



VW Golf 1.6 TDI SCR Comfortline

Fünftürige Schräghecklimousine der unteren Mittelklasse (85 kW / 115 PS)

Der Nachfolger steht zwar bereits in den Startlöchern, dennoch muss sich die aktuelle siebte Generation des VW Golf nochmals im ADAC Autotest beweisen. Der Grund? VW hat der Deutschen liebstes Auto auf die aktuelle Abgasnorm Euro 6d-TEMP umgestellt, weshalb die Dieselmotoren nun ein SCR-System zur Senkung der NOx-Emissionen an Bord haben. Ein Blick auf das Ergebnis im ADAC Ecotest macht deutlich, das System funktioniert. Die Stickstoffdioxid-Emissionen liegen deutlich unter dem Grenzwert - und das nicht nur auf dem Prüfstand, sondern auch im Realbetrieb auf der Straße. Mit gemessenen 5,0 l/100 km ist der Vierzylinder-Diesel zudem recht sparsam. Weniger gefällt hingegen das störende Dröhnen bei sehr niedrigen Drehzahlen sowie der fehlende sechste Gang des manuellen Getriebes. Damit würden nicht nur die Drehzahlsprünge kleiner, sondern auch das Drehzahlniveau auf der Autobahn niedriger ausfallen. Was sonst noch missfällt? Der Basisdiesel hat an der Hinterachse im Gegensatz zu den kräftigeren Varianten (ab 130 PS mit Mehrlenkerachse) lediglich eine einfache Verbundlenkerkonstruktion verbaut, die Nachteile sowohl beim Federungskomfort als auch bei der Fahrsicherheit mit sich bringt.

Abgesehen davon überzeugt der Golf mit dem kleinen Diesel mit den altbekannten Stärken: Die Bedienung ist weitgehend intuitiv, die Raumökonomie hervorragend und an der Verarbeitungsqualität gibt es wenig auszusetzen. Leider ist der Kompakte selbst mit dem Basisdiesel alles andere als ein Schnäppchen: 26.000 Euro verlangt VW für den Golf 1.6 TDI in der mittleren Ausstattung Comfortline. **Konkurrenten:** u. a. Ford Focus, Hyundai i30, Opel Astra, Renault Mégane, Seat Leon, Toyota Corolla.

- ⊕ gute Qualität von Karosserie und Innenraum, sauberer und recht sparsamer Motor, gutes Platzangebot
- ⊖ Motordröhnen bei niedrigen Drehzahlen, fehlender sechster Gang, kleine Motoren nur mit einfacher Verbundlenkerachse hinten

ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,3

AUTOKOSTEN 2,0

Zielgruppencheck

	Familie	2,9
	Stadtverkehr	3,0
	Senioren	2,9
	Langstrecke	2,8
	Transport	3,1
	Fahrspaß	3,0
	Preis/Leistung	2,1

EcoTest ★★★★★☆

2,5 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,2 Verarbeitung

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

3,0 Alltagstauglichkeit

Legt man den Ecotest-Verbrauch von 5,0 l/100 km zugrunde, ergibt sich mit dem 50 Liter Tank eine theoretische Reichweite von exakt 1.000 km. Die maximal mögliche Zuladung liegt im Falle des Testwagens bei 502 kg – das reicht für vier Leute und etwas Gepäck. Auf dem Dach gibt's zwar keine Reling, mit einem geeigneten Träger darf man dennoch bis zu 75 kg Last obenauf transportieren. Die Stützlast auf der Anhängerkupp-

lung 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 1,5 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.

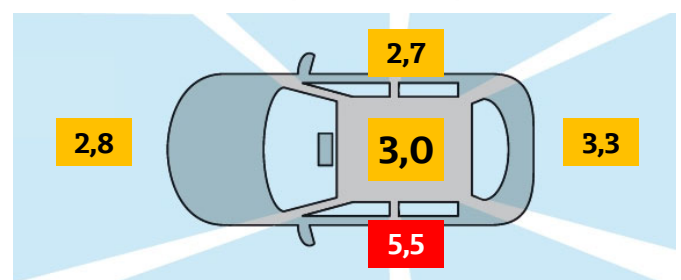
2,1 Licht und Sicht

⊕ Der Golf ist ein kompaktes Auto, seine Abmessungen lassen sich gut abschätzen. Man hat insgesamt eine ordentliche Sicht rundherum aus dem Auto, lediglich die sehr breiten hinteren C-Säulen schränken die Sicht ein, vor allem beim Abbiegen oder Rückwärtseinparken fällt das auf. Was durch die Karosserie nicht optimal gelöst ist, versucht VW mit allerlei Assistenzsystemen wieder auszugleichen. So gibt es serienmäßig Parksensoren vorne und hinten, die sich um einen Parkassistenten ergänzen lassen, der beim Ein- oder Ausparken das Lenken übernimmt sowie Gas- und

