



## VW e-Golf

**Fünftürige Schräghecklimousine der unteren Mittelklasse  
(100 kW / 136 PS)**

Im Zuge des Golf 7-Facelifts hat VW auch die Elektrovariante des Kompaktwagens überarbeitet. Die größte Änderung betrifft dabei den Akku des E-Mobils. VW hat die Kapazität von 24,2 auf 35,8 kWh vergrößert. Damit kommt der e-Golf im ADAC EcoTest 200 km weit - ein Wert, der sich bei zurückhaltendem Gasfuß und gemäßigten Außentemperaturen auch im realen Fahrbetrieb realisieren lässt. Auch der E-Motor wurde optimiert und leistet nun 136 statt zuvor 115 PS. Trotz des hohen Fahrzeugleergewichts von immerhin 1,6 Tonnen ist der VW damit besonders im Stadtverkehr spritzig motorisiert. Dank des unmittelbar einsetzenden Drehmoments setzt der Stromer Beschleunigungswünsche nahezu verzögerungsfrei um - der Fahrspaß ist dementsprechend groß. Abgesehen davon überzeugt der e-Golf mit den bekannten Tugenden des beliebtesten Autos der Deutschen: Er bietet für einen Kompaktwagen gute Platzverhältnisse, ist akkurat verarbeitet, lässt sich weitgehend intuitiv bedienen und ist in puncto Sicherheit auf dem aktuellen Stand der Technik. Wer mit den Nachteilen der E-Mobilität (geringe Reichweite, lange Ladezeit, mangelnde Infrastruktur) im Alltag leben kann, bekommt mit dem e-Golf eines der derzeit besten E-Fahrzeuge. Praktisch: Die ersten beiden Jahre bietet VW bis zu 30 Tage pro Jahr einen kostenlosen Mietwagen an, um damit beispielsweise in den Urlaub zu fahren. Leider ist die Hürde zum elektrischen Fahren mit einem Grundpreis von 35.900 Euro sehr hoch. **Konkurrenten:** u.a. BMW i3, Hyundai Ioniq Elektro, Opel Ampera-e.

- ⊕ hoher Antriebs- und Geräuschkomfort, spritzige Fahrleistungen in der Stadt und Überland, gutes Platzangebot, viele Assistenzsysteme erhältlich
- ⊖ teuer in der Anschaffung, ungewisser Restwertverlauf, Schnellladefunktion nur optional, überschaubare Reichweite

### ADAC-Urteil

AUTOTEST 1,9

AUTOKOSTEN 1,9

### Zielgruppencheck

	Familie	3,3
	Stadtverkehr	3,0
	Senioren	3,1
	Langstrecke	2,9
	Transport	3,5
	Fahrspaß	2,3
	Preis/Leistung	1,9

**EcoTest** ★★★★★

## 2,8 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

### 2,3 Verarbeitung

⊕ Auch als E-Mobil wird der in der Gläsernen Manufaktur gefertigte Golf auch hohen Erwartungen gerecht. Die Karosserie des Kompaktwagens ist 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 Kunststoffschaumung gibt's nur vorn im Innenraum, dort auch nur im oberen Bereich des Armaturenbretts und der Türverkleidungen. Im unteren Bereich und hinten ist alles hart und weniger ansprechend ausgelegt.

### 3,8 Alltagstauglichkeit

Die Ladezeiten fallen aufgrund des nun größeren Akkus etwas länger aus als beim Vorfacelift-Modell: Lädt man den Wagen an der Haushaltssteckdose (230 V, 2,3 kW), dauert der Ladevorgang 17 Stunden. An der Wallbox benötigt der e-Golf knapp elf (bei 3,6 kW) bzw. rund fünf Stunden (bei 7,2 kW). Schneller geht es mithilfe der optionalen CCS-Ladedose, die mit Gleichstrom und 40 kW lädt. Vollladen des leeren Akkus auf 80 Prozent dauert circa 45 Minuten. Die maximale Zuladung des Testwagens beträgt 420 kg, 75 kg davon dürfen auf dem Dach transportiert werden.

