



VW Golf 1.5 TSI ACT BMT Highline

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

Nach vier Jahren Bauzeit stand für den Golf VII ein Facelift an – das ist optisch sehr zurückhaltend ausgefallen. Außen ist es an geänderten Schürzen und neuen Front- und Rücklichtern (jetzt in Voll-LED-Technik) zu erkennen. Auch im Innenraum hat sich nicht viel geändert. Mehr Unterschiede ergeben sich bei der verfügbaren Ausstattung, es gibt volldigitale Instrumente und ein neues Infotainmentsystem, das neuerdings auf eine große Hochglanzoberfläche ohne mechanische Bedienelemente setzt. Die edel wirkende Oberfläche ist schnell verschmiert und die Bedienung wird umständlicher. Man vermisst wenigstens einen Drehknopf für die Lautstärke – das kann das kleinere Discover Media besser. Ansonsten haben die meisten Assistenzsysteme aus dem Passat Einzug gefunden, vom Stauassistenten bis zum Trailer Assist – leider vieles gegen Aufpreis. Sauber gemacht hat VW den 150 PS Benziner, der mit seinen nun 1,5 Liter Hubraum deutlich geringere Partikelemissionen aufweist. Ein munterer Geselle ist er geblieben und mit seinem moderaten Verbrauch eine Empfehlung. Das Fahrwerk bleibt ausgewogen abgestimmt, für Komfort-Liebhaber empfiehlt sich die adaptive Dämpferregelung. Unterm Strich ist der Golf wie bisher schon ein durch und durch vernünftiges und praktisches Auto. **Konkurrenten:** u.a. Audi A3, BMW 1er, Hyundai i30, Peugeot 308, Seat Leon.

- + gute Qualität von Karosserie und Innenraum, gutes Platzangebot vorne und hinten, viele Assistenzsysteme, sehr kurzer Bremsweg, sauberer Motor
- etwas rauher Motorlauf, erhöhtes Innengeräusch bei Autobahntempo, USB und Bluetooth nur gegen Aufpreis

ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,1

AUTOKOSTEN 1,8

Zielgruppencheck

	Familie	2,9
	Stadtverkehr	3,0
	Senioren	3,1
	Langstrecke	2,6
	Transport	3,1
	Fahrspaß	2,0
	Preis/Leistung	1,9

EcoTest ★★★★☆

2,6 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,3 Verarbeitung

⊕ Der Golf als wichtigstes Modell in der Palette muss den Qualitätsanspruch von Volkswagen in alle Welt tragen. Entsprechend ist die Karosserie des Kompaktwagens sorgfältig gefertigt und sauber verarbeitet. Der Unterboden ist gut geschützt und in weiten Teilen verkleidet, nur im hinteren Bereich etwas zerklüftet. Im Innenraum geht die sorgfältige Verarbeitung weiter, alles sitzt fest und gibt auch auf schlechten Straßen keine Geräusche von sich. Geschäumte Kunststoffe sowie Chromrändchen und Hochglanzflächen hinterlassen einen hochwertigen Eindruck. Schaut man aber genauer hin, fällt dann doch auf, dass VW nichts zu verschenken hat. Die teurere

Kunststoffschäumung gibt's nur vorn im Innenraum, dort auch nur im oberen Bereich des Armaturenbretts und der Türverkleidungen. Im unteren Bereich ebenso wie hinten ist alles hart und weniger ansprechend ausgelegt.

⊖ Eine Überraschung bietet der Motorraum; es ist eine Sache, dort keinen Klarlack mehr aufzutragen. Jedoch nur noch eine Grundierung zu verwenden, so dass das außen gelbe Auto unter der Motorhaube braun-grau erscheint, macht keinen guten Eindruck. Zumal die Farbe „Kurkumagelb“ ein extra teurer Metallic-Lack ist.

2,9 Alltagstauglichkeit

Setzt man den EcoTest-Verbrauch von 5,8 l/100 km an, ergibt sich mit dem 50 Liter Tank eine theoretische Reichweite von gut 860 km. Die maximal mögliche Zuladung liegt bei 470 kg – das reicht für vier Leute und etwas Gepäck. Auf dem Dach gibt's zwar keine Reling, mit einem geeigneten Träger darf man dennoch bis zu 75 kg Last oben auf transportieren. Die Stützlast auf der Anhängerkuppelung kann bis 80 kg betragen, das sollte auch für einen

Fahrradträger samt zweier E-Bikes reichen. Und wenn es ein Anhänger hinten dran sein soll, darf er bis zu 1,5 Tonnen wiegen. Bei einer Reifenpanne muss man sich entweder mit dem serienmäßigen Reparaturset oder einem optionalen Notrad (dann inklusive Bordwerkzeug und Wagenheber) behelfen, ein vollwertiges Reserverad oder Reifen mit Notlaufeigenschaften sind für den Golf nicht lieferbar.