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

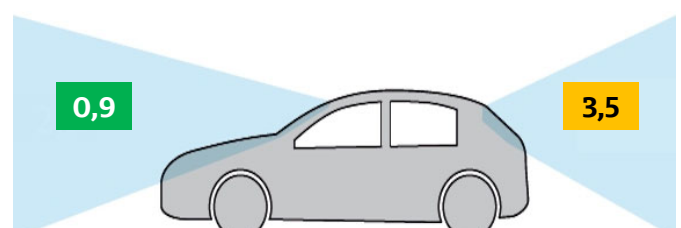
Rundumsicht

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.



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

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 simpleren Variante ausgestattet, die LED-Scheinwerfer für Abblend- und Fernlicht, ein in den Hauptscheinwerfer integriertes LED-Abbieglicht sowie eine dynamische Leuchtweitenregulierung umfasst. Das Lichtsystem überzeugt mit einer homogenen und

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

3,1 Kofferraum-Volumen

Unter der Kofferraumabdeckung fasst der Gepäckraum 305 Liter. Entfernt man die Abdeckung und nutzt den Stauraum bis zum Dach hoch, erweitert sich das Volumen auf 425 Liter. Alternativ kann man im Kofferraum auch bis zu sieben Getränkeboxen unterbringen. Klappt man die Rückbank um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfehlenswert), lassen sich bis 665 Liter verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen sind bis zu 1.120 Liter Volumen verfügbar.

2,6 Kofferraum-Nutzbarkeit

Die Kofferraumklappe lässt sich leicht öffnen und schließen, ein elektrischer Antrieb dafür ist nicht lieferbar. Die Griffleiste an der Innenseite der Klappe ist jedoch sehr praktisch. Auch knapp 1,90 m große Personen müssen sich nicht um ihren Kopf sorgen, die Klappe schwingt weit genug nach oben. Die Ladekante liegt 66 cm über der Straße und damit nicht sonderlich hoch. Auch innen stört die kleine Stufe beim Be- und

2,2 Kofferraum-Variabilität

⊕ Die Rücksitzlehne lässt sich asymmetrisch geteilt umklappen, praktisch für lange Gegenstände wie Skier ist auch die serienmäßige Durchladeeinrichtung in der Lehnenmitte. Das Umklappen gelingt leicht, die Kopfstützen müssen nicht entfernt werden. Nur für den Comfortline ist gegen Aufpreis

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.

man eine Umfeldbeleuchtung unter den Außenspiegeln und ein schlüsselloses Zugangssystem.

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



Mit 305 l Volumen ist der Kofferraum des Golf von klassenüblicher Größe.

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

⊖ Der Kofferraum ist mit nur einer Lampe schwach ausgeleuchtet.

eine nach vorn umklappbare Beifahrersitzlehne zu haben. Es gibt je ein praktisches Fach links und rechts im Kofferraum, dort lassen sich kleine Gegenstände verstauen. Ein Kofferraumtrennetz ist nicht verfügbar, immerhin gibt es vier stabile Verzurrösen im Bereich des Bodens.

2,0

INNENRAUM

1,8

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 meisten Funktionen bündelt der Golf in einem Touchscreen, der im Falle des gegen Aufpreis erhältlichen Navigationssystems Discover Media eine 20,3 Zentimeter messende Bildschirmdiagonale bietet. Das Praktische am kleineren und günstigeren System ist, dass es zur Lautstärkenregelung und beispielsweise zum Zoomen je einen Drehregler und Funktionstasten für die Hauptmenüs besitzt. Darunter befindet sich die etwas tief angebrachte



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.

Klimaeinheit, die aber ebenfalls klar und verständlich gestaltet ist. Ein Licht-/Regensensor (nur optional) sowie elektrische Fensterheber erleichtern den Fahrer-Alltag. Die vier elektrischen Fensterheber verfügen allesamt über Abwärts- und Aufwärtsautomatik samt Einklemmschutz. Optional kann zumindest der Fahrersitz elektrisch eingestellt werden.

