



VW Golf 1.5 TGI BlueMotion Comfortline

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

Es hält der VW-Konzern am Erdgas-Antrieb fest - während andere Marken ihr Engagement in diesem Bereich weitgehend eingestellt haben, weiten die Marken des Wolfsburger Konzerns ihr Angebot weiter aus. Der Golf VII bekommt sogar auf seine letzten Monate noch einen neuen CNG-Motor spendiert - die achte Generation des Kompakten steht angeblich schon in den Startlöchern für Ende 2019, deren Erdgasvariante wird aber sicher noch viele Monate, vielleicht auch ein Jahr auf sich warten lassen. Es lohnt sich also in jedem Fall, den Golf TGI mit dem neuen 1,5 l-Ottomotor näher anzuschauen. Denn schon mit Benzin betrieben hat er mit geringem Schadstoffausstoß und niedrigem Verbrauch gefallen. Mit Erdgas befeuert ist er nun nochmals sauberer und weist einen niedrigen CO₂-Ausstoß auf - nur 115 g im Ecotest (inkl. Vorkette) hat bisher kein Benziner- oder Diesel-Golf geschafft. Dabei bietet der Antrieb dank Turboaufladung angemessene Durchzugskraft, um schaltfaul unterwegs sein zu können. Die Laufkultur geht in Ordnung, auch wenn der 1,5er schon etwas brummig arbeitet und bisweilen mehr wie ein kultivierter Diesel als ein Ottomotor klingt. Gemütlich bewegt sind mit dem Golf TGI und einer Gasladung (17,3 kg) sogar Reichweiten um 500 km möglich - im Alltag mit hier und da einer flotten Etappe verlangt der Golf eher schon nach gut 400 km nach CNG. Sollte das Gas ausgehen, kann man mit Benzin weiterfahren, hat dafür aber nur einen 9 Liter Tank zur Verfügung, der für etwa 150 km reicht - man strandet also nicht, wenn man nicht rechtzeitig eine CNG-Tankstelle findet. Die sonstigen Qualitäten des Golf bringt auch die Erdgas-Variante mit, viel Platz innen bei moderaten Maßen außen. Die Qualität des Golf VII stimmt auch - ob der Golf VIII da noch mithalten kann, ist zumindest fraglich. Denn seit ein paar Jahren zeichnen sich neue Modelle bei Volkswagen in erster Linie durch mithin deutlich sichtbare Sparmaßnahmen bei gleichzeitig mehr als selbstbewussten Preisen aus. Es spricht also einiges für den aktuellen Golf TGI, der außerdem dank Erdgasantrieb mit einer vergleichsweise sauberen Energiebilanz aufwarten kann, welche ein Elektroauto erst noch erreichen muss - das hat eine aktuelle Untersuchung des ADAC (September 2019) zur Gesamtenergiebilanz verschiedener Antriebsarten wieder mal gezeigt. **Konkurrenten:** mit CNG: Seat Leon, Skoda Octavia.

- ⊕ gute Fahrleistungen für Erdgasantrieb, sparsamer Motor mit sehr geringem Schadstoffausstoß, gutes Platzangebot im Innenraum, viele Assistenten verfügbar, gutes optionales LED-Licht (Active Lighting System)
- ⊖ arg kleiner Benzintank, überschaubare Reichweite mit Gas, hoher Aufpreis zum reinen Benziner - auch teurer als der vergleichbare Diesel, magere Serienausstattung und teure Extras

ADAC-Urteil

AUTOTEST	2,1
AUTOKOSTEN	2,0

Zielgruppencheck

	Familie	3,3
	Stadtverkehr	3,0
	Senioren	3,0
	Langstrecke	2,7
	Transport	3,3
	Fahrspaß	2,8
	Preis/Leistung	2,0

EcoTest ★★★★★

2,7 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,1 Verarbeitung

⊕ Der Golf als eines der wichtigsten Modelle in der Palette der Wolfsburger muss dem Qualitätsanspruch von Volkswagen gerecht werden. Entsprechend ist die Karosserie des Kompaktwagens sorgfältig gefertigt und sauber verarbeitet. Der Unterboden ist gut geschützt und weitgehend verkleidet, nur in der Mitte bleibt eine Aussparung für das Abgasrohr - die TGI-Variante ist auch im hinteren Bereich vorbildlich abgeschottet. Die Motorhaube wird von einer Gasdruckfeder aufgestemmt und offen gehalten. 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 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.

