



VW Golf Variant 2.0 TDI SCR R-Line DSG

Kombi der unteren Mittelklasse (110 kW/150 PS)

Ein gutes Jahr nach dem Fünftürer bringt VW die achte Generation Golf auch als praktischen Kombi auf den Markt. Im Vergleich zum Vorgänger ist der neue Variant deutlich größer – um 66 mm hat die Neuauflage zwischen den Achsen und in der Länge zugelegt und schießt mit 4,63 m Länge inzwischen selbstbewusst Richtung Mittelklasse. Das bekommen nicht nur die Fondinsassen in Form einer merklich besseren Beinfreiheit zu spüren, auch für das Gepäck steht nun mehr Platz zur Verfügung. Allerdings gilt dies nur bei Beladung bis zur Fensterkante. Möchte man den Kofferraum bis unters Dach beladen, kostet die nun deutlich schrägere Heckscheibe wertvolles Volumen. Unter der Haube des Testwagens steckt die neueste Ausbaustufe des Zweiliter-Turbodiesels (TDI Evo). Dieser leistet nach wie vor 150 PS, das Drehmoment wuchs allerdings von 340 auf 360 Nm an. Der Selbstzünder ist in Kombination mit dem Siebenstufen-Doppelkupplungsgetriebe ein sehr angenehmer Antrieb, der kräftigen Durchzug und souveräne Fahrleistungen mit einem verblüffend niedrigen Verbrauch in Einklang bringt. Im ADAC Ecotest genehmigte sich der Wolfsburger gerade einmal 5,0 l/100 km. Hinzu kommt, dass sich die Emissionen dank des zweistufigen SCR-Katalysators in allen Fahrzyklen auf sehr niedrigem Niveau bewegen. Auch das Fahrwerk kann größtenteils überzeugen. Der Federungskomfort mit den optionalen adaptiven Dämpfern ist in dieser Fahrzeugklasse beispiellos, allerdings dürfte das Heck im ADAC Ausweichtest vom elektronischen Stabilitätsprogramm etwas besser im Zaum gehalten werden. Kritik verdient neben der an zahlreichen Stellen deutlich sichtbaren Sparmaßnahmen vor allem das wenig intuitive und umständliche Bediensystem. Bei dem Versuch, den Golf möglichst modern und digital aussehen zu lassen, ist VW weit über das Ziel hinausgeschossen. Somit hinterlässt der neue Golf Variant einen zwiegespaltenen Eindruck: Wer sich mit den Unzulänglichkeiten des Bediensystems anfreunden kann und bereit ist, den stolzen Preis von 37.115 Euro trotz der teils nur durchschnittlichen Materialqualität zu berappen, der bekommt einen praktischen Kombi mit überzeugender Antriebs- und modernster Sicherheitstechnik. **Konkurrenten:** u. a. Ford Focus Turnier, Hyundai i30 Kombi, Renault Mégane Grandtour, Opel Astra Sports Tourer.

- +** gutes Platzangebot, großer Kofferraum, hoher Federungskomfort, moderne Assistenten und Vernetzung, sparsamer und sehr sauberer Dieselmotor
- umständliche Bedienung, nur durchschnittliche Materialqualität, hoher Kaufpreis

ADAC-Urteil

AUTOTEST 1,9

AUTOKOSTEN 2,5

Zielgruppencheck

	Familie	2,3
	Stadtverkehr	3,5
	Senioren	3,3
	Langstrecke	2,4
	Transport	2,4
	Fahrspaß	1,9
	Preis/Leistung	2,2

Ecotest ★★★★★☆

2,4 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,7 Verarbeitung

Schaut man sich den neuen Golf VIII genauer an, wird deutlich, dass die Wolfsburger im Vergleich zum Vorgängermodell an einigen Stellen gespart haben. 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, oder das Handschuhfach, das nun nicht mehr mit Filz ausgeschlagen ist. 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. 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 wertigen Eindruck – allerdings nur solange sie nicht von Fingerabdrücken übersät sind. Die teurere Kunststoffschaumung 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