⊖ Leider verzichtet Volkswagen immer noch darauf, Kontrollleuchten für Stand- und Abblendlicht im Kombiinstrument zu verbauen - die dafür vorgesehenen Leuchten im Drehschalter sind nicht leicht zu erkennen.

2,6

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. Wer den an sich schon guten Klang der Lautsprecher noch verbessern will, kann das Dynaudio-Soundsystem ordern.

1,6

Raumangebot vorn

⊕ Der aktuelle Golf VII war schon bisher für sein gutes Platzangebot bekannt, daran hat sich mit dem Facelift nichts geändert. Auch knapp zwei Meter große Personen finden vorne

gut Platz, bei gleichzeitig angemessener Innenbreite. Entsprechend gut fällt das subjektive Raumgefühl aus, dazu tragen auch die recht großen Fensterflächen 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.

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



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

1-Liter-Flaschen. Das Handschuhfach ist ausreichend groß, beleuchtet und wird über die Klimaanlage mitgekühlt.

2,7 KOMFORT

2,8 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. Gegen Aufpreis gibt es eine adaptive Dämpferregelung, die die Kennlinie der Dämpfer fortwährend an die Fahrsituation anpasst. Der Testwagen mit dem 115 PS starken 1.6 TDI war mit dem Standfahrwerk ausgestattet, das mit einem durchschnittlichen

Federungskomfort aufwarten kann. Der Abstand zu den Varianten mit Mehrlenkerachse und adaptiver Dämpferregelung ist beachtlich. Im Stadtverkehr und besonders auf Querfugen spricht die Hinterachse spröde an und gibt Unebenheiten recht trocken an die Insassen weiter. Mit zunehmender Geschwindigkeit besser sich das Ansprechverhalten. Der Komfort auf Autobahnen ist ordentlich, nur kurz aufeinander folgende Bodenwellen bringen den Aufbau etwas in Unruhe.

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

⊕ Der Golf Comfortline ist mit Komfortsitzen ausgestattet. Beide Vordersitze bieten eine Zweiwege-Lordosenstütze, auch der Beifahrersitz ist in der Höhe verstellbar.

Der Testwagen hatte auf der Fahrerseite den ergoActive-Sitz an Bord. Dieser verfügt neben einer Vierwege-Lendenwirbelstütze samt Massagefunktion auch über eine ausziehbare Oberschenkelauflage sowie eine einstellbare Sitzneigung. Die Vordersitze überzeugen mit guter Konturierung und ordentlichem Seitenhalt. Die Sitzposition ist auch aufgrund der serienmäßigen Mittelarmlehne (längs- und höhenverstellbar) auch auf längeren Strecken angenehm.

3,2 Innengeräusch

Im Geräuschkomfort schneidet der Golf 1.6 TDI nicht sonderlich gut ab. Nicht nur, dass der Wolfsburger mit gemessenen 69,1 dB(A) bei 130 km/h nur durchschnittlich leise ist. Störender

ist die Tatsache, dass der Diesel bei Drehzahlen im Bereich von 1.000 und 1.500 Touren unangenehm dröhnt. Die Wind- und Fahrgeräusche halten sich meist angenehm im Hintergrund.

2,6 Klimatisierung

⊕ Im Comfortline ist eine manuelle Klimaanlage serienmäßig an Bord. Gegen Aufpreis ist eine Zweizonen-Klimaautomatik zu haben, die über Beschlag- und Luftgütesensor verfügt, die u.a. die Umluftschaltung

automatisch steuern. Sitz- (vorn), Lenkrad-, Standheizung sowie eine drahtlos beheizbare Frontscheibe finden sich in der Optionsliste, ebenso getönte Scheiben hinten.

2,7 MOTOR/ANTRIEB

3,1 Fahrleistungen

Der 1,6 Liter TDI leistet 115 PS und entwickelt ein maximales Drehmoment von 250 Nm. Damit ist der Wolfsburger Bestseller ordentlich motorisiert, der Wunsch nach mehr Leistung kommt nur selten auf. Für den Zwischenspur von 60 auf 100 km/h braucht der Kompaktwagen 6,9 s. Die Elastizität im vierten Gang - ebenfalls von 60 auf 100 km/h gemessen - geht mit

9,7 s noch gut aus, im fünften Gang braucht der Golf jedoch lange 17 s.

VW gibt den Standardsprint aus dem Stand auf 100 km/h mit 10,2 s, die Höchstgeschwindigkeit beträgt 198 km/h.

