



VW Golf Variant R 4MOTION DSG

Fünftüriger Kombi der unteren Mittelklasse (245 kW / 333 PS)

Es ist gar nicht so leicht, 333 PS sozialverträglich zu verpacken. VW macht es aber ziemlich geschickt mit dem Golf Variant R. Denn die hohe Leistung verrät sich nur dem Kenner. Deutlichstes Indiz ist die vierflutige Auspuffanlage. Und natürlich auch solche Details wie die verstärkte Bremsanlage oder die großen Luftöffnungen an der Front. Ansonsten ist der R-Golf als Variant in erster Linie ein praktischer Familienkombi, mit viel Platz für die Mitfahrer und einem großen Stauraum im Heck. Er bringt alle Annehmlichkeiten des "normalen" Golf mit, nur eben mit erheblich mehr Leistung, wenn man es darauf anlegt. Will man mal entspannt unterwegs sein, geht das mit dem R sogar erstaunlich gut, denn das adaptiv geregelte Fahrwerk versteht es, trotz der großen 19-Zoll-Räder die Unzulänglichkeiten der Straßen gekonnt wegzufedern. Wer es aber direkt und verbindlich möchte, kommt genauso auf seine Kosten - man braucht dafür nur den Sportmodus wählen. Dann rennt der Kombi-Golf davon als gäbe es kein Morgen mehr - mit dem optionalen R Performance Paket sogar bis 270 km/h.

So schnell muss man gar nicht unterwegs sein, um die Folgen der Leistungsorgie zu sehen: Der Verbrauch des Golf Variant R scheint ein Stückweit aus der Zeit gefallen, fließen doch schon im moderat gefahrenen ADAC Ecotest durchschnittlich 8,6 l/100 km durch die Einspritzdüsen. Klar kann man mit viel Geschick den Verbrauch auch deutlich drücken - nur dann täte es vermutlich ein 1,5 l TSI auch. Die Souveränität, Spontanität und Leichtigkeit der Leistungsentfaltung in dieser Form bietet jedoch nur der 2,0 l TSI im Testwagen - ein Auto für Liebhaber, die Vernunft und Unvernunft gleichermaßen in ein und dasselbe Fahrzeug packen wollen. Und dafür bereit sind, weit über 50.000 Euro auszugeben. **Konkurrenten:** als Kombi-Alternative Cupra Leon ST VZ, sonst u.a. Audi S3, BMW M135, Hyundai i30 N.

+ viel Platz für Mensch und Gepäck, hervorragende Fahrleistungen, dynamisches und dennoch komfortables Fahrwerk, alle aktuellen Assistenten verfügbar

- hoher Verbrauch, stattliche Anschaffungs- und Unterhaltskosten

ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,2

AUTOKOSTEN 3,8

Zielgruppencheck

	Familie	2,4
	Stadtverkehr	3,6
	Senioren	3,1
	Langstrecke	2,5
	Transport	2,4
	Fahrspaß	1,0
	Preis/Leistung	3,0

Ecotest ★★☆☆☆

2,4

KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,5

Verarbeitung

Wenn man genauer hinsieht, findet man durchaus Punkte, die kostengünstig gestaltet sind. Beispielsweise muss die Motorhaube mit einem umständlichen Haltestab offen fixiert werden. Auch im Innenraum wurde gespart, als ein Beispiel seien hier die Dachsäulenverkleidungen genannt, die ohne Stoffüberzug auskommen müssen. Eine geringere Haltbarkeit der Materialien muss das aber nicht bedeuten, eher betrifft es die "Veredelung" der Oberflächen. Manche Details wurden im Vergleich zu früheren Golf-Generationen gestrichen, andere praktische Dinge kamen hinzu.

⊕ Die Karosserie des sportlichen Kombis ist sorgfältig gefertigt und sauber verarbeitet. Der Unterboden ist gut geschützt und großflächig verkleidet, nur in der Mitte und hinter der Hinterachse

wurden die Verkleidungen weggelassen - diese Bereiche werden aber in weiten Teilen von der Abgasanlage ausgefüllt; an den Fahrwerksteilen sind zusätzlich Luftleitverkleidungen installiert. Im Innenraum gefällt die sorgfältige Verarbeitung, 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 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 gestaltet.

3,1

Alltagstauglichkeit

Setzt man den Ecotest-Verbrauch von 8,6 l/100 km an, ergibt sich mit dem 55 Liter fassenden Benzintank eine theoretische Reichweite von etwa 640 km. Die maximal mögliche Zuladung liegt im Falle des Testwagens bei 504 kg – das reicht ohne Probleme für vier Erwachsene und deren Gepäck. Auf dem Dach gibt es eine praktische Reling, mit einem Träger darf man 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 1,7 t (bis 12 % Steigung) wiegen -

vorausgesetzt, er verfügt über eine eigene Bremse. Fehlt diese, muss man sich auf ein Anhängergewicht von 750 kg beschränken. Der Golf Variant R ist also auch dank Allradantrieb ein ausgewiesener Zugwagen. Bei einer Reifenpanne muss man sich mit dem serienmäßigen Reparaturset behelfen - für die R-Variante bietet VW kein Not- oder Reserverad an. Reifen mit Notlaufeigenschaften sind ebenfalls nicht lieferbar. Der Variant ist deutlich länger als der "normale" Schrägheck-Golf, er misst 4,65 m in der Länge und 2,08 m in der Breite (inkl. Außenspiegel). Der Wendekreis liegt bei 12 m.

