



VW Golf 2.0 TDI BlueMotion Technology Highline (DPF)

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

Der neue Golf kann alles besser - das zumindest behauptet VW in den Presstexten. Der Test zeigt: Der Golf VII bietet mehr Platz im Innenraum, kann mit nochmals gesteigertem Fahrkomfort im Vergleich zum Vorgänger punkten und bietet eine Reihe an neuen Assistenzsystemen an. Aber nicht alles kann er besser als der VIER. So schrumpft das Kofferraumvolumen um ca. 45 l (auch wenn VW mit einem größeren Kofferraum wirbt), gleichzeitig gewinnt das Gepäckabteil aber an Variabilität. Die Verarbeitung ist tadellos, auch wenn an der ein oder anderen Stelle im Gegensatz zum Vorgänger gespart wurde. Der überarbeitete 150-PS-Dieselmotor überzeugt durch kräftigen Antritt bei gleichzeitig niedrigem Verbrauch - im EcoTest wurden 4,5 l/100 km ermittelt. Wirklich beachtlich ist die Vielzahl an Assistenzsystemen, die in die neue Generation Einzug erhalten haben - ACC mit Notbremssystem, Spurhalteassistent oder der dynamische Fernlichtassistent sind nur einige Highlights, die optional erworben werden können. Fazit: Die siebte Generation des Golf setzt erneut Maßstäbe in der Kompaktklasse. Richtige Schwächen gibt es auch bei genauerem Hinsehen nicht. Einzig der für die getestete (gut ausgestattete) Highline-Variante hohe Preis von 27.825 Euro trübt das Gesamtbild.

Karosserievarianten: Drei- und Fünftürer. **Konkurrenten:** u. a.: Audi A3, BMW 1er, Ford Focus, Mercedes A, Opel Astra, Volvo V40.

+ sehr gutes Lichtsystem, hohes Sicherheitsniveau, sehr viel Platz im Innenraum, sicheres adaptives Fahrwerk mit gutem Komfort

- hoher Anschaffungspreis



ADAC-URTEIL

1,9 AUTOTEST

3,0 AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

2,6 Familie

2,7 Stadtverkehr

2,5 Senioren

1,7 Langstrecke

2,7 Transport

1,7 Fahrspaß

2,5 Preis/Leistung

Stand: Oktober 2012
Text: D. Silvestro

Die siebte Generation des VW Golf überzeugt wie schon der Vorgänger durch eine für diese Fahrzeugklasse überdurchschnittlich gute Verarbeitung. Trotzdem merkt man an einigen Stellen, dass man auch beim Golf versucht, möglichst Produktionskosten einzusparen. So sind als Beispiel die Verkleidungen der Fondtüren im oberen Bereich nicht mehr geschäumt - ein Rückschritt gegenüber dem Vorgänger.

+ Der Innenraum wirkt aufgeräumt und glänzt durch die weitgehend gute Verarbeitung. Alle Teile sind passgenau und stabil verbaut. Die verwendeten Materialien sind zwar insgesamt für die Fahrzeugklasse angemessen, doch fühlen sich einige Kunststoffteile, welche nicht im direkten Sichtbereich des Fahrers liegen, sehr hart und billig an. So sind große Bereiche der Türverkleidungen und der untere Teil des Armaturenbretts nicht aufgeschäumt und kratzempfindlich. Die Spaltmaße der Karosserie verlaufen gleichmäßig und schmal. Die Türfalze sind sauber versiegelt und gut gegen Korrosion geschützt. Der Motorraum wirkt aufgeräumt und überzeugt mit Details wie die aufwändig wärmeisolierte Batterie, was die Lebensdauer des Akkus erhöhen soll. Der Motorraum ist von unten vollkommen geschlossen, wodurch die Lärmemissionen verringert werden und der Motor nicht so stark verschmutzt. Im weiteren Bereich des Unterbodens findet man eine Vielzahl an Verkleidungen, welche für einen weitgehend glatten Unterboden sorgen - nur im hinteren Bereich wirkt der Unterboden noch etwas zerklüftet. Die Türschweller sind durch weit außen liegende Türgummis sehr gut gegen Verschmutzung geschützt. Schwellerleisten, welche den Lack beim Ein- und Aussteigen vor Kratzern schützen, fehlen aber. Die Tankklappe ist in die Zentralverriegelung integriert, der Deckel ist einfach abschraubbar. Ein spezieller Fehlbetankungsschutz verhindert, dass versehentlich Benzin anstatt Diesel getankt wird.

- Am Golf VII findet man weder an den Türen, noch an den Fahrzeugflanken Schutzleisten, welche bei leichten Parkremplern den Lack vor Beschädigungen schützen.

Die Alltagstauglichkeit ist dank vier vollwertiger Sitzplätze und einem schmalen Notsitz in der Mitte sowie der hohen Reichweite gut.

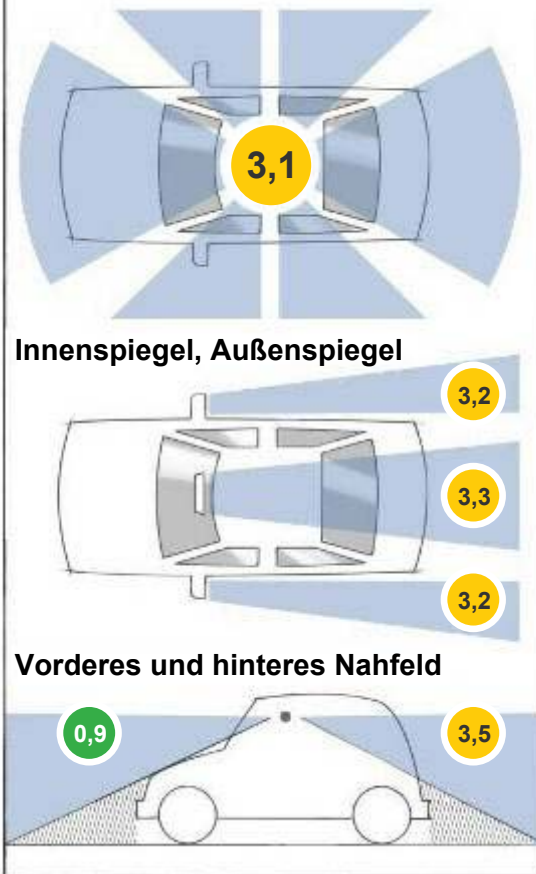
+ Die maximal zulässige Zuladung liegt mit 475 kg gerade noch im akzeptablen Bereich. Auf dem Dach dürfen immerhin 75 kg Gepäck transportiert werden, eine stabile Dachreling fehlt aber. Auch wenn die Tankgröße gegenüber dem Vorgänger um fünf Liter auf 50 l reduziert wurde, kann der Golf dank niedrigem Diesel-Verbrauch mit einer Reichweite von über 1.100 km punkten. Serienmäßig ist der Golf zwar nur mit einem Reifenpannenset ausgestattet, doch gegen Aufpreis gibt es die Wahl zwischen einem schmalen Notrad, einem vollwertigen Reserverad oder selbstheilender Fahrbereifung. Das Reifenreparaturset kann sich bei gravierenden Reifenschäden schnell als unbrauchbar erweisen. Das im Testwagen verbaute Notrad ermöglicht zumindest bis zur nächsten Werkstatt eine Weiterfahrt. Mit dem vollwertigen Reserverad können zwar nach einer Reifenpanne auch noch weitere Strecken zurückgelegt werden, doch schränkt das vollwertige Reserverad das Kofferraumvolumen ein - die variable Gepäckraumabdeckung kann dann nicht mehr in die untere Position gebracht werden. Nur bei Wahl eines Ersatzrades findet man Wagenheber und Werkzeug an Bord. Mit den teuren selbstheilenden Reifen ist man sehr sicher unterwegs, da der Reifen im Falle eines kleinen Schadens (z.B. eingefahrener Nagel) keine Luft verliert und man ohne anzuhalten weiterfahren kann. Nachteilig sind die höheren Kosten für den Reifenersatz.

