



VW Golf 1.5 eHybrid Style DSG

Fünftürige Schräghecklimousine der unteren Mittelklasse (150 kW/204 PS)

Der Golf ist in den letzten Jahren zwischen all den SUV-Varianten ziemlich untergegangen. Das ist wirklich schade, denn in der Summe seiner Eigenschaften ist es ein praktisches und wirklich gutes Auto. Geht man die Testkapitel durch, findet man keine wirklich schlechten Bewertungen. Der Golf ist immer noch ein klassischer VW. Er ist das, was die Wolfsburger einst groß gemacht hat: Nicht unbedingt in Einzelaspekten herausragen, dafür keine Schwächen zeigen. Das geht schon mit seinen kompakten Abmessungen los - mit "nur" 4,28 m Länge findet man deutlich leichter einen Parkplatz als mit so manchem Konkurrenten. Trotzdem haben vier Erwachsene bequem Platz. Deren Gepäck sollte nicht zu voluminös sein, denn die Plug-in-Variante hat etwas weniger Stauraum im Heck. Dafür darf zusätzliches Gepäck auf's Dach geschnallt und mit der optionalen Anhängerkupplung bis zu 1,7 t gezogen werden - nicht mehr selbstverständlich im Zeitalter der Elektroautos und ein weiterer praktischer Aspekt des Golfs. Technisch ist der Wolfsburger up-to-date, alle gängigen Assistanten bis hin zum Einparkautomaten via Smartphone kann man bekommen. Auch der Antrieb selbst ist auf dem neuesten Stand, VW hat sein aktuelles Plug-in-Hybridsystem sogar im kompakten Golf untergebracht. Die Batterie verfügt über großzügige 25,7 kWh (19,7 kWh werden genutzt), elektrische Reichweiten deutlich über 100 km sind kein Problem. Dazu kommt zügiges Nachladen mit 11 kW (AC) bis 50 kW (CCS). Als Verbrenner hilft der bekannte 1,5-l-Vierzylinder aus, der mit seiner brummigen Note jedoch ein vernehmliches Kontrastprogramm zum harmonischen Stromern bildet. Bei all der verbauten Technik ist der Kompakte noch gar nicht mal besonders schwer: Rund 1,6 t beträgt das Leergewicht, immerhin gut 300 kg weniger als ein vergleichbarer ID.3 aus gleichem Hause. Der Golf eHybrid kann im Test also durchweg überzeugen - warum also sieht man ihn nicht häufiger auf unseren Straßen? Vermutlich hindert ihn vor allem sein Preis am Verkaufserfolg, denn knapp 46.000 Euro für unsere Testvariante sind schon erheblich. **Konkurrenten:** u.a. Audi A3, Cupra/Seat Leon, Opel Astra, Peugeot 308.

⊕ komfortables Fahrwerk (DCC optional), sichere Fahreigenschaften, angemessener Strom- und Benzinverbrauch, praxistaugliche elektrische Reichweite, CCS-Anschluss Serie, sehr gute Fahrleistungen

⊖ recht kleiner Kofferraum, hoher Anschaffungspreis

ADAC-Urteil

AUTOTEST	2,0
AUTOKOSTEN	3,0

Zielgruppencheck

	Familie	3,2
	Stadtverkehr	3,3
	Senioren	3,0
	Langstrecke	2,4
	Transport	3,2
	Fahrspaß	1,9
	Preis/Leistung	2,5

Ecotest ★★★★☆

2,7**KAROSSE / KOFFERRAUM****2,3****Verarbeitung**

Erst wenn man genauer hinsieht, findet man durchaus Punkte, die eher kostenoptimiert 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 routiniert gefertigt und sauber verarbeitet; an unauffälligen Stellen wie unter der Motorhaube wird aber nicht vollständig lackiert - ob das langfristig von Nachteil ist, wird sich zeigen. Der

Unterboden ist gut geschützt und großflächig verkleidet, weite Teile werden von der aufwendigen Antriebstechnik in Anspruch genommen. 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 genauerer 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**

Rein elektrisch unterwegs liegt die Reichweite des Golf 1.5 e-Hybrid im Ecotest bei 119 km - damit kommt man viele Strecken im Alltag ganz ohne Benzin aus. VW gibt in den technischen Daten üppige 140 km elektrische Reichweite (WLTP) an, die zumindest unter günstigen Temperaturen dann auch erreicht werden können. Die rein elektrische Reichweite hängt neben Temperatur und Fahrweise auch stark von der Ausstattung des Golf eHybrid ab, denn in den höheren Ausstattungslinien und mit großen Reifen sinkt die Reichweite signifikant. Fährt man mit leerer Batterie im Hybridmodus weiter, kommt man allein mit der 40-l-Tankfüllung etwa 670 km weit. Das Aufladen der leeren Batterie dauert weniger als zweieinhalb Stunden bei 11 kW - der Golf eHybrid kann dreiphasig geladen werden. Insgesamt werden für eine vollständige Ladung 22,6 kWh Strom inklusive Ladeverluste benötigt. Serienmäßig kann man den Plug-in auch per CCS-Stecker laden, dann wurden im Test bis über 50 kW Gleichstrom (DC) gezapft und die leere Batterie hat nach rund 40 Minuten wieder 100 Prozent Ladestand erreicht (80 Prozent nach rund 20 Minuten). Um trotz der hohen Ladeleistung den Batterieverbrauch gering zu halten, wird

die Batterie flüssigkeitsgekühlt und die Batteriekapazität (laut Hersteller 19,7 kWh netto, 25,7 kWh brutto) bei weitem nicht voll genutzt. Ein Ladekabel für Schuko-Steckdosen und eines mit Typ-2-Stecker sind serienmäßig an Bord. Die maximale Zuladung beim Testwagen beträgt 466 kg - das reicht für vier Erwachsene samt deren Gepäck. Auf dem Dach sind Lasten bis 75 kg erlaubt, praktische Dachschienen gibt es für den Golf aber nicht. Die Stützlast auf der optionalen Anhängerkupplung kann bis 80 kg betragen, das sollte selbst für einen Fahrradträger samt zwei schwerer E-Bikes genügen. Einen Anhänger mit eigener Bremse zieht der Golf eHybrid bis zu einem Gewicht von 1,7 Tonnen (bis 12 Prozent Steigung). Hat der Hänger keine eigene Bremse, darf er bis zu 750 kg wiegen. Der Wendekreis liegt bei 11,1 m. Mit einer Breite von 2,08 m (inkl. Außenspiegel) ist der Golf noch moderat unterwegs, viele Konkurrenten sind breiter. Das macht sich in engen Innenstädten positiv bemerkbar, wie auch die Fahrzeulgänge von nur 4,28 m. VW stattet seinen Plug-in-Hybriden serienmäßig mit einem Reifenreparaturset aus. Werkzeug und Wagenheber sind nur optional dabei.