2,2 Licht und Sicht

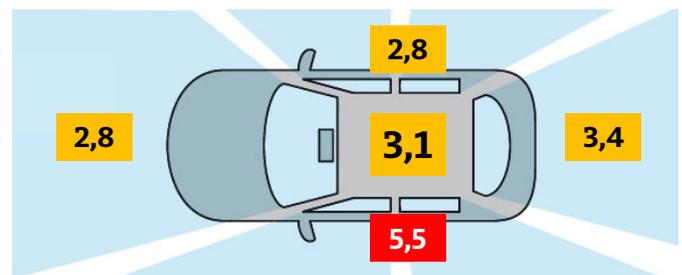
⊕ Der Golf ist ein kompaktes Auto, seine Abmessungen lassen sich gut abschätzen. Man hat insgesamt eine ordentliche Sicht rundherum aus dem Auto, lediglich die (aus Tradition) sehr breiten hinteren C-Säulen schränken die Sicht ein, vor allem beim Abbiegen oder rückwärts Einparken fällt das auf.



Trotz der relativ breiten Dachsäulen ist die Sicht nach hinten auch dank der versenkbaren Kopfstützen noch akzeptabel.

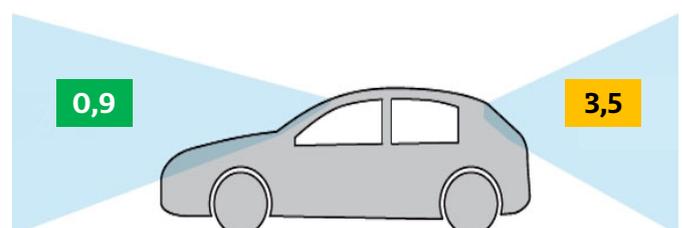
Rundumsicht

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 und hinter dem Fahrzeug erkennt.



Was durch die Karosserie nicht optimal gelöst ist, versucht VW mit allerlei Assistenzsystemen wieder auszugleichen. So gibt es serienmäßig Parksensoren vorne und hinten, die sich um einen Parkassistenten ergänzen lassen, der beim Ein- oder Ausparken das Lenken übernimmt sowie Gas- und Bremsaufforderungen gibt. Als Neuerung unterstützt der „Trailer-Assist“ auch beim Rückwärtsfahren mit dem Anhänger. Optional gibt's überdies eine Rückfahrkamera, die nur bei Bedarf unter dem VW-Emblem ausklappt und sonst schmutzgeschützt liegt.

2,6 Ein-/Ausstieg

Der Standard-Golf ist kein Van, entsprechend befindet sich die Sitzfläche recht tief – das ist beim Golf Sportsvan natürlich bequemer. Davon abgesehen fällt das Ein- und Aussteigen leicht, die Türen öffnen weit, die Schweller liegen recht niedrig und die Türausschnitte sind groß genug. Am Dachhimmel gibt's zudem vier Haltegriffe. Gegen Aufpreis bekommt man eine Umfeldbeleuchtung unter den Außenspiegeln und ein schlüsselloses Zugangssystem.

3,1 Kofferraum-Volumen

Unter der Kofferraumabdeckung fasst der Gepäckraum 305 Liter. Entfernt man die Abdeckung und nutzt den Stauraum bis zum Dach hoch, erweitert sich das Volumen auf 425 Liter. Alternativ kann man im Kofferraum auch bis zu 7 Getränkeboxen unterbringen. Klappt man die Rückbank um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfehlenswert), lassen sich bis 665 Liter verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen sind bis zu 1.120 Liter Volumen verfügbar.

2,7 Kofferraum-Nutzbarkeit

Die Kofferraumklappe lässt sich leicht öffnen und schließen, ein elektrischer Antrieb dafür ist nicht lieferbar. Die Griffleiste an der Innenseite der Klappe ist jedoch sehr praktisch. Auch knapp 1,90 m große Personen müssen sich nicht um ihren Kopf Sorgen machen, die Klappe schwingt weit genug nach oben.

Die Ladekante liegt 67 cm über der Straße und damit günstig. Auch innen stört die kleine Stufe mit 5,5 cm beim Be- und Entladen kaum – wenn der Kofferraumboden in der

2,4 Kofferraum-Variabilität

⊕ Die Rücksitzlehne lässt sich asymmetrisch geteilt umklappen, praktisch für lange Gegenstände wie Skier ist auch die Durchladereinrichtung in der Lehnenmitte. Das

LED-Scheinwerfer sind beim Highline Serie, optional kann man das „Active Lighting System“ ordern; dann wird das serienmäßige Abbiegelicht um aktives Kurvenlicht und den empfehlenswerten dynamischen Fernlichtassistenten ergänzt.

⊖ Einen asphärischen Bereich hat nur der linke Außenspiegel, der Rechte muss ohne diesen auskommen, der Bereich rechts neben/hinter dem Auto ist damit schlechter einsehbar.

⊖ Letzteres lässt sich nicht ohne weiteres deaktivieren und besitzt wie die meisten dieser Systeme einen ungenügenden Diebstahlschutz und kann mit einem Funkverlängerer überlistet werden – Näheres dazu unter www.adac.de/keyless.