3,1 Alltagstauglichkeit

Setzt man den Ecotest-Verbrauch von 3,9 kg/100 km an, ergibt sich mit den 17,3 kg fassenden Erdgastanks eine theoretische Reichweite von etwa 440 km. Zusätzlich verfügt der Golf TGI über einen mit 9 Litern arg kleinen Reservetank für Benzin; mit diesem liegt die Reichweite bei knapp 150 km, wenn man von einem Verbrauch von knapp 5,8 l Super pro 100 km ausgeht. In der Praxis sollte man in erster Linie mit Gas fahren, damit sich die Zusatzinvestition in die TGI-Variante lohnt. Die maximal mögliche Zuladung liegt im Falle des Testwagens bei 520 kg – das reicht locker für vier Erwachsene und deren 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 sollte auch für einen Fahrradträger samt zweier E-Bikes reichen. Und wenn es ein Anhänger hinten dran sein soll, darf er bis zu 1,4 Tonnen (bis 12 % Steigung) oder sogar

1,7 Tonnen (bis 8 % Steigung) wiegen - vorausgesetzt, er verfügt über eine eigene Bremse. Fehlt diese, muss man sich auf ein Anhängergewicht von 670 kg beschränken. Bei einer Reifenpanne muss man sich mit dem serienmäßigen Reparaturset behelfen, ein Reserverad oder Notrad haben wegen der Gastanks im Kofferraum keinen Platz im Auto. Reifen mit Notlaufeigenschaften sind für den Erdgas-Golf nicht lieferbar, weil diese an die 17 Zoll-Bereifung gebunden sind und der TGI nur mit 16 Zoll-Reifen ausgeliefert wird. Wagenheber und Radmutter Schlüssel werden nur in Kombination mit Winterreifen mitgeliefert, dann aufpreisfrei. Angemessen handlich ist der Kompaktwagen im Stadtverkehr: mit 4,27 m Länge und 2,03 m Breite (inkl. Außenspiegel) findet man grundsätzlich leichter einen Parkplatz, und der Wendekreis von 11,1 m vereinfacht das Rangieren.

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. Die ADAC Rundumsichtmessung fällt zufriedenstellend aus. Bodennahe Hindernisse können vorn nah am Fahrzeug erkannt werden, hinten etwas weiter weg, aber immer noch befriedigend.

Was durch die Karosserie nicht optimal gelöst ist, versucht VW mit allerlei Assistenzsystemen wieder auszugleichen. So gibt es serienmäßig Parksensoren vorn 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



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

Anhänger. Optional gibt's überdies eine Rückfahrkamera, die nur bei Bedarf unter dem VW-Emblem ausklappt und sonst schmutzgeschützt ist. Eine 360-Grad-Kamera ist für den Wolfsburger allerdings nicht zu haben. Als Comfortline ist der Golf mit Halogenscheinwerfern ausgestattet, optional kann man zwischen zwei LED-Lichtsystemen wählen. Der Testwagen war mit der einfacheren Variante ausgestattet, die LED-Scheinwerfer für Abblend- und Fernlicht, ein in den Hauptscheinwerfer integriertes LED-Abbiegelicht sowie eine dynamische Leuchtweitenregulierung umfasst. Das Lichtsystem überzeugt mit einer homogenen und hellen Ausleuchtung der Fahrbahn, der optionale Fernlichtassistent blendet automatisch auf und ab. Wer mehr Geld in die Hand nimmt, greift zum „Active Lighting System“, das zusätzlich Kurvenlicht und den empfehlenswerten dynamischen Fernlichtassistenten bietet.

⊖ 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.

2,6 Ein-/Ausstieg

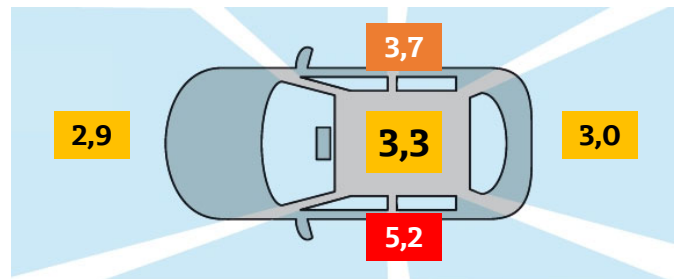
Der Standard-Golf ist kein Van, entsprechend befindet sich die Sitzfläche mit 42 cm über der Fahrbahn (tiefste Einstellung) recht weit unten. Davon abgesehen fällt das Ein- und Aussteigen leicht, die Türen öffnen weit, die Schweller liegen recht niedrig und die Türausschnitte sind groß genug. Am Dachhimmel gibt's zudem vier Haltegriffe. Gegen Aufpreis bekommt

