

-  **Diesel-Motor**
-  **38.715 €**
-  **85 kW/116 PS**
-  **1.049 km**
-  **4,3 l pro 100 km**



VW Golf 2.0 TDI ENERGY

Fünftürige Schräghecklimousine der unteren Mittelklasse

Vor 15 Jahren war diese Motorisierung ausgesprochen beliebt, heute ist sie nur noch eine Nischenvariante: der Zweiliter-Turbodiesel mit Handschaltung. Dabei gibt es gute Argumente für diesen Antrieb. Der TDI mit doppeltem SCR-System hat wirklich niedrige Abgaswerte in allen Lebenslagen, er ist ausgesprochen sparsam und mit der Handschaltung in Anschaffung und Unterhalt deutlich günstiger als mit Automatikgetriebe. Mancher mag den Komfort des Doppelkupplungsgetriebes vermissen, andere finden Gefallen an der Beschäftigung des selbst Schaltens. Mit dem drehmomentstarken Diesel fallen das Anfahren und Gängewechseln leicht, Kupplung und Motor sind gut aufeinander abgestimmt. Auch der Motor selbst legt anständige Manieren an den Tag, verkneift sich Brummen und Dröhnen und grummelt einfach nur mit klassischem Dieselgeräusch im Hintergrund vor sich hin. Wer es vorausschauend angeht und eifrig schaltet, kann sich über den niedrigen Verbrauch freuen: Problemlos ist im Alltag eine Drei vor dem Komma möglich, im gemischten Betrieb mit Autobahnanteil haben wir einen Verbrauch von 4,3 l/100 km gemessen. Mit Sommerreifen statt der Ganzjahresreifen am Testwagen sollte noch etwas weniger möglich sein. In jedem Fall wäre der Bremsweg kürzer als im Test. Auch wenn VW für diese Motorisierung leider kein adaptives Fahrwerk mehr anbietet - mit der Serienfederung kann man gut und angemessen komfortabel leben, sicher abgestimmt ist sie allemal. Gut wie eh und je beim Golf ist VW auch die Lenkungsabstimmung gelungen. Vorn wie hinten finden Erwachsene im Wolfsburger genug Platz und können auch einiges an Gepäck mitnehmen. Überhaupt muss man angesichts der kompakten Außenmaße der Innenraumökonomie ein Lob aussprechen - hier passen die Verhältnisse. Was man auch beim Fahrzeuggewicht attestieren kann, denn im Zeitalter schwerer Elektroautos sind die gut 1,3 t des Golf TDI geradezu leicht. Wenn es nicht zu steil ist, darf der Golf TDI sogar bis zu 1,8 t ziehen. Der Golf TDI ist nicht günstig, als Sondermodell Energy liegt er bei mindestens 37.500 Euro. Jedoch ist die Ausstattung ansehnlich - im Testwagen für rund 38.700 Euro war alles Nötige dabei.

- ✓ **sauberer und sparsamer Diesel, angemessene Fahrleistungen, feinfühliges Lenkung, Sondermodell mit recht guter Ausstattung, kompakte Außenmaße mit gutem Platzangebot innen**
- ✗ **vergleichsweise langer Bremsweg mit Ganzjahresreifen, teuer in der Anschaffung**

ADAC Urteil

- 2,1** Autotest
- 2,3** Autokosten

ADAC Zielgruppencheck

- 3,0** Familie
- 3,3** Stadtverkehr
- 3,0** Senioren
- 2,4** Langstrecke
- 3,0** Transport
- 2,4** Fahrspaß
- 2,2** Preis/Leistung

Konkurrenten

u.a. Audi A3, Cupra Leon, Opel Astra, Peugeot 308



Alle Infos und Bilder auch digital auf adac.de

Inhaltsverzeichnis

2,6 Karosserie	03	2,5 Fahreigenschaften	09
Verarbeitung	03	Fahrstabilität	09
Alltagstauglichkeit	03	Lenkung	09
Licht und Sicht	03	Bremse	09
Ein-/Ausstieg	04		
Kofferraum-Volumen	04	1,9 Sicherheit	09
Kofferraum-Nutzbarkeit	04	Aktive Sicherheit	09
Kofferraum-Variabilität	05	Passive Sicherheit	10
		Kindersicherheit	10
		Sicherheit ungeschützte Personen	10
2,1 Innenraum	05		
Bedienung	05	1,4 Umwelt	10
Multimedia	06	Verbrauch	10
Raumangebot vorn	06	Umwelteinfluss	11
Raumangebot hinten	07		
Innenraum-Variabilität	07	2,3 Autokosten	11
		Monatliche Gesamtkosten	11
2,4 Komfort	07	Motorvarianten	12
Federung	07	Fahrzeugdaten	13
Sitze	07	Bilder	14
Innengeräusch	08		
Klimatisierung	08		
2,1 Antrieb	08		
Fahrleistungen	08		
Laufkultur	08		
Getriebe	08		

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

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.02.2026 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2026 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.

2,6 Karosserie

2,3 Verarbeitung

Die achte Generation des Golf gibt es nun schon eine Weile, der Innenraum wirkt inzwischen etwas schlicht angesichts der Design-Experimente, die andere Hersteller auffahren. Auf der anderen Seite ist der Golf noch ein klassischer VW, in dem man sich schnell zurechtfindet. Wenn man genauer hinschaut, sieht man hier und da kostenoptimierte Stellen. Beispielsweise muss die Motorhaube mit einem umständlichen Haltestab offen fixiert werden - das Vorgängermodell hatte an dieser Stelle noch eine praktische Gasdruckfeder. 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.

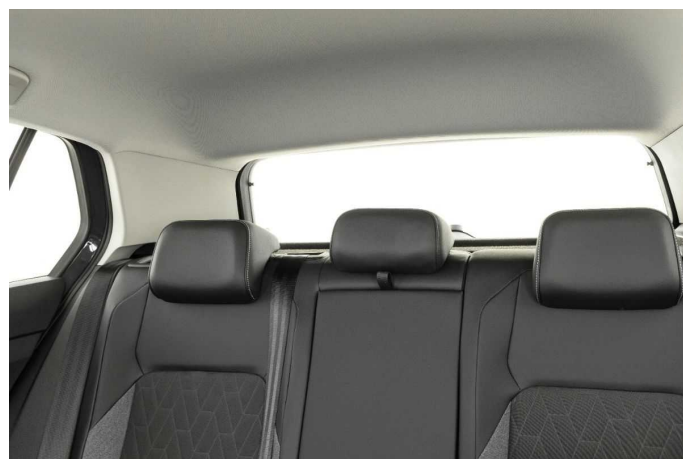
✓ Die Karosserie des kompakten Schräghecks ist routiniert gefertigt und sauber verarbeitet; an unauffälligen Stellen wie unter der Motorhaube wird aber nicht vollständig lackiert - ob das langfristig von Nachteil ist, wird sich zeigen. Der Unterboden ist gut geschützt und großflächig verkleidet, nur in der Mitte und hinten offen, wobei der hintere Bereich von der Abgasanlage und dem AdBlue-Tank weitgehend ausgefüllt werden. 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 ausgelegt. Immerhin sind die Verkleidungen, welche man mit den Armen berührt, mit unterpolstertem Kunstleder bezogen (Türeinsätze und Mittelarmlehnen).