Mit 305 l Volumen fasst der Kofferraum des Golf VII deutlich weniger Gepäck als Konkurrenten wie z.B. der Ford Focus (345 l) oder der Opel Astra (335 l).

oberen Position ist. Dann hat man unter dem Kofferraumboden noch 75 Liter Stauraum zur Verfügung. Senkt man ihn ab, wächst die innere Stufe auf 15,5 cm an. Insgesamt kann man den Kofferraum gut nutzen, lediglich die feste Hutablage (schwingt nur nach oben, kann aber nicht eingerollt o.ä. werden) und die schwache Ausleuchtung stören etwas.

Umklappen gelingt leicht, die Kopfstützen müssen nicht entfernt werden.

Es gibt je ein praktisches Fach links und rechts im Kofferraum, dort lassen sich kleine Gegenstände verstauen. Ein Kofferraumtrennnetz ist nicht verfügbar, immerhin gibt es vier stabile Verzurrösen im Bereich des Bodens.

⊖ Die umklappbare Beifahrersitzlehne ist nur für Trendline und Comfortline, nicht jedoch für die Highline-Ausstattung erhältlich.

2,1 INNENRAUM

2,0 Bedienung

⊕ VW gibt sich ganz offensichtlich große Mühe, die Bedienung seiner Fahrzeuge einfach und gut beherrschbar zu gestalten. Kleine Aufmerksamkeiten wie die Erinnerung beim Ausschalten des Motors, das Mobiltelefon nicht zu vergessen oder die Einblendung von Tipps, welche Einstellungen die Musik am Handy im Fahrzeug am besten zu Geltung bringen, seien hier nur als Beispiele genannt. Die gute Ergonomie ergibt sich u.a. durch die passende Anordnung des Lenkrads (mit großem Einstellbereich), der Pedale und des Schalthebels zueinander. Auch die Anordnung der Knöpfe und Schalter, ihre Gruppierung nach Funktionen (z.B. Klimatisierung und weitere Fahrzeugfunktionen) und die komplette Beleuchtung der Bedienelemente (einzige Ausnahme: Lüftungsdüsen) tragen dazu bei. Die klassischen analogen Instrumente kann man optional durch ein großes TFT-Display ersetzen, das in seinen Designs etwas angepasst werden kann, in manchen Konfigurationen auf den ersten Blick jedoch überladen wirkt. Analog oder digital, die Ablesbarkeit ist tagsüber wie nachts einwandfrei. Die vier elektrischen Fensterheber verfügen allesamt über Abwärts- und Aufwärtsautomatik samt Einklemmschutz. Optional kann zumindest der Fahrersitz elektrisch eingestellt werden.

⊖ So durchdacht der Golf sonst gestaltet ist, so unverständlich mutet die Bedienung des neuen Top-Infotainmentsystems Discover Pro an. Sämtliche Hardwaretasten und Drehregler wurden verbannt,

stattdessen gibt es wenige Sensortasten und eine Gestensteuerung. Letztere kann nur „links oder rechts wischen“ verstehen und funktioniert wenig zuverlässig. Weitere Nachteile: die Ansteuerung der Bereiche erfordert jetzt immer mindestens zwei Bedienschritte (über Menü-Taste), die Lautstärke kann nicht mehr „mit einem Dreh“ geändert/abgeschaltet werden und die Hochglanz-Bildschirmfläche präsentiert jeden Fingerabdruck unübersehbar. Einfacher zu handhaben ist das kleinere Navi Discover Media, das über Funktionstasten und Drehregler verfügt. Es gibt zwar vier Leseleuchten, aber keine Mittelleuchten – außerhalb des Lichtkegels der Leselampen bleibt es daher recht finster.



Generell zeigt sich der Innenraum praktisch, funktionell und hochwertig. Lediglich das neue Infotainmentsystem kann mit seiner Bedienung nicht überzeugen.

2,6 Multimedia/Konnektivität

Serienmäßig verbaut VW im Golf nur ein Radio mit CD-Laufwerk und SD-Karten-Slot. Es gibt viele weitere Möglichkeiten, die jedoch alle Aufpreis kosten: Das DAB-Radio, die Bluetooth-Freisprechfunktion, die Sprachsteuerung, die USB-Anschlüsse, der WLAN-Hotspot oder die Handyanbindung über Car-Play oder Mirror-Link. Mit dem

Top-Navi sind feine Funktionen wie die Google-Earth-Karte, Verkehrsinfos in Echtzeit sowie ein Festplattenspeicher möglich, zusätzlich kann man einen integrierten SIM-Kartenleser bestellen. Wer den an sich schon guten Klang der Lautsprecher noch verbessern will, kann das Dynaudio-Soundsystem ordern.

1,7 Raumangebot vorn

⊕ Der aktuelle Golf VII war schon bisher für sein gutes Platzangebot bekannt, daran hat sich mit dem Facelift nichts geändert. Auch knapp 2 Meter große Personen finden vorne gut Platz, bei gleichzeitig angemessener

Innenbreite. Entsprechend fällt das subjektive Raumgefühl gut aus, dazu tragen auch die recht großen Fensterflächen bei.

