



VW Golf 2.0 TDI SCR Life

Fünftürige Schräghecklimousine der unteren Mittelklasse (85 kW/115 PS)

Seit Dezember 2019 ist der aktuelle Golf erhältlich, der sogleich an die Erfolge seiner Vorgänger anknüpfte. So konnte die achte Generation im Jahr 2020 gemäß KBA mit 22,8 Prozent die meisten Neuzulassungen der Golf-Klasse für sich verzeichnen. Durchaus erstaunlich, ist ja die Kritik am „digitalen Golf“ ungebrochen. Gerade das Infotainmentsystem gibt Anlass für Kritik, denn dieses startet zu langsam und muss mit einer unbeleuchteten Sensorleiste auskommen. Viele Tasten wurden entfernt und die Funktionen ins Menü verlagert, die wenigen verbleibenden Tasten sind weitgehend als Sensorflächen ohne haptisches Feedback ausgelegt. Erfreulicherweise wollen die Wolfsburger nun sukzessive nachbessern, sodass zunächst ein Chip-Wechsel ab Ende 2021 die Startphase sowie das Reaktionsverhalten des Systems optimieren soll. Eine deutliche Verbesserung ist dann erst mit dem geplanten Facelift 2024 zu erwarten, dass dann hoffentlich auch der Wischleiste zur Erleuchtung verhelfen wird.

Das Antriebsportfolio für den Fünfsitzer ist sehr vielfältig, ein E-Antrieb ist jedoch nicht mehr erhältlich – dieser ist dem ID.3 vorbehalten. Im ADAC Autotest tritt die Schräghecklimousine 2.0 TDI SCR Life in der 115-PS-Version an. Der Golf beweist, dass VW viel Erfahrung und ein geschicktes Händchen hat, wenn es um ein ausgewogenes Fahrwerk und eine gefühlvolle Lenkung geht. Der 2,0-l-Vierzylinder läuft geschmeidig und überträgt sein Drehmoment von bis zu 300 Nm über das Sechsgang-Schaltgetriebe auf die Vorderräder – das Doppelkupplungsgetriebe kostet Aufpreis, Allradantrieb ist für den Selbstzünder nicht erhältlich. Dank des Drehmoments geht der Turbodiesel bei Bedarf beherzt, trotzdem sparsam sowie sauber zur Sache und hat wenig Mühe, das rund 1,4-t schwere Testfahrzeug voranzutreiben. Der Verbrauch liegt im ADAC Ecotest bei 4,8 l auf 100 km, ein noch guter Wert. Der Platz im Innenraum ist für vier Erwachsene samt Gepäck angemessen.

Der VW Golf 2.0 TDI SCR Life ist ab 28.780 Euro erhältlich und bringt serienmäßig LED-Scheinwerfer, Klimaautomatik, Einparkhilfe vorn und hinten sowie weitere Annehmlichkeiten und Assistenzsysteme mit. Der Testwagen kostet durch teils empfehlenswerte Sonderausstattung knapp 45.000 Euro – nicht wenig für ein Fahrzeug der unteren Mittelklasse. **Konkurrenten:** u. a. Audi A3, BMW 1er, Ford Focus, Hyundai i30, Mercedes-Benz A-Klasse, Opel Astra, Peugeot 308, Seat Leon.

- +** angenehme Lenkung, toller Fahrkomfort, gutes Platzangebot, moderne Assistenten und Vernetzung, sparsamer und sehr sauberer Dieselmotor, Car-to-X-Kommunikation über PWLAN Serie
- ungewohnte Schwächen bei der Bedienung, langsames Infotainmentsystem, hoher Anschaffungspreis

ADAC-Urteil

AUTOTEST **2,1**

AUTOKOSTEN **2,2**

Zielgruppencheck

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

Ecotest **★★★★☆**

2,7 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,7 Verarbeitung

Schon bei der Präsentation des neuen Modells gab es Kritik, dass VW offensichtlich am Material beim Golf VIII gespart hätte. Und tatsächlich findet man einige Punkte, die billiger gestaltet sind als beim Vorgänger Golf VII. Beispielsweise muss die Motorhaube nun mit einem umständlichen Haltestab offen fixiert werden. Auch im Innenraum wurde gespart, als ein Beispiel seien hier die Dachsäulenverkleidungen genannt, die nun ohne Stoffüberzug auskommen müssen. Eine geringere Haltbarkeit der Materialien muss das aber nicht bedeuten, eher betrifft es die „Veredelung“ der Oberflächen. Manche Details wurden gestrichen, andere praktische Dinge kamen jedoch hinzu – man kann also nicht pauschal behaupten, der neue Golf wäre schlechter geworden.

Die Karosserie des Kompaktwagens ist sorgfältig gefertigt und sauber verarbeitet; an unauffälligen Stellen wie unter der

Motorhaube wird aber nicht mehr vollständig lackiert – ob das langfristig von Nachteil ist, wird sich zeigen. Der Unterboden ist gut geschützt und großflächig verkleidet, nur in der Mitte etwas und hinter der Hinterachse weitgehend offen.