⊕ Die ersten beiden Jahre ab Neuzulassung haben Kunden eines e-Golf die Möglichkeit, bis zu 30 Tage pro Jahr kostenlos auf einen Mietwagen aus dem VW-Modellprogramm zurückzugreifen.

⊖ Mit voller Batterie kommt man mit dem e-Golf rund 200 km weit. Was sich im ersten Moment recht gut anhört, schränkt den Aktionsradius auf gut 100 km ein, wenn man am Zielort nicht laden kann und während der Fahrt nicht laden möchte. Von einer praxistauglichen Reichweite ist damit auch der überarbeitete e-Golf mit knapp 50 Prozent größerer Akkukapazität noch ein gutes Stück entfernt. Für Pendler mit nicht allzu langem Arbeitsweg kann die Reichweite in vielen Fällen genügen. Anhänge- und Stützlasten sind für den e-Golf nicht erlaubt. Optional ist weder ein Not- noch ein vollwertiges Reserverad erhältlich. Im Falle einer Reifenpanne muss sich der Fahrer mit einem Tirefit-Set behelfen.

### 2,4 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, was vor allem beim Abbiegen oder Rückwärtseinparken auffällt.

Parksensoren vorn und hinten sowie der Einparkassistent, der beim Ein- oder Ausparken das Lenken übernimmt, kosten Aufpreis. Ebenfalls optional gibt es eine Rückfahrkamera, die nur bei Bedarf unter dem VW-Emblem ausklappt und sonst schmutzgeschützt ist. LED-Scheinwerfer sind beim e-Golf Serie, optional kann man das „Active Lighting System“ ordern; dann wird das serienmäßige Abbiegelicht um aktives Kurvenlicht und den empfehlenswerten dynamischen Fernlichtassistenten ergänzt.

⊖ Einen asphärischen Bereich hat nur der linke Außenspiegel, der rechte muss ohne diesen auskommen,



Trotz der relativ breiten Dachsäulen ist die Sicht nach hinten auch dank der versenkbaren Kopfstützen noch akzeptabel.

der Bereich rechts neben/hinter dem Auto ist damit schlechter einsehbar. Die feinen Heizdrähte der serienmäßigen Frontscheibenheizung können nachts bei Gegenlicht Lichtreflexe verursachen, die manche Fahrer als störend empfinden. Optional ist jedoch auch eine drahtlose Frontscheibenheizung zu haben.

## 2,6 Ein-/Ausstieg

Der Standard-Golf ist kein Van, entsprechend befindet sich die Sitzfläche recht tief – 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.

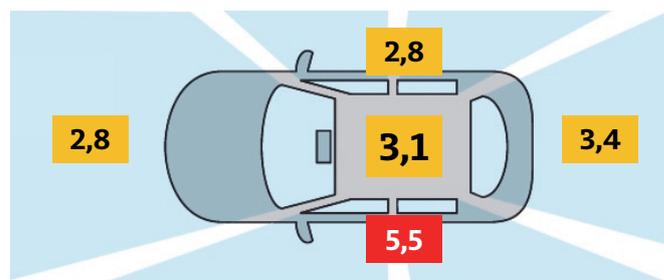
⊖ Letzteres lässt sich nicht ohne Weiteres deaktivieren, besitzt einen ungenügenden Diebstahlschutz und kann mit einem Funkverlängerer überlistet werden – Näheres dazu unter [www.adac.de/keyless](http://www.adac.de/keyless).

## 3,6 Kofferraum-Volumen

Ist wie im Testwagen das optionale Dynaudio-Soundsystem verbaut, befindet sich unter dem Ladeboden der dazugehörige Subwoofer. Deshalb lässt sich der Ladeboden nicht wie bei einem Standard-Golf tieferstellen. Das Kofferraumvolumen schrumpft dadurch um 75 auf 230 Liter. Entfernt man die Gepäckablage und nutzt den Stauraum bis zum Dach hoch, erweitert sich das Volumen auf 350 Liter. Alternativ kann man im Kofferraum auch bis zu sechs Getränkekisten unterbringen. Klappt man die Rückbank um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfehlenswert), lassen sich bis 590 Liter verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen sind bis zu 1.045 Liter Volumen verfügbar.

