



## VW Golf 1.5 TSI Life

Fünftürige Schräghecklimousine der unteren Mittelklasse (85 kW / 116 PS)

Das Facelift hat dem Golf der 8. Generation gut getan. Bisherige Stärken sind geblieben und neue kommen hinzu. Überhaupt ist die Gesamtnote von 2,1 für das Testfahrzeug nur die halbe Wahrheit. Das eigentlich Besondere ist die Ausgewogenheit des Golfs, denn neben einigen wirklich guten Eigenschaften wie das Angebot an Assistenten auf dem neuesten Stand gibt es vor allem keine echten Schwächen beim Wolfsburger Kompakten. Wie bei vielen Modellen sind auch die Golf-Preise in den letzten Jahren praktisch durch die Decke gegangen. Grund genug, sich diesmal die noch einigermaßen bezahlbare Basismotorisierung anzusehen. Mit dem Facelift wurde der Dreizylinder in den Ruhestand geschickt, die neue Basis ist der auf 115 PS gedrosselte 1,5-l-Turbobenziner mit vier Zylindern. Er bietet mehr Drehmoment und fühlt sich eine ganze Ecke souveräner an, arbeitet kultivierter und lässt sich trotz langer Getriebeübersetzung angenehm schaltfaul fahren. Apropos schaltfaul: Es gibt den Golf tatsächlich noch als Handschalter. Das manuelle Getriebe schaltet sich gut, nur an der Kupplung braucht man etwas Routine, um möglichst geschmeidig die sechs Gänge zu wechseln. Wer engagiert zum Schalthebel greift, kann sehr günstige Verbräuche einfahren, die sogar eine vier vor dem Komma haben - auch ohne aufwendige Mildhybrid-technik. Wunderbar unaufgeregt und sicher sind die Lenkung und das Standardfahrwerk, letzteres lässt sich für die Genießer mit adaptiven Dämpfern (DCC) aufrüsten. Überhaupt sind sehr viele Optionen für die Einstiegsmotorisierung verfügbar - leider oft in Paketen gebündelt, aber andererseits zwingen viele Konkurrenten zusätzlich zu stärkeren Motorsierungen, was VW noch nicht macht. Die kompakten Außenmaße erleichtern Fahrten in die Stadt, gleichzeitig bietet der Golf ein gutes Platzangebot selbst für vier Erwachsene. Wem der Kofferraum nicht ausreicht, der kann zusätzlich das Dach beladen und über die Anhängerkupplung bis zu 1,5 t ziehen - beides hat er seinem elektrischen Bruder ID.3 voraus. In der Summe ist der Golf gewissermaßen ein kompromissloses Fahrzeug - eben weil man praktisch keine Kompromisse eingehen muss. **Konkurrenten:** u.a. Audi A3, BMW 1er, Hyundai i30, Kia Ceed, Peugeot 308, Seat Leon.

- ⊕ sauberer Benziner mit Sparpotenzial, angenehmes Standardfahrwerk mit Steigerungspotenzial durch optionales DCC, feinfühliges Lenkung, Komfort- und Assistenzextras auf neuestem Stand, gutes Verhältnis zwischen Außengröße und Platzangebot innen
- ⊖ stolzer Preis für ein "Basismodell", dürftige Ausstattung mit teurer Paketaufpreispolitik, vergleichsweise langer Bremsweg mit Ganzjahresreifen

### ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,1

AUTOKOSTEN 2,3

### Zielgruppencheck

	Familie	2,9
	Stadtverkehr	3,3
	Senioren	3,1
	Langstrecke	2,6
	Transport	3,1
	Fahrspaß	2,7
	Preis/Leistung	2,2

Ecotest ★★★★★☆

## 2,7 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

### 2,4 Verarbeitung

Wenn man genauer hinsieht, findet man durchaus Punkte, die eher billig gestaltet sind. Beispielsweise muss die Motorhaube mit einem umständlichen Haltestab offen fixiert werden - der Golf VII hatte an dieser Stelle noch eine praktische Gasdruckfeder. Auch im Innenraum wurde gespart, als ein Beispiel seien hier die Dachsäulenverkleidungen genannt, die ohne Stoffüberzug auskommen müssen. Eine geringere Haltbarkeit der Materialien muss das aber nicht bedeuten, eher betrifft es die "Veredelung" der Oberflächen.

⊕ Die Karosserie des kompakten Schräghecks ist 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

### 3,0 Alltagstauglichkeit

Setzt man den Ecotest-Verbrauch von 5,6 l/100 km an, ergibt sich mit dem 45 l Tank eine theoretische Reichweite von rund 800 km - ein ansehnliches Resultat. Die maximal mögliche Zuladung liegt im Falle unseres Testwagens bei angemessenen 504 kg - das reicht locker für vier Leute samt schwerem Gepäck. Auf dem Dach gibt's zwar keine Dachreling (die ist dem Variant vorbehalten), es dürfen auf geeigneten Dachträgern aber trotzdem bis zu 75 kg obenauf transportiert werden. Die Stützlast auf der Anhängerkupplung kann bis zu 80 kg betragen, das reicht auch noch für einen Fahrradträger samt zweier schwerer E-Bikes. Und wenn es ein Anhänger hinten dran sein soll, darf er bis zu 1,3 t (bis 12 % Steigung) oder bis zu 1,5 t (bis 8 % Steigung)

### 2,5 Licht und Sicht

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.