3,6 Kofferraum-Volumen

Unter der Kofferraumabdeckung fasst der Gepäckraum 230 Liter. Entfernt man die Abdeckung und nutzt den Stauraum bis zum Dach hoch, erweitert sich das Volumen auf 350 Liter. Alternativ kann man im Kofferraum auch bis zu sieben Getränkeboxen unterbringen. Klappt man die Rückbank um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfehlenswert), lassen sich bis 590 Liter verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen sind bis zu 1.045 Liter Volumen verfügbar. Weiteren Stauraum unter dem Kofferraumboden gibt es nicht, weil dort die Gastanks den Platz beanspruchen.

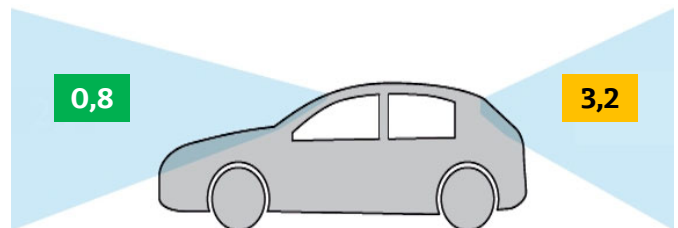
Rundumsicht

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.



man eine Umfeldbeleuchtung unter den Außenspiegeln und ein schlüsselloses Zugangssystem.

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



Mit 230 l Volumen fällt der Kofferraum des Golf TGI aufgrund des Gastanks kleiner aus als bei konventionellen Golf-Modellen (305 l).

2,8 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. Erst ab knapp 1,90 m Körpergröße sollte man auf seinen Kopf achten, um sich nicht an der Klappe zu stoßen. Die Ladekante liegt 67 cm über der Straße und damit günstig. Auch innen stört die

kleine Stufe mit etwa sechs Zentimetern beim Be- und Entladen kaum. Insgesamt kann man den Kofferraum gut nutzen, lediglich die schwache Ausleuchtung stört etwas. Während man beim Standard-Modell die Kofferraumabdeckung unter dem doppelten Boden verstauen kann, geht das beim Erdgas-Modell mangels Platz nicht mehr.

2,3 Kofferraum-Variabilität

⊕ Die Rücksitzlehne lässt sich asymmetrisch geteilt umklappen, praktisch für lange Gegenstände wie Skier ist auch die Durchladeeinrichtung in der Lehnenmitte. Das Umklappen gelingt leicht, die Kopfstützen müssen nicht entfernt werden. Gegen Aufpreis kann man auch die Beifahrersitzlehne umklappen. Es gibt je ein praktisches Fach links und rechts im

Kofferraum, dort lassen sich kleine Gegenstände verstauen, im Falle des Testwagens das Bordwerkzeug mit Reifendichtmittel sowie die Verbandtasche. Ein Kofferraumtrennnetz ist nicht verfügbar, immerhin gibt es vier stabile Verzurrösen im Bereich des Bodens.

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: Rädchen der Lüftungsdüsen) tragen dazu bei. Die klassischen analogen Instrumente kann man beim TGI nicht durch ein großes TFT-Display ersetzen; das ist aber nicht schlimm, denn die klassischen Instrumente sind klar gezeichnet und tags wie nachts sehr gut ablesbar. Die vier elektrischen Fensterheber verfügen allesamt über Abwärts- und Aufwärtsautomatik samt

Einklemmschutz. Optional kann zumindest der Fahrersitz elektrisch eingestellt werden.



Verarbeitung und Materialanmutung überzeugen. Die Funktionalität im Innenraum liegt generell auf hohem Niveau, das im Testfahrzeug verbaute Bediensystem Discover Media ist aufgrund der deutlich besseren Funktionalität dem teureren System Discover Pro vorzuziehen.