Setzt man den Ecotest-Verbrauch von 5,0 l/100 km an, ergibt sich mit dem 50 l fassenden Dieseltank eine theoretische Reichweite von etwa 1.000 km. Der AdBlue-Tank wird über einen Einfüllstutzen neben dem Dieseltank befüllt; er fasst zwar nur 12 l, 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 524 kg – das reicht für vier Erwachsene und deren Gepäck. Der Variant ist serienmäßig mit einer Reling ausgerüstet, auf der bis zu 75 kg Last transportiert werden dürfen. 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 1,6 t wiegen, wenn dieser über eine eigene Bremse verfügt. Fehlt diese, muss man sich auf ein Anhänger-gewicht 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 Radschraubenschlüssel dabei (ebenso in Kombination mit Winterreifen ab Werk). Reifen mit Notlaufeigenschaften sind für den Golf aktuell nicht lieferbar.

2,4 Licht und Sicht

⊕ Der Golf VIII ist im Vergleich zum Vorgänger um 66 mm gewachsen, was das Abschätzen der Fahrzeugenden nicht erleichtert. Man hat insgesamt eine ordentliche Sicht aus dem Auto, lediglich die breiten hinteren D-Säulen 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 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 Bremsauforderungen gibt. Optional gibt's überdies eine Rückfahrkamera, die sich allerdings im Gegensatz zum Steilheck-Golf über dem Kennzeichen befindet und nicht schmutzgeschützt unter dem VW-Emblem und bei Bedarf ausklappt. 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 Testwagen ist mit den optionalen LED-Matrix-Scheinwerfern ausgerüstet, die zusätzlich



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

Schlechtwetterlicht, Abbiegelicht sowie einen dynamischen Fernlichtassistenten bieten. 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

Die Sitzfläche befindet sich 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 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. Die vorderen Türen rasten in drei, die hinteren leider nur in zwei Positionen ein.

⊕ Das schlüssellose Zugangssystem lässt sich über das Bordmenü konfigurieren, beispielsweise können automatisches Öffnen bei Annäherung oder die Deaktivierung des

2,0 Kofferraum-Volumen

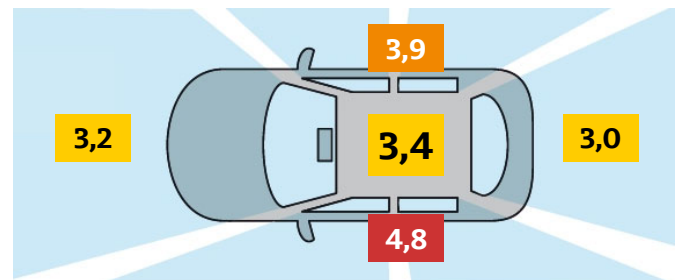
⊕ Unter der Kofferraumabdeckung fasst der Gepäckraum 455 l (variabler Kofferraumboden in der unteren Position). Setzt man den variablen Ladeboden in die obere Position lassen sich 45 l davon abtrennen. Entfernt man die obere Abdeckung und nutzt den Stauraum bis zum Dach hoch, erweitert sich das Volumen auf 630 l. Alternativ kann man im Kofferraum auch bis zu elf Getränkekisten unterbringen. Die im Vergleich zum Vorgänger stärker geneigte Heckscheibe geht hier zu Lasten des Kofferraums. Klappt man die Rückbank um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfehlenswert), lassen sich bis 810 l verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen sind bis zu 1.380 l Volumen verfügbar. Weiteren Stauraum gibt es unter dem Kofferraumboden, wo zusätzlich noch etwa 35 l in der Reserveradmulde Platz finden.

