



VW Golf GTD DSG

**Fünftürige Schräghecklimousine der unteren Mittelklasse
(147 kW / 200 PS)**

Kräftige Diesel in der Kompaktklasse haben bei VW Tradition. Was mal bei 70 PS startete, ist inzwischen bei 200 PS und 400 Nm Drehmoment im Golf VIII GTD angekommen. Dabei fühlt sich das aktuelle Aggregat gerade bei mittleren bis höheren Drehzahlen richtig wohl und schiebt den kompakten Sportler mit Vehemenz nach vorn. Dass der neue Dieselmotor bei zurückhaltender Leistungsabforderung auch richtig sparsam sein kann, stellt er im ADAC Ecotest unter Beweis: 5,2 l pro 100 km gehen angesichts der Leistung und des Automatikgetriebes in Ordnung. Dank zweier SCR-Kats und sehr effektivem Partikelfilter ist der GTD inzwischen vorbildlich sauber.

Abgesehen vom Motor ist das gegenüber dem Standard-Golf nachgestraffte Fahrwerk ein Quell der Fahrfreude. Ausgerüstet mit den optionalen adaptiven Dämpfern (DCC) bietet der GTD einerseits angemessenen Fahrkomfort für lange Strecken, andererseits lässt er sich bei Bedarf präzise durch weite wie enge Kurven zirkeln, woran auch die gefühlvolle Lenkung einen hohen Anteil hat.

Im Innenraum sind die typischen Golf-Tugenden ebenso im GTD geboten. Dazu gehört ein selbst für vier Erwachsene ausreichendes Platzangebot sowie ein ordentlicher Kofferraum. Wenn der Platz innen nicht reicht, kann man Gepäck bis 75 kg aufs Dach nehmen oder in einen Anhänger packen, der bis 1,8 Tonnen wiegen darf (bis 8 % Steigung). Beides deshalb erwähnenswert, weil der als Golf-Ablöser gern gelobte ID.3 weder Lasten oben drauf noch Anhänger hinten dran haben will. Die gedämpfte Begeisterung über das neue Infotainmentsystem dagegen teilen beide Modelle. Weil beim GTD der Antrieb im Fokus steht, wollen wir an dieser Stelle den Mantel des Schweigens über verlorene Bedienergonomie und die Elektronik-Performance legen. Denn Fahrwerk, Lenkung, Getriebe und Motor sind top.

Konkurrenten: u.a. Audi A3, BMW 1er, Peugeot 308, Seat Leon.

- +** kräftiger und angemessen sparsamer Motor, dynamisches Fahrwerk mit gutem Komfort (optionales DCC), moderne Assistenten und Vernetzung inkl. Updates via Funk, Car-to-X-Kommunikation über pWLAN Serie
- teils komplizierte und unergonomische Bedienung, träges Infotainmentsystem, sehr hoher Anschaffungspreis

ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,0

AUTOKOSTEN 2,6

Zielgruppencheck

	Familie	2,9
	Stadtverkehr	3,4
	Senioren	3,2
	Langstrecke	2,4
	Transport	3,1
	Fahrspaß	1,9
	Preis/Leistung	2,3

Ecotest ★★★★★☆

2,7 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,5 Verarbeitung

Schon bei der Präsentation des neuen Modells gab es Kritik, dass VW offensichtlich am Material beim Golf VIII gespart hätte. Und tatsächlich 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 nun 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.

⊕ Die Karosserie des Kompaktwagens ist 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, im Falle der weißen Lackierung des Testwagens fällt es kaum auf. 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.

3,1 Alltagstauglichkeit

Setzt man den Ecotest-Verbrauch von 5,2 l/100 km an, ergibt sich mit dem 50 Liter fassenden Dieseltank eine theoretische Reichweite von etwa 960 km. Der AdBlue-Tank wird über einen Einfüllstutzen neben dem Dieseltank befüllt. Er fasst zwar nur 12 Liter, VW gibt dennoch eine Reichweite von über 10.000 km mit einer Füllung an, was eine praktikable Distanz darstellt. Die maximal mögliche Zuladung liegt im Falle des Testwagens bei 490 kg – das reicht ohne Probleme 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, was auch für einen Fahrradträger samt zweier E-Bikes reichen sollte. Und wenn es ein Anhänger hinten dran sein soll, darf er bis zu 1,6 Tonnen (bis 12 %