2,7 Multimedia/Konnektivität

Serienmäßig verbaut VW im Golf nur ein Radio mit 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 Apple CarPlay oder Android Auto. 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. Das optionale Soundsystem Dynaudio ist für den Golf TGI nicht verfügbar, die sechs Standard-Lautsprecher des großen Navigationssystems liefern aber auch einen guten Klang - diese Einschränkung ist also verkraftbar.

1,6 Raumangebot vorn

⊕ Der Golf VII war von Anfang an für sein gutes Platzangebot bekannt, daran hat sich auch beim Facelift nichts geändert. Selbst zwei Meter große Personen finden vorne gut Platz, bei

gleichzeitig angemessener Innenbreite. Entsprechend gut fällt das Raumgefühl aus, dazu tragen neben den recht großen Fensterflächen auch das optionale große Schiebedach bei.

2,2 Raumangebot hinten

⊕ Auch hinten steht ordentlich 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. Beim kompakten Golf reicht das Schiebedach (im Gegensatz zum Kombi Variant) nicht bis zu den hinteren Sitzplätzen.



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

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 kann sicher verstaut werden, wird auf Wunsch auch induktiv geladen. Die Türfächer fassen vorne 1,5-Liter-, hinten 1-Liter-Flaschen. Das Handschuhfach ist ausreichend groß, beleuchtet und wird über die Klimaanlage mitgekühlt.

2,7 KOMFORT

2,9 Federung

VW verbaut im Golf abhängig von der Motorleistung zwei verschiedene Hinterachskonstruktionen - bis einschließlich 115 PS eine einfache Verbundlenkerachse, oberhalb dieser Leistung eine aufwändigere Mehrlenkerkonstruktion. Der TGI verfügt mit seinen 130 PS folglich über die aufwändigere Hinterachse. Es gibt für ihn allerdings auch gegen Aufpreis keine adaptive Dämpferregelung. Der Golf TGI bietet insgesamt einen zufriedenstellenden Fahrkomfort. Innerorts könnte das Fahrwerk feinfühlicher auf kleine Bodenwellen ansprechen, hier

wirkt der TGI etwas steifbeinig. Besser als die regelmäßigen Wellen pariert er Einzelhindernisse wie abgesenkte Kanaldeckel oder auch Kopfsteinpflaster. Mit zunehmendem Tempo wird das Ansprechen geschmeidiger, so dass man außerorts durchaus komfortabel unterwegs ist. Der Komfort auf der Autobahn ist ordentlich, nur über bestimmten Abschnitten und bestimmten Geschwindigkeiten ergibt sich hier und da eine leichte Stuckerneigung.

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.

2,9 Innengeräusch

Wirklich leise ist es im Golf 1.5 TGI nicht, aber im Alltag kann man sich dennoch gut im Innenraum unterhalten und auch entspannt Telefonate über die Freisprecheinrichtung führen. 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 Fahrzeuginnern ab etwa 100 km/h hörbar ansteigt, wobei nicht Windgeräusche im Speziellen auffallen, sondern allgemein die Fahrgeräusche lauter werden. Bei 130 km/h wurde ein Geräuschpegel von 68,6 dB(A) gemessen.

2,7 Klimatisierung

Im Comfortline ist eine manuelle Klimaanlage serienmäßig an Bord. Gegen Aufpreis ist eine Zweizonen-Klimaautomatik zu haben, die über Beschlag- und Luftgütesensor verfügt, welche u.a. die Umluftschaltung automatisch steuern. Sitz- (vorn),

Lenkrad-, Standheizung sowie eine drahtlos beheizbare Frontscheibe finden sich in der Optionsliste, ebenso getönte Scheiben hinten.

2,3 MOTOR/ANTRIEB

2,5 Fahrleistungen

⊕ Mit der Umstellung vom 1,4 l auf den neuen 1,5 l-Motor ist die Leistung von 110 auf 130 PS gestiegen. Damit ist die Beschleunigung von 0 auf 100 km/h in 9,6 Sekunden und eine Höchstgeschwindigkeit von 206 km/h möglich (Herstellerangaben). Für den Zwischenspur von 60 auf 100 km/h wurden 6,1 Sekunden gemessen; der gleiche Geschwindigkeitszuwachs ist im vierten Gang in 8,8 Sekunden,

im 5. Gang in 11,3 Sekunden und im 6. Gang in 14,5 Sekunden möglich. Damit lässt sich der Kompakte durchaus schaltfaul fahren, schon ab 50 km/h kann man im 6. Gang unterwegs sein. Bei niedrigen Drehzahlen zeigt der Motor verzögertes Ansprechen, ansonsten reagiert er recht spontan auf Gasbefehle.

