



VW Golf 1.5 eTSI Style DSG

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

O bwohl der Golf VIII im Prinzip ein sehr umfangreiches Facelift bzw. eine Evolutionsstufe des Golf VII ist, geht VW in einigen Punkten komplett neue Wege. So hat man die Bedienung radikal geändert, die Tasten soweit wie möglich reduziert und die verbliebenen durch Sensorfelder ersetzt. Die Bedienstrukturen sind in weiten Teilen neu, VW-affine Nutzer werden vieles neu lernen müssen. Manche Punkte sind optimiert, viele Standardfunktionen nun aber umständlicher geworden (z.B. Sitzheizung). Größter Kritikpunkt ist und bleibt die unbeleuchtete Sensorleiste unter dem Infotainment-Monitor - das sollte VW schnell verbessern.

Optimiert wurden auch die zahlreichen Assistenten, von denen im Golf nun so gut wie alles lieferbar ist, was das Volkswagen-Regal aktuell hergibt. Ganz neu ist die Car-to-X-Kommunikation, die im Golf auf den pWLAN-Standard setzt und damit nicht auf Mobilfunkempfang angewiesen ist. Registrieren die Systeme eine Gefahrensituation, melden sie diese an das Umfeld (ca. 800 bis 1.000 m) - andere Fahrzeuge mit dieser Technik können ihre Fahrer dann rechtzeitig warnen. Der Golf kann aber auch Warnungen z.B. von Feuerwehren oder Absperranhängern auf der Autobahn empfangen und der Fahrer entsprechend reagieren. Wenn diese Technik flächendeckend funktioniert, hat sie ein ähnliches Sicherheitspotential wie ESP. Damit die Marktdurchdringung gelingt, verbaut VW diese Funktion serienmäßig in alle Golf VIII.

Als Antrieb kommt im Testwagen der bekannte, aber modifizierte 1,5 l TSI-Motor zum Einsatz. In Verbindung mit DSG verfügt er über ein 48 V-Mildhybridsystem, das den Motor auch bei höheren Geschwindigkeiten beim Ausrollen abschaltet. Der Starter-Generator sammelt seine Energie hauptsächlich beim Verzögern und speichert sie in einer Lithium-Ionen-Batterie. Die intelligente Rekuperationssteuerung berücksichtigt Daten vom Frontradar, vom Straßenverlauf und von der Verkehrszeichenerkennung - so ergibt sich eine ähnliche Bremswirkung wie bei Elektroautos, wenn man vom Gaspedal geht.

Ansonsten ist auch die achte Generation ein gewohnter Golf mit angemessenen Platzverhältnissen, moderaten Außenmaßen und praktischen Details zum deftigen Preis - das Testmodell startet bei knapp 34.000 Euro. **Konkurrenten:** u.a. Audi A3, BMW 1er, Hyundai i30, Peugeot 308, Seat Leon.

- +** gutes Platzangebot, feinfühliges Lenkung, angenehmer Federungskomfort, geschickt abgestimmtes Mildhybrid-System, sauberer Benziner, moderne Assistenten und Vernetzung, Car-to-X-Kommunikation über pWLAN Serie
- Schwächen bei der Bedienung, langsames Infotainmentsystem, hoher Anschaffungspreis

ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,1

AUTOKOSTEN 2,2

Zielgruppencheck

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

Ecotest ★★★★★☆

2,7 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,7 Verarbeitung

Wenn man genauer hinsieht, findet man einige Punkte, die nun billiger gestaltet sind als beim Vorgänger Golf VII. Beispielsweise muss die Motorhaube nun mit einem umständlichen Haltestab offen fixiert werden. Auch im Innenraum wurde gespart, als ein Beispiel seien hier die Dachsäulenverkleidungen genannt, die jetzt ohne Stoffüberzug auskommen müssen. Eine geringere Haltbarkeit der Materialien muss das aber nicht bedeuten, eher betrifft es die "Veredelung" der Oberflächen. Manche Details wurden gestrichen, andere praktische Dinge kamen jedoch hinzu - man kann also nicht pauschal behaupten, der neue Golf wäre schlechter geworden. Wie bisher schon ist die Karosserie des Kompaktwagens sorgfältig gefertigt und sauber verarbeitet; an unauffälligen Stellen wie unter der Motorhaube wird aber nicht mehr vollständig

lackiert - ob das langfristig von Nachteil ist, wird sich zeigen. Der Unterboden ist gut geschützt und großflächig verkleidet, nur in der Mitte etwas und hinter der Hinterachse weitgehend offen; an den Fahrwerksteilen sind Luftleitverkleidungen installiert. 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 (solange sie sauber sind). Bei genauer Betrachtung fällt auf, dass VW nichts zu verschenken hat; die teurere Kunststoffschäumung gibt es 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

Mit dem 50 Liter fassenden Benzintank ergibt sich eine theoretische Reichweite von etwa 820 km, wenn man den Ecotest-Verbrauch von 6,1l/100 km ansetzt. Die maximal mögliche Zuladung liegt im Falle des Testwagens bei 475 kg – das reicht für vier Erwachsene und deren 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 Anhängerkupplung 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 (bis 12 % Steigung) oder 1,7 Tonnen (bis 8 % Steigung) wiegen - vorausgesetzt, er verfügt über eine eigene Bremse. Fehlt diese,

muss man sich auf ein Anhängergewicht von 690 kg beschränken. Bei einer Reifenpanne steht nur das serienmäßige Reparaturset zur Verfügung - außer es wurde das optionale Notrad mitbestellt, dann sind auch Wagenheber und Radschraubenschlüssel dabei (ebenso in Kombination mit Winterreifen ab Werk). Reifen mit Notlaufeigenschaften sind für den Golf VIII aktuell nicht lieferbar. Angemessen handlich ist der Kompaktwagen im Stadtverkehr: mit 4,28 m Länge und 2,08 m Breite (inkl. Außenspiegel) findet man grundsätzlich noch leicht einen Parkplatz, und der Wendekreis von 11,1 m vereinfacht das Rangieren.

2,2 Licht und Sicht

⊕ Die kompakten Abmessungen des Golf VIII lassen sich gut abschätzen. Man hat insgesamt eine ordentliche Sicht rundherum aus dem Auto, lediglich die sehr breiten hinteren C-Säulen, ein typisches Golf-Charakteristikum, schränken die Sicht ein - vor allem beim Abbiegen oder Rückwärtseinparken fällt das auf. Die ADAC Rundumsichtmessung absolviert er insgesamt zufriedenstellend. Bodennahe Hindernisse können vorn nah am Fahrzeug erkannt werden, hinten etwas weiter weg, aber immer noch zufriedenstellend.