3,2 Laufkultur/Leistungsentfaltung

Die Laufkultur des Selbstzünders fällt konstruktionsbedingt schlechter aus als bei den Benzinern. Der Diesel kann sein Verbrennungsprinzip nicht verbergen, Vibrationen sind im Lenkrad und teilweise in der Pedalerie zu spüren. Störender ist jedoch das Dröhnen, das der Motor bei sehr niedrigen Drehzahlen und gleichzeitiger Leistungsanforderung entwickelt.

Leistungsentfaltung und Ansprechverhalten sind durchschnittlich. Der Turbodiesel entwickelt seine Leistung angenehm homogen, ab rund 1.500 Umdrehungen zieht er kräftig durch. Besonders bei niedrigen Drehzahlen dauert der Drehmomentaufbau nach dem Durchdrücken des Gaspedals einen gewissen Moment.

2,1 Schaltung/Getriebe

Serienmäßig ist der Motor im Golf 1.6 TDI an ein manuelles Fünfgang-Schaltgetriebe gekoppelt. Optional steht ein Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe mit trockener Kupplung zur Verfügung.

⊕ Das Fünfgang-Getriebe lässt sich leicht und präzise schalten, die Wege sind nicht zu lang. Der Rückwärtsgang kann einfach eingelegt werden, er ist über separates Herunterdrücken des Schalthebels gesichert. Der Motor hebt im Kupplungsschleifpunkt seine Drehzahl automatisch an,

damit er nicht so leicht abgewürgt wird - so klappt das Anfahren einfacher. Insgesamt ist das Getriebe wegen des fehlenden sechsten Gangs eher kurz übersetzt (2.550 U/min bei 130 km/h). Dennoch fallen die Drehzahlsprünge teils recht groß aus, sodass sich der Diesel nach dem Hochschalten oftmals erst wieder aus dem Drehzahlkeller emporarbeiten muss. Die Autohold-Funktion ist serienmäßig und hält das Fahrzeug zeitlich unbegrenzt an Steigungen fest. Das Start-Stopp-System funktioniert tadellos.

2,4 FAHREIGENSCHAFTEN

2,5 Fahrstabilität

Beim ADAC Ausweichtest schneidet der Golf mit der Verbundlenkerachse nicht so gut wie die Variante mit der Mehrlenkerachse ab. Das Fahrzeug reagiert spontan auf den Lenkbefehl zum Ausweichen, beim Zurücklenken in die ursprüngliche Spur neigt das Fahrzeugheck zum Ausbrechen und der Fahrer muss schnell gegenlenken. Das elektronische Stabilitätsprogramm greift recht spät ein und lässt einen erstaunlich großen Heckschwenk zu.

⊕ 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 zu leichten Lastwechselreaktionen, die aber unkritisch sind.

2,1 Lenkung

⊕ Die elektromechanische Servolenkung hinterlässt einen ausgewogenen Eindruck. Mit ihr lässt sich der Golf präzise dirigieren, die Zentrierung gefällt ebenfalls – in der Summe ergibt sich ein gutes Lenkgefühl. Die Lenkkräfte kann man in drei Stufen variieren (bei Option Fahrprofilauswahl). Im Vergleich zur optionalen Progressivlenkung ist die Standardlenkung weniger direkt übersetzt, mit 2,8 Umdrehungen von Anschlag zu Anschlag ist der Lenkaufwand aber dennoch überschaubar.

2,5 Bremse


⊕ 35,1 m vergehen, bis der Golf aus 100 km/h zum Stillstand kommt - ein ordentlicher Wert. Dabei zeigt die Bremsanlage auch bei sehr hoher Beanspruchung kein Nachlassen. Die Bremse spricht gut an und lässt sich fein dosieren.

2,0 SICHERHEIT

1,8 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ VW hat mit dem Facelift beim Golf die aktive Sicherheit weiter aufgerüstet. Der Golf Comfortline 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 Radar-Sensoren in der Heckschürze den kreuzenden Verkehr überwacht und beim Rückwärtsausparken vor Gefahren warnt. Das Assistenzpaket 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. Optional in Kombination mit den Navigationssystemen gibt es auch eine gut funktionierende Verkehrszeichenerkennung.

