



VW Golf GTI Performance DSG

Dreitürige Schräghecklimousine der unteren Mittelklasse
(180 kW / 245 PS)

Zur Überarbeitung der aktuellen Golfreihe hat der GTI ein paar PS mehr bekommen. Die Leistung war und bleibt mehr als ausreichend für viel Fahrspaß. Ihren Beitrag dazu leistet auch die aktive Differenzialsperre der Performance-Variante - sie lässt den Sport-Golf noch gieriger durch Kurven eilen. Das Sportfahrwerk passt dazu ganz hervorragend, es federt direkt, ohne dabei auf Komfort für Langstrecken zu verzichten - wenn man die empfehlenswerte adaptive Dämpferregelung (DCC) ordert. Das neue 7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe schaltet meist schnell und passt zum GTI, mit ihm kann der Golf nun auch neue Funktionen wie den Stauassistenten und den Emergency Assist (automatisches Anhalten im Notfall) umsetzen. Überhaupt ist das Repertoire an Assistenzsystemen umfangreich und auf dem neuesten Stand. Dazu zählen auch die neuen Voll-LED-Scheinwerfer, die man um den empfehlenswerten Dynamischen Fernlichtassistenten ergänzen kann.

Angesichts der Außenmaße ist der Innenraum gut genutzt, es gibt selbst für vier Erwachsene samt Gepäck genug Platz - hier unterscheidet sich der GTI nicht von seinen zivilen Brüdern. Der getestete Dreitürer sieht flott aus, freilich ist der Fünftürer praktischer im Alltag. Bei der Bedienbarkeit unterscheiden sich die verschiedenen Gölfe nicht, Licht und Schatten gibt es wie bei den anderen Ausstattungsvarianten (z.B. großes Navi mit vielen Funktionen, aber ohne Drehregler).

Der GTI kostet als Performance zwar 2.500 Euro mehr, allerdings relativiert sich der Aufschlag, wenn man die zahlreichen Ausstattungen (u.a. Active Info Display, besseres Infotainment) einkalkuliert, die im "normalen" GTI einen Aufschlag kosten. **Konkurrenten:** u.a. Audi S3, BMW 125i, Hyundai i30 N, Peugeot 308 GTI, Seat Leon Cupra.

- ⊕ gute Qualität von Karosserie und Innenraum, gutes Platzangebot vorne und hinten, viele Assistenzsysteme, leistungsstarker und sauberer Motor
- ⊖ die einen lieben es, die anderen nervt's: Motorsound stets präsent, Top-Navi ohne Drehregler

ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,2

AUTOKOSTEN 2,3

Zielgruppencheck

	Familie	3,5
	Stadtverkehr	3,2
	Senioren	3,2
	Langstrecke	2,7
	Transport	3,1
	Fahrspaß	1,1
	Preis/Leistung	2,2

EcoTest ★★☆☆☆

2,7 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,4 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 beim GTI nur zufriedenstellend verkleidet; während die seitlichen Bereiche gut geschützt sind, ist der Motorraum nach unten teilweise offen und der hintere Unterboden etwas zerklüftet. Wenig Anlass zu Kritik bietet der Innenraum, er ist sorgfältig verarbeitet, alles sitzt fest und

3,1 Alltagstauglichkeit

Setzt man den EcoTest-Verbrauch von 7,2 l/100 km an, ergibt sich mit dem 50 Liter Tank eine theoretische Reichweite von gut 690 km. Die maximal mögliche Zuladung des Testwagens liegt bei 465 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 obenauf transportieren. Die Stützlast auf der Anhängerkupplung kann bis 80 kg betragen, das reicht meist

2,1 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 nach rechts oder beim rückwärts Einparken fällt das auf.

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-



Lediglich die breite C-Säule schränkt die Sicht nach hinten ein.

