



## VW Golf Variant 1.5 TSI ACT BMT Highline DSG

Fünftüriger Kombi der unteren Mittelklasse (110 kW / 150 PS)

Seit dem 3er-Golf gibt es der Deutschen liebstes Auto auch als praktische Kombi-Version. Generation sieben erfuhr nun zur Mitte des Modellzyklus eine dezente Überarbeitung. Äußerlich hat sich abgesehen von neuen Stoßfängern und Leuchten nichts getan, technisch haben die Wolfsburger den Golf ordentlich aufgefrischt. Unter der Haube des Testwagens verrichtet der neue 1,5-Liter-Turbobenziner seine Arbeit, der dank 150 PS Leistung für flotte Fahrleistungen bei gleichzeitig moderatem Verbrauch sorgt. Zudem überzeugt er mit auffallend geringen Schadstoffemissionen. Der Innenraum wurde ebenfalls überarbeitet, allerdings nicht unbedingt zum Besseren. So besitzen die Infotainmentsysteme durchgehend größere Bildschirme, beim Top-System verzichtet VW jedoch komplett auf Drehregler, was zwar toll aussieht, die Bedienung jedoch deutlich erschwert. Gegen Aufpreis gibt es statt klassischer Rundinstrumente ein TFT-Kombiinstrument, die jedoch keinen wirklichen Mehrwert bieten. An den bekannten Golf-Qualitäten hat sich mit dem Facelift nichts geändert: Als Variant bietet der Wolfsburger Kompakte einen großen Kofferraum, sichere Fahreigenschaften, guten Fahrkomfort sowie eine sorgfältige Verarbeitung. Mit einem Grundpreis von 30.200 Euro lässt sich VW den Golf Variant 1.5 TSI Highline DSG jedoch auch gut bezahlen. **Konkurrenten:** u. a. Ford Focus Turnier, Opel Astra Sports Tourer, Renault Mégane Grandtour, Seat Leon ST.

- ⊕ gute Qualität von Karosserie und Innenraum, großer Kofferraum, komfortable Federung, sauberer Motor
- ⊖ etwas rauer Motorlauf, USB und Bluetooth nur gegen Aufpreis, Top-Infotainmentsystem ohne Drehregler

### ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,2

AUTOKOSTEN 1,9

### Zielgruppencheck

	Familie	2,6
	Stadtverkehr	3,2
	Senioren	3,2
	Langstrecke	2,6
	Transport	2,4
	Fahrspaß	2,0
	Preis/Leistung	2,1

EcoTest ★★★★★☆

## 2,4 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

### 2,3 Verarbeitung

⊕ Der Golf als wichtigstes Modell in der Palette muss den Qualitätsanspruch von Volkswagen weltweit genügen. Entsprechend sorgfältig ist die Karosserie des Kompaktwagens gefertigt und sauber verarbeitet. Der Unterboden ist gut geschützt und in weiten Teilen verkleidet, nur im hinteren Bereich etwas zerklüftet. Im Innenraum geht die sorgfältige Verarbeitung weiter, alles sitzt fest und gibt auch auf schlechten Straßen keine Geräusche von sich. Geschäumte Kunststoffe sowie

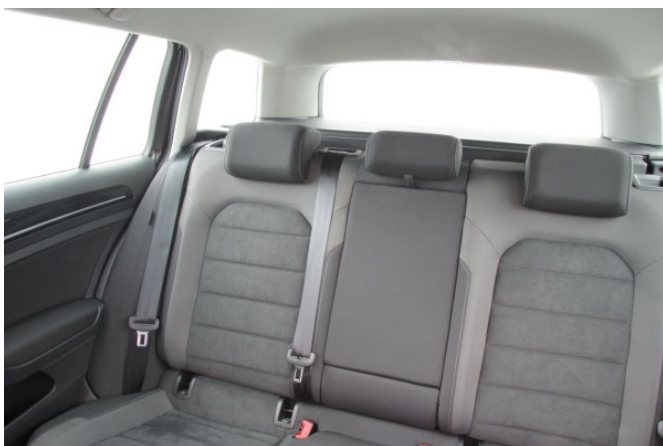
### 2,9 Alltagstauglichkeit

Setzt man den EcoTest-Verbrauch von 6,2 l/100 km an, ergibt sich mit dem 50 Liter Tank eine theoretische Reichweite von gut 800 km. Die maximal mögliche Zuladung liegt bei 510 kg – das reicht für vier Leute samt Gepäck. Auf der serienmäßigen Dachreling darf man dennoch bis zu 75 kg schwere Lasten transportieren. Die Stützlast auf der Anhängerkupplung darf bis zu 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