2,6 Alltagstauglichkeit

Setzt man den Autotest-Verbrauch von 4,3 l/100 km an, ergibt sich mit dem 45 l Tank eine theoretische Reichweite von rund 1045 km - ein ausgezeichnetes Ergebnis. Die maximal mögliche Zuladung liegt im Falle unseres Testwagens bei großzügigen 538 kg - das reicht locker für vier Leute samt schwerem Gepäck. Auf dem Dach gibt's zwar keine Dachreling (die ist dem Variant vorbehalten), es dürfen auf geeigneten Dachträgern aber trotzdem bis zu 75 kg transportiert werden. Die Stützlast auf der Anhängerkupplung kann bis zu 80 kg betragen, das reicht auch für einen Fahrradträger samt zweier schwerer E-Bikes. Und wenn es ein Anhänger hinten dran sein soll, darf er bis zu 1,5 t (bis 12 % Steigung) oder bis zu 1,8 t (bis 8 % Steigung) wiegen - wenn er über eine eigene Bremse verfügt. Sonst nur überschaubare 690 kg. Bei einer Reifenpanne muss man sich mit dem serienmäßigen Reparaturset behelfen - außer man hat eine der beiden Optionen gewählt: VW bietet

gegen Aufpreis ein Notrad oder sogar ein Reserverad in Fahrbereifung. Bei letzteren beiden oder in Verbindung mit Winterreifen ab Werk sind auch Bordwerkzeug und Wagenheber im Fahrzeug verstaut. Die Außenmaße sind für ein aktuelles Fahrzeugmodell doch recht kompakt, mit 2,08 m Breite und 4,28 m Länge fährt man in die Innenstadt ohne großen Stress. Der Wendekreis von 11,1 m geht in Ordnung.

2,3 Licht und Sicht



Die breiten C-Säulen sind ein Golf-Merkenzeichen. Sie schränken die Sicht nach draußen etwas ein. Ansonsten geht die Rundumsicht in Ordnung.

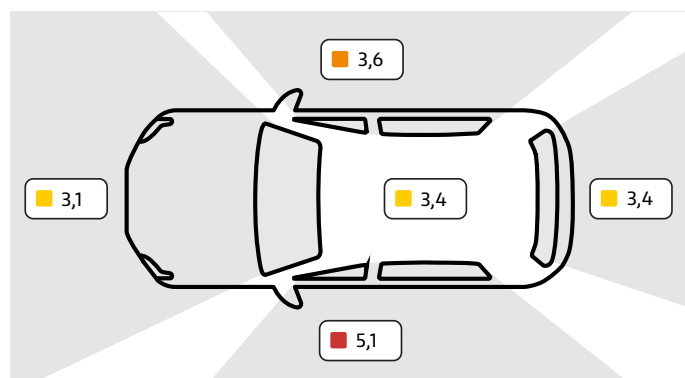
✓ Die Abmessungen des Golf lassen sich gut abschätzen. Man hat insgesamt eine angemessene Sicht rundherum aus dem Auto, lediglich die breiten hinteren C-Säulen schränken den Ausblick merklich ein - vor allem beim Abbiegen oder Rückwärtseinparken fällt das auf. Bei der ADAC Rundumsichtmessung ergibt sich 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 übernimmt - der Fahrer muss nur Gas und Bremse den Anweisungen nach selbst steuern. Die Option der Steuerung des Parkvorgangs mit dem Smartphone (Park Assist Pro) gibt es für das Testmodell nicht, das lässt sich mit der Handschaltung nicht kombinieren. Die Rückfahrkamera ist Serie, optional gibt's weitere Kameras, um ein 360-Grad-Bild rund ums Fahrzeug zu ermöglichen. Die Rückfahrkamera wird über eine Abdeckung geschützt und nur bei Bedarf ausgeklappt.

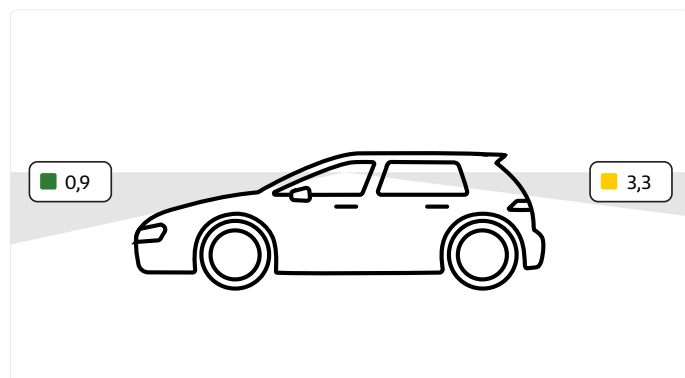
Der Golf Energy kommt serienmäßig mit LED-Scheinwerfern inkl. LED-Rücklichtern; diese Ausführung kann nur Grundbedürfnisse zufriedenstellen, weil sie etwas inhomogenes Licht emittiert und abgesehen von einem statischen Fernlichtassistenten keine weiteren nützlichen Lichtfunktionen bietet. Empfehlenswert sind zumindest die LED-Plus-Scheinwerfer, die

unter anderem über Schlechtwetterlicht und Abbiegelicht verfügen. Gegen leider sehr hohen Aufpreis kann man das IQ.LIGHT ordern. 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 und verfügt auch über eine Kurvenlichtfunktion mit schwenkenden Lichtkegeln.

✗ 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.



Rundumsicht – Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterposten und Kopfstützen



Vorderes und hinteres Nahfeld – Die Noten zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor und hinter dem Fahrzeug erkennt.

2,4 Ein-/Ausstieg

Der Golf VIII TDI ist ein relativ flacher Kompaktwagen, um möglichst sparsam, weil mit weniger Luftwiderstand, unterwegs sein zu können. Die Sitzfläche befindet sich nur 40 cm über der Straße (Sitz ganz nach unten gestellt) und damit ziemlich niedrig. Das bequeme Ein- und Aussteigen eines Vans kann der Kompakte damit nicht bieten, aber davon abgesehen ist der Golf ein durchaus praktisches Auto. Immerhin sind die Schweller niedrig und nicht zu breit, und die Türen öffnen weit. Am Dachhimmel gibt's zudem vier Haltegriffe. Unter anderem mit Lampen unter den Außenspiegeln wird das Umfeld beleuchtet, die kleinen LEDs in den Türgriffmulden sind ebenfalls praktisch zur Orientierung im Dunkeln. Die vorderen

Türen rasten in drei, die hinteren leider nur in zwei Positionen ein.