2,5 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Für einen Ottomotor läuft der 1,5er etwas rau, insgesamt aber angemessen kultiviert. Akustisch ist er durchaus präsent und je nach Drehzahl etwas brummig (lastunabhängig), bleibt aber selbst beim Ausdrehen geradeso unter der "nervenden" Schwelle. Somit kann man im Alltag mit dem 1.5 TGI gut leben.

Der hohe Einspritzdruck ist an leichten Vibrationen zu spüren, die sind aber deutlich geringer als bei den Dieselmotorisierungen. Die Leistungsentfaltung und das Ansprechverhalten sind oberhalb von 1.500 1/min einwandfrei.

1,9 Schaltung/Getriebe

⊕ Das Sechsganggetriebe ist 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 leicht an, damit er nicht so leicht abgewürgt wird - so klappt das Anfahren einfacher. Insgesamt ist das Getriebe eher kurz übersetzt

(2.900 U/min bei 130 km/h), das hilft der Elastizität. 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.

2,7 FAHREIGENSCHAFTEN

2,2 Fahrstabilität

⊕ Insgesamt überzeugt der Golf mit einem sicheren Fahrverhalten. Das Fahrzeug zeigt bei einem plötzlichen

Spurwechsel auch bei hohen Geschwindigkeiten eine gute Fahrstabilität. Das Fahrzeug reagiert dabei spontan und

pendelt kaum nach. Der Geradeauslauf ist vorbildlich, auch bei Spurrillen hält der Golf zuverlässig die Spur. Der Golf ist serienmäßig mit der elektronischen Differentialsperre XDS ausgestattet. Dabei wird das kurveninnere Rad selektiv abgebremst, falls es durchzudrehen droht. Damit wird die Traktion verbessert und die Untersteuertendenz beim Beschleunigen aus Kurven verringert. Das Kurvenverhalten des Golf ist sicher. Der Grenzbereich liegt recht hoch, kündigt sich aber trotzdem rechtzeitig an, wodurch der Fahrer bei zu schnell gefahrenen Kurven noch genügend Sicherheitsreserven zur Verfügung hat. Beim plötzlichem Gaswegnehmen in der Kurve neigt der Golf zwar zu leichten Lastwechselreaktionen, die sich aber als unkritisch erweisen. Beim ADAC Ausweichtest liefert der Golf VII auch als TGI eine insgesamt gute Vorstellung ab. Es fehlt etwas an Präzision, trotzdem umrundet er sicher die Pylonen, begleitet von effektiven ESP-Eingriffen. So kommt auch die Fahrdynamik nicht zu kurz.

2,1 Lenkung

⊕ Das R-Line-Sportpaket und damit die Progressivlenkung sind für den Erdgas-Golf nicht erhältlich; daher sind 2,8 statt 2,2 Lenkradumdrehungen von Anschlag zu Anschlag nötig. An der guten Präzision und dem sauberen Lenkgefühl ändert das aber nichts. Auch die Zentrierung gefällt – in der Summe ergibt sich ein angenehmes Lenken im Alltag, der Golf lässt sich damit einwandfrei beherrschen.

3,5 Bremse

Die Bremsleistung des Golf TGI ist bei weitem nicht so gut wie bei anderen Varianten, die schon im ADAC Autotest waren. Während diese bei einer Vollverzögerung aus 100 km/h bis zum Stillstand oft schon nach weniger als 33 m gestanden sind, benötigt der TGI dafür durchschnittlich 38,2 m (Mittel aus zehn Einzelmessungen). Da sich auch bei hoher Belastung keinerlei Nachlassen der Bremsleistung zeigt, ist die Ursache wahrscheinlich bei der geänderten Gewichtsverteilung durch die zusätzlichen Tanks oder/und bei den für den TGI vergleichsweise "kleinen" Reifen zu suchen - es sind nur 16 Zoll mit 205er Breite vorgesehen. Wie bei den anderen Golfs im Test zeigt die Bremsanlage aber auch bei sehr hoher Beanspruchung kein Nachlassen, die Bremse spricht gut an und lässt sich fein dosieren.