### 2,3 Licht und Sicht

Der Golf Variant lässt sich ordentlich abschätzen, auch wenn das Ende der Motorhaube nicht einsehbar und der Heckabschluss weit entfernt vom Fahrer ist. Man hat insgesamt eine ordentliche Sicht rundherum aus dem Auto, lediglich die breiten D-Säulen schränken die Sicht nach schräg hinten ein.

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



Dank der teilversenkbaren Kopfstützen im Fond und der verhältnismäßig großen Fensterflächen ist die Sicht nach schräg hinten akzeptabel.

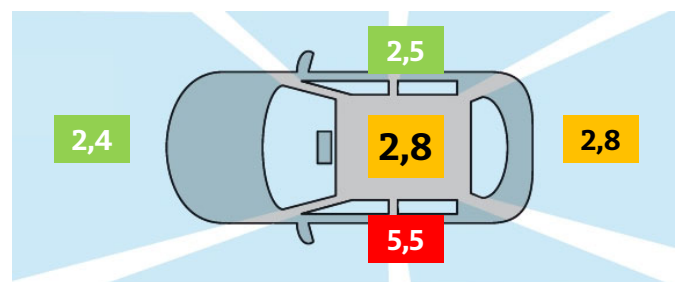
Chromrändchen und Hochglanzflächen hinterlassen einen hochwertigen Eindruck. Schaut man aber genauer hin, fällt dann doch auf, dass VW nichts zu verschenken hat. Die teurere Kunststoffschaumung gibt's nur vorn im Innenraum, dort auch nur im oberen Bereich des Armaturenbretts und der Türverkleidungen.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

zu 1,5 Tonnen wiegen. Bei einer Reifenpanne muss man sich entweder mit dem serienmäßigen Reparaturset oder einem optionalen Notrad (dann inklusive Bordwerkzeug und Wagenheber) behelfen, ein vollwertiges Reserverad oder Reifen mit Notlaufeigenschaften sind für den Golf nicht lieferbar. Mit einer Länge von 4,57 m hat der Golf Variant der siebten Generation ein stolzes Maß erreicht, der Wendekreis fällt mit elf Metern durchschnittlich groß aus.

Ein- oder Ausparken das Lenken übernimmt sowie Gas- und Bremsaufforderungen gibt. Als Neuerung unterstützt der Trailer-Assist auch beim Rückwärtsfahren mit dem Anhänger.

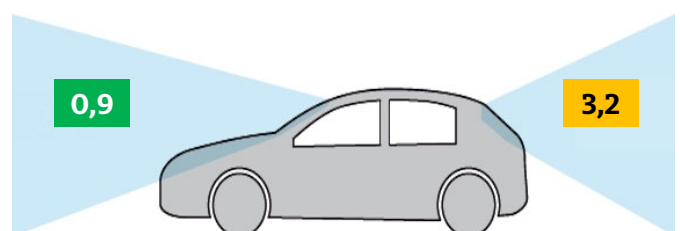
### Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen



### Vorderes und hinteres Nahfeld

Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor und hinter dem Fahrzeug erkennt.



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

LED-Scheinwerfer sind beim Highline Serie, optional kann man das sehr empfehlenswerte Active Lighting System ordern, das mit einer hervorragenden Fahrbahnausleuchtung punktet. Zu dessen Funktionsumfang

## 2,6 Ein-/Ausstieg

Der Golf Variant ist kein Van, entsprechend tief ist die Sitzfläche angeordnet – 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.

