der Ladeboden liegt nur drei Zentimeter tiefer. Die Stehhöhe unter der Klappe beträgt knapp 1,90 m und reicht somit für die meisten Personen aus.

⊖ Der Kofferraum ist mit nur einer Lampe an der Decke nicht sonderlich hell beleuchtet. Hinzu kommt, dass sich die Ladefläche vollständig im Dunkeln befindet, wenn die Laderaumabdeckung ausgefahren ist.

2,3 Kofferraum-Variabilität

⊕ Die Lehnen der Rücksitzbank lassen sich asymmetrisch umklappen, eine Durchreiche macht den Golf Variant noch variabler. Das Umklappen geht einfach und ohne großen Kraftaufwand von der Hand. Praktisch: Vom Kofferraum lassen sich die Lehnen einfach per Hebel entriegeln und fallen von alleine um.

⊖ Die praktische umklappbare Beifahrersitzlehne ist für den Variant in der Ausstattung Highline leider nicht zu haben.

2,3 INNENRAUM

1,8 Bedienung

⊕ Wie kaum ein anderes Fahrzeug steht der Golf seit Generationen für ein intuitives und leicht verständliches Bedienkonzept. Das gilt mit leichten Einschränkungen auch für den Golf Nummer sieben. Alle Bedienelemente liegen gut zur Hand und sind eindeutig in ihrer Funktion.

© ADAC e.V.

Die Menüstruktur des Infotainmentsystems ist weitgehend logisch aufgebaut, der Bildschirm reagiert sensibel auf Fingerberührung, die Direktwahltasten für die wichtigsten Funktionen sowie das Drehrad zum Zoomen und Scrollen durch die Menüs erleichtern die Handhabung ungemein. Ankreiden kann man dem Golf lediglich den etwas tief angebrachten Touchscreen sowie das umständlich zu bedienende Multifunktionslenkrad. Manche Fahrzeugeinstellungen sind versteckt im Menü untergebracht, wie etwa die Helligkeitsregelung der Kombiinstruments. Ein klassischer Drehregler am Lichtschalter wäre hier die einfachere und bessere Lösung.

Praktisch, funktionell und hochwertig zeigt sich der Innenraum des Golf Variant. Modischen Schnick-Schnack sucht man hier vergebens.

2,7 Multimedia/Konnektivität

Dass sich der inzwischen bereits vier Jahre alte Golf VII in puncto Konnektivität nicht auf dem neuesten Stand befindet, wird beim Blick in die Preisliste klar. Serienmäßig ist der Golf Highline lediglich mit einem Radio samt AUX- und SD-Anschluss ausgestattet. Einen heutzutage für die meisten Personen unverzichtbarer USB-Anschluss oder eine Bluetooth-Freisprecheinrichtung muss man extra bestellen. Gegen weiteren Aufpreis sind Annehmlichkeiten wie DAB, ein Premium-Soundsystem oder ein Navigationssystem mit Verkehrsinformationen in Echtzeit (RTTI) erhältlich.

1,9 Raumangebot vorn

⊕ Das Platzangebot in der ersten Reihe fällt nicht nur für ein Fahrzeug der unteren Mittelklasse gut aus. Selbst zwei Meter große Insassen finden genügend Platz vor. Nicht ganz so opulent, wenn auch vollkommen ausreichend, ist hingegen die Innenbreite. Das Raumgefühl gibt auch dank der recht großen Fensterflächen keinen Grund zur Klage.

3,2 Raumangebot hinten

In der zweiten Reihe finden die Insassen weniger Platz vor als vorn. Die Beinfreiheit reicht bei einem auf eine 1,85 m große Person eingestellten Vordersitz lediglich für bis zu 1,80 m messende Insassen, das Raumgefühl ist ebenfalls weniger großzügig.

Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,80 m Platz.

2,3 Innenraum-Variabilität

⊕ Die Innenräume von VW-Modellen sind traditionell sehr durchdacht, da macht auch der Golf Variant keine Ausnahme. Er bietet vorn und hinten viele und gut nutzbare Ablagen, Sitzvarianten oder eine verschiebbare Rücksitzbank sind wie bei Kombis üblich allerdings nicht zu haben.