2,2 Licht und Sicht

⊕ Die Abmessungen des Golf lassen sich gut abschätzen. Man hat insgesamt eine angemessene Sicht rundherum aus dem Auto, lediglich die breiten hinteren C-Säulen schränken den Ausblick merklich ein - vor allem beim Abbiegen oder Rückwärtseinparken fällt das auf. Bei der ADAC Rundumsichtmessung ergibt sich ein zufriedenstellendes Ergebnis. Bodennahe Hindernisse können vorn nah am Fahrzeug erkannt werden, hinten etwas weiter entfernt, was jedoch immer noch in Ordnung ist. Was durch die Karosserie nicht optimal gelöst ist, versucht VW mit allerlei Assistenzsystemen auszugleichen. So gibt es serienmäßig Parksensoren vorn und hinten, die sich um einen Parkassistenten ergänzen lassen, der das Ein- oder Ausparken weitgehend selbstständig übernimmt und sogar von außerhalb des Fahrzeugs mit dem Smartphone gesteuert werden kann (Park Assist Pro). Die Rückfahrkamera ist Serie, optional gibt's weitere Kameras, um ein 360-Grad-Bild rund ums Fahrzeug zu ermöglichen. Die Rückfahrkamera wird über eine Abdeckung geschützt und nur bei Bedarf ausgeklappt. Der Golf eHybrid Style kommt serienmäßig mit LED-Plus-Scheinwerfern inkl. LED-Rücklichtern daher, die unter anderem Schlechtwetterlicht und Abbiegelicht bieten. Optional kann man das IQ.LIGHT ordern (im Testwagen vorhanden). Dann sind die Scheinwerfer als LED-Matrix-Licht ausgelegt, das unter anderem einen blendfreien dynamischen Fernlichtassistenten bietet. Das Lichtsystem überzeugt mit einer hellen und breiten Ausleuchtung der Fahrbahn und verfügt auch über eine Kurvenlichtfunktion mit schwenkenden Lichtkegeln. Ganz so homogen wie im Golf VII ist insbesondere das Fernlicht aber nicht mehr - trotzdem eine klare Empfehlung für mehr Sicherheit im Dunkeln.

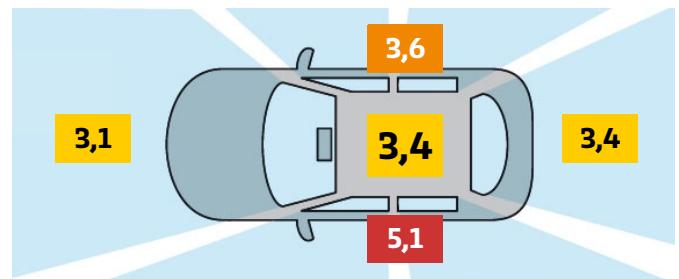
⊖ Einen asphärischen Bereich hat nur der linke Außenspiegel, der rechte muss ohne diesen auskommen. Der Bereich rechts neben/hinter dem Auto ist damit schlechter einsehbar. Eine automatische Abblendfunktion für die Außenspiegel gibt es nicht. Eine Scheinwerferreinigungsanlage ist ebenfalls nicht verfügbar.



Die Sicht nach hinten geht in Ordnung, die Golf-typischen breiten C-Säulen stören aber. Serienmäßig helfen hier die Parksensoren und eine Rückfahrkamera.

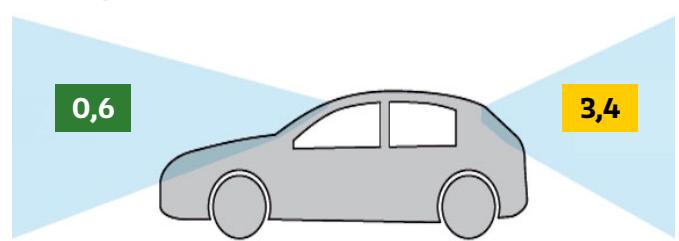
Rundumsicht

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.



2,5 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 42 cm über der Straße (Sitz ganz nach unten gestellt) recht niedrig, im Plug-in-Hybriden aufgrund der Fahrwerkshöherlegung jedoch eine Idee höher als bei den reinen Verbrenner-Varianten. Das bequeme Ein- und Aussteigen eines Vans kann der Kompakte damit nicht bieten, aber davon abgesehen ist der Golf ein durchaus praktisches Auto. Immerhin sind die Schweller niedrig und

nicht zu breit, und die Türen öffnen weit. Am Dachhimmel gibt's zudem vier Haltegriffe. Unter anderem mit Lampen unter den Außenspiegeln wird das Umfeld beleuchtet, die kleinen LEDs in den Türgriffmulden sind ebenfalls praktisch zur Orientierung im Dunkeln (Option). Die vorderen Türen rasten in drei, die hinteren leider nur in zwei Positionen ein.

⊕ Das schlüssellose Zugangssystem (Option, im Testwagen vorhanden) 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

3,4 Kofferraum-Volumen

Im Plug-in-Modell muss eine große Batterie untergebracht werden - der Benzintank rutscht damit unter den Kofferraumboden, wodurch der Stauraum gegenüber den konventionell angetriebenen Varianten nennenswert verkleinert wird. Außerdem entfällt der verstellbare Ladeboden. Das Gepäckabteil im Golf eHybrid fasst 255 l unter der Kofferraumabdeckung. Entfernt man die obere Abdeckung und nutzt den Stauraum bis zum Dach hoch, erweitert sich das Volumen auf 390 l. Alternativ kann man im Kofferraum bis zu sieben Getränkekisten unterbringen. Klappt man die Rückbank um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfohlen), lassen sich bis zu 630 l verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen sind bis zu 1.110 l Volumen verfügbar. Der kleine Stauraum unter dem Kofferraumboden ist kaum der Rede wert, dort finden nur etwa fünf Liter Platz.

Entfernung des Schlüssels zum Fahrzeug, wodurch es nicht mehr möglich ist, über einen Funkverlängerer den Golf unerlaubt zu öffnen und zu starten.



Das Kofferraumvolumen beträgt 255 l (unter Abdeckung) bzw. maximal 1.110 l bei umgeklappter Rückbank. Die komplexe Antriebstechnik reduziert den Stauraum etwas, führt insgesamt aber zu wenig Einschränkungen.