2,3 Licht und Sicht

⊕ Die Abmessungen des Golf Variant R lassen sich recht ordentlich abschätzen. Man hat insgesamt eine angemessene Sicht rundherum aus dem Auto, lediglich die breiteren hinteren D-Säulen schränken den Ausblick merklich ein - vor allem beim Abbiegen oder Rückwärtseinparken fällt das auf. Bei der ADAC Rundumsichtmessung ergibt sich ein zufriedenstellendes Ergebnis. Bodennahe Hindernisse können vorn nah am Fahrzeug erkannt werden, hinten etwas weiter entfernt, was jedoch immer noch in Ordnung ist. 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 das Ein- oder Ausparken weitgehend selbstständig übernimmt und sogar von außerhalb des Fahrzeugs mit dem Smartphone gesteuert werden kann (Park Assist Pro). Die Rückfahrkamera ist Serie, optional gibt's weitere Kameras, um ein 360-Grad-Bild rund ums Fahrzeug zu ermöglichen. Die Rückfahrkamera wird zwar nicht über eine Abdeckung geschützt, aber immerhin durch eine kleine Waschdüse gereinigt. Der Golf Variant R kommt serienmäßig mit LED-Plus-Scheinwerfern inkl. LED-Rücklichtern daher, die unter anderem Schlechtwetterlicht und Abbiegelicht bieten. Optional kann man das IQ.LIGHT ordern (im Testwagen vorhanden), 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 aber 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. Eine Scheinwerferreinigungsanlage ist ebenfalls nicht verfügbar.

2,6 Ein-/Ausstieg

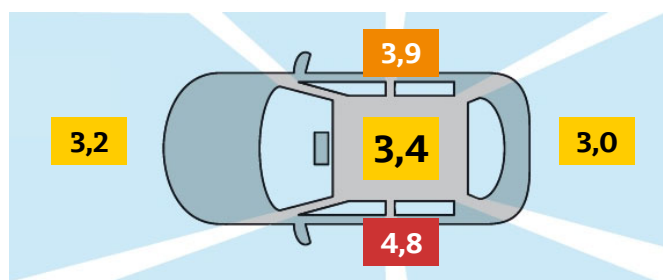
Der Golf Variant R ist ein klassischer Kombi und damit flacher als die typischen SUVs - er kann daher sparsamer, weil mit weniger Luftwiderstand, unterwegs sein. Dadurch ist aber auch das Ein- und Aussteigen nicht ganz so bequem. Die Sitzfläche befindet sich 40 cm über der Straße (Sitz ganz nach unten gestellt). Immerhin sind die Schweller niedrig und nicht zu breit. Am Dachhimmel gibt es 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.



Die Sicht aus dem Golf Variant R ist gerade nach hinten durch die breiten D-Säulen eingeschränkt. Verschiedene Assistenten sollen das ausgleichen, u.a. Parksensoren und Kameras - die Heckkamera hat extra eine Waschdüse.

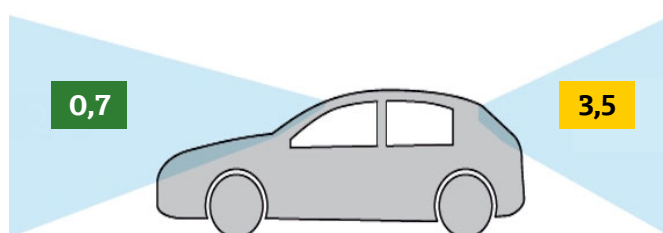
Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterposten 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 bzw. Schließen beim Weggehen oder die Deaktivierung des Systems ausgewählt werden - letzteres ist aus Sicherheitsgründen aber nicht nötig, weil es 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 war mit dieser Technik in der Golf-Klasse Vorreiter, inzwischen haben schon einige Konkurrenten nachgezogen.

2,0 Kofferraum-Volumen

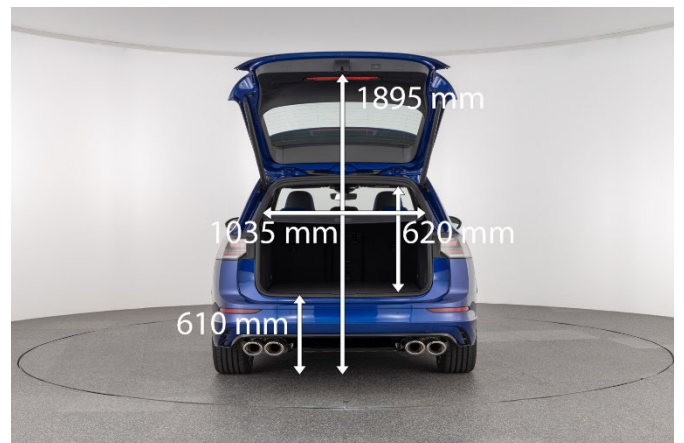
⊕ Unter der Kofferraumabdeckung fasst der Gepäckraum 455 l (variabler Kofferraumboden in der unteren Position). Entfernt man die obere Abdeckung und nutzt den Stauraum bis zum Dach hoch, erweitert sich das Volumen auf 630 l. Alternativ kann man im Kofferraum auch bis zu elf Getränkekisten unterbringen. 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, dort finden noch etwa 35 l in der Reserveradmulde Platz.



Der Kofferraum bietet zwischen 455 l (Standard) und 1.380 l (Rücksitzbank umgeklappt und dachhoch beladen) Volumen, zusätzlich gibt es 35 l Stauraum in der Reserveradmulde.