Steigung) oder sogar 1,8 Tonnen (bis 8 % Steigung) wiegen - vorausgesetzt, er verfügt über eine eigene Bremse. Fehlt diese, muss man sich auf ein Anhängergewicht von 730 kg beschränken. Bei einer Reifenpanne muss man sich mit dem serienmäßigen Reparaturset behelfen - außer es wurde das optionale Notrad mitbestellt, dann sind auch Wagenheber und Rad-schraubenschlüssel dabei (ebenso in Kombination mit Winterreifen ab Werk). Reifen mit Notlauf-eigenschaften sind für den Golf aktuell nicht lieferbar. Angemessen handlich ist der Kompaktwagen im Stadtverkehr: mit 4,29 m Länge und 2,08 m Breite (inkl. Außenspiegel) findet man grundsätzlich noch leicht einen Parkplatz, und der Wendekreis von 11,8 m macht das Rangieren nicht unnötig umständlich.

2,3 Licht und Sicht

⊕ Dank seiner kompakten Dimensionen lassen sich die Abmessungen des Golf GTD gut abschätzen. Man hat insgesamt eine angemessene 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 fällt insgesamt zufriedenstellend aus. Bodennahe Hindernisse können vorn nah am Fahrzeug erkannt werden, hinten nur etwas weiter entfernte, was jedoch immer noch in Ordnung ist.

Was durch die Karosserie nicht optimal gelöst ist, versucht VW mit allerlei Assistenzsystemen auszugleichen. So gibt es



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

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

Der Golf GTD ist serienmäßig mit LED-Plus-Scheinwerfern ausgestattet, die unter anderem 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

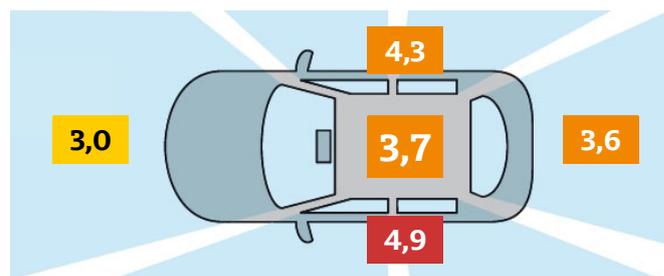
Der neue Golf GTD ist ein wenig flacher geworden, um sparsamer, weil mit weniger Luftwiderstand, unterwegs sein zu können. Die Sitzfläche befindet sich nur 40 cm über der Straße (Sitz ganz nach unten gestellt). Das bequeme Ein- und Aussteigen eines Vans kann der Kompakte damit nicht bieten, aber davon abgesehen ist der Golf GTD 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

Unter der Kofferraumabdeckung fasst der Gepäckraum 305 Liter (variabler Kofferraumboden in der unteren Position). 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 Getränkekisten 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

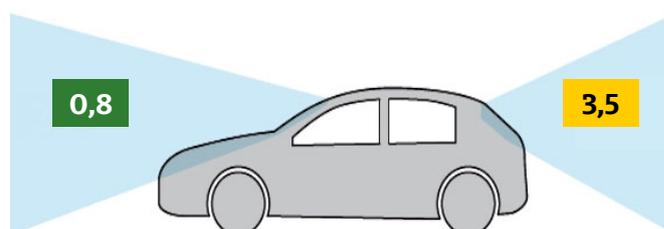
Rundumsicht

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. Durch Messen der Entfernung des Schlüssels zum Fahrzeug ist es nicht mehr möglich, den Golf über einen Funkverlängerer 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.

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.

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, denn 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 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, praktisch für lange Gegenstände wie Skier ist auch die Durchladeeinrichtung in der Lehnenmitte (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. Vier stabile Verzurrösen im Bereich des Bodens ermöglichen das Einspannen eines Netzes.

⊖ Ein Kofferraumtrennnetz zur Absicherung von Ladegut gibt es auch als Option nicht.

2,3 INNENRAUM

2,3 Bedienung

Eigentlich war es immer eine Stärke von Volkswagen, die Bedienung seiner Fahrzeuge einfach und gut beherrschbar zu gestalten. Kleine Aufmerksamkeiten wie die Erinnerung nach dem Ausschalten des Motors, das Mobiltelefon nicht zu vergessen, oder die Einblendung von Tipps, welche Einstellungen die Musik am Handy im Fahrzeug am besten zu Geltung bringen, sind hierfür nur Beispiele. 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.