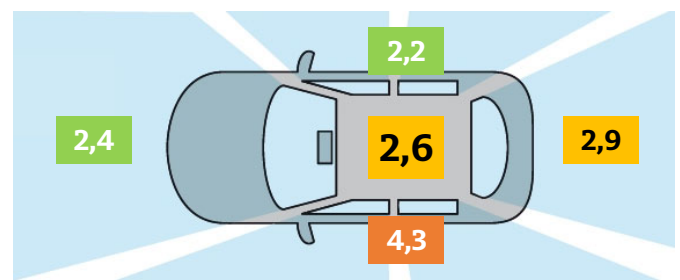
gibt auch auf schlechten Straßen keine Geräusche von sich. Geschäumte Kunststoffe sowie Chromrändchen und Hochglanzflächen hinterlassen einen hochwertigen Eindruck. Schaut man ganz genau hin, fällt dann doch auf, dass VW nichts zu verschenken hat. Die teurere Kunststoffschaumung gibts nur vorn im Innenraum, dort auch nur im oberen Bereich des Armaturenbretts und der Türverkleidungen. Im unteren Bereich ebenso wie hinten ist alles hart und weniger ansprechend ausgelegt.

auch für einen Fahrradträger samt zweier E-Bikes. Wenn es ein Anhänger hinten dran sein soll, darf er bis zu 1,6 Tonnen wiegen (gebremst). 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 GTI nicht lieferbar.

und Bremsaufforderungen gibt. Als Neuerung unterstützt der „Trailer-Assist“ auch beim Rückwärtsfahren mit dem Anhänger.

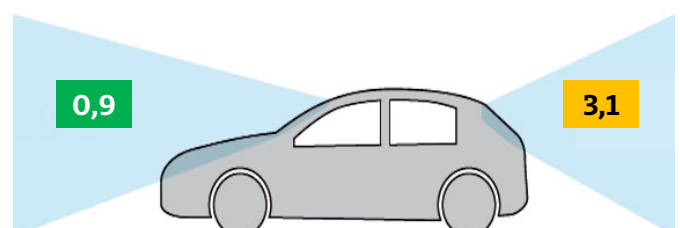
Rundumsicht

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.



Optional gibts überdies eine Rückfahrkamera, die nur bei Bedarf unter dem VW-Emblem ausklappt und sonst schmutzgeschützt liegt.

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

3,0 Ein-/Ausstieg

Hat man seitlich genug Platz, ermöglichen die großen Türen vorne ein bequemes Ein- und Aussteigen. In üblichen Querparklücken wird es aber oft eng und dann sind die langen Türen eher hinderlich. Unpraktisch gestaltet sich der Zugang zu den hinteren Sitzplätzen, trotz besonders weit nach vorne klappender Vordersitze benötigt man etwas Akrobatik und Gelenkigkeit, um nach hinten und wieder heraus zu gelangen. Der Standard-Golf ist kein Van, entsprechend befinden sich die Sitzflächen recht tief. Am

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 sieben Getränkekisten 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. Über 1,83 m Größe sollten Personen auf ihren Kopf achten, um nicht an der Heckklappe hängen zu bleiben, beim GTI schwingt die Klappe nicht ganz so weit nach oben wie beim "normalen" Golf.

Die Ladekante liegt dafür nur gut 65 cm über der Straße. Auch innen stört die kleine Stufe mit knapp 6 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 Umklappen gelingt leicht, die Kopfstützen müssen nicht entfernt werden. Es gibt je ein praktisches Fach links und

werferlicht von hinten serienmäßig ab, für die Außenspiegel gibt es diese Funktion nicht.

⊖ 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.

Dachhimmel gibt's vier Haltegriffe. Gegen Aufpreis bekommt man eine Umfeldbeleuchtung unter den Außenspiegeln und ein schlüsselloses Zugangssystem.

⊖ 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 ist der Kofferraum des Golf von klassenüblicher Größe.

oberen Position ist. Dann hat man unter dem Kofferraumboden noch 75 Liter Stauraum zur Verfügung. Senkt man ihn ab, wächst die innere Stufe auf fast 16 cm an. Insgesamt kann man den Kofferraum gut nutzen, lediglich die feste Hutablage (schwingt nur nach oben, kann aber nicht z.B. eingerollt werden) und die schwache Ausleuchtung stören etwas.

rechts im Kofferraum, dort lassen sich kleine Gegenstände verstauen. Ein Kofferraumtrennetz oder eine umklappbare Beifahrersitzlehne sind nicht verfügbar, immerhin gibt es vier stabile Verzurrösen im Bereich des Kofferraumbodens.