2,0 Sicht

Die siebte Generation des VW Golf bietet insgesamt eine zufriedenstellende Rundumsicht. Nach hinten wird die Sicht nicht zu stark eingeschränkt. Die vorderen A-Säulen besitzen nun zwar ein zusätzliches kleines Dreiecksfenster, doch wirklich sichtverbessernd wirken sich diese nicht aus. Im Gegenteil, die A-Säulen sind insgesamt sogar etwas breiter geworden und behindern die Sicht nach schräg vorne speziell beim Abbiegen relativ stark. Die Sicht auf den umliegenden Verkehr ist zufriedenstellend. Sowohl der Innenspiegel, als auch die Außenspiegel geben ein zufriedenstellendes Bild des rückwärtigen Verkehrs wieder. Hindernisse direkt hinter dem Fahrzeug können aufgrund der nicht zu hohen Unterkante der Heckscheibe noch ausreichend erkannt werden.

⊕ Die Außenspiegel sind serienmäßig elektrisch einstell- und beheizbar. Leider besitzt nur der linke Außenspiegel einen asphärischen Bereich, welcher Objekte im toten Winkel des Fahrzeugs besser erkennen lässt. Der Innenspiegel blendet gegen Aufpreis automatisch ab, diese Funktion ist per Taster am Innenspiegel auch deaktivierbar. Die Scheibenwischer besitzen einen großen Wischbereich und funktionieren auch bei hohen Geschwindigkeiten gut. Das empfehlenswerte optionale Licht-Sicht-Paket beinhaltet neben dem automatisch abblendenden Innenspiegel auch einen Licht- und Regensensor. Die Highline-Ausstattung beinhaltet bereits die sinnvollen Parksensoren, welche den Fahrer beim Rangieren akustisch und optisch bei Hindernissen vor oder hinter dem Fahrzeug warnen. Gegen Aufpreis kann man zusätzlich eine Rückfahrkamera (nicht im Testwagen verbaut) und einen Parklenkassistenten (Park Assist) ordern. Der Park Assist vermisst während der Vorbeifahrt den Raum neben dem Fahrzeug und zeigt dem Fahrer geeignete Lücken an. Auf Knopfdruck lenkt das Fahrzeug dann selbstständig in die Lücke, der Fahrer muss nur noch Gas und Bremse betätigen. Bei Bedarf kann das Fahrzeug auch selbstständig wieder ausparken. Helle Bixenon-Scheinwerfer inklusive in die Nebelscheinwerfer integriertes Abbiegelicht findet man bei der getesteten Ausstattungsvariante serienmäßig an Bord. Optional gibt es Kurvenlicht und helles LED-Tagfahrlicht. Dann sind auch separate Abbiegelichter im Hauptscheinwerfer verbaut. Ebenfalls gegen Aufpreis gibt es den Fernlichtassistenten "Light Assist", welcher je nach Verkehrssituation automatisch das Fernlicht auf- und abblendet. Noch besser und empfehlenswerter ist der etwas teurere "Dynamic Light Assist". Dieser erkennt vorausfahrende und entgegenkommende Fahrzeuge und blendet nur die Bereiche des Fernlichts ab, welche den umliegenden Verkehr blenden würden. Dadurch wird weitgehend eine optimale Fahrbahnausleuchtung garantiert. Der Dynamic Light Assist funktioniert in der Praxis hervorragend und stellt eine deutliche Sichtverbesserung dar.

Rundumsicht



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen. Bei den Innen- und Außenspiegeln werden deren Sichtfelder aus dem Blickwinkel des Fahrers bewertet. Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor bzw. hinter dem Fahrzeug erkennt.

2,9 Ein-/Ausstieg

Das Ein- und Ausstieg funktioniert im Golf zufriedenstellend. Der Schweller ist zwar sehr niedrig, wodurch die Füße beim Ein- und Ausstiegen nicht so weit angehoben werden müssen, doch stört vor allem der große Abstand zwischen Seitenschweller und Sitz.

Zudem behindern die weit hochgezogenen Seitenwangen der optionalen Sportsitze etwas beim Einsteigen. Die Sitzfläche liegt mit rund 57 cm über der Fahrbahn in akzeptabler Höhe. Hinten steigt man verhältnismäßig bequem ein und aus. Die Türöffnungen sind ausreichend groß und die Rücksitzbank liegt auf akzeptabler Höhe. Einzig die etwas ausladenden Kotflügel behindern den Zustieg etwas. Die Türaufhalter sind zwar kräftig genug, um die Türen auch an Steigungen sicher offen zu halten, doch besitzen sie nur zwei Zwischenrasterungen.

+ Die Zentralverriegelung lässt sich mit einer praktischen Fernbedienung steuern, mit der auch die Fenster geöffnet und geschlossen werden können. Gegen Aufpreis gibt es auch das schlüssellose Zugangssystem "Keyless Access". Bei Wahl des optionalen Licht-Pakets werden die Scheinwerfer beim Öffnen des Fahrzeugs über die Funkfernbedienung oder beim Verlassen des Fahrzeugs (manuell über Fernlichthebel) eingeschaltet und beleuchten den Weg vor dem Fahrzeug. Bei Wahl des Spiegelpakets findet man zusätzlich Leuchten in den Außenspiegeln, welche den Bereich neben dem Fahrzeug ausleuchten. Für alle außen sitzenden Insassen gibt es Haltegriffe am Dachhimmel.

- Man kann sich leicht versehentlich aussperren, nur bei offener Fahrertür wird die Verriegelung unterbunden. Sperrt man das Auto ab, während sich noch eine Person darin befindet, kann diese nicht mehr aussteigen, da die Zentralverriegelung sich dann nur noch mit dem Schlüssel öffnen lässt (SAFE-Sicherung gegen Diebstahl). Auf die aktivierte SAFE-Sicherung wird der Fahrer beim Abziehen des Zündschlüssels im Multifunktionsdisplay hingewiesen. Die SAFE-Sicherung kann manuell deaktiviert werden.

3,0 Kofferraum-Volumen*

Auch wenn VW für den Golf VII gegenüber dem Vorgänger ein um 30 l größeres Kofferraumvolumen angibt, konnte dies bei den Messungen nicht bestätigt werden. Das ermittelte Kofferraumvolumen von 305 l (Vorgänger: 350 l) liegt nur im schlechteren Mittelfeld der Fahrzeugklasse (gemessen bis Gepäckraumabdeckung, variabler Ladeboden in unterer Stellung).

+ Klappt man die Rücksitze um, lässt sich das Volumen auf brauchbare 665 l erweitern (gemessen bis Fensterunterkante).



Mit 305 l Volumen ist der Kofferraum des Golf VII gegenüber dem Vorgängermodell um 45 l kleiner geworden.

2,4 Kofferraum-Zugänglichkeit

Der Golf bietet einen gut nutzbaren Kofferraum mit einem praktischen Format und serienmäßigem variablen Kofferraumboden.