2,0 Kofferraum-Nutzbarkeit

⊕ Die Kofferraumklappe lässt sich leicht öffnen und schließen, ein elektrischer Antrieb ist beim Golf VIII erstmals erhältlich – zumindest für den Variant. Auch 1,90 m große Personen müssen sich um ihren Kopf keine Sorgen machen,

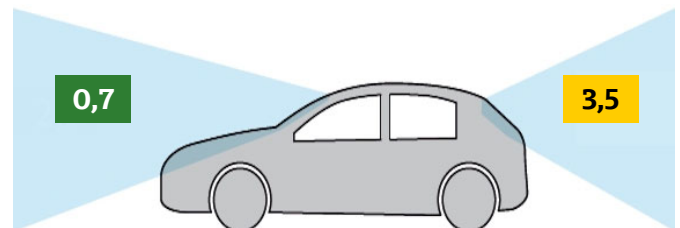
Rundumsicht

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.



Systems ausgewählt werden – letzteres ist aus Sicherheitsgründen aber nicht nötig, weil es gut abgesichert ist. Durch Messen der Entfernung des Schlüssels zum Fahrzeug ist es nicht mehr möglich, über einen Funkverlängerer den Golf unerlaubt zu öffnen und zu starten.



Enorme 455 l Platz stehen im Golf Variant für das Gepäck zur Verfügung.

denn die Klappe schwingt weit genug nach oben. Die Ladekante liegt 63 cm über der Straße und damit recht niedrig. Auch innen stört die kleine Stufe mit drei Zentimeter beim Be- und Entladen kaum – wenn der Kofferraumboden in

der oberen Position ist. Senkt man ihn ab, wächst die innere Stufe auf elf Zentimeter an. Insgesamt kann man den

glattflächigen Kofferraum gut nutzen, lediglich die schwache Ausleuchtung mit nur einer Lampe rechts stört etwas.

2,3 Kofferraum-Variabilität

⊕ Die Rücksitzlehne lässt sich asymmetrisch geteilt umklappen. Praktisch für lange Gegenstände wie Skier ist die serienmäßige Durchladeeinrichtung in der Lehnenmitte. 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, Taschenhaken sowie vier stabile Verzurrösen im Bereich des Bodens.

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

2,3 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 wurden fast alle Knöpfe gestrichen und die verbliebenen durch Sensorflächen ersetzt. Auch wenn es altmodisch erscheinen mag, ein haptisches Feedback hat durchaus seine Vorteile. VW hat viele Menüstrukturen neugestaltet. Es gibt geschickte Versuche, durch Abfrage von Wünschen Detaileinstellungen automatisch vornehmen zu lassen; z. B. kann man „kalte Füße“ auswählen, woraufhin der Fußraum aufgewärmt wird. Das funktioniert auch über die Sprachsteuerung, wenn 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 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 zweifeln. Es bleibt die Frage, ob ein so radikaler Wechsel beim Bedienkonzept sinnvoll ist. Im Vergleich zu den ersten Testfahrzeugen arbeitet das System inzwischen schneller und zuverlässiger – allerdings immer noch nicht so stabil, wie man sich das wünscht. Verbindungsabbrüche zu iPhones, die via Apple CarPlay gekoppelt sind, treten sporadisch immer noch auf.

⊕ Die Instrumente sind immer als Display ausgeführt – dieses ist etwas kleiner als das digitale Kombiinstrument im Vorgänger-Golf und die Darstellungen sehen weniger edel aus. Die Anzeigen sind tagsüber wie nachts aber gut ablesbar und

bieten viele Einstellmöglichkeiten. Verbessert wurde die Innenbeleuchtung, die nun über LEDs umgesetzt wird, wobei zwei Spots pro Platz für eine deutlich bessere Ausleuchtung des Innenraums sorgen.

