



## VW Golf Alltrack 2.0 TDI SCR 4MOTION DSG

Fünftüriger Kombi der unteren Mittelklasse (147 kW / 200 PS)

Wie schon den Vorgänger bringt VW auch den aktuellen Golf Variant als "Off-road"-Variante und nennt ihn schlicht Alltrack. Wobei sich die Geländegängigkeit in Grenzen hält, weil die Bodenfreiheit nur um 15 mm steigt und die Karosserieüberhänge vorn und hinten zu groß sind. Für schlechte Feldwege reicht es aber und dank Allradantrieb kommt man auch auf rutschigen Wegen gut voran. Ein weiteres Argument für den Alltrack ist die hohe Anhängelast von zwei Tonnen. Damit kommt der 200 PS starke Dieselmotor problemlos klar - ohne Ballast macht der TDI dem Golf sogar richtig Beine und beschleunigt die Kombi-Variante ausgesprochen flott. Die höhere Bodenfreiheit macht sich überdies beim Fahrkomfort positiv bemerkbar, insbesondere mit den optionalen adaptiven Dämpfern. Damit rollte der Alltrack selbst über schlechte Straßen als wäre das Leben nur halb so schlimm - mit den elektronischen Dämpfern ist diese Golf-Version ein ausgesprochen angenehmer Reisewagen für lange Strecken. Dazu passend bietet der Golf Alltrack die bekannten Vorteile des Variant, wie ein gutes Raumangebot auf allen Plätzen und im Kofferraum. Der Durst des Motors hält sich in Grenzen, hervorzuheben sind in jedem Fall die sehr niedrigen Schadstoffwerte im Abgas - angesichts von sechs Katalysatoren kann man attestieren, dass hier nicht gespart wurde. Das trifft für den Innenraum nicht in jedem Detail zu - die Verarbeitung ist zwar einwandfrei, bei manchen Details erwartet man aber insbesondere angesichts des Preises von deutlich über 50.000 Euro für den Testwagen mehr Liebe zum Detail. Und es wäre gut, wenn VW wieder den 150 PS TDI ins Programm nimmt. Nicht jeder benötigt die üppigen 200 PS der momentan einzig verfügbaren Motorisierung. **Konkurrenten:** u.a. Skoda Octavia Scout.

- ⊕ hoher Fahrkomfort mit optionalem DCC, modere Assistenten und gute Vernetzung, sauberer Motor, gutes Platzangebot, großer Kofferraum
- ⊖ umständliche Bedienung, sehr hoher Anschaffungspreis, nur durchschnittliche Materialqualität

### ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,2

AUTOKOSTEN 3,0

### Zielgruppencheck

	Familie	2,4
	Stadtverkehr	3,5
	Senioren	3,1
	Langstrecke	2,4
	Transport	2,4
	Fahrspaß	1,9
	Preis/Leistung	2,6

Ecotest ★★★★★☆

## 2,4 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

### 2,4 Verarbeitung

Wenn man genauer hinsieht, findet man durchaus 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 jetzt 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 aktuelle Golf wäre schlechter geworden.

⊕ Die Karosserie des kompakten Kombis ist auch in der "Offroad"-Version 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 hinter der Hinterachse würde definitiv mehr gehen; 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 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.

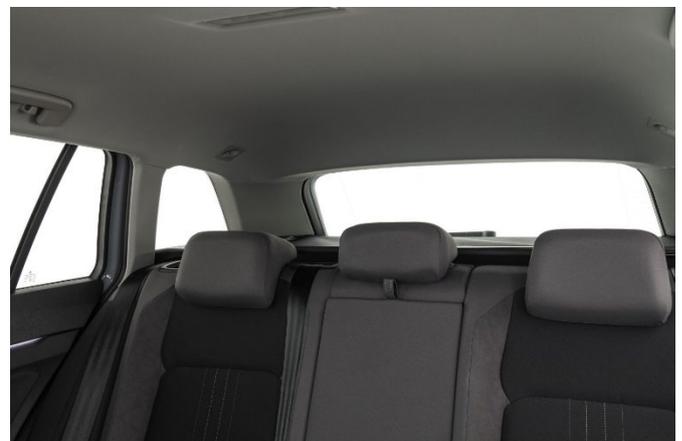
### 3,0 Alltagstauglichkeit

Setzt man den Ecotest-Verbrauch von 5,7 l/100 km an, ergibt sich mit dem 55 Liter fassenden Dieseltank eine theoretische Reichweite von etwa 965 km. Der AdBlue-Tank wird über einen Einfüllstutzen neben dem Dieseltank befüllt. Er fasst zwar nur 12 Liter, VW gibt dennoch eine Reichweite von über 10.000 km mit einer Füllung an, was eine praktikable Distanz darstellt. Die maximal mögliche Zuladung liegt im Falle des Testwagens bei 522 kg – das reicht ohne Probleme für vier Erwachsene und deren Gepäck. Auf dem Dach gibt's eine praktische Reling, mit einem Träger darf man bis zu 75 kg Last obenauf transportieren. Die Stützlast auf der Anhängerkupplung kann bis 80 kg betragen, was auch für einen Fahrradträger samt zweier E-Bikes reichen sollte. Und wenn es ein Anhänger hinten dran sein soll, darf er bis zu zwei Tonnen (bis 12 % Steigung) wiegen -

vorausgesetzt, er verfügt über eine eigene Bremse. Fehlt diese, muss man sich auf ein Anhängergewicht von 750 kg beschränken. Der Golf Alltrack ist also dank Allradantrieb ein ausgewiesener Zugwagen. Bei einer Reifenpanne muss man sich mit dem serienmäßigen Reparaturset behelfen - außer es wurde das optionale Notrad mitbestellt, dann sind auch Wagenheber und Radschraubenschlüssel dabei (ebenso in Kombination mit Winterreifen ab Werk). Reifen mit Notlaufeigenschaften sind für den Golf Alltrack nicht lieferbar. Die Kombi-Version des Golf, auf der der Alltrack basiert, ist deutlich länger als der "normale" Golf, unser Testwagen misst 4,64 m in der Länge und 2,08 m in der Breite (inkl. Außenspiegel). Der Wendekreis liegt bei 11,3 m, damit ist der Alltrack trotz seiner Länge recht wendig.