2,0 Kofferraum-Nutzbarkeit

⊕ Die Kofferraumklappe lässt sich leicht öffnen und schließen, der elektrische Antrieb dafür kostet Aufpreis (im Testwagen vorhanden). In Kombination mit Keyless, also dem schlüsselloses Zugangssystem, genügt ein angedeuteter Fußtritt unter die Heckschürze und die Heckklappe öffnet und schließt automatisch. Die Griffleiste an der Innenseite der Klappe ist sehr praktisch, wenn die Klappe manuell zu bedienen ist. Auch 1,90 m große Personen müssen sich nicht um ihren Kopf Sorgen machen, denn die Klappe schwingt weit genug nach oben. Die Ladekante liegt 61 cm über der Straße und damit sehr günstig. Innen stört die kleine Stufe mit 2,5 cm beim Be- und Entladen nicht – wenn der Kofferraumboden in der oberen Position ist. Dann hat man unter dem Kofferraumboden 45 l (plus die 35 l Stauraum in der Reserveradmulde) zur Verfügung. Senkt man ihn ab, wächst die innere Stufe auf 11 cm an. Insgesamt kann man den Kofferraum gut nutzen, lediglich die schwache Ausleuchtung mit nur einer Lampe seitlich rechts stört etwas.



Der Kofferraum bietet eine gute Zugänglichkeit und flexible Ladeoptionen, ergänzt durch Komfortfunktionen wie elektrische Heckklappenbedienung. Nur eine Leuchte im Laderaum ist dagegen mager.

2,0 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 Lehnenteile sind vorgespannt und fallen von alleine um. 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, wo sich kleine Gegenstände verstauen lassen. Vier stabile Verzurrösen an den Kofferraumenden ermöglichen eine sichere Gepäckfixierung, für ein Netz am Kofferraumboden sind sie jedoch etwas zu hoch platziert.

2,3 INNENRAUM

2,3 Bedienung

⊕ VW hat die Software des Infotainmentsystems im Golf VIII kontinuierlich optimiert. Nun erhält man ein stabil laufendes, schnell genug reagierendes System - so wie man es von Anfang an erwartet hätte. Besser spät als nie. Wie dem auch sei, jetzt kann die Software überzeugen. Es sind Shortcuts am oberen Bildschirmrand hinzugekommen und es gibt praktische Individualisierungsmöglichkeiten. Parallel dazu wurde die Rechenleistung der Hardware signifikant erhöht. Im Facelift-Golf VIII kommt der aktuelle Softwarestand zum Einsatz, wie er schon im ID.7 präsentiert wurde. Die Klimabedienung klappt einfach, auch weil die Sensorflächen unterhalb des Monitors endlich beleuchtet sind - nun kann man unter allen Lichtbedingungen sehen, wo es wärmer oder kälter wird und wo die Lautstärke regulierbar ist. Die grundsätzlichen Klimafunktionen wie Temperatur oder Sitzheizung steuert man über einen dafür reservierten Bereich unten im Touchdisplay. Immer noch nicht so intuitiv wie mechanische Drehregler, aber mit geringerer Ablenkung bedienbar als bei anderen Lösungen mit Aufrufen eines Menüs. Wer noch tiefer ins Klimatisierungsgeschehen eingreifen will, muss ein gesondertes Menü öffnen. Hier gibt es neben der klassischen Steuerung über Luftverteilung und -intensität ein alternatives Menü, dessen Bezeichnungen in Klarsprache gehalten sind: "Hände wärmen", "Füße kühlen" und ähnliches. Eine nette Idee, erleichtert es vielen Fahrern doch die richtige und bedarfsgerechte Einstellung. Am oberen Bildschirmrand des Zentralscreens kann man Shortcuts für häufig genutzte Funktionen ablegen und nach eigenen Wünschen anordnen, so geht es schnell direkt in Menüs z.B. für Fahrzeugeinstellungen, Fahrmodi oder Assistenten. Man muss sich allerdings eine Weile mit dem großen Funktionsumfang des Infotainmentsystems beschäftigen, bis die Bedienung flüssig klappt. Im Gegensatz zu den ID-Modellen verbaut VW bei den Verbrennerfahrzeugen nach wie vor große Instrumentendisplays. Diese bieten einen hohen Informationsgehalt und lassen sich bis



Das verbesserte Infotainmentsystem im Golf VIII Facelift bietet eine stabilere und schnellere Bedienung durch optimierte Software und leistungsfähigere Hardware, ergänzt durch beleuchtete Bedienelemente und anpassbare Shortcuts. Je nach Ausstattung ziehen wieder physische Lenkradtasten ein, im Testwagen sind wie bisher Touchflächen verbaut.

zu einem gewissen Grad individualisieren. Der Getriebewählhebel ist als kleiner Knubbel ausgeführt, aber immerhin an gewohnter Position und dort praktisch blind bedienbar, wenn man die Logik verinnerlicht hat. Lenkrad, Sitz, Licht und andere Grundfunktionen sind schnell eingestellt, die Bedienung klappt hier völlig problemlos. Fahrer- und Beifahrersitz können manuell, der Fahrersitz gegen Aufpreis elektrisch eingestellt werden, er verfügt dann über eine Memoryfunktion mit zwei Speicherplätzen. Leider sind die Tasten am Lenkrad als Touchflächen mit haptischem Feedback ausgelegt, die Bedienung ist damit nicht so klar strukturiert wie mit rein mechanischen Tasten. Immerhin gibt es vier Fensterheberschalter in der Fahrertür (die ID-Modelle bieten nur zwei mit umständlicher Umschaltfunktion) - alle Fensterheber verfügen über eine Automatikfunktion und einen zuverlässigen Einklemmschutz.