+ Die Kofferraumklappe wird über das VW-Emblem entriegelt und lässt sich leicht anheben und auch wieder schließen, hierfür gibt es praktische Griffmulden in der Klappeninnenverkleidung. Unter der geöffneten Heckklappe finden Personen bis knapp 1,90 m genügend Platz, ohne sich den Kopf anzustoßen. Dank der niedrigen Ladekante (66 cm über der Fahrbahn) lassen sich auch schwere Gegenstände (z.B. Getränkeboxen) einfach einladen. Der Golf ist serienmäßig mit einem variablen Ladeboden ausgestattet. In unterer Stellung kann man das volle Kofferraumvolumen ausnutzen, in oberer Stellung ist der Kofferraumboden beinahe eben mit der Ladekante, was das Ein- und Ausladen erleichtert. Zudem stört dann auch keine Stufe bei umgeklappter Rücksitzlehne. Dank der hohen und zufriedenstellend breiten Ladeöffnung ist die Zugänglichkeit gut. Das Kofferraumformat ist zwar beinahe quadratisch, doch könnte der Kofferraum etwas breiter sein.

- Die Kofferraumbeleuchtung fällt schwach aus. Nur eine Leuchte links in der Kofferraumverkleidung beleuchtet den Kofferraum.

2,5 Kofferraum-Variabilität

Der Golf bietet dank asymmetrisch geteilter Rückbank eine gute bis zufriedenstellende Kofferraum-Variabilität.

⊕ Die Rücksitzlehnen lassen sich zweigeteilt (60:40) umklappen. Der Klappmechanismus lässt sich vom Innenraum aus einfach und mit wenig Kraftaufwand bedienen. Die Gurte sind dabei mittels einer Leiste geführt und können nur bei größter Unachtsamkeit beim zurückklappen der Lehne eingeklemmt werden. Wird die Kofferraumabdeckung nicht benötigt, kann diese (etwas kompliziert) unter dem variablen Kofferraumboden verstaut werden. Eine praktische Durchladeluke in der Mittelarmlehne ist in der getesteten Ausstattung Serie. Im Kofferraum findet man zwei kleine Ablagen links und rechts in der Seitenverkleidung, zudem gibt es vier stabile Befestigungshaken und eine 12V-Steckdose. Unter dem variablen Kofferraumboden findet man zwar ebenfalls Platz zum Verstauen von Kleingepäck, wählt man allerdings das optionale Notrad, ist kaum noch Platz vorhanden. Die Lehne des Beifahrersitzes kann gegen Aufpreis umgeklappt werden, was beim Verstauen langer Gegenstände hilfreich ist. Allerdings ist die umklappbare Beifahrersitzlehne nicht mit den im Testwagen verbauten Sportsitzen kombinierbar.

1,6 INNENRAUM

1,5 Bedienung

Der Golf bietet mit klar gegliederten Bedienelementen und dem innovativen riesigen Navigationssystem "Discover Pro" inklusive Touchscreen und Annäherungssensor eine einfache und intuitive Bedienung der Grundfunktionen. Möchte man aber die vielen Einstell- und Individualisierungsmöglichkeiten nutzen, benötigt man trotz der klar strukturierten Menüführung etwas Eingewöhnungszeit.

⊕ Das Lenkrad lässt sich in einem großen Bereich in der Höhe und Weite einstellen. Die Pedale sind insgesamt gut angeordnet, auch wenn der Golf VII wieder mit einem hängenden anstatt wie beim Vorgänger mit einem stehenden Gaspedal ausgerüstet ist. Der Schalthebel ist gut positioniert und einfach erreichbar. Die Scheibenwischer besitzen zwei Wischgeschwindigkeiten und einen in der Empfindlichkeit einstellbaren Regensensor (optional). Der Lichtschalter ist optimal erreichbar, auch bei ausgeschaltetem Licht beleuchtet und beinhaltet die Bedienelemente für die Nebelleuchten (durch herausziehen des Schalters aktivierbar). Das Klimabedienteil könnte zwar etwas höher positioniert sein, doch erschließen sich die Funktionen der in dieser Variante serienmäßigen Klimaautomatik sehr schnell und intuitiv. Die angewählte Temperatur wird nun wieder in einem kleinen Display angezeigt und ist besser ablesbar als noch beim Vorgänger. Um Detailsinstellungen an der Klimaautomatik durchzuführen, gibt es eine separate Setup-Taste. Dann lassen sich über den Touchscreen z.B. die Umluftautomatik oder die Intensität der Klimaautomatik einstellen. Das gegen Aufpreis erhältliche Navigationssystem "Discover Pro" ist mit einer riesigen Bildschirmdiagonale von 20,3 cm und einem Annäherungssensor ausgestattet, welcher erkennt wenn sich die Hand in Richtung Bildschirm bewegt und nur dann weitere Auswahlpunkte auflistet. Das im Stile eines Smartphones aufgebaute Menü kann durch Wischen über den Bildschirm oder über Bedientasten am Navigationsbildschirm eingestellt werden. Zudem lassen sich viele Menüpunkte auch über das Multifunktionsdisplay mittels Lenkradtasten abrufen. Das große Lautsprechersystem des "Discover Pro" sorgt für klaren Klang und kräftige Bässe, auch bei lauter Musik. Ablagen gibt es vorne wie hinten genügend. In den vorderen Türfächern finden sogar 1,5 l große Flaschen Platz, zudem gibt es Becherhalter, ein großes Ablagefach in der Mitte sowie ein Brillenfach und Schubfächer unter den Sitzen.



Praktisch, funktionell und hochwertig zeigt sich der Innenraum des Golf.

Auch hinten werden die Insassen durch Becherhalter in der Mittelarmlehne, Lehnentaschen an den Sitzlehnen und große Türfächer verwöhnt. Das Handschuhfach ist zufriedenstellend groß, beleuchtet und klimatisiert. Die helle Innenraumbeleuchtung mit vier LED-Leselampen und Ambientebeleuchtung (Serie beim Highline) sorgt für eine gute Ausleuchtung und ein angenehmes Ambiente. Bei geöffneten Türen oder Klappen (inkl. Motorhaube) wird dies dem Fahrer im Multifunktionsdisplay angezeigt. Mit dem Bordcomputer können mittels Kurzzeit- und Langzeitspeicher die Fahrdaten (z.B. Verbrauch, Reichweite, Fahrzeit,...) im Multifunktionsdisplay und/oder Navigationsbildschirm angezeigt werden. Alle vier elektrischen Fensterheber besitzen eine Auf- und Abwärtsautomatik und funktionieren auch ohne Zündung (bis eine Tür geöffnet wird).

– Die Fahrlichtanzeige sowie die Anzeige für die Nebelscheinwerfer ist im Fahrlichtschalter integriert und vom Fahrer nur sehr schlecht erkennbar. Die vielen kleinen Lenkradtasten sind nicht ideal bedienbar und erfordern eine erhöhte Aufmerksamkeit, möchte man diese während der Fahrt bedienen. Das Zündschloss ist nicht beleuchtet.

1,3 Raumangebot vorne*

Das Platzangebot im Golf ist hervorragend. Viele Familienvans können nicht mit solch großzügiger Beinfreiheit punkten.

+ Der Verstellbereich der Sitzlänge ist riesig. So finden bei ganz zurück geschobenen Sitzen Personen von über zwei Metern bequem Platz. Dank der großen Innenbreite fühlt man sich auf den vorderen Sitzen nur wenig eingengt. Das subjektive Raumgefühl ist gut bis zufriedenstellend.