### 2,3 Licht und Sicht

⊕ Die Abmessungen des Golf Alltrack lassen sich zufriedenstellend abschätzen. Man hat insgesamt eine angemessene Sicht rundherum aus dem Auto, lediglich die breiteren hinteren D-Säulen schränken die Sicht 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 nur 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 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 leider nicht unter einer Abdeckung versteckt und damit geschützt ist, aber immerhin durch eine Spritzdüse automatisch gereinigt wird. Eine 360-Grad-Kamera ist für den Wolfsburger auch in der neuesten Version nicht zu haben. Der Golf Alltrack kommt serienmäßig mit LED-Plus-Scheinwerfern inkl. LED-Rücklichtern daher, die unter anderem Schlechtwetterlicht und Abbiegelicht bieten. Optional kann man das IQ.LIGHT ordern (im Testwagen), dann sind die Scheinwerfer als LED-Matrix-Licht ausgelegt, das unter anderem einen blendfreien dynamischen Fernlichtassistenten bietet. Das Lichtsystem überzeugt mit einer hellen und breiten Ausleuchtung der Fahrbahn, ganz so homogen wie im Golf VII ist insbesondere das Fernlicht aber nicht mehr - trotzdem eine klare Empfehlung für mehr Sicherheit im Dunkeln.

⊖ Einen asphärischen Bereich hat nur der linke Außenspiegel, der rechte muss ohne diesen auskommen. Der Bereich rechts neben/hinter dem Auto ist damit schlechter einsehbar. Eine automatische Abblendfunktion für die Außenspiegel gibt es nicht.

## 2,7 Ein-/Ausstieg

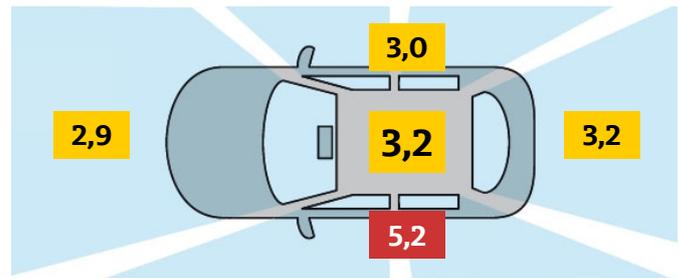
Der Golf Alltrack ist ein wenig flacher geworden, um sparsamer, weil mit weniger Luftwiderstand, unterwegs sein zu können. Die Fahrwerksanhebung muss für die "Offroad"-Variante aber dennoch sein, für den Alltrack gibt es 15 mm mehr Bodenhöhe. Die Sitzfläche befindet sich damit knapp 43 cm über der Straße (Sitz ganz nach unten gestellt). Das bequeme Ein- und Aussteigen eines Vans kann der Kompaktkombi damit nicht bieten, aber es fällt schon ein wenig leichter als beim "normalen" Golf. Immerhin sind die Schweller niedrig, jedoch durch die Schwellerapplikationen außen etwas breit. Am Dachhimmel gibt's vier Haltegriffe. Unter anderem mit Lampen unter den Außenspiegeln wird das Umfeld beleuchtet, die kleinen LEDs in den Türgriffmulden sind ebenfalls praktisch zur

## 2,0 Kofferraum-Volumen

⊕ Unter der Kofferraumabdeckung fasst der Gepäckraum 455 l (variabler Kofferraumboden in der unteren Position). Entfernt man die obere Abdeckung und nutzt den Stauraum bis zum Dach hoch, erweitert sich das Volumen auf 630 l. Alternativ kann man im Kofferraum auch bis zu elf Getränkeboxen unterbringen. Klappt man die Rückbank um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfehlenswert), lassen sich bis 810 l verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen sind bis zu 1.380 l Volumen verfügbar. Weiteren Stauraum gibt es unter dem Kofferraumboden, dort finden noch etwa 35 l in der Reserveradmulde Platz.

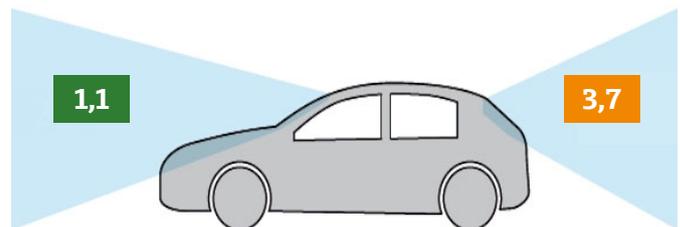
## Rundumsicht

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.



Orientierung im Dunkeln. Die vorderen Türen rasten in drei, die hinteren leider nur in zwei Positionen ein.

⊕ Das schlüssellose Zugangssystem lässt sich über das Bordmenü konfigurieren, beispielsweise können automatisches Öffnen bei Annäherung oder die Deaktivierung des Systems ausgewählt werden - letzteres ist aus Sicherheitsgründen aber nicht nötig, weil es nun vernünftig abgesichert wurde. Durch Messen der Entfernung des Schlüssels zum Fahrzeug ist es nicht mehr möglich, den Golf über einen Funkverlängerer unerlaubt zu öffnen und zu starten. VW hat wie schon Jaguar und Land Rover diese Sicherheitstechnik nun umgesetzt.