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	Serie
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremsssystem	Serie
	vorausschauendes Notbrems-system	Serie
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	nicht erhältlich
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremsssystem	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

Serienmäßig dagegen sind die Müdigkeitserkennung, die Multikollisionsbremse und die schnell blinkenden Bremslichter, die damit eine Notbremsung signalisieren. Daran, dass für den Golf weder ein Head-Up-Display noch ein

Kopplung von Verkehrszeichenerkennung und Geschwindigkeitsregler gibt, 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;

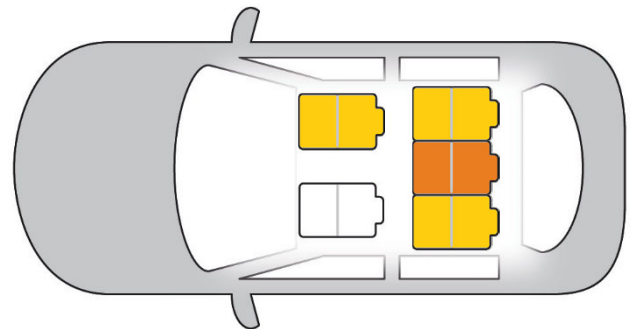
beim Abschnallen während der Fahrt ertönt ein Warnsignal und die Anzeige erscheint erneut. Gegen Aufpreis gibt es das „Progressive Insassenschutzsystem“, das in einer kritischen Fahrsituation durch Straffen der Gurte und Schließen der Fenster mögliche Unfallfolgen reduzieren soll. Ist ein Handy gekoppelt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

2,5 Kindersicherheit

Auf der Rückbank kann man Kindersitze ordentlich befestigen, entweder mit den Gurten (inkl. fester Gurtschlösser) oder komfortabler mit Isofix (und Ankerhaken). Der Mittelsitz eignet sich nur bedingt für Kindersitze, da die Polsterung einen sicheren Stand weniger begünstigt und keine Isofixbefestigungen vorhanden sind. Einfacher geht es wiederum auf dem Beifahrersitz, der 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.



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

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.

Verbrauch

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

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

2,0 UMWELT/ECOTEST

2,9 Verbrauch/CO2

Der durchschnittliche Kraftstoffkonsum des Golf 1.6 TDI beträgt glatte fünf Liter Diesel pro 100 km im ADAC Ecotest. Daran ergibt sich eine CO2-Bilanz von 158 g/km. Im Ecotest haben wir innerorts einen Verbrauch von 4,7 l, außerorts von 4,5 l und auf der Autobahn von 6,0 l pro 100 km ermittelt. Dafür gibt es 31 von 60 möglichen Punkten im Verbrauchskapitel.

1,0 Schadstoffe

⊕ Der Golf 1.6 TDI mit aktueller Abgasnorm Euro 6d-TEMP ist mit einem SCR-System ausgestattet. Dies hat zur Folge, dass die NOx-Emissionen sehr niedrig ausfallen - selbst im anspruchsvollen Autobahnzyklus des ADAC Ecotest. Der

verdiente Lohn sind 50 von 50 möglichen Punkten im Bereich Schadstoffe. Zusammen mit den 31 Punkten für den Schadstoffausstoß ergeben sich 81 Punkte und damit vier von fünf möglichen Sternen im ADAC Ecotest.