3,0 Kofferraum-Nutzbarkeit

Die Kofferraumklappe lässt sich leicht öffnen und schließen, ein elektrischer Antrieb dafür ist nicht lieferbar. Die Griffliste 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 69 cm über der Straße und damit noch einigermaßen günstig. Auch innen stört die kleine Stufe mit sechs Zentimeter beim Be- und Entladen kaum. Insgesamt kann man den Kofferraum gut nutzen, auch weil sich bei umgeklappten Rücksitzlehnen eine weitgehend ebene Fläche ergibt. Lediglich die schwache Ausleuchtung mit nur einer Lampe links stört etwas.



Die Heckklappe beim Schrägheck-Golf wird immer manuell bedient. Die Größe der Ladeöffnung ist praktisch, die Ladekante liegt 69 cm über der Straße. Bei umgeklappter Rückbank hat man eine weitgehend ebene Ladefläche.

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

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

2,4**INNENRAUM****2,1****Bedienung**

⊕ Als die Wolfsburger im Golf VIII und ID.3 ein komplett neues Bediensystem einführten, gab es erst mal reichlich Kritik. 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 einzige 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, schnell 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 Zentraldisplays kann man Shortcuts für häufig genutzte Funktionen ablegen und nach eigenen Wünschen anordnen, so geht es schnell direkt in Menüs z.B. für Fahrzeugeinstellungen, Fahrmodi oder Assistenten. Man muss sich schon eine Weile mit dem großen Funktionsumfang des Infotainmentsystems beschäftigen, bis die Bedienung flüssig klappt. Im Gegensatz zu den ID-Modellen verbaut VW bei den



Spätestens seit dem Facelift arbeitet das Infotainment im Golf 8 so flott und stabil, wie man es immer erwartet hat. Die Sensorleiste unter dem Display ist endlich beleuchtet, aber weiterhin unpraktisch. Umso mehr freut man sich über die mechanischen Lenkradtasten.

Verbrennerfahrzeugen nach wie vor große Instrumentendisplays. Diese bieten einen hohen Informationsgehalt und lassen sich bis zu einem gewissen Grad individualisieren. Den Hebel für die Wahl der Fahrstufe gibt es noch an gewohnter Stelle, dort ist er einwandfrei zu erreichen und prima zu bedienen. Die Scheibenwischer-Funktionen sind weiterhin über einen eigenen Lenkstockhebel rechts bedienbar, hier muss man sich beispielsweise beim neuen Passat deutlich mehr umgewöhnen. Lenkrad, Sitz, Licht und andere Grundfunktionen sind schnell eingestellt, die Bedienung klappt hier völlig problemlos. Fahrer- und Beifahrersitz können manuell 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 zuverlässigen Einklemmschutz.

2,0**Multimedia/Konnektivität**

⊕ VW bietet für den Golf sehr viele Multimedia-Optionen - viele 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. Das optionale Soundsystem von Harman Kardon mit acht Lautsprechern, einem zusätzlichen Subwoofer und 480 Watt Gesamtleistung gibt es für die Plug-in-Varianten nicht. Vorn wie hinten gibt es je zwei USB-C-Anschlüsse, hinten nur als verbliebene Stromversorgung - die 12-V-Steckdose aus früheren Modellen ist entfallen. Über die Handy-App kann man den Status seines Golfs abrufen und Funktionen wie Laden und Standklimatisierung steuern. Volkswagen bietet eine Personalisierungsfunktion über ein eigenes Nutzerprofil an, mit dem man sich auch in anderen VWs (z. B. Leihfahrzeug)

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

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

2,2 Raumangebot vorn

⊕ Der elektrisch einstellbare Fahrersitz (Option) des Golf eHybrid lässt sich so weit zurückfahren, dass die Beinfreiheit für bis zu 1,95 m große Menschen ausreicht. Kopffreiheit steht ebenso üppig zur Verfügung, erst mit theoretisch rund 2,05 m Körpergröße würde man mit dem Dachhimmel auf Tuchfühlung gehen. Die Innenbreite liegt im

zufriedenstellenden Bereich und unterstützt das angenehme Raumgefühl. Schön hell wird es mit dem optionalen Panorama-Glasschiebedach, das auf Wunsch vorn viel Licht in den Innenraum lässt. Die Ambientebeleuchtung am Armaturenbrett, in den Türverkleidungen und im Fußraum sorgt nachts subjektiv für mehr räumliche Tiefe.

3,1 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 ordentliche Beinfreiheit zur Verfügung - erst ab etwa 1,85 m Körpergröße berühren die Knie die Vordersitzlehnen. Die Kopffreiheit würde auch für rund 1,90 m große Menschen reichen. Die Innenbreite bewegt sich im zufriedenstellenden Bereich. Zwei Erwachsene sitzen sehr bequem, für drei Erwachsene nebeneinander sei die Rückbank nur für kurze Strecken anzuraten. Das optionale Glasschiebedach reicht nicht bis über die Rücksitze, hinten kann man also von diesem Extra nicht profitieren. Davon abgesehen geht das Raumgefühl aber in Ordnung, auch weil es im Testwagen noch eine Ambientebeleuchtung in den Türverkleidungen gab.



Außen kompakt, innen trotzdem praxistauglich: Hinten können selbst Erwachsene bis rund 1,85 m bequem sitzen. Die klappbare Mittelarmlehne erhöht den Sitzkomfort und bietet auch zwei Becherhalter.

2,8 Innenraum-Variabilität

Serienmäßig wird eine asymmetrisch geteilt umklappbare Rückbank verbaut. Einzelν verschieb- oder ausbaubare Sitze sind nicht verfügbar. Das Angebot an Ablagen ist gut, es gibt kleine wie große, offene und geschlossene. Das Smartphone findet sicher seinen Platz und wird auch induktiv geladen; die Ladeschale ist selbst für über 6 Zoll messende Geräte groß genug dimensioniert. Die Türfächer fassen vorne 1,5 l, hinten 1 l Flaschen. Das Handschuhfach ist angemessen dimensioniert

und beleuchtet, jedoch nicht gekühlt und auch nicht abschließbar; feinen Filz im Innern wie in früheren Golf-Generationen gibt es nicht mehr, harte Gegenstände können daher Klappergeräusche verursachen.

2,0 KOMFORT

1,7 Federung

Den Golf eHybrid gibt es mit konventionellem Fahrwerk und gegen Aufpreis mit adaptiven Dämpfern (DCC) - letztere sind im Testwagen verbaut.