Dann aber kommen Fragezeichen auf, denn praktisch alle Knöpfe sind soweit wie möglich gestrichen und die verbliebenen durch Sensorflächen ersetzt worden. Auch wenn es altmodisch erscheinen mag, ein haptisches Feedback hat durchaus seine Vorteile, erst recht wenn das System bisweilen Befehle träge umsetzt. Das passiert vor allem nach dem Motorstart, dann reagiert das neue Infotainmentsystem langsam und mit ruckeligem Bildaufbau. VW hat viele Menüstrukturen neu gestaltet. 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. Auch wenn die Spracherkennung seit Einführung des Golf VIII besser geworden ist - sie muss noch viel lernen. Immerhin ist das System dazu in der Lage und wird automatisch kontinuierlich verbessert und geupdatet.



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.

Für Technikbegeisterte und die Generation Smartphone mag die Bedienung gut erlernbar sein, intuitiv ist aber nichts mehr. Wer der Bedienung der bisherigen Klimaautomatik mit eigenen Knöpfen skeptisch gegenüberstand, wird am Golf VIII zweifeln. Es bleibt die Frage, ob ein so radikaler Wechsel bei der Bedienung wirklich sein musste. Und wenn ja, dann hätte man ihn zumindest mit ausgereifter Software und ausreichend Rechenleistung im System vollziehen sollen.

⊕ 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 konfiguriert werden. Verbessert wurde auch 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 optional elektrisch eingestellt werden und verfügt dann über eine Memoryfunktion mit zwei Speicherplätzen.

1,9 Multimedia/Konnektivität

⊕ Volkswagen verbaut im Golf GTD 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 mehr verfügbar). Zwei USB-C-Anschlüsse vorn und zwei weitere hinten (mit reiner Ladefunktion) werden immer eingebaut. Der DAB+ Empfang ist jetzt Serie, weil gesetzlich verpflichtend. Mit dem Navigationssystem Discover Pro gibt es auch die Sprachsteuerung, 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 updatefähig und VW

⊖ 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. Das beginnt mit der fehlenden Beleuchtung, so dass man im Dunkeln nicht erkennen kann, in welchem Bereich die Innenraumtemperatur und wo die Lautstärke eingestellt werden kann. Versucht man sein Glück während einer kleinen Bodenwelle, berührt man den Monitor und landet beispielsweise bei der Sitzheizung - die sich nun auch nur noch über das Menü bedienen lässt, 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 sehr. 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.

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" billig und farbarm und jeglicher Brillanz beraubt. Infotainmentsystem und Smartphone lassen sich über AndroidAuto und Apple CarPlay koppeln (Serie), letzteres ist auch schnurlos möglich. 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 Verkehrs- 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.

2,1 Raumangebot vorn

⊕ Selbst sehr große Menschen sollten im Golf GTD eine gute Sitzposition finden können. Die Beinfreiheit reicht für knapp zwei Meter große Personen, die Kopffreiheit ist noch üppiger (bis etwa 2,10 m Körpergröße ausreichend). Die Innenbreite ist

angemessen, entsprechend gut fällt das Raumgefühl aus. Dazu tragen neben den ausreichend großen Fensterflächen auch das optionale große Schiebedach bei.

2,7 Raumangebot hinten

Ganz so üppig wie vorn sind die Platzverhältnisse hinten zwar nicht, aber für einen Kompaktwagen durchaus ansehnlich. Sind die Vordersitze für 1,85 m große Menschen eingestellt, berühren erst über 1,90 m Körpergröße die Knie die vorderen Lehnen. Die Kopffreiheit würde auch für über 1,90 m Größe noch ausreichen. Zumindest für zwei Personen ist die Innenbreite gefühlt wie gemessen völlig angemessen, drei Erwachsenen nebeneinander sei die Rückbank nur für kurze Strecken anzuraten. Beim kompakten Golf GTD reicht das Schiebedach (im Gegensatz zur Kombiversion Variant) nicht bis zu den hinteren Sitzplätzen.



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,90 m Platz.

2,9 Innenraum-Variabilität

Die Variabilität der Sitzplätze beschränkt sich auf das geteilte Umklappen der Rücksitzlehnen; verschiebbare Sitze hinten gibt es nicht. Dafür ist das Angebot an Ablagen gut, es gibt ausreichend große, offene und 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 vorne 1,5-Liter-, hinten 1-Liter-Flaschen. Das Handschuhfach ist zumindest ausreichend groß und beleuchtet, wird aber nun nicht mehr über die Klimaanlage mitgekühlt.