Im Innenraum geht die sorgfältige Verarbeitung weiter, alles sitzt fest und gibt auch auf schlechten Straßen keine Geräusche von sich. Geschäumte Kunststoffe sowie Chromränder und Hochglanzflächen hinterlassen einen hochwertigen Eindruck (solange sie sauber sind). Bei genauer Betrachtung fällt auf, dass VW nichts zu verschenken hat; die teurere Kunststoffschäumung gibt es nur vorn im Innenraum, dort auch nur im oberen Bereich des Armaturenbretts und der Türverkleidungen. Im unteren Bereich ebenso wie hinten ist alles hart und weniger ansprechend ausgelegt.

3,1 Alltagstauglichkeit

Setzt man den ADAC Ecotest-Verbrauch von 4,8 l/100 km an, ergibt sich mit dem 45 l fassenden Dieseltank eine theoretische Reichweite von etwa 935 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 475 kg – das reicht zumindest für vier Erwachsene und deren Gepäck. Auf dem Dach gibt's zwar keine Reling, mit einem geeigneten Träger darf man dennoch bis zu 75 kg Last obenauf transportieren. Die Stützlast auf der Anhängerkupplung kann bis 80 kg betragen, was auch für einen Fahrradträger samt zweier E-Bikes reicht. Und wenn es ein Anhänger hinten dran

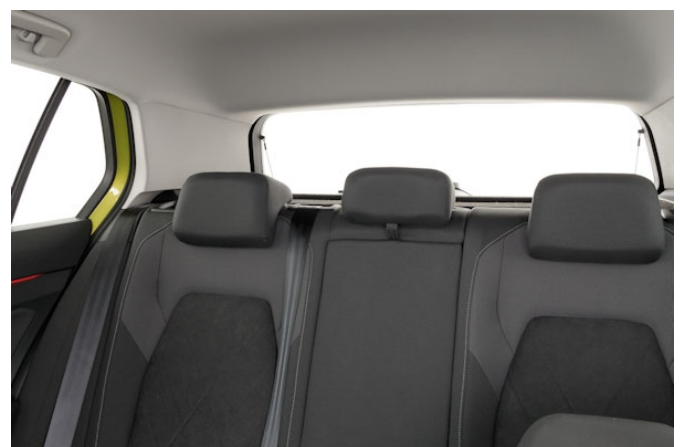
sein soll, darf er bis zu 1,5 t oder sogar 1,8 t (bis 8 % Steigung) wiegen – vorausgesetzt, er verfügt über eine eigene Bremse. Fehlt diese, muss man sich auf ein Anhängergewicht von 690 kg beschränken. Bei einer Reifenpanne bleibt als Notlösung nur das serienmäßige Reparaturset – außer es wurde das optionale Notrad mitbestellt. Dann gehören auch Wagenheber und Radschraubenschlüssel zum Lieferumfang (ebenso in Kombination mit Winterreifen ab Werk). Reifen mit Notlauf-eigenschaften sind für den Golf aktuell nicht lieferbar. Angemessen handlich ist der Kompaktwagen im Stadtverkehr: mit 4,28 m Länge und 2,08 m Breite (inkl. Außenspiegel) findet man grundsätzlich noch leicht einen Parkplatz, und der Wendekreis von 11,1 m vereinfacht das Rangieren.

2,3 Licht und Sicht

⊕ Dank seiner kompakten Dimensionen lassen sich die Abmessungen des Golf VIII gut abschätzen. Man hat insgesamt eine ordentliche Sicht rundherum aus dem Auto, lediglich die sehr breiten hinteren C-Säulen, ein typisches Golf-Charakteristikum, schränken die Sicht ein – vor allem beim Abbiegen oder Rückwärtseinparken fällt das auf.

Die ADAC Rundumsichtmessung 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



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

Ausparken das Lenken übernimmt sowie Gas- und Bremsaufforderungen gibt. Optional gibt's überdies eine Rückfahrkamera, die nur bei Bedarf unter dem VW-Emblem ausklappt und sonst schmutzgeschützt ist. Ein 360-Grad-Kamerasystem ist für den Wolfsburger auch in der neuesten Version nicht zu haben.

Der Golf VIII ist serienmäßig mit LED-Scheinwerfern ausgestattet. Optional stehen LED-Plus-Scheinwerfer (zusätzliches Schlechtwetter- und Abbiegelicht) sowie das IQ.LIGHT (Testwagenausstattung) zur Verfügung. In diesem Fall sind die Scheinwerfer als LED-Matrix-Licht ausgelegt, das unter anderem einen blendfreien dynamischen Fernlicht-assistenten bietet. Das Lichtsystem überzeugt mit einer hellen und breiten Ausleuchtung der Fahrbahn, ganz so homogen wie im Golf VII ist insbesondere das Fernlicht nicht mehr – trotzdem eine klare Empfehlung für mehr Sicherheit im Dunkeln.

⊖ Einen asphärischen Bereich hat lediglich 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.

Leider fehlt selbst bei dem aufpreispflichtigen IQ.Light unseres Testwagens eine Scheinwerferreinigungsanlage.