© ADAC e.V.

2,1 KOMFORT

2,0 Federung

Neben dem Standard-Fahrwerk ist für den Golf Variant auch ein Schlechtwege-, ein Sportfahrwerk sowie ein Fahrwerk mit adaptiver Dämpferregelung zu haben.

⊕ Der Testwagen hatte das Adaptivfahrwerk an Bord, das über drei Modi (Comfort, Normal, Sport) verfügt. Die Abstimmung ist ausgewogen, die Abstimmung im Comfort-Modus dürfte aber gern noch etwas weicher sein. Sprechen die Feder-Dämpfer-Elemente vor allem an der Hinterachse im Stadtverkehr noch etwas steifbeinig an, bessert sich das Schluckvermögen mit zunehmender Geschwindigkeit spürbar. Auf der Landstraße sowie Autobahn gibt der Federungskomfort wenig Grund zur Klage, die Aufbaubewegungen halten sich angenehm in Grenzen.

2,3 Sitze

Auf der Rücksitzbank sitzt man natürlich nicht ganz so komfortabel, doch auch hier lassen sich dank der bequemen Polster und der abgesehen vom spitzen Kniewinkel angenehmen Sitzposition auch längere Strecken entspannt zurücklegen.

⊕ In der Ausstattung Highline ist der Golf Variant serienmäßig mit beheizbaren Sportsitzen inklusive einer in der Intensität manuell verstellbaren Lendenwirbelstütze ausgestattet. Der Testwagen hatte die aufpreispflichtigen ergoActive-Sitze an Bord, die nicht nur wegen der vielfältigen Einstellmöglichkeiten (u. a. verschiebbare Oberschenkelauflage) mit gutem Sitzkomfort glänzen, sondern auch aufgrund der bequemen Polsterung und kräftigen Konturierung. Ein Highlight in dieser Fahrzeugklasse ist die Massagefunktion (Lendenbereich) für den Fahrersitz, die man besonders auf langen Etappen zu schätzen weiß.

2,8 Innengeräusch

Mit gemessenen 68,2 dB(A) bei 130 km/h ist der Golf Variant nicht sonderlich leise. Verantwortlich sind dafür die Windgeräusche, die sich bei höheren Geschwindigkeiten in den Vordergrund drängen. Der Motor erhebt erst bei hohen Drehzahlen merklich die Stimme, hält sich sonst wie auch die Fahrwerksgeräusche angenehm im Hintergrund.

1,9 Klimatisierung

⊕ Als Highline stattet VW den Golf ab Werk mit einer Zwei-Zonen-Klimaautomatik aus, die neben einem Luftgüte- auch über einen Beschlagsensor verfügt. Bei niedrigen Temperaturen freut man sich nicht nur über die serienmäßige Sitzheizung, sondern auch über die Lenkradheizung- sofern man diese mitbestellt hat.

2,2 MOTOR/ANTRIEB

2,1 Fahrleistungen

Bei niedrigen Drehzahlen tritt der Golf recht verhalten an. So dauert es im zweiten Gang mit ermittelten 2,5 s vergleichsweise lang, um von 15 auf 30 km/h zu beschleunigen.

⊕ Der 150 PS starke Turbobenziner sorgt im knapp 1,4 Tonnen schweren Kombi für flotte Fahrleistungen. Den Sprint aus dem Stand auf Tempo 100 gibt VW mit 8,6 s an, die Höchstgeschwindigkeit beträgt 218 km/h. Auch die vom ADAC ermittelten Messwerte können sich sehen lassen: den Zwischensprint von 60 auf 100 km/h erledigt der Variant in 5,2 s. Bei den Elastizitätsmessungen gibt sich der Golf ebenfalls keine Blöße, selbst im sechsten Gang beschleunigt der nur 1,4 Liter große Ottomotor erstaunlich kräftig.

© ADAC e.V.