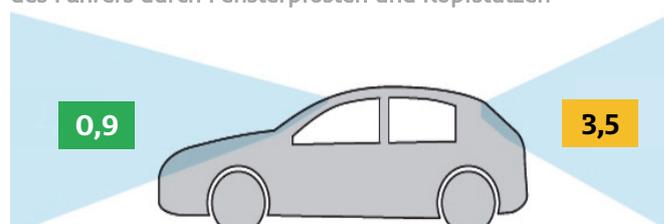
## 2,7 Kofferraum-Nutzbarkeit

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 keine Sorgen um ihren Kopf machen, 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 Entladen kaum.



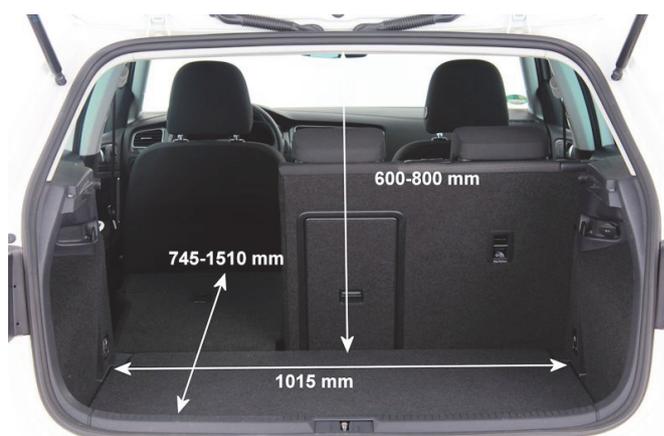
### Rundumsicht

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.



Mit 305 l Volumen ist der Kofferraum des e-Golf ebenso groß wie beim herkömmlich angetriebenen Modell. Allerdings fasst der Kofferraum deutlich weniger Gepäck in Verbindung mit dem Dynaudio-Soundsystem (230 l).

⊖ Der Kofferraum ist mit nur einer Lampe schwach ausgeleuchtet. Da der doppelte Ladeboden beim e-Golf fehlt, gibt es für die ausgebaute Gepäckraumabdeckung keine praktische Verstaumöglichkeit.

## 2,4 Kofferraum-Variabilität

⊕ Die Rücksitzlehne lässt sich asymmetrisch geteilt umklappen - praktisch für lange Gegenstände wie Skier ist auch die serienmäßige Durchladereinrichtung in der Lehnenmitte. Das Umklappen gelingt leicht, die Kopfstützen müssen nicht entfernt werden. 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 zur Ladungssicherung.

## 2,0 INNENRAUM

### 2,0 Bedienung

Im Innern unterscheidet sich der Elektro-Golf kaum von den anderen Modellen. Auffälligste Unterschiede sind die blauen Ziernähte an Lenkrad und Schaltsack sowie die e-Golf-spezifischen Instrumente. Statt eines Drehzahlmessers findet man hier eine Leistungsanzeige, die den Fahrer darüber informiert, wieviel Leistung gerade abgerufen bzw. wie stark rekuperiert wird. 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.

⊕ VW gibt sich ganz offensichtlich große Mühe, die Bedienung seiner Fahrzeuge einfach und gut beherrschbar zu gestalten. Die gute Ergonomie ergibt sich u.a. durch die passende Anordnung des Lenkrads (mit großem Einstellbereich), der Pedale und des Wählhebels 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 vier elektrischen Fensterheber verfügen allesamt über Abwärts- und Aufwärtsautomatik samt Einklemmschutz.

⊖ So durchdacht der Golf sonst gestaltet ist, so unverständlich mutet die Bedienung des beim e-Golf serienmäßigen Top-Infotainmentsystems Discover Pro an. Sämtliche Hardwaretasten und Drehregler wurden verbannt, stattdessen gibt es wenige Sensortasten und eine



Generell zeigt sich der Innenraum praktisch, funktionell und hochwertig. Lediglich das neue Infotainmentsystem kann mit seiner Bedienung nicht überzeugen.