2,5 Ein-/Ausstieg

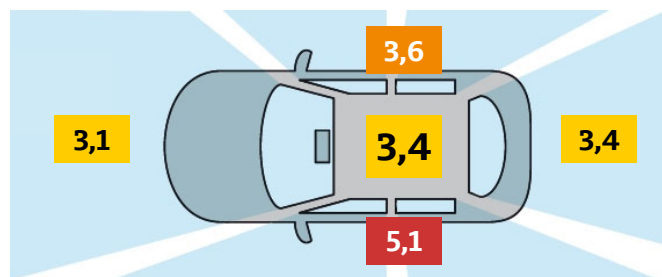
⊕ Der Golf ist noch ein wenig flacher geworden, um sparsamer, weil mit geringeren Widerständen, unterwegs sein zu können. Die Sitzfläche befindet sich nur noch 40 cm über der Straße (Sitz ganz nach unten gestellt). Das bequeme Ein- und Aussteigen eines Vans kann der Kompakte damit nicht bieten, aber 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. Unter anderem mit Lampen unter den Außenspiegeln wird das Umfeld beleuchtet, die kleinen LEDs in den Türgriffmulden sind ebenfalls praktisch zur Orientierung im Dunkeln. Die vorderen Türen rasten in drei, die hinteren leider nur in zwei Positionen ein.

3,1 Kofferraum-Volumen

Unter der Kofferraumabdeckung fasst der Gepäckraum 305 l (variabler Kofferraumboden in der unteren Position). Entfernt man die 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 empfehlenswert), lassen sich bis 680 l verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen

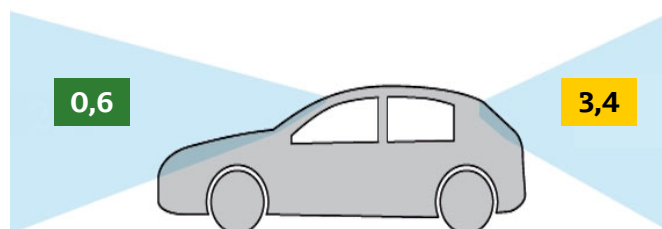
Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen



Vorderes und hinteres Nahfeld

Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor und hinter dem Fahrzeug erkennt.



Das schlüssellose Zugangssystem lässt sich über das Bordmenü konfigurieren, beispielsweise können automatisches Öffnen bei Annäherung oder die Deaktivierung des Systems ausgewählt werden – letzteres ist aus Sicherheitsgründen aber nicht nötig, weil es nun vernünftig abgesichert wurde. Durch Messen der Entfernung des Schlüssels zum Fahrzeug ist es nicht mehr möglich, über einen Funkverlängerer den Golf unerlaubt zu öffnen und zu starten. VW hat wie schon Jaguar und Land Rover diese Sicherheitstechnik nun umgesetzt. Nähere Informationen unter [adac.de/keyless](https://www.adac.de/keyless).



Mit 305 l Volumen ist das Gepäckabteil des Golf von klassenüblicher Größe.

sind bis zu 1.160 l Volumen verfügbar. Weiteren Stauraum gibt es unter dem Kofferraumboden, wo noch etwa 20 l in der Reserveradmulde Platz finden. Positioniert man den variablen Kofferraumboden in der oberen Stellung, kann man darunter etwa 60 l des Gesamtvolumens abtrennen.

2,9 Kofferraum-Nutzbarkeit

Die Kofferraumklappe lässt sich leicht öffnen und schließen, ein elektrischer Antrieb dafür ist nicht lieferbar. Die Griffleiste an der Innenseite der Klappe ist jedoch sehr praktisch. Auch knapp 1,90 m große Personen müssen sich nicht um ihren Kopf Sorgen machen, die Klappe schwingt weit genug nach oben. Die Ladekante liegt 68 cm über der Straße und damit günstig. Auch innen stört die kleine Stufe mit 6,5 cm beim Be- und Entladen kaum – wenn der Kofferraumboden in der oberen Position ist. Senkt man ihn ab, wächst die innere Stufe auf 16,5 cm an. Insgesamt kann man den Kofferraum gut nutzen, lediglich die schwache Ausleuchtung mit nur einer Lampe rechts stört etwas.

2,7 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 vom Innenraum aus leicht, die Kopfstützen müssen zuvor 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

2,6 INNENRAUM

2,8 Bedienung

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

Dann aber kommen Fragezeichen auf – praktisch alle Knöpfe sind soweit wie möglich gestrichen und die verbliebenen durch Sensorflächen ersetzt worden. Auch wenn es altmodisch erscheinen mag, ein haptisches Feedback hat durchaus seine Vorteile, erst recht wenn das System bisweilen Befehle träge umsetzt. Das passiert vor allem nach dem Motorstart, dann reagiert das Infotainmentsystem langsam und mit ruckeligem Bildaufbau. VW hat viele Menüstrukturen neugestaltet. Es gibt geschickte Versuche, durch Abfrage von Wünschen



Mit 68 cm liegt die Ladekante in einer angenehmen Höhe.

links und rechts im Kofferraum, wo sich kleine Gegenstände leicht verstauen lassen. Es gibt vier stabile Verzurrösen im Bereich des Bodens, die umklappbare Beifahrersitzlehne ist für den Golf Life optional erhältlich.



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.

Detaileinstellungen automatisch vornehmen zu lassen; z. B. kann man „Füße wärmen“ auswählen, woraufhin der Fußraum aufgewärmt wird. Das funktioniert nun auch über die Sprachsteuerung, sofern sie einige Zeit nach dem Start dann endlich verfügbar ist und den Sprachbefehl korrekt versteht. Sie muss noch viel lernen, aber immerhin kann es das System und wird automatisch kontinuierlich verbessert und upgedatet.

