



VW Golf 1.5 TSI ACT BlueMotion Highline DSG

Fünftürige Schräghecklimousine der unteren Mittelklasse (96kW / 130PS)

Im Zuge des Facelifts haben die Wolfsburger einen neu entwickelten 1,5-Liter-Benzinmotor eingeführt, der im Golf 150 PS leistet. Nun schiebt VW eine Sprintsparvariante nach, die es auf 130 PS bringt und einige interessante technische Besonderheiten besitzt: Erstmals kommt in einem Großserienbenziner ein Turbolader mit variabler Turbinengeometrie zum Einsatz. Und dank der erweiterten Segelfunktion in Verbindung mit dem DSG wird der Motor im Schubetrieb bis 130 km/h nicht wie sonst üblich vom Getriebe getrennt, sondern komplett abgeschaltet - das können sonst nur Hybridfahrzeuge. Leider spiegelt sich der hohe technische Aufwand nicht in einem besonders niedrigen Verbrauch (Testverbrauch 5,9 l/100 km) wieder, die Schadstoffe fallen jedoch erfreulich niedrig aus.

Abgesehen davon überzeugt der Golf auch als BlueMotion mit den bekannten Tugenden des Wolfsburger Verkaufsschlagers: Er ist gut verarbeitet, bietet eine vorbildliche Raumökonomie, sichere Fahreigenschaften und ein hohes Sicherheitsniveau. Verbesserungswürdig sind der recht raue Motorlauf, die fehlenden Drehregler beim großen Infotainmentsystem sowie die bekannt selbstbewusste Preisgestaltung - mit einigen Annehmlichkeiten strebt der Golf 1.5 TSI Highline DSG zielstrebig in Richtung der 40.000 Euro-Marke. **Konkurrenten:** u.a. Hyundai i30, Ford Focus, Renault Mégane, Opel Astra, Toyota Auris.

- ⊕ gute Qualität von Karosserie und Innenraum, gutes Platzangebot vorne und hinten, viele Assistenzsysteme, sauberer Motor
- ⊖ etwas rauher Motorlauf, USB und Bluetooth nur gegen Aufpreis, Top-Infotainmentsystem ohne Drehregler

ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,2

AUTOKOSTEN 1,8

Zielgruppencheck

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

EcoTest ★★★★★☆

2,6 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,2 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.

2,9 Alltagstauglichkeit

Setzt man den EcoTest-Verbrauch von 5,9 l/100 km an, ergibt sich mit dem 50 Liter Tank eine theoretische Reichweite von gut 845 km. Die maximal mögliche Zuladung liegt bei 480 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

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 sehr breiten hinteren C-Säulen schränken die Sicht ein, vor allem beim Abbiegen oder Rückwärtseinparken 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-



Trotz teilversenkbarer Fondkopfstützen ist die Sicht nach schräg hinten aufgrund der sehr breiten Dachsäulen stark eingeschränkt.

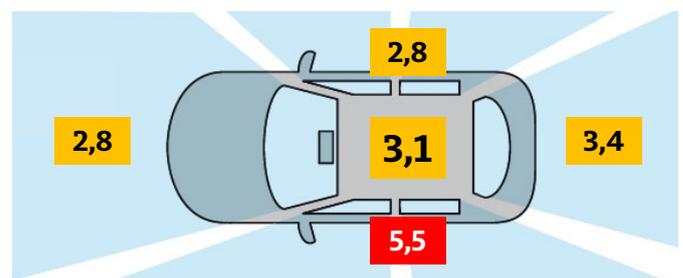
Geschäumte Kunststoffe sowie Chromrändchen und Hochglanzflächen hinterlassen einen hochwertigen Eindruck. Schaut man aber genauer hin, fällt dann doch auf, dass VW nichts zu verschenken hat. Die teurere Kunststoffschaumung gibt's nur vorn im Innenraum, dort auch nur im oberen Bereich des Armaturenbretts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

Fahrradträger samt zweier E-Bikes reichen. Und wenn es ein Anhänger hinten dran sein soll, darf er bis zu 1,4 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.

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 ist.