2,0 Raumangebot hinten*

+ Auch hinten geht es für eine Schräghecklimousine der unteren Mittelklasse nicht beengt zu. Sind die Vordersitze auf 1,85 m große Personen eingestellt, reicht die Beinfreiheit hinten für knapp 1,95 m großen Personen. Auch die Kopffreiheit ist dabei ausreichend. Die Innenbreite hinten geht für diese Fahrzeugklasse in Ordnung, so ergibt sich ein zufriedenstellendes subjektives Raumgefühl. Zwei Personen können im Fond des Golf entspannt reisen, für drei wird es dann aber doch recht eng.



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

4,0 Innenraum-Variabilität

Für den Golf werden keine Sitzvarianten angeboten, daher ist die Innenraum-Variabilität nur ausreichend.

2,1 KOMFORT

2,0 Federung

Der VW Golf ist gegen Aufpreis mit dem um 10 mm tiefer gelegten adaptiven Fahrwerk DCC inklusive verschiedener anwählbarer Fahrprofile erhältlich. Der Federungskomfort fällt damit gut aus, zudem lässt sich die Charakteristik der Dämpfer von komfortabel bis sportlich in drei Stufen einstellen.

⊕ Die adaptiven Dämpfer passen die Dämpfercharakteristik automatisch an die momentane Fahrsituation an und sorgen für einen guten Federungskomfort. Im Normalmodus findet man dabei einen guten Kompromiss zwischen einer sportlich straffen und zugleich langstreckentauglichen Auslegung. Sowohl kurze als auch lange Bodenwellen werden gut abgefedert, harte Stöße werden nicht zu stark an die Insassen weitergereicht. Der Fahrkomfort in der Stadt ist dabei insgesamt gut, wobei speziell grobes Kopfsteinpflaster etwas stärker (auch akustisch) im Innenraum wahrnehmbar ist. Sowohl die Seitenneigung als auch die Vertikalbewegungen des Fahrzeugs sind gut gedämpft. Wählt man die Einstellung "Sport" zeigt das Fahrwerk eine tendenziell straffere Auslegung, welcher aber nicht unangenehm hart wirkt. Im Comfort-Modus spricht die Federung speziell bei feinen Fahrbahnunebenheiten geringfügig weicher an, ändert aber an der grundsätzlichen Auslegung gegenüber dem Normal-Modus kaum die Charakteristik. Insgesamt zeigt das adaptive Fahrwerk im Golf eine gute Performance und kann auch mit dem Komfortverhalten deutlich größerer und teurerer Fahrzeuge mithalten.

2,1 Sitze

In der Ausstattungsvariante "Highline" ist der Golf serienmäßig mit Sportsitzen ausgestattet, welche insgesamt einen guten Sitzkomfort und festen Halt bieten. Gegen Aufpreis gibt es auch die neuen ergoActive-Sitze mit dem Gütesiegel "Aktion Gesunder Rücken", welche unter anderem eine Sitzneigungseinstellung und eine Massagefunktion für den Fahrersitz beinhalten (ergoActive-Sitze nicht im Testwagen verbaut).

⊕ Die serienmäßigen Sportsitze vorne sind beide in der Höhe einstellbar. Sie sorgen dank gut konturierten Lehnen und körpergerecht gestalteter Sitzflächen für einen guten Sitzkomfort und festen Halt. Die mit Alcantara überzogenen Sitzmittelbahnen sind atmungsaktiv, wodurch man bei heißen Außentemperaturen nicht so stark schwitzt. Personen unterschiedlicher Statur und Körpergröße finden schnell eine angenehme Sitzposition. Sowohl der Fahrer- als auch der Beifahrersitz sind mit einer in der Intensität einstellbaren Lordosenstütze ausgestattet. Die Sitzposition auf den zufriedenstellend konturierten Rücksitzen ist dank hoher Lehnen mit angenehmer Neigung akzeptabel. Die Oberschenkelunterstützung könnte aber etwas ausgeprägter sein.

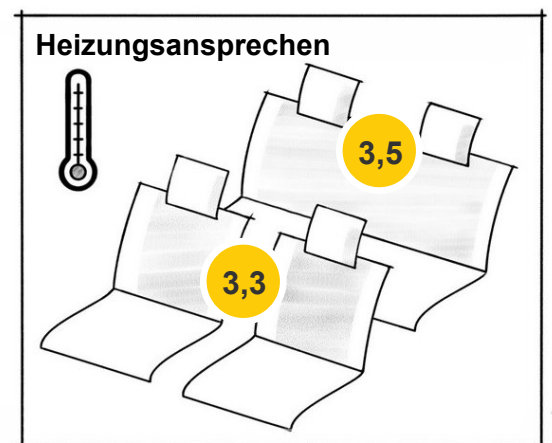
1,8 Innengeräusch

Der Golf 2,0 TDI überzeugt durch sein niedriges und unaufdringliches Geräuschniveau.

⊕ Der gemessene Geräuschpegel bei 130 km/h Autobahngeschwindigkeit liegt bei niedrigen 67,0 dB(A). Weder Fahr- noch Windgeräusche werden dabei vom Fahrer überdurchschnittlich stark wahrgenommen. Die Windgeräusche nehmen auch bei höheren Geschwindigkeiten nicht überproportional zu. Der Diesel-Motor hält sich akustisch stets zurück, ist aber speziell im Stand oder beim Hochbeschleunigen aus niedrigen Geschwindigkeit im Innenraum wahrnehmbar.

2,2 Klimatisierung

In der Ausstattungsvariante "Highline" findet man serienmäßig eine Zwei-Zonen-Klimaautomatik an Bord, welche effektiv kühlt und im Winter in akzeptabler Zeit für angenehme Temperaturen im Innenraum sorgt.



Heizungstest bei -10°C in der ADAC-Klimakammer.

⊕ Mit der Zwei-Zonen-Klimaautomatik können sich Fahrer und Beifahrer getrennt die Temperatur einstellen. Die Luftmengenverteilung kann gut justiert werden, allerdings nur für beide vorderen Insassen zusammen. Die Klimaautomatik arbeitet fein und situationsangepasst. Man kann drei Automatikprogramme wählen (Sanft, Mittel, Intensiv), je nach Programm kann die Intensität der automatischen Regelung angepasst werden. Die automatische Umluftregelung mittels Luftgütesensor sorgt stets für gute Atemluft im Innenraum.

1,9 MOTOR/ANTRIEB

2,0 Fahrleistungen*

Der komplett überarbeitete 2,0 l Common-Rail-Dieselmotor leistet nun 150 PS (Vorgänger: 140 PS) und besitzt ein maximales Drehmoment von 320 Nm.

⊕ Dank des früh anliegenden maximalen Drehmoments überzeugt der Golf mit sehr guten Elastizitätswerten. Nur im lang übersetzten sechsten Gang lässt der Durchzug spürbar nach. Überholvorgänge können in kurzer Zeit absolviert werden. Für den Zwischenspur von 60 auf 100 km/h benötigt der Golf 2,0 TDI lediglich 5,2 s. Mit dem 150 PS Diesel ist man mehr als ausreichend motorisiert, auch bei hohen Geschwindigkeiten steht immer genügend Kraft zur Verfügung.

2,5 Laufkultur

Der Vierzylinder-Diesel-Motor mit zwei Ausgleichswellen kann durch seine gute bis zufriedenstellende Laufkultur punkten.

⊕ Der Diesel zeigt sich nach dem Motorstart zwar nicht besonders kultiviert, doch sobald der Motor auf Betriebstemperatur ist spürt man vom harten Verbrennungsprinzip des Selbstzünders kaum noch was. Nur leichte Vibrationen dringen während der Fahrt über das Lenkrad und den Schalthebel zu den Insassen durch. Unter Last neigt der Motor unterhalb von 1.500 1/min zwar zu leichtem Dröhnen, doch störend sind die Dröhnfrequenzen nie.