Was durch die Karosserie nicht optimal gelöst ist, versucht VW mit allerlei Assistenzsystemen auszugleichen. So gibt es serienmäßig Parksensoren vorn und hinten, die sich um einen Parkassistenten ergänzen lassen, der beim Ein- oder Ausparken das Lenken übernimmt sowie Gas- und Bremsaufforderungen gibt. Optional gibt's überdies eine Rückfahrkamera, die nur bei Bedarf unter dem VW-Emblem



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

ausklappt und sonst schmutzgeschützt ist. Eine 360-Grad-Kamera ist für den Wolfsburger auch in der neuesten Version nicht zu haben.

Der Golf VIII ist serienmäßig mit LED-Scheinwerfern ausgestattet, der Style enthält die LED-Plus-Scheinwerfer, die zusätzlich Schlechtwetterlicht und Abbiegelicht bieten. Optional kann man das IQ.LIGHT ordern (im Testwagen), dann sind die Scheinwerfer als LED-Matrix-Licht ausgelegt, das unter anderem einen blendfreien dynamischen Fernlichtassistenten bietet. Das Lichtsystem überzeugt mit einer hellen und breiten Ausleuchtung der Fahrbahn, ganz so homogen wie im Golf VII ist insbesondere das Fernlicht nicht mehr - trotzdem eine klare Empfehlung für mehr Sicherheit im Dunkeln.

⊖ 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. Eine automatische Abblendfunktion für die Außenspiegel gibt es nicht.

2,6 Ein-/Ausstieg

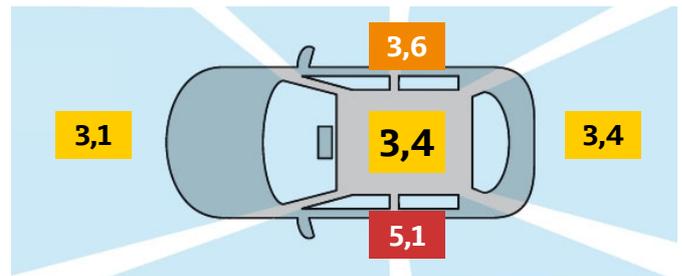
Der neue Golf ist noch ein wenig flacher geworden, um sparsamer, weil mit weniger Widerständen, unterwegs sein zu können. Die Sitzfläche befindet sich jetzt nur noch 38 cm über der Straße (Sitz ganz nach unten gestellt). Das bequeme Ein- und Aussteigen eines Vans kann der Kompakte damit nicht bieten, aber davon abgesehen ist der Golf ein durchaus praktisches Auto. Immerhin sind die Schweller niedrig und nicht zu breit, und die Türen öffnen weit. Am Dachhimmel gibt's zudem vier Haltegriffe. Unter anderem mit Lampen unter den Außenspiegeln wird das Umfeld beleuchtet, die kleinen LEDs in den Türgriffmulden sind ebenfalls praktisch zur Orientierung im Dunkeln. Die vorderen Türen rasten in drei, die hinteren leider nur in zwei Positionen ein.

3,1 Kofferraum-Volumen

Ist der variable Kofferraumboden in der unteren Position, fasst der Gepäckraum 305 Liter unter der Kofferraumabdeckung. Entfernt man die obere Abdeckung und nutzt den Stauraum bis zum Dach hoch, erweitert sich das Volumen auf 440 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 680 Liter verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen sind bis zu 1.160 Liter Volumen verfügbar. Weiteren Stauraum gibt es unter dem Kofferraumboden, dort finden noch etwa 20 Liter in der Reserveradmulde Platz.

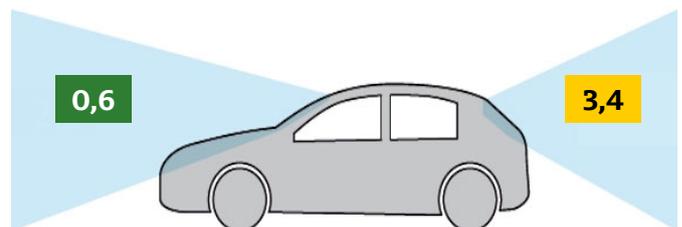
Rundumsicht

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.



⊕ Das schlüssellose Zugangssystem lässt sich über das Bordmenü konfigurieren, beispielsweise können automatisches Öffnen bei Annäherung oder die Deaktivierung des Systems ausgewählt werden - letzteres ist aus Sicherheitsgründen aber nicht nötig, weil es nun vernünftig abgesichert wurde. Das Auto misst die Entfernung des Schlüssels zum Fahrzeug, wodurch es nicht mehr möglich ist, über einen Funkverlängerer den Golf unerlaubt zu öffnen und zu starten. VW hat wie schon Jaguar und Land Rover diese Sicherheitstechnik nun umgesetzt.



Mit 305 l Volumen ist der Kofferraum des Golf VIII exakt gleich groß wie der des Vorgängers.

2,8 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 machen, die Klappe schwingt weit genug nach oben. Die Ladekante liegt 66 cm über der Straße und damit günstig. Auch innen stört die kleine Stufe mit 6,5 cm beim Be- und

Entladen kaum – wenn der Kofferraumboden in der oberen Position ist. Dann hat man unter dem Kofferraumboden noch 60 Liter plus die 20 Liter Stauraum in der Reserveradmulde zur Verfügung. Senkt man ihn ab, wächst die innere Stufe auf 16,5 cm an. Insgesamt kann man den Kofferraum gut nutzen, lediglich die schwache Ausleuchtung mit nur einer Lampe rechts stört etwas.

2,8 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehne lässt sich asymmetrisch geteilt umklappen. Für lange Gegenstände wie Skier ist auch die Durchladeeinrichtung in der Lehnenmitte praktisch (beides Serie). Das Umklappen gelingt leicht, die Kopfstützen müssen nicht entfernt werden. Beim Zurückklappen der Lehnen sollte man darauf achten, die seitlichen Gurte nicht einzuklemmen und zu beschädigen. Es gibt je ein praktisches Fach links und rechts im

Kofferraum, dort lassen sich kleine Gegenstände verstauen. Überdies stehen vier stabile Verzurrösen im Bereich des Bodens zur Verfügung.

⊖ Die umklappbare Beifahrersitzlehne ist nur für die Life-Ausstattung erhältlich. Ein Kofferraumtrennnetz zur Absicherung von Ladegut gibt es auch als Option nicht.