⊕ Die kompakten Abmessungen des Golf VIII lassen sich gut abschätzen. Man hat insgesamt eine ordentliche Sicht rundherum aus dem Auto, lediglich die sehr breiten hinteren C-Säulen, ein Golf-Charakteristikum, schränken die Sicht ein - vor allem beim Abbiegen oder Rückwärtseinparken fällt das auf. Die ADAC Rundumsichtmessung absolviert er insgesamt zufriedenstellend. 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

Unterboden ist gut geschützt und großflächig verkleidet, nur der Raum hinter der Hinterachse wird lediglich von den zwei großvolumigen Schalldämpfern der Abgasanlage ausgefüllt. An den Fahrwerksteilen sind zusätzlich Luftleitverkleidungen installiert. Im Innenraum gefällt die sorgfältige Verarbeitung, alles sitzt fest und gibt auch auf schlechten Straßen keine Geräusche von sich. Geschäumte Kunststoffe sowie Chromrändchen und Hochglanzflächen hinterlassen einen hochwertigen Eindruck (solange sie sauber sind). Bei genauer Betrachtung fällt auf, dass VW nichts zu verschenken hat; die teurere 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.

wiegen, wenn er über eine eigene Bremse verfügt - sonst die üblichen 750 kg. Bei einer Reifenpanne muss man sich mit dem serienmäßigen Reparaturset behelfen - außer man hat eine der beiden Optionen gewählt: VW bietet gegen Aufpreis ein Notrad oder sogar ein Reserverad in Fahrbereifung. Bei letzteren beiden oder in Verbindung mit Winterreifen ab Werk sind auch Bordwerkzeug und Wagenheber im Fahrzeug verstaut. Die Außenmaße sind für aktuelles Fahrzeugmodell noch recht kompakt, mit 2,08 m Breite und 4,28 m Länge fährt man in die Innenstadt ohne großen Stress. Der Wendekreis von 11,1 m geht in Ordnung.



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

hinten, die sich um einen Parkassistenten ergänzen lassen, der beim Ein- oder Ausparken das Lenken übernimmt sowie Gas- und Bremsaufforderungen gibt. Gegen weiteren Aufpreis steht für die Automatik-Varianten des Golf inzwischen auch die Funktion ferngesteuertes Parken über das Smartphone zur Verfügung. Optional gibt's überdies eine Rückfahrkamera, die nur bei Bedarf unter dem VW-Emblem ausklappt und sonst schmutzgeschützt ist. Eine 360-Grad-Kamera ist für den Wolfsburger seit dem Facelift nun auch erhältlich. Der Golf VIII ist serienmäßig mit LED-Scheinwerfern ausgestattet, gegen Aufpreis gibt es die LED-Plus-Scheinwerfer im Testwagen, die zusätzlich über Schlechtwetterlicht und Abbiegelicht verfügen. Alternativ und freilich für noch mehr Geld kann man das IQ.LIGHT ordern, dann sind die Scheinwerfer als LED-Matrix-Licht ausgelegt, das unter anderem einen blendfreien dynamischen Fernlichtassistenten bietet. Schon das "mittlere" Lichtsystem gefällt mit einer guten Fahrbahnausleuchtung, leuchtet ausreichend hell und breit. Wer häufiger längere Strecken bei Dunkelheit unterwegs ist, wird die zusätzlichen Funktionen des IQ.LIGHT zu schätzen wissen.

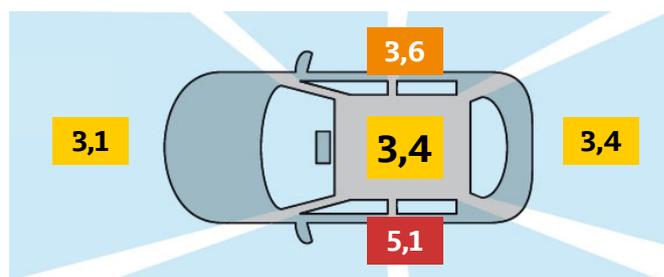
⊖ Eine Scheinwerferreinigungsanlage gibt es grundsätzlich nicht, außer beim Top-Optionslicht muss man die Leuchtweite manuell regulieren.

## 2,6 Ein-/Ausstieg

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

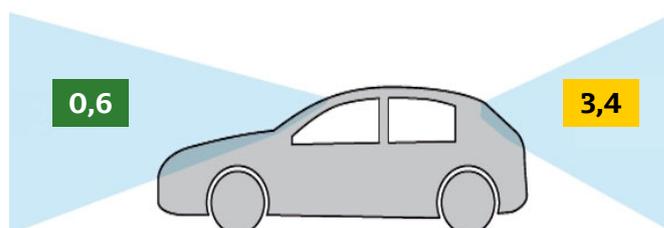
## Rundumsicht

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



## Vorderes und hinteres Nahfeld

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



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

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

### 3,1 Kofferraum-Volumen

Ist der variable Kofferraumboden in der unteren Position, fasst der Gepäckraum 305 l unter der Kofferraumabdeckung. Entfernt man die obere Abdeckung und nutzt den Stauraum bis zum Dach hoch, erweitert sich das Volumen auf 440 l. Alternativ kann man im Kofferraum auch bis zu sieben Getränkeboxen 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 sind bis zu 1.160 l Volumen verfügbar. Weiteren Stauraum gibt es unter dem Kofferraumboden, dort finden noch etwa 35 l in der Reserveradmulde Platz.