2,0 AUTOKOSTEN

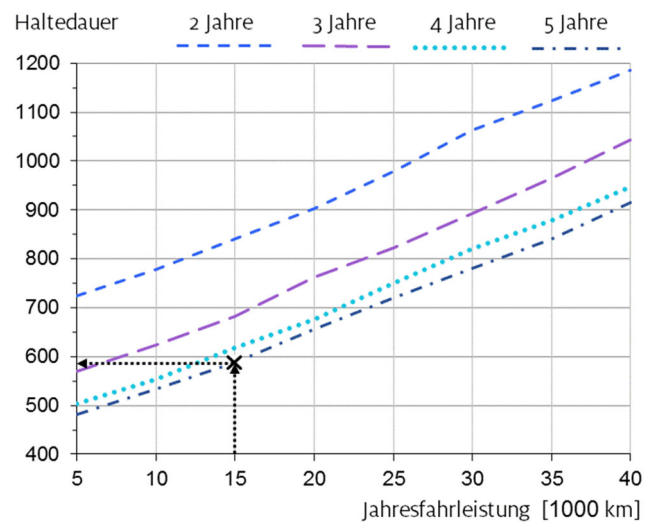
2,0 Monatliche Gesamtkosten

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

⊕ Mit 26.000 Euro für den Basisdiesel in der mittleren Ausstattung Comfortline ist der Wolfsburger Kompakte alles andere als ein Schnäppchen. Die Steuer beträgt 222 Euro pro Jahr (berechnet nach WLTP), die Typenklasseneinstufungen für die Versicherungen sind recht günstig (Haftpflicht 17, Teilkasko 21 und Vollkasko 18). Die Ölwechsel- und Inspektionsintervalle sind fahrleistungs- und fahrstilabhängig, können bei bis zu 30.000 km oder bis zwei Jahre liegen.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 587 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	1.0 TSI OPF Trendline	1.0 TSI OPF Trendline DSG (7- Gang)	1.5 TSI OPF ACT Comfort- line	1.5 TSI OPF ACT Comfort- line	1.6 TDI SCR Trendline	2.0 TDI SCR Com- fortline DSG (7- Gang)	1.5 TGI BlueMo- tion Trendline	GTI Per- formance OPF
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/3
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/999	3/999	4/1498	4/1498	4/1598	4/1968	4/1498	4/1984
Leistung [kW (PS)]	63 (85)	85 (115)	96 (130)	110 (150)	85 (115)	110 (150)	96 (130)	180 (245)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	175/2000	200/2000	200/1400	250/1500	250/1500	340/1750	200/1400	370/1600
0-100 km/h [s]	11,9	9,8	9,1	8,3	10,2	8,7	9,6	6,2
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	180	198	210	216	198	214	206	250
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	4,8 S	4,8 S	5,0 S	5,2 S	4,2 D	4,4 D	3,6 kg G	6,8 S
CO ₂ [g/km] lt. Hersteller	109	109	113	119	109	116	98	155
Versicherungsklassen KH/VK/TK	16/18/19	16/18/19	14/18/20	14/18/20	17/18/21	16/19/22	14/18/20	14/24/24
Steuer pro Jahr [Euro]	84	110	110	110	220	274	64	190
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	565	609	594	609	595	658	560	725
Preis [Euro]	19.520	23.315	25.260	26.270	24.145	30.950	26.780	33.995

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-Dieselmotor (Reihe), Turbo, Euro 6d-TEMP (WLTP), SCR-Kat mit DPF	
Hubraum	1.598 cm³
Leistung	85 kW/115 PS bei 3.250 1/min
Maximales Drehmoment	250 Nm bei 1.500 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	5-Gang-Schaltgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	198 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	10,2 s
Verbrauch pro 100 km	4,2 l
CO ₂ -Ausstoß	109 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	2,19 m²/0,27
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	205/55 R16
Länge/Breite/Höhe	4.258/1.799/1.492 mm
Leergewicht/Zuladung	1.355/505 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	380/1.270 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	670/1.500 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 (3.Gang)	6,9 s
Elastizität 60-100 km/h (4./5./6.Gang)	9,7/17,0/0 s
Drehzahl bei 130 km/h	2.550 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	35,1 m
Reifengröße Testwagen	225/45 R17 91W
Reifenmarke Testwagen	Dunlop Sport Maxx RT
Wendekreis links/rechts	10,9/10,9 m
EcoTest-Verbrauch	5,0 l/100km
Stadt/Land/BAB	4,7/4,5/6,0 l/100km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	132 g/km (WTW* 158 g/km)
Reichweite	1.000 km
Innengeräusch 130 km/h	69,1 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.030 mm
Leergewicht/Zuladung	1.358/502 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	305/665/1.120 l

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

Betriebskosten	109 Euro	Werkstattkosten	58 Euro
Fixkosten	107 Euro	Wertverlust	313 Euro
Monatliche Gesamtkosten	587 Euro		
Steuer pro Jahr (mit Serienausstattung) ¹	222 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	17/18/21		
Basispreis Golf 1.6 TDI SCR Comfortline	26.295 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 17.12.2018
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	36.800 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	7.917 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 01.09.2018 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. ¹ 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	1.045 Euro
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/ab 1.085 Euro°/-
Abbiege-/Kurvenlicht	190 Euro°/2.015 Euro
Regen-/Lichtsensor (Paket)	335 Euro°
Fernlichtassistent (Paket)	335 Euro°
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°
Spurwechselassistent (Paket)	370 Euro°

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/440 Euro°/205 Euro°/245 Euro°
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	465 Euro°
Navigationssystem	ab 1.005 Euro°
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	Serie/390 Euro°
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel (Paket)	335 Euro°/-
Sitzheizung vorn/hinten	450 Euro°/-
Lenkradheizung	135 Euro°
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung (klappbar)	880 Euro°
Metalllackierung	610 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	1.080 Euro

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,3

AUTOKOSTEN

2,0

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

Stand: März 2019

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