



VW Golf 2.0 TDI SCR Style DSG

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

Wenn VW einen neuen Golf herausbringt, dann ist das immer ein besonderes Ereignis. Zwar wird aktuell der medienwirksame Fokus auf die kommende Elektroautoflotte, allen voran auf den ID3 gelenkt - noch ist der Golf und mit ihm die achte Generation aber das wichtigste, weil meistverkaufte VW-Modell. Mit dem Golf zeigt VW, was sie aktuell für die breite Masse liefern können.

Der neue beweist wieder einmal, dass die Ingenieure viel Erfahrung und ein geschicktes Händchen haben, wenn es um ein ausgewogenes Fahrwerk und eine gefühlvolle Lenkung geht. Auch der neue Dieselmotor läuft geschmeidig, bei Bedarf kräftig und trotzdem sparsam und sauber. Im Ecotest reichen ihm in Kombination mit dem geschmeidig schaltenden Doppelkupplungsgetriebe 4,8 l/100 km, ein guter Wert. Der Platz im Innenraum ist für vier Erwachsene und ihr Gepäck angemessen, auf den vorderen Plätzen kann man die guten Sitze genießen, auf der Fahrerseite sogar mit Massagefunktion.

Zur Wahrheit gehört aber auch, dass VW an einigen Stellen gespart hat. Hier und da fällt das auf (z.B. VW-unwürdige Abdeckungen auf den 12 V-Steckdosen), aber es sind auch neue Details hinzugekommen, die praktische Vorteile bringen (z.B. beleuchtete Türgriffe außen). Ratlos lässt uns das Infotainmentsystem zurück, das zu langsam startet und mit einer unbeleuchteten Sensorleiste unterhalb des Monitors auskommen muss, die für reichlich Frust im Alltag sorgt. Das ist umso misslicher, als VW viele Tasten im Innenraum gestrichen und die Funktionen ins Menü verlegt hat. Die verbleibenden Tasten sind weitgehend als Sensortasten ohne haptisches Feedback ausgelegt. Oft kam bei der Bedienung der Gedanke auf: "Wenn das die Zukunft ist, will ich die Vergangenheit zurück." Der neue Dieselmotor soll aber bleiben, er kann auf ganzer Linie überzeugen. **Konkurrenten:** u.a. Audi A3, BMW 1er, Hyundai i30, Peugeot 308, Seat Leon.

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

ADAC-Urteil

AUTOTEST **1,9**

AUTOKOSTEN **2,3**

Zielgruppencheck

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

Ecotest **★★★★☆**

2,7 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,7 Verarbeitung

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

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

Motorhaube wird aber nicht mehr vollständig lackiert - ob das langfristig von Nachteil ist, wird sich zeigen. Der Unterboden ist gut geschützt und großflächig verkleidet, nur in der Mitte etwas und hinter der Hinterachse weitgehend offen; an den Fahrwerksteilen sind Luftleitverkleidungen installiert. Im Innenraum geht die sorgfältige Verarbeitung weiter, alles sitzt fest und gibt auch auf schlechten Straßen keine Geräusche von sich. Geschäumte Kunststoffe sowie Chromrändchen und Hochglanzflächen hinterlassen einen hochwertigen Eindruck (solange sie sauber sind). Bei genauer Betrachtung fällt auf, dass VW nichts zu verschenken hat; die teurere Kunststoffschäumung gibt es nur vorn im Innenraum, dort auch nur im oberen Bereich des Armaturenbretts und der Türverkleidungen. Im unteren Bereich ebenso wie hinten ist alles hart und weniger ansprechend ausgelegt.

3,1 Alltagstauglichkeit

Setzt man den Ecotest-Verbrauch von 4,8 l/100 km an, ergibt sich mit dem 50 Liter fassenden Dieseltank eine theoretische Reichweite von etwa 1.040 km. Der AdBlue-Tank wird über einen Einfüllstutzen neben dem Dieseltank befüllt; er fasst zwar nur 12 Liter, VW gibt dennoch eine Reichweite von über 10.000 km mit einer Füllung an, was eine praktikable Distanz darstellt. Die maximal mögliche Zuladung liegt im Falle des Testwagens bei 465 kg – das reicht zumindest für vier Erwachsene und deren Gepäck. Auf dem Dach gibt's zwar keine Reling, mit einem geeigneten Träger darf man dennoch bis zu 75 kg Last obenauf transportieren. Die Stützlast auf der Anhängerkupplung kann bis 80 kg betragen, das sollte auch für einen Fahrradträger samt zweier E-Bikes reichen. Und wenn es ein Anhänger hinten dran sein soll, darf er bis zu 1,6 Tonnen (bis 12

% Steigung) oder sogar 1,8 Tonnen (bis 8 % Steigung) wiegen - vorausgesetzt, er verfügt über eine eigene Bremse. Fehlt diese, muss man sich auf ein Anhängergewicht von 730 kg beschränken. Bei einer Reifenpanne muss man sich mit dem serienmäßigen Reparaturset behelfen - außer es wurde das optionale Notrad mitbestellt, dann sind auch Wagenheber und Radschraubenschlüssel dabei (ebenso in Kombination mit Winterreifen ab Werk). Reifen mit Notlaufeigenschaften sind für den Golf aktuell nicht lieferbar. Angemessen handlich ist der Kompaktwagen im Stadtverkehr: mit 4,28 m Länge und 2,08 m Breite (inkl. Außenspiegel) findet man grundsätzlich noch leicht einen Parkplatz, und der Wendekreis von 11,1 m vereinfacht das Rangieren.