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

## 2,1 Kofferraum-Nutzbarkeit

⊕ Die Kofferraumklappe lässt sich leicht öffnen und schließen, der elektrische Antrieb dafür kostet Aufpreis (im Testwagen vorhanden). In Kombination mit Keyless, also dem schlüsselloses Zugangssystem, genügt ein angedeuteter Fußtritt unter die Heckschürze und die Heckklappe öffnet und schließt automatisch. Die Griffleiste an der Innenseite der Klappe ist sehr praktisch, wenn die Klappe manuell zu bedienen ist. Auch 1,95 m große Personen müssen sich nicht um ihren Kopf Sorgen machen, denn die Klappe schwingt weit genug nach oben. Die Ladekante liegt 65 cm über der Straße und damit günstig. Innen stört die kleine Stufe mit 2,5 cm beim Be- und Entladen nicht – wenn der Kofferraumboden in der oberen Position ist. Dann hat man unter dem Kofferraumboden 45 l (plus die 20 Liter Stauraum in der Reserveradmulde) zur Verfügung. Senkt man ihn ab, wächst die innere Stufe auf 11 cm an. Insgesamt kann man den Kofferraum gut nutzen, lediglich die schwache Ausleuchtung mit nur einer Lampe seitlich rechts stört etwas.



Die Ladekante liegt 65 cm über der Straße und damit recht niedrig.

## 2,0 Kofferraum-Variabilität

⊕ Die Rücksitzlehne lässt sich asymmetrisch geteilt umklappen, praktisch für lange Gegenstände wie Skier ist auch die Durchladeeinrichtung in der Lehnenmitte (beides Serie). Das Umklappen gelingt leicht, die Lehnteile sind vorgespannt und fallen von alleine um. Die Kopfstützen müssen nicht entfernt werden. Beim Zurückklappen der Lehnen sollte man darauf achten, die seitlichen Gurte nicht

einzuklemmen und zu beschädigen. Es gibt je ein praktisches Fach links und rechts im Kofferraum, wo sich kleine Gegenstände verstauen lassen. Vier stabile Verzurrösen an den Kofferraumenden ermöglichen eine sichere Gepäckfixierung, für ein Netz am Kofferraumboden sind sie jedoch etwas zu hoch platziert.

## 2,4 INNENRAUM

### 2,6 Bedienung

Die einfache Bedienbarkeit seiner Fahrzeuge war lange eine Stärke von Volkswagen. 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 immerhin noch vorhanden. Der Wählhebel für das Automatikgetriebe ist zwar deutlich geschrumpft, liegt aber an gewohnter Stelle und ist schon nach kurzer Gewöhnung einfach bedienbar. Überhaupt ist die Ergonomie von Lenkrad, Pedalen und Sitzen einwandfrei. Den Fokus auf das Praktische scheinen die Wolfsburger jedoch etwas verloren zu haben. Denn praktisch alle Knöpfe sind soweit wie möglich gestrichen und die verbliebenen durch Sensorflächen ersetzt worden. Auch wenn es altmodisch erscheinen mag, ein haptisches Feedback hat durchaus seine Vorteile, erst recht wenn das System bisweilen Befehle träge umsetzt. Das passiert vor



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.

allem nach dem Motorstart, dann reagiert das neue Infotainmentsystem bisweilen langsam und mit ruckeligem Bildaufbau - wobei die Ingenieure die letzten zwei Jahre spürbare Fortschritte bei der Systemgeschwindigkeit geschafft haben, inzwischen sogar leistungsfähigere Hardware verbaut wird. VW hat viele Menüstrukturen neu gestaltet. Es gibt geschickte Versuche, durch Abfrage von Wünschen Detaileinstellungen automatisch vornehmen zu lassen; z.B. kann man "kalte Füße" auswählen, woraufhin der Fußraum aufgewärmt wird. Das funktioniert nun auch über die Sprachsteuerung, sofern sie den Sprachbefehl korrekt versteht - auch das hat sich inzwischen verbessert. Man merkt über die Jahre tatsächlich: Das System wird automatisch kontinuierlich verbessert und geupdated. Für Technikbegeisterte und die Generation Smartphone mag die Bedienung gut erlernbar sein, intuitiv geht aber anders. Wer der Bedienung der bisherigen Klimaautomatik mit eigenen Knöpfen skeptisch gegenüberstand, wird am Golf VIII verzweifeln. Es bleibt die Frage, ob ein so radikaler Wechsel bei der Bedienung wirklich sein musste.

⊕ Die Instrumente kommen 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 freier konfiguriert werden. Verbessert wurde 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.

## 2,0 Multimedia/Konnektivität

⊕ Volkswagen verbaut im Golf Alltrack serienmäßig ein Radio mit Touchdisplay - CD- oder DVD-Laufwerk, SD-Karten-Slot und AUX-Anschluss sind nicht verfügbar 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 vorn und zwei weitere hinten (mit reiner Ladefunktion) werden immer eingebaut. Der DAB+ Empfang ist Serie. Mit dem Navigationssystem Discover Pro gibt es auch die Sprachsteuerung, die nun in ganzen Sätzen angesprochen werden darf - die Sprachbedienung versteht nun durchaus mehr als ältere Versionen. Allerdings ist das Verständnis der Elektronik noch nicht ganz so weit gediehen und auch das Verständnis des Nutzers bald aufgebraucht, wenn das Infotainmentsystem wieder mal irgend etwas verstanden hat und eigenmächtig Einstellungen im Fahrzeug vornimmt. Sehr vermisst wird dann an dieser Stelle die Funktion "Rückgängig", sei es als Sprachbefehl oder als Taste. Immerhin ist das System lern- und updatefähig und VW

Der Fahrersitz kann optional elektrisch eingestellt werden und verfügt dann über eine Memoryfunktion mit zwei Speicherplätzen (nicht im Testwagen).