## 2,2 Kofferraum-Volumen

⊕ Das Kofferraumvolumen ist beim Kauf eines Kombis ein entscheidendes Kriterium, und der Golf Variant enttäuscht nicht: 420 l fasst das Gepäckabteil bei aufgestellten Lehnen. Bis unters Dach beladen passen zwölf Getränkeboxen in den Kofferraum. Legt man die Lehnen um, fasst der Kofferraum bis zu 1.410 l. Der Kofferraumboden lässt sich mit wenigen Griffen tieferlegen, indem man die darunter befindlichen Kunststoffelemente ausbaut. Dann ist die Ladefläche bei umgeklappten Rücksitzlehnen zwar nicht mehr eben, das Volumen erhöht sich dadurch aber um 55 l.

## 2,3 Kofferraum-Nutzbarkeit

Die Kofferraumklappe des Golf Variant 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 63 cm über der Straße und damit nicht sonderlich hoch. Auch innen stört die kleine Stufe mit drei cm beim Be- und Entladen kaum. Insgesamt kann man den

## 2,1 Kofferraum-Variabilität

⊕ Die Lehnen der Rücksitzbank lassen sich asymmetrisch umklappen, eine Durchreiche macht den Golf Variant noch variabler. Das Umklappen geht einfach und ohne großen Kraftaufwand von der Hand. Praktisch: Vom Kofferraum lassen sich die Lehnen einfach per Hebel entriegeln und fallen von alleine um. Es gibt je ein

zählen ein aktives Kurvenlicht sowie ein dynamischer Fernlichtassistent.

⊖ 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](http://www.adac.de/keyless).



Mit 420 l Volumen bietet der Variant deutlich mehr Platz für das Gepäck als die Limousine (305 l).

Kofferraum gut nutzen, mit nur einer Lampe ist der große Kofferraum jedoch nur schwach beleuchtet. Hinzu kommt, dass sich die Lampe oben im Dachhimmel befindet, weshalb der Kofferraum bei ausgezogener Laderaumabdeckung vollkommen dunkel ist. Klappt man den Ladeboden nach oben, lässt sich dieser anders als bei der Golf-Limousine nicht fixieren.

praktisches Fach links und rechts im Kofferraum, dort lassen sich kleine Gegenstände verstauen.

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

## 2,3 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: die Ansteuerung der Bereiche erfordert jetzt immer mindestens zwei Bedienschritte (über Menü-Taste), die Lautstärke kann nicht mehr „mit einem Dreh“ geändert/abgeschaltet werden und die Hochglanz-Bildschirmfläche präsentiert jeden Fingerabdruck unübersehbar. Einfacher zu handhaben ist das kleinere Navi Discover Media, das über Funktionstasten und Drehregler verfügt. Es gibt zwar vier Leseleuchten, aber keine Mittelleuchten – außerhalb des Lichtkegels der Leselampen bleibt es daher recht finster.



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 Car-Play oder Mirror-Link. Mit dem

Top-Navi sind praktische 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.

### 1,9 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 gut fällt das subjektive Raumgefühl aus, dazu tragen auch die recht großen Fensterflächen bei.

## 3,2 Raumangebot hinten

In der zweiten Reihe finden die Insassen im Golf Variant etwas weniger Platz vor als in der Steilheck-Variante. Die Beinfreiheit reicht bei einem auf eine 1,85 m große Person eingestellten Vordersitz lediglich für bis zu 1,80 m messende Insassen. Die Kopffreiheit würde allerdings für bis zu 1,95 m große Personen genügen.

## 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 lässt sich sicher verstauen. Die Türfächer fassen vorne 1,5-l-, hinten 1-l-Flaschen. Das Handschuhfach ist groß, beleuchtet und wird über die Klimaanlage mit gekühlt.



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,8 m Platz.