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

### 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 noch günstig. Auch innen stört die kleine Stufe mit 6,5 cm beim Be- und Entladen kaum – wenn der Kofferraumboden in der oberen Position ist. Dann hat man unter dem Kofferraumboden noch 60 Liter plus die 20 Liter Stauraum in der Reserveradmulde zur Verfügung. Senkt man den Boden ab, wächst die innere Stufe auf 16,5 cm an. Insgesamt kann man den Kofferraum gut nutzen, lediglich die schwache Ausleuchtung mit nur einer Lampe rechts stört etwas.

### 2,5 Kofferraum-Variabilität

⊕ Die Rücksitzlehne lässt sich asymmetrisch geteilt umklappen. Für lange Gegenstände wie Skier ist auch die Durchladeeinrichtung in der Lehnenmitte praktisch (beides Serie). Das Umklappen gelingt leicht, die Kopfstützen müssen nicht entfernt werden. Beim Zurückklappen der Lehnen sollte man darauf achten, die seitlichen Gurte nicht einzuklemmen und zu beschädigen. Die umklappbare Beifahrersitzlehne gibt



Mit 68 cm liegt die Ladekante in einer angenehmen Höhe.

es gegen Aufpreis. Der Kofferraum bietet je ein praktisches Fach links und rechts, dort lassen sich kleine Gegenstände verstauen. Überdies stehen vier stabile Verzurrösen im Bereich des Bodens zur Verfügung.

## 2,3 INNENRAUM

### 2,3 Bedienung

⊕ Für VW gab es reichlich Kritik, als die Wolfsburger im Golf VIII und ID.3 ein komplett neues Bediensystem einführten. Einerseits ist es manchmal nicht leicht, sich auf Neues einzulassen. Andererseits hat VW anfangs auch großen Raum für Beanstandungen gegeben: Viel zu langsam, nicht ausgereift, voller Softwarebugs - das einzig zuverlässige waren die regelmäßigen Abstürze. Aber die Wolfsburger haben dran gearbeitet, die Kritik ernst genommen und inzwischen ein System zur Reife gebracht, das trotz seines enormen Funktionsumfangs im Alltag stabil und sinnvoll funktioniert. Es sind Shortcuts an der richtigen Stelle hinzugekommen und es gibt praktische Individualisierungsmöglichkeiten. Parallel dazu wurde die Rechenleistung der Hardware signifikant erhöht. Im Golf VIII Facelift kommt der aktuelle Softwarestand zum Einsatz. Das System im Testwagen hat so schnell und stabil gearbeitet, wie man das erwartet. Die Klimabedienung klappt einfach, auch weil die Sensorflächen unterhalb des Monitors beleuchtet sind - endlich kann man unter allen Lichtbedingungen sehen, wo es wärmer oder kälter wird und wo die Lautstärke regulierbar ist. Die grundsätzlichen Klimafunktionen wie Temperatur oder Sitzheizung steuert man über einen dafür reservierten Bereich unten im Touchdisplay. Immer noch nicht so intuitiv wie separate mechanische Drehregler, aber mit geringerer Ablenkung bedienbar als bei anderen Lösungen mit Aufrufen eines Menüs. Wer noch tiefer ins Klimatisierungsgeschehen eingreifen will, muss ein gesondertes Menü öffnen. Hier gibt es neben der klassischen Steuerung über Luftverteilung und -intensität ein alternatives Menü, dessen Bezeichnungen in Klarsprache gehalten sind: "Hände wärmen", "Füße kühlen" und ähnliches. Eine nette Idee, erleichtert es vielen Fahrern doch die richtige und bedarfsgerechte Einstellung. Am oberen Bildschirmrand des Zentralscreens kann man Shortcuts für häufig genutzte Funktionen ablegen und nach eigenen Wünschen anordnen, so geht es schnell direkt in Menüs z.B. für Fahrzeugeinstellungen, Fahrmodi oder Assistenten. Man muss sich schon eine Weile mit dem großen Funktionsumfang des Infotainmentsystems beschäftigen, bis die Bedienung flüssig klappt. Im Gegensatz zu den ID-

Modellen verbaut VW bei den Verbrennerfahrzeugen nach wie vor große Instrumentendisplays. Diese bieten einen hohen Informationsgehalt und lassen sich bis zu einem gewissen Grad individualisieren. Den Hebel für die Gangschaltung gibt es noch an gewohnter Stelle, dort ist er einwandfrei zu erreichen und prima zu bedienen. Die Scheibenwischerfunktionen sind weiterhin an gewohnter Stelle, hier muss man sich beispielsweise beim neuen Passat deutlich mehr umgewöhnen. Lenkrad, Sitz, Licht und andere Grundfunktionen sind schnell eingestellt, die Bedienung klappt hier völlig problemlos. Fahrer- und Beifahrersitz können manuell oder gegen Aufpreis der Fahrersitz elektrisch eingestellt werden; dann verfügt er zusätzlich über eine Memoryfunktion mit zwei Speicherplätzen. Weitere Vorteile des Golf gegenüber den ID-Modellen: Das Lenkrad hat mechanische Tasten und nicht nur Sensorflächen, die Bedienung lenkt weit weniger ab und gelingt treffsicherer. Zudem gibt es vier Fensterheberschalter in der Fahrertür (die ID-Modelle bieten nur zwei mit umständlicher Umschaltfunktion), alle Fensterheber verfügen über Automatikfunktion und zuverlässigem Einklemmschutz.