1,8 Multimedia/Konnektivität

⊕ Volkswagen verbaut im Golf Variant R serienmäßig ein DAB-Radio mit Touchdisplay und Bluetooth-Verbindungsmöglichkeiten. Apple CarPlay und Android Auto können über Kabel (4 USB-C-Anschlüsse vorn und hinten Serie) oder ebenfalls serienmäßig kabellos genutzt werden. Die hinteren beiden USB-Anschlüsse haben nur eine Ladefunktion, eine 12-V-Steckdose gibts nur vorn und im Kofferraum; dort bekommt man gegen Aufpreis auch eine 230-V-Steckdose. Ab Werk bestellen oder nachträglich freischalten lassen kann man die Navigationsfunktion. Sie umfasst auch eine erweiterte Sprachsteuerung samt Integration von ChatGPT-Funktionen. Die

Sprachbedienung versteht ganze Sätze und kann inzwischen viele Funktionen im Auto steuern. Durch kontinuierliche Updates werden Erkennung und Funktionsumfang stetig erweitert. Darüber hinaus sind Verkehrsinformationen und weitere Infos wie Tankstellenpreise in Echtzeit erhältlich, auch Remote-Dienste werden damit umgesetzt. In der Optionsliste findet man außerdem ein 480 W-Soundsystem mit neun Lautsprechern, das von Harman Kardon kommt. Seit 2025 bietet VW auch für den Golf den Parking Assist Pro an, der automatisches Ein- und Ausparken erlaubt, sogar von außerhalb des Fahrzeugs über das Smartphone.

2,1 Raumangebot vorn

⊕ Die Vordersitze des Golf Variant R lassen sich so weit zurückschieben, dass die Beinfreiheit für gut 1,95 m große Menschen ausreicht. Kopffreiheit steht üppig zur Verfügung, erst mit theoretisch rund 2,10 m Körpergröße würde man mit dem Dachhimmel auf Tuchfühlung gehen. Die Innenbreite liegt im

zufriedenstellenden Bereich und unterstützt das angenehme Raumgefühl. Schön hell wird es mit dem optionalen Panorama-Glasschiebedach, das auf Wunsch viel Licht in den Innenraum lässt (nicht im Testwagen).

2,5 Raumangebot hinten

⊕ Selbst wenn die vorderen Sitze für 1,85 m große Personen eingestellt sind, steht für die Mitfahrer hinten großzügig Beinfreiheit zur Verfügung - erst deutlich über zwei Meter große Menschen berühren mit ihren Knien die Vordersitzlehnen. Platztechnisch limitierend ist die Kopffreiheit hinten, ab etwa 1,95 m Größe kommt man mit dem Dachhimmel in Kontakt. Die Innenbreite geht in Ordnung. Zwei Erwachsene sitzen sehr bequem, für drei Erwachsene nebeneinander sei die Rückbank nur für kurze Strecken anzuraten. Das optionale Panorama-Glasschiebedach reicht bis über die Rücksitze und erlaubt eine famose Aussicht gen Himmel.



Das hintere Raumangebot bietet großzügige Beinfreiheit auch für große Personen, während die Kopffreiheit ab 1,95 m eingeschränkt ist und die Sitzbreite für drei Erwachsene auf Kurzstrecken ausreichend ist.

2,7 Innenraum-Variabilität

Serienmäßig wird eine asymmetrisch geteilt umklappbare Rückbank verbaut. Einzelne verschieb- oder ausbaubare Sitze sind nicht verfügbar. Das Angebot an Ablagen ist vorbildlich, es gibt kleine wie große, offene und geschlossene. Das Smartphone findet sicher seinen Platz und wird auch induktiv geladen; die Ladeschale könnte für moderne Smartphones aber etwas größer sein. Die

Türfächer fassen vorne 1,5 l-, hinten 1 l-Flaschen. Das Handschuhfach ist groß genug und beleuchtet, jedoch nicht gekühlt und auch nicht abschließbar.

2,1 KOMFORT

1,9 Federung

⊕ Beim Golf Variant R ist die adaptive Fahrwerksregelung DCC serienmäßig an Bord. Die R-Variante hat grundsätzlich ein strafferes Feder- und Dämpfer-Setup, kann aber insbesondere im Comfort-Modus noch einen erstaunlich guten Federungskomfort bieten. Neben den voreingestellten Settings Eco, Comfort, Sport und Race 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 kleine Zwischenstufen wirklich bringen, sei dahingestellt - die Unterschiede zwischen ganz komfortabel und ganz hart sind jedenfalls deutlich zu spüren. Wer ein direktes Fahrgefühl vorzieht, wählt Sport. Wünscht man mehr Entkopplung von den Unzulänglichkeiten der Straßen, erreicht man das im Comfort-Modus. Mit dem R-Performance Paket kommen noch die Modi Special und Drift dazu - sie sind für die Fahrt über die Nürburgring-Nordschleife und für "spektakuläres

Driften" auf nicht-öffentlichen Straßen (O-Ton VW) ausgelegt und spielen daher für den Fahrkomfort im Alltag eine nur untergeordnete Rolle. Gerade im Comfort-Modus werden Unebenheiten innerorts wie außerorts gut geschluckt, der Golf Variant R fühlt sich dabei trotzdem sehr verbindlich und einwandfrei beherrschbar an. Beim langsamen Überfahren von Temposchwellen zeigt sich das gute Schluckvermögen der Federung. Selbst Kopfsteinpflaster weiß das Fahrwerk zu parieren und möglichst wenig Erschütterungen an die Insassen weiterzureichen. Nur Kanten kommen recht deutlich durch, hier können die Reifen mit ihren schmalen Flanken kaum beim Abfedern mithelfen. Egal in welchem Geschwindigkeitsbereich, man hat immer ein sicheres Fahrgefühl und weiß das Fahrzeug vollumfänglich beherrschbar. Der Golf Variant ist auch als R ein angenehmes Reiseauto für weite Strecken.