⊕ Im Individual-Modus des Fahrprofil-Menüs kann man die Dämpfer in zahlreichen Stufen zwischen komfortabel und sportlich variieren; damit ist ein recht breites Spektrum einstellbar, von leicht nachschwingend bis recht straff abrollend. Der Plug-in bietet wirklich guten Komfort und angemessene Agilität. Im Stadtverkehr kann der Golf eHybrid komfortabel unterwegs sein, einzig bei Kanten kommt das Fahrwerk in Kombination mit den großen Rädern an seine

Grenzen und reicht leichte Erschütterungen bis in den Innenraum durch. Insbesondere auf Kopfsteinpflaster und über Einzelhindernissen spürt man die ungedefierten Massen etwas. Dennoch ist der Komfort gerade in Anbetracht der ansonsten konventionellen Federung beachtlich. Geschwindigkeitshügel und andere Querhindernisse zeigen das hohe Schluckvermögen des Fahrwerks, denn sie werden gut absorbiert. Auf der Landstraße ist man ebenfalls komfortabel unterwegs, selbst grobe Unebenheiten wie Frostaufrütteln werden pflichtbewusst weggefedert. Für lange Autobahnfahrten ist der Wolfsburger prädestiniert, er feder souverän und fährt dabei sehr präzise.

2,2 Sitze

⊕ VW verbaut in der Style-Ausstattung serienmäßig Sport-Komfortsitze vorn. Beim Fahrersitz handelt es sich zusätzlich um einen "ergoActive"-Sitz mit elektrischer Einstellung, Memory-Funktion und ausziehbarer Oberschenkelauflage; zusätzlich lässt er sich in der Neigung verstellen. Beide Vordersitze verfügen über eine Lendenwirbelstütze, auf der Fahrerseite elektrisch einstellbar (4-Wege, inkl. Massagefunktion) und auf der Beifahrerseite manuell

justierbar (2-Wege). Ob mit oder ohne Zusatzlabel, die vorderen Sitze gefallen 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.

3,0 Innengeräusch

Standardmäßig und bei ausreichend geladenem Akku startet der Golf eHybrid im Elektromodus. Dann ist der Antrieb leise und sehr kultiviert - der Benziner verbleibt im Schlaf, solange man den Kickdown meidet. Ist man im Hybrid-Modus unterwegs, ergibt sich ein differenzierteres Bild. So angenehm leise der Elektromotor arbeitet, der nur durch leises Surren zu hören ist, so akustisch dominant macht der Vierzylinder-Benziner auf sich aufmerksam, sobald er die Marke von 3.000 1/min überschreitet. Insbesondere beim Ausdrehen klingt das Aggregat angestrengt und dröhnig. Abseits hoher Leistungsanforderung

gefährdet das Antriebsduo jedoch mit akustischer Zurückhaltung. Der Geräuschkomfort bei defensiver Fahrweise kann auch im Hybrid-Betrieb durchaus überzeugen. Fährt man mit Tempo 130 km/h, liegt der Geräuschpegel im Innenraum bei 68,3 dB(A). Das ist ein zufriedenstellender Wert. Der Fahrzeugboden ist großflächig verkleidet, eine geräuschkämmende Beflockung findet man immerhin in den hinteren Radhäusern. Auf rauen Fahrbahnbelägen sind Abrollgeräusche deutlicher zu hören. Windgeräusche sind erst bei Autobahntempo wahrnehmbar.

1,7 Klimatisierung

⊕ Eine Klimaanlage ist im Golf Serie, beim eHybrid Style sogar die Dreizonen-Version - für die Rückbank gibt es somit 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 kosten Aufpreis, hinten sind sie nicht verfügbar. Für eine Sitzlüftung vorn verlangt VW extra Geld, wie auch für die Lenkradheizung. Dafür ist im eHybrid die Standklimatisierung Serie, das Auto kann vorab beheizt oder gekühlt werden. Eine drahtlos beheizte Windschutzscheibe ist für den Golf aktuell nicht lieferbar. Immerhin gibt es optional

getönte hintere Scheiben. Rollen in den hinteren Türen sind nicht erhältlich.

- ⊖ Die Lüftungsdüsen im Armaturenbrett haben keine Drehräder, man kann die Luftmenge nicht unabhängig von

1,7

MOTOR/ANTRIEB

1,3

Fahrleistungen

⊕ Der Vierzylinder-Turbobenziner mit 1,5 Liter Hubraum leistet 150 PS und erzeugt ein maximales Drehmoment von 250 Nm. Zusätzlich befindet sich am Sechsgang-Doppelkupplungsgetriebe ein Elektromotor mit 115 PS und maximal 330 Nm Drehmoment, der die Systemleistung auf bis zu 204 PS und 350 Nm erhöhen kann. Der kombinierte Antrieb beschleunigt den Kompakten trotz seines Leergewichts von über 1,6 t sehr zügig – beim Anfahren oder niedrigem Tempo kommen die Vorderräder schon elektrisch beschleunigt an ihre Haftungsgrenze. Gerade die Zwischenspurts sind schnell erledigt. Arbeiten beide Antriebe zusammen, kann man von 60 auf 100 km/h in 4,0 s beschleunigen, von 80 auf 120 km/h geht es in 4,9 s. Von 15 auf 30 km/h, beispielsweise nach dem Abbiegen, beschleunigt der Golf eHybrid in 0,8 s - hier wirkt sich das schnelle Ansprechen des Elektroantriebs positiv aus. Nicht nur der Durchzug ist beachtlich, sondern auch allgemein das erwähnte schnelle Ansprechverhalten. Rein von der PS-Zahl mag der Elektromotor wenig beeindrucken, seine 330 Nm Drehmoment und die Anbindung über das Getriebe verhelfen

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

Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Zumaldest bis in mittlere Drehzahlbereiche läuft der Vierzylinder-Benziner durchaus kultiviert. Jedoch ist der Kontrast zum elektrischen Fahren deutlich. Während man vom Elektromotor bis auf ein dezentes Surren praktisch nichts wahrnimmt, brummt der Benziner ab rund 3.000 1/min vernehmlich unter der Motorhaube. Im Innenraum sind dann auch leichte Vibrationen zu spüren, zunehmend mit steigender Drehzahl. Der Verbrenner spricht gut auf Leistungsanforderungen an, die elektrische Unterstützung

dem Golf eHybrid jedoch auch rein elektrisch angetrieben zu guten Fahrleistungen. Denn von 60 auf 100 km/h geht es in nur 6,8 s. VW verspricht den Sprint von 0 auf 100 km/h in 7,2 s und eine Höchstgeschwindigkeit von 220 km/h. Im rein elektrischen Betrieb ist die Höchstgeschwindigkeit auf 140 km/h begrenzt – das ist sinnvoll, weil einerseits ausreichend und andererseits verbrauchsschonend. Im Hybridmodus kann der Elektromotor aber auch bei deutlich höheren Geschwindigkeiten den Golf eHybrid alleine antreiben, wenn gerade wenig Leistung abgefordert wird. Der Fahrer kann zudem aus zwei Fahrmodi (Elektrisch und Hybrid) auswählen, welche die grundsätzliche Nutzung der Antriebe entsprechend priorisieren. Zusätzlich kann ein gewisser Ladestand der Batterie reserviert werden, beispielsweise für eine spätere rein elektrische Fahrt in der Stadt. Es stehen weitere Fahrmodi wie Eco und Sport zur Verfügung, sie wirken sich auf das Ansprechen der Antriebskombination und die Getriebesteuerung aus.