✓ Das schlüssellose Zugangssystem (Option, nicht im Testwagen) lässt sich über das Bordmenü konfigurieren. Beispielsweise können automatisches Öffnen bei Annäherung oder die Deaktivierung des Systems ausgewählt werden - letzteres ist aus Sicherheitsgründen aber nicht nötig, weil es nun vernünftig abgesichert wurde. Das Auto misst die Entfernung des Schlüssels zum Fahrzeug, wodurch es nicht mehr möglich ist, über einen Funkverlängerer den Golf unerlaubt zu öffnen und zu starten.

3,1 Kofferraum-Volumen

Ist der variable Kofferraumboden in der unteren Position, fasst der Gepäckraum 305 l unter der Kofferraumabdeckung. Entfernt man die obere Abdeckung und nutzt den Stauraum bis zum Dach hoch, erweitert sich das Volumen auf 440 l. 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 empfohlen), lassen sich bis 680 l verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen sind bis zu 1.160 l Volumen verfügbar. Weiteren Stauraum gibt es unter dem Kofferraumboden, dort finden noch etwa 35 l in der Reserveradmulde Platz.



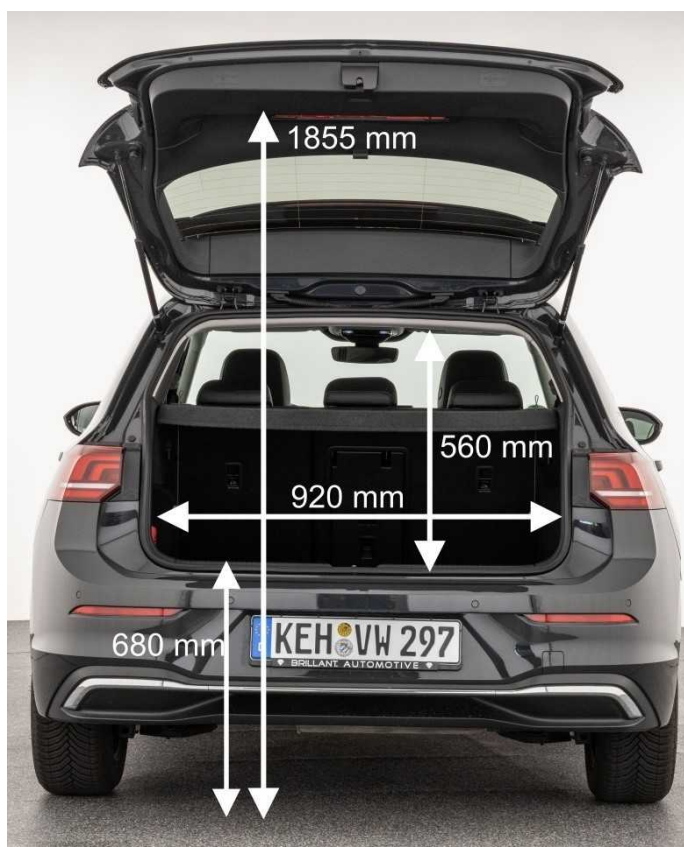
Der Kofferraum fasst zwischen 305 l (unter der Abdeckung) und 1.160 l dachhoch beladen. In der Reserveradmulde gibt es zusätzlichen Stauraum.

3,1 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. Zumindest bis gut 1,85 m Größe braucht man sich um seinen Kopf keine Sorgen machen, die Klappe schwingt weit genug nach oben.

Die Ladekante liegt 68 cm über der Straße und damit noch günstig. Auch innen stört die kleine Stufe mit 6,5 cm beim Be- und Entladen kaum – wenn der Kofferraumboden in der oberen Position ist. Dann hat man unter dem Kofferraumboden noch 60 l plus die 35 l Stauraum in der Reserveradmulde zur Verfügung. Senkt man den Boden ab, wächst die innere Stufe

auf 16,5 cm an. Insgesamt kann man den Kofferraum gut nutzen, lediglich die schwache Ausleuchtung mit nur einer LED-Lampe links stört etwas.



Bis heute gibt es keinen elektrischen Antrieb für die Kofferraumklappe. Nicht schlimm, lässt sie sich doch einfach manuell

bedienen. Die Kofferraumöffnung ist groß und der Laderaum hat ein praktisches Format. Durchdachte Details erleichtern den Alltag.

2,5 Kofferraum-Variabilität

✓ Die Rücksitzlehne lässt sich asymmetrisch geteilt umklappen. Für lange Gegenstände wie Skier ist auch die Durchladeeinrichtung in der Lehnenmitte praktisch (beides Serie). Das Umklappen gelingt leicht, die Kopfstützen müssen nicht entfernt werden. Beim Zurückklappen der Lehnen sollte man darauf achten, die seitlichen Gurte nicht einzuklemmen und zu beschädigen. Die umklappbare Beifahrersitzlehne gibt es gegen Aufpreis. Der Kofferraum bietet je ein praktisches Fach links und rechts, dort lassen sich kleine Gegenstände verstauen. Überdies stehen vier stabile Verzurrsen im Bereich des Bodens zur Verfügung.

2,1 Innenraum

2,0 Bedienung

Das aktuelle Infotainmentsystem des Golf läuft trotz seines enormen Funktionsumfangs im Alltag stabil, schnell und sinnvoll. Es sind Shortcuts an der richtigen Stelle verfügbar und es gibt praktische Individualisierungsmöglichkeiten. Die Rechenleistung der Hardware ist angemessen, kein Vergleich mehr zu den Anfängen im Golf VIII. Die Klimabedienung klappt prinzipiell einfach, auch weil die Sensorflächen unterhalb des Monitors beleuchtet sind. Man kann ausreichend gut erkennen, 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 separate 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. Auch nach längerer Nutzung bleibt aber die Erkenntnis: Die klassischen

separaten Bedieneinheiten für die Klimatisierung mit sauber getrennten haptischen Tasten sind einfach die bessere Wahl.

✓ Am oberen Bildschirmrand des Zentraldisplays 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 schon eine Weile mit dem großen Funktionsumfang des Infotainmentsystems beschäftigen, bis die Bedienung flüssig klappt.

Im Gegensatz zu den ID-Baureihen 3 bis 7 verbaut VW bei den Verbrennerfahrzeugen nach wie vor große Instrumentendisplays. Diese bieten einen hohen Informationsgehalt und lassen sich bis zu einem gewissen Grad individualisieren. Der Schalthebel für das manuelle Getriebe ist an gewohnter Position, dort lässt er sich einwandfrei erreichen und problemlos bedienen. Die Scheibenwischer-Funktionen sind weiterhin über einen eigenen Lenkstockhebel rechts bedienbar, hier muss man sich beispielsweise beim neuen Passat deutlich mehr umgewöhnen.