⊖ Abgesehen von der neuen Bedienstruktur – über die man diskutieren kann, die aber erlernbar ist – erweist sich die neue Sensorleiste unterhalb des Zentralscreens als sehr unpraktisch. Es fehlt vor allem eine Beleuchtung, um sich im Dunkeln zurecht zu finden, aber auch eine klarere Abtrennung der Bedienfelder für das Einstellen der Innenraumtemperatur und der Lautstärke. Versucht man sein Glück während einer kleinen Bodenwelle, berührt man unter Umständen versehentlich den Monitor und betätigt ungewollt eine andere Funktion. Ebenso unpraktisch: Die Sitzheizung wird nun über das Menü bedient, dafür sind immer mehrere Schritte nötig und die Ablenkungszeit steigt. Es empfiehlt sich, die Hand für



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.

die Bedienung am oberen Rand des Monitors abzustützen und die Eingaben mit dem Daumen vorzunehmen – dann können die Schaltflächen sicherer und unabhängig von der Straßenbeschaffenheit getroffen werden.

2,2 Multimedia/Konnektivität

⊕ Volkswagen verbaut im Golf serienmäßig ein Radio mit Farbdisplay – CD- oder DVD-Laufwerk, SD-Karten-Slot und AUX-Anschluss sind entfallen und auch gegen Aufpreis nicht mehr erhältlich. 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. Ein Navigationssystem mit Echtzeitverkehrsinformationen ist gegen Aufpreis erhältlich. An dieses ist auch die Sprachsteuerung gebunden, die nun in ganzen Sätzen angesprochen werden darf. Infotainmentsystem und Smartphone lassen sich über Android Auto und Apple CarPlay koppeln (Serie), letzteres ist

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.

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 enthalten, auch Remote-Dienste werden damit umgesetzt. In der Optionsliste findet man darüber hinaus ein 480-W-Soundsystem, das jetzt von Harman Kardon kommt.

2,0 Raumangebot vorn

⊕ Auch große Menschen sollten im Golf VIII eine gute Sitzposition finden können. Die Beinfreiheit reicht für knapp zwei Meter 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 den ausreichend großen Fensterflächen auch das optionale große Schiebedach bei.

2,4 Raumangebot hinten

⊕ Dank des im Vergleich zur Steilheckvariante um 66 mm längeren Radstands bietet der Variant für die Fondinsassen deutlich mehr Beinfreiheit. Sind die Vordersitze für 1,85 m große Menschen eingestellt, berühren etwa ab 2,05 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 angeraten.



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

2,9 Innenraum-Variabilität

Die Variabilität der Sitzplätze beschränkt sich wie bei Kompaktkombis üblich auf das geteilte Umklappen der Rücksitzlehnen. Dafür ist das Angebot an Ablagen gut, es gibt ausreichend große, offene und geschlossene. Das Handy kann rutschfest verstaut werden und 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 und muss ohne Filzverkleidung auskommen, die nervige Klappergeräusche verhindern könnte.

2,1 KOMFORT

1,7 Federung

Als R-Line ist der Golf Variant mit einem Sportfahrwerk samt Tieferlegung um 15 mm ausgerüstet, der Testwagen verfügt über die optional erhältliche adaptive 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, womit eine feine Abstufung vorgenommen werden kann. 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 Temposchwelen zeigt sich das gute Schluckvermögen der Federung. 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.

2,6 Sitze

VW liefert den Golf in der Ausstattung R-Line mit Sportsitzen vorn aus, andere Sitzoptionen sind für diese Ausstattungsvariante nicht erhältlich. Die Sitze sind gut konturiert, punkten mit gutem Seitenhalt und ermöglichen eine angenehme Sitzposition – lange Strecken können darauf entspannt zurückgelegt werden. Im Vergleich zu dem beim Golf Style serienmäßigen ergoActive-Sitz für den Fahrer fehlt diesen nicht nur die ausziehbare neigungsverstellbare Sitzfläche, es kommt zudem lediglich eine manuelle Zweibein-Lordosenstütze anstelle einer

elektrischen Vierwege-Ausführung zum Einsatz, mit deren Hilfe sich zudem eine Massagefunktion realisieren lässt. Hinzu kommt, dass die Kopfstützen in die Sportsitze integriert sind und somit keinerlei Verstellmöglichkeiten bieten. 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.