Für Technikbegeisterte und die Generation Smartphone mag das Bedienkonzept gut erlernbar sein, intuitiv ist aber nichts mehr. Wer der Bedienung der bisherigen Klimaautomatik mit eigenen Knöpfen skeptisch gegenüberstand, wird am Golf VIII verzweifeln, da immer mehrere Schritte nötig sind und die Ablenkungszeit steigt. Es bleibt die Frage, ob ein so radikaler Wechsel bei der Bedienung wirklich sein musste. Und wenn ja, dann hätte man ihn zumindest mit ausgereifter Software und ausreichend Rechenleistung im System vollziehen sollen. Das im Testwagen verbaute System hat sowohl die Testmannschaft wie auch weitere Probanden verblüfft und rätselnd zurückgelassen.

⊕ Die Instrumente kommen nun immer als Monitor – dieser ist etwas kleiner als der Optionale im Vorgänger und die Darstellungen sehen weniger edel aus, aber die Anzeigen sind tagsüber wie nachts gut ablesbar und können nun auch freier konfiguriert werden. Verbessert wurde auch die Innenbeleuchtung, die nun über LEDs umgesetzt wird, wobei zwei

Spots pro Platz für eine deutlich bessere Ausleuchtung des Innenraums sorgen. Die vier elektrischen Fensterheber verfügen allesamt über Abwärts- und Aufwärtsautomatik samt Einklemmschutz. Der optionale ergoActive-Fahrersitz des Testwagens kann elektrisch eingestellt werden und verfügt zudem über eine Memoryfunktion mit zwei Speicherplätzen.

⊖ Abgesehen von der neuen Bedienstruktur – über die man diskutieren kann, die aber erlernbar ist – erweist sich die neue Sensorleiste unterhalb des Infotainment-Monitors als sehr unpraktisch. Das beginnt mit der fehlenden Beleuchtung, sodass man im Dunkeln nicht erkennen kann, in welchem Bereich die gewünschte Innenraumtemperatur und wo die Lautstärke eingestellt werden kann. Versucht man sein Glück während einer kleinen Bodenwelle, berührt man den Monitor und landet versehentlich in einem anderen Menü. Zur Bedienung des Bildschirms empfiehlt es sich daher, die Hand am oberen Rand des Monitors abzustützen und die Eingaben mit dem Daumen vorzunehmen – dann können die Schaltflächen gezielt und unbeeindruckt von der Straßenbeschaffenheit getroffen werden. Natürlich gibt es Möglichkeiten wie diese, mit dem neuen Golf VIII zurecht zu kommen, aber die gewohnte und geschätzte VW-Ergonomie vermisst man sehr.

Die Türgriffe innen wurden umgestaltet – sie sind nun schlechter zu erreichen, sodass man sich zum Schließen der voll geöffneten Türen weit aus dem Auto herauslehnen muss.

2,0 Multimedia/Konnektivität

⊕ Volkswagen verbaut im Golf VIII serienmäßig ein Digital-Radio mit Farbdisplay – CD- oder DVD-Laufwerk, SD-Karten-Slot und AUX-Anschluss sind entfallen und auch für die aufpreispflichtigen Systeme nicht lieferbar. Die Smartphone-Anbindung über Bluetooth ist Serie, ebenso eine integrierte SIM-Karte (SIM-Schacht für eigene Karten nicht verfügbar). Zwei USB-C-Anschlüsse werden immer eingebaut, weitere mit reiner Ladefunktion für die hinteren Plätze sind beim Life Serie. Als Navigationssysteme sind gegen Aufpreis „Discover Media“ oder „Discover Pro“ erhältlich. An Letzteres ist auch die Sprachsteuerung gebunden, die nun in ganzen Sätzen angesprochen werden darf – die Sprachbedienung versteht nun durchaus mehr als ältere Versionen, allerdings ist das Verständnis der Elektronik noch nicht ganz so weit gediehen und auch das Verständnis des Nutzers bald aufgebraucht, wenn das Infotainmentsystem wieder mal irgend etwas verstanden hat und eigenmächtig Einstellungen im Fahrzeug

vornimmt. Sehr vermisst wird dann an dieser Stelle die Funktion „Rückgängig“, sei es als Sprachbefehl oder als Taste. Immerhin ist das System lern- und updatefähig und VW verspricht eine kontinuierliche Optimierung.

Infotainmentsystem und Smartphone lassen sich serienmäßig über AndroidAuto und Apple CarPlay koppeln, gegen Aufpreis sogar kabellos. 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 unterstützt. Darüber hinaus sind Verkehrs-Informationen und weitere Infos wie Tankstellenpreise in Echtzeit erhältlich, auch Remote-Dienste werden damit umgesetzt. In der Optionsliste findet man darüber hinaus ein 480-W-Soundsystem, das von Harman Kardon kommt.

2,2 Raumangebot vorn

⊕ Auch große Menschen sollten im Golf VIII eine gute Sitzposition finden können. Die Beinfreiheit reicht für knapp

1,95 m große Personen, die Kopffreiheit ist noch üppiger (bis etwa 2,05 m Körpergröße ausreichend). Die Innenbreite ist

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

3,0 Raumangebot hinten

So üppig wie vorn sind die Platzverhältnisse hinten nicht. Sind die Vordersitze für 1,85 m große Menschen eingestellt, berühren etwa ab 1,85 m Körpergröße die Knie die vorderen Lehnen. Die Kopffreiheit würde auch für 1,90 m Größe noch ausreichen. Zumindest für zwei Personen ist die Innenbreite gefühlt wie gemessen völlig ausreichend, drei Erwachsenen nebeneinander sei die Rückbank nur für kurze Strecken anzuraten.