## 2,2 KOMFORT

### 1,9 Federung

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

⊕ Sind die adaptiven Dämpfer an Bord, stehen die drei Modi Normal, Sport und Comfort zur Verfügung. Die Unterschiede zwischen Sport und Comfort sind dabei deutlich zu spüren. Wer ein direktes Fahrgefühl vorzieht, wählt Sport. Wünscht man mehr Entkoppelung von den

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

### 2,4 Sitze

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 Zweiwege-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 Variant 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 Fahrzeuginnern 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

---

### 1,8 Fahrleistungen

⊕ Mit dem neuen 150 PS TSI Motor ist der Golf mehr als ausreichend motorisiert, der Wunsch nach mehr Leistung kommt selten auf. Den simulierten Zwischenspur von 60

auf 100 km/h absolviert der Wolfsburger in flotten 5,0 s. Den Sprint aus dem Stand auf 100 km/h erledigt der Golf in 8,3 s, die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 216 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 etwa um 2.500 U/min und dann über 3.000 U/min präsent, wobei diese leichten Brummfrequenzen

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

### 1,8 Schaltung/Getriebe

⊕ 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 2.500 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.

## 2,1 FAHREIGENSCHAFTEN

---

### 2,1 Fahrstabilität

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

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

### 1,9 Lenkung

⊕ Das im Testwagen verbaute R-Line-Sportpaket enthält die Progressivlenkung. Sie ist um die Mittellage ähnlich

direkt wie die Standard-Lenkung ausgelegt, dafür mit zunehmendem Lenkwinkel direkter.

So muss man im Alltag weniger weit lenken (2,2 Umdrehungen von Anschlag zu Anschlag), ohne dabei ein zu giftiges Ansprechen um die Mittellage zu erhalten. Die direkte Auslegung der Lenkung ist angenehm, auch die Zentrierung gefällt – in der Summe ergibt sich ein gutes Lenkgefühl, der Golf lässt sich damit einwandfrei beherrschen. Die Lenkkräfte kann man in drei Stufen variieren (bei Option Fahrprofilauswahl).

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

**2,3 Bremse**

⊕ Die Bremsanlage des Golf Variant 1.5 TSI überzeugt. 34,6 m vergehen, bis er aus 100 km/h zum Stillstand kommt (Mittel aus zehn Vollbremsungen). Dabei zeigt die Bremsanlage auch bei hoher Beanspruchung kein Nachlassen der Wirkung (Fading). 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 Notbremsssystem 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-Notbremsssystem	Serie
	vorausschauendes Notbrems-system	Serie
	Vorausschauender Kreuzungs-assistent	nicht erhältlich
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremsssystem	Serie
	Querverkehrserkennung beim Rückwärtsfahren	Option
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Option
	Tempomat	nicht erhältlich
	Abstandsregeltempomat	Option
	Autobahn-/Stauassistent	Option
	Verkehrszeichenerkennung	Option
	Spurassistent	Option
	Totwinkelassistent	Option
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	nicht erhältlich
	Notfallassistent	Option
	Ausstiegswarnung	nicht erhältlich
	Müdigkeitswarner	Serie
	Head Up Display	nicht erhältlich
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie

## 1,5 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Beim ADAC Crashtest nach Euro NCAP Norm kann der Golf 94 Prozent erzielen (Stand 11/2016). Für den weitgehend baugleichen Variant sind die gleichen Ergebnisse zu erwarten. Serienmäßig stattet VW den Kompaktwagen mit Front- und Seitenairbags für die vorderen Passagiere, einem Knieairbag für den Fahrer sowie durchgehenden Kopfairbags aus. Gegen Aufpreis gibt es zudem Seitenairbags für die Fondpassagiere, dann gibt es auch Gurtstraffer auf den äußeren Fondsitzen. 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.

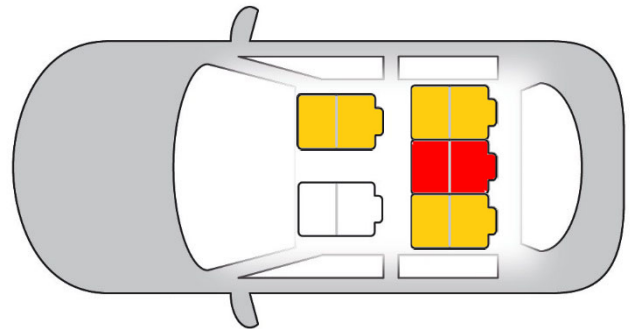
## 2,7 Kindersicherheit

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 ungünstige Polsterung keinen sicheren Stand erlaubt und keine Isofixbefestigungen vorhanden sind. Die äußeren Fondsitze sind mit Isofix ausgestattet, allerdings fehlt eine iSize-Kennzeichnung und die Gurtanlenkpunkte sind nicht optimal. Auf dem Beifahrersitz lassen sich dank des abschaltbaren Beifahrerairbags Kindersitze mit dem Gurt montieren, allerdings stört hier bei höheren Kindersitzen die nicht abziehbare Kopfstütze.