Die Verarbeitungsqualität ist auf gewohnt hohem Niveau, die Materialanmutung erreicht dieses jedoch nicht mehr an jeder Stelle. Die Bedienung ist generell funktionell und das nochmals weiter entwickelte Infotainmentsystem kann jetzt überzeugen.

### 2,1 Multimedia/Konnektivität

⊕ VW bietet für den Golf sehr viele Multimedia-Optionen - die meisten Dinge allerdings gegen Aufpreis. Immerhin sind ein DAB-Radio, sieben Lautsprecher, die induktive Ladeschale sowie eine Bluetooth-Verbindung immer mit an Bord. Ebenso ohne Aufpreis gibt es Apple CarPlay und Android Auto, beides auch kabellos nutzbar. Nutzt man die Navi-App vom Handy, ist

das optionale Navigationssystem eventuell nicht nötig. Dann muss man aber auf die erweiterte Sprachsteuerung inkl. Unterstützung durch den KI-Assistenten ChatGPT verzichten, denn diesen bindet VW an die Infotainment-Pakete. Mit dem aufpreispflichtigen Navigationssystem ziehen zusätzlich Online-Funktionen wie Live-Traffic in das

Infotainmentsystem ein. Optional erhält man ein Soundsystem von Harman Kardon mit acht Lautsprechern, einem zusätzlichen Subwoofer und 480 Watt Gesamtleistung, welches das schon gute serienmäßige Soundsystem erweitert. Vorn wie hinten gibt es je zwei USB-C-Anschlüsse, hinten nur als verbliebene Stromversorgung. Über die Handy-App kann man den Status seines Golfs abrufen, z.B. Standort, Tankfüllstand und anstehende Wartungen. Volkswagen bietet eine Personalisierungsfunktion über ein eigenes Nutzerprofil an, mit dem man sich auch in anderen VWs (z. B. Leihfahrzeug)

## 1,8 Raumangebot vorn

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

## 2,8 Raumangebot hinten

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

## 2,8 Innenraum-Variabilität

Serienmäßig wird eine asymmetrisch geteilt umklappbare Rückbank verbaut. Einzelne verschieb- oder ausbaubare Sitze sind nicht verfügbar. Das Angebot an Ablagen ist gut, es gibt kleine wie große, offene und geschlossene. Das Smartphone findet sicher seinen Platz und wird auch induktiv geladen; die Ladeschale ist selbst für über 6 Zoll große Geräte groß genug

## 2,6 KOMFORT

### 2,7 Federung

Gegen Aufpreis ist der Golf mit adaptiven Dämpfern ausgestattet - sogar mit dem Basisbenziner. Die elektronische Fahrwerksregelung ist im Testwagen jedoch nicht verbaut.

anmelden kann und dann alle persönlichen Einstellungen vorfindet – sofern das Leihfahrzeug diese Funktionalität ebenfalls besitzt.

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

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



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

dimensioniert. Die Türfächer fassen vorne 1,5 l-, hinten 1 l-Flaschen. Das Handschuhfach ist groß genug und beleuchtet, jedoch nicht gekühlt und auch nicht abschließbar; feinen Filz im Innern wie in früheren Golf-Generationen gibt es nicht mehr, harte Gegenstände können daher Klappergeräusche verursachen.

Tatsächlich bietet auch das Standardfahrwerk einen angenehmen Federungskomfort. Es ist in der Summe ein guter Kompromiss für den Alltag. Es spricht ausreichend willig und fein

auf Unebenheiten an, ohne dabei schaukelig zu wirken. So ist der Komfort innerorts annehmbar, am ehesten spürt man Kanten und grobe Unebenheiten. Kleinere Bodenwellen bringen keine Unruhe ins Fahrzeug. Kopfsteinpflaster und Einzelhindernisse wie abgesenkte Kanaldeckel merkt man, allerdings wird es nicht nervig. Über Geschwindigkeitshügel zeigt sich

das gute Schluckvermögen des Fahrwerks, denn die Insassen werden nicht zu sehr belastet. Außerorts spricht die Federung engagiert an und kann selbst auf schlechten Straßen überzeugen, die Karosseriebewegungen nehmen trotzdem nicht übermäßig zu. Auf der Autobahn ergibt sich ein entspanntes Dahinfahren, selbst lange Strecken legt man ohne Stress zurück.

## 2,5 Sitze

⊕ Die mit "ergoActive" betitelten Optionssitze sind im Testwagen nicht verbaut, jedoch gegen Aufpreis verfügbar. Mit ihnen würden die Sitzneigungseinstellung sowie eine ausziehbare Oberschenkelauflage und für den Fahrersitz eine Massagefunktion über die Lendenwirbelstütze in den Golf einziehen. Gegen Aufpreis ist der Fahrersitz elektrisch einstellbar und verfügt dann über eine Memoryfunktion inkl. zwei Speicherplätzen. Die serienmäßigen Komfortsitze bieten

immerhin eine Höheneinstellung und manuelle Zweibeinigen-Lendenwirbelstützen. Ansonsten gefallen die Seriensitze vorn mit guten Konturen sowie angemessenem Seitenhalt und ermöglichen eine angenehme Sitzposition. In der zweiten Reihe geht es weniger komfortabel zu, die Konturen von Lehne und Sitzfläche sind nur zufriedenstellend, ebenso die Sitzposition, die für Erwachsene keine optimale Oberschenkelunterstützung ermöglicht.

