



VW Golf GTE DSG

Fünftürige Schräghecklimousine der unteren Mittelklasse (150 kW / 204 PS)

Mit dem Golf GTE bietet VW erstmals einen Plug-In-Hybrid an. Im GTE kommt ein 150 PS starker 1.4 TSI Benzinmotor zum Einsatz, der durch einen 75 kW starken Elektromotor unterstützt wird. Mit der daraus resultierenden maximalen Systemleistung von 204 PS lassen sich Fahrleistungen realisieren, die auf Augenhöhe mit dem klassischen Golf GTI liegen. Zumindest solange der 8,7 kWh große Akku ausreichend geladen ist. Neigt sich die elektrische Energie dem Ende zu, bleibt vom sportlichen Antritt nicht mehr viel übrig. Für zügiges Fahren reichen die 150 PS des 1.4 TSI Motors dennoch. Nicht perfekt gelöst ist das Zusammenspiel zwischen Benzin-/Elektromotor und DSG. Oft spricht das Getriebe verzögert auf Leistungsabruf an und schaltet nicht immer ruckfrei. Rein elektrisch lassen sich laut Hersteller maximal 50 km erreichen. In der Praxis muss man hierfür jedoch sehr defensiv unterwegs sein. Im ADAC EcoTest reicht es für den Golf GTE mit 85 Punkten klar für vier Sterne. Mit vollen Akkus braucht man laut Messung auf den ersten 100 km 3,3 l Benzin und 7,0 kWh an elektrischer Energie. Führt man dann mit leerem Akku weiter, steigt der Verbrauch auf durchschnittlich 5,1 l/100 km. Laden kann man die Akkus in rund 3,45 Std an der Haushaltssteckdose oder etwas schneller an einer Wallbox. Fazit: Der Golf GTE ist ein interessantes Auto für Individualisten, denen die tägliche emissionsfreie Kurzstreckenfahrt ebenso wichtig ist wie das gelegentlich flotte Fahren auf Autobahn und Landstraße. Einschränkungen muss man beim GTE nur wenig in Kauf nehmen - lediglich der Kofferraum fällt aufgrund der Akkus etwas kleiner aus. Wirtschaftlich ist der GTE mit einem Grundpreis von 36.900 Euro nicht – selbst ein GTI ist rund 5.000 Euro günstiger. **Karosserievarianten:** keine.

Konkurrenten: Audi A3 e-tron.

+ bis zu 50 km rein elektrische Reichweite, niedriger Verbrauch, sehr gute Fahrleistungen, sichere Fahreigenschaften, guter Fahrkomfort

- durch Akku leicht eingeschränkter Kofferraum, Fahrlichtanzeige nur im Lichtschalter, DSG schaltet nicht immer verzögerungsfrei, sehr teuer



ADAC-URTEIL

1,8 AUTOTEST

3,8 AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

2,4 Familie

2,5 Stadtverkehr

2,8 Senioren

1,9 Langstrecke

3,0 Transport

1,7 Fahrspaß

2,8 Preis/Leistung

Stand: April 2015
Text: D. Silvestro

⊕ Der Golf GTE überzeugt mit einer guten Verarbeitung, die nur wenig Anlass zur Kritik gibt. Blaue Akzente an der Karosserie und im Innenraum heben den GTE optisch vom normalen Golf ab und unterstreichen den Charakter des sportlichen Kompaktwagens. Der Innenraum wirkt aufgeräumt und glänzt durch eine solide Verarbeitung. Alle Teile sind passgenau und stabil verbaut. Die verwendeten Materialien zeigen sich zwar insgesamt für die Fahrzeugklasse angemessen, doch fühlen sich einige Kunststoffteile, die nicht im direkten Sichtbereich des Fahrers liegen, doch recht 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 Karosseriefalze sind sauber versiegelt und gut gegen Korrosion geschützt. Der Motorraum ist von unten vollkommen geschlossen und der Unterboden weitgehend glattflächig. Die Türschweller sind durch weit außen liegende Türgummis sehr gut gegen Verschmutzung geschützt. Die Ladedose befindet sich im Frontgrill hinter dem VW-Emblem. Das Emblem ist in die Zentralverriegelung integriert und kann bei verschlossenem Fahrzeug nicht geöffnet werden.

⊖ Die Tankklappe für den Benzintank ist dagegen nicht wie beim normalen Golf in die Zentralverriegelung integriert. Sie muss über einen Taster in der Fahrertürverkleidung entriegelt werden. Der Tankstutzen besitzt keine Schutzklappe - dadurch kann das Fahrzeug bei Unachtsamkeit mit Diesel anstatt Benzin betankt werden, was teure Reparaturen nach sich ziehen kann. Die Karosserie ist bei leichten Parkreplern oder einer unvorsichtig geöffneten Tür weitgehend ungeschützt. Es fehlen Schutzleisten an den Türen. Die lackierten Stoßfänger sind einteilig. Nur der untere Bereich der hinteren Stoßstange kann separat ausgetauscht werden. An den Türschwellern gibt es keine Einstiegsleisten, die Lackkratzer beim Ein- und Aussteigen verhindern würden.

Die Alltagstauglichkeit des Golf GTE ist zufriedenstellend. Der ausschließlich als Fünftürer lieferbare GTE bietet vier vollwertige Sitzplätze und einen schmaleren Notsitz hinten in der Mitte, der sich lediglich für kurze Strecken eignet. Die zulässige Zuladung liegt bei gerade akzeptablen 450 kg. Auf dem Dach dürfen Lasten bis 75 kg transportiert werden. Die maximal erlaubte Anhängelast fällt zufriedenstellend aus. Gebremst dürfen 1.500 kg und ungebremst 750 kg gezogen werden. Der Golf GTE ist mit einem 40 l Kraftstofftank ausgestattet - damit lassen sich bei leeren Akkus mit einer Tankfüllung Reichweiten von bis zu 785 km zurücklegen (Basis: EcoTest Verbrauch bei leeren Batterien). Fährt man rein elektrisch, sind mit dem 8,7 kWh großen Lithium-Ionen-Akku (Gesamtkapazität, nutzbare Akkukapazität geringer) je nach Fahrprofil elektrische Reichweiten von bis zu 50 km möglich (Herstellerangaben). Wird der GTE ausschließlich in der Stadt genutzt und entsprechend defensiv gefahren, ist die angegebene elektrische Reichweite zwar erreichbar, fährt man den GTE aber etwas flotter und auch außerorts, sinkt die elektrische Reichweite deutlich. Wer mit voll geladener Batterie startet und dann mit leerer Batterie weiterfährt, kommt auf eine rechnerische Gesamtreichweite von 835 km (ermittelt mit folgenden Werten: erste 100 km: 3,3 l Kraftstoffverbrauch und 7 kWh Strom, danach Kraftstoffverbrauch von 5,1 l/100 km). Um die Akkus zu laden, gibt es für den Golf zwei verschiedene Möglichkeiten.



Unter dem VW-Emblem an der Fahrzeugfront verbirgt sich die Ladesteckdose.

Serienmäßig findet man ein Ladekabel für die Haushaltssteckdose an Bord - damit lassen sich die Akkus mit maximal 2,3 kW (10 A, 230 V Wechselstrom) in rund drei Stunden und 45 Minuten wieder ganz voll laden. Etwas schneller geht es an Wechselstrom-Ladestationen. Hierfür kann man optional ein Ladekabel ordern. Dann lässt sich der GTE mit maximal 3,6 kWh (16 A, 230 V Wechselstrom) in etwa 2,25 Stunden aufladen.