⊖ Beim kompakten Golf reicht das optionale Schiebedach (im Gegensatz zur Kombiversion Variant) nicht bis zu den hinteren Sitzplätzen.

2,8 Innenraum-Variabilität

Die Variabilität der Sitzplätze beschränkt sich auf das geteilte Umlappen der Rücksitzlehnen; verschiebbare Sitze hinten gibt es leider nicht. Dafür ist das Angebot an Ablagen gut, es gibt ausreichend große, offene und geschlossene. Das Handy kann rutschfest verstaut und serienmäßig induktiv geladen werden. Praktische Neuerung: kleine Taschen im oberen Bereich der Vordersitzrückseiten nehmen z. B. Handys und Zubehör auf.



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

Dafür wurde das Klappfach links unten im Armaturenbrett ersatzlos gestrichen. Die Türfächer sind großzügig mit Filz beschlagen und fassen vorn 1,5-l- und hinten 1-l-Flaschen. Das Handschuhfach ist zumindest ausreichend groß und beleuchtet, allerdings weder abschließ- noch klimatisierbar.

2,1 KOMFORT

1,8 Federung

Es gibt den Golf in der getesteten Variante mit Standard- und Schlechtwegefahrwerk sowie ausgerüstet mit adaptiver Dämpferregelung.

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

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

2,3 Sitze

⊕ VW liefert den Golf in der Life-Ausstattung optional mit einem elektrisch einstellbaren ergoActive-Sitz auf der Fahrerseite aus. Für die Einstellungen gibt es durch die Memory-Funktion zwei Speicherplätze, die serienmäßige Vierwege-Lordosenstütze ermöglicht im ergoActive-Sitz auch

eine Massagefunktion. Überdies kann man die Sitzfläche ausziehen und damit verlängern. Auch wenn der Beifahrersitz sehr ähnlich aussieht, muss er doch mit weit weniger Funktionen auskommen. Die Einstellungen werden manuell vorgenommen, es gibt keine Neigungseinstellung, keine

elektrische Lordosenstütze und keine ausziehbare Sitzfläche. Ansonsten gefallen beide Sitze vorn mit guten Konturen und festem Seitenhalt und ermöglichen eine angenehme Sitzposition – lange Strecken können darauf entspannt zurückgelegt werden.

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 68,6 dB(A) am Messgerät an – das ist ein zufriedenstellender Wert. Er zeigt, dass Unterhaltungen und Telefongespräche über die Freisprecheinrichtung auch bei diesem Tempo noch möglich sind. Windgeräusche fallen nicht an

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.

2,1 Klimatisierung

⊕ Im Golf Life ist eine Zweizonen-Klimaautomatik Serie, eine Dreizonen-Klimaautomatik gibt es gegen Aufpreis. Bei der Bedienung „Classic Climate“ kann man die Intensität des Automatik-Modus in drei Stufen einstellen, ebenso lässt sich der Luftaustritt oben, Mitte und unten einzeln anwählen – allerdings nur für Fahrer und Beifahrer gemeinsam. Bei der Bedienung „Smart Climate“ stehen Klimatisierungsfunktionen wie Freie Sicht, Füße wärmen, Hände wärmen, Füße kühlen und Frische Luft zur Verfügung – Luftmenge und -austritt werden dann automatisch gesteuert. Die Funktion Air Care filtert zudem Feinstaub und Pollen aus der Innenraumluft des Fahrzeugs heraus.

Es gibt einen Beschlag- und einen Luftgütesensor, die u. a. die Umluftschaltung automatisch steuern. Für die hinteren

bestimmten Stellen besonders auf, vielmehr gehen sie in die allgemeine Geräuschkulisse mit ein. Der 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 kultivierten Vierzylinder-Dieseln in der Kompaktklasse.

Passagiere stehen Belüftungsdüsen im Fußraum und zwischen den Vordersitzen zur Verfügung. Die Sitzheizung vorn und hinten kostet Aufpreis, ebenso die Lenkradheizung. Die optionale Sitzheizung vorn lässt sich per Touchscreen bedienen, zudem kann sie über das gleichzeitige Drücken der blauen und roten Tasten der Wischleiste (links für Fahrer und rechts für Beifahrer) aktiviert werden, sollte das Klimamenu noch nicht hochgefahren sein. Eine Standheizung sowie getönte Scheiben hinten finden sich ebenfalls in der Optionsliste, eine Sitzlüftung ist nicht lieferbar.

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

2,2 MOTOR/ANTRIEB

2,6 Fahrleistungen

Der Vierzylinder-Diesel leistet maximal 115 PS und 300 Nm Drehmoment – bereits ab 1.600 1/min – woran man gut sieht, dass der Turbodiesel selbst bei niedrigen Drehzahlen schon nachdrücklich anschiebt. Damit ist der Golf für die meisten Aufgaben des Alltags ausreichend motorisiert, das Aggregat spricht ordentlich an und zieht sauber durch, ohne spürbare Ruckler oder Zugkraftschwankungen. Den Zwischenspur von 60 auf 100 km/h absolviert er in 6,2 s, von 80 auf 120 km/h vergehen 7,9 s. Auch bei den Elastizitätsmessungen von 60 auf 100

km/h im vierten, fünften und sechsten Gang schlägt sich der Turbodiesel wacker, der Tempozuwachs dauert 8,6, 12,4 beziehungsweise 19,0 s. Verbesserungswürdig ist allerdings das Anfahrverhalten von 15 auf 30 km/h, beispielsweise nach dem Abbiegen. Dieser Vorgang dauert mit 2,7 s recht lange – hier macht sich die Turboaufladung negativ bemerkbar. VW gibt den Sprint aus dem Stand auf 100 km/h mit 10,2 s an, die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 202 km/h.