## 2,9 Innengeräusch

Angemessen gedämmt ist der Golf VIII durchaus, auch wenn es im Innenraum während der Fahrt nicht wirklich leise ist. Bei 130 km/h liegen 68,2 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 sind zu hören,

allerdings nicht an bestimmten Stellen in besonderer Weise, sondern in die allgemeinen Fahrgeräuschen einfließend. Der überarbeitete Turbobenziner läuft bei ruhiger Fahrweise leise im Hintergrund und ruhig vor sich hin grummelnd, ist beim starken Beschleunigen und dann in höheren Drehzahlen jedoch deutlich zu hören.

## 2,3 Klimatisierung

⊕ Eine Klimaautomatik ist im Golf Serie, optional erhält man eine Dreizonen-Version, für die Rückbank gibt es dann eine eigene Einstellmöglichkeit. Die Intensität des Automatikmodus kann in drei Stufen vorgewählt werden. Ebenso lässt sich der Luftaustritt oben, Mitte und unten einzeln anwählen, allerdings nur für Fahrer und Beifahrer gemeinsam. Es gibt einen Beschlag- und einen Luftgütesensor, die u. a. die Umluftschaltung automatisch steuern. Für die hinteren Insassen stehen Belüftungsdüsen im Fußraum sowie zwischen den Vordersitzen zur Verfügung, allerdings lässt sich für die mittigen Luftausströmer lediglich die Temperatur, nicht aber die Luftmenge separat wählen. Beheizte Sitzgelegenheiten vorn oder hinten kosten extra, ebenso eine Sitzlüftung für die

Vordersitze. Soll sich das Lenkrad elektrisch erwärmen, muss man dafür genauso Aufpreis bezahlen wie für eine Standheizung. Eine drahtlos beheizte Windschutzscheibe ist für den Golf aktuell nicht lieferbar. Immerhin gibt es optional getönte hintere Scheiben. Rollos in den hinteren Türen sind nicht erhältlich.

⊖ Die Lüftungsdüsen im Armaturenbrett haben keine Drehrädchen, man kann die Luftmenge nicht unabhängig von der Strömungsrichtung justieren. Die Sitzheizung hinten ist nur im Winterpaket Premium für 2.260 Euro erhältlich, weil es zusätzlich die benzinbetriebene Standheizung enthält.

## 2,1 MOTOR/ANTRIEB

### 2,4 Fahrleistungen

⊕ Mit dem neuen 115 PS starken Turbomotor ist der Golf völlig ausreichend motorisiert, seine 220 Nm Drehmoment liegen zwischen 1.500 und 3.000 U/min an. Damit lässt sich der Kompakte sehr schaltfaul fahren, schon ab 60 km/h kann man im 6. Gang unterwegs sein. Bei niedrigen

Drehzahlen zeigt der Motor ein etwas verzögertes Ansprechen, ansonsten reagiert er recht spontan auf Gasbefehle. Die Elastizitätsmessungen in den Gängen vier bis sechs bestätigen die gute Durchzugskraft des Turbobenziners. Insgesamt kann man durchaus mit Fahrspaß unterwegs sein.

Die Beschleunigung von 0 auf 100 km/h gelingt laut Hersteller in 9,9 s, die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 203 km/h. Für den Zwischenspur von 60 auf 100 km/h wurden minimal 6,1 s gemessen (im 2. Gang); der gleiche Geschwindigkeitszuwachs ist nur im vierten Gang in 8,3 s, nur im 5. Gang in 11,2 s und nur

im 6. Gang in 18,2 s möglich. Damit lässt sich der Kompakte durchaus schaltfaul fahren. Soll es möglichst schnell von 80 auf 120 km/h gehen, dann benötigt der Test-Golf mit Basisbenziner 7,8 s.

## 2,1 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Der Turbobenziner entfaltet seine Leistung gleichmäßig und über einen weiten Drehzahlbereich nachdrücklich. Er spricht zwar unter 1.500 1/min etwas zögerlich auf Gasbefehle an, darüber beschleunigt er dann druckvoll und lässt auch bei hohen Drehzahlen nicht nach. Die relativ harte Verbrennung für einen Benziner durch den hohen Einspritzdruck merkt man, es ergibt sich ein etwas rauer Motorlauf. Dennoch dringen kaum Vibrationen in den Innenraum, gerade bis in mittlere Drehzahlen - dem häufigsten Einsatzbereich - läuft der Vierzylinder kultiviert. Hohe Drehzahlen wirken sich

hauptsächlich akustisch auf die Insassen aus, etwa ab 4.000 1/min wird es brummig, aber noch nicht nervig. Beim Ausdrehen wird der Motor deutlich lauter - jedoch muss man den hohen Drehzahlbereich im Alltag höchstens beim Überholvorgang nutzen, im üblichen Alltagsbetrieb kann man problemlos im kultivierten Drehzahlbereich des 1,5-TSI bleiben. Überhaupt läuft der 1.5 TSI im Golf vergleichsweise kultiviert, hier hat der Hersteller offensichtlich einen hohen Aufwand bei der Feinabstimmung betrieben.