+ Die maximale Stützlast beträgt 80 kg. Damit können auf der Anhängerkupplung auch Fahrradheckträger montiert und schwerere Fahrräder (z.B. zwei E-Bikes) transportiert werden. Ist das Ladekabel eingesteckt, kann das Fahrzeug nicht gestartet werden - eine Fehlbedienung wird dadurch verhindert. Auch der Diebstahlschutz ist gut. Bei abgeschlossenem Fahrzeug wird das Ladekabel verriegelt und kann nicht abgezogen werden. Über das Fahrzeugmenü oder die Handy-App "Car-Net e-Remote" können sowohl die Ladezeiten (Startpunkt) sowie die Vorklimatisierung des Fahrzeugs (heizen und kühlen) gesteuert werden.

- Für den Fall einer Reifenpanne gibt es beim GTE nur ein Reparaturset, das sich unter Umständen schnell als unbrauchbar erweisen kann. Wagenheber und Radmutternschlüssel sucht man vergebens im Fahrzeug. Ein Reserverad ist für den GTE nicht erhältlich.

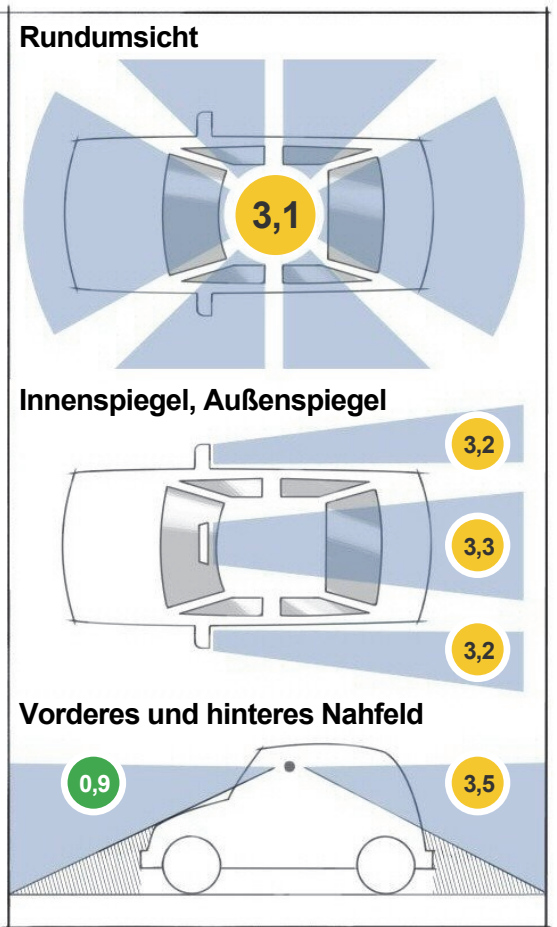
2,0 Sicht

Der Golf bietet insgesamt eine zufriedenstellende Rundumsicht. Nach hinten wird die Sicht nicht zu stark eingeschränkt. Die vorderen A-Säulen besitzen zwar zusätzliche kleine Dreiecksfenster, doch wirklich sichtverbessernd wirken sich diese nicht aus. Im Gegenteil, die A-Säulen sind dadurch insgesamt recht breit und behindern die Sicht nach schräg vorn 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 zufriedenstellend erkannt werden.

+ Die nach vorn flach abfallende Motorhaube erlaubt gute Sicht auf den Bereich direkt vor dem Fahrzeug. Die Außenspiegel sind serienmäßig elektrisch einstell- und beheizbar. Leider besitzt nur der linke Außenspiegel einen asphärischen Bereich, der den toten Winkel des Fahrzeugs deutlich verkleinert. 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 im Testwagen verbaute, empfehlenswerte optionale Licht-Sicht-Paket beinhaltet neben dem automatisch abblendenden Innenspiegel auch einen Licht- und Regensensor. Der GTE hat bereits serienmäßig sinnvolle Parksensoren an Bord, die den Fahrer beim Rangieren akustisch und optisch bei Hindernissen vor oder hinter dem Fahrzeug warnen.



Die teilversenkbaren Kopfstützen erleichtern die Sicht nach hinten.



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

Gegen Aufpreis kann man zusätzlich eine Rückfahrkamera und einen Parklenkassistenten (Park Assist) ordern (im Testwagen verbaut). 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. Beim Golf GTE sind serienmäßig LED-Scheinwerfer verbaut. Möchte man Kurven- und Abbiegelicht sowie einen dynamischen Fernlichtassistenten (Dynamic Light Assist) an Bord haben, werden die LED-Scheinwerfer durch Xenonscheinwerfer ersetzt. In der Summe sorgen die Xenonscheinwerfer für eine nochmals bessere Fahrbahnausleuchtung. LED-Tagfahrlicht ist serienmäßig verbaut.

2,7

Ein-/Ausstieg

Das Ein- und Aussteigen klappt im Golf zufriedenstellend. Der Schweller ist zwar niedrig, wodurch die Füße beim Ein- und Ausstiegen nicht so weit angehoben werden müssen, doch stört vor allem der sehr große Abstand zwischen Schwelleraußenkante und Sitz. Die Sitzfläche liegt in akzeptabler Höhe über der Fahrbahn. Hinten steigt man recht bequem ein und aus. Die Türöffnungen sind ausreichend groß und die Rücksitzbank liegt auf akzeptabler Höhe. Einzig die weit vorgezogenen Radläufe 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 Rastungen.

+ Die Zentralverriegelung lässt sich mit einer praktischen Fernbedienung steuern, mit der auch die Fenster geöffnet und geschlossen werden können. Gegen Aufpreis gibt es das im Testwagen verbaute schlüssellose Zugangssystem "Keyless Access". Damit kann der Schlüssel beim Öffnen und Verschließen des Fahrzeugs in der Tasche bleiben. Mit dem "Keyless Access" kann man sich auch nicht mehr versehentlich aussperren, da das Fahrzeug erkennt, wenn sich der Schlüssel noch im Fahrzeug befindet. Bei Wahl des optionalen Licht-Sicht-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 (im Testwagen). Für alle außen sitzenden Insassen gibt es Haltegriffe am Dachhimmel, die das Aussteigen erleichtern können.

- 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, sie kann durch zweifaches Verriegeln mit dem Schlüssel manuell deaktiviert werden.

3,9

Kofferraum-Volumen*

Gegenüber dem konventionell betriebenen Golf ist das Kofferraum-Volumen des GTE um rund 60 l kleiner. Da im GTE sowohl die Akkus als auch ein 40 l Kraftstofftank untergebracht werden müssen, entfallen beim GTE die Ersatzradmulde sowie der variable Kofferraum-Ladeboden. Somit stehen noch rund 245 l Kofferraum zur Verfügung (gemessen bis Gepäckraumabdeckung). Entfernt man die Laderaumabdeckung, so können 365 l Volumen genutzt werden (dachhoch gemessen). Sieben handelsübliche Getränkeboxen lassen sich dann darin stapeln. Klappt man die Rücksitze um, stehen brauchbare 605 l zur Verfügung (gemessen bis Fensterunterkante). Dachhoch gemessen sind es dann 1.060 l.



Aufgrund der verbauten Hybridkomponenten ist der Kofferraum (245 l Volumen) des Golf GTE um 60 l kleiner als beim e-Golf oder herkömmlich angetriebenen Modellen.