Gestensteuerung. Letztere kann nur „links oder rechts wischen“ verstehen und funktioniert wenig zuverlässig. Weitere Nachteile: Durch den Wegfall der Direktwahltasten für die grundlegenden Funktionen (Radio, Navi, Telefon, etc.) sind beim Wechseln jetzt immer mindestens zwei Bedienschritte (über Menü-Taste) notwendig, die Lautstärke kann nicht mehr „mit einem Dreh“ geändert/abgeschaltet werden, ein Drehregler zum Scrollen und Zoomen fehlt, und die Hochglanz-Bildschirmfläche präsentiert jeden Fingerabdruck unübersehbar. Es gibt zwar vier Leseleuchten, aber keine Mittelleuchten – außerhalb des Lichtkegels der Leselampen bleibt es daher recht finster.

### 2,0 Multimedia/Konnektivität

⊕ Im e-Golf verbaut VW serienmäßig das Top-Infotainmentsystem Discover Pro. Zu dessen Umfang zählen u.a. ein Radio mit CD-/DVD-Laufwerk, zwei SD-Karten-Slots, USB-Anschluss (zweiter optional) sowie ein Festplattenavigationssystem mit Festplattenspeicher. Gegen Aufpreis lässt sich der VW mit DAB-Radio, Bluetooth-Freisprechfunktion, WLAN-Hotspot oder der

Handyanbindung über CarPlay oder MirrorLink sowie einer induktiven Lademöglichkeit ausstatten. Wer den an sich schon guten Klang der Lautsprecher noch verbessern will, kann das Dynaudio-Soundsystem ordern. Per Smartphone hat der Fahrer zudem Zugriff auf Funktionen wie die Klimatisierung oder das Laden des Fahrzeugs. So kann man beispielsweise die Abfahrtszeit

festlegen, und das Fahrzeug klimatisiert den Innenraum wunschgemäß vor.

### 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 zwei Meter große Personen finden vorne gut Platz, bei gleichzeitig angemessener

Innenbreite. Entsprechend gut fällt das subjektive Raumgefühl aus, wozu auch die recht großen Fensterflächen beitragen.

### 2,2 Raumangebot hinten

⊕ Auch hinten steht reichlich 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.



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,95 m ausreichend Platz vor. Auch hier muss man beim elektrisch angetriebenen Modell keine Abstriche machen.

### 2,3 Innenraum-Variabilität

⊕ Die Variabilität der Sitzplätze beschränkt sich auf das geteilte Umklappen der Rücksitzlehnen. Dafür ist das Angebot an Ablagen vorbildlich, es gibt kleine wie große, offene und geschlossene. Die Türfächer fassen vorne 1,5-Liter-, hinten 1-Liter-Flaschen.

Das Handschuhfach ist ausreichend groß, beleuchtet und wird über die Klimaanlage mitgekühlt.

## 2,4 KOMFORT

### 2,3 Federung

⊕ Adaptive Dämpfer sind für den e-Golf nicht zu haben, doch der Wunsch danach kommt dank des gut abgestimmten Standardfahrwerks mit einer Mehrlenkerkonstruktion an der Hinterachse erst gar nicht auf. Dank des im Vergleich zu einem Golf mit Verbrennungsmotor rund 250 kg höheren

Fahrzeuggewichts liegt der Stromer sehr satt auf der Straße und verdaut Unebenheiten aller Art erstaunlich geschmeidig. Im Stadtverkehr dürfte besonders die Hinterachse etwas geschmeidiger ansprechen, bei höheren Geschwindigkeiten geht der e-Golf doch souverän über die meisten Fahrbahnunebenheiten hinweg.

### 2,8 Sitze

Der e-Golf war mit den serienmäßigen Komfortsitzen ausgestattet, gegen Aufpreis stehen Leder-Sportsitze zur Wahl. Die Sitze bieten einen guten Langstreckenkomfort, der Seitenhalt ist jedoch nicht sonderlich gut. Auch die Verstellmöglichkeiten halten sich in Grenzen, immerhin eine 2-Wege-Lendenwirbelstütze ist für Fahrer und Beifahrer dabei. 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.