## 1,8 Schaltung/Getriebe

⊕ Das Sechsganggetriebe ist angemessen präzise geführt und lässt sich leicht schalten, die Wege sind dabei nicht zu lang. Der Rückwärtsgang kann einfach eingelegt werden, er ist über separates „Herunterdrücken“ gesichert. Der Motor hebt im Kupplungsschleifpunkt seine Drehzahl leicht an, damit er nicht so leicht abgewürgt wird - so klappt das Anfahren einfacher. Insgesamt ist das Getriebe recht lang übersetzt (2.400 U/min bei 130 km/h), der Motor kommt damit aber gut

zurecht - letztlich hilft es beim Kraftstoffsparen. Die Gänge passen gut zueinander, es entstehen keine großen Sprünge zwischen den Stufen. An die Dosierung der Kupplung muss man sich etwas gewöhnen, damit es im Zuge der Schaltvorgänge keine leichten Schaltschläge gibt. Die Start-Stopp-Funktion arbeitet einwandfrei und praxistauglich. Eine Autohold-Funktion über die elektrische Handbremse ist Serie.

# 2,4 FAHREIGENSCHAFTEN

## 2,1 Fahrstabilität

⊕ Die VW Ingenieure haben dem Golf VIII ein souveränes Fahrwerk mitgegeben. Der Wagen liegt sicher auf der Straße und lässt sich weder von engen Kurven noch von Ausweichmanövern aus der Ruhe bringen. Der Geradeauslauf ist einwandfrei, es gibt einen dezenten automatischen Ausgleich von Seitenwind und seitlich abschüssiger Fahrbahn. Der Golf ist insgesamt auffällig unauffällig unterwegs, für entspanntes Fahren optimal. Selbst bei sportlicher Gangart halten sich die Aufbaubewegungen wie Seitenneigung oder Nicken in Grenzen. 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. Andererseits lässt er sich bei gezielten Ausweichmanövern sehr präzise und sehr schnell durch die Gassen scheuchen. Gerade bei der Fahrdynamik kann er somit punkten, ohne die Fahrsicherheit zu vernachlässigen.

## 1,8 Lenkung

⊕ Optional gibt es für den Golf die Progressivlenkung; sie verfügt über eine lenkwinkelabhängige Übersetzung und reduziert damit den Lenkaufwand beim Rangieren, ohne dass um die Mittellage die Lenkung zu empfindlich würde. Im Testwagen ist die Optionslenkung nicht verbaut. Die

"Basislenkung" zeigt sich aber schon von ihrer besten Seite. Man hat ein sehr gutes Lenkgefühl und eine gute Rückmeldung. Die Lenkung ist sensibel, aber nicht empfindlich. Die Mittellage ist klar zu spüren, die Zentrierung einwandfrei. Damit lässt sich problemlos und entspannt

zielgenau durch die Kurven fahren und den Golf entspannt auf Kurs halten. Die Lenkkräfte kann man in zwei Stufen variieren, wenn man die Option Fahrprofilauswahl ordert (nicht im Testwagen). Von Anschlag zu Anschlag benötigt man 2,7 Lenkradumdrehungen, mit der optionalen Progressivlenkung wären es 2,2 Umdrehungen.

### 3,0 Bremse

Unter dem Aspekt eines möglichst kurzen Bremswegs sind die optionalen Ganzjahresreifen auf dem Testwagen keine gute Idee. Das Bremssystem im Golf wäre mit entsprechend optimaler Bereifung für Anhaltewege um die 35 m oder weniger gut - mit dem Testwagen ergeben sich jedoch 36,7 m (Mittel aus zehn Einzelmessungen). Das Bremssystem zeigt sich dabei dank Scheibenbremsen rundum standhaft. Die Bremse spricht gut an und lässt sich einwandfrei dosieren.

## 1,5 SICHERHEIT

### 0,7 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

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

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

## 1,7 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Beim ADAC Crashtest nach Euro NCAP-Norm kann der Golf VIII 88 Prozent für eine gute Insassensicherheit erzielen (Test 10/2022, bestätigt für Facelift 03/2024). Front- und Seitenairbags vorn sowie von vorn nach hinten durchgehende Kopfairbags bringt der neue Golf immer mit, die hinteren Seitenairbags kosten Aufpreis; Knieairbags werden nicht angeboten. Dafür gibt es serienmäßig einen Center-Airbag vorn zwischen den Vordersitzen. Die vorderen Kopfstützen bieten Personen bis knapp 1,95 m Größe guten Schutz. Hinten reichen sie nur bis gut 1,75 m Größe, da der Abstand zum Dachhimmel aber gering genug ist, können sie insgesamt 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. Warndreieck und Verbandkasten sind gut erreichbar. Vier stabile Verzurrösen ermöglichen das Sichern schweren Gepäcks.

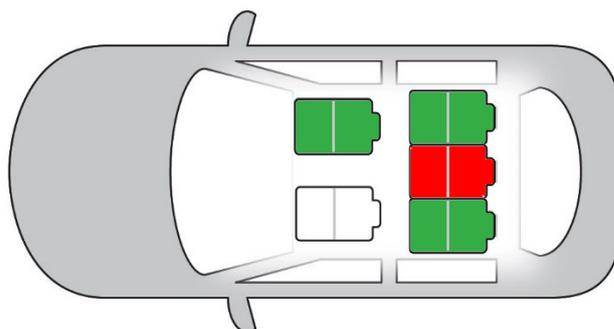
⊖ Die mittlere Kopfstütze hinten lässt sich nicht so weit ausziehen wie die beiden äußeren. Ein Kofferraumtrennnetz ist für den Schrägheck-Golf nicht erhältlich.