2,4 Sitze

⊕ Im Golf Variant R gibt es serienmäßig Top-Sportsitze. Das hört sich nach mehr an, als es dann wirklich ist. Denn die Kopfstützen sind integriert (kostengünstiger) und über die Standard-Einstellmöglichkeiten geht die Variabilität nicht hinaus: Man kann die Neigung der Lehne, die Höhe der Sitze und deren Längsposition einstellen - das wars. Ordert man die elektrische Einstellbarkeit für den Fahrersitz, kommt dort noch eine Sitzneigungseinstellbarkeit hinzu. Die Sitzflächen lassen sich aber nicht ausziehen, ebenso wenig die Breite von Lehne oder Fläche beeinflussen. Für

Standardgrößen passen die Sitze sehr gut, sie bieten angemessen Seitenhalt, ohne zu sehr einzuengen. Hervorzuheben ist auch die üppige Abstützung des Schulterbereichs. Zweiwege-Lordosenstützen sind vorn immer dabei, optional für den Fahrer eine elektrisch justierbare Vierwege-Stütze. In der zweiten Reihe sitzt man angemessen komfortabel, die Konturen von Lehnen und Flächen sind zufriedenstellend, ebenso die Sitzposition. Erwachsene könnten etwas mehr Oberschenkelauflage vertragen, das kann die gute Beinfreiheit aber etwas kompensieren.

2,9 Innengeräusch

Als Sportvariante muss der Golf Variant R einen angemessenen Kompromiss zwischen sportlichem Klangbild und dezenter Geräuschkulisse für Langstrecken bieten. Das gelingt dem Modell recht gut, auch wenn er ohne Klappenauflage auskommen muss. Wer es sportlich kernig haben möchte, wählt das entsprechende Klangprofil und erntet dann im Innenraum vernehmliches Grollen, das aber in erster Linie aus den Lautsprechern kommt - das Umfeld

des Golf Variant R wird es danken. Denn außen hört man dem Wolfsburger seine sportliche Note zwar an, aber die Beschallung der Umgebung geht über dezentes Schalt-Ploppen nicht wirklich hinaus. Ist man im Comfort-Modus mit 130 km/h auf der Autobahn unterwegs, liegt im Innenraum ein Geräuschpegel von 68,5 dB(A) an. Fahr- oder Windgeräusche sind kaum zu vernehmen, da der Motor die dominierende Geräuschquelle darstellt.

1,7 Klimatisierung

⊕ Der Golf Variant R ist serienmäßig mit einer Dreizonen-Klimaautomatik und Lenkradheizung ausgestattet. Die Sitzheizung vorn kostet extra, sie kann auch nachträglich freigeschaltet werden. Beheizte Sitze hinten gibt es nicht, gegen Aufpreis jedoch eine Sitzlüftung für die Vordersitze. Die Intensität des Automatik-Modus der Klimatisierung 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. Eine Standheizung ab Werk gibt es nicht, getönte Scheiben hinten finden sich in der Optionsliste.

⊖ Die Drehrädchen für die Lüftungsdüsen wie bei früheren Golf-Generationen gibt es nicht mehr, man kann Luftstrom und Luftmenge nicht mehr unabhängig voneinander einstellen.

1,4 MOTOR/ANTRIEB

0,8 Fahrleistungen

⊕ Der Golf Variant R wiegt zwar schon leer über 1,6 t, der kräftige Benziner hat aber leichtes Spiel mit dem Familienkombi. Dank Turbolader leistet der Vierzylinder 245 kW (333 PS) und stemmt ein maximales Drehmoment von 420 Nm, das über einen weiten Drehzahlbereich von 2.100 bis 5.500 1/min anliegt. So wird der Zwischenspur von 60 auf 100 km/h in kurzen 2,7 s erledigt. Von 80 auf 120 km/h dauert es kaum länger, in 3,1 s ist das erledigt. Auch das Anfahrverhalten - gemessen von 15 auf 30

km/h - ist mit knapp einer Sekunde sehr spontan. Dabei kommt der Golf Variant R noch ohne elektrische Unterstützung aus, allein durch die Optimierungen an der Aufladung können diese schnellen Reaktionen erreicht werden. Für den Sprint aus dem Stand auf 100 km/h gibt VW 4,8 s an. Die Höchstgeschwindigkeit wird bei 250 km/h abgeriegelt, mit optionalem R-Performance-Paket bei 270 km/h (im Testwagen verbaut).

1,8 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Der Turbobenziner entfaltet seine Leistung gleichmäßig und über einen weiten Drehzahlbereich nachdrücklich. Er spricht dank

seines Hubraums von immerhin zwei Litern auch bei niedrigen Drehzahlen gut an und arbeitet sich energisch bis zum

Drehzahlbegrenzer vor. Es geht druckvoll voran bis in höchste Drehzahlen. Dabei dringen nur wenig Vibrationen in den Innenraum, der etwas raue Motorlauf unterstützt die sportliche Note. Lästiges Brummen oder nerviges Dröhnen tritt nicht auf, die Geräuschkulisse ist bewusst designet, um einer R-Variante gerecht

zu werden. Im Fahrmodus-Menü kann man unterschiedliche Geräuschintensitäten wählen, von zurückhaltend brummend bis vernehmlich trompetend und ploppend ist alles dabei - freilich aus den Lautsprechern des Infotainmentsystems, denn einen Klappenauspuff gibt es am Testwagen nicht.

1,7 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. Im Sport-Plus-Modus werden die Gänge deutlich schneller gewechselt und das Schalten mit Schaltschlägen garniert - letztlich ist alles geboten und man kann es nach Lust und Laune einstellen. 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 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 2.400 1/min. Eine Autohold-Funktion über die elektrische Handbremse gibt es serienmäßig.