## 2,4 Innengeräusch

⊕ Bewegt man den Golf im Stadtverkehr, ist der Geräuschkomfort absolut erstklassig. Vom Elektroantrieb ist kaum etwas zu hören, im Innenraum geht es beinahe schon gespenstisch leise zu. Bei höheren Geschwindigkeiten ist das Elektroauto allerdings nicht merklich leiser als die konventionell angetriebenen

Varianten, da sich dann die Fahr- und vor allem Windgeräusche in den Vordergrund spielen. 67,5 dB(A) bei Tempo 130 sind lediglich ein durchschnittlicher Wert.

## 1,9 Klimatisierung

⊕ Der e-Golf ist serienmäßig mit einer Zweizonen-Klimaautomatik ausgestattet. 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 ebenso ab Werk an Bord wie die beheizbare Frontscheibe. Gegen Aufpreis ist die Scheibe auch drahtlos beheizbar und dann zudem auch Infrarot reflektierend. Eine Lenkradheizung ist für die Elektro-Variante des Golf leider nicht zu haben. Da der e-Golf zum Erwärmen des Innenraums einen Hochvoltheizer nutzt, der seine Energie aus der Traktionsbatterie bezieht, lässt sich der

Innenraum komfortabel vorkonditionieren - entweder über das Fahrzeugmenü oder alternativ via Smartphone-App. Gegen Aufpreis gibt es eine Wärmepumpe, die sowohl die Wärme aus der Umgebungsluft als auch die Abwärme der Antriebskomponenten nutzt. Somit wird die elektrische Leistungsaufnahme des Hochvoltheizers deutlich reduziert. Laut VW erhöht sich die Reichweite des e-Golf bei winterlichen Witterungsbedingungen dadurch im Vergleich zu einem konventionellen Heizungssystem um bis zu 30 Prozent.

## 1,2 MOTOR/ANTRIEB

### 1,8 Fahrleistungen

⊕ Mit dem Facelift stieg die Leistung des e-Golf von 115 auf 136 PS, das Drehmoment von 270 auf 290 Nm. Dank des bereits ab dem Stand abrufbaren maximalen Drehmoments wirkt der e-Golf im Stadtverkehr und auf der Landstraße trotz des hohen Fahrzeuggewichts bemerkenswert spritzig, Beschleunigungsbefehle setzt der E-Antrieb nahezu verzögerungsfrei um. Oberhalb von 100 km/h lässt der Elan jedoch spürbar nach, die Höchstgeschwindigkeit wird bereits bei 150 km/h

elektronisch begrenzt. Den Zwischenspur von 60 auf 100 km/h erledigt der Stromer in flotten 5,5 s. Das Anfahrverhalten (gemessen von 15 auf 30 km/h) ist dank des ansatzlos einsetzenden Drehmoments und der Konstantübersetzung des E-Antriebs hervorragend. Den Sprint aus dem Stand auf 100 km/h gibt VW mit 9,6 s an.

### 1,0 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ In allen Bewertungskriterien in diesem Kapitel schneidet der e-Golf mit der Traumnote 1,0 ab. In puncto Vibrations-, Geräusch-, Ansprechverhalten und Leistungsentfaltung ist der E-Antrieb schlicht nicht zu

toppen. Hier wird einem bewusst, wie rückständig der Verbrennungsmotor im Vergleich zur E-Maschine ist - und vom Wirkungsgrad ist dabei noch gar nicht die Rede.

### 0,8 Schaltung/Getriebe

Von der technischen Überlegenheit des Elektromotors profitiert der e-Golf auch beim Getriebe. Da der E-Motor über einen sehr großen Drehzahlbereich verfügt und er

selbst im Stillstand das maximale Drehmoment entwickelt, reicht dem VW ein Gang. Auch auf eine Kupplung können die Techniker verzichten.