Lenkrad, Sitz, Licht und andere Grundfunktionen sind schnell eingestellt, die Bedienung klappt hier völlig problemlos.

Fahrer- und Beifahrersitz können manuell eingestellt werden; eine elektrische Einstellung gibt es für die Energy-Ausstattung auch gegen Aufpreis nicht. Weitere Vorteile des Golf gegenüber manchen ID-Modellen: Das Lenkrad hat mechanische Tasten und nicht nur Sensorflächen, die Bedienung lenkt weit

weniger ab und gelingt treffsicherer. Zudem gibt es vier Fensterheberschalter in der Fahrertür (die bisherigen ID-Modelle bieten nur zwei mit umständlicher Umschaltfunktion). Alle Fensterheber verfügen über Automatikfunktion und zuverlässigen Einklemmschutz.



Das Golf-Cockpit ist klar strukturiert und aufgeräumt. Man findet sich rasch zurecht. Um all die Funktionen im Infotainment zu konfigurieren, braucht es jedoch ein halbes Studium. Dadurch ist aber auch ein hoher Individualisierungsgrad möglich. Software und Hardware arbeiten inzwischen flüssig miteinander zusammen.

1,7 Multimedia

✓ VW bietet für den Golf viele Multimedia-Optionen - wichtige Dinge allerdings nur gegen Aufpreis. Immerhin sind ein DAB-Radio, sieben Lautsprecher, die induktive Ladeschale sowie eine Bluetooth-Anbindung immer mit an Bord. Ebenso ohne Aufpreis gibt es Apple CarPlay und Android Auto, beides auch kabellos nutzbar. Nutzt man die Navi-App vom Handy, ist das optionale Navigationssystem eventuell nicht nötig. Dann muss man aber auf die erweiterte Sprachsteuerung inkl. Unterstützung durch den KI-Assistenten ChatGPT verzichten, denn diesen bindet VW an das Infotainment-Paket. Mit dem aufpreispflichtigen Navigationssystem ziehen zusätzlich Online-Funktionen wie Live-Traffic in das Infotainmentsystem ein. Das optionale Soundsystem von Harman Kardon mit acht Lautsprechern, einem zusätzlichen Subwoofer und 480 Watt Gesamtleistung erhält man gegen weiteren Aufpreis. Vorn wie hinten gibt es je zwei USB-C-Anschlüsse, hinten nur als verbliebene Stromversorgung - die 12-V-Steckdose aus früheren Modellen ist entfallen. Über die Handy-App kann man den Sta-

tus seines Golfs abrufen und Funktionen wie die Zentralverriegelung oder die optionale Standheizung steuern.

Volkswagen bietet 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.

✗ Einen 12-V-Anschluss findet man nur vorn und im Kofferraum, im Bereich der Rücksitze muss man ohne die praktische Steckdose auskommen. Das ist ungünstig, weil beispielsweise die meisten Kühlboxen nicht mit USB-C-Anschlüssen betrieben werden können.

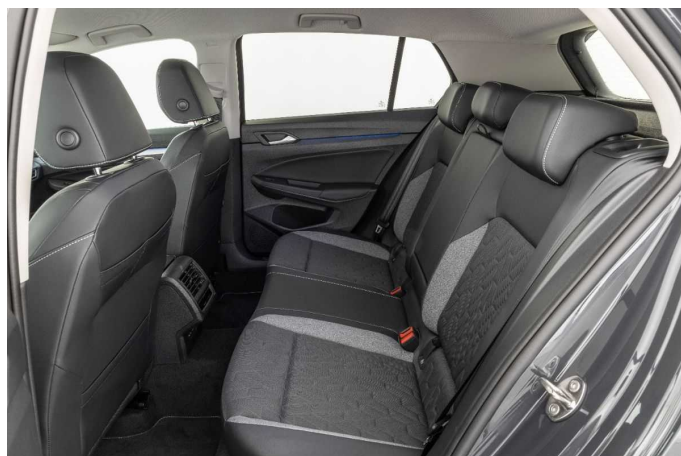
1,8 Raumangebot vorn

✓ Die Vordersitze des Golfs lassen sich so weit zurückschieben, dass die Beinfreiheit für bis zu zwei Meter große Menschen ausreicht. Kopffreiheit steht ebenso üppig zur Verfügung, erst mit theoretisch rund 2,10 m Körpergröße würde man

mit dem Dachhimmel auf Tuchfühlung gehen. Die Innenbreite misst 1,43 m, liegt damit im zufriedenstellenden Bereich und unterstützt das angenehme Raumgefühl. Schön hell wird es mit dem optionalen Panorama-Glasschiebedach, das auf Wunsch vorn viel Licht in den Innenraum lässt. Die mehrfarbige Ambientebeleuchtung ist im Modell Energy Serie, sie erhellt neben dem Armaturenbrett auch die Türen und die Fußräume.

2,8 Raumangebot hinten

Angesichts der moderaten Außenmaße kann sich die Beinfreiheit auf der Rückbank durchaus sehen lassen. Denn selbst wenn die vorderen Sitze für 1,85 m große Personen eingestellt sind, steht für die Mitfahrer hinten noch eine gute Beinfreiheit zur Verfügung - erst ab etwa 1,95 m Körpergröße berühren die Knie die Vordersitzlehnen. Platztechnisch limitierend ist die Kopffreiheit hinten: Ab etwa 1,90 m Größe treffen sich Kopf und Dachhimmel. Die Innenbreite bewegt sich im zufriedenstellenden Bereich. Zwei Erwachsene sitzen sehr bequem, für drei Erwachsene nebeneinander sei die Rückbank nur für kurze Strecken anzuraten. Das optionale Glasschiebedach reicht nicht bis über die Rücksitze, hinten kann man also von diesem Extra nicht profitieren. Davon abgesehen geht das Raumgefühl aber in Ordnung, auch weil sich die Ambientebeleuchtung hinten fortsetzt.



Das Verhältnis von Außenmaßen und Platzangebot innen passt beim Golf. Er ist kompakt und bietet dennoch vier Erwachsenen genug Platz.

2,7 Innenraum-Variabilität

Serienmäßig wird eine asymmetrisch geteilt umklappbare Rückbank verbaut. Einzeln verschieb- oder ausbaubare Sitze sind nicht verfügbar. Das Angebot an Ablagen ist gut, es gibt kleine wie große, offene und geschlossene. Das Smartphone findet sicher seinen Platz und wird auch induktiv geladen; die Ladeschale ist selbst für über 6 Zoll messende Geräte groß genug ausgelegt. Die Türfächer fassen vorne 1,5 l-, hinten 1 l-Flaschen. Sie sind mit Teppich ausgelegt, um Klappergeräusche zu vermeiden. Das Handschuhfach ist angemessen dimensioniert und beleuchtet, jedoch nicht gekühlt und auch nicht abschließbar; feinen Filz im Innern wie in früheren Golf-Generationen gibt es nicht mehr, harte Gegenstände können daher Klappergeräusche verursachen.