2,9 Innengeräusch

Den neuen Golf VIII hat VW angemessen gedämmt, auch wenn er im Innenraum während der Fahrt nicht wirklich leise ist. Bei 130 km/h liegen 68,9 dB(A) am Messgerät an – das ist ein zufriedenstellender Wert. Unterhaltungen und Telefongespräche sind über die Freisprecheinrichtung auch bei diesem Tempo noch möglich. Windgeräusche fallen nicht an bestimmten

Stellen besonders auf, vielmehr gehen sie in die allgemeinen Fahrgeräusche mit ein. Der neue Dieselmotor ist nur beim starken Beschleunigen und dann in mittleren und höheren Drehzahlen deutlich zu hören, ansonsten läuft er dezent im Hintergrund und gehört klar zu den sehr kultivierten Vierzylinder-Dieseln in der Kompaktklasse.

1,8 Klimatisierung

⊕ Im Golf R-Line ist eine Einzonen-Klimaautomatik Serie, die im Testwagen befindliche Dreizonen-Ausführung kostet Aufpreis. Dann kann die Intensität des Automatik-Modus 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 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.

1,7 MOTOR/ANTRIEB

1,7 Fahrleistungen

⊕ Der Vierzylinder-Diesel leistet maximal 150 PS und 360 Nm Drehmoment (mit DSG) – ab 1.600 1/min, woran man gut sieht, dass der Turbodiesel auch bei niedrigen Drehzahlen schon nachdrücklich anschiebt. Mit diesem Motor ist der Golf leistungstechnisch völlig angemessen motorisiert, das Aggregat spricht gut an und zieht sehr sauber durch, ohne die geringsten Ruckler oder Zugkraftschwankungen. In Kombination mit dem Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe liefert der Golf VIII gute Fahrleistungen ab, 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 knapp fünf Sekunden. Auch das Einfädeln beim Abbiegen in den fließenden Verkehr klappt gut, von 15 auf 30 km/h geht es in lediglich einer Sekunde. Der TDI ist also ein durchaus kräftiger Motor, mit dem man seinen Fahrspaß haben kann.

2,0 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Der Turbodiesel entfaltet seine Leistung sehr gleichmäßig und über einen weiten Drehzahlbereich nachdrücklich – hier gibt sich die 150 PS-Version wie bisher schon harmonischer als die leistungsstärkeren Varianten. Nur bei niedrigen Drehzahlen holt das Aggregat einen kurzen Moment Luft und schiebt dann schon früh spürbar an. Bei hohen Drehzahlen wird die Leistungsabgabe etwas verhaltener, bis 4.000 1/min lässt sich das Drehzahlband aber gut nutzen. Der technische Fortschritt durch die Weiterentwicklung des Aggregats ist deutlich wahrnehmbar, denn neben der wie bisher guten Leistungsentfaltung hat auch die Laufkultur spürbar

gewonnen. Insbesondere im Innenraum ist der Dieselmotor bei ruhiger Fahrt 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 nur bei hoher Leistungsabforderung. Sehr erfolgreich war VW auch beim Tilgen von Vibrationen, in Lenkrad oder Pedalen sind sie kaum zu spüren. War der Motor im Golf VII schon nicht schlecht, haben die Ingenieure den Dieselmotor für die achte Generation nochmals verbessert.

1,6 Schaltung/Getriebe

⊕ Auch das Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe wurde weiter verbessert und bietet nun 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, auch schon mit dem Motorstart aus der Stopp-Phase heraus – zügiges Anfahren ist damit kein Problem, präzises Einparken gelingt ebenso ohne Herausforderungen. Das Start-Stopp-System funktioniert einwandfrei. Der Wechsel von den Vorwärtsgängen 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 zweckmäßig 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.