1,9 SICHERHEIT

1,8 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ VW hat mit dem Facelift beim Golf die aktive Sicherheit weiter aufgerüstet.

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	Option
	Tempomat	nicht erhältlich
	Abstandsregeltempomat	Option
	Autobahn-/Stauassistent	nicht erhältlich
	Verkehrszeichenerkennung	Option
	Spurassistent	Option
	Totwinkelassistent	Option
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	nicht erhältlich
	Notfallassistent	nicht erhältlich
	Ausstiegswarnung	nicht erhältlich
	Müdigkeitswarner	Serie
	Head-Up-Display	nicht erhältlich
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie

Der Golf Comfortline 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 Fahrerassistentenpaket „Plus“ enthält zusätzlich einen Spurhalte- 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 Assistentenpaket enthält zudem den „Emergency Assist“, der das Auto im Falle der Bewusstlosigkeit des Fahrers kontrolliert zum Stehen bringen soll, und den Stauassistenten, der dem

Vordermann im Stau unter günstigen Bedingungen automatisch folgen kann - diese automatischen Funktionen sind aber nur für die DSG-Versionen verfügbar, folglich im Testwagen mit Handschaltung nicht verbaut. 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. Für den Golf VII gibt es weder ein Head-Up-Display noch eine Kopplung von Verkehrszeichenerkennung und Geschwindigkeitsregler - daran erkennt man, dass sich der Wolfsburger am Ende seines Produktzyklus befindet.

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

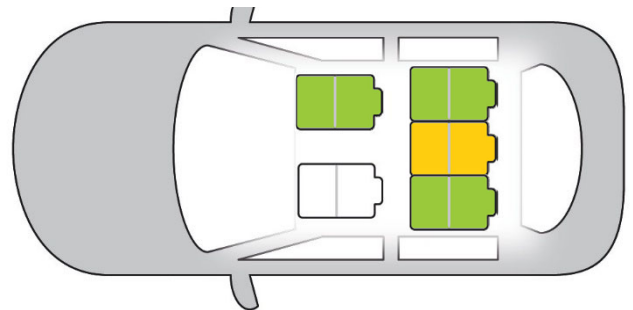
und die Anzeige erscheint erneut. Gegen Aufpreis gibt es das „Progressive Insassenschutzsystem“, das in einer kritischen Fahrsituation durch Straffen der Gurte und weitgehendes Schließen der Fenster mögliche Unfallfolgen reduzieren soll. Ist ein Handy gekoppelt oder eine SIM-Karte eingelegt, wird bei einem Unfall ein Notruf abgesetzt und eine Sprechverbindung aufgebaut.

2,3 Kindersicherheit

⊕ Im ADAC Crashtest nach Euro NCAP Norm erzielt der Golf 89 Prozent der Maximalpunkte für gute Kindersicherheit. Auf der Rückbank kann man Kindersitze ordentlich befestigen, entweder mit den Gurten (inkl. fester Gurtschlösser) oder komfortabler mit Isofix (und Ankerhaken); eine i-Size-Freigabe für die Rücksitze ist vorhanden. 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 einen abschaltbaren Beifahrerairbag verfügt; allerdings stört hier bei höheren Kindersitzen die nicht abziehbare Kopfstütze.

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 ab der Ausstattung Comfortline ein Notbremsassistent mit Personenerkennung Serie und kann so das Kollisions- und Verletzungsrisiko reduzieren.

1,3 UMWELT/ECOTEST

1,5 Verbrauch/CO₂

⊕ Im Ecotest liegt der Verbrauch des 130 PS-Golf TGI mit dem 1,5 l-Turbobenziner und Sechsgang-Schaltung bei durchschnittlich 3,9 kg Erdgas auf 100 km. Da Erdgas mit weniger CO₂-Ausstoß als vergleichbare Benzin- oder Diesel-Varianten verbrennt, ergibt sich eine sehr gute CO₂-Bilanz für dieses Modell: nur 115 g pro Kilometer. Mit höherem Biogas-Anteil kann sich der bilanzielle CO₂-Ausstoß entsprechend verringern. Der Golf TGI erhält 45 von maximal 60 möglichen Punkten im Verbrauchskapitel. Innerorts konsumiert der Testwagen 4,3 kg, außerorts 3,5 kg und auf der Autobahn 4,4 kg CNG pro 100 km.