1,6 Schaltung

Das manuelle Getriebe lässt sich einwandfrei bedienen und gehört mit zu den besten auf dem Markt befindlichen Schaltboxen.

⊕ Die Gänge lassen sich einwandfrei und präzise geführt schalten. Selbst wenn man Gänge überspringt (z.B. vom Sechsten direkt in den Vierten) hakt nichts. Die möglichen Schaltgeschwindigkeiten sind hoch, die Schaltwege angemessen kurz. Das Einlegen des Rückwärtsgangs klappt weitgehend problemlos. Selbst wenn das Fahrzeug noch leicht nach vorne rollt, kracht nichts im Getriebe. Der Kraftaufwand zum Einlegen des Rückwärtsgangs fällt nicht zu hoch aus. Anfahren klappt mit der gut dosierbaren Kupplung weitgehend problemlos. Eine Berganfahrhilfe unterstützt den Fahrer beim Anfahren am Berg. Eine mittels Taste aktivierbare Auto-Hold-Funktion lässt die Bremsen beim Anhalten am Berg bis zum Anfahren automatisch betätigt, wodurch der Fahrer im Stand nicht ständig das Bremspedal betätigen muss. Eine Gangempfehlung zeigt dem Fahrer die optimalen Schaltpunkte an, um möglichst ökologisch und kraftstoffsparend unterwegs zu sein. Durch Wahl des Eco-Modus werden die Schaltpunktempfehlungen weiter in Richtung früh geschoben, was sich zwar kraftstoffsparend auswirkt, doch auch der Komfort darunter leidet, da die Schaltpunkte dann im Dröhnbereich des Motors liegen (unterhalb 1.500 1/min).

Die bei allen Motorvarianten serienmäßige Start-Stopp-Automatik arbeitet zuverlässig, der Motor springt beim erneuten Betätigen der Kupplung zufriedenstellend an und ermöglicht so eine zügige Weiterfahrt.

1,5 Getriebeabstufung

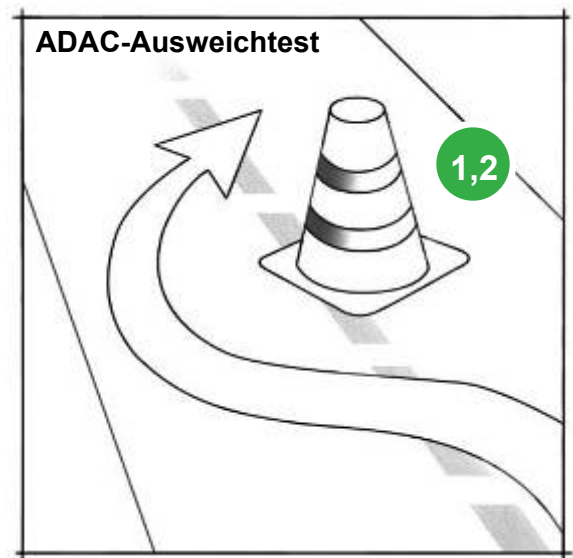
+ Die Abstufungen des Sechs-Gang-Getriebes passen gut zum drehmomentstarken Motor. Bei allen Geschwindigkeiten steht eine passende Gangstufe parat. Die Abstufungen zwischen den Gängen sind tadellos. Die Gesamtübersetzung wurde zugunsten eines geringeren Verbrauchs recht lang gewählt. Das hat zur Folge, dass man bei Autobahngeschwindigkeit (130 km/h) mit relativ niedriger Motordrehzahl (ca. 2.200 1/min) und damit geräusch- und spritsparend unterwegs ist, bei Überholmanövern aber oft auch mal einen Gang zurück schalten muss, um für genügend Vortrieb zu sorgen.

1,6 FAHREIGENSCHAFTEN

1,7 Fahrstabilität

Der Golf zeigt ein sehr stabiles und sicheres 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. Beim ADAC Ausweichtest schneidet der Golf VII gegenüber seinem Vorgänger nochmals deutlich sicherer ab. Das Fahrzeug reagiert spontan auf Lenkbefehle und zeigt ein weitgehend neutrales und gut kontrollierbares Fahrverhalten. Das feinfühlig und früh eingreifende ESP unterstützt den Fahrer dabei effektiv. Das ESP beinhaltet auch eine Gegenlenkunterstützung, welche dem Fahrer in kritischen Situationen einen Hinweis gibt, in welche Richtung er lenken sollte, um das Auto möglichst zu stabilisieren. Die Lenkung wird dabei in die richtige Richtung leichtgängiger als in die falsche. Der Golf VII ist nun serienmäßig mit der elektronischen Differentialsperre XDS ausgestattet, welche bisher nur im GTI erhältlich war. Dabei wird das kurveninnere Rad selektiv abgebremst, falls es droht durchzudrehen. Damit wird die Traktion verbessert und die Untersteuertendenz beim Beschleunigen aus Kurven verringert. Das Kurvenverhalten des Golf ist sehr sicher ausgelegt. Der Grenzbereich liegt hoch (Testwagen mit adaptiven Dämpfern DCC), kündigt sich aber trotzdem rechtzeitig an, wodurch der Fahrer bei zu schnell gefahrenen Kurven noch genügend Sicherheitsreserven zur Verfügung hat. Lastwechselreaktionen bei plötzlichem Gas wegnehmen in der Kurve sind nur wenig ausgeprägt vorhanden.



Beim ADAC-Ausweichtest erfolgt die Einfahrt in die Pylonengasse mit einer Geschwindigkeit von 90 km/h bei mindestens 2000 Motorumdrehungen im entsprechenden Gang. Geprüft wird die Fahrzeugreaktion, d.h. die Beherrschbarkeit beim anschließenden Ausweichen.

2,1 Lenkung*

Die serienmäßige Lenkung des Golf zeigt sich präzise und leichtgängig. Gegen Aufpreis gibt es auch eine neue Progressivlenkung (nicht im Testwagen), welche um die Mittellage relativ indirekt ausgelegt ist, mit steigendem Lenkwinkel aber direkter wird, um beim Rangieren möglichst den Lenkaufwand zu reduzieren.

+ Die Lenkung des Golf spricht um die Mittellage spontan an und zeigt eine gute Mittenzentrierung. Schnelle Kurven können mit präzisiertem Lenkeinschlag durchfahren werden, die Fahrbahnrückmeldung in der Lenkung ist dabei gut. Die Lenkübersetzung ist zufriedenstellend. Von Anschlag zu Anschlag sind knapp drei Lenkradumdrehungen notwendig. Der Kraftaufwand beim Rangieren fällt gering aus. Der Wendekreis von 10,95 m geht für diese Fahrzeugklasse in Ordnung.

1,2 Bremse

Der Golf 2,0 TDI kann mit einer sehr standfesten Bremsanlage und einem extrem kurzen Bremsweg punkten.

+ Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h steht das Fahrzeug bereits nach 33,6 m (Mittelwert aus zehn Messungen, halbe Zuladung, Dunlop Sport Maxx RT 91W der Größe 225/45R17W). Solch kurze Bremswege konnten vor einigen Jahren nur bei Supersportwagen realisiert werden. Die Bremse spricht spontan an und lässt sich ausgezeichnet dosieren. Bei einer starken Bremsung in der Kurve wurde der Golf klar auf Stabilität anstatt Bremsleistung ausgelegt. Dadurch untersteuert das Fahrzeug beim Bremsen in der Kurve stark, was den kurvenäußeren Vorderreifen stark belastet. Die Schleudergefahr ist dadurch allerdings sehr gering.