2,2 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Der Turbodiesel entfaltet seine Leistung recht gleichmäßig und über einen weiten Drehzahlbereich nachdrücklich. 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 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, denn man spürt nur wenig in Lenkrad oder Pedalerie.

1,9 Schaltung/Getriebe

⊕ Das manuelle Sechsganggetriebe ist insgesamt 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 automatisch etwas an, damit er nicht so leicht abgewürgt wird – so klappt das

Anfahren einfacher. Insgesamt ist das Getriebe passend übersetzt (2.200 U/min bei 130 km/h). Die Gänge passen gut zueinander, es entstehen keine großen Sprünge zwischen den Stufen. Die Start-Stopp-Funktion arbeitet einwandfrei und praxistauglich. Neben einer Berganfahrhilfe bietet der Golf zudem eine Autohold-Funktion.

2,0 FAHREIGENSCHAFTEN

2,2 Fahrstabilität

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

in Zaum gehalten.

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

2,0 Lenkung

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

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

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

1,8 Bremse

⊕ Der Golf VIII hat eine potente Bremsanlage verbaut. Damit benötigt der Kompakte durchschnittlich nur 33,2 m, um von 100 km/h bis zum Stillstand zu bremsen (Mittel aus zehn

Vollbremsungen). Dabei zeigt die Bremsanlage auch bei sehr hoher Beanspruchung kein Nachlassen. Die Bremse spricht gut an und lässt sich fein dosieren.

1,8 SICHERHEIT

1,7 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme
























⊕ VW stattet seinen Golf VIII mit praktisch allen Assistenten aus, die momentan bei Volkswagen erhältlich sind – manches leider nur gegen Aufpreis. Serienmäßig an Bord sind die Kollisionswarnung und der Notbremsassistent, der neben Fahrzeugen auch auf Fußgänger und Radfahrer reagiert. Das Notbremsystem warnt optisch und akustisch sowie mit Bremsruck effektiv und soll Kollisionen im Stadttempo-Bereich weitgehend vermeiden können. Der serienmäßige Spurhalteassistent hat eine zuverlässige Hands-off-Erkennung, die erkennt, ob der Fahrer aufmerksam ist und eine Hand am Lenkrad belässt. Die adaptive Abstandsregelung (ACC) kostet Aufpreis und funktioniert bis 210 km/h, der ebenfalls aufpreispflichtige „Emergency Assist“ bringt den Golf automatisch zum Stillstand, wenn der Fahrer nicht mehr reagiert. Das optionale Spurwechselsystem umfasst zusätzlich den Ausparkassistenten, der mit Radar-Sensoren in der Heckschürze den kreuzenden Verkehr überwacht und beim Rückwärtsausparken vor Gefahren warnt. In Kombination mit den Navigationssystemen gibt es auch eine gut funktionierende Verkehrszeichenerkennung. Serienmäßig sind die Müdigkeitserkennung, die Multikollisionsbremse und die schnell blinkenden Bremslichter, die damit eine Notbremsung signalisieren. Ein indirekt messendes Reifendrucksystem ist immer an Bord (gesetzlich vorgeschriebenes Minimum), ein direkt messendes mit Sensoren in den Reifen nicht erhältlich. Optional kann man ein Head-up-Display ordern, das seine Inhalte in die Frontscheibe projiziert.

1,6 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Beim Crashtest nach Euro NCAP-Norm kann der Golf VIII 95 Prozent für eine sehr gute Insassensicherheit erzielen und erhält insgesamt eine Fünf-Sterne-Bewertung (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 1,95 m Größe guten Schutz. Hinten reichen sie nur bis 1,75 m Größe, da der Abstand zum Dachhimmel aber gering genug ist, können sie insgesamt gut schützen. Vorn werden die Insassen akustisch ermahnt, sich anzugurten. Für die hinteren Plätze wird dem Fahrer angezeigt, welche Gurte angelegt sind; beim Abschnallen während der Fahrt ertönt ein Warnsignal und die Anzeige erscheint erneut.

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

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

automatisch über die eingebaute SIM-Karte ein Notruf (eCall) abgesetzt und wenn möglich neben dem Notruf auch eine Sprechverbindung aufgebaut.

Der Golf VIII hat als erstes Modell serienmäßig in allen Ausstattungsversionen eine Car-to-X-Kommunikation an Bord. Sie arbeitet über pWLAN, ist also nicht auf Mobilfunkverbindungen angewiesen, um Verkehrsteilnehmer im Umfeld über Gefahren zu informieren, die die Fahrzeugsensoren festgestellt haben. Auch kann der Golf von anderen Verkehrsteilnehmern oder stationären Einrichtungen (z. B.