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 Positionierung 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 sind beim GTI Performance durch ein großes TFT-Display ersetzt, das in seinen Designs etwas angepasst werden kann, in manchen Konfigurationen auf den ersten Blick jedoch überladen wirkt. Die Ablesbarkeit ist tagsüber wie nachts einwandfrei. Die zwei elektrischen Fensterheber verfügen 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 blind und „mit einem Dreh“ geändert 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.



Verarbeitung und Materialanmutung liegen beim Golf auf hohem Niveau. Grundsätzlich gilt dies auch für die Funktionalität des Fahrerplatzes, jedoch kann das Infotainment-System Discover Pro nicht überzeugen und sollte dringend überarbeitet werden.

2,2 Multimedia/Konnektivität

⊕ Serienmäßig verbaut VW im Golf GTI Performance das Radio "Composition Media". Es verfügt über einen Touch-Farbmonitor mit Annäherungssensorik und ein CD-Laufwerk sowie einen SD-Karten-Slot. Auch die USB- und AUX-Schnittstelle sowie eine Bluetooth-Freisprechfunktion sind enthalten. Andere Annehmlichkeiten kosten jedoch Aufpreis: Das DAB-Radio, die Sprachsteuerung, der WLAN-Hotspot, die induktive

Lademöglichkeit 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 zwei 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.

2,5 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 knapp 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.

2,3 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-Flaschen, hinten befinden sich neben der Rückbank Halter für Flaschen bis etwa 0,5 Liter und kleine



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

Fächer in der Seitenwand. Das Handschuhfach ist groß, beleuchtet und wird bei Bedarf über die Klimaanlage mit gekühlt.

2,3 KOMFORT

2,1 Federung

⊕ Der Golf GTI wird serienmäßig mit einem Sportfahrwerk samt Tieferlegung ausgeliefert, optional kann man die adaptive Fahrwerksregelung DCC ordern (im Testwagen verbaut). Damit bietet der GTI einen guten Kompromiss zwischen sportlicher Straffheit und angemessenem Komfort für längere Strecken. 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. Ein sportlich orientierter Kompromiss

findet sich in der Normalstellung. Insgesamt werden Unebenheiten innerorts ordentlich geschluckt, wobei Einzelhindernisse durchaus für die Insassen zu spüren sind und das Fahrwerk nicht alles wegbügeln kann. Außerorts fährt man bequemer und auf der Autobahn souverän - seine sportlichen Ansprüche lässt der GTI dabei nicht außer Acht. Der Spagat zwischen all den Ansprüchen an einen Golf GTI ist VW erstaunlich gut gelungen. Beim langsamen Überfahren von Temposchwellen zeigt sich das gute Schluckvermögen der Federung. Und selbst Kopfsteinpflaster weiß das Fahrwerk zu parieren und wenig Erschütterungen an die Insassen weiterzureichen.

2,3 Sitze

⊕ Die serienmäßigen Vordersitze im GTI betitelt VW als Top-Sportsitze, sie bieten einen sehr guten Seitenhalt und verfügen über ausgeprägt konturierte Sitzflächen und -lehnen. Für das Ein- und Aussteigen sind die festen Seitenwangen nicht so optimal, unterwegs passen sie aber den meisten Staturen gut. 2-Wege-Lendenwirbelstützen gibt es vorne serienmäßig, optional für den Fahrersitz eine

elektrisch justierbare 4-Wege-Variante (zusammen mit elektrischer Einstellung inkl. Memory-Funktion). Auf der Rückbank hat man weit weniger Seitenhalt, wenngleich die äußeren Sitze für eine klassische Rückbank in einem Kompaktwagen trotzdem recht ordentlich gepolstert und ausgeformt sind.