1,8 FAHREIGENSCHAFTEN

1,8 Fahrstabilität

⊕ Die R-Variante des Kombi-Golf federt merklich straffer und verbindlicher als die "zivilen" Versionen, was einen etwas stabileren Aufbau mit sich bringt. Ohne Zweifel ist das Fahrwerk sehr sicher abgestimmt. Der Volkswagen liegt souverän auf der Straße und lässt sich weder von engen Kurven noch von Ausweichmanövern aus der Ruhe bringen. Der Geradeauslauf ist einwandfrei, der gegenüber einem Schrägheck-Golf etwas verlängerte Radstand dabei hilfreich. Es gibt einen dezenten automatischen Ausgleich von Seitenwind und seitlich abschüssiger Fahrbahn. Entspanntes Fahren ist damit gut möglich. Selbst bei sportlicher Gangart halten sich die Aufbaubewegungen wie Seitenneigung oder Nicken in engen Grenzen, sie sind nicht weiter auffällig. Durchdrehende Räder beim Beschleunigen werden von der effektiven Traktionskontrolle im Zaum gehalten, der Allradantrieb ist da grundsätzlich eine gute Voraussetzung.

Beim ADAC Ausweichtest liefert der Golf Variant R mit seiner serienmäßigen adaptiven Dämpfung eine einwandfreie Leistung ab. Die ESP-Regelung ist aber eher sportlich orientiert, denn die R-Variante reagiert gut auf Lenkbefehle, lässt dann aber bei Lastwechselreaktionen doch recht deutliches Übersteuern zu. Das ESP regelt letztlich effektiv und verhindert ein Drehen des Fahrzeugs, mit dem losen Heck sollte man aber rechnen. Die Seitenneigung ist sehr gering. Korrekturen an der Fahrlinie sind jederzeit möglich und werden im Rahmen des technisch Möglichen umgesetzt. Führt man dynamisch mit möglichst geringen Lenkwinkeln durch Wechselkurven, zeigt das geschickt abgestimmte ESP seine Stärken und lässt leichtes Gieren zu. Die sportliche Note zeigt ganz allgemein das Potential des Golf Variant, verschiedenen Geschmäckern gerecht werden zu können.

1,4 Lenkung

⊕ Die beim Golf Variant R serienmäßige Progressivlenkung spricht um die Mittellage vergleichbar direkt wie die Standard-Lenkung an, 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 in Kombination mit dem sportlichen Fahrwerk ein sehr gutes Lenkgefühl, der Golf in der Sport-Variante lässt sich

damit einwandfrei beherrschen. Die Lenkkräfte kann man in zwei Stufen variieren. Von Anschlag zu Anschlag benötigt man nur zwei Lenkradumdrehungen.

2,0 Bremse

⊕ Der Golf Variant R hat eine verstärkte Bremsanlage verbaut, u.a. mit gelochten Bremsscheiben vorn. Damit kann der Wolfsburger auch hohen Bremsbelastungen standhalten. Bei Notbremsungen aus 100 km/h bis zum Stillstand werden durchschnittlich 33,8 m benötigt (Mittel aus zehn Messungen) - das ist ein guter Wert. Die Bremse spricht stets schnell an, benötigt dabei wenig Pedaldruck - trotzdem ist sie fein dosierbar und bietet einen klaren Druckpunkt. Der kalkulierbare Kraftaufbau für zunehmend stärkere Bremsungen gefällt - hier liegt ein enormer Unterschied zum synthetischen Bremsgefühl der ID-Modelle, egal ob Standard oder sportlich orientierte GTX-Varianten.

1,5 SICHERHEIT

0,6 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Der Golf Variant R bringt viele Assistenten schon serienmäßig mit. Immer dabei sind der Notbremsassistent, der Spurhalteassistent sowie die Verkehrszeichenerkennung, ebenso die automatische Distanzregelung ACC. Die Parksensoren (Serie) versorgen den intelligenten Parkassistenten (Option) mit Informationen. Das aufpreispflichtige Spurwechselsystem umfasst zusätzlich den Ausparkassistenten, der mit Radar-Sensoren in der Heckschürze den kreuzenden Verkehr überwacht und beim Rückwärtsausparken vor Gefahren warnt sowie im Notfall selbsttätig bremst. Ein indirekt messendes Reifendrucksystem ist immer an Bord (gesetzlich vorgeschriebenes Minimum), ein direkt messendes mit Sensoren in den Reifen nicht erhältlich. Gegen Aufpreis ziehen über das Assistenzpaket "IQ.DRIVE" der Travel Assist, der Lane Assist mit Spurführung, die Spurwechselautomatik und der erwähnte Spurwechselassistent ein. Dann ist auch der Emergency Assist dabei, der im Notfall eigenständig das Fahrzeug zum Stehen bringt, wenn der Fahrer keine Reaktion mehr zeigt. Ebenso optional erhält man die Rundumsicht-Kameras. Ein Head-up-Display gibt es als weitere Option, die Projektionsfläche ist aber deutlich kleiner als bei den ID-Modellen. Die neu vorgeschriebene Fahrerüberwachung agiert zurückhaltend und warnt nur selten und dann auch nachvollziehbar. Die bei jedem Fahrzeugstart aktive akustische Warnung vor Tempoüberschreitungen piepst vergleichsweise dezent, sie lässt sich aber über zwei Schritte im Infotainment-Menü auf eine rein optische Warnung reduzieren, wenn man in der oberen Shortcut-Leiste den Assist-Button anlegt.

1,7 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Beim ADAC Crashtest nach Euro NCAP-Norm kann der Golf VIII 88 Prozent für eine gute Insassensicherheit erzielen (Test 10/2022, bestätigt für Facelift 03/2024). Front- und Seitenairbags vorn sowie von vorn nach hinten durchgehende Kopfairbags

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

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

bringt der Golf immer mit, die hinteren Seitenairbags kosten Aufpreis; Knieairbags werden nicht angeboten. Dafür gibt es serienmäßig einen Center-Airbag vorn zwischen den Vordersitzen. Die vorderen Kopfstützen bieten Personen bis knapp 1,90 m Größe guten Schutz. Hinten reichen sie nur bis gut 1,75 m Größe, da der Abstand zum Dachhimmel aber gering genug ist, können sie insgesamt zufriedenstellend 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. Warndreieck (in der Heckklappenverkleidung) und Verbandkasten (z.B. im Seitenfach des Kofferraums) sind gut erreichbar. Vier stabile Verzurrösen ermöglichen das Sichern schweren Gepäcks. Ein Gepäckraumtrennnetz gibt es gegen Aufpreis.