2,1 FAHREIGENSCHAFTEN

2,1 Fahrstabilität

⊕ 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 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 auch hier 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 ruckartigem Lenken und Gegenlenken

mit einem recht stark nach außen drängenden Heck (Übersteuern), dem speziell für einen Familienkombi vom elektronischen Stabilitätsprogramm (ESP) etwas zu viel Freiraum eingeräumt wird – das ESP greift recht spät, dann aber abrupt und heftig ein. Mit einer frühzeitigeren und feineren Regelung ließe sich der Golf sicherer und mit Lenkaufwand bewegen. Andererseits legt er eine gute Fahrdynamik an den Tag und kann von geübten Fahrern flott durch den Pylonenparcours dirigiert werden.

1,8 Lenkung

⊕ Die beim Golf R-Line 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 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.

2,3 Bremse




⊕ Der Golf VIII hat eine wirkungsvolle Bremsanlage verbaut. Damit benötigt der Kompakte durchschnittlich 34,5 m, um von 100 km/h bis zum Stillstand zu bremsen (Mittel aus zehn Vollbremsungen) – ein guter Wert. Die Bremse spricht gut an und lässt sich fein dosieren.

1,4 SICHERHEIT

0,7 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ VW hat seinen neuen Golf mit praktisch allen Assistenten ausgestattet, die momentan bei Volkswagen erhältlich sind – manches allerdings nur gegen Aufpreis. Der bei allen Golf-Modellen serienmäßige Front-Assist umfasst einen Notbremsassistenten samt Kollisions- und Abstandswarnung sowie einen Kreuzungsassistenten. Das Notbremsssystem warnt optisch und akustisch sowie mit Bremsruck sehr effektiv und soll Kollisionen im Stadttempo-Bereich weitgehend vermeiden können. Das optionale Fahrerassistenzpaket „Travel Assist“ enthält unter anderem eine adaptive Geschwindigkeitsregelung 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 auch den Ausparkassistenten, der

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	Serie
	Notfallassistent	Option
	Ausstiegswarnung	nicht erhältlich
	Müdigkeitswarner	Serie
	Head-up-Display	Option
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie (indirekt messend)

mit Radar-Sensoren in der Heckschürze den kreuzenden Verkehr überwacht und beim Rückwärtsausparken vor Gefahren warnt. In Kombination mit den optionalen 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 (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.

1,4 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 neue Golf 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 und hinten werden die Insassen akustisch ermahnt, sich anzugurten. 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

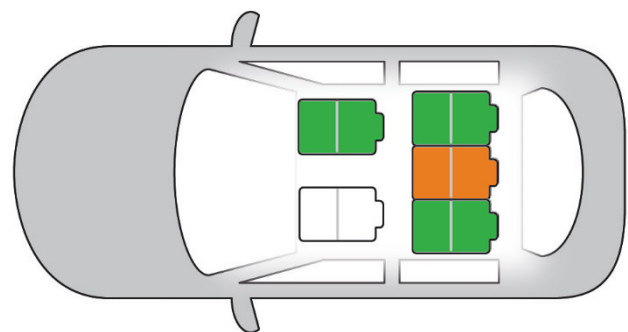
dem Notruf auch eine Sprechverbindung aufgebaut. Der Golf VIII hat serienmäßig in allen Ausstattungsversionen eine Car-to-X Kommunikation an Bord. Sie arbeitet über pWLAN, ist also nicht auf Mobilfunkverbindungen angewiesen, um Verkehrsteilnehmer im Umfeld über Gefahren zu informieren, die die Fahrzeugsensoren 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 integrierte 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)

2,7 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.

2,0 UMWELT/ECOTEST

3,0 Verbrauch/CO₂

Im ADAC Ecotest kommt der Golf Variant 2.0 TDI mit 150 PS und mit Doppelkupplungsgetriebe auf einen Durchschnittsverbrauch von 5,0 l Diesel pro 100 km. Damit verbunden ist eine CO₂-Bilanz von 159 g/km, wofür der Wolfsburger 30 Punkte erhält. Das Getriebe bietet eine intelligente Freilauf-funktion, die je nach Situation den Motor in den Leerlauf ver-setzt und das Auto damit weiter rollen lässt; wer das geschickt einsetzt, kann mit dem Golf TDI sehr sparsam unterwegs sein. Innerorts liegt der Verbrauch bei 5,4 l, außerorts bei 4,3 l und auf der Autobahn bei 5,8 l Diesel alle 100 km.