2,4 INNENRAUM

2,3 Bedienung

Es war immer eine Stärke von Volkswagen, die Bedienung seiner Fahrzeuge einfach und gut beherrschbar zu gestalten. Der Wählhebel für das Automatikgetriebe ist zwar deutlich geschrumpft, liegt aber an gewohnter Stelle und ist schon nach kurzer Gewöhnung einfach bedienbar. Überhaupt ist die Ergonomie von Lenkrad, Pedalen und Sitzen einwandfrei. Jedoch sind praktisch alle Knöpfe soweit wie möglich gestrichen und die verbliebenen durch Sensorflächen ersetzt worden. Auch wenn es altmodisch erscheinen mag, ein haptisches Feedback hat durchaus seine Vorteile, erstreckt wenn das System manche Befehle träge umsetzt. Das passiert vor allem nach dem Motorstart, dann reagiert das neue Infotainmentsystem langsam und mit ruckeligem Bildaufbau. VW hat viele Menüstrukturen neugestaltet. Es gibt geschickte Versuche, durch Abfrage von Wünschen Detailsinstellungen automatisch vornehmen zu lassen; z.B. kann man "kalte Füße" auswählen, woraufhin der Fußraum aufgewärmt wird. Das funktioniert nun auch über die Sprachsteuerung, sofern sie einige Zeit nach dem Start dann endlich verfügbar ist und den Sprachbefehl korrekt versteht. Sie muss noch viel lernen, aber immerhin ist das System dazu in der Lage und wird automatisch kontinuierlich verbessert und erweitert.

Für Technikbegeisterte und die Generation Smartphone mag die Bedienung gut erlernbar sein, neu im Golf VIII muss man sich aber erst mal orientieren und gehörig umstellen. Wer schon der Bedienung der bisherigen Klimaautomatik mit eigenen Knöpfen skeptisch gegenüberstand, wird am Golf VIII verzweifeln. Es bleibt die Frage, ob ein so radikaler Wechsel beim

Bedienkonzept wirklich sein musste. Wichtig wäre gewesen, zumindest mit ausgereifter Software und ausreichend Rechenleistung im System an den Start zu gehen, um die Akzeptanz zu verbessern. Die Software wird noch weiter optimiert, dann besorgt sich das sicherlich im Vergleich zum frühen Stand des Testwagens.

⊕ Die Instrumente kommen nun immer als Monitor - dieser ist etwas kleiner als der optionale im Vorgänger und die Darstellungen sehen weniger edel aus, aber die Anzeigen sind tagsüber wie nachts gut ablesbar und können nun auch freier



Die Verarbeitungsqualität ist auf gewohnt hohem Niveau, die Materialanmutung erreicht dieses jedoch nicht mehr an jeder Stelle. Die Bedienung ist zwar generell funktionell, das weiter entwickelte Infotainmentsystem kann jedoch aufgrund seiner langsamen Reaktion und dem Fehlen von haptischen Schaltflächen nicht wirklich überzeugen.

konfiguriert werden. Verbessert wurde die Innenbeleuchtung, die nun über LEDs umgesetzt wird, wobei zwei Spots pro Platz für eine deutlich bessere Ausleuchtung des Innenraums sorgen. Die vier elektrischen Fensterheber verfügen allesamt über Abwärts- und Aufwärtsautomatik samt Einklemmschutz. Der Fahrersitz kann serienmäßig elektrisch eingestellt werden und verfügt zudem über eine Memoryfunktion mit zwei Speicherplätzen.

⊖ Abgesehen von der neuen Bedienstruktur - über die man diskutieren kann, die aber erlernbar ist - erweist sich die neue Sensorleiste unterhalb des Infotainment-Monitors als sehr unpraktisch. Es fehlt vor allem eine Beleuchtung, um sich im Dunkeln zurecht zu finden. Aber auch eine klarere Abtrennung der Funktionsbereiche wäre sehr wichtig, in welchem Bereich die gewünschte Innenraumtemperatur und wo die Lautstärke eingestellt werden kann. Versucht man sein Glück während

2,2 Multimedia/Konnektivität

⊕ Volkswagen verbaut im Golf VIII serienmäßig ein Radio mit Farbdisplay - CD- oder DVD-Laufwerk, SD-Karten-Slot und AUX-Anschluss sind entfallen und auch für die aufpreispflichtigen Systeme nicht mehr lieferbar. Die Smartphone-Anbindung über Bluetooth ist Serie, ebenso eine integrierte SIM-Karte (SIM-Schacht für eigene Karten nicht verfügbar). Zwei USB-C-Anschlüsse werden immer eingebaut, weitere mit reiner Ladefunktion für die hinteren Plätze kosten Aufpreis oder sind beim Style Serie. Gegen Aufpreis gibt es DAB+ Empfang (sehr empfehlenswert), der aktuell leider nur in Verbindung mit dem Navigationssystem "Discover Pro" erhältlich ist. An dieses ist auch die Sprachsteuerung gebunden, die nun in ganzen Sätzen angesprochen werden darf - die Sprachbedienung versteht nun durchaus mehr als ältere Versionen, allerdings ist das Verständnis der Elektronik noch nicht ganz so weit gediehen und auch das Verständnis des Nutzers bald aufgebraucht, wenn das Infotainmentsystem wieder mal irgend etwas verstanden hat und eigenmächtig Einstellungen im Fahrzeug vornimmt. Sehr vermisst wird dann an dieser Stelle die Funktion "Rückgängig", sei es als Sprachbefehl oder als Taste. Immerhin ist das System lern- und

2,2 Raumangebot vorn

⊕ Der neue Golf VIII bietet auch großen Menschen eine gute Sitzposition. Die Beinfreiheit reicht für knapp 1,95 m große Personen, die Kopffreiheit ist noch üppiger (bis etwa 2,05 m Körpergröße ausreichend). Die Innenbreite ist angemessen, entsprechend gut fällt das Raumgefühl aus. Dazu tragen neben

einer kleinen Bodenwelle, berührt man unter Umständen versehentlich den Monitor und betätigt ungewollt irgendwelche Funktionen. Ebenso unpraktisch: Die Sitzheizung wird nun über das Menü bedient, so dass immer mehrere Schritte nötig sind und die Ablenkungszeit steigt. Es empfiehlt sich, die Hand für die Bedienung am oberen Rand des Monitors abzustützen und die Eingaben mit dem Daumen vorzunehmen - dann können die Schaltflächen gezielt und unbeeindruckt von der Straßenbeschaffenheit getroffen werden. Natürlich gibt es Möglichkeiten wie diese, mit dem neuen Golf VIII zurecht zu kommen, aber die legendäre gewohnte und geschätzte VW-Ergonomie vermisst man hier und da.