2,5 Kofferraum-Zugänglichkeit

- + Die Kofferraumklappe wird über das VW-Emblem entriegelt und lässt sich leicht anheben. Zum Schließen gibt es praktische Griffmulden in der Klappeninnenverkleidung. Unter der geöffneten Heckklappe finden Personen bis über 1,85 m genügend Platz, ohne sich den Kopf anzustoßen. Dank der niedrigen Ladekante (rund 67 cm über der Fahrbahn) lassen sich auch schwere Gegenstände (z.B. Getränkeboxen) einfach einladen. Beim Ausladen liegt die Kante nur 6 cm über dem Kofferraumboden. Der Golf bietet einen gut nutzbaren Kofferraum mit einem praktischen Format. 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 mit nur einer Leuchte links in der Verkleidung schwach aus. An den seitlichen Spitzen der Heckklappe kann man sich schmerzhaft den Kopf stoßen.

2,7 Kofferraum-Variabilität

Der Golf bietet dank asymmetrisch geteilter Rücksitzlehne eine zufriedenstellende Kofferraum-Variabilität.

- + Der Klappmechanismus lässt sich vom Innenraum und mit etwas Mühe auch vom Kofferraum aus mit wenig Kraftaufwand bedienen. Die Gurte sind dabei mittels einer Leiste geführt und können nur bei größter Unachtsamkeit beim Zurückklappen der Lehne eingeklemmt werden. Eine praktische Durchladeluke in der Mittelarmlehne ist Serie.
- Da es beim GTE weder einen variablen Ladeboden noch eine Reserveradmulde gibt, hat man unter dem Kofferraumboden wenig Ablagemöglichkeiten. Auch sonst gibt es kaum Ablagen im Kofferraum, da das rechte Ablagefach durch das Reifenreparaturset ausgefüllt wird. Immerhin findet man stabile Ösen zur Ladungssicherung und eine 12V Steckdose im Kofferraum.

1,7 INNENRAUM

1,6 Bedienung

Die Bedienung des Golf GTE funktioniert weitgehend intuitiv und erfordert kaum mehr Eingewöhnung als bei den normalen Varianten. Unübersichtlicher gestaltet ist lediglich das Kombiinstrument. Da anstelle des Drehzahlmessers eine riesige Power-Anzeige verbaut ist, die die abgerufene Leistung (in Prozent) anzeigt, ist der Drehzahlmesser als kleines zusätzliches Rundinstrument ausgeführt (anstelle der Kühlmitteltemperatur). Eine Kühlmitteltemperaturanzeige gibt es dadurch nicht mehr. Man kann aber im Bordcomputer die Motoröltemperatur abrufen. Die Akkustandanzeige ist ebenfalls digital im Kombiinstrument eingeblendet und nur mäßig ablesbar. In der Summe bietet der Golf mit klar gegliederten Bedienelementen und dem riesigen Navigationssystem "Discover Pro" inklusive Touchscreen und Annäherungssensor dennoch eine einfache und intuitive Bedienung der Grundfunktionen. Möchte man jedoch die vielen Einstell- und Individualisierungsmöglichkeiten nutzen, benötigt man trotz der klar strukturierten Menüführung eine gewisse Eingewöhnungszeit.



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

⊕ Das Lenkrad lässt sich in einem großen Bereich in der Höhe und Weite einstellen. Die Pedale sind gut angeordnet. Der Wählhebel ist gut positioniert und dadurch 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 Nebelschlussleuchte (durch Herausziehen des Schalters aktivierbar). Er wird aber selten angefasst werden, da das Fahrlicht per Sensor automatisch aktiviert wird (optional im Licht-Sicht-Paket). Das Klimabedienteil könnte zwar etwas höher positioniert sein, dafür erschließen sich die Funktionen der serienmäßigen Klimaautomatik sehr schnell und intuitiv. Die angewählte Temperatur wird in einem kleinen Display angezeigt und ist gut ablesbar. Um Detaileinstellungen 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. Um Energie zu sparen, schaltet die Heckscheibenheizung nach gewisser Betriebsdauer automatisch ab. Das optionale Navigationssystem "Discover Pro" hat eine riesige Bildschirmdiagonale von 20,3 cm und ist mit einem Annäherungssensor ausgestattet, der erkennt, wenn sich die Hand in Richtung Bildschirm bewegt. Dann werden weitere Auswahlpunkte aufgelistet. Das im Stil 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 Lautsprechersystem des "Discover Pro" sorgt für klaren Klang und kräftige Bässe, auch bei lauter Musik. Die mechanische Sitzeinstellung gibt keine Fragen auf und funktioniert weitgehend leichtgängig. Einzige Ausnahme: Die Hebel für die Lordosenstützen sind zu hoch angebracht. Ablagen gibt es vorn 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. 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 vier LED-Leselampen sorgen für eine gute Innenraum-Ausleuchtung. Zudem hat der GTE eine angenehme Ambientebeleuchtung. Auch die Bedienelemente sind großzügig beleuchtet. 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. Stromverbrauch, 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). Gegen Aufpreis unterstützt ein Tempomat, der auch mit einer radargestützten Abstandsregelung ausgestattet werden kann (im Testwagen verbaut).

⊖ Die Fahrlichtanzeige ist im Fahrlichtschalter integriert und vom Fahrer nur sehr schlecht erkennbar. Die vielen kleinen Lenkradtasten sind nicht sehr übersichtlich und erfordern eine erhöhte Aufmerksamkeit, möchte man diese während der Fahrt bedienen. Dies führt zu deutlicher Ablenkung vom Verkehrsgeschehen.

1,4 **Raumangebot vorne***

⊕ Das Platzangebot im Golf ist hervorragend. Der Einstellbereich der Längsverschiebung ist riesig. So finden bei ganz zurück geschobenen Sitzen Personen von rund zwei Metern bequem Platz. Dank der großen Innenbreite fühlt man sich auf den vorderen Sitzen nur wenig eingeengt. Das subjektive Raumgefühl geht insgesamt in Ordnung.

2,0 Raumangebot hinten*

⊕ Auch hinten geht es für eine Schräghecklimousine der unteren Mittelklasse großzügig zu. Sind die Vordersitze auf 1,85 m große Personen eingestellt, reicht die Beinfreiheit hinten für knapp 1,95 m große 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.

4,0 Innenraum-Variabilität

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

2,0 KOMFORT

2,1 Federung

Für den GTE gibt es neben dem Standard-Fahrwerk auch das adaptive Dämpfersystem DCC (im Testwagen verbaut). Damit kann die Dämpferkennlinie in zwei Stufen eingestellt werden (Normal und GTE-Modus).

⊕ Die Abstimmung des adaptiven Fahrwerks ist VW sehr gut gelungen. Im Normal-Modus federt der GTE sehr ausgewogen. Einerseits werden weder grobe Hindernisse wie Schlaglöcher oder Querfugen besonders hart zu den Insassen durchgereicht. Andererseits liegt der sportliche Plug-In-Hybrid souverän auf der Straße. Weder Aufbaubewegungen noch Seitenneigung sind besonders stark ausgeprägt. Auch bei langen Bodenwellen auf der Autobahn schwingt die Karosserie nicht nach. Selbst mit voller Beladung kommt das Fahrwerk gut zurecht und besitzt eine ausgewogene Feder-Dämpfer-Abstimmung. Auch feine Unebenheiten werden vom GTE recht gut absorbiert. Hier kommt dem Golf zusätzlich der verhältnismäßig große Reifenquerschnitt (205/55 R16) zugute. Die damit verbundene gute Eigenfederung der Reifen sorgt für geringe Vibrationen. Aktiviert man den GTE-Modus, wirkt der Golf insgesamt etwas nervöser, da dann feine Unebenheiten etwas stärker durchdringen. Insgesamt lässt sich der GTE aber dadurch kaum sportlicher bewegen als im Normalmodus. Im Vergleich zum GTI bzw. GTD ist das Fahrwerk merklich komfortabler abgestimmt.