3,2 Innengeräusch

Der Geräuschpegel im Innenraum liegt bei 130 km/h bei 69,5 dB(A) - das ist nicht wenig und maßgeblich auch auf den sportlichen Motorklang zurückzuführen. Allgemeine Fahrgeräusche fallen kaum auf, entscheidend sind die Motorengeräusche, wobei sie mit zunehmender Last domi-

nanter werden. Der Motor selbst gibt sich ausgesprochen kultiviert, erst die Auspuffanlage macht daraus eine erhebliche Geräuschkulisse - das muss man mögen. Andererseits sollte man wissen, worauf man sich einlässt, wenn man einen GTI Performance ordert.

2,1 Klimatisierung

⊕ Im GTI ist eine Zweizonen-Klimaautomatik Serie. Die Intensität des Automatik-Modus kann in 3 Stufen eingestellt werden. Ebenso lässt sich der Luftaustritt "oben", "Mitte" und "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 Standheizung findet sich in der Optionsliste, ebenso getönte Scheiben hinten. Eine Lenkradheizung ist für das im GTI serienmäßige Sportlenkrad nicht erhältlich.

⊖ Die hinteren Seitenscheiben kann man weder öffnen noch ausstellen.

1,5 MOTOR/ANTRIEB

1,1 Fahrleistungen

⊕ Mit dem Facelift ist der GTI Performance von 230 auf 245 PS erstarkt, auch gibt es 20 Nm mehr Drehmoment. Mit seiner Leistung ist der Sport-Golf bei Bedarf sehr flott unterwegs, der Hersteller gibt 6,2 Sekunden von 0 auf 100 km/h und 248 km/h Höchstgeschwindigkeit an - beides klingt absolut glaubwürdig. Zumal die gemessenen

Durchzugswerte die Potenz des Triebwerks bestätigen: In weniger als 3,5 Sekunden geht es von 60 auf 100 km/h und auch die kurze Beschleunigung von 15 auf 30 km/h ist in deutlich weniger als einer Sekunde erledigt. Der GTI bietet enormen Fahrspaß und ist mit dem 2,0 Liter TSI völlig angemessen motorisiert.

1,8 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Der Vierzylinder-Benziner gibt kaum Vibrationen in den Innenraum weiter, VW hat ihn gut abgestimmt und gekapselt. Auch Brummen oder Dröhnen geht vom Motor selbst kaum aus, man vernimmt nur ein dezentes, aber sportliches Dröhnen des Triebwerks beim Ausdrehen. Der hohe Lärmpegel im Innenraum kommt maßgeblich von

der Auspuffanlage. Über das gesamte Drehzahlband spricht der Motor gut an und liefert gleichmäßig und nachdrücklich Leistung ab; die Reaktionen auf Gasbefehle erfolgen mit nur kurzer Verzögerung, bis der Turbo vollen Druck aufgebaut hat - der Motor ist ein famoser Spaßlieferant.

1,7 Schaltung/Getriebe

⊕ Für die Performance-Variante des GTI bietet VW neuerdings ein Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe an. Mit Gefühl beim Anfahren gelingen weiche Starts und einmal in Fahrt schaltet das DSG meistens ruckfrei und zügig. Nur ab und zu gönnt es sich eine kleine Gedenksekunde beim Sortieren der Gänge. Die Ganganschlüsse passen gut zueinander, es entstehen beim Schalten keine zu großen Drehzahlsprünge. Auch bleiben dem Motor ausreichend Drehzahlreserven bei höheren

Geschwindigkeiten. Bei 130 km/h dreht der Turbobenziner mit 2.200 1/min - das ist eher wenig, aber dank hohem Drehmoment schon bei 1.600 1/min kommt der Motor damit gut zurecht und lässt an Agilität nichts missen. Der Automatikwählhebel ist dank üblichem Schema einfach zu bedienen. Die Gänge können auch über Schaltpedals am Lenkrad manuell gewechselt werden. Die Autohold-Funktion ist serienmäßig.