Die Türgriffe innen wurden umgestaltet - sie sind nun schlechter zu erreichen, so dass man sich zum Schließen der Türen weiter aus dem Auto herauslehnen muss.

updatefähig und VW verspricht eine kontinuierliche Optimierung.

Die digitalen Instrumente erhält man künftig serienmäßig, allerdings kleiner als das optionale Active Info Display im Golf VII und bei weitem nicht an dessen optische Gefälligkeit heranreichend. Das neue Display wirkt gegenüber dem "alten" farbarm und seiner Brillanz beraubt. Infotainmentsystem und Smartphone lassen sich über AndroidAuto und Apple CarPlay koppeln (Serie), letzteres ist auch schnurlos möglich (Option). Ein Jahr WeConnect Plus ist Serie, danach muss für die Dienste regelmäßig gezahlt werden. VW bietet nun eine Personalisierungsfunktion über ein eigenes Nutzerprofil an, mit dem man sich auch in anderen VWs (z.B. Leihfahrzeug) anmelden kann und dann alle persönlichen Einstellungen vorfindet - sofern das Leihfahrzeug diese Funktionalität ebenfalls besitzt. Darüber hinaus sind Verkehrsinformationen und weitere Infos wie Tankstellenpreise in Echtzeit erhalten, auch Remote-Dienste werden damit umgesetzt. In der Optionsliste findet man darüber hinaus ein 400 W-Soundsystem, das jetzt von Harman Kardon kommt.

den ausreichend großen Fensterflächen auch das optionale große Schiebedach bei.

3,0 Raumangebot hinten

So üppig wie vorn sind die Platzverhältnisse hinten nicht ganz. Stellt man die Vordersitze für 1,85 m große Menschen ein, berühren etwa ab 1,85 m Körpergröße die Knie die vorderen Lehnen. Die Kopffreiheit würde auch für 1,90 m Größe noch ausreichen. Zumindest für zwei Personen ist die Innenbreite gefühlt wie gemessen völlig ausreichend, drei Erwachsenen nebeneinander sei die Rückbank nur für kurze Strecken empfohlen. Beim kompakten Golf reicht das Schiebedach (im Gegensatz zur Kombiversion Variant) nicht bis zu den hinteren Sitzplätzen.



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,85 m Platz.

2,9 Innenraum-Variabilität

Die Variabilität der Sitzplätze beschränkt sich auf das geteilte Umklappen der Rücksitzlehnen; verschiebbare Sitze hinten oder in der Neigung variierbare Lehnen gibt es nicht. Dafür ist das Angebot an Ablagen gut, man findet ausreichend große, offene wie geschlossene. Das Handy kann rutschfest verstaut werden, wird auf Wunsch auch induktiv geladen. Praktische Neuerung: kleine Taschen im oberen Bereich der Vordersitzrückseiten nehmen z.B. Handys und Zubehör auf. Dafür wurde

das Klappfach links unten im Armaturenbrett ersatzlos gestrichen. Die Türfächer fassen vorn 1,5-Liter-, hinten 1-Liter-Flaschen. Das Handschuhfach ist zumindest ausreichend groß und beleuchtet, wird aber nun nicht mehr über die Klimaanlage mitgekühlt.

2,0 KOMFORT

1,8 Federung

Es gibt den Golf in der getesteten Variante mit Standard- und mit Sportfahrwerk (Tieferlegung 15 mm) sowie ausgerüstet mit adaptiver Dämpferregelung (Tieferlegung 10 mm).

⊕ Der Testwagen hat die adaptiven Dämpfer, wobei die Modi Comfort und Sport zur Verfügung stehen; im Individualmodus kann man die Dämpferregelung über einen Schieberegler einstellen, VW möchte hier eine feinere Abstufung zur Verfügung stellen. Wie viel eine so feine Abstufung wirklich bringt, sei dahingestellt - die Unterschiede zwischen Sport und Comfort sind jedenfalls deutlich zu spüren. Wer ein direktes Fahrgefühl vorzieht, wählt Sport. Wünscht man mehr

Entkoppelung von den Unzulänglichkeiten der Straßen, erreicht man das im Comfort-Modus. Insgesamt werden Unebenheiten innerorts wie außerorts gut geschluckt, der Golf VIII fühlt sich dabei trotzdem verbindlich und einwandfrei beherrschbar an. Beim langsamen Überfahren von Tempeschwellen zeigt sich das gute Schluckvermögen der Federung. Und selbst Kopfsteinpflaster weiß das Fahrwerk zu parieren und möglichst wenig Erschütterungen an die Insassen weiterzureichen. Bei hohen Geschwindigkeiten schwingt die Karosserie selbst im Comfort-Modus nur moderat nach, so dass man immer ein sicheres Fahrgefühl bei gleichzeitig hohem Komfort hat.

2,2 Sitze

⊕ VW liefert den Golf in Style-Ausstattung serienmäßig mit elektrisch einstellbarem ergoActive-Sitz auf der Fahrerseite aus. Für die Einstellungen gibt es zwei Speicherplätze, die serienmäßige Vierwege-Lordosenstütze kann auch eine Massagefunktion umsetzen. Überdies kann man die Sitzfläche ausziehen und damit verlängern. Wenngleich der Beifahrersitz sehr ähnlich aussieht, muss er doch mit weit weniger Funktionen auskommen; die Einstellungen werden manuell vorgenommen, es gibt keine Neigungseinstellung, keine

elektrische Lordosenstütze und keine ausziehbare Sitzfläche. Ansonsten gefallen beide Sitze vorn mit guten Konturen und festem Seitenhalt und ermöglichen eine angenehme Sitzposition - lange Strecken können darauf entspannt zurückgelegt werden. In der zweiten Reihe geht es nicht so fürstlich zu, die Konturen von Lehne und Sitzfläche sind nur zufriedenstellend, ebenso die Sitzposition, die für Erwachsene keine optimale Oberschenkelunterstützung ermöglicht.

2,7 Innengeräusch

Angemessen gedämmt ist der neue Golf VIII durchaus, auch wenn es im Innenraum während der Fahrt nicht wirklich leise ist. Bei 130 km/h liegen 68,2 dB(A) am Messgerät an - das ist ein zufriedenstellender Wert. Er zeigt, dass Unterhaltungen und Telefongespräche über die Freisprecheinrichtung auch bei diesem Tempo noch möglich sind. Windgeräusche sind zu hören,

allerdings nicht an bestimmten Stellen in besonderer Weise, sondern in die allgemeinen Fahrgeräuschen einfließend. Der überarbeitete Turbobenziner läuft bei ruhiger Fahrweise leise im Hintergrund und ruhig vor sich hin grummelnd, ist beim starken Beschleunigen und dann in höheren Drehzahlen jedoch deutlich zu hören.