1,6 SICHERHEIT

1,4 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

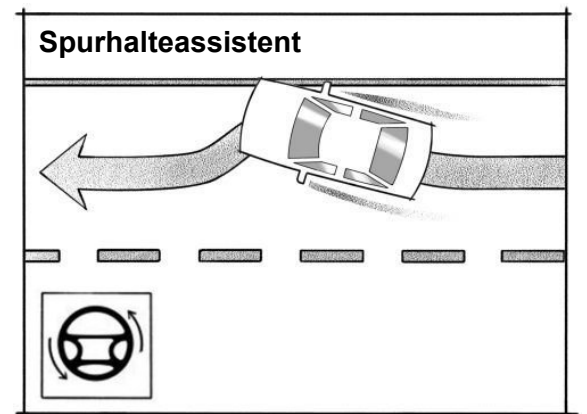
Der neue VW Golf ist mit einer Reihe an aktiven Sicherheitssysteme erhältlich, welche die Fahrsicherheit enorm erhöhen, allerdings auch ihren Preis haben.

+ Serienmäßig findet man neben dem obligatorischen elektronischen Stabilitätsprogramm und einem Bremsassistenten auch ein indirekt messendes Reifendruckkontrollsystem an Bord, welches über Raddrehzahlvergleich einen Druckverlust an einem Rad erkennen kann und den Fahrer entsprechend warnt. Die Ausstattungsvariante "Highline" beinhaltet zudem eine Müdigkeitserkennung, welche das Lenkverhalten des Fahrers auswertet und bei einer Änderung des Verhaltens aufgrund nachlassender Konzentration oder Müdigkeit den Fahrer warnt und eine Pausenempfehlung anzeigt. Der Golf Highline ist zudem serienmäßig mit hellen Xenonscheinwerfern und Abbiegelicht ausgestattet. Gegen Aufpreis gibt es sowohl einen normalen Fernlichtassistenten, welcher bei vorausfahrenden als auch entgegenkommenden Fahrzeugen automatisch das Fernlicht auf- und abblendet, als auch einen dynamischen Fernlichtassistenten.



Einschlafwarner

Ungewöhnliche Fahrerreaktionen aufgrund von Müdigkeit werden erkannt und führen zu einer Warnung.



Spurhalteassistent

Infrarotsensoren oder Kameras erkennen die Fahrbahn-Markierungen. Verlässt der Fahrer seine Spur ohne zu Blinken (etwa wegen Unachtsamkeit oder Sekundenschlaf), erfolgt eine optische, akustische oder haptische Warnung. Bei dieser Variante erfolgt zudem ein leicht übersteuerbarer Lenkeingriff.



Verkehrszeichenerkennung

Eine Videokamera an der Fahrzeugfront erkennt Verkehrszeichen, die auf Tempo-Limits oder Überholverbote hinweisen und stellt diese für einige Sekunden in einer Anzeige im Armaturenbrett dar.

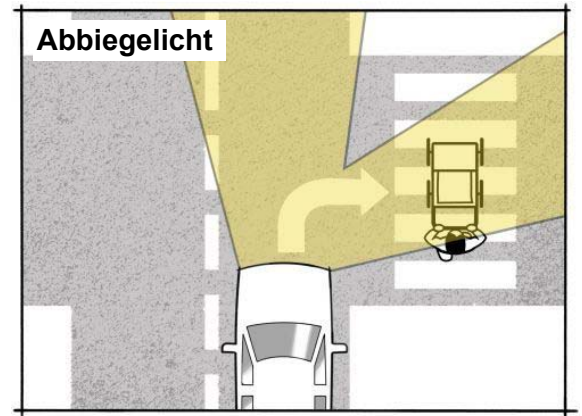
Dieser blendet immer nur die Teile des Fernlichts ab, welche andere Verkehrsteilnehmer blenden würden. Dadurch erhält man stets eine optimale Fahrbahnausleuchtung. Der dynamische Fernlichtassistent ist nur in Verbindung mit dem optionalen Kurvenlicht erhältlich. Gegen weiteren Aufpreis ist das Umfeldüberwachungssystem Front Assist inklusive City-Notbremsfunktion erhältlich. Der Fahrer erhält damit bei einer drohenden Kollision eine gut sichtbare Kollisionswarnung. Reagiert der Fahrer nicht auf diese Warnung, wird automatisch eine Notbremsung eingeleitet und die Aufprallgeschwindigkeit deutlich reduziert. Bremsst der Fahrer bei einer drohenden Kollision zu schwach, wird dieser durch den adaptiven Bremsassistenten wirkungsvoll unterstützt, indem der Bremsdruck so stark erhöht wird, dass eine Kollision vermieden wird. Der ebenfalls gegen Aufpreis erhältliche Spurhalteassistent Lane Assist erfasst über eine Kamera die Fahrspuren. Droht das Fahrzeug die Fahrspur ohne Blinkerbetätigung zu verlassen, lenkt der Lane Assist automatisch leicht in die Fahrbahnmitte zurück. Das System funktioniert insgesamt gut, allerdings wird der Fahrer relativ oft dazu ermahnt, die Hände nicht vom Lenkrad zu nehmen, obwohl dieser beide Hände am Lenkrad hat. Ordert man die Verkehrszeichenerkennung, werden über Navigationsdaten und Erkennung von Verkehrsschilder mittels Kamera dem Fahrer Geschwindigkeitsbegrenzungen sowie Überholverbote im Multifunktionsdisplay angezeigt. Bei einer Vollverzögerung blinkt das Bremslicht zunächst und ab Stillstand wird die Warnblinkanlage automatisch aktiviert - dadurch wird der nachfolgende Verkehr auf die Gefahrensituation hingewiesen. Auf Wunsch ist auch ein proaktives Insassenschutzsystem zu haben. Bei einer sehr starken Bremsung, bzw. bei einem instabilen Fahrzustand (z.B. Schleudern) werden automatisch die Sicherheitsgurte der vorderen Insassen vorgespannt, sowie je nach Situation auch die Seitenscheiben und das Schiebedach geschlossen, um bei einem Unfall größtmöglichen Schutz zu erhalten. Rückstrahler in den Türen warnen den nachfolgenden Verkehr bei Nacht vor geöffneten Türen. Unbeabsichtigtes Anfahren ist nicht möglich, da der Motor nur mit gedrücktem Kupplungspedal gestartet werden kann. Ein Geschwindigkeitsbegrenzer (Speedlimiter) ist gegen Aufpreis erhältlich (im Tempomat enthalten).

⊖ Der neue Golf ist mit fast allen gängigen Sicherheitsfeatures erhältlich, einzig ein Totwinkelassistent findet sich noch nicht im Programm.

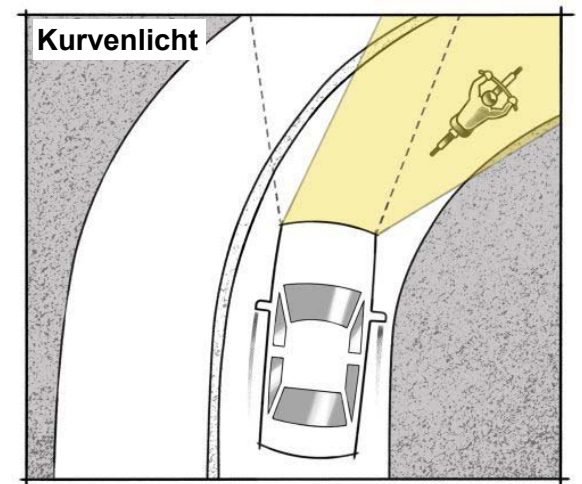
1,4 Passive Sicherheit - Insassen

Der Golf VII sollte wie schon sein Vorgänger mit einer sehr guten passiven Sicherheit überzeugen können. Ein ADAC Crashtestergebnis lag bei Veröffentlichung noch nicht vor.