2,7 Laufkultur/Leistungsentfaltung

Der Direkteinspritzer entwickelt besonders beim Anfahren Vibrationen, die im Lenkrad deutlich zu spüren sind, zudem ist bei niedertouriger Fahrweise ein Brummen zu hören. Im mittleren Drehzahlbereich verhält sich der Vierzylinder unauffällig. Die Leistungsentfaltung kann ebenfalls nicht vollauf überzeugen. Speziell bei niedrigen Drehzahlen entwickelt der lediglich 1,4 Liter große Turbobenziner seine Leistung spürbar verzögert, dann aber recht abrupt. Ein Phänomen, das bei kleinvolumigen, stark aufgeladenen Motoren oftmals zu beobachten ist.

2,0 Schaltung/Getriebe

Gegen Aufpreis ist ein Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe erhältlich, das bei identischen Fahrleistungen für einen günstigeren Verbrauch sorgen soll - vom deutlichen Komfortgewinn einmal ganz abgesehen.

⊕ Das manuelle Sechsgang-Getriebe hinterlässt einen guten Eindruck, auch wenn es etwas straffer geführt und die sehr leichtgängige Kupplung besser dosierbar sein könnte. Wer nicht ganz sauber kuppelt, fährt schon mal mit erhöhter Drehzahl los oder bemerkt einen leichten Schaltruck. Das Getriebe ist passend gestuft und übersetzt: bei Tempo 130 rotiert die Kurbelwelle mit 2.900 Umdrehungen. Der Golf verfügt über eine elektrische Handbremse samt Autohold-Funktion, die den Wagen an Steigungen zeitlich unbegrenzt festbremst.

2,1 FAHREIGENSCHAFTEN

2,3 Fahrstabilität

Im ADAC Ausweichtest legt der Golf Variant ein stark übersteuerndes Fahrverhalten an den Tag. Das beim doppelten Spurwechsel ausbrechende Heck wird erst spät vom elektronischen Stabilitätsprogramm wieder eingefangen und sorgt dadurch nicht nur bei unerfahrenen Personen hinterm Steuer für einen Schreckmoment.

⊕ Der Golf überzeugt auch als Variant mit einer guten Fahrstabilität. Spurrinnen oder abfallende Verwerfungen haben kaum Einfluss auf die Spurstabilität. Lastwechsel führen zu einem leicht drängenden Fahrzeugheck. Für einen Familienkombi lassen sich erstaunlich hohe Kurvengeschwindigkeiten erzielen, geht man eine Kurve zu optimistisch an, schiebt der Wolfsburger gutmütig über die Vorderräder.

1,9 Lenkung

Der Testwagen ist mit dem R-Line-Sportpaket ausgestattet, zu dessen Umfang die Progressivlenkung gehört. Diese sorgt dafür, dass die Übersetzung mit größer werdendem Lenkwinkel direkter und der Lenkaufwand dadurch geringer wird.

⊕ Die präzise Servolenkung überzeugt mit einem insgesamt guten Lenkgefühl und spricht schon bei kleinen Lenkwinkeln spontan an. Die Lenkkräfte befinden sich speziell bei niedrigen Geschwindigkeiten auf vergleichsweise geringem Niveau, worunter das Lenkgefühl um die Mittellage etwas leidet. Ist wie im Falle des Testwagens die Fahrprofilauswahl an Bord, lässt sich die Lenkkraftunterstützung in drei Stufen verändern. In puncto Zentrierung und Rückstellung gibt es hingegen wenig zu kritisieren, beides ist gut gelungen. Durch die progressive Übersetzung fällt der Lenkaufwand besonders im Stadtverkehr erfreulich gering aus.

2,0 Bremse

⊕ Die Bremsanlage bringt den Golf Variant aus Tempo 100 innerhalb von 33,6 m zum Stehen - ein guter Wert. Auch Pedalgefühl und Dosierbarkeit der Scheibenbremsen sind tadellos.

© ADAC e.V.