2,2 Licht und Sicht

⊕ Dank seiner kompakten Dimensionen lassen sich die Abmessungen des Golf VIII gut abschätzen. Man hat insgesamt eine ordentliche Sicht rundherum aus dem Auto, lediglich die sehr breiten hinteren C-Säulen, ein typisches Golf-Charakteristikum, schränken die Sicht ein - vor allem beim Abbiegen oder Rückwärtseinparken fällt das auf. Die ADAC Rundumsichtmessung fällt insgesamt zufriedenstellend aus. Bodennahe Hindernisse können vorn nah am Fahrzeug erkannt werden, hinten etwas weiter weg, aber immer noch zufriedenstellend.

Was durch die Karosserie nicht optimal gelöst ist, versucht VW mit allerlei Assistenzsystemen auszugleichen. So gibt es serienmäßig Parksensoren vorn und hinten, die sich um einen



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

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

Der Golf VIII ist serienmäßig mit LED-Scheinwerfern ausgestattet, der Style enthält die LED-Plus-Scheinwerfer, die zusätzlich Schlechtwetterlicht und Abbiegelicht bieten. Optional kann man das IQ.LIGHT ordern (im Testwagen), dann sind die Scheinwerfer als LED-Matrix-Licht ausgelegt, das unter anderem einen blendfreien dynamischen Fernlichtassistenten bietet. Das Lichtsystem überzeugt mit einer hellen und breiten Ausleuchtung der Fahrbahn, ganz so homogen wie im Golf VII ist insbesondere das Fernlicht nicht mehr - trotzdem eine klare Empfehlung für mehr Sicherheit im Dunkeln.

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

2,6 Ein-/Ausstieg

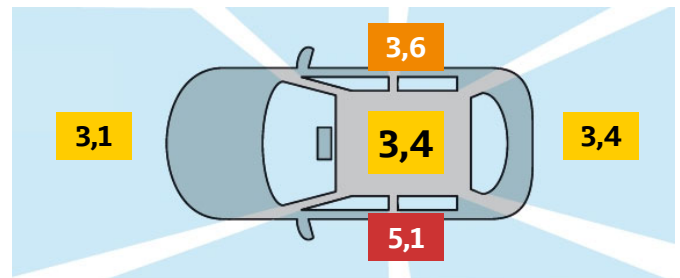
Der neue Golf ist noch ein wenig flacher geworden, um sparsamer, weil mit weniger Widerständen, unterwegs sein zu können. Die Sitzfläche befindet sich jetzt nur noch 38 cm über der Straße (Sitz ganz nach unten gestellt). Das bequeme Ein- und Aussteigen eines Vans kann der Kompakte damit nicht bieten, aber davon abgesehen ist der Golf ein durchaus praktisches Auto. Immerhin sind die Schweller niedrig und nicht zu breit, und die Türen öffnen weit. Am Dachhimmel gibt's zudem vier Haltegriffe. Unter anderem mit Lampen unter den Außenspiegeln wird das Umfeld beleuchtet, die kleinen LEDs in den Türgriffmulden sind ebenfalls praktisch zur Orientierung im Dunkeln. Die vorderen Türen rasten in drei, die hinteren leider nur

3,1 Kofferraum-Volumen

Unter der Kofferraumabdeckung fasst der Gepäckraum 305 Liter (variabler Kofferraumboden in der unteren Position). Entfernt man die obere Abdeckung und nutzt den Stauraum bis zum Dach hoch, erweitert sich das Volumen auf 440 Liter. 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 Liter verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen sind bis zu 1.160 Liter Volumen verfügbar. Weiteren Stauraum gibt es unter dem Kofferraumboden, dort finden noch etwa 20 Liter in der Reserveradmulde Platz.

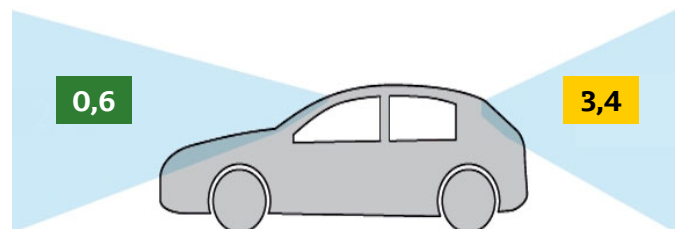
Rundumsicht

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



Vorderes und hinteres Nahfeld

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



in zwei Positionen einen.