1,8

Schaltung/Getriebe

⊕ Das optimierte Sechsgang-Doppelkupplungsgetriebe bietet durch ausgeprägtes Verschleifen der Gänge ein weiches Anfahren und einen hohen Schaltkomfort. Nur selten spürt man die Gangwechsel, hauptsächlich der Drehzahlmesser oder die Leistungsanzeige im Elektrobetrieb verraten 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. Der Wechsel vom Vorwärts- zum

kaschiert eine eventuelle Anfahrschwäche. Rein von der Leistung her gesehen hat der Turbobenziner ein weit nutzbares Drehzahlband. Die Leistungsentfaltung ist im Hybridmodus einwandfrei, nachdrücklich und gleichmäßig. Rein elektrisch angetrieben ergeben sich unter hoher Last rund um die Schaltvorgänge spürbare und in der Leistungsanzeige deutlich sichtbare Zugkraftschwankungen, bei moderater Beschleunigung verläuft der Tempozuwachs dagegen weitgehend gleichmäßig.

Rückwärtsgang erfolgt zügig, schnelles Wenden klappt gut. Bedient wird das Getriebe über einen kleinen Schieberegler auf der Mittelkonsole, wie man es inzwischen auch von den Elektromodellen kennt. Im ersten Moment mag es gewöhnungsbedürftig erscheinen, im Alltag bewährt sich aber die Anordnung. Das Schalten der Gänge kann auch manuell über die Schaltwippen am Lenkrad angewiesen werden. Die Anschlüsse zwischen den Gängen passen gut, die Gesamtübersetzung hat VW für heutige Verhältnisse

vergleichsweise kurz gewählt, was sicherlich auch den nur sechs Gängen geschuldet ist. Dafür sind die Drehzahlsprünge zwischen den Gängen recht klein. Den Antrieb empfindet man mit dieser Abstimmung umso dynamischer, der Effizienz

scheint es nicht zu schaden, wie sich im Kapitel Verbrauch zeigt. Im sechsten Gang dreht der Motor bei 130 km/h mit 2.700 1/min. Eine Autohold-Funktion über die elektrische Handbremse gibt es serienmäßig.

2,0 FAHREIGENSCHAFTEN

2,1 Fahrstabilität

⊕ Der Geradeauslauf gibt keinen Anlass zur Kritik, auch bei unebener Fahrbahnoberfläche hält der Golf entspannt den eingeschlagenen Kurs. Hier zeigt die automatische Geradeauslaufkorrektur, die in die Lenkung implementiert ist, ihre Wirkung. Ein plötzlicher Lenkimpuls bringt den Golf eHybrid ebenfalls kaum aus der Ruhe. Die Aufbaubewegungen halten sich in angemessenen Grenzen. Die Traktion der Vorderachse ist in Ordnung, kommt aber bei beherztem Tritt auf das Gaspedal und insbesondere bei Nässe schnell an ihre Grenzen; im Ernstfall greift die Traktionskontrolle ein und hält die Räder im Zaum. Beim ADAC Ausweichtest gibt der Golf eHybrid ein souveränes Bild ab, verhält sich aber als Plug-in-Hybrid etwas hecklastiger, auch mit der optionalen adaptiven

Fahrwerksregelung. So reagiert der Teilzeitstromer gut auf spontane und ausgeprägte Lenkbefehle, bleibt einwandfrei dosierbar. Das ESP regelt geschickt, lässt jedoch mehr Schwimmwinkel zu - hier wirkt sich ganz offensichtlich das zusätzliche Gewicht durch den Akku im hinteren Teil des Fahrzeugs aus. Es ergibt sich ein Untersteuern und leichtes Eindrehen im Grenzbereich, das sich aber unproblematisch für den Fahrer anfühlt. Dynamisch kann man den Golf eHybrid ebenso gut durch den Parcours dirigieren, er fährt sich präzise und souverän. Man hat das Fahrzeug gut im Griff, kann im Grenzbereich das leichte Übersteuern geschickt nutzen. Das ESP regelt feinfühlig und situationsangemessen.

1,6 Lenkung

⊕ Die VW-Ingenieure wissen offenbar, wie man eine Lenkung richtig gut abstimmt. Die im Testwagen verbaute Progressivlenkung ist um die Mittellage vergleichbar direkt wie die Standard-Lenkung ausgelegt, wird aber mit zunehmendem Lenkwinkel direkter. So muss man im Alltag weniger weit einlenken, ohne dabei ein zu giftiges Ansprechen um die Mittellage zu erhalten. Von Anschlag zu Anschlag

benötigt man nur 2,2 Lenkradumdrehungen, was sich beim Abbiegen und Rangieren positiv bemerkbar macht. Die direkte Auslegung der Lenkung ist angenehm, auch die Zentrierung gefällt. In der Summe ergibt sich ein angenehmes, stressfreies und wohldosiertes Lenkgefühl, wie man es ansonsten in der unteren Mittelklasse lange suchen darf. Die Lenkkräfte kann man über den Fahrmodus variieren.

2,1 Bremse

⊕ Das Bremsgefühl im Alltag ist weniger gewöhnungsbedürftig als bei manchen anderen Plugin-Modellen aus dem VW Konzern im Autotest. VW hat den mechanischen Bremsbereich und sein Einsetzen vergleichsweise harmonisch abgestimmt, Kraftaufwand und Pedalweg sind für die gebotene Bremsleistung plausibel. Das

Ansprechen der Bremse ist gut, die Dosierbarkeit ebenfalls einwandfrei. Moderate Bremsungen übernimmt der Elektromotor, der dabei als Generator arbeitet. Muss der Golf eHybrid so schnell wie möglich anhalten, benötigt er dafür durchschnittlich 33,9 m (Mittel aus zehn Bremsungen) - das ist ein gutes Ergebnis.