2,2 KOMFORT

2,1 Federung

Den Golf GTD gibt es mit konventionellem Sportfahrwerk (Tieferlegung 15 mm) sowie zusätzlich mit adaptiver Dämpferregelung.

⊕ Der Testwagen hat die adaptiven Dämpfer. Neben den beiden Grundeinstellungen Comfort und Sport gibt es einen Individualmodus. Dort kann man die Dämpferregelung über einen Schieberegler einstellen, VW möchte hier eine feinere Abstufung zur Verfügung stellen. Wie viel zahlreiche kleinen Zwischenstufen wirklich bringen, 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. Egal in welchem Modus, ob Serien- oder

Optionsfahrwerk, der GTD ist spürbar straffer als ein "Standard-Golf" abgestimmt.

Insgesamt werden Unebenheiten innerorts wie außerorts noch gut geschluckt, der Golf GTD fühlt sich dabei verbindlich und einwandfrei beherrschbar an. Beim langsamen Überfahren von Temposchwellen zeigt sich das gute Schluckvermögen der Federung. Selbst Kopfsteinpflaster weiß das Fahrwerk zu parieren, wobei sich die optionalen 19-Zoll-Räder am Testwagen spürbar ungünstig auswirken. Bei hohen Geschwindigkeiten schwingt die Karosserie selbst im Comfort-Modus kaum nach, so dass man immer ein sicheres und direktes Fahrgefühl bei gleichzeitig angemessenem Komfort hat.

2,4 Sitze

⊕ VW liefert den Golf GTD serienmäßig mit manuell einstellbaren Top-Sportsitzen aus. Zwei über Hebel einstellbare Lordosenstützen sind Serie. Optional gibt es den Fahrersitz mit elektrischer Einstellung inklusive elektrische Vierwege-Lordosenstütze. Im Lederpaket ist auch die Sitzklimatisierung enthalten. Selbst gegen Aufpreis gibt es für den Beifahrersitz keine Neigungseinstellung und keine elektrische Lordosenstütze. Ansonsten gefallen beide Sitze

vorne mit guten Konturen sowie 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.

2,8 Innengeräusch

Der Golf VIII als GTD kann sich akustisch sehr unterschiedlich darstellen - zumindest im Innenraum. Denn den "Außenlautsprecher" im Auspuff gibt es nicht mehr. Wird die Motorakustik auf Eco gestellt, verzichtet der eingebaute Soundaktor auf jegliche Motorgeräuschverstärkung. Im Normalmodus wird dezent kerniger Klang eingespielt, wobei dieser hauptsächlich beim Beschleunigen zu vernehmen ist. Im Sportmodus röhrt der Klangmodulator tatkräftig und beschallt den Innenraum erheblich - auf längeren Fahrten könnte das selbst eingeleichteten Fans zu viel werden. Das ist jedoch kein Problem, da einstellbar.

Ist man im Normalmodus unterwegs, geht es bei konstanter Geschwindigkeit im Innenraum moderat laut zu, der Golf ist angemessen gedämmt, jedoch nicht wirklich leise. Bei 130 km/h liegen 68,2 dB(A) am Messgerät an - das ist ein zufriedenstellender Wert. Unterhaltungen und Telefongespräche über die Freisprecheinrichtung sind auch bei diesem Tempo noch gut möglich. Windgeräusche fallen nicht an bestimmten Stellen besonders auf, vielmehr gehen sie in die allgemeinen Fahrgeräuschen mit ein. Der neue Dieselmotor mit 200 PS gehört wie auch schon die 150 PS-Variante zu den kultivierten Vierzylinder-Dieseln in der Kompaktklasse.

1,7 Klimatisierung

⊕ Im GTD 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 Umluftschaltung 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 im Lederpaket 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.