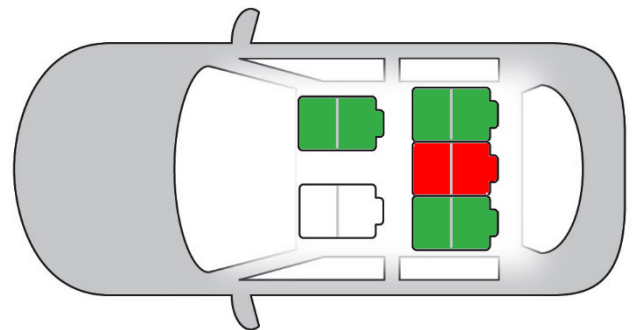
⊖ Die mittlere Kopfstütze hinten lässt sich nicht so weit ausziehen wie die beiden äußeren.

2,0 Kindersicherheit

⊕ Im ADAC Crashtest nach Euro NCAP-Norm erzielt der Golf VIII 87 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. Die Kindersicherung in den hinteren Türen wird jeweils über einen versenkten Drehschalter betätigt und ist somit manipulationssicher gegenüber kleinen Kindern. Für alle elektrischen Fensterheber gibt es einen sensibel wirkenden Einklemmschutz.

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)

2,9 Fußgängerschutz

Den Fußgängerschutz hat VW gegenüber älteren Golf-Generationen deutlich verbessert, das Verletzungsrisiko bei einem Zusammenstoß ist damit gesunken. Beim Crashtest nach Euro NCAP Norm kann der Golf VIII 74 Prozent der möglichen Punkte erzielen. Die Front ist gut entschärft, nur die Seiten der Motorhaube und

besonders die A-Säulen bergen 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.

3,4 UMWELT/ECOTEST

5,3 Verbrauch/CO2

⊖ Der Golf Variant R erreicht im ADAC Ecotest einen Durchschnittsverbrauch von 8,6 l Super pro 100 km. Damit verbunden ist eine CO₂-Bilanz von 228 g/km - dafür gibt es nur noch 7 von 60 möglichen Punkten im Bereich CO₂. Innerorts liegt der Verbrauch bei 9,6 l, außerorts bei 7,5 l und auf der Autobahn bei 9,7 l Super alle 100 km. Die fehlende Hybridisierung wirkt sich maßgeblich auf den hohen Stadtverbrauch aus - das Start-Stopp-System alleine kann es nicht richten. Überhaupt hängt der Verbrauch sehr maßgeblich von der Fahrweise ab. Wer öfter mal die hohe Leistung des Rennkombis auskostet, kommt kaum um zweistellige Verbrauchswerte herum. Für einen sensiblen Gasfuß im Eco-Modus ist es aber auch möglich, den Verbrauch bis unter 6 l/100 km zu drücken.

1,4 Schadstoffe

⊕ Ein Filter kümmert sich erfolgreich um die Partikelemissionen - diese sind ausgesprochen niedrig, sowohl die Anzahl als auch die Masse. Die sonstigen Schadstoffemissionen liegen ebenso weit unter den Grenzwerten. Einzig im anspruchsvollen Autobahnzyklus sind die CO-Emissionen etwas erhöht - das kostet

3,8 AUTOKOSTEN

3,8 Monatliche Gesamtkosten

56.215 Euro - das ist nicht etwa der Preis für den gut ausgestatteten Testwagen, sondern der Basispreis für einen VW Golf Variant R. Der Testwagenpreis liegt sogar bei 68.766 Euro und hat eine gehobene, aber keine umfassende Ausstattung. Trotzdem ergibt sich ein Aufschlag von 12.551 Euro - das zeigt, dass die "Basis" nicht besonders großzügig ausstaffiert ist. Zwar sind Funktionen wie eine adaptive Dämpferregelung und die Dreizonen-Klimaautomatik Serie, aber wichtige und nützliche Dinge wie der Spurwechselassistent, die Matrix-LED-Scheinwerfer oder das Navigationssystem kosten Aufpreis. Nicht zu unterschätzen sind die Betriebskosten, denn der Zweiliter-Vierzylinder ist nicht nur verdammt kräftig, sondern auch durstig. Wer den Golf Variant R in erster Linie wegen der Optik und nicht wegen der Leistung möchte, könnte sich als Alternative die R-Line-Ausstattung mit 1,5-l-TSI überlegen - das spart nicht nur bei der Anschaffung, sondern auch rund drei Liter Sprit alle 100 Kilometer im Betrieb. Die Steuer für die originale R-Variante liegt bei 266 Euro pro Jahr. Die Haftpflichtversicherung ist günstig (Typklasse 13), Teilkasko (TK 26) und Vollkasko (TK 23) dagegen recht teuer. Bei der Fahrzeuggarantie gibt sich VW knausrig, wer mehr als die knappen zwei Jahre möchte, muss sie extra bezahlen. Die Aufschläge dafür fallen vergleichsweise moderat aus, VW scheint seinem Golf durchaus Langzeitqualitäten zuzutrauen.