2,1 Sitze

Der Golf GTE ist serienmäßig mit Sportsitzen ausgestattet.

⊕ Beide Vordersitze lassen sich in der Sitzhöhe, nicht aber in der Sitzneigung einstellen. Sowohl Lehnen als auch die langen Sitzflächen sind gut ausgeformt. Durch die ausgeprägten Seitenwangen hat man auch bei schneller Kurvenfahrt einen guten Seitenhalt. Die Wangen der Lehnen sind nicht zu schmal geschnitten, wodurch auch kräftigere Staturen bequem Platz finden. Die Stoffbezüge zeigen sich zufriedenstellend atmungsaktiv, wodurch man bei hohen Außentemperaturen nicht so stark schwitzt. Personen unterschiedlicher Statur und Körpergröße finden schnell eine angenehme Sitzposition. Der Fahrer kann seinen linken Fuß auf einer großzügig dimensionierten Alu-Fußstütze abstellen. 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.

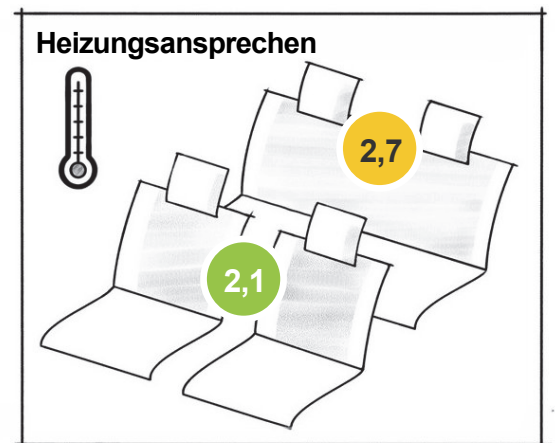
Die Oberschenkelunterstützung könnte aber etwas ausgeprägter sein. Auf der Rücksitzbank geht es nicht ganz so komfortabel zu. Für eine Rücksitzbank in der unteren Mittelklasse bietet die des Golf aber dennoch einen auffallend guten Sitzkomfort.

1,8 Innengeräusch

+ Der gemessene Geräuschpegel liegt bei Autobahnrichtgeschwindigkeit (130 km/h) und laufendem Verbrennungsmotor bei lediglich 66,8 dB(A). Fährt man geringfügig langsamer, kann der GTE auch rein elektrisch betrieben werden. Dann liegt der Geräuschpegel nochmals etwas niedriger. Weder Fahr- noch Windgeräusche dringen besonders stark in den Innenraum. Die Windgeräusche nehmen auch bei höheren Geschwindigkeiten nicht überproportional zu. Bei Konstantfahrt läuft der 1.4 TSI Motor unauffällig. Tritt man das Gaspedal aber vollständig durch, heult der Motor (vor allem wenn man vorher rein elektrisch unterwegs war) laut auf, was weder besonders souverän, noch besonders sportlich klingt. Betätigt man den GTE-Modus, wird künstlich über Lautsprecher ein etwas sportlicherer Motorklang im Innenraum erzeugt. Im rein elektrischen Betrieb sind dagegen vom E-Antrieb kaum Geräusche im Innenraum wahrnehmbar.

1,8 Klimatisierung

+ Serienmäßig ist eine Zwei-Zonen-Klimaanlage an Bord, die effektiv kühlt und im Winter in kurzer Zeit für angenehme Temperaturen im Innenraum sorgt. Dank der elektrischen Heizung wird es vor allem vorn schnell warm. Im Fußraum herrschen schon nach wenigen Minuten angenehme Temperaturen. Mit der elektrischen Klimaanlage kann man das Fahrzeug auch kühlen oder heizen, wenn das Auto an der Steckdose hängt. Der Innenraum wird dann bereits vor der Fahrt klimatisiert, ohne dabei dem Akku Ladung zu entziehen. Ist der Akku entsprechend voll, geht das auch, ohne dass der GTE an der Steckdose hängt. Das ganze kann per Timer oder per Handy programmiert werden (Car-Net e-Remote). Mit der Zwei-Zonen-Klimaanlage können sich Fahrer und Beifahrer getrennt die Temperatur einstellen. Die Luftmengenverteilung kann gut justiert werden, allerdings nur für beide vorderen Insassen zusammen. Die Klimaanlage arbeitet fein und situationsangepasst. Man kann die Intensität der Automatikfunktion auswählen (sanft, mittel, intensiv). Die automatische Umluftregelung mittels Luftgütesensor und der Aktivkohlefilter sorgen stets für gute Atemluft im Innenraum.



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

1,8 MOTOR/ANTRIEB

1,1 Fahrleistungen*

+ Der Golf GTE wird durch einen 75 kW Elektromotor und einen 1.4 TSI Motor mit 150 PS angetrieben. In Kombination kommt dadurch eine maximale Systemleistung von 204 PS zustande. Die Fahrleistungen, die damit erzielt werden, sind tadellos. Den Sprint von 60 auf 100 km/h meistert der GTE in rund 4,2 s. Durch die Kombination beider Motoren wird über einen weiten Drehzahlbereich ein hohes Drehmoment erreicht. So liegen bereits ab Stillstand die 350 Nm des Elektromotors an, von 1.600 1/min bis 3.500 1/min unterstützt zudem der Turbo-Motor mit seinem maximalen Drehmoment von 250 Nm.

Bis ca. 130 km/h fühlen sich Fahrleistungen subjektiv noch besser an, als sie es sind. Erst bei höheren Geschwindigkeiten geht es merklich träger zu. Ohne Kickdown treibt dann nur noch der 150 PS Benziner die Vorderräder an. Bei Kickdown wird die "Boost"-Funktion aktiviert und kurzzeitig der Elektromotor zur Unterstützung zugeschaltet. Die angegebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 217 km/h - ohne Elektroschub wird diese aber nur sehr schleppend erreicht.

2,2 Laufkultur

- ⊕ Die Laufkultur des Golf GTE ist insgesamt angenehm und im Normalbetrieb sehr unauffällig. Der 1.4-Liter-Vierzylinder-Motor überträgt kaum Vibrationen in den Innenraum und ist auch akustisch wenig präsent. Im rein elektrischen Fahrbetrieb hört man unter Last lediglich ein leises Surren des Elektromotors, was aber kaum stört.
- ⊖ Weniger schön läuft der Motor bei hohen Drehzahlen. Fährt man elektrisch und betätigt den Kickdown, jault schlagartig der Benzinmotor auf, was sich weder besonders kultiviert, noch besonders sportlich anhört.