1,6 MOTOR/ANTRIEB

1,4 Fahrleistungen

⊕ Der Vierzylinder-Diesel hat ordentlich Kraft, braucht dafür aber auch mittlere bis höhere Drehzahlen. Er leistet im GTD maximal 200 PS und 400 Nm Drehmoment - ab 1.750 1/min. Diese recht niedrige Drehzahlangabe täuscht etwas, denn für nachdrücklichen Vortrieb sollte die Drehzahl schon über 2.000 1/min gewandert sein. Der Motor mobilisiert den Golf leistungstechnisch mehr als angemessen, das Aggregat spricht nach einer Gedenksekunde bei niedrigen Drehzahlen gut an und zieht sehr sauber durch, ohne die geringsten Ruckler oder Zugkraftschwankungen. In Kombination mit dem Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe liefert der Golf GTD sehr gute

Fahrleistungen, denn die Automatik schaltet bei Bedarf schnell zurück, hält den Turbodiesel aber auch bei mittleren Drehzahlen, um auf der Drehmomentwelle zu surfen. Der Überholvorgang mit einer Beschleunigung von 60 auf 100 km/h gelingt so in 4,0 Sekunden. Auch das Einfädeln beim Abbiegen in den fließenden Verkehr klappt gut, von 15 auf 30 km/h gehts in unter eineinhalb Sekunden. Der TDI ist also ein kräftiger Motor, mit dem man seinen Fahrspaß haben kann. Für den Sprint von 0 auf 100 km/h verspricht VW 7,1 Sekunden, erst bei 245 km/h soll Schluss sein.

2,2 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Der Turbodiesel entfaltet seine Leistung gleichmäßig und über einen weiten Drehzahlbereich nachdrücklich, allerdings erst ab dem mittleren Drehzahlbereich - die schwächeren Versionen des 2.0 TDI können das etwas harmonischer, wenngleich natürlich weniger nachdrücklich. Bei hohen Drehzahlen lässt die Leistungsabgabe kaum nach, selbst bis über 4.000 1/min drückt das Aggregat unnachgiebig. Die Laufkultur hat gegenüber dem Vorgänger etwas gewonnen, so signifikant wie beim 150 PS-TDI ist es jedoch nicht. Bei ruhiger Fahrt und soundtechnisch im Eco-Modus ist der Dieselmotor

im Innenraum kaum noch als solcher zu erkennen, er könnte auch als etwas rau laufender Benziner durchgehen. Kein Brummen stört bei niedrigen Drehzahlen, kein Dröhnen dringt bei hohen Drehzahlen in den Innenraum - deutlich vernehmbar wird der Diesel aber bei hoher Leistungsabforderung. Durchaus erfolgreich war VW auch beim Tilgen von Vibrationen - allerdings nicht im Stand; denn schaltet das Start-Stopp-System den Motor nicht ab, sind insbesondere am Lenkrad Vibrationen deutlich zu spüren.

1,6 Schaltung/Getriebe

⊕ Das Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe wurde weiter optimiert und bietet durch ausgeprägtes Verschleifen der Gänge ein weiches Anfahren und einen hohen Schaltkomfort. Nur selten spürt man die Gangwechsel, hauptsächlich der Drehzahlmesser verrät sie. Wenn man im Stand von der Bremse geht, setzt die Kriechfunktion der Automatik schnell und sanft ein, nahtloses Anfahren ist damit kein Problem, präzises Einparken gelingt ebenso ohne Herausforderungen. 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, zeigt sich das Konzept in der Praxis aber praktisch und alltagstauglich. 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 2.000 1/min. Eine Autohold-Funktion über die elektrische Handbremse gibt es serienmäßig.

1,9 FAHREIGENSCHAFTEN

1,8 Fahrstabilität

⊕ Das Fahrwerk des Golf GTD haben die VW-Ingenieure sehr 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 Golf als GTD ist insgesamt spürbar straffer als die "Standard"-Varianten unterwegs, für entspanntes Fahren reicht es aber dennoch. Der GTD bietet zwar etwas weniger Komfort, bei sportlicher Gangart jedoch hat man Vorteile; so halten sich die Aufbaubewegungen wie Seitenneigung oder Nicken in engen Grenzen. Durchdrehende Räder beim Beschleunigen werden von der effektiven Traktionskontrolle

in Zaum gehalten, was bei 400 Nm in den unteren Gängen aber kein so leichtes Unterfangen ist.

Beim ADAC Ausweichtest liefert der Golf GTD 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; im Gegensatz zu den schwächer motorisierten Modellen bleibt die Progressiv-Lenkung bei schnellen Lenkmanövern mit hohem Lenkwinkel leichtgängig. Andererseits lässt sich der Diesel-Sportler bei gezielten Ausweichmanövern sehr präzise und enorm schnell durch die Gassen scheuchen. Seine Fahrdynamik ist beachtlich und kann eine Menge Spaß bringen.