⊕ Auch in diesem Kapitel räumt der e-Golf reihenweise die Note 1,0 ab. Was soll man an einem Getriebe kritisieren, wenn es keine Schaltvorgänge gibt? Der Fahrer kann die Stärke der Rekuperation nach eigenem Gusto einstellen. Während der e-Golf in der stärksten Stufe beim Gaswegnehmen kräftig verzögert und sogar die Bremslichter angehen, rollt er in der schwächsten Stufe

nahezu ungebremst weiter und verliert somit nur langsam Geschwindigkeit und damit auch Energie. Neben einer Berganfahrhilfe umfasst die elektrische Handbremse zudem eine Autohold-Funktion, die den Wagen im Stand festbremst. Beim Gasgeben löst sich die Bremse automatisch.

## 2,7 FAHREIGENSCHAFTEN

### 2,9 Fahrstabilität

Im ADAC Ausweichtest schneidet der e-Golf nicht so gut ab wie die Varianten mit Verbrennungsmotor. Da sich ein beträchtlicher Teil des 318 kg schweren Akkus im hinteren Bereich befindet, legt der Stromer eine stärker ausgeprägte Übersteuertendenz als die Standard-Gölte an den Tag. Bei einem abrupten Ausweichmanöver hat das ESP Mühe und Not, das ausbrechende Heck zurück in die Spur zu bringen. Dirigiert man den e-Golf mit geringeren Lenkwinkeln betont dynamisch durch die Ausweichgasse, fährt sich der Wolfsburger trotz der vergleichsweise schmalen Spritsparreifen erstaunlich behände. Auch das Heck folgt dann spurtreu dem Vorderwagen. Besonders auf Nässe kommen

die 16-Zöller an der Vorderachse schnell an ihre Grenzen und sind mit dem kräftigen und ansatzlos einsetzenden Drehmoment des E-Antriebs rasch überfordert. Die Antriebsschlupfregelung benötigt zudem einen kurzen Moment, ehe sie die Räder einbremst und diese wieder Grip haben.

⊕ Der Geradeauslauf ist auch bei höheren Geschwindigkeiten gut, von Spurrinnen oder seitlich abschüssigen Fahrbahnoberflächen lässt sich der e-Golf kaum aus der Ruhe bringen.

### 2,2 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, obwohl sie recht

leichtgängig ist. Die Lenkung ist mit 2,8 Umdrehungen von Anschlag zu Anschlag nicht sonderlich direkt übersetzt, der Lenkaufwand hält sich dennoch in Grenzen.

### 2,7 Bremse

⊕ 35,6 m vergehen, bis der Golf aus 100 km/h zum Stillstand kommt – ein ordentlicher Wert. Die Dosierbarkeit der Bremse ist für ein E-Auto gut gelungen,

reicht aber nicht an das Bremsgefühl einer konventionellen Bremsanlage heran.

## 1,9 SICHERHEIT

### 1,7 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Der e-Golf fährt serienmäßig mit einem Radarsensor für die Kollisionswarnung und den Notbremsassistenten samt Personenerkennung vor. Das Notbremssystem warnt optisch und akustisch sowie mit Bremsruck sehr effektiv und soll Kollisionen bei 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 gibt es auch eine gut funktionierende Verkehrszeichenerkennung. Serienmäßig dagegen sind die Müdigkeitserkennung, die Multikollisionsbremse und die schnell blinkenden LED-Bremslichter, die damit eine Notbremsung signalisieren.

### 1,4 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. Dank der serienmäßigen e-Call-Funktion werden bei einem Unfall automatisch ein Notruf abgesetzt und eine Sprechverbindung aufgebaut.

### 2,4 Kindersicherheit

⊕ Im ADAC Crashtest nach Euro NCAP Norm erzielt der Golf 89 Prozent der Maximalpunkte für gute Kindersicherheit. Auf der Rückbank kann man Kindersitze ordentlich befestigen, entweder mit den Gurten

## DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	Serie
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremssystem	Serie
	vorausschauendes Notbremssystem	Serie
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	nicht erhältlich
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremssystem	Serie
	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	Option
	Head Up Display	nicht erhältlich
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie

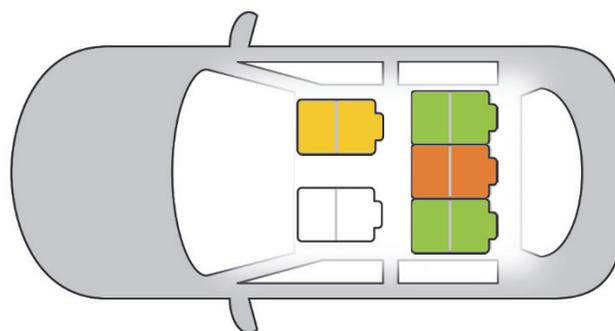
(inkl. fester Gurtschlösser) oder komfortabler mit Isofix (und Ankerhaken). Der Mittelsitz eignet sich nur bedingt für Kindersitze. Gurt und Gurtschloss sind zu nahe beieinander und verhindern dadurch eine lagestabile Montage. Einfacher geht es wiederum auf dem Beifahrersitz, der über einen abschaltbaren Beifahrerairbag verfügt; allerdings stört hier bei höheren Kindersitzen die nicht abziehbare Kopfstütze.

### 3,6 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 ein Notbremsassistent mit Personenerkennung Serie und kann so das Kollisions- und Verletzungsrisiko reduzieren. Gegen Aufpreis besitzt der e-Golf einen Soundgenerator, der einen künst-

### 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)

lichen Motorklang erzeugt und damit Fußgänger bei niedrigen Geschwindigkeiten auf den herannahenden Wagen aufmerksam machen soll.

## 1,0 UMWELT/ECOTEST

### 1,0 Verbrauch/CO<sub>2</sub>

⊕ Im EcoTest haben wir im Normal-Modus einen durchschnittlichen Stromverbrauch von 17,3 kWh/100 km ermittelt. Dieser Verbrauch beinhaltet auch die Ladeverluste; um die leere Batterie vollzuladen, werden 34,9 kWh benötigt. Legt man den gemischten Betrieb (innerorts, außerorts, Autobahn) des EcoTest zugrunde, ergibt sich für den e-Golf eine Reichweite von gut 200 km. Aus den 17,3 kWh/100 km errechnet sich eine CO<sub>2</sub>-Bilanz von 100 g pro km (zugrunde gelegt wird hier der deutsche

Strommix von 579 g/kWh). Das ergibt im CO<sub>2</sub>-Bereich des EcoTest 50 von 60 möglichen Punkten. Neben dem Normal-Modus stehen noch zwei weitere Antriebs-Modi (Eco und Eco+) zur Verfügung, bei denen die Leistung von Motor und Klimatisierung reduziert wird. Im Modus Eco+ werden die Leistung des Elektromotors auf 54 PS und die Höchstgeschwindigkeit auf 90 km/h begrenzt.

### 1,0 Schadstoffe

⊕ Bei Elektroautos zählt die lokale Emissionsfreiheit, daher erhält auch der e-Golf die vollen 50 Punkte im Bereich Schadstoffausstoß. Zusammen mit den 50

Punkten für die CO<sub>2</sub>-Bilanz ergeben sich insgesamt 100 Punkte und somit volle fünf Sterne im ADAC EcoTest.

## 1,9 AUTOKOSTEN

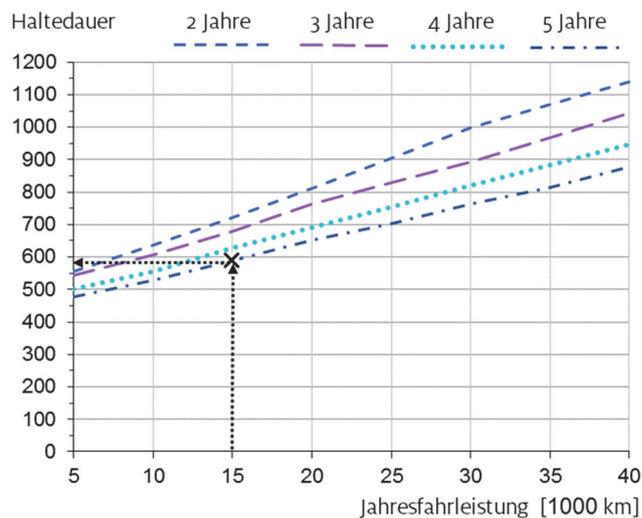
### 1,9 Monatliche Gesamtkosten

VW gibt eine zweijährige Fahrzeuggarantie, drei Jahre auf den Lack, zwölf Jahre gegen Durchrostung sowie acht Jahre bzw. 160.000 km auf die Traktionsbatterie.