1,5**SICHERHEIT****0,6 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme**

⊕ Der VW Golf hat in der Style-Ausstattung an Assistenten vieles serienmäßig, was es für VW-Modelle aktuell gibt. Immer dabei sind der Notbremsassistent, die Abstands- und Kollisionswarnung, der Kreuzungs- sowie der Spurwechselassistent samt Ausstiegswarnung und Querverkehrswarner für das Heck. Die Verkehrszeichenerkennung fährt ebenso immer mit wie der Geschwindigkeitsbegrenzer und der adaptive Tempomat ACC. Die Erweiterung des Spurhalteassistenten um den Lenkassistenten kann man zusätzlich ordern (Assistenzpaket). Dann ist auch der Notfallassistent dabei, der im Falle eines ohnmächtigen Fahrers den Golf eigenständig zum Stehen bringt. Gegen Aufpreis gibt es ein Head-up-Display mit Projektion in die Scheibe. Ein direkt messendes Reifendruckkontrollsystem gibt es für den Golf bisher nicht, das indirekt messende ist Serie. Die bei jedem Fahrzeugstart aktive akustische Warnung vor Tempoüberschreitungen piepst vergleichsweise dezent, sie lässt sich aber über zwei Schritte im Infotainment-Menü abschalten, wenn man in der oberen Shortcut-Leiste den Assist-Button anlegt. Eine Deaktivierung mit nur einem Bedienschritt wäre sicher möglich und eine Erleichterung im Alltag.

1,9 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Beim Crashtest nach Euro NCAP-Norm kann der Golf 80 Prozent für eine gute Insassensicherheit erzielen (Test 10/2025). Front- und Seitenairbags vorn sowie von vorn nach hinten durchgehende Kopfairbags und zusätzlich einen Centerbag zwischen den Vordersitzen bringt der Golf immer mit. Die hinteren Seitenairbags kosten Aufpreis, Knieairbags werden nicht angeboten. Die Türverkleidungen vorn wie hinten müssen ohne Reflektoren auskommen, welche auf geöffnete Türen in der Nacht besser aufmerksam machen würden. Vorn wie hinten werden die Insassen akustisch ermahnt, sich anzugurten. Beim Abschnallen während der Fahrt ertönt ein Warnsignal und erscheint die Anzeige, welcher Gurt gelöst wurde. 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 auch eine Sprechverbindung aufgebaut.

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

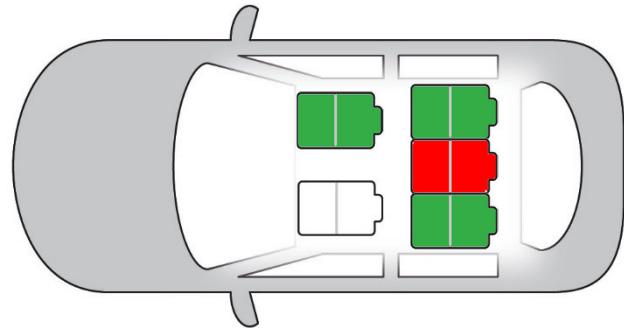
	ESP	Serie
	Abstandswarnung	Serie
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremssystem	Serie
	Vorausschauendes Notbremssystem	Serie
	Vorausschauender Kreuzungs-assistent	Serie
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremssystem	Serie
	Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren	Serie
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat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

2,1 Kindersicherheit

⊕ Im Crashtest nach Euro NCAP Norm erzielt der Golf 86 Prozent der maximal möglichen Punkte für seine noch gute Kindersicherheit. Auf der Rückbank kann man Kindersitze außen einwandfrei befestigen, entweder mit den Gurten (günstig dank fester Gurtschlösser) oder komfortabler mit Isofix (und Ankerhaken); eine i-Size-Freigabe ist vorhanden. Der Mittelsitz eignet sich nur bedingt für Kindersitze, da die Polsterung einen sicheren Stand weniger begünstigt, keine Isofixbefestigungen vorhanden sind und die Gurtanlenkpunkte ungünstig liegen. Einfacher geht es wiederum auf dem Beifahrersitz, der über einen abschaltbaren Beifahrerairbag verfügt; die Befestigung ist über den Gurt oder über Isofix möglich. Die Kindersicherung in den hinteren Türen wird über versenkte Schalter in der jeweiligen Tür beispielsweise mit dem Schlüsselbart aktiviert oder deaktiviert.

Kindersitze

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



Notenskala

grün	sehr gut (0,6 – 1,5)	hellgrün	gut (1,6 – 2,5)	gelb	befriedigend (2,6 – 3,5)	orange	ausreichend (3,6 – 4,5)	rot	mangelhaft (4,6 – 5,5)
------	----------------------	----------	-----------------	------	--------------------------	--------	-------------------------	-----	------------------------

2,0 Fußgängerschutz

⊕ Beim Crashtest nach Euro NCAP Norm kann der Golf immerhin 85 Prozent der möglichen Punkte erzielen. Die Front ist gut entschärft, nur die A-Säulen bergen noch ein erhöhtes Verletzungsrisiko. Ein Notbremsassistent mit Personen- und

Fahrradfahrer-Erkennung ist serienmäßig. Mit ihm sollte das Risiko einer Kollision oder zumindest die Schwere der Verletzungen deutlich reduziert werden.

1,9 UMWELT/ECOTEST

1,1 Verbrauch/CO₂

⊕ Das aktuelle Hybridsystem von VW hat bereits in verschiedenen Modellen überzeugen können. So auch im Golf - es ist schon erstaunlich, wie viel Technik auf kompaktem Raum untergebracht wurde. Am meisten nutzt klar die gegenüber dem Vorfacelift-Plug-in-Hybrid verdoppelte Batteriegröße. Zusammen mit der insgesamt guten Effizienz des Antriebsstrangs kommt man endlich auf praxistaugliche rein elektrische Reichweiten. Startet man mit dem Golf eHybrid mit voll geladener Batterie, sind im Elektrozyklus des ADAC Ecotest (gemischter Betrieb) 119 km elektrische Reichweite drin, bevor sich der Verbrenner zuschaltet. VW gibt als Reichweite nach WLTP für die Version im Test 140 km an, was bei verhaltener Fahrweise und Außentemperaturen oberhalb von rund 18 °C auch möglich ist. Der reine Stromverbrauch liegt bei 19,1 kWh/100 km (inkl. Ladeverluste) - selbst für ein reines Elektroauto wäre das ein ordentlicher Wert, für einen Plug-in-Hybriden ist das einwandfrei. Hier zeigt sich die hohe Effizienz des neuen Plug-in-Antriebsstrangs von VW. Fährt man im Hybrid-Modus (Batterie leer), ergibt sich ein Verbrauch von durchschnittlich 6,0 l Benzin pro 100 km, wobei dieser Wert bei etwas vorausschauender Fahrweise