1,6 Lenkung

⊕ Die im GTD serienmäßige 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 GTD lässt sich damit einwandfrei beherrschen. Die Lenkkräfte kann man in zwei Stufen variieren (über die Fahrprofilauswahl). Von Anschlag zu Anschlag benötigt man nur 2,2 Lenkradumdrehungen. Auch beim Rangieren und bei schnellen Lenkmanövern verhärtet die Lenkung nicht und bleibt angenehm leichtgängig.

2,2 Bremse

⊕ Der Golf GTD hat eine standfeste Bremsanlage verbaut. Damit benötigt der Kompakte durchschnittlich nur 34,1 m, um von 100 km/h bis zum Stillstand zu bremsen (Mittel aus zehn Vollbremsungen). Dabei zeigt die Bremsanlage auch bei sehr hoher Beanspruchung kein Nachlassen. Die Bremse spricht gut an und lässt sich fein dosieren.

1,3 SICHERHEIT

0,6 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ VW hat seinen neuen Golf 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, auch in den GTD. Aufpreisfrei an Bord sind ein Radarsensor für die automatische Distanzregelung ACC sowie für die Kollisionswarnung und den Notbremsassistenten; das Notbremsssystem warnt optisch und akustisch sowie mit Bremsruck sehr effektiv und soll Kollisionen im Stadttempo-Bereich weitgehend vermeiden können. Seit Modelljahr 2021 umfasst das Paket auch eine Abbiegebremsefunktion, um beim Linksabbiegen eine Kollision mit einem entgegenkommenden Fahrzeug zu vermeiden, und eine Ausweichunterstützung. 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 - diese erkennt, ob der Fahrer aufmerksam ist und eine Hand am Lenkrad hat. Beim facegelifteten Passat hat diese Funktion zuletzt sehr schlecht funktioniert. Das optionale Spurwechselassistenten umfasst überdies 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 Multi-Kollisionsbremse und die schnell blinkenden Bremslichter, die damit eine Notbremsung signalisieren, sowie der Ausweichassistent mit Abbiegebremsefunktion und Ausweichunterstützung. Ein indirekt messendes Reifendrucksystem ist immer an Bord (als Minimum vorgeschrieben), ein direkt messendes mit Sensoren in den Reifen dagegen nicht erhältlich. Optional kann man ein Head-Up-Display ordern, das seine Inhalte in die Frontscheibe projiziert.

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	Option
	Autobahn-/Stauassistent	Option
	Verkehrszeichenerkennung	Serie
	Spurassistent	Serie
	Totwinkelassistent	Option
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	nicht erhältlich
	Notfallassistent	Option
	Ausstiegswarnung	nicht erhältlich
	Müdigkeitswarner	Serie
	Head-up-Display	Option
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie (indirekt messend)

1,3 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Beim ADAC Crashtest nach Euro NCAP Norm kann der 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 GTD immer mit, die hinteren Seitenairbags kosten Aufpreis; Knieairbags werden nicht angeboten. Die vorderen Kopfstützen bieten Personen bis knapp 1,90 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 wie hinten werden die Insassen akustisch ermahnt, sich anzugurten. Beim Abschnallen während der Fahrt ertönt ein Warnsignal und erscheint die Anzeige, welcher Gurt gelöst wurde. Gegen Aufpreis gibt es das „Proaktive Insassenschutzsystem“, das in einer Notsituation (z.B. ESP-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.

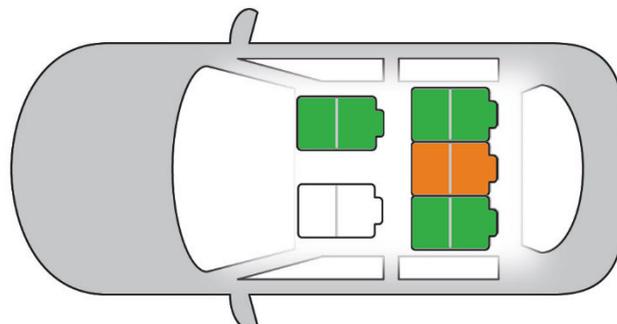
Der Golf VIII allgemein hat als erstes Modell serienmäßig in allen Ausstattungsversionen eine Car-to-X Kommunikation an Bord. Sie arbeitet über pWLAN, ist also nicht auf Mobilfunkverbindungen angewiesen, um Verkehrsteilnehmer im Umfeld über Gefahren zu informieren, die die Fahrzeugsensoren festgestellt 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 schon jetzt 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 mit der Lehne fest verbundene Kopfstütze. Die Kindersicherung in den hinteren Türen wird über einen versenkten Schalter betätigt und ist somit manipulationssicher gegenüber kleinen Kindern.