2,2 Raumangebot hinten

⊕ Auch hinten steht reichlich Platz zur Verfügung. Wenn die Vordersitze für 1,85 m große Menschen eingestellt sind, wird es hinten trotzdem erst ab etwa 1,95 m Personengröße eng – das ist ein vorbildlicher Wert in der Kompaktklasse. Zumindest für zwei Personen ist die Innenbreite gefühlt wie gemessen völlig ausreichend, drei Erwachsenen nebeneinander sei die Rückbank nur für kurze Strecken anzuraten.



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

2,1 Innenraum-Variabilität

⊕ Die Variabilität der Sitzplätze beschränkt sich auf das geteilte Umklappen der Rücksitzlehnen; verschiebbare Sitze hinten gibt es leider nicht. Dafür ist das Angebot an Ablagen vorbildlich, es gibt kleine wie große, offene und geschlossene. Das Handy findet sicher seinen Platz, wird auf Wunsch auch induktiv geladen. Die Türfächer fassen vorne 1,5-l-, hinten 1-l-Flaschen. Das Handschuhfach ist

groß, beleuchtet und wird über die Klimaanlage mit gekühlt.

2,1 KOMFORT

1,8 Federung

Es gibt den Golf in der getesteten Variante mit Standard-, mit Schlechtwege- (Höherlegung 15 mm) und mit Sportfahrwerk (Tieferlegung 15 mm) sowie ausgerüstet mit adaptiver Dämpferregelung (Tieferlegung 10 mm).

⊕ Der Test-Golf ist ausgerüstet mit adaptiven Dämpfern, es stehen die drei Modi Normal, Sport und Comfort zur Verfügung. Die Unterschiede zwischen Sport und Comfort sind dabei deutlich zu spüren. Wer ein direktes Fahrgefühl vorzieht, wählt Sport. Wünscht man mehr Entkoppelung

von den Unzulänglichkeiten der Straßen, erreicht man das im Comfort-Modus. Eine gute Kompromiss findet sich in der Normalstellung. Insgesamt werden Unebenheiten innerorts wie außerorts gut geschluckt, der Golf fühlt sich dabei trotzdem verbindlich und einwandfrei beherrschbar an. Beim langsamen Überfahren von Temposchwellen zeigt sich das gute Schluckvermögen der Federung. Und selbst Kopfsteinpflaster weiß das Fahrwerk zu parieren und möglichst wenig Erschütterungen an die Insassen weiterzureichen.

2,4 Sitze

⊕ Den im Testwagen verbauten ergoActive-Sitz gibt es leider nur für den Fahrer, er bietet viele Einstellmöglichkeiten (u.a. Neigung, Sitzflächenlänge) und kann mit seiner elektrischen 4-Wege-Lordosenstütze auch den Rücken massieren. Der Beifahrersitz muss grundsätzlich mit einer manuellen 2-Wege-Lordosenstütze und weniger Einstellmöglichkeiten

auskommen. Ansonsten gefallen beide Sitze vorne mit guten Konturen und festem Seitenhalt und ermöglichen eine angenehme Sitzposition. In der zweiten Reihe geht es nicht so fürstlich zu, die Konturen von Lehne und Sitzfläche sind nur zufriedenstellend, ebenso die Sitzposition, die für Erwachsene keine optimale Oberschenkelunterstützung ermöglicht.

3,0 Innengeräusch

Hier gibt es eine Überraschung: leise ist der Golf 1.5 TSI im Innenraum nicht wirklich. Der Motor läuft zwar hörbar, fällt aber nicht besonders negativ auf – wenngleich er für einen Benzinler recht rau klingt und hier und da gewisse Brummfrequenzen nach innen reicht. Auffällig ist, dass

der Geräuschpegel im Fahrzeuginnen ab etwa 100 km/h hörbar ansteigt, wobei nicht Windgeräusche im Speziellen auffallen, sondern allgemein die Fahrgeräusche lauter werden. Die Folge sind 69 dB(A) bei 130 km/h.

1,9 Klimatisierung

⊕ Im Highline ist eine Zweizonen-Klimaautomatik Serie. Die Intensität des Automatik-Modus kann in 3 Stufen eingestellt werden. Ebenso lässt sich der Luftaustritt oben, Mitte, unten einzeln anwählen, allerdings nur für Fahrer und Beifahrer gemeinsam. Es gibt einen Beschlag- und

einen Luftgütesensor, die u.a. die Umluftschaltung automatisch steuern. Die Sitzheizung ist vorne Serie, hinten nicht lieferbar. Die Lenkradheizung sowie die Standheizung finden sich in der Optionsliste, ebenso getönte Scheiben hinten.