Baustellenabsicherungswagen) Informationen empfangen und so seinen Fahrer rechtzeitig warnen – auf diese Weise können gefährliche Situationen und Unfälle vermieden werden. Das VW-System kann aktuell elf verschiedene Szenarien erkennen und adressieren, von Glatteisgefahr bis Fahrzeugpanne, von Feuerwehrfahrzeug bis Stauende auf der Autobahn hinter einer Kuppe oder bei schlechter Sicht.

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

2,1 Kindersicherheit

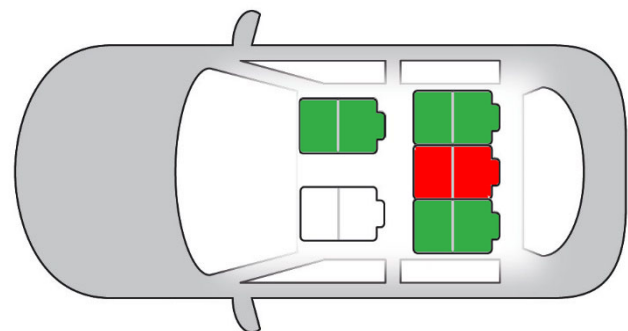
⊕ Im Crashtest nach Euro NCAP-Norm erzielt der Golf VIII 89 Prozent der maximal möglichen Punkte für seine gute Kindersicherheit (Test: 12/2019). Auf der Rückbank kann man Kindersitze außen einwandfrei befestigen, entweder mit den Gurten (günstig dank fester Gurtschlösser) oder komfortabler mit Isofix (und Ankerhaken); eine i-Size-Freigabe ist ebenfalls vorhanden. Der Beifahrersitz verfügt über einen abschaltbaren Beifahrerairbag; die Befestigung ist über den Gurt oder über Isofix (inkl. i-Size) möglich, allerdings stört hier bei höheren Kindersitzen die nicht abziehbare Kopfstütze. Die Kindersicherung in den hinteren Türen wird über einen versenkten Schlüsselschalter betätigt und ist somit manipulationssicher gegenüber kleinen Kindern.

⊖ Der Mittelsitz eignet sich nur bedingt für Kindersitze, da die Polsterung einen sicheren Stand weniger begünstigt, keine Isofixbefestigungen vorhanden sind und die Gurtanklenkpunkte ungünstig liegen. Nutzt man im Fond platz-einnehmende Babyschalen mit Basis und Stützfuß, so lassen

sich die Vordersitze nicht mehr weit nach hinten schieben – eine Sitz-/Montageprobe vor dem Kauf ist ratsam.

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 (Test: 12/2019). 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.

Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	4,9	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B
Landstraße	4,2	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B
Autobahn	5,6	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B
Gesamtverbrauch	4,8	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

1,8 UMWELT/ECOTEST

2,6 Verbrauch/CO2

Im ADAC Ecotest kommt der Golf 2.0 TDI mit 115 PS und Sechsgang-Schaltgetriebe auf einen Durchschnittsverbrauch von 4,8 l Diesel pro 100 km. Damit verbunden ist eine CO2-Bilanz von 149 g/km, wofür der Wolfsburger 34 Punkte erhält. Innerorts liegt der Verbrauch bei 4,9 l, außerorts bei 4,2 l und auf der Autobahn bei 5,6 l Diesel alle 100 km.

1,0 Schadstoffe

⊕ Der Golf 2.0 TDI im Test ist nach der aktuellen Abgasnorm Euro 6d homologiert. Der Golf ist vorbildlich sauber und unterschreitet alle Grenzwerte deutlich. 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

für saubere Abgase sind verdient. Zusammen mit den 34 Zählern aus dem CO₂-Bereich erzielt der Golf 2.0 TDI 84 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 ADAC Ecotest-Grenzwerten.