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)

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

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.

2,1 UMWELT/ECOTEST

3,1 Verbrauch/CO2

Im ADAC Ecotest kommt der neue Golf GTD mit 200 PS und Doppelkupplungsgetriebe auf einen Durchschnittsverbrauch von 5,2 l Diesel pro 100 km. Damit verbunden ist eine CO2-Bilanz von 164 g/km, wofür der Wolfsburger 29 Punkte erhält. Das Getriebe bietet eine intelligente Freilauffunktion, die je nach Situation den Motor in den Leerlauf versetzt und das Auto damit weiter rollen lässt; wer das geschickt einsetzt, kann mit dem Golf GTD sehr sparsam unterwegs sein. Innerorts liegt der Verbrauch bei 5,4 l, außerhalb bei 4,5 l und auf der Autobahn bei 6,0 l Diesel alle 100 km.

1,1 Schadstoffe

⊕ Der Golf GTD im Test ist nach der aktuellen Abgasnorm Euro 6d homologiert. Der getestete GTD kann die Grenzwerte problemlos einhalten, so sauber durchläuft er die Ecotest-Messungen. Alle Grenzwerte werden deutlich unterschritten. Nur wenn die volle Leistung gefordert wird, steigen der NOx-Emissionen etwas an, wofür es einen Punkt Abzug im Bereich Schadstoffe des Ecotest gibt. Die Partikelemissionen fallen dagegen durchgängig sehr niedrig aus. Zusammen mit den 29

Verbrauch

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

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

Zählern aus dem CO2-Bereich erzielt der Golf GTD 78 Punkte und somit vier von fünf Sternen. Die Straßenmessungen bestätigen die sehr geringen Schadstoffemissionen, auch hier liegt der Zweiliter-Dieselmotor von VW weit unter den gesetzlichen wie auch unter den strengeren Ecotest-Grenzwerten.

2,6 AUTOKOSTEN

2,6 Monatliche Gesamtkosten

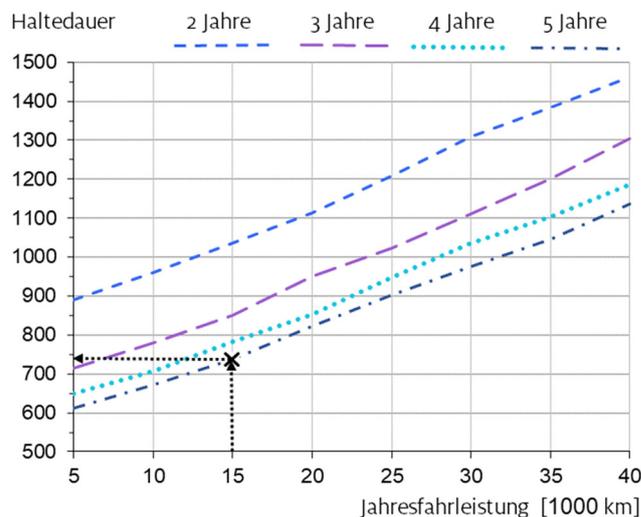
Der neue Golf GTD ist noch teurer als der ohnehin schon nicht günstige Vorgänger. Immerhin ist auch die Serienausstattung umfangreicher als bisher. So fällt der Unterschied nicht ganz so gravierend aus. An manchen Stellen hat VW sichtbar gespart - es sind aber ebenfalls neue Details hinzugekommen, die durchaus praktisch sind. Hier sollten sich also neue Vor- und Nachteile die Waage halten. Das getestete Golf-Modell ist ab 39.100 Euro zu haben. Der Betrag ist für sich schon nicht wenig, aber hinzu kommen noch einige Extras, die bei einem solchen Auto erwartet werden und damit für einen späteren Wiederverkauf wichtig sind. Mit einem Listenpreis um 50.000 Euro muss man also rechnen - das ist enorm, trotz der guten Eigenschaften. Den Vorhänger konnte man zu diesem Preis mit absolut allen Extras erwerben, der neue ist vergleichbar ausgestattet mindestens zehn Prozent teurer.