1,8 Klimatisierung

⊕ Im Style ist eine Dreizonen-Klimaautomatik Serie. Die Intensität des Automatik-Modus kann in drei Stufen eingestellt werden. Ebenso lässt sich der Luftaustritt oben, Mitte und unten einzeln anwählen, allerdings nur für Fahrer und Beifahrer gemeinsam. Es gibt einen Beschlag- und einen Luftgütesensor, die u.a. die Umluftschtung automatisch steuern. Für die hinteren Passagiere stehen Belüftungsdüsen im Fußraum und zwischen den Vordersitzen zur Verfügung.

Die Sitzheizung kostet vorn wie hinten Aufpreis, ebenso die Lenkradheizung. Eine Sitzlüftung ist nicht lieferbar. Die Standheizung sowie getönte Scheiben hinten finden sich in der Optionsliste.

⊖ Die Drehrädchen für die Lüftungsdüsen sind entfallen, nun kann man Luftstrom und Luftmenge nicht mehr unabhängig voneinander einstellen.

1,9 MOTOR/ANTRIEB

1,7 Fahrleistungen

⊕ Der Turbobenziner mit vier Zylindern leistet maximal 150 PS und schickt bis zu 250 Nm Drehmoment an das Getriebe - von 1.500 bis 3.500 1/min, über ein sehr breites Drehzahlband also. Unterstützt wird der Verbrenner dabei vom Startergenerator, der das Ansprechen auf Gasbefehle verbessert. Insgesamt ist der Golf mit diesem Motor absolut angemessen motorisiert, das Aggregat zieht sauber und gleichmäßig durch ohne Zugkraftschwankungen. In Kombination mit dem Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe

liefert der Golf VIII gute Fahrleistungen ab, denn die Automatik schaltet bei Bedarf schnell zurück, hält den Turbobenziner aber auch bei mittleren Drehzahlen, um das Drehmoment sinnvoll zu nutzen. Der Überholvorgang mit einer Beschleunigung von 60 auf 100 km/h gelingt so in 4,8 Sekunden. Auch das Einfädeln beim Abbiegen in den fließenden Verkehr klappt gut, von 15 auf 30 km/h gehts in deutlich unter eineinhalb Sekunden. Der eTSI ist ein durchaus kräftiger Motor, mit dem man seinen Fahrspaß haben kann.

2,5 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Der Turbobenziner entfaltet seine Leistung gleichmäßig und über einen weiten Drehzahlbereich nachdrücklich. Er spricht zwar unter 1.800 1/min etwas zögerlich auf Gasbefehle an, darüber beschleunigt er dann druckvoll und lässt auch bei hohen Drehzahlen nicht nach. Die relativ harte Verbrennung für einen Benziner durch den hohen Einspritzdruck merkt man, es ergibt sich ein recht rauer Motorlauf. Dennoch dringen

wenig bis kaum Vibrationen in den Innenraum, gerade bis in mittlere Drehzahlen - dem häufigsten Einsatzbereich - läuft der Vierzylinder kultiviert. Hohe Drehzahlen wirken sich hauptsächlich akustisch auf die Insassen aus. Beim Ausdrehen des Motors wird das Dröhnen grenzwertig, aber noch nicht störend laut. Gegenüber dem Golf VII wurde die Laufkultur des 1.5 TSI nochmal etwas verbessert.

1,8 Schaltung/Getriebe

⊕ Auch das Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe wurde weiter verbessert. Es setzt immer noch auf trocken laufende Kupplungen, so dass die Schaltvorgänge relativ direkt ablaufen und ausgeprägtes Verschleifen der Gänge vermieden wird. Diese Getriebevariante ist nur auf Drehmomente bis 250 Nm ausgelegt, läuft dafür aber mit einem höheren Wirkungsgrad.

Der Schaltkomfort ist gut, nur selten spürt man die Gangwechsel, hauptsächlich der Drehzahlmesser verrät sie. Wenn man im Stand von der Bremse geht, setzt die Kriechfunktion der Automatik sanft ein, der Motor muss aber zuerst starten. Weil der Motorstart aus der Stopp-Phase heraus dank Startergenerator sehr schnell erfolgt, ist ein zügiges

Anfahren kein Problem. Präzises Einparken gelingt ebenso ohne Herausforderungen, VW hat das Anfahrverhalten gegenüber dem Golf VII weiter verbessert. Das Start-Stopp-System funktioniert einwandfrei. Der Wechsel von den Vorwärts- zum Rückwärtsgang erfolgt zügig, schnelles Wenden klappt gut. Bedient wird das Getriebe nun über einen kleinen Hebel auf der Mittelkonsole - im ersten Moment

gewöhnungsbedürftig, erweist sich das Konzept im Alltag aber als praktisch. Das Schalten der Gänge kann auch manuell über die Schaltwippen am Lenkrad angewiesen werden. Die Anschlüsse zwischen den Gängen passen gut, es entstehen keine zu großen Drehzahlsprünge. Im siebten Gang dreht der Motor bei 130 km/h mit 2.500 1/min. Eine Autohold-Funktion über die elektrische Handbremse gibt es serienmäßig.

2,0 FAHREIGENSCHAFTEN

2,2 Fahrstabilität

⊕ Die VW-Ingenieure haben das Fahrwerk des Golf VIII souverän abgestimmt. Der Wagen liegt sicher auf der Straße und lässt sich weder von engen Kurven noch von Ausweichmanövern aus der Ruhe bringen. Der Geradeauslauf ist einwandfrei, es gibt einen dezenten automatischen Ausgleich von Seitenwind und seitlich abschüssiger Fahrbahn. Der neue Golf ist insgesamt auffällig unauffällig unterwegs, für entspanntes Fahren optimal. Selbst bei sportlicher Gangart halten sich die Aufbaubewegungen wie Seitenneigung oder Nicken in Grenzen, sie sind im Comfort-Modus des DCC etwas ausgeprägter, aber nicht störend. Durchdrehende Räder beim

Beschleunigen werden von der effektiven Traktionskontrolle in Zaum gehalten. Beim ADAC Ausweichtest liefert der Golf VIII ein zweigeteiltes Ergebnis ab; einerseits reagiert er bei einem plötzlichen Ausweichmanöver mit erschrockenem Lenken und Gegenlenken mit gewisser Übersteuerneigung, die vom ESP effektiv eingebremst wird, wobei die Progressiv-Lenkung bei schnellen Lenkmanövern mit hohem Lenkwinkel schwergängig wird. Andererseits lässt er sich bei gezielten Ausweichmanövern sehr präzise und sehr schnell durch die Gassen scheuchen. Gerade bei der Fahrdynamik kann er somit punkten, ohne die Fahrsicherheit zu vernachlässigen.