⊖ Abgesehen von der neuen Bedienstruktur - über die man diskutieren kann, die aber erlernbar ist - erweist sich die neue Sensorleiste unterhalb des Infotainment-Monitors als sehr unpraktisch. Das beginnt mit der fehlenden Beleuchtung, so dass man im Dunkeln nicht erkennen kann, in welchem Bereich die Innenraumtemperatur und wo die Lautstärke eingestellt werden kann. Versucht man sein Glück während einer kleinen Bodenwelle, berührt man den Monitor und landet beispielsweise bei der Sitzheizung - die sich nun nur noch über das Menü bedienen lässt, so dass immer mehrere Schritte nötig sind und die Ablenkungszeit steigt (ja, über gleichzeitiges Berühren von + und - der Temperatursteuerung kann die Sitzheizung durchgeschaltet werden, aber diese "hidden functions" können keine Alternative sein). Es empfiehlt sich, die Hand für die Bedienung am oberen Rand des Monitors abzustützen und die Eingaben mit dem Daumen vorzunehmen - dann können die Schaltflächen gezielt und unbeeindruckt von der Straßenbeschaffenheit getroffen werden. Natürlich gibt es Möglichkeiten wie diese, mit dem Golf VIII zurecht zu kommen, aber die legendäre gewohnte und geschätzte VW-Ergonomie vermisst man sehr. Die Türgriffe innen wurden umgestaltet - sie sind nun schlechter zu erreichen, so dass man sich zum Schließen der Türen weiter aus dem Auto herauslehnen muss.

verspricht weiterhin eine kontinuierliche Optimierung. Die digitalen Instrumente erhält man serienmäßig, allerdings kleiner als das optionale Active Info Display im Golf VII und bei weitem nicht an dessen optische Gefälligkeit heranreichend. Das neue Display wirkt gegenüber dem "alten" billig und farbarm und jeglicher Brillanz beraubt. Infotainmentsystem und Smartphone lassen sich über Android Auto und Apple CarPlay koppeln (Serie), beides ist auch schnurlos möglich. Ein Jahr WeConnect Plus ist Serie, danach muss für die Dienste regelmäßig gezahlt werden. VW 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. Darüber hinaus sind Verkehrsinformationen 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.

## 2,0 Raumangebot vorn

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

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

## 2,4 Raumangebot hinten

⊕ Hinten sind die Platzverhältnisse kaum schlechter als vorn, der gegenüber dem normalen Golf verlängerte Radstand macht sich positiv bemerkbar. Sind die Vordersitze für 1,85 m große Menschen eingestellt, berühren erst bei über zwei Meter Körpergröße die Knie die vorderen Lehnen. Die Kopffreiheit würde für 1,95 m Größe noch ausreichen. Zumindest für zwei Personen ist die Innenbreite gefühlt wie gemessen völlig angemessen, drei Erwachsenen nebeneinander sei die Rückbank nur für kurze Strecken anzuraten. Das optionale Panorama-Schiebedach reicht bis über die Rücksitze und sorgt für ein luftiges Raumgefühl.



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,95 m ausreichend Platz.

## 2,8 Innenraum-Variabilität

Die Variabilität der Sitzplätze beschränkt sich auf das geteilte Umklappen der Rücksitzlehnen; verschiebbare Sitze hinten gibt es nicht. Dafür ist das Angebot an Ablagen gut, es gibt ausreichend große, offene und geschlossene. Das Handy kann rutschfest verstaut werden, wird auf Wunsch auch induktiv geladen (Serie). Praktische Neuerung: kleine Taschen im oberen Bereich der Vordersitzrückseiten nehmen z.B. Handys und Zubehör auf. Dafür wurde das Klappfach links unten im

Armaturenbrett ersatzlos gestrichen. Die Türfächer fassen vorne 1,5-Liter-, hinten 1-Liter-Flaschen. Das Handschuhfach ist zumindest ausreichend groß und beleuchtet, wird aber nun nicht mehr über die Klimaanlage mitgekühlt.

⊕ Alle Türfächer sind mit Teppich ausgeschlagen, so dass harte Gegenstände darin nicht klappern.

## 2,2 KOMFORT

### 1,5 Federung

Teil des Alltrack-Pakets ist eine Fahrwerkserhöhung um 15 mm gegenüber dem Golf Variant. Es stehen das Serienfahrwerk mit konventioneller Federung oder die optionalen adaptiven Dämpfer wie im Testwagen zur Verfügung.

⊕ Neben den beiden Grundeinstellungen Comfort und Sport gibt es einen Individualmodus. Dort kann man die Dämpferregelung über einen Schieberegler einstellen, VW möchte hier eine feinere Abstufung zur Verfügung stellen. Wie viel zahlreiche kleinen Zwischenstufen wirklich bringen, sei dahingestellt - die Unterschiede zwischen Sport und Comfort sind jedenfalls deutlich zu spüren. Wer ein direktes Fahrgefühl vorzieht, wählt Sport. Wünscht man mehr Entkoppelung von den Unzulänglichkeiten der Straßen, erreicht man das im Comfort-Modus. Egal in welchem Modus, ob Serien- oder

Optionsfahrwerk, der Alltrack ist eine Idee weicher gefedert und verfügt über spürbar mehr Federweg als ein "Standard-Golf". Insgesamt werden Unebenheiten innerorts wie außerorts sehr gut geschluckt, der Golf Alltrack fühlt sich dabei trotzdem ausreichend verbindlich und einwandfrei beherrschbar an. Beim langsamen Überfahren von Temposchwellen zeigt sich das gute Schluckvermögen der Federung. Selbst Kopfsteinpflaster weiß das Fahrwerk zu parieren und möglichst wenig Erschütterungen an die Insassen weiterzureichen. Bei hohen Geschwindigkeiten schwingt die Karosserie selbst im Comfort-Modus nur moderat nach, so dass man immer ein sicheres Fahrgefühl bei gleichzeitig hohem Komfort hat. Der Golf ist damit ein angenehmes Reiseauto für weite Strecken.

## 2,6 Sitze

Für den Alltrack gibt es die bekannten ergoActive-Sitze vorn nicht, somit auch keine Sitzneigungseinstellung oder eine ausziehbare Oberschenkelauflage oder gar eine Massagefunktion über die Lendenwirbelstütze. Letztere lässt sich nur mechanisch in der Intensität justieren. Ansonsten gefallen beide Sitze 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.