2,2 MOTOR/ANTRIEB

2,1 Fahrleistungen

⊕ Mit dem neuen 150 PS TSI Motor ist der Golf gut motorisiert, seine 250 Nm Drehmoment liegen zwischen 1.500 und 3.500 U/min an. Damit lässt sich der Kompakte sehr schaltfaul fahren, schon ab 50 km/h kann man im 6. Gang unterwegs sein. Bei niedrigen Drehzahlen zeigt der Motor nur etwas verzögertes Ansprechen, ansonsten

reagiert er recht spontan auf Gasbefehle. Die Elastizitätsmessungen in den Gängen vier bis sechs bestätigen die gute Durchzugskraft des Turbo-Vierzylinders. Insgesamt kann man durchaus mit Fahrspaß unterwegs sein.

2,4 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Der Vorgängermotor mit 1,4 Liter Hubraum zeigte eine gute Laufkultur – beim 1,5-l-Nachfolger ist sie eher etwas schlechter geworden, bleibt insgesamt jedoch noch im guten Bereich. Der Einspritzdruck wurde auf 350 bar erhöht, das spürt man im raueren Motorlauf. Der Motor ist akustisch etwa um 2.500 U/min und dann über 3.000 U/min präsent, wobei diese leichten Brummfrequenzen

lastunabhängig auftreten. Die serienmäßige und nicht deaktivierbare Zylinderabschaltung fällt kaum auf, nur sehr aufmerksame Naturen können das jeweilige Umschalten in einem ganz leichten Rucken spüren und ein leicht verändertes Motorgeräusch im 2-Zylinder-Modus wahrnehmen. Die Leistungsentfaltung und das Ansprechverhalten sind dagegen einwandfrei.

2,3 Schaltung/Getriebe

⊕ Das Sechsganggetriebe ist insgesamt präzise geführt und lässt sich leicht schalten, die Wege sind dabei nicht zu lang. Der Rückwärtsgang kann einfach eingelegt werden, er ist über separates „Herunterdrücken“ gesichert. Der Motor hebt im Kupplungsschleifpunkt seine Drehzahl automatisch an, damit er nicht so leicht abgewürgt wird – so klappt das Anfahren einfacher. Insgesamt ist das Getriebe eher kurz übersetzt (3.000 U/min bei 130 km/h), das hilft der Elastizität und ermöglicht einen häufigeren Einsatz der Zylinderabschaltung, die eine niedrige

Drehmomentabforderung und Drehzahlen zwischen 1.400 bis 4.000 U/min voraussetzt. Die Gänge passen gut zueinander, es entstehen keine großen Sprünge zwischen den Stufen. Die Start-Stopp-Funktion arbeitet einwandfrei und praxistauglich, mit optionalem ACC startet der Motor schon, wenn der Vordermann anrollt, so dass man sich ohne Verzögerung in Bewegung setzen kann. Eine Autohold-Funktion über die elektrische Handbremse ist Serie.

1,8 FAHREIGENSCHAFTEN

2,0 Fahrstabilität

⊕ Die Erwartungen an die Fahrstabilität des Golfs sind hoch – und werden voll erfüllt. Der Wagen liegt sicher auf der Straße und lässt von engen Kurven und Ausweichmanövern nicht aus der Ruhe bringen. Der Geradeauslauf ist gut, es gibt einen dezenten automatischen Ausgleich von Seitenwind und seitlich abschüssiger Fahrbahn. Selbst bei sportlicher Gangart halten sich die Aufbaubewegungen wie Seitenneigung

oder Nicken in Grenzen, sie sind im Comfort-Modus etwas ausgeprägter, aber noch nicht störend. Durchdrehende Räder beim Beschleunigen werden von der effektiven Traktionskontrolle in Zaum gehalten. Beim ADAC Ausweichtest liefert der Golf VII auch als Facelift eine gelungene Vorstellung ab. Sicher umrundet er die Pylonen, begleitet von effektiven ESP-Eingriffen. So kommt auch die Fahrdynamik nicht zu kurz.

1,9 Lenkung

⊕ Das im Testwagen verbaute R-Line-Sportpaket enthält die Progressivlenkung. Sie ist um die Mittellage vergleichbar direkt wie die Standard-Lenkung ausgelegt, dafür mit zunehmendem Lenkwinkel direkter. So muss man im Alltag weniger weit lenken, ohne dabei ein zu giftiges Ansprechen um die Mittellage zu erhalten. Die direkte Auslegung der Lenkung ist angenehm, auch die

Zentrierung gefällt – in der Summe ergibt sich ein gutes Lenkgefühl, der Golf lässt sich damit einwandfrei beherrschen. Die Lenkkräfte kann man in drei Stufen variieren (bei Option Fahrprofilauswahl).

⊖ Beim Rangieren und sehr schnellem Lenken verhärtet die Lenkung spürbar.

1,6 Bremse

⊕ Die Bremsleistung des Golf ist beeindruckend und würde auch einem Porsche gut stehen. Gerade mal 32,6 m vergehen, bis er aus 100 km/h zum Stillstand kommt (Mittel aus zehn Vollbremsungen). Dabei zeigt die

Bremsanlage auch bei sehr hoher Beanspruchung kein Nachlassen. Die Bremse spricht gut an und lässt sich feindosieren.