unterboten werden kann. Wichtig dabei ist, möglichst immer im Rekuperationsbereich zu bremsen, so dass die Vorteile des elektrischen Systems genutzt werden können. VW setzt im neuen eHybrid-System auf den aktuellsten Vierzylinder-Benziner, den 1.5 l TSI evo2. Der verfügt über die neuesten Spritspartechnologien wie Turbolader mit variabler Turbinengeometrie und Verbrennung im Miller-Zyklus, nur die Zylinderabschaltung kommt nicht zum Einsatz. Die aufwendigen Effizienzmaßnahmen lohnen sich jedoch, das Spritsparpotenzial des Benziners ist beachtlich. Trotz der zusätzlichen Technik und des höheren Gewichts verbraucht der Golf eHybrid mit leerer Batterie nicht mehr als die Mildhybridversionen mit 1.5 eTSI. Der reine Benzinverbrauch des Testwagens liegt innerorts bei 5,0 l/100 km, auf der Landstraße bei 5,0 l/100 km und auf der Autobahn bei vergleichsweise hohen 7,0 l/100 km. Wie immer ist das häufige Nachladen wichtig, weil die Nutzung von Strom den Verbrauch schnell deutlich unter 4 l/100 km reduziert. Mit dem reinen Stromverbrauch von 19,1 kWh/100 km (ohne Nutzung des Kickdown) ist eine CO₂-Bilanz von 95,5 g pro km verbunden, unter Berücksichtigung des CO₂-Ausstoßes von

500 g/kWh in Deutschland (2020 vom UBA veröffentlichter Wert, für das Berichtsjahr 2021). Weil in den Kickdown-Phasen im Autobahnabschnitt des Messzyklus kurzzeitig der Verbrenner mitläuft, wurde für den ADAC Ecotest insgesamt ein Durchschnittsverbrauch von 18,5 kWh + 0,38 l pro 100 km ermittelt, so dass sich in der Summe ein CO₂-Bilanz von 102 g/km ergibt. Im ADAC Ecotest bekommt der Plug-in dafür 49 von maximal 60 möglichen Punkten. Plug-in-Hybride können Verbrauchsvorteile bieten, wenn man die aufwendige Technik gezielt und geschickt einsetzt. Es sind aber auch technische Voraussetzungen nötig, um möglichst effizient unterwegs sein zu können. VW liefert mit dem Golf eHybrid ein gelungenes Paket. Zum einen ist die Batterie mit nutzbaren 19,7 kWh

vergleichsweise groß und ermöglicht so eine gute elektrische Reichweite. Darüber hinaus kann dreiphasig mit bis zu 11 kW an Wallboxen (AC, Wechselstrom) geladen werden - gut zwei Stunden sind zum Vollladen ausreichend. Falls das noch zu lange ist, kann über CCS (Gleichstrom) der Stromspeicher aufgefüllt werden - standardmäßig mit bis zu 50 kW. Dann ist die Batterie in rund 40 Minuten voll geladen. Ein enormer Vorteil ist damit die Kompatibilität, weil praktisch jede Lademöglichkeit genutzt werden kann. Die hohe Ladeleistung macht es nun auch praktikabel, auf langen Strecken bei kurzen Pausen zwischenzuladen und so den Benzinverbrauch zu reduzieren.

2,6 Schadstoffe

Der Turbobenziner ist dank präzise gesteueter Verbrennung und effektiver Abgasnachbehandlung (u.a. Ottopartikelfilter) vorbildlich sauber und hat durchgehend sehr niedrige Partikelemissionen. Die gesetzlichen Grenzwerte werden in allen Situationen weit unterboten, auch die strengeren Ecotest-Grenzen reizt der Vierzylinder nicht aus. Da aber im ADAC

Ecotest auch die Schadstoffwerte bei der Stromerzeugung in Deutschland berücksichtigt werden, gibt es für den Stromverbrauch Punktabzüge im Bereich Schadstoffe. Am Ende bleiben 34 von 50 möglichen Punkten. Zusammen mit den CO₂-Punkten liegt der Plug-in-Golf damit bei 83 Zählern und erhält vier von fünf Ecotest-Sternen.

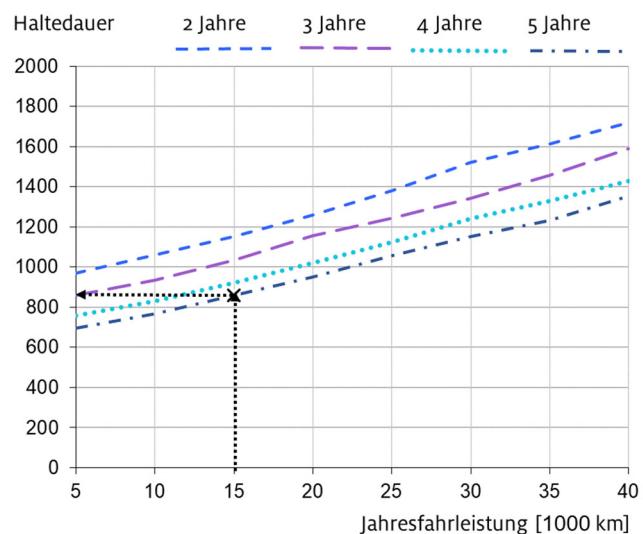
3,0 AUTOKOSTEN

3,0 Monatliche Gesamtkosten

Für den Golf eHybrid Style verlangt VW mindestens 45.955 Euro - da staunt man nicht schlecht, die gute Ausstattung in Ehren. Immerhin gibt es den eHybrid auch schon in der zweit-niedrigsten Ausstattungslinie Life - wobei dessen Grundpreis von 44.205 Euro nicht signifikant niedriger ausfällt. Da man gleichzeitig im Bereich Komfort und Assistenz auf die eine oder andere Sache verzichten muss, stellt sich in dieser Preisregion schon die Frage, ob man dann nicht doch lieber den eHybrid als Style wie den Testwagen wählt. Der Testwagen kommt auf stattliche 52.980 Euro, ist dann aber tatsächlich umfassend ausgestattet mit allen technischen Innovationen, die es inzwischen im Golf gibt. Wie sich der Wert für den Golf eHybrid entwickeln wird, hängt maßgeblich von der Haltbarkeit der Batterie ab. Hier liegen mit der neuesten Ausbaustufe des Plug-in-Antriebs noch kaum unabhängige Erkenntnisse vor. Die Voraussetzungen sollten aber gut sein. Zum einen hat VW vergleichbare Antriebe bereits seit 2013 auf dem Markt, es sollte also ausreichend Erfahrungen mit der Technik geben. Zum anderen wird bei der Batterie ein großer Puffer genutzt (6 kWh der Gesamtkapazität), so dass die Belastungen des Stromspeichers reduziert werden. Wie bei den reinen Elektroautos liegt die Garantie für die Batterie bei acht Jahren und 160.000 km (für mindestens 70 Prozent der Ursprungskapazität). Für das Auto selbst gibt VW nur knausige zwei Jahre Garantie, wer mehr will, muss extra zahlen. Die Steuer beträgt 30 Euro pro