2,3 SICHERHEIT

2,6 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Bei der aktiven Sicherheit schneidet der Golf Variant durchschnittlich ab. Unverständlich ist, weshalb der Golf Sportsvan (ab Comfortline) mit dem Umfeldbeobachtungssystem Front Assist ausgestattet ist, für den Golf dieses Sicherheitsfeature allerdings nur gegen Aufpreis zu haben ist. Es erkennt mittels eines Radarsensors vorausfahrende Fahrzeuge in einem Bereich von fünf bis 210 km/h. Bis 30 km/h erfolgt bei Kollisionsgefahr eine automatische Notbremsung, bei höheren Geschwindigkeiten versucht das Fahrzeug zunächst, den Fahrer per Anzeige, Warnton und mit einem kurzen Bremsruck auf die Gefahr aufmerksam zu machen. Darüber hinaus informiert das System den Fahrer, falls er zu dicht auffährt. Ebenfalls gegen Aufpreis zu haben sind ein Abstandsregeltempomat, Verkehrszeichenerkennung, Spurhalte- und Totwinkelassistent. Letzterer beobachtet mithilfe der hinteren Parksensoren den rückwärtigen Verkehr und warnt per Leuchte im entsprechenden Außenspiegel, falls sich ein Auto auf der Nebenspur im toten Winkel oder bis zu 20 m hinter dem Auto befindet. Ab dem Ausstattungsniveau Comfortline besitzt der Golf eine Müdigkeitserkennung, die analysiert, ob der Fahrer eine Pause einlegen sollte und diese dann vorschlägt.

1,6 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Front- und Seitenairbags für Fahrer und Beifahrer sind ebenso serienmäßig wie ein Knieairbag für den Fahrer und über die gesamte Fahrzeuglänge reichende Kopfairbags. Optional ist ein Seitenairbagsystem für die hinteren äußeren Sitzplätze verfügbar, in dessen Rahmen auch Gurtstraffer für diese Sitzplätze montiert werden. Beim ADAC Crashtest erreichte der Golf sehr gute 94 Prozent der möglichen Punkte (Stand November 2012). Serienmäßig sorgt eine Multikollisionsbremse dafür, dass der Wagen nach einem Unfall abgebremst wird, um die Gefahr von Folgeunfällen zu minimieren. Bestellt man die hinteren Seitenairbags, verfügt das Auto außerdem über ein proaktives Insassenschutzsystem, das vor einer drohenden Kollision die Gurte (dann auch die hinteren) strafft und die Fenster bis auf einen Spalt schließt.

2,6 Kindersicherheit

Hinten außen können Sitze einfach per Gurt befestigt werden, auch Isofix-Anbindungen samt Ankerhaken befinden sich dort.

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

Elektronisches Stabilitäts-programm	Serie
Abstandswarnung	optional
Kollisionswarnung	optional
City-Notbremssystem	optional
vorausschauendes Notbremssystem	optional
vorausschauender Kreuzungsassistent	nicht erhältlich
vorausschauendes Fußgänger-Notbremssystem	nicht erhältlich
Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren	optional
Geschwindigkeitsbegrenzer	optional
Tempomat	optional
Abstandsregeltempomat	optional
Autobahn-/Stauassistent	nicht erhältlich
Verkehrszeichenerkennung	optional
Spurassistent	optional
Totwinkelassistent	optional
Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
Ausweichassistent	nicht erhältlich
Notfallassistent	nicht erhältlich
Ausstiegswarnung	nicht erhältlich
Müdigkeitswarner	Serie
Head Up Display	nicht erhältlich
Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie/Serie
Reifendruck-Kontrollsystem	Serie

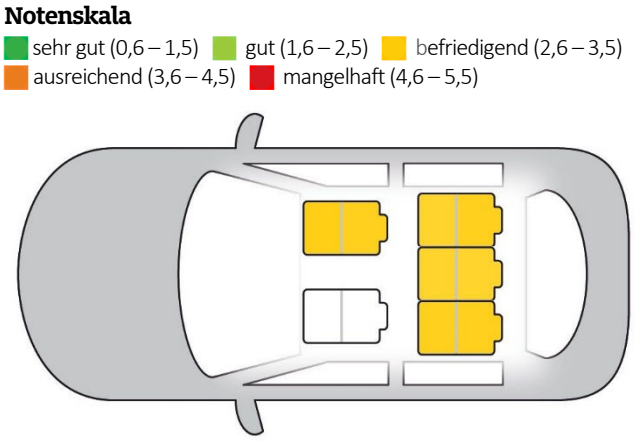
© ADAC e.V.