1,9

SICHERHEIT

1,6

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ VW hat mit dem Facelift beim Golf die aktive Sicherheit weiter aufgerüstet. Der Highline fährt serienmäßig mit Radarsensor für die Kollisionswarnung und den Notbremsassistenten samt Personenerkennung vor. Das Notbremsystem warnt optisch und akustisch sowie mit Bremsruck sehr effektiv und soll Kollisionen im Stadttempo-Bereich weitgehend vermeiden können. Das Fahrerassistenzpaket „Plus“ enthält zusätzlich einen Spurhalteassistenten und einen Spurwechselassistenten. Letzterer umfasst auch den Ausparkassistenten, der mit Radar-Sensoren in der Heckschürze den kreuzenden Verkehr überwacht und beim Rückwärtsausparken vor Gefahren warnt. Das Assistenzpaket enthält zudem den „Emergency Assist“, der im Falle der Bewusstlosigkeit des Fahrers das Auto kontrolliert zum Stehen bringen soll, und den Stauassistenten, der im Stau unter günstigen Bedingungen dem Vordermann automatisch folgen kann. Optional in Kombination mit den Navigationssystemen gibt es auch eine gut funktionierende Verkehrszeichen-erkennung. Serienmäßig dagegen sind die Müdigkeits-erkennung, die Multikollisionsbremse und die schnell blinkenden Bremslichter, die damit eine Notbremsung signalisieren.

1,5

Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Beim ADAC Crashtest nach Euro NCAP Norm kann der Golf 94 Prozent erzielen (Test 2012 und Kontrolle Facelift 2016). Die vorderen Kopfstützen bieten Personen bis 1,95 m Größe guten Schutz, hinten reichen sie immerhin bis 1,75 m Größe – allerdings ist der Abstand zum Dachhimmel gering, was die Verletzungsgefahr reduziert. Vorne werden die Insassen aktiv ermahnt, sich anzugurten. Hinten wird dem Fahrer angezeigt, welche Gurte angelegt sind; beim Abschnallen während der Fahrt ertönt ein Warnsignal und erscheint die Anzeige erneut. Gegen Aufpreis gibt es das „Progressive Insassenschutzsystem“, das in einer Notsituation (z.B. ESP Einsatz) durch Straffen der Gurte und Schließen der Fenster mögliche Unfallfolgen reduzieren soll. Ist ein Handy gekoppelt oder eine SIM-Karte eingelegt, wird bei einem Unfall ein Notruf abgesetzt und eine Sprechverbindung aufgebaut.

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	Serie
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremssystem	Serie
	vorausschauendes Notbrems-system	Serie
	Vorausschauender Kreuzungs-assistent	nicht erhältlich
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbrems-system	Serie
	Querverkehrserkennung beim Rückwärtsfahren	optional
	Geschwindigkeitsbegrenzer	optional
	Tempomat	nicht erhältlich
	Abstandsregeltempomat	optional
	Autobahn-/Stauassistent	optional
	Verkehrszeichenerkennung	optional
	Spurassistent	optional
	Totwinkelassistent	optional
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	nicht erhältlich
	Notfallassistent	optional
	Ausstiegswarnung	nicht erhältlich
	Müdigkeitswarner	Serie
	Head Up Display	nicht erhältlich
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie

2,5 Kindersicherheit

Auf der Rückbank kann man Kindersitze ordentlich befestigen, entweder mit den Gurten (inkl. fester Gurtschlösser) oder komfortabler mit Isofix (und Ankerhaken). Der Mittelsitz eignet sich nur bedingt für Kindersitze, da die Polsterung einen sicheren Stand weniger begünstigt und keine Isofixbefestigungen vorhanden sind. Einfacher geht es wiederum auf dem Beifahrersitz, der über Isofix und einen abschaltbaren Beifahrerairbag verfügt; allerdings stört hier bei höheren Kindersitzen die nicht abziehbare Kopfstütze.

⊕ Beim ADAC Crashtest nach Euro NCAP Norm erzielt der Golf 89 Prozent der Maximalpunkte für gute Kindersicherheit.

3,4 Fußgängerschutz

Hier gibt es noch Verbesserungspotenzial, der ADAC Crashtest nach Euro NCAP Norm weist nur magere 65 Prozent der möglichen Punkte aus. Für Fußgänger bieten vor allem die seitlichen Bereiche der Motorhaube eine erhöhte