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

### Kindersitze

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



### Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5)  
 ■ gut (1,6 – 2,5)  
 ■ befriedigend (2,6 – 3,5)  
 ■ ausreichend (3,6 – 4,5)  
 ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

## 3,4 Fußgängerschutz

Hier gibt es noch Verbesserungspotenzial, der ADAC Crashtest nach Euro NCAP Norm weist nur magere 65 Prozent der möglichen Punkte aus. Für Fußgänger 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.



## 2,5 UMWELT/ECOTEST

### 3,3 Verbrauch/CO2

Der durchschnittliche Kraftstoffkonsum des neuen 1,5-l-  
TSI im Golf Variant beträgt 6,2 l Super pro 100 km im ADAC  
EcoTest. Daraus ergibt sich eine CO<sub>2</sub>-Bilanz von 169 g pro  
km. Der Verbrauch liegt etwas niedriger als beim Vorgänger-  
Motor 1.4 TSI, wobei sich die Vorteile vor allem bei hö-  
heren Lasten ergeben, z. B. auf der Autobahn (Reduzierung  
um 10 bis 20 Prozent). Im EcoTest haben wir innerorts einen  
Verbrauch von 6,3 l, außerorts von 5,3 l und auf der Au-  
tobahn von 7,5 l/100 km ermittelt. Bei sehr zurückhalten-  
der Fahrweise ist die Werksangabe von 5,0 l/100 km in etwa  
erreichbar. Dafür bekommt der Golf 27 von 60 möglichen  
Punkten.

### 1,7 Schadstoffe

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

### Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	6,3	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B
Landstraße	5,3	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B
Autobahn	7,5	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B
Gesamtverbrauch	6,2	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

also im Realbetrieb - zeigt sich der Golf Variant 1.5 TSI DSG  
vorbildlich sauber. Der verdiente Lohn sind 43 von 50  
möglichen Punkten im Bereich Schadstoffe. Zusammen  
mit den 27 Punkten für den Schadstoffausstoß ergeben  
sich 70 Punkte und gerade noch vier von fünf möglichen  
Sternen im ADAC EcoTest.

## 1,9 AUTOKOSTEN

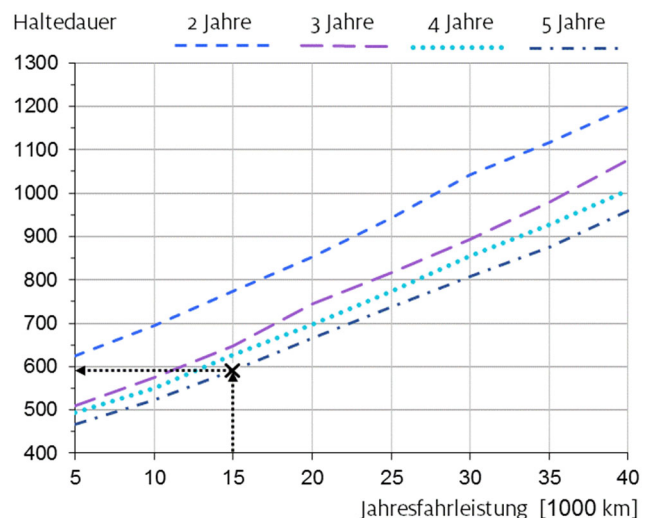
### 1,9 Monatliche Gesamtkosten

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

⊕ Mit einem Grundpreis von 30.200 Euro ist der Golf  
Variant 1.5 TSI Highline mit DSG alles andere als ein  
Preisbrecher, dafür entschädigt der Wolfsburger allerdings  
mit einem überdurchschnittlichen Werterhalt. Bezüglich  
Motor und Assistenz- sowie Infotainmentsystemen ist der  
Wagen auf dem neuesten Stand, was sich positiv auf den  
Restwertverlauf auswirken sollte. Teure Reparaturen wie  
ein Zahnriemenwechsel (Wechselintervall 240.000 km)  
sind üblicherweise nur selten nötig. Die Steuer beträgt  
niedrige 68 Euro pro Jahr, ebenso sind die Typenklassen-  
einstufungen für die Versicherungen günstig (Haftpflicht  
13, Teilkasko 19 und Vollkasko 17). Die Ölwechsel- und  
Inspektionsintervalle sind fahrleistungs- und fahrstilab-  
hängig, können bei bis zu 30.000 km oder bis zwei Jahre  
liegen.