⊕ Die Hürde für die Anschaffung eines VW e-Golfs ist mit einem Grundpreis von 35.900 Euro recht hoch. Darüber kann die recht umfangreiche Serienausstattung nur teilweise hinwegtrösten. Immerhin fallen die Unterhaltskosten recht günstig aus. Das E-Auto ist die ersten zehn Jahre von der Steuer befreit, danach fallen jährlich 62 Euro an. Auch die Inspektionskosten befinden sich auf recht niedrigem Niveau, einen Wechsel des Motoröls muss man jedenfalls nicht berappen. Und auch die Bremsen sollten deutlich länger durchhalten, sofern man häufig die Rekuperation des E-Motors zum Verzögern nutzt.

### Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 588 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



## HERSTELLERANGABEN

Permanentmagnet-Synchronelektromotor	
Leistung	100 kW/136 PS bei 3.000 1/min
Maximales Drehmoment	290 Nm bei 1 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	1-Gang-Getriebe
Höchstgeschwindigkeit	150 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,6 s
Verbrauch pro 100 km	12,7 kWh
CO <sub>2</sub> -Ausstoß	0 g/km
Stirnfläche/c <sub>w</sub> -Wert	2,2 m <sup>2</sup> /0,27
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie)	205/55 R16 H
Länge/Breite/Höhe	4.270/1.799/1.482 mm
Leergewicht/Zuladung	1.615/405 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	341/1.231 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	-/-
Stützlast/Dachlast	-/75 kg
Batteriekapazität	35,8 kWh
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktion	Deutschland, Dresden

## ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	5,5 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	-
Bremsweg aus 100 km/h	35,6 m
Reifengröße Testwagen	205/55 R16 91Q
Reifenmarke Testwagen	Brigdestone Turanza T001
Wendekreis links/rechts	10,9/10,9 m
EcoTest-Verbrauch	17,3 kWh/100km
Stadt/Land/BAB	k.A.
CO <sub>2</sub> -Ausstoß EcoTest	0 g/km (WTW* 100 g/km)
Reichweite	200 km
Innengeräusch 130 km/h	67,5 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.030 mm
Leergewicht/Zuladung	1.600/420 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	230/590/1.045 l

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

<b>Betriebskosten</b>	<b>68 Euro</b>	<b>Werkstattkosten</b>	<b>47 Euro</b>
<b>Fixkosten</b>	<b>91 Euro</b>	<b>Wertverlust</b>	<b>382 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	588 Euro		
Steuer pro Jahr	62 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	15/20/19		
Basispreis e-Golf	35.900 Euro		

## INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 15.03.2017
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	44.310
Km-Stand bei Testbeginn	8.969 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	-
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	Serie/930 Euro°
Regen-/Lichtsensoren (Licht-und-Sicht-Paket)	335 Euro°
Fernlichtassistent (Licht-und-Sicht-Paket)	335 Euro°
Tempomat/Limiter/ACC (Paket)	-/320 Euro°/320 Euro°
Einparkhilfe vorn/hinten (Paket)	215 Euro°
Parklenkassistent (Paket)	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	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent (Paket)	895 Euro°
Spurwechselassistent	370 Euro°

### INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/245 Euro°
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	465 Euro°
Navigationssystem	Serie
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel (Licht-und-Sicht-Paket)	335 Euro°/-
Sitzheizung vorn/hinten (Winter-Paket)	450 Euro°/-
Lenkradheizung	-
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

### AUSSEN

Anhängerkupplung	-
Metalliclackierung	595 Euro
Schiebedach/Panoramaglasdach	-

## TESTURTEIL

### AUTOTEST (ohne Autokosten)

1,9

### AUTOKOSTEN

1,9

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

Stand: Januar 2018

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