2,1 Schaltung

Im GTE kommt ein neu entwickeltes Doppelkupplungsgetriebe (DSG) zum Einsatz, in dem auch der Elektromotor und eine zusätzliche Trennkupplung zum Abkoppeln des Benzinmotors integriert sind. Die zu einer Einheit zusammengefügte Antriebskomponenten samt vorgeschaltetem Benzinmotor harmonisieren insgesamt recht gut miteinander, auch wenn dem Konzept im Detail noch etwas Feintuning gut tun würde. Im reinen Elektromodus (E-Mode) werden die Fahrstufen nicht ruckfrei geschaltet. Die Schaltvorgänge sind immer durch eine kurze Zugkraftunterbrechung spürbar, die zwar nur minimal ausfällt, jedoch aufgrund des linearen Drehmomentverlaufs des Elektromotors stärker wahrgenommen wird. Fährt man im Hybrid-Modus, ähnelt die Charakteristik des DSG der, die man von anderen VW-Modellen kennt. Die Stufen werden spontan und ruckfrei eingelegt. Ist jedoch der Benzinmotor ausgeschaltet und man ruft schlagartig Leistung ab (Kickdown), dauert es sehr lange, bis der Benzinmotor eingekoppelt wird und die volle Leistung verfügbar ist. Durch das verzögerte Ansprechen fühlt sich der GTE in der Summe deutlich unsportlicher an als ein GTI oder GTD, auch wenn die Fahrleistungen durchaus auf Augenhöhe liegen (zumindest mit voller Batterie). Den Rückwärtsgang kann man einfach einlegen. Wechselt man jedoch vom Vorwärts- in den Rückwärtsgang, während das Fahrzeug noch leicht nach vorn rollt, wird der Rückwärtsgang nicht eingelegt und man rollt weiter vorwärts. Erst wenn das Fahrzeug ganz steht, schaltet die Elektronik dann in den Rückwärtsgang. Das kann kritisch werden, wenn auf engem Raum schnell rangiert wird und das Fahrzeug dann unverhofft ein Stück weiter rollt.

- ⊕ Der Wählhebel ist - wie von anderen VW gewohnt - einwandfrei angeordnet und einfach zu bedienen. Die Gänge können auch manuell per Wählhebel oder mittels Schaltpaddel am Lenkrad gewechselt werden. Fährt man in Stellung "D" und zieht dann den Hebel nach hinten, wechselt man in den "B"-Modus. Dann wird der GTE durch Rekuperation (Aufladen der Batterien) stärker abgebremst, sobald man vom Gaspedal geht. Das ist besonders komfortabel, wenn man beispielsweise lange Strecken bergab rollt und nicht ständig leicht die Bremse betätigen will. Das Anfahren klappt dank der feinfühligsten Kriechfunktion problemlos. Am Berg wird das Fahrzeug durch die Auto-Hold-Funktion festgehalten, ohne dass der Fahrer die Bremse betätigen muss. Gibt der Fahrer Gas, wird automatisch die Bremse gelöst.
- ⊖ Wählt man das Fahrprogramm "GTE", schaltet das DSG automatisch in den Sportmodus "S", was prinzipiell auch ok ist. Schaltet man dann jedoch manuell in den Getriebemodus "D", wird nach kurzer Zeit automatisch wieder in den Modus "S" zurückgewechselt. Ein dauerhaftes Fahren im Modus "D" ist im Fahrprogramm "GTE" daher nicht möglich.

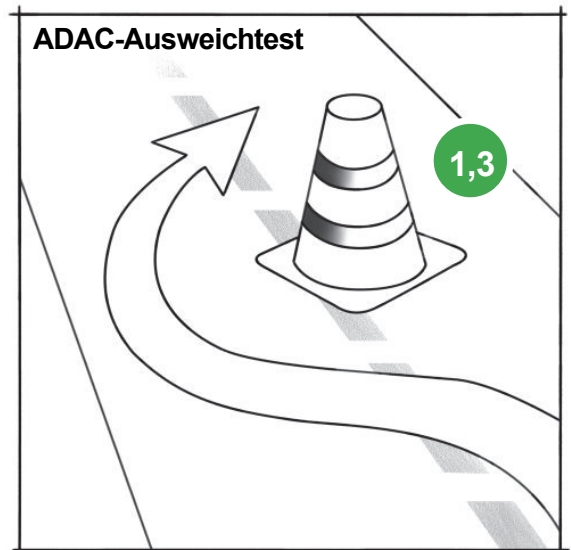
2,0 Getriebeabstufung

⊕ Die Schaltstufen des Sechsgang-Doppelkupplungsgetriebes wurden einwandfrei ausgelegt. Die Gänge sind gut gespreizt und harmonisieren mit der Elektro-Benzin-Kombination. Die Gesamtübersetzung wurde nicht zu kurz gewählt. Bei 130 km/h dreht der Motor im höchsten Gang mit rund 2.600 1/min.

1,9 FAHREIGENSCHAFTEN

1,8 Fahrstabilität

⊕ Der Golf GTE überzeugt mit einem sportlichen und gleichzeitig sicheren Fahrverhalten. Bei einem plötzlichen Spurwechsel reagiert der Golf spontan auf Lenkbefehle und pendelt dabei kaum nach. Der Geradeauslauf ist gut, auch bei Spurrillen hält der Golf einwandfrei die Spur. Beim ADAC Ausweichtest schneidet der Golf GTE sehr gut ab. Das Fahrzeug reagiert spontan auf Lenkbefehle und zeigt ein weitgehend neutrales sowie kontrollierbares Fahrverhalten. Das feinfühlig und früh eingreifende ESP unterstützt den Fahrer dabei effektiv. Das ESP beinhaltet auch eine Gegenlenkunterstützung, die 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 ist serienmäßig mit der elektronischen Differentialsperre XDS ausgestattet. Dabei wird das kurveninnere Rad selektiv abgebremst, falls es droht durchzudrehen. Damit wird die Traktion verbessert und die Untersteuertendenz beim Beschleunigen aus Kurven verringert. Trotz des XDS kann das hohe Drehmoment des Elektromotors beim Anfahren aber nicht immer problemlos auf die Straße übertragen werden. Die Antriebsräder drehen beim Anfahren oft unbeabsichtigt kurz durch und müssen dann von der Traktionskontrolle eingeregelt werden. Das Kurvenverhalten des Golf ist sehr sicher ausgelegt. Der Grenzbereich liegt hoch und kündigt sich 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. In der Summe lässt sich der GTE sportlich und sicher bewegen, reicht aber nicht an die sportlichen Fahreigenschaften eines klassischen GTI, was auch an den schmalen Energiesparreifen liegen kann, die serienmäßig verbaut sind.



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.

2,0 Lenkung*

⊕ Die elektromechanische Servolenkung des GTE zeigt sich insgesamt präzise und gibt dem Fahrer ein gutes Lenkgefühl. Um die Mittellage könnte die Lenkung zwar etwas stärker zentrieren, das Ansprechen ist aber dennoch gut, ohne dass die Lenkung nervös wirken würde. Bei größeren Lenkwinkeln dauert es kurz, bis die Hinterachse Seitenführungskräfte aufbaut. Dadurch spricht die Lenkung leicht verzögert an. Dann erhält man aber ein gutes Lenkgefühl. Im Modus "GTE" ist das Lenkgefühl nochmals besser. In der Summe spricht die Lenkung des GTE zwar nicht ganz so sportlich direkt an, wie beispielsweise beim GTI, dennoch kann man mit dem Ergebnis durchaus zufrieden sein.