1,0 Schadstoffe

⊕ Der Golf Variant 2.0 TDI schneidet bei den Schadstoff-messungen im ADAC Ecotest sehr gut ab. Alle Grenzwerte werden deutlich unterschritten. Selbst wenn man viel Leistung fordert wie im Autobahnzyklus und zusätzliche Beladung einbezieht, ergeben sich keine nennenswerten Verschlechterungen. Die Stickoxid-Emissionen liegen in allen Zyklen weit unter den Grenzwerten, und auch die Partikelemissionen fallen sehr gering aus. Die vollen 50 Punkte

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	4,3	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B
Autobahn	5,8	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B
Gesamtverbrauch	5,0	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

für saubere Abgase sind verdient. Zusammen mit den 30 Zählern aus dem CO₂-Bereich erzielt der Wolfsburger 80 Punkte und somit locker 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.

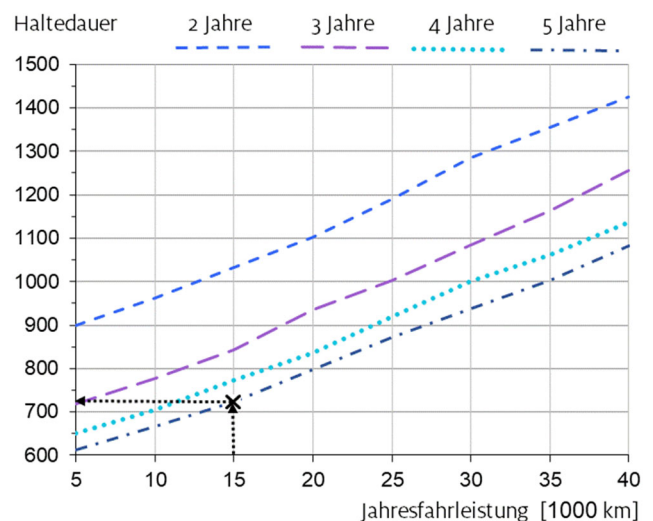
2,5 AUTOKOSTEN

2,5 Monatliche Gesamtkosten

⊕ Das getestete Golf-Modell ist ab 37.115 Euro zu haben – eine Menge Geld, zumal mit einigen weiteren Extras 40.000 Euro rasch überschritten sind. Immerhin war der Golf bisher immer sehr wertstabil, so dass sich trotz der hohen Anfangs-investitionen der absolute Wertverlust in Grenzen hielt. Bei der achten Generation muss sich das noch zeigen, aber zumindest ist innerhalb des vierjährigen Berechnungszeitraums nicht mit einer neuen Generation zu rechnen. Bezüglich Motor und Assistenz- sowie Infotainmentsystemen ist der Wagen auf dem neuesten Stand, was sich ebenso positiv auf den Restwertverlauf auswirken sollte. Teure Reparaturen wie ein Zahnriemenwechsel sind üblicherweise nur selten nötig. Die Steuer liegt bei 249 Euro pro Jahr, die Typenklassen-einstufungen für die Versicherungen sind vergleichsweise günstig (Haftpflicht 14) bis moderat (Teil- und Vollkasko jeweils 22). 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 (Bei-spiel: 724 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	1.0 TSI	1.5 TSI Life	1.5 eTSI Life DSG	1.5 TSI Life	1.5 eTSI Life DSG	2.0 TDI SCR	2.0 TDI SCR Life	1.5 TGI Life DSG
Aufbau/Türen	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/999	4/1498	4/1498	4/1498	4/1498	4/1968	4/1968	4/1498
Leistung [kW (PS)]	81 (110)	96 (130)	96 (130)	110 (150)	110 (150)	85 (115)	110 (150)	96 (130)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	200/2000	200/1400	200/1400	250/1500	250/1500	300/1600	340/1600	200/1400
0-100 km/h [s]	10,5	9,4	9,4	8,7	8,7	10,5	9,1	9,8
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	202	214	213	224	224	202	223	211
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	4,7/5,5 S	5,1/5,5 S	4,8/5,6 S	5,2/5,7 S	4,8/5,7 S	3,9/4,6 D	3,9/4,5 D	3,5/4,1 kg G
CO ₂ [g/km] lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	108/125	116/124	109/126	118/129	110/129	102/120	102/118	95/112
Versicherungsklassen KH/VK/TK	15/19/17	13/20/19	13/20/19	13/20/19	13/20/19	15/21/20	14/22/22	13/20/19
Steuer pro Jahr [Euro]	82	89	94	100	100	241	236	64
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	564	609	637	626	652	622	677	601
Preis [Euro]	24.070	28.220	30.985	29.255	32.020	28.510	32.590	33.240