2,4 Komfort

2,8 Federung

Den Basis-Dieselmotor kann man im Golf nicht mit adaptiven Dämpfern kombinieren - die gibt es gegen Aufpreis nur für den 150-PS-TDI. Der Testwagen kommt daher mit den Standardfahrwerk.

Letztlich ist das kein Nachteil, denn auch das Serienfahrwerk bietet einen angenehmen Federungskomfort. Es ist in der Summe ein guter Kompromiss für den Alltag. Es spricht ausreichend willig und fein auf Unebenheiten an, ohne dabei schaukelig zu wirken. So ist der Komfort innerorts annehmbar, am ehesten spürt man Kanten und grobe Unebenheiten. Kleinere Bodenwellen bringen keine Unruhe ins Fahrzeug. Kopfsteinpflaster und Einzelhindernisse wie abgesenkte Kanaldeckel merkt man, allerdings wird es nicht nervig. Über Geschwindigkeitshügel zeigt sich das gute Schluckvermögen des Fahrwerks, insbesondere die Vorderachse nimmt erstaunlich viel Hub auf - die Insassen werden nicht zu sehr belastet. Außerorts spricht die Federung engagiert an und kann selbst auf schlechten Straßen überzeugen, die Karosseriebewegungen nehmen trotzdem nicht übermäßig zu. Auf der Autobahn er-

gibt sich ein entspanntes Dahinfahren, selbst lange Strecken legt man ohne Stress zurück.

2,6 Sitze

Für das Sondermodell Energy gibt es weniger Optionen als für die Standard-Ausstattungsvarianten. Entsprechend kann man die serienmäßigen Komfortsitze nicht weiter aufrüsten. Wer die bewährten "ergoActive" betitelten Optionssitze haben möchte, muss zu einer anderen Ausstattungsvariante greifen; mit diesen würden die Sitzneigungseinstellung sowie eine ausziehbare Oberschenkelauflage und für den Fahrersitz eine Massagefunktion über die Lendenwirbelstütze in den Golf einziehen. Optional gibt es dann auch den Fahrersitz elektrisch einstellbar, inkl. Memoryfunktion mit zwei Speicherplätzen.

Die serienmäßigen Komfortsitze vorn bieten immerhin eine Höheneinstellung und manuelle Zweirichtungslendenwirbelstützen. Ansonsten gefallen die Seriensitze vorn mit guten Konturen sowie angemessenem Seitenhalt und ermöglichen eine angenehme Sitzposition. In der zweiten Reihe geht es weniger komfortabel zu, die Konturen von Lehne und Sitzfläche sind nur zufriedenstellend, ebenso die Sitzposition,

die für Erwachsene keine optimale Oberschenkelunterstützung ermöglicht.

2,7 Innengeräusch

Der Golf VIII Energy ist angemessen gedämmt, auch wenn es im Innenraum während der Fahrt nicht wirklich leise ist. Bei 130 km/h liegen 67,8 dB(A) am Messgerät an - das ist ein zufriedenstellender Wert. Er zeigt, dass Unterhaltungen und Telefongespräche über die Freisprecheinrichtung auch bei diesem Tempo möglich sind. Windgeräusche sind zu hören, allerdings nicht an bestimmten Stellen in besonderer Weise, sondern in die allgemeinen Fahrgeräusche einfließend. Der Turbodiesel grummelt bei ruhiger Fahrweise leise im Hintergrund und ruhig vor sich hin, ist beim starken Beschleunigen und dann in höheren Drehzahlen etwas deutlicher zu hören, wird jedoch nie störend laut.

1,5 Klimatisierung

✓ Im Energy-Golf ist die Dreizonen-Klimaautomatik Serie, für die Rückbank gibt es eine eigene Einstellmöglichkeit der Tem-

peratur. Die Intensität des Automatikmodus kann in drei Stufen vorgewählt 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 Insassen stehen Belüftungsdüsen im Fußraum sowie zwischen den Vordersitzen zur Verfügung, allerdings lässt sich für die hinteren mittigen Luftausströmer lediglich die Temperatur, nicht aber die Luftmenge separat wählen. Die Heizung für die Vordersitze und das Lenkrad ist Serie, für die Rückbank kostet Sitzheizung Aufpreis. Als (leider teure) Option findet sich auch eine Standheizung in der Optionsliste. Die drahtlos beheizte Windschutzscheibe ist für den Golf nach wie vor nicht lieferbar. Immerhin gibt es serienmäßig getönte hintere Scheiben. Rollos in den hinteren Türen sind nicht erhältlich.

✗ Die Lüftungsdüsen im Armaturenbrett haben keine Drehrädchen, man kann die Luftmenge nicht unabhängig von der Strömungsrichtung justieren. Die Sitzheizung hinten ist nur im Winterpaket Premium für 1.420 Euro erhältlich, weil es zusätzlich die dieselbetriebene Standheizung enthält.

2,1 Antrieb

2,3 Fahrleistungen

✓ Mit dem 116 PS starken Turbodiesel ist der Golf durchaus flott motorisiert, denn seine 300 Nm Drehmoment liegen zwischen 1.600 und 2.500 U/min an und sind somit gut nutzbar. Damit lässt sich der kompakte Klassiker sehr schaltfaul fahren, schon ab 60 km/h kann man im 6. Gang unterwegs sein. Selbst bei niedrigen Drehzahlen spricht der Motor gut an und kann aus den Tiefen seiner zwei Liter Hubraum schöpfen. Die Elastizitätsmessungen in den Gängen vier bis sechs bestätigen die gute Durchzugskraft des Turbomotors. Insgesamt kann man durchaus mit Fahrspaß unterwegs sein.

Die Beschleunigung von 0 auf 100 km/h gelingt laut Hersteller in 10,2 s, die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 202 km/h. Für den Zwischenspur von 60 auf 100 km/h wurden im Durchschnitt 5,7 s gemessen (im 3. Gang); der gleiche Geschwindigkeitszuwachs ist nur im vierten Gang in 6,5 s, nur im 5. Gang in 9,3 s und nur im 6. Gang in langen 17,8 s möglich. Damit lässt sich der Kompakte durchaus schaltfaul fahren. Soll es möglichst schnell von 80 auf 120 km/h gehen, dann benötigt der Test-Golf mit dem "schwächeren" Dieselmotor 7,5 s.