Die Lenkübersetzung ist zufriedenstellend. Von Anschlag zu Anschlag sind knapp drei Lenkradumdrehungen notwendig. Der Kraftaufwand beim Rangieren fällt gering aus. Der Wendekreis von 10,9 m geht für diese Fahrzeugklasse in Ordnung.

– Die für den Golf sonst lieferbare Progressivlenkung ist für den GTE nicht erhältlich.

1,9 Bremse

+ Der GTE überzeugt mit einer standfesten Bremsanlage und einem kurzen Bremsweg. Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h steht das Fahrzeug nach rund 35,8 m (Mittelwert aus zehn Messungen, halbe Zuladung, Reifen: Michelin EnergySaver der Größe 205/55 R16 91V). Gut gelungen ist die Abstimmung des speziell für Elektromotoren entwickelten elektromechanischen Bremskraftverstärkers. Die Bremse spricht spontan an und der Übergang zwischen der Verzögerung durch Rekuperation (Rückgewinnung von Bremsenergie) und der normalen Betriebsbremse ist kaum spürbar, wodurch sich die Bremse gut dosieren lässt. Das Bremsgefühl weicht dadurch kaum von dem bei konventionellen Golf-Modellen gewohnten Gefühl ab. Die Spurtreue beim Bremsen in der Kurve geht in Ordnung, auch wenn das Fahrzeug dann recht stark untersteuert.

1,4 SICHERHEIT

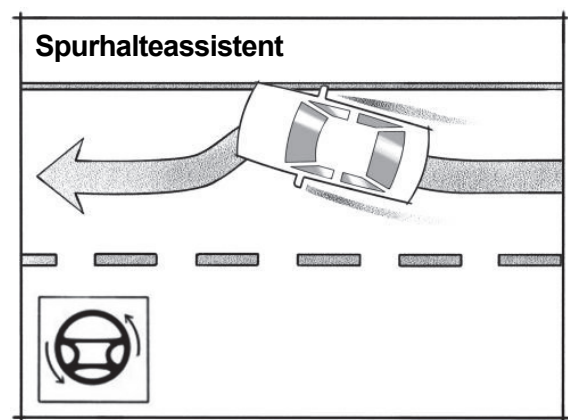
1,1 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Für den Golf gibt es eine ganze Reihe an aktiven Sicherheitssystemen, die insgesamt für ein sehr hohes Sicherheitsniveau sorgen. Auch für den GTE sind alle für den normalen Golf erhältlichen Assistenzsysteme verfügbar.

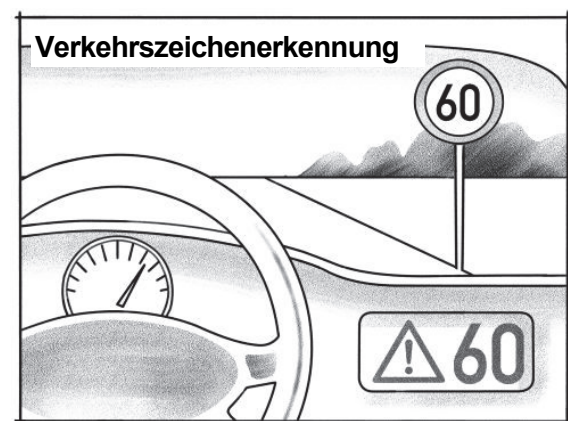
+ Serienmäßig findet man neben dem obligatorischen elektronischen Stabilitätsprogramm und einem Bremsassistenten auch ein indirekt messendes Reifendruckkontrollsystem an Bord, das über Raddrehzahlvergleich einen Druckverlust an einem Rad erkennen kann und den Fahrer entsprechend warnt. Beim GTE ist zudem eine Müdigkeitserkennung Serie. Sie wertet das Lenkverhalten des Fahrers aus und gibt bei einer Änderung des Verhaltens aufgrund nachlassender Konzentration oder Müdigkeit eine Pausenempfehlung. Optional 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.



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

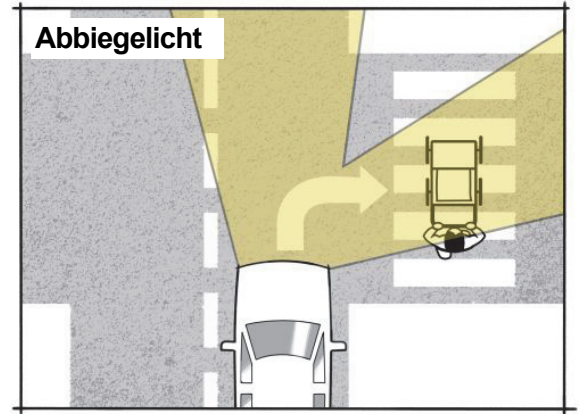


Spurhalteassistent
Infrarotsensoren oder Kameras erkennen die Fahrbahn-Markierungen. Verlässt der Fahrer seine Spur ohne zu Blinken (etwa wegen Unachtsamkeit oder Sekundenschlaf), erfolgt eine optische, akustische oder haptische Warnung. Bei dieser Variante erfolgt zudem ein leicht übersteuerbarer Lenkeingriff.



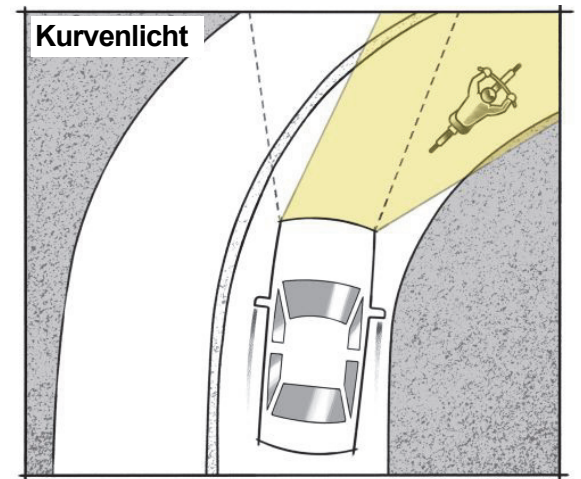
Verkehrszeichenerkennung
Eine Videokamera an der Fahrzeugfront erkennt Verkehrszeichen, die auf Tempo-Limits oder Überholverbote hinweisen und stellt diese für einige Sekunden in einer Anzeige im Armaturenbrett dar.

Bremst der Fahrer bei einer drohenden Kollision zu schwach, wird er durch den adaptiven Bremsassistenten wirkungsvoll unterstützt, indem sich der Bremsdruck so stark erhöht, 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. Ordert man die Verkehrszeichenerkennung, werden über Navigationsdaten und Erkennung von Verkehrsschilder mittels Kamera dem Fahrer Geschwindigkeitsbegrenzungen sowie Überholverbote im Multifunktionsdisplay angezeigt. Ebenfalls gegen Aufpreis erhältlich ist ein Spurwechselassistent. Dieser erkennt Fahrzeuge, die sich auf der Nachbarspur schnell von hinten nähern oder sich im toten Winkel des Fahrzeugs befinden. Der Fahrer erhält eine gut sichtbare Warnung. Zusätzlich unterstützt das System beim rückwärts Ausparken und warnt den Fahrer, wenn sich Querverkehr nähert. Im Golf GTE findet man serienmäßig LED-Scheinwerfer und Abbiegelicht (im Nebelscheinwerfer) an Bord. Möchte man dynamisches Kurvenlicht und einen Fernlichtassistenten an Bord haben, muss man anstatt der LED-Scheinwerfer auf die Bi-Xenon-Scheinwerfer zurückgreifen. Der dynamische Fernlichtassistent blendet immer nur die Teile des Fernlichts ab, die andere Verkehrsteilnehmer blenden würden. Dadurch erhält man stets eine optimale Fahrbahnausleuchtung. Bei einer Vollverzögerung blinkt das serienmäßige LED-Bremslicht zunächst und ab Stillstand wird die Warnblinkanlage automatisch aktiviert - dadurch wird der nachfolgende Verkehr auf die Gefahrensituation hingewiesen. Rückstrahler in den Türen warnen den nachfolgenden Verkehr bei Nacht vor geöffneten Türen. Unbeabsichtigtes Anfahren ist nicht möglich, da der Motor nur mit gedrücktem Bremspedal gestartet werden kann. Ein Geschwindigkeitsbegrenzer (Speedlimiter) ist gegen Aufpreis erhältlich (im Tempomat enthalten).