## 2,8 Innengeräusch

Der Golf ist auch als Alltrack angemessen gedämmt, wenngleich man nicht wirklich leise unterwegs ist. Bei 130 km/h liegen 67,6 dB(A) am Messgerät an - das ist ein zufriedenstellender Wert. Unterhaltungen und Telefongespräche über die Freisprecheinrichtung sind auch bei diesem Tempo noch

problemlos möglich. Windgeräusche fallen nicht an bestimmten Stellen besonders auf, vielmehr gehen sie in die allgemeinen Fahrgeräuschen mit ein. Der Dieselmotor mit 200 PS gehört wie auch schon die 150 PS-Variante zu den kultivierten Vierzylinder-Dieseln in der Kompaktklasse.

## 2,3 Klimatisierung

⊕ Jeder Golf Alltrack ist immer mit einer Klimaautomatik ausgestattet, gegen Aufpreis ist eine 3-Zonen-Klimaautomatik erhältlich. Die Intensität des Automatik-Modus kann in drei Stufen eingestellt werden. Ebenso lässt sich der Luftaustritt oben, Mitte und unten einzeln anwählen, allerdings nur für Fahrer und Beifahrer gemeinsam. Es gibt einen Beschlag- und einen Luftgütesensor, die u. a. die Umluftschaltung automatisch steuern. Für die hinteren Passagiere stehen Belüftungsdüsen im Fußraum und zwischen den Vordersitzen

zur Verfügung. Die Sitzheizung kostet vorn wie hinten Aufpreis, ebenso die Lenkradheizung. Eine Sitzlüftung ist nicht lieferbar. Eine Standheizung sowie getönte Scheiben hinten finden sich in der Optionsliste.

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

## 1,7 MOTOR/ANTRIEB

### 1,5 Fahrleistungen

⊕ Der Vierzylinder-Diesel hat reichlich Kraft, braucht dafür aber auch mittlere bis höhere Drehzahlen. Er leistet im Alltrack maximal 200 PS und 400 Nm Drehmoment - ab 1.750 1/min. Diese recht niedrige Drehzahlangabe täuscht etwas, denn für nachdrücklichen Vortrieb sollte die Drehzahl schon über 2.000 1/min gewandert sein. Der Motor treibt den Golf Alltrack flotter voran, als man es auf den ersten Blick vielleicht vermuten würde. Das Aggregat spricht nach einer Gedenksekunde bei niedrigen Drehzahlen gut an und zieht sehr sauber durch, ohne die geringsten Ruckler oder Zugkraftschwankungen. In Kombination mit dem Siebengang-

Doppelkupplungsgetriebe liefert der "Offroad"-Golf sehr gute Fahrleistungen, denn die Automatik schaltet bei Bedarf schnell zurück, hält den Turbodiesel aber auch bei mittleren Drehzahlen, um auf der Drehmomentwelle zu surfen. Der Überholvorgang mit einer Beschleunigung von 60 auf 100 km/h gelingt so in 4,4 s. Von 80 auf 100 km/h geht es in 5,5 s. Auch das Einfädeln beim Abbiegen in den fließenden Verkehr klappt gut, von 15 auf 30 km/h braucht man nur 1,4 s. Der TDI ist also ein kräftiger Motor, mit dem man seinen Fahrspaß haben kann. Für den Sprint von 0 auf 100 km/h verspricht VW 7,1 s, erst bei 229 km/h soll Schluss sein.

### 2,3 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Der Turbodiesel entfaltet seine Leistung gleichmäßig und über einen weiten Drehzahlbereich nachdrücklich, allerdings erst ab dem mittleren Drehzahlbereich - die schwächeren Versionen des 2.0 TDI können das etwas harmonischer,

wenngleich natürlich weniger nachdrücklich. Bei hohen Drehzahlen lässt die Leistungsabgabe kaum nach, selbst bis über 4.000 1/min drückt das Aggregat unnachgiebig. Die Laufkultur hat gegenüber dem Vorgängermotor mit 184 PS

etwas gewonnen, so signifikant wie beim 150 PS-TDI ist es jedoch nicht ganz. Bei ruhiger Fahrt ist der Dieselmotor im Innenraum kaum noch als solcher zu erkennen, er könnte auch als etwas rau laufender Benziner durchgehen. Kein Brummen stört bei niedrigen Drehzahlen, kein Dröhnen dringt bei hohen Drehzahlen in den Innenraum - deutlich

vernehmbar wird der Diesel aber bei hoher Leistungsabforderung. Durchaus erfolgreich war VW auch beim Tilgen von Vibrationen - allerdings nicht im Stand; denn schaltet das Start-Stopp-System den Motor nicht ab, sind insbesondere am Lenkrad Vibrationen deutlich zu spüren.

## 1,6 Schaltung/Getriebe

⊕ Das Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe wurde weiter optimiert und bietet durch ausgeprägtes Verschleifen der Gänge ein weiches Anfahren und einen hohen Schaltkomfort. Nur selten spürt man die Gangwechsel, hauptsächlich der Drehzahlmesser verrät sie. Wenn man im Stand von der Bremse geht, setzt die Kriechfunktion der Automatik schnell und sanft ein, nahtloses Anfahren ist damit kein Problem, präzises Einparken gelingt ebenso ohne Herausforderungen. Das Start-Stopp-System funktioniert einwandfrei. Der Wechsel von den Vorwärts- zum Rückwärtsgang erfolgt zügig, schnelles

Wenden klappt gut. Bedient wird das Getriebe nun über einen kleinen Hebel auf der Mittelkonsole - im ersten Moment gewöhnungsbedürftig, zeigt sich das Konzept in der Praxis aber praktisch und alltagstauglich. Das Schalten der Gänge kann auch manuell über die Schaltwippen am Lenkrad angewiesen werden. Die Anschlüsse zwischen den Gängen passen gut, es entstehen keine zu großen Drehzahlsprünge. Im siebten Gang dreht der Motor bei 130 km/h mit 2.000 1/min. Eine Autohold-Funktion über die elektrische Handbremse gibt es serienmäßig.