### Gesamtkosten pro Monat in Euro

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



**DIE MOTORVARIANTEN**

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	1.0 TSI BMT	1.4 TSI BMT	1.5 TSI ACT Blue Motion	1.5 TSI ACT BMT	1.6 TDI BMT	2.0 TDI BMT	GTD	1.4 TGI Blue Motion
Aufbau/Türen	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/999	4/1395	4/1498	4/1498	4/1598	4/1968	4/1968	4/1395
Leistung [kW (PS)]	81 (110)	92 (125)	96 (130)	110 (150)	85 (115)	110 (150)	135 (184)	81 (110)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	200/2000	200/1400	200/1400	250/1500	250/1500	340/1750	380/1750	200/1500
0-100 km/h [s]	10,4	9,5	9,5	8,7	10,7	8,9	7,9	10,9
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	197	205	211	218	200	218	231	196
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	4,9   S	5,4   S	4,9   S	5,0   S	4,1   D	4,3   D	4,7   D	3,6 kg G
CO2 [g/km] lt. Hersteller	112	123	113	114	106	111	124	98
Versicherungsklassen KH/VK/TK	14/17/17	13/17/19	13/17/19	13/17/19	14/17/20	13/17/21	13/21/21	13/17/19
Steuer pro Jahr [Euro]	54	84	66	68	174	222	248	34
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	555	566	563	572	573	595	652	550
Preis [Euro]	21.850	25.150	26.100	26.725	24.750	29.500	33.200	25.550

## 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	110 kW/150 PS bei 5.000 1/min
Maximales Drehmoment	250 Nm bei 1.500 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	216 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	8,3 s
Verbrauch pro 100 km	5,0 l
CO <sub>2</sub> -Ausstoß	114 g/km
Stirnfläche/c <sub>w</sub> -Wert	2,2 m <sup>2</sup> /0,32
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie)	225/45 R17
Länge/Breite/Höhe	4.567/1.799/1.481 mm
Leergewicht/Zuladung	1.384/526 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	605/1.620 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	690/1.500 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)	5,0 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	2.500 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	34,6 m
Reifengröße Testwagen	225/45 R17 91W
Reifenmarke Testwagen	Dunlop Sport Maxx RT
Wendekreis links/rechts	11,0/10,9 m
EcoTest-Verbrauch	6,2 l/100km
Stadt/Land/BAB	6,3/5,3/7,5 l/100km
CO <sub>2</sub> -Ausstoß EcoTest	143 g/km (WTW* 169 g/km)
Reichweite	805 km
Innengeräusch 130 km/h	68,7 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.035 mm
Leergewicht/Zuladung	1.400/510 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	420/770/1.410 l

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

<b>Betriebskosten</b>	<b>106 Euro</b>	<b>Werkstattkosten</b>	<b>62 Euro</b>
<b>Fixkosten</b>	<b>82 Euro</b>	<b>Wertverlust</b>	<b>340 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	590 Euro		
Steuer pro Jahr	68 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	13/17/19		
Basispreis Golf Variant 1.5 TSI ACT BMT Highline DSG	30.575 Euro		

## INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 06.07.2017
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	41.004 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	10.266 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](http://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 CO<sub>2</sub>-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO<sub>2</sub>-Emissionen auch die CO<sub>2</sub>-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	1045 Euro°
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	Serie/930 Euro° (Paket)
Regen-/Lichtsensor	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/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	1080 Euro

## TESTURTEIL

### AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,2

### AUTOKOSTEN

1,9

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

Stand: Dezember 2017

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