Abbiegelicht

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.



Kurvenlicht

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

1,2 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Beim ADAC Crashtest erhält der Golf für seinen Insassenschutz 94 % der möglichen Punkte und somit ein sehr gutes Fünf-Sterne-Ergebnis (Stand: 11/2012). Das Ergebnis sollte auf den GTE übertragbar sein. Das Fahrzeug ist serienmäßig mit Front- und Seitenairbags vorn 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 Straffer. Die vorderen Kopfstützen reichen in der Höhe für rund 1,90 m große Personen und befindet sich nahe genug am Kopf, um bei einem Heckaufprall optimal wirken zu können. Auch die hinteren Kopfstützen sind nahe am Kopf positioniert, könnten aber etwas höher sein, denn nur kleine Personen bis rund 1,70 m sind bei einem Heckaufprall gut geschützt. Gurtwarner gibt es vorn für beide Insassen. Der Anschnallstatus der Fondpassagiere wird dem Fahrer im Multifunktionsdisplay angezeigt. Wählt man das optionale "Proaktive Insassenschutzsystem", werden bei einer sehr starken Bremsung bzw. bei einem instabilen Fahrzustand (z.B. Schleudern) 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 gewährleisten. Serienmäßig ist die Multikollisionsbremse.

Bei einem Unfall 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 dem Kofferraumboden und ist im Ernstfall nicht schnell genug erreichbar.

1,6 Kindersicherheit

Die Kindersicherheit des Golf ist gut. Auf beiden äußeren Rücksitzen und auf dem Beifahrersitz lassen sich Kindersitze problemlos und sicher befestigen.

+ Beim ADAC Crashtest verdient sich der Golf für den Bereich Kindersicherheit sehr gute 89 % der möglichen Punkte. Kindersitze lassen sich auf den beiden äußeren Rücksitzen mittels gut zugänglichen Isofix-Befestigungen inkl. Ankerhaken fixieren. Die Gurte sind auch für Kindersitze mit hohem Gurtbedarf lang genug. Die Gurtschlösser sind optimal angeordnet um Kindersitze aller Altersgruppen lagestabil und sicher befestigen zu können. Auch auf dem Beifahrersitz lassen sich Kinderrückhaltesysteme gut unterbringen. Die Beifahrerairbags sind abschaltbar, wodurch rückwärts gerichtete Kindersitze auf dem Beifahrerplatz befestigt werden dürfen. Im Golf finden besonders hohe Rückhaltesysteme problemlos Platz. Alle Fensterheber besitzen einen Einklemmschutz. Laut Betriebsanleitung dürfen auf allen Sitzplätzen alle Kindersitzklassen installiert werden.

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

2,4 Fußgängerschutz

+ Auch beim Fußgängerschutz gibt der Golf ein gutes Bild ab. Er erreicht bei den ADAC Crashtests 65 % der möglichen Punkte (Stand 11/2012). Die einzig nennenswerte Kritikpunkte sind die seitlichen Bereiche der Motorhaube. Sie erweisen sich noch als zu aggressiv ausgebildet. Diese Ergebnisse sollten auch für den GTE gelten.

1,8 UMWELT/ECOTEST

2,1 Verbrauch/CO2*

+ Im CO₂-Kapitel des EcoTest erreicht der Golf GTE mit einer ermittelten CO₂-Bilanz von 131 g/km gute 39 Punkte. Dieser Wert resultiert aus einem Verbrauch von 7,0 kWh Strom und 3,3 l Super pro 100 km. Der jeweilige Verbrauch von Strom und Benzin hängt bei einem Plug-In-Hybrid sehr stark vom Nutzungsverhalten des Fahrers ab. Dabei spielen sowohl das Fahrprofil und die Fahrweise als auch das Ladeverhalten der Akkus eine Rolle. Wird der Golf GTE ausschließlich in der Stadt und über Land bewegt und stets vor dem Ende der Akkukapazität geladen, dann ist er großteils rein elektrisch unterwegs und verbraucht durchschnittlich rund 16,0 kWh pro 100 km. Die elektrische Reichweite liegt laut Hersteller bei rund 50 km. Fährt man mit leeren Akkus, verhält sich der GTE wie ein normaler Hybrid. Dann liegen die im EcoTest ermittelten Verbräuche bei 3,4 l/100 km Super innerorts, 4,9 l/100 km außerorts und 6,7 l/100 km auf der Autobahn.

Daher ist dieses Modell in erster Linie für die Nutzer interessant, die meistens weniger als 50 Kilometer am Stück zurücklegen und stets Strom tanken können, um möglichst wenig mit dem Verbrennungsmotor unterwegs zu sein. Für alle, die oft weitere Strecken fahren oder oft auf der Autobahn unterwegs sind, ist der GTE weniger geeignet. Die maximale rein elektrische Fahrgeschwindigkeit liegt bei 130 km/h (laut Tacho).

1,4 Schadstoffe

⊕ Fährt man mit dem GTE rein elektrisch, ist man lokal emissionsfrei unterwegs. Dadurch werden während des Fahrbetriebs keine Schadstoffe ausgestoßen. Aber auch mit Verbrennungsmotor zeigt sich der GTE sauber. Der 1.4 TSI Motor besitzt einen geringen Schadstoffausstoß. Einzig der leicht erhöhte Ausstoß an Feinstaubpartikeln kosten den GTE einige Punkte im Schadstoffkapitel (46 von 50 möglichen Punkten). In der Summe verpasst der Golf GTE auch deshalb die Höchstwertung im EcoTest und muss sich mit vier von fünf Sternen zufriedengeben.

3,8 AUTOKOSTEN

0,6 Betriebskosten*

⊕ Zur Berechnung der Betriebskosten werden die Verbrauchsangaben des Herstellers herangezogen, um einen Vergleich mit anderen (nicht getesteten) Modell- und Motorversionen zu ermöglichen. Da man mit dem Golf GTE bei voll geladener Batterie bis zu 50 km rein elektrisch unterwegs sein kann und neben dem günstigen Strom kaum Kraftstoff benötigt wird, fallen die rechnerischen Betriebskosten entsprechend gering aus. Dies gilt jedoch nur, wenn man den GTE oft für Kurzstrecken nutzt und die Batterien entsprechend auflädt. Fährt man längere Strecken, steigen die Betriebskosten aufgrund des Kraftstoffverbrauchs deutlich an.