## 2,1 FAHREIGENSCHAFTEN

### 2,1 Fahrstabilität

⊕ Der Wagen liegt sicher auf der Straße und lässt sich weder von engen Kurven noch von Ausweichmanövern aus der Ruhe bringen. Der Geradeauslauf ist einwandfrei – es gibt einen dezenten automatischen Ausgleich von Seitenwind und seitlich abschüssiger Fahrbahn. Der Golf Alltrack ist insgesamt auffällig unauffällig unterwegs, für entspanntes Fahren optimal. Selbst bei sportlicher Gangart halten sich die Aufbaubewegungen wie Seitenneigung oder Nicken noch in Grenzen. Sie sind im Comfort-Modus des DCC etwas ausgeprägter, aber auch hier nicht störend. Durchdrehende Räder beim Beschleunigen treten dank serienmäßigem

Allradantrieb kaum auf, durch blitzschnelles Zuschalten der Hinterräder wird die Kraft des Motors einwandfrei auf die Straße gebracht. Beim ADAC Ausweichtest liefert der Golf Alltrack eine gute Vorstellung ab. Einerseits reagiert er bei einem plötzlichen Ausweichmanöver mit ruckartigem Lenken und Gegenlenken mit einem nur moderat nach außen drängenden Heck (Übersteuern), das ESP regelt rechtzeitig ein. Andererseits legt er eine gute Fahrdynamik an den Tag und kann von geübten Fahrern durch sein leichtes Gieren flott durch den Pylonenparcours dirigiert werden.

### 1,8 Lenkung

⊕ Die beim Golf Alltrack optionale Progressivlenkung ist im Testwagen verbaut, sie spricht um die Mittellage vergleichbar direkt wie die Standard-Lenkung an, dafür mit zunehmendem Lenkwinkel direkter. So muss man im Alltag weniger weit lenken, ohne dabei ein zu giftiges Ansprechen um die Mittellage zu erhalten. Die direkte Auslegung der Lenkung ist

angenehm, auch die Zentrierung gefällt – in der Summe ergibt sich ein gutes Lenkgefühl, der Golf lässt sich damit einwandfrei beherrschen. Die Lenkkräfte kann man in zwei Stufen variieren (bei Option Fahrprofilauswahl). Von Anschlag zu Anschlag benötigt man nur 2,2 Lenkradumdrehungen.

### 2,2 Bremse

⊕ Der Golf Alltrack hat eine standfeste Bremsanlage verbaut. Damit benötigt der kompakte Kombi durchschnittlich nur 34,2 m, um von 100 km/h bis zum Stillstand zu bremsen (Mittel aus

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

# 1,5 SICHERHEIT

## 1,1 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ VW hat den Golf Alltrack mit praktisch allen Assistenten ausgestattet, die momentan bei Volkswagen erhältlich sind - manches zwar nur gegen Aufpreis, viele Assistenten kommen aber inzwischen serienmäßig in die Golf-Modelle. Aufpreisfrei an Bord sind ein Radarsensor für die Kollisionswarnung und den Notbremsassistenten (die ACC-Funktion kostet dagegen Aufpreis); das Notbremssystem warnt optisch und akustisch sowie mit Bremsruck sehr effektiv und soll Kollisionen im Stadttempo-Bereich weitgehend vermeiden können. Seit Modelljahr 2021 umfasst das Paket auch eine Abbiegebremsefunktion, um beim Linksabbiegen eine Kollision mit einem entgegenkommenden Fahrzeug zu vermeiden, und eine Ausweichunterstützung. Das Fahrerassistenzpaket "Travel Assist" kostet Aufpreis, es kombiniert unter anderem den Spurhalteassistenten (Serie) mit dem "Emergency Assist", der den Golf automatisch zum Stillstand bringt, wenn der Fahrer nicht mehr reagiert. Der Spurhalteassistent hat eine zuverlässige Handsoff-Erkennung - diese erkennt, ob der Fahrer aufmerksam ist und eine Hand am Lenkrad hat. Das optionale Spurwechselsystem umfasst überdies den Ausparkassistenten, der mit Radar-Sensoren in der Heckschürze den kreuzenden Verkehr überwacht und beim Rückwärtsausparken vor Gefahren warnt oder zur Not selbstständig bremst. 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, sowie der Ausweichassistent mit Abbiegebremsefunktion und Ausweichunterstützung. Ein indirekt messendes Reifendrucksystem ist immer an Bord (als Minimum vorgeschrieben), ein direkt messendes mit Sensoren in den Reifen dagegen nicht erhältlich. Optional kann man ein Head-Up-Display ordern, das seine Inhalte in die Frontscheibe projiziert.

## 1,3 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Beim ADAC Crashtest nach Euro NCAP-Norm kann der Golf VIII 95 Prozent für eine sehr gute Insassensicherheit erzielen (Test 12/2019). Front- und Seitenairbags vorn sowie von vorn nach hinten durchgehende Kopfairbags bringt der neue Golf immer mit, die hinteren Seitenairbags kosten Aufpreis; Knieairbags werden nicht angeboten. Dafür gibt es gegen Aufpreis einen Center-Airbag vorn zwischen den Vordersitzen. Die vorderen Kopfstützen bieten Personen bis knapp 1,95 m Größe guten Schutz. Hinten reichen sie nur bis gut 1,75 m Größe, da der Abstand zum Dachhimmel aber gering

## DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

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

genug ist, können sie insgesamt gut schützen. Vorn und hinten werden die Insassen akustisch ermahnt, sich anzugurten. Gegen Aufpreis gibt es das „Proaktive Insassenschutzsystem“, das in einer Notsituation (z. B. ESP-Einsatz) durch Straffen der Gurte und weitgehendes Schließen der Fenster mögliche Unfallfolgen reduzieren soll. Bei einem Unfall wird automatisch über die eingebaute SIM-Karte ein Notruf abgesetzt (Serie) und wenn möglich neben dem Notruf auch eine Sprechverbindung aufgebaut. Der Golf VIII hat serienmäßig in allen Ausstattungsversionen eine Car-to-X Kommunikation an Bord. Sie arbeitet über pWLAN, ist also nicht auf Mobilfunkverbindungen angewiesen, um

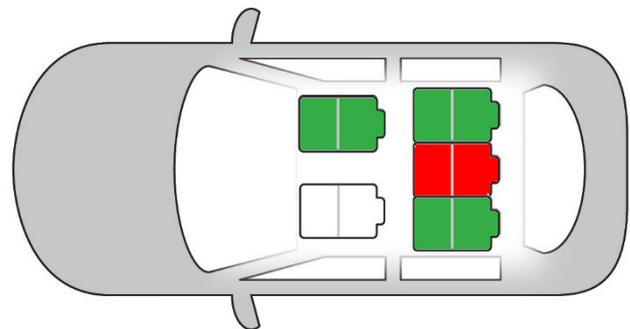
Verkehrsteilnehmer im Umfeld über Gefahren zu informieren, die die Fahrzeugsensoren festgestellt haben. Auch kann der Golf von anderen Verkehrsteilnehmern oder stationären Einrichtungen (z.B. Baustellenabsicherungswagen) Informationen empfangen und so seinen Fahrer rechtzeitig warnen – auf diese Weise können gefährliche Situationen und Unfälle vermieden werden. Das VW-System kann aktuell elf verschiedene Szenarien erkennen und adressieren, von Glatteisgefahr bis Fahrzeugpanne, von Feuerwehrfahrzeug bis Stauende auf der Autobahn hinter einer Kuppe oder bei schlechter Sicht.

## 2,0 Kindersicherheit

⊕ Im ADAC Crashtest nach Euro NCAP-Norm erzielt der Golf VIII 89 Prozent der maximal möglichen Punkte für seine gute Kindersicherheit. Auf der Rückbank kann man Kindersitze außen einwandfrei befestigen, entweder mit den Gurten (günstig dank fester Gurtschlösser) oder komfortabler mit Isofix (und Ankerhaken); eine i-Size-Freigabe ist vorhanden. Der Mittelsitz eignet sich nur bedingt für Kindersitze, da die Polsterung einen sicheren Stand weniger begünstigt, keine Isofixbefestigungen vorhanden sind und die Gurtanlenkpunkte ungünstig liegen. Einfacher geht es wiederum auf dem Beifahrersitz, der über einen abschaltbaren Beifahrerairbag verfügt; die Befestigung ist über den Gurt oder über Isofix (inkl. i-Size) möglich. Die Kindersicherung in den hinteren Türen wird über einen versenkten Schalter betätigt und ist somit manipulationssicher gegenüber kleinen Kindern.

### Kindersitze

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



#### Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5) ■ gut (1,6 – 2,5) ■ befriedigend (2,6 – 3,5) ■ ausreichend (3,6 – 4,5) ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

## 2,7 Fußgängerschutz

Den Fußgängerschutz hat VW deutlich verbessert, das Verletzungsrisiko bei einem Zusammenstoß ist damit gesunken. Beim Crashtest nach Euro NCAP Norm kann der Golf VIII nun 76 Prozent der möglichen Punkte erzielen. Die Front ist gut entschärft, nur die Seiten der Motorhaube und besonders die A-

Säulen bergen noch ein erhöhtes Verletzungsrisiko. Ein Notbremsassistent mit Personen- und Fahrradfahrer-Erkennung ist serienmäßig. Mit ihm sollte das Risiko einer Kollision oder zumindest die Schwere der Verletzungen deutlich reduziert werden.

## 2,3 UMWELT/ECOTEST

### 3,5 Verbrauch/CO<sub>2</sub>

Im ADAC Ecotest kommt der neue Golf Alltrack mit 200 PS, Allradantrieb und Doppelkupplungsgetriebe auf einen Durchschnittsverbrauch von 5,7 l Diesel pro 100 km. Damit verbunden ist eine CO<sub>2</sub>-Bilanz von 176 g/km, wofür der Wolfsburger 25 Punkte erhält. Das Getriebe bietet eine intelligente Freilauf-funktion, die je nach Situation den Motor in den Leerlauf ver-setzt und das Auto damit weiter rollen lässt; wer das geschickt einsetzt, kann mit dem Golf Alltrack sehr sparsam unterwegs sein. Innerorts liegt der Verbrauch bei 6,0 l, außerorts bei 5,0 l und auf der Autobahn bei 6,5 l Diesel alle 100 km.

### 1,0 Schadstoffe

⊕ Der Golf Alltrack im Test ist nach der aktuellen Abgasnorm Euro 6d homologiert. Der Testwagen kann die Grenzwerte problemlos einhalten, so sauber durchläuft er die Ecotest-Messungen. Alle Grenzwerte werden deutlich unterschritten. Selbst wenn die volle Leistung gefordert wird, steigen die NO<sub>x</sub>-Emissionen kaum an, der Lohn sind volle 50 Punkte im Bereich Schadstoffe des Ecotest. Die Partikelemissionen fallen durchgängig sehr niedrig aus. Zusammen mit den 25 Zählern

### Verbrauch

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

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

aus dem CO<sub>2</sub>-Bereich erzielt der Golf Alltrack TDI 75 Punkte und somit vier von fünf Sternen. Die Straßenmessungen bestätigen die sehr geringen Schadstoffemissionen, auch hier liegt der Zweiliter-Dieselmotor von VW weit unter den gesetzlichen wie auch unter den strengeren Ecotest-Grenzwerten.