2,3 Laufkultur

✓ Der Turbodiesel entfaltet seine Leistung sehr gleichmäßig und über einen weiten Drehzahlbereich nachdrücklich. Er spricht schon oberhalb von 1.200 1/min gewissenhaft an und liefert bis rund 3.000 1/min nachdrücklich Drehmoment. Darüber wirkt der TDI vergleichsweise zurückhaltend, man merkt

die Drosselung gegenüber der 150-PS-Variante. Trotz des selbtypisch sehr hohen Einspritzdrucks läuft der Vierzylinder kultiviert, es dringen kaum Vibrationen in den Innenraum. Leichtes Brummen ergibt sich nur unterhalb von 1.200 1/min in den hohen Gängen, Dröhnen hört man selbst bei hohen Drehzahlen keines. Der 2.0 TDI läuft im Golf gerade im Vergleich zu anderen Modellen im VW Konzern durchaus kultiviert, hier hat der Hersteller offensichtlich einen hohen Aufwand bei der Feinabstimmung betrieben.

1,9 Getriebe

✓ Das Sechsganggetriebe ist angemessen präzise geführt und lässt sich leicht schalten, die Wege sind dabei nicht zu lang. Der Rückwärtsgang kann einfach eingelegt werden, er ist über separates „Herunterdrücken“ gesichert. Der Motor hebt im Kupplungsschleifpunkt seine Drehzahl leicht an, so klappt das Anfahren einfacher. Um den Motor abzuwürgen, bedarf es schon groben Vorsatzes, denn der vergleichsweise großvolumige Diesel hat schon ab Leerlaufdrehzahl ausreichend Kraft. Insgesamt ist das Getriebe lang übersetzt (2.200 U/min bei 130 km/h), der Motor kommt damit gut zurecht - und das hilft beim Kraftstoffsparen. Die Gänge passen gut zueinander, es entstehen keine großen Sprünge zwischen den Stufen. Die Dosierung der Kupplung gelingt einfach, so fällt es leicht, im Zuge der Schaltvorgänge eventuelle Schaltschläge zu vermeiden. Die Start-Stopp-Funktion arbeitet einwandfrei und praxistauglich. Eine Autohold-Funktion über die elektrische Handbremse ist Serie.

2,5 Fahreigenschaften

2,1 Fahrstabilität

✓ Der Golf VIII fährt mit einem souveränen Fahrwerk vor. Der Kompakte liegt sicher auf der Straße und lässt sich weder von engen Kurven noch von abrupten 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. Durchdrehende Räder beim Beschleunigen werden von der effektiven Traktionskontrolle in Zaum gehalten.

Beim ADAC Ausweichtest liefert der Golf VIII ein grundsätzliches Ergebnis ab; einerseits reagiert er bei einem plötzlichen Ausweichmanöver mit erschrockenem Lenken und Gegenlenken mit leichter Übersteuerneigung, die vom ESP effektiv eingebremst wird. Andererseits lässt er sich bei gezielten Ausweichmanövern sehr präzise und sehr schnell durch die Gassen scheuchen. Gerade bei der Fahrdynamik kann er somit punkten, ohne die Fahrsicherheit zu vernachlässigen.

1,9 Lenkung

Optional gibt es für den Golf die Progressivlenkung; sie verfügt über eine lenkwinkelabhängige Übersetzung und reduziert

damit den Lenkaufwand beim Rangieren, ohne dass um die Mittellage die Lenkung zu empfindlich würde.

✓ Im Testwagen ist die Optionslenkung nicht verbaut. Die "Basislenkung" zeigt sich aber schon von ihrer besten Seite. Man hat ein sehr gutes Lenkgefühl und eine gute Rückmeldung. Die Lenkung ist sensibel, aber nicht empfindlich. Die Mittellage ist klar zu spüren, die Zentrierung einwandfrei. Damit lässt sich problemlos und entspannt zielgenau durch die Kurven fahren und der Golf entspannt auf Kurs halten. Die Lenkkräfte kann man in zwei Stufen variieren, wenn man die Option Fahrprofilauswahl für 180 Euro ordert (nicht im Testwagen). Von Anschlag zu Anschlag benötigt man 2,7 Lenkradumdrehungen, mit der optionalen Progressivlenkung wären es 2,2 Umdrehungen.

3,3 Bremse

Unter dem Aspekt eines möglichst kurzen Bremswegs sind die optionalen Ganzjahresreifen auf dem Testwagen keine gute Idee. Das Bremssystem im Golf wäre mit entsprechend optimaler Bereifung für Anhaltewege um die 35 m oder weniger gut - mit dem Testwagen ergeben sich jedoch 38,6 m (Mittel aus zehn Einzelmessungen). Das Bremssystem zeigt sich dabei dank Scheibenbremsen rundum standhaft. Die Bremse spricht sehr gut an und lässt sich fein dosieren.

1,9 Sicherheit

1,4 Aktive Sicherheit

✓ Der Golf 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 serienmäßige 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 selbstständig 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 "Plus"-Paket der Travel Assist und der Lane Assist mit Spurführung ein. Der Emergency Assist, welcher im Notfall eigenständig das Fahrzeug zum Stehen bringt, wenn der Fahrer keine Reaktion mehr zeigt, bleibt den Automatik-Versionen vorbehalten. Optional wiederum 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 und der Aufpreis von 750 Euro dafür viel zu hoch.

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 einen Shortcut direkt am oberen Bildschirmrand auf eine rein optische Warnung reduzieren, wenn man sich die Leiste entsprechend einrichtet.

Übersicht der Assistenzsysteme

Serienmäßig enthalten



Abstandswarning



Notbremsassistent beim Rückwärtsfahren



Notbremssystem



Abbiegeassistent



Notbremssystem für ungeschützte Verkehrsteilnehmer



Querverkehrserkennung beim Rückwärtsfahren

-  Geschwindigkeitsbegrenzer
-  Tempomat
-  Abstandsregeltempomat
-  Verkehrszeichenerkennung
-  Spurhalteassistent
-  Spurwechselassistent
-  Ausweichassistent
-  Ausstiegswarnung
-  Insassenschutzsystem proaktiv
-  Tempolimitübernahme

Nicht erhältlich

-  Autobahnassistent
-  Spurwechselautomatik
-  Notfallassistent
-  Reifendruckkontrollsystem direkt messend