Verbrauch

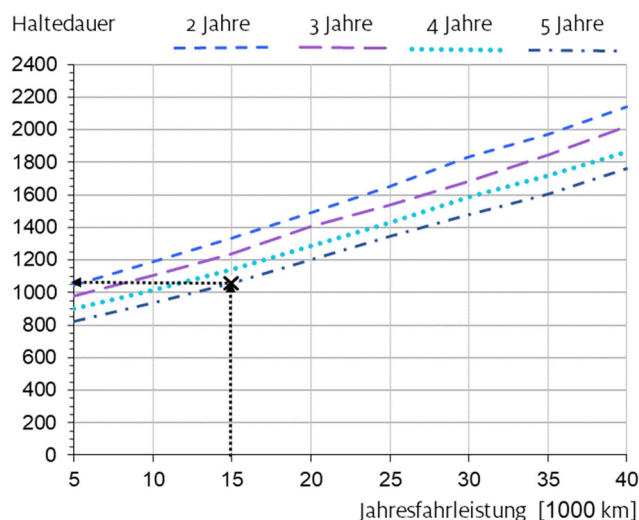
Kraftstoffverbrauch in l/100 km – Durchschnittswerte für Fahrzeuge mit Dieselmotor (D) und mit Ottomotor (B).

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

ein paar Punkte für den Bereich Schadstoffe, am Ende gibt es 46 von 50 möglichen Punkten. Zusammen mit den 7 Punkten für den CO₂-Ausstoß erhält der Golf Variant R 53 Punkte und damit gerade so 3 von 5 möglichen Sternen im ADAC Ecotest.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 1059 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ Golf Variant R
4MOTION DSG

Aufbau/Türen	KB/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1984
Leistung [kW (PS)]	245 (333)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	420/2100
0-100 km/h [s]	4,8
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	250
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (WLTP)	8,2 l S
CO ₂ [g/km] lt. Hersteller (WLTP)	185
Versicherungsklassen KH/VK/TK	13/23/26
Steuer pro Jahr [Euro]	296
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	1.054
Preis [Euro]	56.215

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

INFORMATIONEN RUND UM EFFIZIENZ UND NACHHALTIGKEIT

Effizienz (Verbrauch zu Gewicht) [l/100 km pro t]*	5,1
Nutzwert pro Tonne Leergewicht	
• Sitzplätze	2,8 Plätze
• Kofferraum, normal/geklappt/dachhoch [l]	283/504/859
• Dachlast/Anhängelast [kg]	47/1.059
Benötigte Verkehrsfläche [m²]	8,32
Herstellungsland	Deutschland
Energiebedarf bei Nutzung über 240.000 km [kWh/100 km]**	108,8
Emissionen CO ₂ -Äquivalente bei Nutzung über 240.000 km [g/km]**	272

* Basis Ecotest-Verbrauch

** Basis LCA-Tool von GreenNCAP, näheres unter www.GreenNCAP.com/LCA

Bei Effizienz ist ein niedrigerer Wert besser, d.h. pro Tonne Gewicht muss der Verbrauch möglichst niedrig sein.

Bei Nutzwert ist ein höherer Wert besser, d.h. pro Tonne Gewicht sollte möglichst viel Platz und Traglast zur Verfügung stehen.

HERSTELLERANGABEN	
4-Zyl.-Benziner, Turbo, Euro 6e-bis, Otto-Partikelfilter	
Hubraum	1.984 ccm
Leistung	245 kW/333 PS bei 5.600 1/min
Maximales Drehmoment	420 Nm bei 2.100 1/min
Kraftübertragung	Allrad aut. zuschaltend
Getriebe	7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	250 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	4,8 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	8,2 l
CO ₂ -Ausstoß	185 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	n.b./0,28
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie)	225/40 R18
Länge/Breite/Höhe	4.651/1.789/1.462 mm
Leergewicht/Zuladung	1.621/489 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	611/1.624 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/1.700 kg
Stützlast/Dachlast	80/75 kg
Tankinhalt	55 l
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktion	Deutschland, Wolfsburg

ADAC Messwerte	
Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	2,7 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	2.400 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	33,8 m
Reifengröße Testwagen	235/35 R19 91Y
Reifenmarke Testwagen	Bridgestone Potenza 5005
Wendekreis links/rechts	11,9/12,0 m
Ecotest-Verbrauch	8,6 l/100km
Stadt/Land/BAB	9,6/7,5/9,7 l/100km
CO ₂ -Ausstoß Ecotest	196 g/km (WTW* 228 g/km)
Reichweite	640 km
Innengeräusch 130 km/h	68,5 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.075 mm
Leergewicht/Zuladung	1.606/504 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	455/810/1.380 l

KOSTEN (pro Monat, fünfjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)			
Betriebskosten	204 Euro	Werkstattkosten	97 Euro
Fixkosten	122 Euro	Wertverlust	636 Euro
Monatliche Gesamtkosten		1.059 Euro	
Steuer pro Jahr		266 Euro	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK		13/23/26	
Basispreis Golf Variant R 4MOTION DSG		56.215 Euro	

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG	
Pressefahrzeug	EZ: 01.10.2024
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	68.766 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	2.725 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

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	Serie
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	Serie/1.065 Euro°
Regen-/Lichtsensord	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	-/Serie/Serie
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parkenassistent	1.235 Euro° (Paket)
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie/390 Euro°
Head-up-Display	750 Euro°
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	1.235 Euro° (Paket)

SICHERHEIT	
Seitenairbag vorn/hinten	Serie/1.705 Euro° (Paket)
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselassistent	620 Euro° (Paket)

INNEN	
Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	960 Euro°
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie (3-Zonen)
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie/-
Sitzheizung vorn/hinten	315 Euro°/-
Lenkradheizung	Serie
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN	
Anhängerkupplung	950 Euro°
Metalliclackierung	ab 810 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	1.330 Euro

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

Stand: Mai 2025
Test und Text: M. Ruhdorfer