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 856 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



Jahr, die Typenklasseneinstufungen für die Versicherungen sind günstig (Haftpflicht 12) bis moderat (Teil- und Vollkasko 24 bzw. 20). Die Ölwechsel- und Inspektionsintervalle liegen nun wie bei den reinen Verbrennern bei bis zu zwei Jahren oder 30.000 km, abhängig von Fahrstil und Fahrleistung.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	Golf 1.5 TSI	Golf 1.5 eTSI Life DSG	Golf 1.5 TSI Life DSG	Golf 1.5 eTSI Life DSG	Golf 1.5 e-Hybrid Life DSG	Golf 2.0 TSI R-Line 4MOTION DSG	Golf 2.0 TDI	Golf 2.0 TDI Life DSG
Aufbau/Türen	SR/5	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	4/1984	4/1968	4/1968
Leistung [kW (PS)]	85 (116)	85 (116)	110 (150)	110 (150)	150 (204)	150 (204)	85 (116)	110 (150)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	220/1500	220/1500	250/1500	250/1500	350/1500	320/1500	300/1600	360/1600
0-100 km/h [s]	9,9	9,9	8,6	8,4	7,2	6,3	10,2	8,0
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	203	203	224	224	220	243	202	223
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (WLTP)	5,4 l S	5,2 l S	5,4 l S	5,2 l S	1,1 l S + 12,1 kWh E	6,9 l S	4,4 l D	4,5 l D
CO2 [g/km] lt. Hersteller (WLTP)	122	118	123	118	25	158	115	118
Versicherungsklassen KH/VK/TK	12/18/22	12/18/22	12/18/22	12/18/22	12/20/24	12/18/22	13/18/23	15/20/24
Steuer pro Jahr [Euro]	85	76	87	76	30	182	230	236
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	660	735	735	744	813	852	699	809
Preis [Euro]	29.395	34.190	33.890	36.440	44.205	44.015	32.995	39.590

Aufbau

ST = Stufenheck	KT = Kleintransporter	KB = Kombi	Versicherung	Kraftstoff
SR = Schrägheck	HKB = Hochdachkombi	GR = Van	KH = KFZ-Haftpflicht	N = Normalbenzin
CP = Coupe	TR = Transporter	GE = Geländewagen	VK = Vollkasko	S = Superbenzin
C = Cabriolet	BU = Bus	PK = Pick-Up	TK = Teilkasko	SP = SuperPlus
RO = Roadster	SUV = Sport Utility Vehicle			D = Diesel

FG = Flüssiggas
G = Erdgas
E = Strom

INFORMATIONEN RUND UM EFFIZIENZ UND NACHHALTIGKEIT

Effizienz (Verbrauch zu Gewicht) [l + kWh pro 100 km pro t]	0,38 + 18,5
Nutzwert pro Tonne Leergewicht	
• Sitzplätze	2,8 Plätze
• Kofferraum, normal/geklappt/dachhoch [l]	158/390/688
• Dachlast/Anhängelast [kg]	46/1.053
Benötigte Verkehrsfläche [m ²]	7,66
Herstellungsland	Deutschland
Energiebedarf bei Nutzung über 240.000 km [kWh/100 km]	56,0
Emissionen CO ₂ -Äquivalente bei Nutzung über 240.000 km [g/km]	120

* Basis Ecotest-Verbrauch

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

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

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

HERSTELLERANGABEN

Plugin-Hybrid (4-Zyl-Turbobenziner/Elektro), Euro 6e, OPF	
Hubraum	1.498 ccm
Systemleistung	150 kW/204 PS bei 5.000 1/min
Max. Systemdrehmoment	350 Nm bei 1.500 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Doppelkupplungsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	220 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	7,2 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	1,1 l + 12,1 kWh
CO ₂ -Ausstoß	25 g/km
Stromfläche/c _w -Wert	2,21 m ² /0,28
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie)	225/45 R17
Länge/Breite/Höhe	4.282/1.789/1.483 mm
Leergewicht/Zuladung	1.642/438 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	273/1.129 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/1.700 kg
Stützlast/Dachlast	80/75 kg
Tankinhalt	40 l
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktion	Deutschland, Wolfsburg

ADAC MESSWERTE

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	4,0 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	2.700 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	33,9 m
Reifengröße Testwagen	225/40 R18 92Y
Reifenmarke Testwagen	Bridgestone Potenza S005
Wendekreis links/rechts	11,1/10,9 m
Ecotest-Verbrauch	0,4 l + 18,5 kWh/100 km
Stadt/Land/BAB	5,0/5,7/7,0 l/100km
CO ₂ -Ausstoß Ecotest	9 g/km (WTW* 102 g/km)
Reichweite	790 km
Innengeräusch 130 km/h	68,3 dB(A)
Fahrzeuggrenze (inkl. Außenspiegel)	2.080 mm
Leergewicht/Zuladung	1.614/466 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	255/630/1.110 l

KOSTEN

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

Betriebskosten	112 Euro	Werkstattkosten	95 Euro
Fixkosten	123 Euro	Wertverlust	526 Euro
Monatliche Gesamtkosten		856 Euro	
Steuer pro Jahr		30 Euro	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK		12/20/24	
Basispreis Golf 1.5 eHybrid Style DSG		45.955 Euro	

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 03.03.2025
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	52.890 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	9.061 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.02.2019 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2019 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten. Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr. *WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO₂-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO₂-Emissionen auch die CO₂-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich. ¹ Steuer nach WLTP-Zyklus für Fahrzeug in Serienausstattung. Die individuelle Steuer kann hiervon abweichen.

Notenskala

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

AUSSTATTUNG

TECHNIK

(im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	880 Euro ^o
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	Serie/1.125 Euro ^o (Paket)
Regen-/Lichtsensor	Serie
Fernlichtassistent	215 Euro
Tempomat/Limiter/ACC	-/Serie/Serie
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	845 Euro ^o (Paket)
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie/390 Euro ^o
Head-up-Display	750 Euro ^o
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	845 Euro ^o (Paket)

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/1.375 Euro ^o (Paket)
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremsystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselassistent	Serie

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	960 Euro ^o
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie (3-Zonen)
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	215 Euro ^o (Paket)/-
Sitzheizung vorn/hinten	465 Euro ^o (Paket)/-
Lenkradheizung	465 Euro ^o (Paket)
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkopplung	950 Euro
Metalliclackierung	ab 860 Euro

Schiebedach/Panoramaglasdach

TESTURTEIL

AUTOTEST

(ohne Autokosten)

2,0

AUTOKOSTEN

3,0

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

Stand: Dezember 2025
Test und Text: M. Ruhdorfer