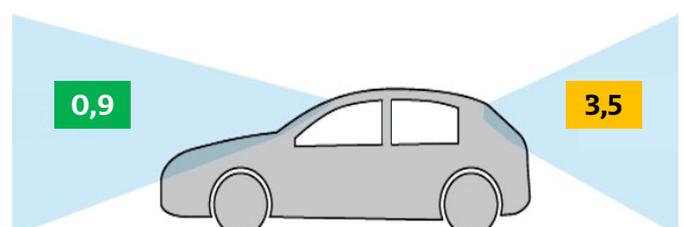
Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterposten 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.



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.

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 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.

2,6 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 66 cm über der Straße und damit nicht sonderlich hoch. Auch innen stört die kleine Stufe beim

2,2 Kofferraum-Variabilität

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

⊖ 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 ist der Kofferraum des Golf von klassenüblicher Größe.

Be- und Entladen kaum – wenn der Kofferraumboden in der oberen Position ist. Dann hat man unter dem Kofferraumboden noch 75 Liter Stauraum zur Verfügung.

⊖ Der Kofferraum ist mit nur einer Lampe schwach ausgeleuchtet.

Kofferraumtrennetz 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.

2,0 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 seiner Darstellung 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: durch den Wegfall der Direktwahltasten für die grundlegenden Funktionen (Radio, Navi, Telefon, etc.) sind beim Wechseln jetzt immer mindestens zwei Bedienschritte (über Menü-Taste) notwendig, die Lautstärke kann nicht mehr „mit einem Dreh“ geändert/abgeschaltet werden, ein Drehregler zum Scrollen und Zoomen fehlt 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 überzeugen. Die Funktionalität im Innenraum liegt generell auf hohem Niveau, lediglich das neue Infotainmentsystem Discover Pro erntet Kritik.

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 CarPlay oder MirrorLink. Mit dem Top-

Navi sind 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.

1,6 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.

2,2 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.

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 kann sicher verstaut werden, wird auf Wunsch auch induktiv geladen. Die Türfächer fassen vorne 1,5-l-, hinten 1-l-Flaschen. Das Handschuh-



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

Das Handschuhfach ist ausreichend groß, beleuchtet und wird über die Klimaanlage mit gekühlt.

2,4 KOMFORT

2,6 Federung

Der Golf BlueMotion ist stets mit einem Standardfahrwerk ausgestattet, das im Falle des 1.5 TSI mit einer Mehrlenkerkonstruktion an der Hinterachse ausgerüstet ist. Für eine bessere Aerodynamik ist die Karosserie um 15 mm tiefergelegt. Ein Fahrwerk mit adaptiven Dämpfern oder ein Schlechtwege- und Sportfahrwerk ist im Gegensatz zu den Standard-Modellen nicht einmal gegen Aufpreis erhältlich.

Das Fahrwerk verarbeitet Unebenheiten trotz der kürze-

ren Federwege insgesamt recht gut. Besonders im Stadtverkehr könnte die Feder-Dämpfer-Kombination jedoch etwas feinfühlicher ansprechen, mit zunehmender Geschwindigkeit bessert sich jedoch das Ansprechverhalten. Auf der Autobahn hinterlässt das Fahrwerk abgesehen von der leichten Schwäche bei schnell aufeinander folgenden Bodenwellen ebenfalls einen ordentlichen Eindruck.

2,4 Sitze

In der zweiten Reihe geht es nicht so bequem zu wie vorn, die Konturen von Lehne und Sitzfläche sind nur zufriedenstellend, ebenso die Sitzposition, die für Erwachsene keine optimale Oberschenkelunterstützung ermöglicht

⊕ Die beim Golf Highline serienmäßigen Sportsitze überzeugen mit guter Konturierung, ordentlichem Seitenhalt und einer Zweibein-Lordosenstütze. Die

Sitzposition ist auch aufgrund der serienmäßigen Mittelarmlehne (längs- und höhenverstellbar) auch auf längeren Strecken angenehm. Den optionalen 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. .

2,9 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 Benziner 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 68,7 dB(A) bei 130 km/h.