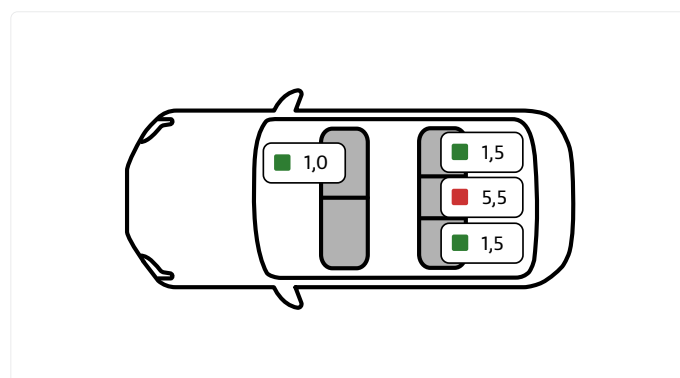
2,1 Passive Sicherheit

✓ Beim Crashtest nach Euro NCAP-Norm kann der Golf 80 Prozent für eine gute Insassensicherheit erzielen (Test 10/2025). Front- und Seitenairbags vorn sowie von vorn nach hinten durchgehende Kopfairbags und zusätzlich einen Centerbag zwischen den Vordersitzen bringt der Golf immer mit. Die hinteren Seitenairbags sind für das Energy-Modell nicht lieferbar, ebenso wenig werden Knieairbags angeboten. Die Türverkleidungen vorn wie hinten müssen ohne Reflektoren auskommen, welche auf geöffnete Türen in der Nacht besser aufmerksam machen würden. 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. Serienmäßig 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 auch eine Sprechverbindung aufgebaut.

2,2 Kindersicherheit

✓ Im Crashtest nach Euro NCAP Norm erzielt der Golf 86 Prozent der maximal möglichen Punkte für seine noch 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 möglich. Die Kindersicherung in den hinteren Türen wird über versenkte Schalter in der jeweiligen Tür beispielsweise mit dem Schlüsselbart aktiviert oder deaktiviert. Der Einklemmschutz an allen vier Fensterhebern arbeitet sensibel.



Die Grafik zeigt, welcher Sitzplatz sich wie gut für Kindersitze eignet.

2,2 Sicherheit ungeschützte Personen

✓ Beim Crashtest nach Euro NCAP Norm kann der Golf immerhin 85 Prozent der möglichen Punkte im Bereich Fußgängerschutz erzielen. Die Front ist gut entschärft, nur 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.

1,4 Umwelt

1,3 Verbrauch

✓ Als handgeschalteter TDI erreicht der Golf im ADAC Autotest einen Durchschnittsverbrauch von nur 4,3 l Diesel pro 100 km - das ist ein sehr gutes Ergebnis. Zumal im Test das Fahrzeug mit Ganzjahresreifen antrat, für die VW einen etwas

höheren Verbrauch angibt. Praxisverbräuche um 4 l/100 km sind mit etwas Zurückhaltung problemlos zu erzielen. Der niedrige Verbrauch geht in keinsten Weise zu Lasten der Schadstoffemissionen, in allen Bereichen sind die Messwerte weit unter den Grenzwerten - das ist vorbildlich. Der hohe Aufwand bei der Abgasnachbehandlung (u.a. 2x SCR-Kat) zahlt sich aus. VW hat den Motor auch für die Dieselalternative HVO100

freigegeben, dieser Kraftstoff aus biologischen Abfallstoffen kann die CO₂-Bilanz des Golf TDI im Betrieb deutlich verbessern.

1,7 Umwelteinfluss

✓ Mit seiner Länge von 4,28 m und seiner Breite von nur 1,79 m (ohne Außenspiegel) ist der Golf 2.0 TDI angenehm

kompakt. Er nimmt somit lediglich eine Verkehrsfläche von rund 7,7 m² ein. So sollte man selbst im Großstadtdschungel noch gut einen Parkplatz finden. Das Leergewicht von 1.352 kg ist ebenfalls vergleichsweise niedrig für ein modernes Auto. Das Vorbeifahrgeräusch des Golf TDI liegt bei 67 dB(A), ein zufriedenstellender Wert.

2,3 Autokosten

2,3 Monatliche Gesamtkosten

✓ Die Ausstattung Energy ist aktuell ein Sondermodell vom Golf. In der Variante mit dem Vierzylinder-Dieselmotor und Handschaltung verlangt VW mindestens 37.505 Euro - für sich gesehen ein stolzer Preis. Der Listenpreis für das Testauto liegt bei 38.715 Euro - kaum mehr als der Basispreis, denn lediglich das Navigationssystem und die Ganzjahresreifen sind als Extras geordert. Betrachtet man den Testwagen im Detail, muss man attestieren: Alles Wichtige für einen angenehmen und sicheren Fahralltag ist dabei. An dieser Stelle relativiert sich dann der auf den ersten Blick hohe Fahrzeugpreis, denn alle wichtige Assistenten bis hin zum adaptiven Tempomaten und Annehmlichkeiten wie eine Dreizonen-Klimaautomatik und beheizte Sitze sowie Lenkrad sind an Bord. Eine im Testwagen nicht verbaute Option ist noch empfehlenswert: die LED-Plus-Scheinwerfer. Sie sind nicht ganz billig, verbessern die Sicht aber signifikant.

Die Wertstabilität von VW-Modellen war bisher gut, somit bleibt der Wertverlust erwartbar im Rahmen. Der Motor ist ein sehr häufig eingesetztes und inzwischen ausgereiftes Aggregat im VW-Konzern, Spritspartechnologien wie ein Mildhybridsystem gibt es im Golf TDI allerdings nicht. Der Assistenzumfang ist schon in der Serienkonfiguration groß. Das Infotainmentsystem im Golf ist auf dem aktuellen Stand, besondere Gimmicks bietet es allerdings nicht.

Teure Werkstattbesuche etwa für einen Zahnriemenwechsel (Wechselintervall 240.000 km) sind üblicherweise nur selten nötig. Die Steuer liegt bei 226 Euro pro Jahr, das ist im Vergleich zu einem Benzinern viel, für einen Diesel aber recht günstig. Die Typenklasseneinstufungen für die Versicherungen sind günstig (Haftpflicht 13, Teilkasko 23 und Vollkasko 18). Die Ölwechsel- und Inspektionsintervalle sind fahrleistungs- und fahrstilabhängig, können bei bis zu 30.000 km oder zwei Jahren liegen.