1,8 Lenkung

⊕ Die im Testwagen verbaute Progressivlenkung ist um die Mittellage vergleichbar direkt wie die Standard-Lenkung ausgelegt, dafür mit zunehmendem Lenkwinkel direkter. So muss man im Alltag weniger weit lenken, ohne dabei ein zu giftiges Ansprechen um die Mittellage zu erhalten. Die direkte Auslegung der Lenkung ist angenehm, auch die Zentrierung gefällt – in der Summe ergibt sich ein gutes Lenkgefühl, der Golf VIII lässt sich damit einwandfrei beherrschen. Die Lenkkräfte kann man in zwei Stufen variieren (bei Option

Fahrprofilauswahl). Von Anschlag zu Anschlag benötigt man nur 2,2 Lenkradumdrehungen.

⊖ Beim Rangieren und sehr schnellem Lenken verhärtet die Lenkung spürbar - das war schon bei den Golf VII-Versionen unterhalb des GTI und GTD so, die Sportversionen hatten offensichtlich eine leistungsstärkere Servounterstützung verbaut.

2,0 Bremse

⊕ An der verbauten Bremsanlage im Golf VIII gibt es nichts auszusetzen. Sie spricht gut an und lässt sich fein dosieren. Außerdem zeigt sie auch bei sehr hoher Beanspruchung kein

Nachlassen. Der Kompakte benötigt durchschnittlich nur 33,8 m, um von 100 km/h bis zum Stillstand zu bremsen (Mittel aus zehn Vollbremsungen).

1,4 SICHERHEIT

0,8 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ VW hat seinen neuen Golf VIII mit praktisch allen Assistenten ausgestattet, die momentan bei Volkswagen erhältlich sind - manches zwar nur gegen Aufpreis, viele Assistenten kommen aber inzwischen serienmäßig in die Golf-Modelle in Style-Ausstattung. Serienmäßig an Bord sind ein Radarsensor für die automatische Distanzregelung ACC sowie für die Kollisionswarnung und den Notbremsassistenten; das Notbremsystem warnt optisch und akustisch sowie mit Bremsruck sehr effektiv und soll Kollisionen im Stadttempo-Bereich weitgehend vermeiden können. Das Fahrerassistenzpaket "Travel Assist" ist ebenfalls Serie, es enthält unter anderem einen Spurhalteassistenten und den "Emergency Assist", der den Golf automatisch zum Stillstand bringt, wenn der Fahrer nicht mehr reagiert. Der Spurhalteassistent hat eine zuverlässige Handsoff-Erkennung, also ob der Fahrer aufmerksam ist und eine Hand am Lenkrad hat. Das optionale Spurwechselsystem umfasst zusätzlich den Ausparkassistenten, der mit Radar-Sensoren in der Heckschürze den kreuzenden Verkehr überwacht und beim Rückwärtsausparken vor Gefahren warnt. In Kombination mit den Navigationssystemen gibt es auch eine gut funktionierende Verkehrszeichenerkennung. Serienmäßig sind die Müdigkeitserkennung, die Multikollisionsbremse und die schnell blinkenden Bremslichter, die damit eine Notbremsung signalisieren. Ein indirekt messendes Reifendrucksystem ist immer an Bord (gesetzlich vorgeschriebenes Minimum), ein direkt messendes mit Sensoren in den Reifen nicht erhältlich. Optional kann man ein Head-Up-Display ordern, das seine Inhalte in die Frontscheibe projiziert.

1,4 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Beim ADAC Crashtest nach Euro NCAP Norm kann der neue Golf VIII 95 Prozent für eine sehr gute Insassensicherheit erzielen (Test 12/2019). Front- und Seitenairbags vorn sowie von vorn nach hinten durchgehende Kopfairbags bringt der Golf immer mit, die hinteren Seitenairbags kosten Aufpreis; Knieairbags werden nicht angeboten. Die vorderen Kopfstützen bieten Personen bis knapp 1,95 m Größe guten Schutz. Hinten reichen sie nur bis 1,75 m Größe - da der Abstand zum Dachhimmel aber gering genug ist, können sie insgesamt gut schützen. Vorn werden die Insassen akustisch ermahnt, sich anzugurten. Für die hinteren Plätze wird dem Fahrer angezeigt, welche Gurte angelegt sind; beim Abschnallen während der Fahrt ertönt ein Warnsignal und erscheint die Anzeige erneut. Gegen Aufpreis gibt es das „Proaktive Insassenschutzsystem“, das in einer Notsituation (z.B. ESP-

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	Serie
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremsassistent	Serie
	Vorausschauendes Notbremsassistent	Serie
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	nicht erhältlich
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremsassistent	Serie
	Querverkehrserkennung beim Rückwärtsfahren	Option
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	nicht erhältlich
	Abstandsregeltempomat	Serie
	Autobahn-/Stauassistent	Serie
	Verkehrszeichenerkennung	Option
	Spurassistent	Serie
	Totwinkelassistent	Option
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	nicht erhältlich
	Notfallassistent	Serie
	Ausstiegswarnung	nicht erhältlich
	Müdigkeitswarner	Serie
	Head-up-Display	Option
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie (indirekt messend)

Einsatz) durch Straffen der Gurte und weitgehendes Schließen der Fenster mögliche Unfallfolgen reduzieren soll. Bei einem Unfall wird automatisch über die eingebaute SIM-Karte ein Notruf abgesetzt (Serie) und wenn möglich neben dem Notruf auch eine Sprechverbindung aufgebaut.

Der Golf VIII hat als erstes Modell serienmäßig in allen Ausstattungsversionen eine Car-to-X Kommunikation an Bord. Sie arbeitet über pWLAN, ist also nicht auf Mobilfunkverbindungen angewiesen, um Verkehrsteilnehmer im Umfeld über Gefahren zu informieren, die die

Fahrzeugsensoren festgestellt haben. Auch kann der Golf von anderen Verkehrsteilnehmern oder stationären Einrichtungen (z.B. Baustellenabsicherungswagen) Informationen empfangen und so seinen Fahrer rechtzeitig warnen - auf diese Weise können gefährliche Situationen und Unfälle vermieden werden. Das VW-System kann aktuell elf verschiedene Szenarien erkennen und adressieren, von Glatteisgefahr bis Fahrzeugpanne, von Feuerwehrfahrzeug bis Stauende auf der Autobahn hinter einer Kuppe oder bei schlechter Sicht.