1,9 Klimatisierung

⊕ Im Highline ist eine Zweizonen-Klimaautomatik Serie. Die Intensität des Automatik-Modus kann in drei Stufen eingestellt werden. Es gibt einen Beschlag- und einen Luftgütesensor, die u.a. die Umluftschaltung automatisch

steuern. Die Sitzheizung ist vorn Serie, hinten nicht lieferbar. Lenkrad-, Standheizung sowie eine drahtlos beheizbare Frontscheibe finden sich in der Optionsliste, ebenso getönte Scheiben hinten.

1,9 MOTOR/ANTRIEB

1,9 Fahrleistungen

⊕ Auch mit der schwächeren Ausbaustufe des neuen 1.5 TSI- Motors ist der Golf gut motorisiert. Er entwickelt 200 Nm, die bereits ab 1.400 Umdrehungen anliegen, und leistet 130 PS. Den simulierten Zwischenspur von 60 auf

100 km/h absolviert der Wolfsburger in flotten 5,4 s. Den Sprint aus dem Stand auf 100 km/h erledigt der Golf in 9,1 s, die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 210 km/h.

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 oberhalb von 3.000 U/min präsent, wobei diese leichten Brummfrequenzen lastunabhängig auftreten. Die serienmäßige und nicht deaktivierbare Zylinderab-

schaltung fällt kaum auf, nur sehr aufmerksame Naturen können das jeweilige Umschalten in einem ganz leichten Rucken spüren und ein leicht verändertes Motorgeräusch im Zweizylinder-Modus wahrnehmen. Die variable Turbinengeometrie, die erstmals in der Großserie zum Einsatz kommt, sorgt dafür, dass der Motor für einen Turbomotor besonders spontan anspricht.

1,7 Schaltung/Getriebe

Serienmäßig ist der Motor im Golf 1.5 TSI BlueMotion an ein manuelles Sechsgang-Schaltgetriebe gekoppelt. Der Testwagen war mit dem optionalen Siebengang-Direkt-schaltgetriebe (DSG) mit trockener Kupplung ausgestattet.

⊕ Mit etwas Gefühl beim Anfahren gelingen weiche Starts und einmal in Fahrt schaltet das DSG 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. Bei 130 km/h dreht der Turbobenziner mit 2850 Touren nicht sonderlich hoch. Der Automatikwählhebel ist dank üblichem Schema einfach zu bedienen. Die Gänge können auch über Schaltwippen am Lenkrad manuell gewechselt werden. Die Autohold-Funktion ist serienmäßig.

2,2 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 sich 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, der Grenzbereich wird durch

sicheres Schieben über die Vorderräder angekündigt. Durchdrehende Räder beim Beschleunigen werden von der effektiven Traktionskontrolle im Zaum gehalten. Beim ADAC Ausweichtest liefert der Golf VII mit der Mehrlenkerachse hinten eine gelungene Vorstellung ab. Sicher umrundet er die Pylonen, begleitet von effektiven ESP-Eingriffen. So kommt auch die Fahrdynamik nicht zu kurz.

2,0 Lenkung

⊕ Die elektromechanische Servolenkung hinterlässt einen ausgewogenen Eindruck. Mit ihr lässt sich der Golf präzise dirigieren, die Zentrierung gefällt ebenfalls – in der Summe ergibt sich ein gutes Lenkgefühl. Die Lenkkräfte kann man in drei Stufen variieren (bei Option Fahrprofilauswahl).

Im Vergleich zur optionalen Progressivlenkung ist die Standardlenkung weniger direkt übersetzt, mit 2,7 Umdrehungen von Anschlag zu Anschlag ist der Lenkaufwand aber dennoch überschaubar.

2,5 Bremse

⊕ 35,2 m vergehen, bis der Golf aus 100 km/h zum Stillstand kommt - ein durchschnittlicher Wert. Dabei zeigt die Bremsanlage auch bei sehr hoher Beanspruchung kein Nachlassen. Die Bremse spricht gut an und lässt sich fein dosieren.

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 Notbremssystem warnt optisch und akustisch sowie mit Bremsruck sehr effektiv und soll Kollisionen mit Stadttempo weitgehend vermeiden können. Das Fahrerassistenzpaket „Plus“ enthält zusätzlich einen Spurhalte- und einen Spurwechselassistenten. Letzterer umfasst auch den Ausparkassistenten, der mit Radarsensoren 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 Verkehrszeichenerkennung. Serienmäßig dagegen sind die Müdigkeitserkennung, die Multikollisionsbremse und die schnell blinkenden Bremslichter, die damit eine Notbremsung signalisieren.