Motorvarianten

In der preisgünstigsten Modellversion

Typ	Golf 1.5 TSI	Golf 1.5 TSI Life	Golf 1.5 eHybrid Life DSG
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1498	4/1498	4/1498
Leistung [kW (PS)]	85 (116)	110 (150)	150 (204)
Dauerleistung lt. Fahrzeugschein [kW]	-	-	110
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	220/1500	250/1500	350/1500
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	203	224	220
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (WLTP)	5,4 l S	5,4 l S	0,3 l S 14,6 kWh
Antriebsbatterie [kWh] ((n)etto/(b)rutto)			19,7 (n)
CO2 [g/km] lt. Hersteller (WLTP)	122	123	6
Versicherungsklassen KH/VK/TK	12/18/22	12/18/22	12/20/24
Steuer pro Jahr [Euro]	89	87	30
Preis [Euro]	29.395	34.330	44.205

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

Kraftstoffe: N - Normalbenzin / S - Superbenzin / SP - SuperPlus / D - Diesel / FG - Flüssiggas / G - Erdgas / E - Strom

Herstellerangaben

4-Zyl.-Turbodiesel, Euro 6e, 2x SCR-Kat, DPF

Hubraum	1.968 ccm
Leistung	85 kW/116 PS
Maximales Drehmoment	300 Nm
Kraftübertragung	Vorderrad
Getriebearart	6-Gang-Schaltgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	202 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	10,2 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	4,3 l
CO ₂ -Ausstoß	113 g/km
Stirnfläche/cW-Wert	2,21 m²/0,28
Klimaanlage Kältemittel	1234yf
Reifengröße (Serie)	205/55 R16
Länge/Breite/Höhe	4.282/1.789/1.483 mm
Leergewicht/Zuladung	1.387/503 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	381/1.237 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	690/1.500 kg
Stützlast/Dachlast	80/75 kg
Tankinhalt	45 l
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktionsort	Deutschland, Wolfsburg

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h	5,7 s
Überholvorgang 80-120 km/h	7,5 s
Bremsweg aus 100 km/h	38,6 m
Reifengröße	205/55 R16 94V
Reifen	Michelin Cross Climate S1 M+S
Wendekreis (li./re.)	11,1 / 11,0 m
Autotest-Verbrauch	4,3 l/100 km
Reichweite	1.049 km
Innengeräusch 130 km/h	67,8 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.080 mm
Leergewicht/Zuladung	1.352/538 kg
Kofferraum normal	305 l
geklappt/dachhoch	680/1.160 l

Kosten

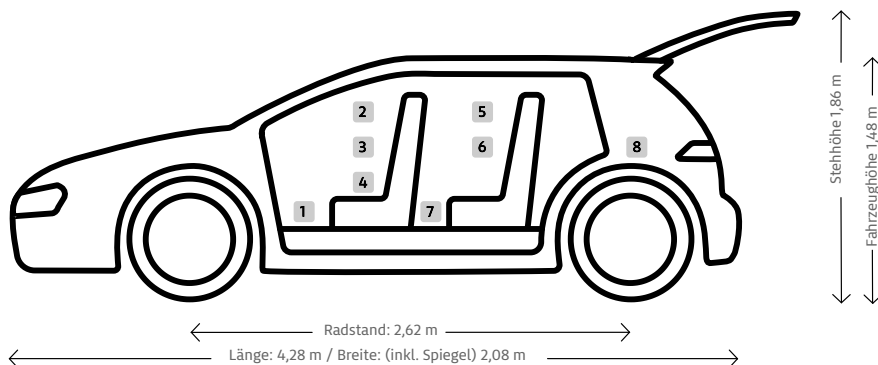
(pro Monat, fünfjährige Haltedauer, 15.000 km/Jahr)

Betriebskosten	115 Euro
Fixkosten	135 Euro
Werkstattkosten	68 Euro
Wertverlust	453 Euro
Monatliche Gesamtkosten	771 Euro
Steuer pro Jahr	226 Euro
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	13/18/23
Basispreis getestete Variante	37.505 Euro

Informationen zum Testfahrzeug

Mietwagen	EZ 28.01.2026
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	38.715 Euro
Kilometerstand bei Testbeginn	5.968 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine
Softwarestand	2768

- 1 Beinfreiheit vorn bis 1,99 m Person
- 2 Kopffreiheit vorn bis 2,08 m Person
- 3 Innenbreite vorn 143 cm
- 4 Sitzhöhe vorn 40 cm
- 5 Kopffreiheit hinten bis 1,89 m Person
- 6 Innenbreite hinten 137 cm
- 7 Beinfreiheit hinten bis 1,93 m Person (Vordersitz auf 1,85 m eingestellt)
- 8 Kofferraumvolumen 305 - 1.160 L



Ausstattung

Technik (*im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	-
Scheinwerfer LED	Serie
Abbiege-/Kurvenlicht	1.135 Euro/2.045 Euro
Fahrlicht-/Wischerautomatik	Serie
Fernlichtassistent	Serie/2.045
statisch/dynamisch	Euro
Tempomat/Limiter/ACC	Serie
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	760 Euro (Paket)
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie/390 Euro
Head-up-Display	750 Euro
Schlüsselloses Zugangssystem	760 Euro (Paket)
Elektrische Heckklappe	-

Sicherheit

Seitenairbags vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbags vorn/hinten	Serie
Zentralairbag	Serie
Spurwechselwarnung	Serie
Ausstiegswarnung	Serie
Querverkehrswarnung hinten	Serie

Innen

Navigationssystem	960 Euro*
USB vorn/hinten	Serie
Apple CarPlay / Android Auto	Serie
Induktive Ladeschale	Serie
Klimaanlage/-automatik	-/Serie (3 Zonen)
Standheizung/-klimatisierung	1.420 Euro/-
Elektr. Fensterheber vorn/hinten	Serie
Autom. abblend.	Serie/-
Innen-/Außenspiegel	Serie
Außenspiegel elektr. anklappbar	Serie
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Elektr. Sitze vorn links/rechts	-
Lordosenstütze links/rechts	Serie
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/1.420 Euro (Paket)
Lenkradheizung	Serie
Rücksitzlehne geteilt klappbar	Serie
Ambientebeleuchtung vorn/hinten	Serie

Außen

Anhängerkupplung	950 Euro
Metalllackierung	860 Euro
Schiebedach/Panoramaglasdach	1.180 Euro

Testurteil

Autotest (ohne Autokosten)

Autokosten **2,3**

KATEGORIE

NOTE

Karosserie

Verarbeitung	2,3
Alltagstauglichkeit	2,6
Licht und Sicht	2,3
Ein-/Ausstieg	2,4
Kofferraum-Volumen	3,1
Kofferraum-Nutzbarkeit	3,1
Kofferraum-Variabilität	2,5

Innenraum

Bedienung	2,0
Multimedia	1,7
Raumangebot vorn	1,8
Raumangebot hinten	2,8
Innenraum-Variabilität	2,7

Komfort

Federung	2,8
Sitze	2,6
Innengeräusch	2,7
Klimatisierung	1,5

Antrieb

Fahrleistungen	2,3
Laufkultur	2,3
Getriebe	1,9

Fahreigenschaften

Fahrstabilität	2,1
Lenkung	1,9
Bremse	3,3

Sicherheit

Aktive Sicherheit	1,4
Passive Sicherheit	2,1
Kindersicherheit	2,2
Sicherheit ungeschützte Personen	2,2

Umwelt

Verbrauch	1,3
Umwelteinfluss	1,7

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

Bildergalerie