4,2 Werkstatt- / Reifenkosten*

VW schreibt für den Golf GTE alle 15.000 km oder einmal jährlich einen Service vor. Der erste Service beinhaltet nur den Ölwechsel, danach wechseln sich Inspektion mit Ölwechsel (30.000 km) und Inspektion mit erweitertem Umfang und Ölwechsel (45.000 km) ab. Der Zahnriemen muss nur alle 210.000 km ersetzt werden.

⊕ VW gewährt eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung, auf die Batterie 8 Jahre oder 160.000 km.

⊖ Mit 15.000 km und 12 Monaten hat der Golf GTE relativ kurze Inspektionsabstände, die für dementsprechend häufigere Werkstattaufenthalte sorgen.

2,8 Wertstabilität*

Die Kombination aus sportlichem Auftritt und innovativem Plug-In-Hybrid-Antrieb sollte dem GTE einen durchschnittlichen Restwertverlauf bescheren.

5,5 Kosten für Anschaffung*

➖ Für den Golf GTE werden mindestens 36.900 Euro fällig. Damit liegt der Aufpreis gegenüber einem klassischen GTI oder sparsamen GTD bei über 5.000 Euro. Die Serienausstattung des GTE fällt dabei allenfalls zufriedenstellend aus - für viele klassenübliche Ausstattungsdetails wie Licht-/Regensensor oder Tempomat muss man Aufpreis zahlen. Auch für die meisten Assistenzsysteme fallen zusätzliche Kosten an.

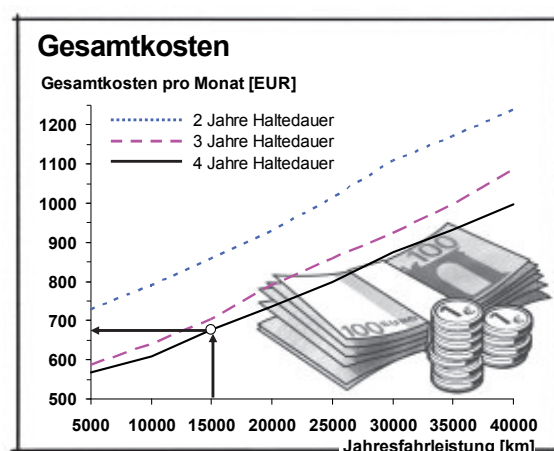
2,1 Fixkosten*

Die Fixkosten fallen insgesamt gering aus, auch wenn die Einstufungen in den Versicherungsklassen für ein Fahrzeug in der unteren Mittelklasse nicht besonders günstig sind (KH: 17; VK: 19; TK: 21).

➕ Jährlich werden nur 28 Euro an KFZ-Steuer fällig.

4,5 Monatliche Gesamtkosten*

➖ Bei den absoluten monatlichen Gesamtkosten kann der Golf GTE trotz der (je nach Fahrprofil) günstigen Betriebskosten nicht punkten. Vor allem der hohe Anschaffungspreis verhindert eine bessere Bewertung.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 677 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder PlugIn-Hybrid	Schadstoffklasse Euro6
Leistung	150 kW (204 PS)
bei	5000 1/min
Maximales Drehmoment	350 Nm
bei	1600 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Doppelkupplungsgetriebe
Reifengröße (Serie)	205/55R16
Reifengröße (Testwagen)	205/55R16V
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	10,85/10,9 m
Höchstgeschwindigkeit	217 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	7,6 s
Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	4,2 s
Bremsweg aus 100 km/h	35,8 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	1,5 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super/Strom)	3,3 l / 7,0 kWh
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	1,2/2,2/6,72 l
CO2-Ausstoß Herstellerangabe	35 g/km
CO2-Ausstoß Test(*WTW)	131 g/km
Innengeräusch 130km/h	66,8 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4270/1790/1483 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	2030 mm
Leergewicht/Zuladung	1570 kg/450 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	245 l/605 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/1500 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	40 l
Reichweite	835 km
Garantie	2 Jahre / auf Batterie 8 Jahre/160.000 km
Rostgarantie	12 Jahre
ADAC-Testwerte fett	

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	47 Euro
Monatliche Werkstattkosten	66 Euro
Monatliche Fixkosten	93 Euro
Monatlicher Wertverlust	471 Euro
Monatliche Gesamtkosten	677 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	17/19/21
Grundpreis	36.900 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 rund 350 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC Autotest ist nach dem ab 01.01.2015 gültigen ADAC Testprotokoll erstellt. Die Testergebnisse sind daher nur bedingt mit den Autotests vor dem 01.01.2015 vergleichbar.

Die Angaben zu Kfz-Steuer und Autokosten basieren auf zum Veröffentlichungszeitpunkt aktuellen Daten. Die Autokosten wurden mit dem seit 01.01.2015 gültigen Berechnungsmodell erstellt. Diese sind daher nicht mit den Autokosten früherer Tests vergleichbar. Die aktuellsten Kostenberechnungen aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten.

*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.

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.

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

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbieglicht (inkl. Xenon anstatt LED)	175 Euro°
Abstandsregelung, elektronisch	565 Euro°
Automatikgetriebe	Serie
elektronische Dämpferkontrolle (DCC)	865 Euro°
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht (inkl. Xenon anstatt LED)	175 Euro°
LED-Abblendlicht	Serie
Müdigkeitserkennung	Serie
Parkhilfe, elektronisch (vorn + hinten)	Serie
Regen- und Lichtsensor (Licht-Sicht-Paket)	175 Euro°
Reifendruckkontrolle	Serie
Spurassistent (Lane Assist)	515 Euro°
Tempomat	210 Euro°
Totwinkelassistent	365 Euro
Verkehrsschilderkennung	320 Euro°

INNEN

Airbag, Seite hinten	515 Euro°
Airbag, Seite vorne	Serie
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend (Licht-Sicht-Paket)	175 Euro°
Keyless Entry	380 Euro°
Klimaautomatik	Serie
Knieairbag (Fahrer)	Serie
Navigationssystem	1.855 Euro°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie

AUSSEN

Lackierung Metallic	535 Euro°
Schiebe-Hubdach	1.080 Euro

° im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

1,8

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,7	Fahreigenschaften	1,9
Verarbeitung	2,1	Fahrstabilität	1,8
Alltagstauglichkeit	3,0	Lenkung*	2,0
Sicht	2,0	Bremse	1,9
Ein-/Ausstieg	2,7	Sicherheit	1,4
Kofferraum-Volumen*	3,9	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	1,1
Kofferraum-Zugänglichkeit	2,5	Passive Sicherheit - Insassen	1,2
Kofferraum-Variabilität	2,7	Kindersicherheit	1,6
Innenraum	1,7	Fußgängerschutz	2,4
Bedienung	1,6	Umwelt/EcoTest	1,8
Raumangebot vorne*	1,4	Verbrauch/CO2*	2,1
Raumangebot hinten*	2,0	Schadstoffe	1,4
Innenraum-Variabilität	4,0		
Komfort	2,0		
Federung	2,1	AUTOKOSTEN	3,8
Sitze	2,1	Betriebskosten*	0,6
Innengeräusch	1,8	Werkstatt- / Reifenkosten*	4,2
Klimatisierung	1,8	Wertstabilität*	2,8
Motor/Antrieb	1,8	Kosten für Anschaffung*	5,5
Fahrleistungen*	1,1	Fixkosten*	2,1
Laufkultur	2,2	Monatliche Gesamtkosten*	4,5
Schaltung	2,1		
Getriebeabstufung	2,0	¹ ohne Wirtschaftlichkeit *Werte klassenbezogen	