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	Serie
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremssystem	Serie
	vorausschauendes Notbremssystem	Serie
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	nicht erhältlich
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremssystem	Serie
	Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren	Option
	Geschwindigkeitsbegrenzer	nicht erhältlich
	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

1,5 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Beim ADAC Crashtest nach Euro NCAP Norm kann der Golf 94 Prozent erzielen (Stand 11/2016). 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 die Anzeige erscheint erneut. Gegen Aufpreis gibt es das „Progressive Insassenschutzsystem“, das in einer kritischen Fahrsituation 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.

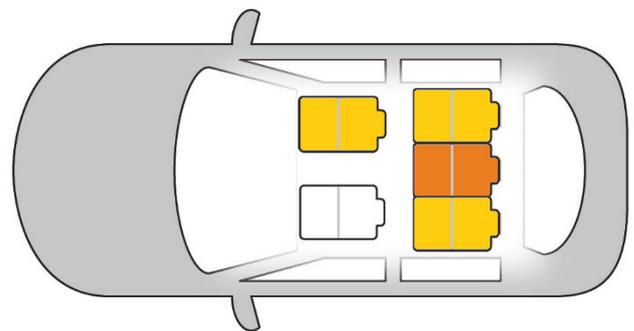
2,5 Kindersicherheit

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 einen abschaltbaren Beifahrerairbag verfügt; allerdings stört hier bei höheren Kindersitzen die nicht abziehbare Kopfstütze.

⊕ Im 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 stellen vor allem die seitlichen Bereiche der Motorhaube eine erhöhte

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

2,4 UMWELT/ECOTEST

3,0 Verbrauch/CO2

Der durchschnittliche Kraftstoffkonsum des neuen 1.5-TSI-Motors im Golf beträgt 5,9 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 6,0 l, außerorts von 5,1 l und auf der Autobahn von 7,0 l pro 100 km ermittelt. Dafür gibt es 30 von 60 möglichen Punkten im Verbrauchskapitel. Bei der Spritsparvariante BlueMotion betreibt VW technisch einen nochmals deutlich höheren Aufwand als bei dem 150 PS starken 1.5 TSI BMT, der ebenfalls bereits über eine Zylinderabschaltung verfügt.

Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	6,0	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B
Landstraße	5,1	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B
Autobahn	7,0	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B
Gesamtverbrauch	5,9	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

Der Golf BlueMotion verfügt u.a. zudem über ein spezielles Brennverfahren (Miller-Zyklus), ein größeres Verdichtungsverhältnis, eine variable Turbinengeometrie und in Verbindung mit dem Doppelkupplungsgetriebe über eine erweiterte Segelfunktion, die den Motor bis 130 km/h nicht

wie üblich vom Getriebe trennt, sondern komplett abschaltet. Leider spiegelt sich der hohe technische Aufwand in einem bestenfalls nur geringfügig niedrigeren Verbrauch wieder.

1,7 Schadstoffe

⊕ Beim Schadstoffausstoß hat der neue TSI-Motor im Vergleich zum Vorgängeraggregat messbare Fortschritte gemacht. 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 - also im Realbetrieb - zeigt sich der Golf 1.5 TSI ACT BlueMotion vorbildlich sauber. Der verdiente Lohn sind 43 von 50 möglichen Punkten im Bereich Schadstoffe. Zusammen mit den 30 Punkten für den Schadstoffausstoß ergeben sich 73 Punkte und damit vier von fünf möglichen Sternen im ADAC EcoTest.