Montiert man links hinten eine Babyschale samt Base, kann der Fahrersitz nicht mehr ganz nach hinten geschoben werden. Große Kindersitze lassen sich auf dem Beifahrersitz nur eingeschränkt montieren, da diese an die nicht demontierbare Kopfstütze stoßen.

⊕ Der ADAC Crashtest bescheinigt dem Golf mit 89 Prozent der erreichbaren Punkte eine gute Kindersicherheit. Der Beifahrerairbag ist serienmäßig per Schlüsselschalter deaktivierbar, um dort nach hinten gerichtete Kindersitze montieren zu können.

Kindersitze

Die Grafik zeigt, welcher Sitzplatz sich wie gut für Kindersitze eignet.



3,8 Fußgängerschutz

In puncto Fußgängersicherheit schneidet der Golf im ADAC Crashtest nicht gut ab, er erhält nur 65 Prozent der erreichbaren Punkte. Vor allem die Seitenbereiche der Motorhaube sowie die A-Säulen sind zu unnachgiebig gestaltet.

3,3 UMWELT/ECOTEST

3,4 Verbrauch/CO2

Mit durchschnittlich 6,4 l/100 km ist der Golf Variant 1.4 TSI BlueMotion Technology nicht sonderlich sparsam - dafür gibt es bescheidene 26 Punkte. Ein Grund dürfte der Verzicht auf die Zylinderabschaltung ACT sein, die in zahlreichen anderen Modellen des Volkswagen-Konzerns bei diesem Motor zum Einsatz kommt. Mithilfe dieses Systems werden im Teillastbetrieb bei mittleren Drehzahlen zwei Zylinder deaktiviert. Dies soll Einsparungen von bis zu 0,5 l/100 km ermöglichen.

Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke		6,3
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B
Landstraße		5,5
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B
Autobahn		7,8
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B
Gesamtverbrauch		6,4
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

3,1 Schadstoffe

Auch bei den Schadstoffen schneidet der Golf mit dem 1.4 TSI-Motor nur durchschnittlich ab und kommt somit auf 29 Punkte. Vor allem der erhöhte CO-Ausstoß im anspruchsvollen ADAC Autobahnzyklus verhagelt dem Benziner ein besseres Ergebnis. Insgesamt sammelt der Wolfsburger somit 55 Punkte und kommt auf drei von fünf Sterne.

© ADAC e.V.