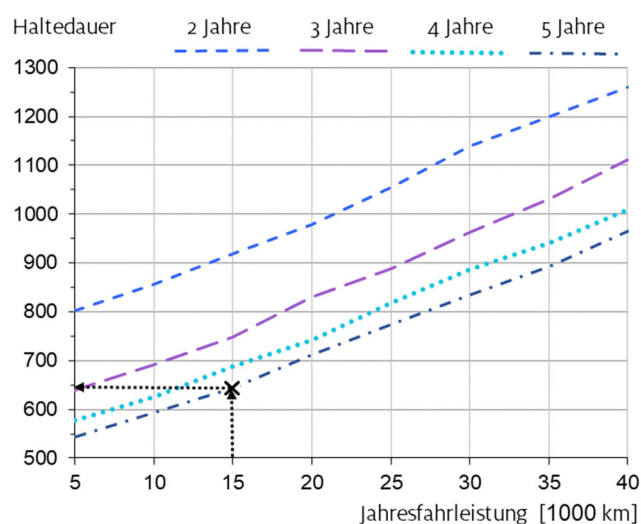
2,2 AUTOKOSTEN

2,2 Monatliche Gesamtkosten

⊕ Der Golf VIII ist noch etwas teurer als der ohnehin schon nicht günstige Vorgänger. Immerhin ist auch die Serienausstattung umfangreicher als bisher. Unterm Strich besteht kein großer Unterschied. Ja, an manchen Stellen hat VW sichtbar gespart – es sind aber ebenfalls neue Details hinzugekommen, die durchaus praktisch sind. Auch hier sollten sich also neue Vor- und Nachteile die Waage halten. Das getestete Golf-Modell ist ab 28.780 Euro zu haben – damit sich ein „rundes Paket“ ergibt, ist durch entsprechende Pakete schnell die 40.000-Euro-Marke geknackt. So kostet der gut ausgestaffierte Testwagen bereits knapp 45.000 Euro. Immerhin war der Golf bisher immer sehr wertstabil, sodass sich trotz der hohen Anfangsinvestitionen der absolute Wertverlust in Grenzen hielt. Bezüglich Motor und Assistenz- sowie Infotainmentsystemen ist der Wagen auf dem neuesten Stand, was sich ebenso positiv auf den Restwertverlauf auswirken sollte. Die Kfz-Steuer liegt bei 236 Euro pro Jahr, die Typenklasseneinstufungen für die Versicherungen sind noch günstig (Haftpflicht 15) bis moderat (Teil- und Vollkasko jeweils 20). Die Ölwechsel- und Inspektionsintervalle sind fahrleistungs- und fahrstilabhängig, können bei bis zu 30.000

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 644 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



km oder bis zwei Jahren liegen. Teure Wartungen sind üblicherweise nur selten nötig.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	1.0 eTSI Life DSG	1.5 TSI ACT Life	1.5 TSI ACT Life	2.0 TSI Style DSG	1.4 eHybrid Style DSG	2.0 TDI SCR Life	2.0 TDI SCR Life	1.5 TGI Life DSG
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/999	4/1498	4/1498	4/1984	4/1395	4/1968	4/1968	4/1498
Leistung [kW (PS)]	81 (110)	96 (130)	110 (150)	140 (190)	150 (204)	85 (115)	110 (150)	96 (130)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	200/2000	200/1400	250/1500	320/1500	350/1550	300/1600	340/1600	200/1400
0-100 km/h [s]	10,2	9,2	8,5	7,1	7,4	10,2	8,8	9,7
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	202	214	224	238	220	202	223	211
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	4,3/5,2 S	5,1/5,4 S	4,8/5,4 S	5,8/6,5 S	1,2/0,9 S	3,8/4,5 D	3,9/4,5 D	3,5/4,1 kg G
CO ₂ [g/km] lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	98/118	116/123	109/124	133/148	28/21	99/118	102/117	95/111
Versicherungsklassen KH/VK/TK	15/19/18	13/19/18	13/19/18	13/19/18	13/21/22	15/20/20	15/21/22	13/19/18
Steuer pro Jahr [Euro]	66	87	89	156	28	236	234	62
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	632	619	633	747	646	659	689	607
Preis [Euro]	28.605	27.615	28.665	35.105	39.985	29.315	32.060	32.720

Aufbau

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

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

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

Versicherung

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

Kraftstoff

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

FG = Flüssiggas
G = Erdgas
E = Strom

HERSTELLERANGABEN

4-Zyl.-Turbodiesel, Euro 6d-ISC-FCM (WLTP), SCR-Kat mit DPF	
Hubraum	1.968 ccm
Leistung	85 kW/115 PS bei 3.250 1/min
Maximales Drehmoment	300 Nm bei 1.600 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	202 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	10,2 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	4,5 l
CO ₂ -Ausstoß	99 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	2,21 m²/0,28
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	205/55 R16
Länge/Breite/Höhe	4.284/1.789/1.491 mm
Leergewicht/Zuladung	1.384/496 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
Produktion	Deutschland, Wolfsburg

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (2.+3.Gang)	6,2 s
Elastizität 60-100 km/h (4./5./6.Gang)	8,6/12,4/19,0 s
Drehzahl bei 130 km/h	2.200 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	33,2 m
Reifengröße Testwagen	225/40 R18 92Y
Reifenmarke Testwagen	Bridgestone Potenza S005
Wendekreis links/rechts	11,1/10,9 m
Ecotest-Verbrauch	4,8 l/100km
Stadt/Land/BAB	4,9/4,2/5,6 l/100km
CO ₂ -Ausstoß Ecotest	127 g/km (WTW* 149 g/km)
Reichweite	935 km
Innengeräusch 130 km/h	68,6 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.080 mm
Leergewicht/Zuladung	1.405/475 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	305/680/1.160 l

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

Betriebskosten	105 Euro	Werkstattkosten	58 Euro
Fixkosten	113 Euro	Wertverlust	368 Euro
Monatliche Gesamtkosten	644 Euro		
Steuer pro Jahr (mit Serienausstattung) ¹	236 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	15/20/20		
Basispreis Golf 2.0 TDI SCR Life	29.315 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 25.02.2021
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	44.955 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	11.800 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° (Paket)/2.110 Euro° (Paket)
Regen-/Lichtsensoren	305 Euro° (Paket)/Serie
Fernlichtassistent	305 Euro° (Paket)
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/320 Euro°
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	215 Euro°
Rückfahrkamera/360°-Kamera	325 Euro°/-
Head-up-Display	700 Euro°
Verkehrszeichenerkennung	1.115 Euro° (Paket)
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie

SICHERHEIT

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

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	1.115 Euro° (Paket)
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	305 Euro° (Paket)/-
Sitzheizung vorn/hinten	450 Euro° (Paket)/-
Lenkradheizung	135 Euro
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar (asymmetrisch)	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung (anklappbar)	890 Euro
Metalllackierung	ab 660 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	1.080 Euro

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,1

AUTOKOSTEN

2,2

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

Stand: November 2021
Test und Text: Andreas Pfeffer