2,1 UMWELT/ECOTEST

3,0 Verbrauch/CO₂

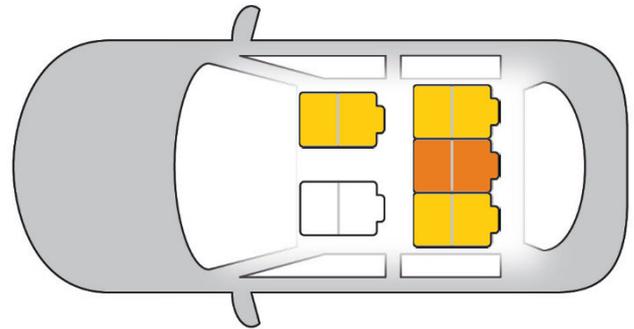
Der durchschnittliche Kraftstoffkonsum des neuen 1,5-l-TSI im Golf beträgt 5,8 l Super pro 100 km im ADAC EcoTest. Daraus ergibt sich eine CO₂-Bilanz von 159 g pro km. Der Verbrauch liegt ein Stück niedriger als beim Vorgänger-Motor 1.4 TSI, wobei sich die Vorteile vor allem bei höheren Lasten ergeben, z. B. auf der Autobahn (Reduzierung um 10 bis 20 Prozent). Im EcoTest haben wir innerorts einen Verbrauch von 6,1 l, außerorts von 5,0 l und auf der Autobahn von 6,8 l alle 100 km ermittelt. Bei sehr zurückhaltender Fahrweise ist die Werksangabe von 5,1 in etwa erreichbar.

1,2 Schadstoffe

⊕ Die größeren Fortschritte wurden beim Schadstoffausstoß erreicht; der CO-Ausstoß bei hoher Last (Autobahn) wurde reduziert, aber vor allem konnten die Partikelemissionen deutlich verringert werden. Einen Partikelfilter setzt VW in dieser Variante noch nicht ein, die Messwerte liegen allesamt trotzdem unter dem Grenzwert. Auch bei den RDE-Messungen auf der Straße -

Kindersitze

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



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)

Verletzungsgefahr. Immerhin ist beim Highline ein Notbremsassistent mit Personenerkennung Serie und kann so das Kollisions- und Verletzungsrisiko reduzieren.

Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	6,1	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B
Landstraße	5,0	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B
Autobahn	6,8	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B
Gesamtverbrauch	5,8	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

also im Realbetrieb - zeigt sich der Golf 1.5 TSI vorbildlich sauber. Der verdiente Lohn sind 48 von 50 möglichen Punkten im Bereich Schadstoffe. Zusammen mit den 30 Punkten für den CO₂-Ausstoß ergeben sich 78 Punkte und damit klar 4 von 5 möglichen Sternen im ADAC EcoTest.

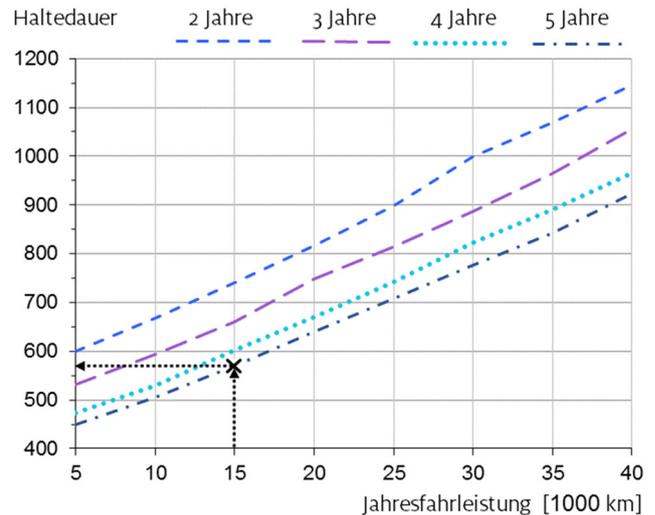
1,8 AUTOKOSTEN

1,8 Monatliche Gesamtkosten

⊕ Bei der Anschaffung ist der Golf traditionell recht teuer, allerdings bleibt er auch lange sehr wertstabil. Bezüglich Motor und Assistenz- sowie Infotainment-systemen ist der Wagen auf dem neuesten Stand, das sollte sich ebenso positiv auf den Restwertverlauf auswirken. Teure Reparaturen wie ein Zahnriemenwechsel (Wechselintervall 240.000 km) sind üblicherweise nur selten nötig. Die Steuer macht niedrige 72 Euro pro Jahr, ebenso sind die Typenklasseneinstufungen für die Versicherungen günstig (Haftpflicht 13, Teil- und Vollkasko jeweils 18). Die Ölwechsel- und Inspektionsintervalle sind fahrleistungs- und fahrstilabhängig, können bei bis zu 30.000 km oder bis zwei Jahre liegen.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 569 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	1.0 TSI BMT	1.0 TSI BMT	1.4 TSI BMT	1.4 TSI BMT	1.5 TSI ACT BMT	GTI	R	e-Golf
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/999	3/999	4/1395	4/1395	4/1498	4/1984	4/1984	-/-
Leistung [kW (PS)]	63 (85)	81 (110)	92 (125)	110 (150)	110 (150)	169 (230)	228 (310)	100 (136)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	175/2000	200/2000	200/1400	250/1500	250/1500	350/1500	400/2000	290/1
0-100 km/h [s]	11,9	9,9	9,1	8,2	8,3	6,4	5,1	9,6
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	180	196	204	216	216	250	250	150
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	4,8 S	4,8 S	5,2 S	5,2 S	5,0 S	6,4 S	7,9 SP	12,7 kWh E
CO2 [g/km] lt. Hersteller	108	109	120	119	114	148	180	0
Versicherungsklassen KH/VK/TK	16/18/18	16/18/18	13/18/18	13/18/18	13/18/18	15/23/24	15/25/27	17/20/21
Steuer pro Jahr [Euro]	46	48	78	76	68	146	210	62
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	527	538	554	566	565	664	845	592
Preis [Euro]	18.750	20.525	23.675	25.025	25.250	30.875	41.575	35.900