1,0 Schadstoffe

⊕ Schon im Benzinbetrieb ist der 1,5 l-Ottomotor bei den Schadstoffen richtig gut. Da Erdgas aber sehr sauber verbrennt und auch weil VW den Verbrennungsprozess innermotorisch weiter optimiert hat, kann er nochmals bessere Schadstoffwerte erzielen und sich damit die vollen 50 Punkte für sehr sauberes Abgas verdienen. Dabei benötigt der Benzindirekteinspritzer nicht mal einen Partikelfilter für seine sehr niedrigen Partikelemissionen in Masse und Anzahl. Selbst die CO-Emissionen beim Kaltstart wie auch bei hoher Last

Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	4,3		
Durchschnitt		6,0 D	7,7 B
Landstraße	3,5		
Durchschnitt		4,8 D	5,6 B
Autobahn	4,4		
Durchschnitt		6,6 D	7,6 B
Gesamtverbrauch	3,9		
Durchschnitt		5,5 D	6,5 B

liegen weit unter den Grenzwerten - ein weiterer Vorteil des Erdgas-Treibstoffs.

So kommt der CNG-Motor bei CO₂ (45 Punkte) und Schadstoffen (50 Punkte) auf insgesamt ausgezeichnete 95 Punkte. Das ergibt volle fünf Sterne im ADAC Ecotest und zusammen mit dem Polo TGI das bisher beste Punkte-Ergebnis in 2019.

2,0 AUTOKOSTEN

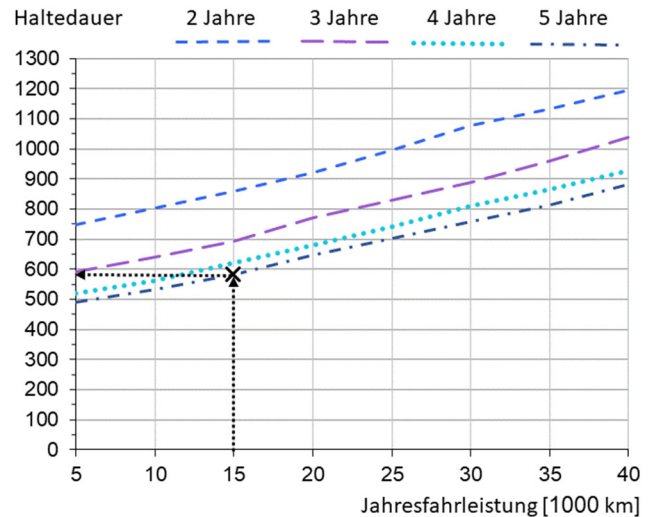
2,0 Monatliche Gesamtkosten

⊕ Erdgas wird an den Tankstellen niedriger besteuert als Benzin oder Diesel. Dadurch sind die Betriebskosten im CNG-Betrieb geringer. Vor dem günstigen Betrieb steht jedoch die teure Anschaffung. Die zusätzlich verbaute Technik (Erdgastanks, Einspritzung usw.) lässt sich VW fürstlich honorieren, gegenüber dem reinen Benziner mit 130 PS muss man für den TGI 3.000 Euro mehr bezahlen. So steht der Golf TGI Comfortline erst ab 28.260 Euro in der Preisliste - eine Menge Geld für ein Kompaktklasse-Auto. Die Ausstattung umfasst zwar das Nötigste, viele praktische und angenehme Dinge kosten aber weiteren (hohen) Aufpreis. Wenigstens sind Klimaanlage, Radio und Parksensoren schon an Bord. Aber schon einfache Details wie Sitzheizung kosten Aufpreis. Der Wertverlust hält sich nach den Prognosen in Grenzen, wie auch die laufenden Kosten dank moderater Ausgaben für die Werkstatt (Ölservice alle 30.000 km oder spätestens nach zwei Jahren) und günstiger Einstufungen bei der Versicherung (Haftpflicht 14, Teilkasko 20, Vollkasko 18). Bei der Fahrzeuggarantie ist VW wiederum geizig - wer mehr als die serienmäßigen zwei Jahre möchte, kann diese aber immerhin schon beim Kauf ordern (bis 5 Jahre und 150.000 km möglich), diese verbleiben dann grundsätzlich beim Auto, auch wenn es

verkauft wird. Die Steuer liegt bei 66 Euro pro Jahr (Berechnungsbasis WLTP-CO₂-Wert).