2,0 FAHREIGENSCHAFTEN

1,6 Fahrstabilität

⊕ Fahrdynamisch kann der GTI den Anforderungen an einen Sportler voll gerecht werden. Er liegt sicher und satt auf der Straße und durchfährt Kurven gelassen und präzise. Dabei reagiert er stets direkt auf Lenkbefehle und zeigt wenig Karosseriebewegung. Bei Bedarf fährt er aber auch sauber geradeaus und lässt sich von Spurrillen und Fahrbahnverwerfungen wenig beeindrucken. Es sind hohe Kurvengeschwindigkeiten möglich, ehe sich der Grenzbereich gut beherrschbar ankündigt - geht man vom Gas und provoziert damit eine leichte Lastwechselreaktion, giert der Golf und dreht sich praktisch in die Kurve ein, wobei er dabei stets gut beherrschbar und berechenbar bleibt. Positiv hervorgehoben werden muss die aktive elektronisch geregelte Differenzialsperre, die nur der

Performance serienmäßig an Bord hat: sie bremst nicht einfach ein durchdrehendes Vorderrad ab, sondern leitet aktiv mehr Drehmoment an das Rad mit der besseren Traktion. Dadurch "zieht" sich der GTI Performance praktisch durch die Kurve, das Untersteuern reduziert sich signifikant. Mögliche Kurvengeschwindigkeiten und Traktion sind für ein hochmotorisiertes Frontantriebsauto beeindruckend.

Auch beim ADAC Ausweichtest kann der Golf GTI seinen Ansprüchen gerecht werden, er durchfährt den Parcours mit hoher Geschwindigkeit und sehr gut beherrschbar, dabei gefällt er gleichermaßen mit hoher Fahrsicherheit für weniger geübte Fahrer und mit hoher Fahrdynamik für sportlich orientierte und erfahrene Lenker.

1,5 Lenkung

⊕ Als GTI bringt der Golf serienmäßig die Progressivlenkung mit. 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. Vom einen Lenkansschlag zum anderen benötigt man nur 2,2 Lenk-

radumdrehungen. Das bei den "zivilen" Varianten des Golf festgestellte leichte Verhärten bei schnellem Lenken beim Rangieren zeigt der GTI nicht. Die direkte Auslegung der Lenkung ist angenehm, auch die Zentrierung gefällt – es ergibt sich ein gutes Lenkgefühl, der Golf GTI lässt sich damit einwandfrei beherrschen. Über die Fahrprofilauswahl kann man die Lenkkräfte in drei Stufen variieren.

2,6 Bremse

Die Bremse des GTI lässt sich sehr gut dosieren und spricht einwandfrei an. Die Bremswerte selbst fallen nicht ganz so gut aus, mit durchschnittlich 35,6 m aus 100 km/h bis zum Stillstand kann er nur einen zufriedenstellenden Wert für

ein Sportauto erreichen. Die Bremse ist aber stabil ausgelegt und hält auch höheren Beanspruchungen statt, nachlassende Bremswirkung oder Fading sind nicht aufgetreten.

2,0

SICHERHEIT

1,6

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme























⊕ VW hat mit dem Facelift beim Golf die aktive Sicherheit weiter aufgerüstet. Der GTI fährt serienmäßig mit Radarsensor für die Kollisionswarnung und dem 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 knapp 1,95 m Größe guten Schutz, hinten reichen sie immerhin bis knapp 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 „Proaktive 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-Notbremsssystem	Serie
	vorausschauendes Notbrems-system	Serie
	Vorausschauender Kreuzungs-assistent	nicht erhältlich
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremsssystem	Serie
	Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren	Option
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Option
	Tempomat	nicht erhältlich
	Abstandsregeltempomat	Option
	Autobahn-/Stauassistent	Option
	Verkehrszeichenerkennung	Option
	Spurassistent	Option
	Totwinkelassistent	Option
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	nicht erhältlich
	Notfallassistent	Option
	Ausstiegswarnung	nicht erhältlich
	Müdigkeitswarner	Serie
	Head Up Display	nicht erhältlich
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie (indirekt)