Aufbau

ST = Stufenheck
 SR = Schrägheck
 CP = Coupe
 C = Cabriolet
 RO = Roadster

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

KB = Kombi
 GR = Van
 GE = Geländewagen
 PK = Pick-Up

Versicherung

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

Kraftstoff

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

HERSTELLERANGABEN

4-Zylinder Ottomotor (Reihe), Turbo, Euro6c, geregelt	
Hubraum	1.498 ccm
Leistung	110 kW/150 PS bei 5.000 1/min
Maximales Drehmoment	250 Nm bei 1.500 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	216 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	8,3 s
Verbrauch pro 100 km	5,1 l
CO ₂ -Ausstoß	116 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	2,19 m ² /0,27
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie)	225/45 R17
Länge/Breite/Höhe	4.258/1.799/1.492 mm
Leergewicht/Zuladung	1.294/496 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	380/1.270 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	640/1.500 kg
Stützlast/Dachlast	80/75 kg
Tankinhalt	50 l
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktion	Wolfsburg, Wolfsburg

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (2.+3.Gang)	5,1 s
Elastizität 60-100 km/h (4./5./6.Gang)	7,2/9,1/11,3 s
Drehzahl bei 130 km/h	2.950 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	32,6 m
Reifengröße Testwagen	225/45 R17 91W
Reifenmarke Testwagen	Dunlop Sport Maxx RT
Wendekreis links/rechts	10,9/10,9 m
EcoTest-Verbrauch	5,8 l/100km
Stadt/Land/BAB	6,1/5,0/6,8 l/100km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	135 g/km (WTW* 159 g/km)
Reichweite	860 km
Innengeräusch 130 km/h	69,0 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.030 mm
Leergewicht/Zuladung	1.340/470 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	305/665/1.120 l

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

Betriebskosten	108 Euro	Werkstattkosten	63 Euro
Fixkosten	86 Euro	Wertverlust	312 Euro
Monatliche Gesamtkosten	569 Euro		
Steuer pro Jahr	72 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	13/18/18		
Basispreis Golf 1.5 TSI ACT BMT Highline	26.975 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 22.11.2016
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	38.403 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	12.200 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 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.

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	1.045 Euro°
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	Serie/930 Euro° (Paket)
Regen-/Lichtsensor	335 Euro° (Paket)
Fernlichtassistent	ab 335 Euro° (Paket)
Tempomat/Limiter/ACC	-/320 Euro°/320 Euro°
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	215 Euro°
Rückfahrkamera/360° Kamera	295 Euro°/-
Head-Up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	320 Euro°
Schlüsselloses Zugangssystem	390 Euro°

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/375 Euro°
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	Serie/-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie/Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie/Serie
Spurassistent	895 Euro° (Paket)
Spurwechselassistent	895 Euro° (Paket)

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/130 Euro/205 Euro/245 Euro°
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	205 Euro
Navigationssystem	ab 565 Euro°
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	335 Euro° (Paket)/-
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/-
Lenkradheizung	135 Euro°
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie/Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	880 Euro
Metalliclackierung	ab 565 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	1.080 Euro

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,1

AUTOKOSTEN

1,8

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,6	Motor/Antrieb	2,2
Verarbeitung	2,3	Fahrleistungen	2,1
Alltagstauglichkeit	2,9	Laufkultur/Leistungsentfaltung	2,4
Licht und Sicht	2,2	Schaltung/Getriebe	2,3
Ein-/Ausstieg	2,6	Fahreigenschaften	1,8
Kofferraum-Volumen	3,1	Fahrstabilität	2,0
Kofferraum-Nutzbarkeit	2,7	Lenkung	1,9
Kofferraum-Variabilität	2,4	Bremse	1,6
Innenraum	2,1	Sicherheit	1,9
Bedienung	2,0	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	1,6
Multimedia/Konnektivität	2,6	Passive Sicherheit - Insassen	1,5
Raumangebot vorn	1,7	Kindersicherheit	2,5
Raumangebot hinten	2,2	Fußgängerschutz	3,4
Innenraum-Variabilität	2,1	Umwelt/EcoTest	2,1
Komfort	2,1	Verbrauch/CO ₂	3,0
Federung	1,8	Schadstoffe	1,2
Sitze	2,4		
Innengeräusch	3,0		
Klimatisierung	1,9		

Stand: Mai 2017

Test und Text: M. Ruhdorfer