⊕ Das Fahrzeug ist serienmäßig mit Front- und Seitenairbags vorne ausgestattet. Durchgehende Kopfairbags findet man ebenso an Bord wie einen Knieairbag für den Fahrer. Gegen Aufpreis gibt es auch Seitenairbags für die hinteren Insassen. Dann besitzen auch die hinteren Gurte Gurtstraffer. Die vorderen Kopfstützen reichen in der Höhe für ca. 1,90 m große Personen und befindet sich nahe genug am Kopf, um im Falle eines Heckaufprall optimal wirken zu können.



Zusätzliche Lampen (oder angepasste Nebelscheinwerfer) leuchten im Stadtverkehr beim Abbiegen die betreffende Seite besser aus. So wird das Risiko, an Kreuzungen und Einmündungen Fußgänger zu übersehen, erheblich vermindert.



Die Scheinwerfer schwenken (abhängig von Lenkradstellung und Geschwindigkeit) gemäß dem Straßenverlauf in Fahrtrichtung und folgen so der Fahrbahn in Kurvenrichtung.

Auch die hinteren Kopfstützen sind nahe am Kopf positioniert, könnten aber etwas höher sein, denn nur kleine Personen bis 1,70 m sind bei einem Heckaufprall gut geschützt. Anschnallerinnerer gibt es für beide vorderen Insassen. Der Anschnallstatus der Fondpassagiere wird dem Fahrer im Multifunktionsdisplay angezeigt. Als eines von bisher wenigen Fahrzeugen wird der neue Golf serienmäßig mit einer Multikollisionsbremse ausgestattet. Im Falle eines Unfalls wird automatisch die Fahrzeugbremse aktiviert, um nach dem ersten Aufprall möglichst viel Restgeschwindigkeit abzubauen und somit die Gefahr einer schweren Zweitkollision zu verringern.

– Das Warndreieck ist zwar vorbildlich in die Heckklappe integriert, doch leider gibt es keinen gut erreichbaren Platz für den Verbandkasten. Dieser liegt unter der Gepäckraumabdeckung und ist im Ernstfall nicht schnell genug erreichbar.

1,8 Kindersicherheit

Die Kindersicherheit des Golf ist gut. Auf beiden äußeren Rücksitzen und dem Beifahrersitz lassen sich Kindersitze sicher befestigen. Drei Kindersitze passen aber auf der Rückbank nicht nebeneinander.

+ Kindersitze lassen sich auf den beiden äußeren Rücksitzen mittels gut zugänglichen Isofix-Befestigungen inkl. Ankerhaken fixieren. Die normalen Gurte sind lang genug, um auch Kindersitze mit hohem Gurtbedarf zu befestigen. Die Gurtschlösser sind optimal angeordnet um Kindersitze aller Altersgruppen lagestabil und sicher befestigen zu können. Auch auf dem Beifahrersitz lassen sich Kindersitze gut unterbringen. Die Beifahrerairbags sind abschaltbar, wodurch auch rückwärts gerichtete Kindersitze auf dem Beifahrerplatz befestigt werden dürfen. Alle Fensterheber besitzen einen Einklemmschutz, wobei der Einklemmschutz an den hinteren Fenstern etwas früher eingreifen dürfte. Laut Betriebsanleitung dürfen auf allen Sitzplätzen alle Kindersitz-Klassen transportiert werden.

– Der Mittelsitz eignet sich aufgrund der ungünstigen Sitzform und nicht idealer Gurtanlenkpunkte nicht zum Befestigen von Kindersitzen. Drei Kindersitze hätten auf der Rückbank ohnehin nebeneinander keinen Platz.

2,5 Fußgängerschutz

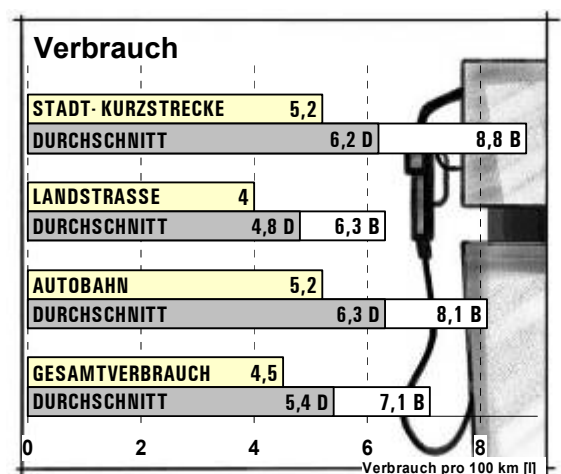
Der Golf VII wurde gegenüber dem Vorgänger beim Fußgängerschutz weiter optimiert. Die Motorhaube liegt nun etwas höher und der Abstand zu harten Bauteilen unter der Motorhaube wurde vergrößert. Es kann von einem guten bis zufriedenstellenden Fußgängerschutz ausgegangen werden.

2,3 UMWELT/ECOTEST

2,6 Verbrauch/CO2*

Der Verbrauch des Golf 2,0 TDI liegt im guten bis durchschnittlichen Bereich.

+ Im Schnitt liegt der gemessene EcoTest-Verbrauch bei 4,5 l Diesel pro 100 km. Mit einem CO₂-Ausstoß von 145 g/km erreicht das Fahrzeug 34 Punkte im CO₂-Kapitel. Innerorts liegt der Verbrauch auch dank dem nun bei allen Motorvarianten serienmäßigen Blue Motion Technology Pakets (u.a. Start-Stopp-System) bei niedrigen 5,2 l/100 km. Außerorts sind es 4,0 l und auf der Autobahn 5,2 l pro 100 km.



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

2,0

Schadstoffe

Der Schadstoffausstoß des Euro5-Diesels zeigt sich insgesamt unauffällig.

+ Keine der Schadstoffgruppen fällt besonders negativ auf. Einzig der NOx-Ausstoß auf der Autobahn könnte etwas niedriger sein, aber ohne zusätzliche Techniken wie NOx-Speicherkat wird hier eine weitere Verbesserung nur schwer realisierbar sein. Für den Schadstoffausstoß erhält der Golf 2,0 TDI gute 40 Punkte. Insgesamt reicht das locker für vier Sterne im ADAC EcoTest (74 Punkte).

3,0

AUTOKOSTEN

2,2

Betriebskosten*

+ Aufgrund des nicht zu hohen Verbrauchs an günstigem Dieselmotorkraftstoff fallen die Betriebskosten niedrig aus.

3,0

Werkstatt- / Reifenkosten*

Der VW besitzt eine fahrabhängige Serviceanzeige. Laut Hersteller ist dabei im Schnitt alle 28.000 Kilometer - spätestens aber nach zwei Jahren eine Inspektion (mit Ölwechsel) fällig. Dazwischen, also im 3. - dann im 5. Jahr usw., muss eine Inspektion (ohne Ölwechsel) durchgeführt werden. Bei 210.000 km muss der Zahnriemen gewechselt werden.

+ VW verbaut nach eigenen Angaben qualitativ hochwertige und langlebige Wartungs- und Verschleißteile, die zur Kosteneinsparung beitragen und gewährt eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.

- Teure Werkstattstundenpreise verhindern eine noch bessere Benotung.

2,4

Wertstabilität*

+ Der ganz neu auf dem Markt erhältlichen siebten Generation des VW Golf kann in Verbindung mit dem kräftigen Dieselmotor ein guter Restwertverlauf prognostiziert werden.