## 2,1 Kindersicherheit

⊕ Im ADAC Crashtest nach Euro NCAP-Norm erzielt der Golf VIII 78 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. Für alle elektrischen Fensterheber gibt es einen sensibel wirkenden Einklemmschutz.

### Kindersitze

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



### Notenskala

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

## 2,9 Fußgängerschutz

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

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

1,8

## UMWELT/ECOTEST

2,6

### Verbrauch/CO2

Der Golf 1.5 TSI erreicht im ADAC Ecotest einen Durchschnittsverbrauch von 5,6 l Super pro 100 km. Damit verbunden ist eine CO2-Bilanz von 148 g/km - das reicht für 34 von 60 möglichen Punkten im Bereich CO2. Innerorts liegt der Verbrauch bei 5,9 l, außerorts bei 5,0 l und auf der Autobahn bei 6,3 l Super alle 100 km. Wer eifrig schaltet und stets niedrige Drehzahlen wählt,

kann günstige Verbrauchswerte erzielen, teils auch unter dem Ecotest-Verbrauch. Ein Mildhybrid-System wie bei den Automatikvarianten steht dabei nicht zur Verfügung.

1,0

### Schadstoffe

⊕ Ein Filter kümmert sich erfolgreich um die Partikelemissionen - diese sind ausgesprochen niedrig, sowohl die Anzahl als auch die Masse. Die sonstigen Schadstoffemissionen liegen ebenso weit unter den Grenzwerten. Selbst im anspruchsvollen Autobahnzyklus sind die CO-Emissionen vorbildlich niedrig - das gibt verdient volle Punktzahl für den Bereich Schadstoffe, alle 50 Punkte werden vergeben. Zusammen mit den 34 Punkten für den CO2-Ausstoß erhält der Golf 1.5 TSI 84 Punkte und damit locker 4 von 5 möglichen Sternen im ADAC Ecotest. Auch bei den RDE-Messungen auf der Straße - also im Realbetrieb - zeigt sich der Golf vorbildlich sauber.

### Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	5,9	
Durchschnitt	6,0D	7,7B
Landstraße	5,0	
Durchschnitt	4,8D	5,6B
Autobahn	6,3	
Durchschnitt	6,6D	7,6B
Gesamtverbrauch	5,6	
Durchschnitt	5,5D	6,5B

2,3

## AUTOKOSTEN

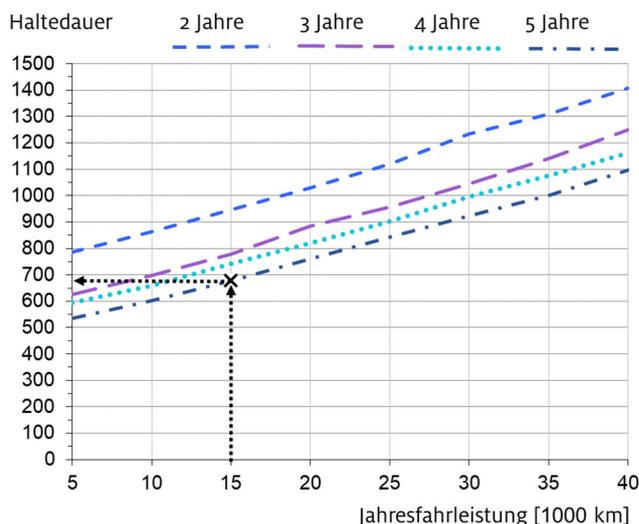
2,3

### Monatliche Gesamtkosten

⊕ Der Golf VIII ist seit seiner Einführung kontinuierlich teurer geworden, auch mit dem Facelift hat sich an der Aufwärtsspirale nichts geändert. Allerdings ist auch die Serienausstattung immer umfangreicher geworden, nicht zuletzt wegen immer neuer EU-Vorschriften. Unterm Strich ergibt sich kein ganz so großer Preisanstieg wie der Blick allein auf den Preis vermuten lässt. Das getestete Golf-Modell ist ab 30.430 Euro zu haben - viel Geld, denn wir haben hier die Einstiegsmotorisierung. Allerdings ist die im Gegensatz zum Vor-Facelift nun ein aufwendiger Vierzylinder und kein Dreizylinder mehr. Trotzdem sind weitere Extras nötig, damit sich ein "rundes Paket" ergibt. Schnell sind 35.000 Euro überschritten - auch weil VW selbst für in dieser Preisklasse obligatorische Annehmlichkeiten wie Regen- und Lichtsensor, Sitzheizung oder Rückfahrkamera Aufpreis verlangt und manche Ausstattungen an teure Pakete bindet. Immerhin war der Golf bisher sehr wertstabil, so dass sich trotz der hohen Anfangsinvestitionen der absolute Wertverlust in Grenzen hielt. Bezüglich Motor und Assistenz- sowie Infotainmentsystemen ist der Wagen auf dem neuesten Stand, das sollte sich ebenso positiv auf den Restwertverlauf

### Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 676 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



auswirken. Teure Reparaturen wie ein Zahnriemenwechsel sind üblicherweise nur selten nötig. Die Steuer liegt bei 83 Euro pro Jahr, die Typenklasseneinstufungen für die Versicherungen sind sehr günstig (Haftpflicht 12) bis moderat

(Teilkasko 22, Vollkasko 18). Die Ölwechsel- und Inspektionsintervalle sind fahrleistungs- und fahrstilabhängig, können bei bis zu 30.000 km oder bis zwei Jahren liegen.

## DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	1.5 TSI	1.5 eTSI DSG	1.5 TSI	1.5 eTSI DSG	1.5 eHybrid DSG	2.0 TDI	2.0 TDI DSG
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1498	4/1498	4/1498	4/1498	4/1498	4/1968	4/1968
Leistung [kW (PS)]	85 (116)	85 (116)	110 (150)	110 (150)	150 (204)	85 (116)	110 (150)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	220/1500	220/1500	250/1500	250/1500	350/1500	300/1600	360/1600
0-100 km/h [s]	9,9	9,9	8,6	8,4	7,2	10,2	8,0
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	203	203	224	224	220	202	223
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (WLTP)	5,4   S	5,2   S	5,4   S	5,2   S	0,3   S	4,4   D	4,5   D
CO <sub>2</sub> [g/km] lt. Hersteller (WLTP)	122	118	123	118	6	115	118
Versicherungsklassen KH/VK/TK	12/18/22	12/18/22	12/18/22	12/18/22	12/20/23	15/19/22	15/20/23
Steuer pro Jahr [Euro]	89	74	87	76	0	226	236
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	613	696	692	705	k.A.	655	760
Preis [Euro]	28.330	33.380	32.680	35.630	44.690	31.930	38.780

### Aufbau

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

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

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

### Versicherung

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

### Kraftstoff

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

FG = Flüssiggas  
G = Erdgas  
E = Strom

## INFORMATIONEN RUND UM EFFIZIENZ UND NACHHALTIGKEIT

Effizienz (Verbrauch zu Gewicht) [l/100 km pro t]	4,3
Nutzwert pro Tonne Leergewicht	
• Sitzplätze	3,5 Plätze
• Kofferraum, normal/geklappt/dachhoch [l]	235/525/895
• Dachlast/Anhängelast [kg]	58/1.157
Benötigte Verkehrsfläche [m <sup>2</sup> ]	7,66
Herstellungsland	Deutschland
Energiebedarf bei Nutzung über 240.000 km [kWh/100 km]	76,3
Emissionen CO <sub>2</sub> -Äquivalente bei Nutzung über 240.000 km [g/km]	189

## HERSTELLERANGABEN

4-Zyl.-Turbobenziner, Euro 6e, Otto-Partikelfilter	
Hubraum	1.498 ccm
Leistung	85 kW/116 PS bei 5.000 1/min
Maximales Drehmoment	220 Nm bei 1.500 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	203 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,9 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	5,3 l
CO <sub>2</sub> -Ausstoß (WLTP)	121 g/km
Stirnfläche/c <sub>v</sub> -Wert	kA/0,28
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	205/55 R16
Länge/Breite/Höhe	4.282/1.789/1.483 mm
Leergewicht/Zuladung	1.307/493 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	381/1.237 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	650/1300 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.Gang)	6,1 s
Elastizität 60-100 km/h (4./5./6.Gang)	8,3/11,2/18,2 s
Drehzahl bei 130 km/h	2.400 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	36,7 m
Reifengröße Testwagen	205/55 R16 94V
Reifenmarke Testwagen	Michelin Cross Climate
Wendekreis links/rechts	11,1/10,9 m
Ecotest-Verbrauch	5,6 l/100km
Stadt/Land/BAB	5,9/5,0/6,3 l/100km
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Ecotest	127 g/km (WTW* 148 g/km)
Reichweite	800 km
Innengeräusch 130 km/h	68,2 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.080 mm
Leergewicht/Zuladung	1.296/504 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	305/680/1.160 l

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

<b>Betriebskosten</b>	<b>137 Euro</b>	<b>Werkstattkosten</b>	<b>64 Euro</b>
<b>Fixkosten</b>	<b>83 Euro</b>	<b>Wertverlust</b>	<b>392 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	676 Euro		
Steuer pro Jahr	83 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	12/18/22		
Basispreis Golf 1.5 TSI Life	30.430 Euro		

## INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 12.07.2024
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	36.555 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	21.766 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 des Kraftstoffs 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	1.060 Euro
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	ab 1.135 Euro°/2.350 Euro
Regen-/Lichtsensoren	305 Euro° (Paket)
Fernlichtassistent	305 Euro° (Paket)
Tempomat/Limiter/ACC	-/Serie/Serie
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	760 Euro (Paket)
Rückfahrkamera/360°-Kamera	375 Euro/765 Euro
Head-up-Display	750 Euro
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	760 Euro (Paket)

### SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/1.615 Euro (Paket)
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselsassistent	620 Euro°

### INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	1.480 Euro°
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie (Einzonen)
Autom. abd. Innen-/Außenspiegel	305 Euro° (Paket)/-
Sitzheizung vorn/hinten	465 Euro° (Paket)/2.260 Euro (Paket)
Lenkradheizung	465 Euro° (Paket)
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

### AUSSEN

Anhängerkupplung	950 Euro
Metalllackierung	ab 810 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	1.180 Euro

## TESTURTEIL

### AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,1

### AUTOKOSTEN

2,3

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

Stand: Dezember 2024  
Test und Text: M. Ruhdorfer