Immerhin war der Golf bisher immer sehr wertstabil, was trotz der hohen Anfangsinvestitionen den absoluten Wertverlust etwas in Grenzen hielt. Bei der achten Generation muss sich das noch zeigen, aber immerhin ist innerhalb des vierjährigen Berechnungszeitraums nicht mit einer neuen Generation zu rechnen. Bezüglich Motor und Assistenz- sowie Infotainment-Systemen ist der Wagen auf dem neuesten Stand, das sollte sich

ebenso positiv auf den Restwertverlauf auswirken. Teure Reparaturen wie ein Zahnriemenwechsel sind üblicherweise nur

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 736 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



selten nötig. Die Steuer liegt bei 279 Euro pro Jahr, die Typenklasseneinstufungen für die Versicherungen sind noch günstig (Haftpflicht 15) bis moderat (Teil- und Vollkasko jeweils 24).

Die Ölwechsel- und Inspektionsintervalle sind fahrleistungs- und fahrstilabhängig, können bei bis zu 30.000 km oder bis zwei Jahren liegen.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	1.0 TSI	1.0 TSI	1.5 TSI ACT Life	1.5 TSI ACT Life	1.4 eHybrid Style DSG	2.0 TDI SCR	2.0 TDI SCR Life	GTD DSG
Aufbau/Türen	SR/5	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	4/1395	4/1968	4/1968	4/1968
Leistung [kW (PS)]	66 (90)	81 (110)	96 (130)	110 (150)	150 (204)	85 (115)	110 (150)	147 (200)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	175/1600	200/2000	200/1400	250/1500	350/1550	300/1600	340/1600	400/1750
0-100 km/h [s]	11,9	10,2	9,2	8,5	7,4	10,2	8,8	7,1
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	188	202	214	224	220	202	223	245
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	4,5/5,3 S	4,6/5,3 S	5,1/5,4 S	4,8/5,4 S	1,2/0,9 S	3,8/4,5 D	3,9/4,5 D	4,4/5,2 D
CO ₂ [g/km] lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	104/120	106/121	116/123	109/124	28/21	99/118	102/117	117/137
Versicherungsklassen KH/VK/TK	15/19/18	15/19/18	13/20/20	13/20/20	13/21/22	16/20/20	16/22/22	15/24/24
Steuer pro Jahr [Euro]	71	73	87	89	28	236	234	279
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	521	542	591	606	643	596	666	758
Preis [Euro]	20.700	22.960	27.110	28.145	40.810	26.420	31.480	39.670

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.-Turbodiesel, Euro 6d-ISC-FCM, Doppel-SCR-Kat mit DPF	
Hubraum	1.968 ccm
Leistung	147 kW/200 PS bei 3.500 1/min
Maximales Drehmoment	400 Nm bei 1.750 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	245 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	7,1 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	5,2 l
CO ₂ -Ausstoß	117 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	n.b./0,28
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	225/45 R17
Länge/Breite/Höhe	4.287/1.789/1.478 mm
Leergewicht/Zuladung	1.465/485 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	374/1.230 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	730/1.600 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)	4,0 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	2.000 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	34,1 m
Reifengröße Testwagen	235/35 R19 91Y
Reifenmarke Testwagen	Brigdestone Potenza S005
Wendekreis links/rechts	11,8 m
EcoTest-Verbrauch	5,2 l/100km
Stadt/Land/BAB	5,4/4,5/6,0 l/100km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	136 g/km (WTW* 164 g/km)
Reichweite	960 km
Innengeräusch 130 km/h	68,2 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.080 mm
Leergewicht/Zuladung	1.460/490 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	305/680/1.160 l

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

Betriebskosten	107 Euro	Werkstattkosten	68 Euro
Fixkosten	133 Euro	Wertverlust	428 Euro
Monatliche Gesamtkosten	736 Euro		
Steuer pro Jahr (mit Serienausstattung) ¹	279 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	15/24/24		
Basispreis Golf GTD DSG	39.670 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 13.10.2020
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	48.700 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	4.731 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

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/320 Euro°
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	215 Euro°
Rückfahrkamera/360°-Kamera	325 Euro°/-
Head-up-Display	700 Euro°
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/530 Euro°
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselsassistent	440 Euro°

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	Serie
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie/-
Sitzheizung vorn/hinten	450 Euro° (Paket)/1.780 Euro (Paket)
Lenkradheizung	450 Euro° (Paket)
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

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

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,0

AUTOKOSTEN

2,6

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

Stand: März 2021
Test und Text: M. Ruhdorfer