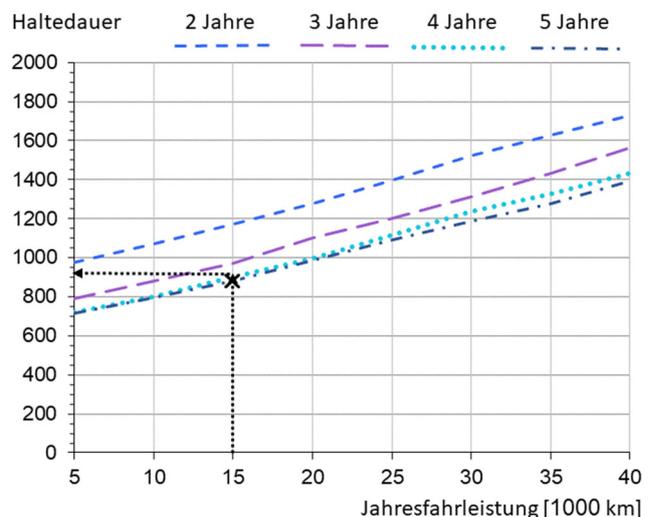
## 3,0 AUTOKOSTEN

### 3,0 Monatliche Gesamtkosten

Die Preisvorstellungen von VW sind nicht leicht zu verdauen. So möchten die Wolfsburger für den Golf Alltrack TDI 4MOTION DSG mindestens 43.485 Euro. Dabei fällt die Serienausstattung wirklich spärlich für diese Preisregion aus. Mit den in dieser Klasse erwarteten Extras liegt der Alltrack schnell bei 50.000 Euro oder mehr. Zwar steht der Diesel mit 200 PS gut im Futter und sind Allrad und Automatik dabei, aber der Testwagenpreis von über 56.000 Euro mit guter, jedoch nicht umfassender Ausstattung spricht Bände. Entsprechend schmerzlich fällt der absolute Wertverlust jeden Monat aus, auch wenn der Golf bisher immer sehr wertstabil war. Bezüglich Motor und Assistenz- sowie Infotainmentsystemen ist der Wagen auf dem neuesten Stand, das sollte sich ebenso positiv auf den Restwertverlauf auswirken. Teure Reparaturen wie ein Zahnriemenwechsel sind üblicherweise nur selten nötig. Die Steuer liegt bei 301 Euro pro Jahr, die Typenklasseneinstufungen für die Versicherungen sind noch günstig (Haftpflicht 14) bis moderat (Teil- und Vollkasko 24 bzw. 23). Die Ölwechsel- und Inspektionsintervalle sind fahrleistungs- und fahrstilabhängig, können bei bis zu 30.000 km oder bis zwei Jahren liegen.

### Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Bei-spiel: 878 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



## HERSTELLERANGABEN

4-Zyl.-Turbodiesel (Reihe), Euro 6d-ISC-FCM, SCR-Kat mit DPF	
Hubraum	1.968 ccm
Leistung	147 kW/200 PS bei 3.500 1/min
Maximales Drehmoment	400 Nm bei 1.750 1/min
Kraftübertragung	Allrad aut. zuschaltend
Getriebe	7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	229 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	7,1 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	5,6 l
CO <sub>2</sub> -Ausstoß (WLTP)	146 g/km
Stirnfläche/c <sub>v</sub> -Wert	k.A.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	225/45 R17
Länge/Breite/Höhe	4.639/1.795/1.510 mm
Leergewicht/Zuladung	1.616/504 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	611/1.624 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/2.000 kg
Stützlast/Dachlast	80/75 kg
Tankinhalt	55 l
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktion	Deutschland, Wolfsburg

## ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	4,4 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	2.000 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	34,2 m
Reifengröße Testwagen	225/45 R18 95W
Reifenmarke Testwagen	Goodyear Efficient Grip
Wendekreis links/rechts	11,2/11,2 m
Ecotest-Verbrauch	5,7 l/100km
Stadt/Land/BAB	6,0/5,0/6,5 l/100km
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Ecotest	150 g/km (WTW* 176 g/km)
Reichweite	965 km
Innengeräusch 130 km/h	67,6 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.075 mm
Leergewicht/Zuladung	1.598/522 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	455/810/1.380 l

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

<b>Betriebskosten</b>	<b>173 Euro</b>	<b>Werkstattkosten</b>	<b>72 Euro</b>
<b>Fixkosten</b>	<b>126 Euro</b>	<b>Wertverlust</b>	<b>507 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	878 Euro		
Steuer pro Jahr	301 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	14/23/24		
Basispreis Golf Alltrack 2.0 TDI SCR 4MOTION DSG	43.485 Euro		

## INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 07.02.2022
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	56.636 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	4.953 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](http://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 CO<sub>2</sub>-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO<sub>2</sub>-Emissionen auch die CO<sub>2</sub>-Emissionen, welche für die Bereitstellung der Kraftstoffe entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich. \* 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	1.125 Euro° (Paket)
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	305 Euro°
Tempomat/Limiter/ACC	-/Serie/320 Euro°
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parkenassistent	215 Euro°
Rückfahrkamera/360°-Kamera	325 Euro°/-
Head-up-Display	700 Euro°
Verkehrszeichenerkennung	620 Euro° (Paket)
Schlüsselloses Zugangssystem	445 Euro°

### SICHERHEIT

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

### INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	ab 620 Euro°
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	305 Euro° (Paket)/-
Sitzheizung vorn/hinten	465 Euro° (Paket)/2.315 Euro (Paket)
Lenkradheizung	150 Euro°
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

### AUSSEN

Anhängerkupplung	890 Euro°
Metalllackierung	660 Euro
Schiebedach/Panoramaglasdach	1.280 Euro

## TESTURTEIL

### AUTOTEST (ohne Autokosten)

**2,2**

### AUTOKOSTEN

**3,0**

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

Stand: Dezember 2022  
Test und Text: M. Ruhdorfer