1,8 AUTOKOSTEN

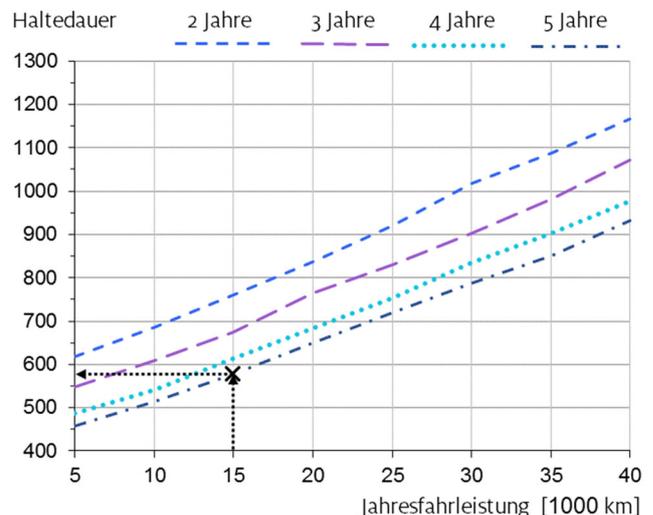
1,8 Monatliche Gesamtkosten

Bei den Garantieleistungen zeigt sich VW recht zurückhaltend. Die Wolfsburger geben zwei Jahre Garantie auf das Fahrzeug, drei Jahre auf den Lack und zwölf Jahre gegen Durchrostung.

⊕ Bei der Anschaffung ist der Golf traditionell recht teuer (28.350 Euro), allerdings ist er auch überdurchschnittlich wertestabil. Bezüglich Motor und Assistenz- sowie Infotainmentsystemen 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 beträgt niedrige 66 Euro pro Jahr, ebenso sind die Typenklasseneinstufungen für die Versicherungen günstig (Haftpflicht 14, Teilkasko 20 und Vollkasko 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: 578 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	1.4 TGI Blue Motion
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/999	3/999	4/1395	4/1498	4/1498	4/1598	4/1968	4/1395
Leistung [kW (PS)]	63 (85)	81 (110)	92 (125)	96 (130)	110 (150)	85 (115)	110 (150)	81 (110)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	175/2000	200/2000	200/1400	200/1400	250/1500	250/1500	340/1750	200/1500
0-100 km/h [s]	11,9	9,9	9,1	9,1	8,3	10,2	8,6	10,6
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	180	196	204	210	216	198	216	195
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	3,6 kg G
CO2 [g/km] lt. Hersteller	108	109	120	110	114	106	109	98
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	14/18/20
Steuer pro Jahr [Euro]	46	48	78	60	68	174	218	34
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	527	538	555	555	567	559	595	518
Preis [Euro]	18.750	20.525	23.675	24.625	25.250	23.400	28.000	24.175

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	
Hubraum	1.498 ccm
Leistung	96 kW/130 PS bei 5.000 1/min
Maximales Drehmoment	200 Nm bei 1.400 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	210 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,1 s
Verbrauch pro 100 km	4,9 l
CO ₂ -Ausstoß	113 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	2,19 m ² /0,29
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie)	225/45 R17
Länge/Breite/Höhe	4.258/1.799/1.492 mm
Leergewicht/Zuladung	1.322/488 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	380/1.270 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	660/1.400 kg
Stützlast/Dachlast	80/75 kg
Tankinhalt	50 l
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktion	Deutschland, Wolfsburg

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	5,4 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	2.850 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	35,2 m
Reifengröße Testwagen	225/45 R17 91W
Reifenmarke Testwagen	Dunlop Sport Maxx RT
Wendekreis links/rechts	10,9/10,9 m
EcoTest-Verbrauch	5,9 l/100km
Stadt/Land/BAB	6,0/5,1/7,0 l/100km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	135 g/km (WTW* 160 g/km)
Reichweite	845 km
Innengeräusch 130 km/h	68,7 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.030 mm
Leergewicht/Zuladung	1.340/480 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	305/665/1.120 l

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

Betriebskosten	104 Euro	Werkstattkosten	62 Euro
Fixkosten	87 Euro	Wertverlust	325 Euro
Monatliche Gesamtkosten	578 Euro		
Steuer pro Jahr	66 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	14/18/20		
Basispreis Golf 1.5 TSI ACT BlueMotion Highline DSG	28.350 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 11.09.2017
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	37.383
Km-Stand bei Testbeginn	10.696 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	-
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
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	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
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

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

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,2

AUTOKOSTEN

1,8

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

Stand: November 2017

Test und Text: Dipl.-Ing. (FH) Alexander Lidl