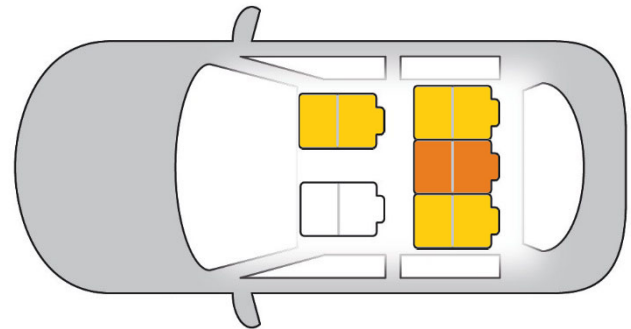
3,0 Kindersicherheit

Der Dreitürer macht es nicht leicht, auf der Rückbank Kindersitze zu montieren, weil man nur umständlich nach hinten durchkommt. Abgesehen von der schlechten Zugänglichkeit aber kann man die Kindersitze hinten 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.

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)

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

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

2,8 UMWELT/ECOTEST

4,3 Verbrauch/CO2

⊖ Ein Sparwunder darf man von der Sportvariante des Golf nicht erwarten, dafür ist die Leistung zu hoch und sind außer einer effektiven und gut funktionierenden Start-Stopp-Automatik keine besonderen Spritsparmaßnahmen verbaut. Der im EcoTest ermittelte Verbrauch von durchschnittlich 7,2 l Super pro 100 km ist angesichts der Leistung, der höheren Anforderungen im neuen EcoTest und des Automatikgetriebes kein schlechter Wert. Es ist damit jedoch eine CO2-Bilanz von 199 g pro km verbunden, und dafür gibt es nur noch 17 von möglichen 60 Punkten. Innerorts haben wir einen Verbrauch von 7,6 l, außerorts von 6,2 l und auf der Autobahn von 8,5 l alle 100 km ermittelt.

Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	7,6	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B
Landstraße	6,2	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B
Autobahn	8,5	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B
Gesamtverbrauch	7,2	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

1,2 Schadstoffe

⊕ Positiv fällt der überarbeitete GTI bei den Schadstoffen auf, vor allem seine Partikelwerte konnte der kompakte Sportler reduzieren und liegt nun in allen Messabschnitten unter dem Grenzwert von Euro 6c, selbst außerhalb des Prüfzyklus - diese gute Leistung klappt auch ohne Partikelfilter. Sonstige Schadstoffgruppen sind durch

die Bank unauffällig, der GTI - zumindest in der Performance-Variante - damit ein sauberes Auto, das sich 48 der möglichen 50 Punkte verdient. Zusammen mit den 17 Punkten für den Schadstoffausstoß ergeben sich 65 Punkte und damit 3 von 5 möglichen Sternen im ADAC EcoTest.