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 583 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



WEITERE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	1.0 TSI OPF	1.5 TSI OPF ACT	1.5 TSI OPF ACT	1.6 TDI SCR	2.0 TDI SCR	GTI Per- formance OPF DSG	GTI TCR OPF DSG	R DSG
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/999	4/1498	4/1498	4/1598	4/1968	4/1984	4/1984	4/1984
Leistung [kW (PS)]	85 (115)	96 (130)	110 (150)	85 (115)	110 (150)	180 (245)	213 (290)	221 (301)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	200/2000	200/1400	250/1500	250/1500	340/1750	370/1600	380/2000	400/2000
0-100 km/h [s]	9,9	9,2	8,4	10,4	8,8	6,3	5,6	4,7
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	198	210	216	198	216	250	250	250
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	5,5 S	5,6 S	5,7 S	4,9 D	5,1 D	7,5 S	7,7 SP	8,6 SP
CO ₂ [g/km] lt. Hersteller	110	115	116	109	114	143	153	164
Versicherungsklassen KH/VK/TK	16/18/19	14/18/20	14/18/20	17/18/21	16/19/22	14/24/24	15/25/25	15/25/25
Steuer pro Jahr [Euro]	80	92	98	220	266	188	198	238
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	580	606	622	598	650	776	857	934
Preis [Euro]	21.415	25.310	26.320	24.145	28.975	36.920	43.025	45.745

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-Zyl.-Gasmotor, Turbo, Euro 6d-TEMP-EVAP (WLTP), geregelt	
Hubraum	1.498 ccm
Leistung	96 kW/130 PS bei 4.800 1/min
Maximales Drehmoment	200 Nm bei 1.400 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	206 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,6 s
Verbrauch pro 100 km (NEFZ/WLTP)	3,6/4,1 kg
CO ₂ -Ausstoß (NEFZ/WLTP)	98/113 g/km
Stirnfläche/c _v -Wert	2,19 m²/0,27
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	205/55 R16
Länge/Breite/Höhe	4.268/1.799/1.482 mm
Leergewicht/Zuladung	1.350/510 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	291/1.181 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	670/1.400 kg
Stützlast/Dachlast	80/75 kg
Tankinhalt	17,3 kg
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre
Produktion	Deutschland, Wolfsburg

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (2.+3.Gang)	6,1 s
Elastizität 60-100 km/h (4./5./6.Gang)	8,8/11,3/14,5 s
Drehzahl bei 130 km/h	2.900 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	38,2 m
Reifengröße Testwagen	205/55 R16 91V
Reifenmarke Testwagen	Continental ContiEcoContact 5
Wendekreis links/rechts	11,1 m
EcoTest-Verbrauch	3,9 kg/100km
Stadt/Land/BAB	4,3/3,5/4,4 l/100km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	108 g/km (WTW* 115 g/km)
Reichweite	440 km
Innengeräusch 130 km/h	68,6 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.030 mm
Leergewicht/Zuladung	1.340/520 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	230/590/1.045 l

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

Betriebskosten	71 Euro	Werkstattkosten	65 Euro
Fixkosten	89 Euro	Wertverlust	358 Euro
Monatliche Gesamtkosten	583 Euro		
Steuer pro Jahr	66 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	14/18/20		
Basispreis Golf 1.5 TGI BlueMotion Comfortline	28.260 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 01.04.2019
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	39.770 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	7.969 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.2.2019 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2019 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. * Steuer nach WLTP-Zyklus für Fahrzeug in Serienausstattung. Die individuelle Steuer kann hiervon abweichen.

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	-/ab 1.085 Euro°/
Abbiege-/Kurvenlicht	190 Euro°/2.015 Euro
Regen-/Lichtsensoren	335 Euro° (Paket)
Fernlichtassistent	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/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	Serie/-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	895 Euro°
Spurwechselassistent	370 Euro°

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/440 Euro°/205 Euro°/245 Euro°
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	ab 205 Euro°
Navigationssystem	ab 1.005 Euro°
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	Serie/390 Euro°
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	335 Euro° (Paket)
Sitzheizung vorn/hinten	450 Euro° (Paket)/-
Lenkradheizung	135 Euro°
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	880 Euro
Metalllackierung	610 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	1.080 Euro

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,1

AUTOKOSTEN

2,

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

Stand: September 2019
Test und Text: M. Ruhdorfer