2,0 Kindersicherheit

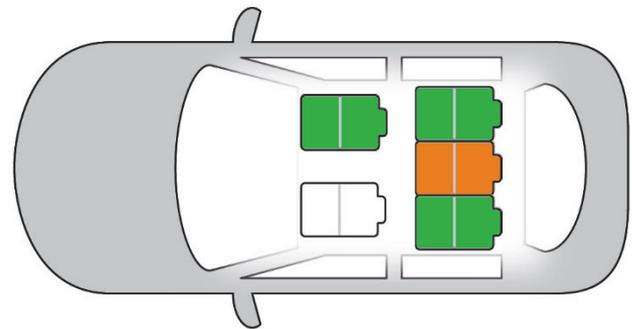
⊕ Im ADAC Crashtest nach Euro NCAP Norm erzielt der Golf VIII 89 Prozent der maximal möglichen Punkte für seine gute Kindersicherheit. Auf der Rückbank kann man Kindersitze außen einwandfrei befestigen, entweder mit den Gurten (günstig dank fester Gurtschlösser) oder komfortabler mit Isofix (und Ankerhaken); eine i-Size-Freigabe ist vorhanden. Der Mittelsitz eignet sich nur bedingt für Kindersitze, da die Polsterung einen sicheren Stand weniger begünstigt, keine Isofixbefestigungen vorhanden sind und die Gurtanlenkpunkte ungünstig liegen. Einfacher geht es wiederum auf dem Beifahrersitz, der über einen abschaltbaren Beifahrerairbag verfügt; die Befestigung ist über den Gurt oder über Isofix (inkl. i-Size) möglich, allerdings stört hier bei höheren Kindersitzen die nicht abziehbare Kopfstütze. Die Kindersicherung in den hinteren Türen wird über einen versenkten Schalter betätigt und ist somit manipulationssicher gegenüber kleinen Kindern.

2,5 Fußgängerschutz

⊕ Den Fußgängerschutz hat VW deutlich verbessert, das Verletzungsrisiko bei einem Zusammenstoß ist damit gesunken. Beim Crashtest nach Euro NCAP Norm kann der Golf VIII nun 76 Prozent der möglichen Punkte erzielen. Die Front ist gut entschärft, nur die Seiten der Motorhaube und besonders die A-Säulen bergen noch ein erhöhtes

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)

Verletzungsrisiko. Ein Notbremsassistent mit Personen- und Fahrradfahrer-Erkennung ist serienmäßig, mit ihm sollte das Risiko einer Kollision oder zumindest die Schwere der Verletzungen deutlich reduziert werden.

2,4 UMWELT/ECOTEST

3,3 Verbrauch/CO₂

Der Golf 1.5 eTSI DSG erreicht im ADAC Ecotest einen Durchschnittsverbrauch von 6,11 Super pro 100 km. Damit verbunden ist eine CO₂-Bilanz von 170 g/km - das reicht nur für 27 von 60 möglichen Punkten im Bereich CO₂. Das Getriebe bietet eine intelligente Freilauffunktion, die je nach Situation auf Leerlauf stellt und den Motor ausschaltet. Das klappt auch bei Autobahngeschwindigkeiten. Die Systeme des Fahrzeugs werden währenddessen aus der Lithium-Ionen-Batterie gespeist, so dass der abgestellte Motor keinen negativen Einfluss hat. Wer das geschickt einsetzt, kann mit dem Golf eTSI sparsam unterwegs sein. Innerorts liegt der Verbrauch bei 6,3 l, außerorts bei 5,2 l und auf der Autobahn bei 7,4 l Super alle 100 km. Der Generator, der den Strom für die Lithium-Ionen-Batterie erzeugt, kann nicht nur hilfreich Leistung zum Antrieb beisteuern, sondern auch eine durchaus spürbare Bremswirkung erzeugen. Ähnlich wie bei einem Elektroauto verzögert der Golf bei Bedarf und gewinnt Bremsenergie zurück. Das System arbeitet auch automatisch, indem es stärker verzögert, wenn ein Fahrzeug vorausfährt (Erkennung über Radarsensor), wenn die Geschwindigkeit auf ein erkanntes Tempolimit angepasst werden soll oder mit Geschwindigkeitsbegrenzer bergabwärts

1,4 Schadstoffe

⊕ Ein Filter kümmert sich um die Partikelemissionen - und das sehr erfolgreich, sowohl Anzahl als auch Masse sind sehr gering. Auch die sonstigen Schadstoffemissionen liegen weit unter den Grenzwerten. Einzig im anspruchsvollen Autobahnzyklus sind die CO-Emissionen etwas erhöht - das kostet ein paar Zähler. So erhält der Golf 1.5 eTSI für den Bereich

gefahren wird. Diese Funktion ist gut abgestimmt und erweist sich im Alltag als praktisch, der Golf eTSI verhält sich ähnlich wie ein Plugin-Hybrid oder Elektroauto mit dynamischer Rekuperation.

Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	6,3	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B
Landstraße	5,2	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B
Autobahn	7,4	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B
Gesamtverbrauch	6,1	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

Schadstoffe 46 von 50 möglichen Punkten. Zusammen mit den 27 Punkten für den CO₂-Ausstoß ergeben sich 73 Punkte und damit 4 von 5 möglichen Sternen im ADAC Ecotest. Auch bei den RDE-Messungen auf der Straße - also im Realbetrieb - zeigt sich der neue Golf vorbildlich sauber.