4,0

Kosten für Anschaffung*

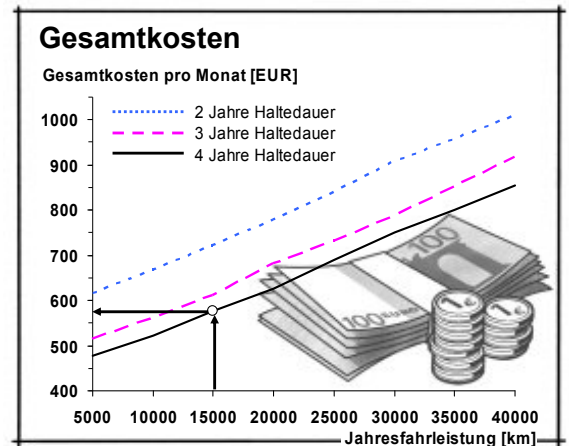
- Der Golf 2,0 TDI kostet in der getesteten Top-Ausstattung Highline und fünf Türen mindestens 27.825 Euro. Die Serienausstattung fällt zwar sehr reichhaltig aus, neben Xenonscheinwerfer und Klimaautomatik findet man auch Sportsitze und eine Einparkhilfe an Bord, doch auch ausstattungsberichtigt kann man den VW Golf nicht als Schnäppchen ansehen. Es gibt gegen Aufpreis eine Reihe an empfehlenswerten Extras, wie das Fahrerassistenzpaket (1.690 Euro), welche sowohl den Fahrkomfort als auch die Fahrsicherheit enorm erhöhen.

3,4 Fixkosten*

Für den 2,0 TDI werden jährlich 190 Euro KFZ-Steuer fällig. Die Einstufungen in den Versicherungsklassen liegen durchweg im ungünstigen Bereich, was die Fixkosten nach oben treibt.

3,0 Monatliche Gesamtkosten*

Aufgrund der geringen Betriebskosten und dem guten Restwertverlauf kann der Golf 2,0 TDI trotz des hohen Anschaffungspreises und den nicht gerade niedrigen Fixkosten eine akzeptable Bewertung bei den absoluten monatlichen Kosten einfahren.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 577 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.2 TSI BMT	1.2 TSI BMT	1.4 TSI BMT	1.4 TSI BMT	1.4 TSI ACT BMT	1.6 TDI BMT (DPF)	2.0 TDI BMT (DPF)
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1197	4/1197	4/1395	4/1395	4/1395	4/1598	4/1968
Leistung [kW(PS)]	63(85)	77(105)	90(122)	103(140)	103(140)	77(105)	110(150)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	160/1400	175/1400	200/1400	250/1500	250/1500	250/1500	320/1750
0-100 km/h[s]	11,9	10,2	9,3	8,4	8,4	10,7	8,6
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	179	192	203	212	212	192	216
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller [l]	4,9 S	4,9 S	5,2 S	5,2 S	4,7 S	3,8 D	4,1 D
CO2 [g/km]	113	114	120	119	109	99	106
Versicherungsklassen KH/VK/TK	16/17/17	16/17/17	15/17/18	15/17/18	15/17/18	18/17/22	18/18/23
Steuer pro Jahr [Euro]	30	32	48	46	28	152	190
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	515	527	533	544	533	526	558
Preis [Euro]	17.875	19.350	22.425	23.425	23.975	21.625	26.175

Aufbau

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

KT = Kleintransporter
 TR = Transporter
 GR = Großraumlimousine
 BU = Bus
 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

DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	1968 ccm
Leistung	110 kW (150 PS)
bei	3500 U/min
Maximales Drehmoment	320 Nm
bei	1750 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	225/45R17V
Reifengröße (Testwagen)	225/45R17W
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	10,95/10,9 m
Höchstgeschwindigkeit	216 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	8,6 s
Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	5,2 s
Bremsweg aus 100 km/h	33,6 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	4,1 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	4,5 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	5,2/ 4,0/ 5,2 l
CO2-Ausstoß Herstellerangabe/Test	106g/km / 145g/km
Innengeräusch 130km/h	67,0dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4255/1790/1452 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	2030 mm
Leergewicht/Zuladung	1385 kg/475 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	305 l/665 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	670 kg/1600 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	50 l
Reichweite	1110 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte **fett**

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	100 Euro
Monatliche Werkstattkosten	55 Euro
Monatliche Fixkosten	106 Euro
Monatlicher Wertverlust	316 Euro
Monatliche Gesamtkosten	577 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18/18/23
Grundpreis	27.825 Euro

NOTENSKALA

● Sehr gut	0,6 – 1,5	● Ausreichend	3,6 – 4,5
● Gut	1,6 – 2,5	● Mangelhaft	4,6 – 5,5
● Befriedigend	2,6 – 3,5		

Der ADAC-Autotest beinhaltet über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC-Autotest ist nach dem neuen, aktualisierten ADAC-Autotest-Verfahren 2012 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Umwelt und Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.05.2012 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.05.2012 gültigen Steuergesetzgebung.

Weitere Autotests finden Sie unter www.adac.de/autotest

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbieglicht	Serie
Abstandsregelung, elektronisch	555 Euro ^o
Automatikgetriebe	1.900 Euro
elektronische Dämpferkontrolle (DCC)	990 Euro ^o
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht (inkl. LED-Tagfahrlic)	350 Euro ^o
Müdigkeitserkennung	Serie
Parkhilfe, elektronisch	Serie
Regen- und Lichtsensor (Licht-Sicht-Paket)	175 Euro ^o
Reifendruckkontrolle	Serie
Spurassistent (Lane Assist)	505 Euro ^o
Tempomat	205 Euro ^o
Totwinkelassistent	nicht erhältlich
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Verkehrsschilderkennung	320 Euro
Xenonlicht	Serie

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/355 Euro ^o
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend (Licht-Sicht-Paket)	175 Euro ^o
Klimaautomatik	Serie
Knieairbag (Fahrer)	Serie
Navigationssystem (ab)	505 Euro ^o
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	835 Euro
Lackierung Metallic	525 Euro ^o
Schiebe-Hubdach	1.050 Euro

^o im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

1,9

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,4	Fahreigenschaften	1,6
Verarbeitung	1,9	Fahrstabilität	1,7
Alltagstauglichkeit	2,2	Lenkung*	2,1
Sicht	2,0	Bremse	1,2
Ein-/Ausstieg	2,9	Sicherheit	1,6
Kofferraum-Volumen*	3,0	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	1,4
Kofferraum-Zugänglichkeit	2,4	Passive Sicherheit - Insassen	1,4
Kofferraum-Variabilität	2,5	Kindersicherheit	1,8
Innenraum	1,6	Fußgängerschutz	2,5
Bedienung	1,5	Umwelt/EcoTest	2,3
Raumangebot vorne*	1,3	Verbrauch/CO2*	2,6
Raumangebot hinten*	2,0	Schadstoffe	2,0
Innenraum-Variabilität	4,0		
Komfort	2,1		
Federung	2,0		
Sitze	2,1		
Innengeräusch	1,8		
Klimatisierung	2,2		
Motor/Antrieb	1,9		
Fahrleistungen*	2,0		
Laufkultur	2,5		
Schaltung	1,6		
Getriebeabstufung	1,5		

AUTOKOSTEN

3,0

Betriebskosten*	2,2
Werkstatt- / Reifenkosten*	3,0
Wertstabilität*	2,4
Kosten für Anschaffung*	4,0
Fixkosten*	3,4
Monatliche Gesamtkosten*	3,0

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte klassenbezogen