Aufbau

ST = Stufenheck
SR = Schrägheck
CP = Coupe
C = Cabriolet
RO = Roadster

KT = Kleintransporter
HKB = Hochdachkombi
TR = Transporter
BU = Bus
SUV = Sport Utility Vehicle

KB = Kombi
GR = Van
GE = Geländewagen
PK = Pick-Up

Versicherung

KH = KFZ-Haftpfl.
VK = Vollkasko
TK = Teilkasko

Kraftstoff

N = Normalbenzin
S = Superbenzin
SP = SuperPlus
D = Diesel

FG = Flüssiggas
G = Erdgas
E = Strom

HERSTELLERANGABEN

4-Zylinder-Dieselmotor, Turbo, Euro 6d-ISC-FCM, SCR-Kat mit DPF	
Hubraum	1.968 ccm
Leistung	110 kW/150 PS bei 3.500 1/min
Maximales Drehmoment	360 Nm bei 1.600 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	223 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	8,7 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	4,7 l
CO ₂ -Ausstoß	106 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	225/45 R17
Länge/Breite/Höhe	4.633/1.789/1.498 mm
Leergewicht/Zuladung	1.520/540 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	455/1.380 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/1.600 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)	4,9 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	1.950 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	34,5 m
Reifengröße Testwagen	225/45 R17 91W
Reifenmarke Testwagen	GoodYear Eagle F1 Asymetric 3
Wendekreis links/rechts	11,2/11,2 m
Ecotest-Verbrauch	5,0 l/100km
Stadt/Land/BAB	5,4/4,3/5,8 l/100km
CO ₂ -Ausstoß Ecotest	132 g/km (WTW* 159 g/km)
Reichweite	1.000 km
Innengeräusch 130 km/h	68,9 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.075 mm
Leergewicht/Zuladung	1.536/524 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	455/810/1.380 l

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

Betriebskosten	99 Euro	Werkstattkosten	64 Euro
Fixkosten	121 Euro	Wertverlust	440 Euro
Monatliche Gesamtkosten	724 Euro		
Steuer pro Jahr (mit Serienausstattung) ¹	249 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	14/22/22		
Basispreis Golf Variant 2.0 TDI SCR R-Line DSG	37.115 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 22.10.2020
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	48.176 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	6.148 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	985 Euro°/2.110 Euro° (Paket)
Regen-/Lichtsensoren	100 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	445 Euro°

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	ab 1.200 Euro°
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	305 Euro (Paket)/-
Sitzheizung vorn/hinten	Paket/-
Lenkradheizung	2.395 Euro (Paket)
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie/Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	880 Euro
Metalllackierung	ab 660 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	1.230 Euro

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

1,9

AUTOKOSTEN

2,5

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

Stand: April 2021

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