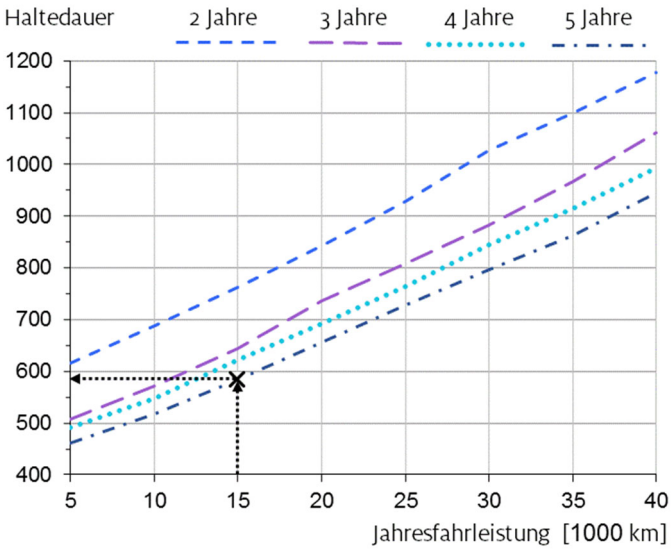
1,9 AUTOKOSTEN

1,9 Monatliche Gesamtkosten

⊕ Die Kfz-Steuer beträgt für den Golf Variant 1.4 TSI dank des vergleichsweise geringen Hubraums lediglich 80 Euro pro Jahr. Die Versicherungseinstufungen sind mit Ausnahme der Teilkasko ebenfalls recht günstig (KH: 13; VK: 17; TK: 21). Der VW besitzt eine fahrabhängige Serviceanzeige. Laut Hersteller ist dabei im Schnitt alle 26.500 Kilometer - spätestens aber nach zwei Jahren ein "Intervall-Service" (mit Ölwechsel) fällig. Dazwischen, also im dritten und dann im fünften Jahr oder alle 60.000 km, muss eine erweiterte Inspektion (ohne Ölwechsel) durchgeführt werden. Der 1,4-Liter-Turbobenziner besitzt einen Zahnriemen, der spätestens nach 240.000 km gewechselt werden muss. Der Wertverlust sollte bei fünfjähriger Haltedauer und einer jährlichen Fahrleistung von 15.000 km nicht sonderlich hoch ausfallen, schließlich erfreut sich der Golf auf dem Gebrauchtwagenmarkt auch als Variant großer Beliebtheit. Mit einem Grundpreis von 27.925 Euro ist der Golf Variant 1.4 TSI Highline kein Schnäppchen, die umfangreiche Sonderausstattung der Highline-Variante entschädigt dafür aber zumindest teilweise.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 584 Euro bei 15.000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	1.2 TSI	1.2 TSI	1.0 TSI	1.4 TSI	1.4 TSI	1.6 TDI	2.0 TDI	GTD
Aufbau/Türen	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1.197	4/1.197	3/999	4/1.395	4/1.395	4/1.598	4/1.968	4/1.968
Leistung [kW (PS)]	63 (85)	81 (110)	85 (115)	92 (125)	110 (150)	81 (110)	110 (150)	135 (184)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	160/1.400	175/1.400	200/2.000	200/1.400	250/1.500	250/1.500	320/1.750	380/1.750
0-100 km/h [s]	12,6	10,4	10,1	9,5	8,6	11,0	8,9	7,9
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	180	196	204	205	218	196	218	231
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	5,0 l S	5,1 l S	4,5 l S	5,3 l S	5,3 l S	4,0 l D	4,3 l D	4,4 l D
CO2 [g/km] lt. Hersteller	115	117	105	123	121	103	110	115
Versicherungsklassen KH/VK/TK	14/16/18	14/16/18	14/16/18	13/17/21	13/17/21	13/16/22	13/17/24	13/21/24
Steuer pro Jahr [Euro]	64	68	40	84	80	168	220	230
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	539	556	547	564	578	548	584	627
Preis [Euro]	19.800	21.550	22.475	24.800	26.125	24.100	28.750	32.375

Aufbau

ST	= Stufenheck	KT	= Kleintransporter	KB	= Kombi
SR	= Schrägheck	HKB	= Hochdachkombi	GR	= Van
CP	= Coupe	TR	= Transporter	GE	= Geländewagen
C	= Cabriolet	BU	= Bus	PK	= Pick-Up
RO	= Roadster	SUV	= Sport Utility Vehicle		

Versicherung

KH	= KFZ-Haftpfl.
VK	= Vollkasko
TK	= Teilkasko

Kraftstoff

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

© ADAC e.V.

HERSTELLERANGABEN

4-Zylinder Turbobenziner, Direkteinspritzung	
Hubraum	1.395 ccm
Leistung	110 kW/150 PS (bei 5000 1/min)
Maximales Drehmoment	250 Nm (bei 1.500 1/min)
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe (DKG optional)
Höchstgeschwindigkeit	218 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	8,6 s
Verbrauch pro 100 km	5,3 l
CO2-Ausstoß	121 g/km
cw-Wert/Stirnfläche	0,31 / 2,19 m²
Klimaanlage Kältemittel	R134a
Reifengröße (Serie)	225/45 R17
Länge/Breite/Höhe	4.562/1.799/1.481 mm
Leergewicht/Zuladung	1.353/537 kg
Anhängelast ungebremst/gebremst	1.500/670 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	605/1.620 l
Stützlast/Dachlast	80/75 kg
Tankinhalt Kraftstoff/Harnstoff	50 l/-
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktion	Deutschland, Zwickau