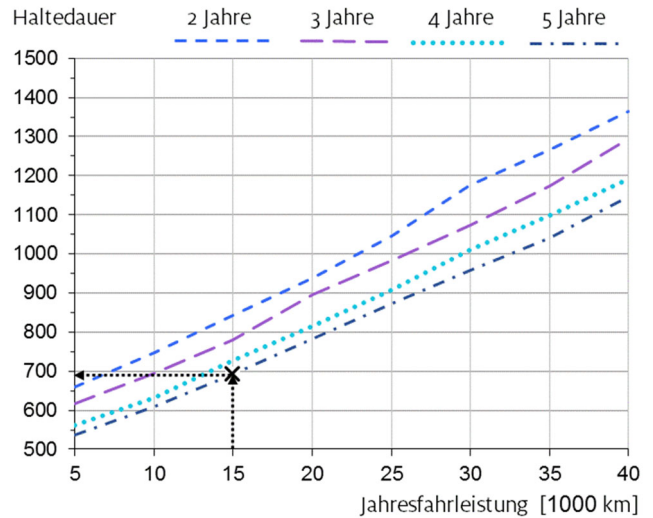
2,3 AUTOKOSTEN

2,3 Monatliche Gesamtkosten

⊕ Bei der Anschaffung ist der Golf traditionell recht teuer, hier macht auch der GTI keine Ausnahme. Allerdings ist er auch sehr wertstabil. Bezüglich Motor und Assistenz- sowie Infotainmentsystemen ist der Wagen auf dem neuesten Stand, das sollte sich ebenso positiv auf den Restwertverlauf auswirken. Teure (Verschleiß)-Reparaturen wie ein Zahnriemenwechsel (Wechselintervall über 180.000 km) sind üblicherweise nur selten nötig. Die Steuer beträgt moderate 158 Euro pro Jahr, ebenso sind die Typenklasseneinstufungen für die Versicherungen vergleichsweise günstig (Haftpflicht 15) bis noch moderat (Teilkasko 24 und Vollkasko 23). Die Ölwechsel- und Inspektionsintervalle sind fahrleistungs- und fahrstilabhängig, können bei bis zu 30.000 km oder zwei Jahren liegen.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 691 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	1.5 TSI ACT Blue Motion	1.5 TSI ACT BMT	1.6 TDI BMT	2.0 TDI BMT	GTD
Aufbau/Türen	SR/3	SR/3	SR/3	SR/3	SR/3	SR/3	SR/3	SR/3
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/999	3/999	4/1395	4/1498	4/1498	4/1598	4/1968	4/1968
Leistung [kW (PS)]	63 (85)	81 (110)	92 (125)	96 (130)	110 (150)	85 (115)	110 (150)	135 (184)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	175/2000	200/2000	200/1400	200/1400	250/1500	250/1500	340/1750	380/1750
0-100 km/h [s]	11,9	9,9	9,1	9,1	8,3	10,2	8,6	7,5
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	180	196	204	210	216	198	216	231
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	4,8 S	4,8 S	5,2 S	4,8 S	5,0 S	4,1 D	4,2 D	4,4 D
CO2 [g/km] lt. Hersteller	108	109	120	110	114	106	109	116
Versicherungsklassen KH/VK/TK	16/18/19	16/18/19	14/18/20	14/18/20	14/18/20	16/18/21	16/19/22	14/21/24
Steuer pro Jahr [Euro]	46	48	78	60	68	174	218	232
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	512	524	540	540	552	544	580	612
Preis [Euro]	17.850	19.625	22.775	23.725	24.350	22.500	27.100	31.100

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-Haftpf.
 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	1.984 ccm
Leistung	180 kW/245 PS bei 5.000 1/min
Maximales Drehmoment	370 Nm bei 1.600 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	248 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	6,2 s
Verbrauch pro 100 km	6,3 l
CO ₂ -Ausstoß	144 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie)	225/45 R17
Länge/Breite/Höhe	4.268/1.799/1.482 mm
Leergewicht/Zuladung	1.415/475 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	380/1.270 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	700/1.600 kg
Stützlast/Dachlast	80/75 kg
Tankinhalt	50 l
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktion	Wolfsburg, Deutschland

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	3,4 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	2.200 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	35,6 m
Reifengröße Testwagen	225/40 R18 92Y
Reifenmarke Testwagen	Brigdestone Potenza S001
Wendekreis links/rechts	10,9/11,0 m
EcoTest-Verbrauch	7,2 l/100km
Stadt/Land/BAB	7,6/6,2/8,5 l/100km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	169 g/km (WTW* 199 g/km)
Reichweite	690 km
Innengeräusch 130 km/h	69,5 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.030 mm
Leergewicht/Zuladung	1.425/465 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	305/665/1.120 l

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

Betriebskosten	128 Euro	Werkstattkosten	76 Euro
Fixkosten	114 Euro	Wertverlust	373 Euro
Monatliche Gesamtkosten	691 Euro		
Steuer pro Jahr	138 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	15/23/24		
Basispreis Golf GTI Performance DSG (7-Gang)	34.475 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 15.03.2017
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	45.010 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	15.456 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	Serie/Serie
Fernlichtassistent	930 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/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie/Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie/Serie
Spurassistent	895 Euro° (Paket)
Spurwechselassistent	895 Euro° (Paket)

INNEN

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

AUSSEN

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

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,2

AUTOKOSTEN

2,3

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

Stand: Oktober 2017
Test und Text: M. Ruhdorfer