2,2 AUTOKOSTEN

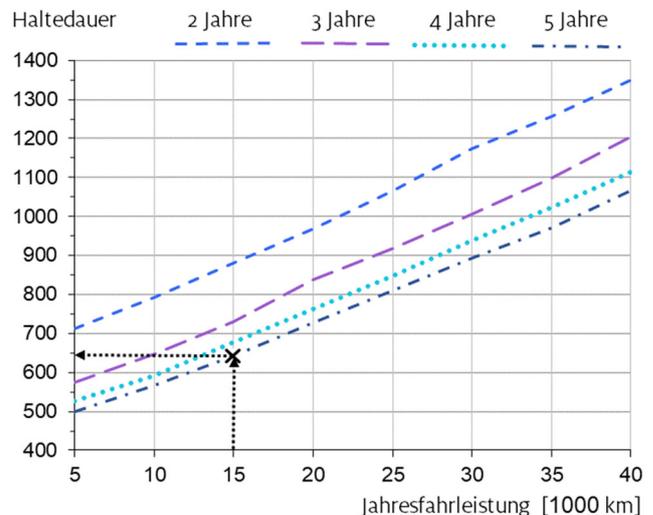
2,2 Monatliche Gesamtkosten

⊕ Der neue Golf VIII ist noch etwas teurer geworden als der ohnehin schon nicht günstige Vorgänger, allerdings ist auch die Serienausstattung umfangreicher als bisher. Unterm Strich ergibt sich kein großer Unterschied. An manchen Stellen hat VW durchaus sichtbar gespart - es sind andererseits jedoch neue Details hinzugekommen, die durchaus praktisch sind. Neue Vor- und Nachteile halten sich einigermassen die Waage. Das getestete Golf-Modell ist ab 33.530 Euro zu haben - viel Geld, zumal weitere Extras nötig sind, damit sich ein "rundes Paket" ergibt. Schnell sind 40.000 Euro überschritten - auch weil VW manche Ausstattungen an Pakete bindet und so beispielsweise aktuell DAB+ Empfang nur in Kombination mit dem Navi erhältlich ist. Immerhin war der Golf bisher immer sehr wertstabil, so dass sich trotz der hohen Anfangsinvestitionen der absolute Wertverlust in Grenzen hielt. Bei der achten Generation muss sich das noch zeigen, aber innerhalb des vierjährigen Berechnungszeitraums ist nicht mit einer neuen Generation zu rechnen. Bezüglich Motor und Assistenz- sowie Infotainmentsystemen ist der Wagen auf dem neuesten Stand, das sollte sich ebenso positiv auf den Restwertverlauf auswirken. Teure Reparaturen wie ein Zahnriemenwechsel sind üblicherweise nur selten nötig. Die Steuer liegt bei 108 Euro pro Jahr, die Typenklasseneinstufungen für die

Versicherungen sind sehr günstig (Haftpflicht 13) bis moderat (Teil- und Vollkasko jeweils 20). Die Ölwechsel- und Inspektionsintervalle sind fahrleistungs- und fahrstilabhängig, können bei bis zu 30.000 km oder bis zwei Jahren liegen.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 642 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	1.0 TSI	1.0 TSI	1.5 TSI ACT Life	1.5 TSI ACT Life	1.5 eTSI Life DSG	2.0 TDI SCR	2.0 TDI SCR Life DSG
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/999	3/999	4/1498	4/1498	4/1498	4/1968	4/1968
Leistung [kW (PS)]	66 (90)	81 (110)	96 (130)	110 (150)	110 (150)	85 (115)	110 (150)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	175/1600	200/2000	200/1400	250/1500	250/1500	300/1600	360/1600
0-100 km/h [s]	11,9	10,2	9,2	8,5	8,5	10,2	8,8
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	188	202	214	224	224	202	223
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	5,3 S	5,3 S	5,3 S	5,5 S	5,7 S	4,2 D	4,3 D
CO2 [g/km] lt. Hersteller	104	106	108	110	106	93	97
Versicherungsklassen KH/VK/TK	15/19/18	15/19/18	13/20/20	13/20/20	13/20/20	16/20/20	16/22/22
Steuer pro Jahr [Euro]	70	72	82	90	100	220	226
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	492	515	560	574	603	542	626
Preis [Euro]	19.995	22.620	26.460	27.480	30.205	25.630	32.790

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-Zyl.-Turbobenziner (Mild-Hybrid), Euro 6d-TEMP-EVAP-ISC, OPF	
Hubraum	1.498 ccm
Leistung	110 kW/150 PS bei 5.000 1/min
Maximales Drehmoment	250 Nm bei 1.500 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	224 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	8,5 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	5,9 l
CO ₂ -Ausstoß (WLTP/NEFZ)	134/108 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	225/45 R17
Länge/Breite/Höhe	4.284/1.789/1.491 mm
Leergewicht/Zuladung	1.380/500 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	381/1.237 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	690/1.500 kg
Stützlast/Dachlast	80/75 kg
Tankinhalt	50 l
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktion	Deutschland, Wolfsburg

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	4,8 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	2.500 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	33,8 m
Reifengröße Testwagen	225/40 R18 92Y
Reifenmarke Testwagen	Brigdestone Turanza T005
Wendekreis links/rechts	11,1/10,9 m
EcoTest-Verbrauch	6,1 l/100km
Stadt/Land/BAB	6,3/5,2/7,4 l/100km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	145 g/km (WTW* 170 g/km)
Reichweite	820 km
Innengeräusch 130 km/h	68,2 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.080 mm
Leergewicht/Zuladung	1.405/475 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	305/680/1.160 l

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

Betriebskosten	119 Euro	Werkstattkosten	62 Euro
Fixkosten	99 Euro	Wertverlust	362 Euro
Monatliche Gesamtkosten	642 Euro		
Steuer pro Jahr (mit Serienausstattung) ¹	108 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	13/20/20		
Basispreis Golf 1.5 eTSI Style DSG	32.480 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 07.11.2019
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	43.955 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	12.760 km
Auffälligkeiten/Mängel	kleinere Software-Bugs

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.02.2019 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2019 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	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	Serie/1.125 Euro° (Paket)
Regen-/Lichtsensoren	305 Euro° (Paket)/Serie
Fernlichtassistent	305 Euro° (Paket)
Tempomat/Limiter/ACC	-/Serie/Serie
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	215 Euro°
Rückfahrkamera/360°-Kamera	325 Euro°/-
Head-up-Display	700 Euro°
Verkehrszeichenerkennung	1.050 Euro° (Paket)
Schlüsselloses Zugangssystem	445 Euro°

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/530 Euro° (Paket)
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselsassistent	675 Euro° (Paket)

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/1.050 Euro° (Paket)
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	1.050 Euro° (Paket)
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	305 Euro° (Paket)/-
Sitzheizung vorn/hinten	315 Euro°/1.655 Euro° (Paket)
Lenkradheizung	folgt
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung teilelektrisch	880 Euro°
Metalllackierung	ab 610 Euro
Schiebedach/Panoramaglasdach	1.080 Euro°

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,1

AUTOKOSTEN

2,2

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

Stand: Mai 2020
Test und Text: M. Ruhdorfer