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (2./3.Gang)	5,2 s
Elastizität 60 – 100 km/h (4./5./6.Gang)	7,5 /9,3 /11,2 s
Drehzahl bei 130 km/h (größter Gang)	2.900 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	33,6 m
Reifengröße Testwagen	225/45 R17 91W
Reifenmarke Testwagen	Dunlop Sport Maxx RT
Wendekreis links/rechts	11,0/11,0 m
EcoTest-Verbrauch	6,4 l/100 km
Stadt/Land/BAB	6,3/5,5/7,8 l/100 km
CO2-Ausstoß EcoTest	145 g/km (WTW* 172 g/km)
Reichweite	780 km
Innengeräusch 130km/h	68,2 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.035 mm
Leergewicht/Zuladung	1.365/525 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	420/770/1.410 l

KOSTEN (pro Monat, fünfjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)

Betriebskosten	109 Euro	Werkstattkosten	62 Euro
Fixkosten	83 Euro	Wertverlust	330 Euro
Monatliche Gesamtkosten			584 Euro
Steuer pro Jahr			80 Euro
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK			13/17/21
Basispreis Golf Variant 1.4 TSI BMT Highline			27.925 Euro

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 03.08.2015
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	37.782 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	11.300 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 1.9.2016 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.09.2016 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten. 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. *WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO_2-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO_2-Emissionen auch die CO_2-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.

Notenskala

sehr gut (0,6 – 1,5) gut (1,6 – 2,5) befriedigend (2,6 – 3,5)
ausreichend (3,6 – 4,5) mangelhaft (4,6 – 5,5)

AUSSTATTUNG

TECHNIK (° im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	1.035 Euro°
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	Serie/-/-
Abbiege-/Kurvenlicht (im Paket)	Serie/1.030 Euro°
Regen- /Lichtsensor (im Paket)	335 Euro°
Fernlichtassistent (im Paket)	335 Euro°
Tempomat/Limiter/ACC	215 Euro°/215 Euro°/575 Euro°
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	210 Euro°
Rückfahrkamera/ 360° Kamera	295 Euro°/nicht erhältlich
Head-Up-Display	nicht erhältlich
Verkehrszeichenerkennung	320 Euro°
Schlüsselloses Zugangssystem	385 Euro°

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/525 Euro°
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	Serie/-
Kollisionswarnung/Notbremssystem (im Paket)	305 Euro°
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	-/305 Euro°
Spurassistent (mit Lenkeingriff, im Paket)	ab 895 Euro°
Toter-Winkel-Warner	370 Euro°

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/ab 205 Euro°/ab 73 Euro°/240 Euro°
Bluetooth-Freisprecheinrichtung (im Paket)	ab 415 Euro°
Navigationssystem	ab 555 Euro°
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage automatisch	Serie
Autom. abbl. Innen-/Außenspiegel (im Paket)	335 Euro°/-
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/-
Lenkradheizung	135 Euro
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne asymmetrisch umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	464 Euro°
Metalliclackierung	560 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	-/1.230 Euro°

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten) **2,5**

AUTOKOSTEN **1,9**

KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	**2,5**
Verarbeitung	2,3
Alltagstauglichkeit	3,0
Licht und Sicht	2,3
Ein-/Ausstieg	2,8
Kofferraum-Volumen	2,2
Kofferraum-Nutzbarkeit	2,3
Kofferraum-Variabilität	2,3
Innenraum	**2,3**
Bedienung	1,8
Multimedia/Konnektivität	2,7
Raumangebot vorn	1,9
Raumangebot hinten	3,2
Innenraum-Variabilität	2,3
Komfort	**2,1**
Federung	2,0
Sitze	2,3
Innengeräusch	2,8
Klimatisierung	1,9

KATEGORIE	NOTE
Motor/Antrieb	**2,2**
Fahrleistungen	2,1
Laufkultur/Leistungsentfaltung	2,7
Schaltung/Getriebe	2,0
Fahreigenschaften	**2,1**
Fahrstabilität	2,3
Lenkung	1,9
Bremse	2,0
Sicherheit	**2,3**
Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	2,6
Passive Sicherheit - Insassen	1,6
Kindersicherheit	2,6
Fußgängerschutz	3,8
Umwelt/EcoTest	**3,3**
Verbrauch/CO2	3,4
Schadstoffe	3,1

Stand: November 2016
Test und Text: Dipl.-Ing. (FH) A. Lidl

© ADAC e.V.