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



Mit 305 l Volumen ist der Kofferraum des Golf VIII exakt gleich groß wie der des Vorgängers.

2,8 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 66 cm über der Straße und damit günstig. Auch innen stört die kleine Stufe mit 6,5 cm beim Be- und

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

2,8 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehne lässt sich asymmetrisch geteilt umklappen, praktisch für lange Gegenstände wie Skier ist auch die Durchladeeinrichtung in der Lehnenmitte (beides Serie). Das Umklappen gelingt leicht, die Kopfstützen müssen nicht entfernt werden. Beim Zurückklappen der Lehnen sollte man darauf achten, die seitlichen Gurte nicht einzuklemmen und zu beschädigen. Es gibt je ein praktisches Fach links und rechts im

Kofferraum, dort lassen sich kleine Gegenstände verstauen. Es gibt vier stabile Verzurrösen im Bereich des Bodens.

⊖ Die umklappbare Beifahrersitzlehne ist nur für die Life-Ausstattung erhältlich. Ein Kofferraumtrennnetz zur Absicherung von Ladegut gibt es auch als Option nicht.

2,4 INNENRAUM

2,3 Bedienung

Es war immer eine Stärke von Volkswagen, die Bedienung seiner Fahrzeuge einfach und gut beherrschbar zu gestalten. Kleine Aufmerksamkeiten wie die Erinnerung nach dem Ausschalten des Motors, das Mobiltelefon nicht zu vergessen oder die Einblendung von Tipps, welche Einstellungen die Musik am Handy im Fahrzeug am besten zu Geltung bringen, sind hierfür nur Beispiele. Der Wählhebel für das Automatikgetriebe ist zwar deutlich geschrumpft, liegt aber an gewohnter Stelle und ist schon nach kurzer Gewöhnung einfach bedienbar. Überhaupt ist die Ergonomie von Lenkrad, Pedalen und Sitzen einwandfrei.

Dann aber kommen Fragezeichen auf - praktisch alle Knöpfe sind soweit wie möglich gestrichen und die verbliebenen durch Sensorflächen ersetzt worden. Auch wenn es altmodisch erscheinen mag, ein haptisches Feedback hat durchaus seine Vorteile, erstreckt wenn das System bisweilen Befehle trägt umsetzt. Das passiert vor allem nach dem Motorstart, dann reagiert das neue Infotainmentsystem langsam und mit ruckeligem Bildaufbau. VW hat viele Menüstrukturen neugestaltet. Es gibt geschickte Versuche, durch Abfrage von Wünschen Detailsinstellungen automatisch vornehmen zu lassen; z.B. kann man "kalte Füße" auswählen, woraufhin der Fußraum aufgewärmt wird. Das funktioniert nun auch über die Sprachsteuerung, sofern sie einige Zeit nach dem Start dann endlich verfügbar ist und den Sprachbefehl korrekt versteht. Sie muss noch viel lernen, aber immerhin kann es das System und wird automatisch kontinuierlich verbessert und geupdatet.

Für Technikbegeisterte und die Generation Smartphone mag

die Bedienung gut erlernbar sein, intuitiv ist aber nichts mehr. Wer der Bedienung der bisherigen Klimaautomatik mit eigenen Knöpfen skeptisch gegenüberstand, wird am Golf VIII zweifeln. Es bleibt die Frage, ob ein so radikaler Wechsel bei der Bedienung wirklich sein musste. Und wenn ja, dann hätte man ihn zumindest mit ausgereifter Software und ausreichend Rechenleistung im System vollziehen sollen. Das im Testwagen verbaute System hat sowohl die Testmannschaft wie auch weitere Probanden verblüfft und rätselnd zurückgelassen.



Die Verarbeitungsqualität ist auf gewohnt hohem Niveau, die Materialanmutung erreicht dieses jedoch nicht mehr an jeder Stelle. Die Bedienung ist zwar generell funktionell, das weiter entwickelte Infotainmentsystem kann jedoch aufgrund seiner langsamen Reaktion und dem Fehlen von haptischen Schaltflächen nicht wirklich überzeugen.

⊕ Die Instrumente kommen nun immer als Monitor - dieser ist etwas kleiner als der optionale im Vorgänger und die Darstellungen sehen weniger edel aus, aber die Anzeigen sind tagsüber wie nachts gut ablesbar und können nun auch freier konfiguriert werden. Verbessert wurde auch die Innenbeleuchtung, die nun über LEDs umgesetzt wird, wobei zwei Spots pro Platz für eine deutlich bessere Ausleuchtung des Innenraums sorgen. Die vier elektrischen Fensterheber verfügen allesamt über Abwärts- und Aufwärtsautomatik samt Einklemmschutz. Der Fahrersitz kann serienmäßig elektrisch eingestellt werden und verfügt zudem über eine Memoryfunktion mit zwei Speicherplätzen.

⊖ Abgesehen von der neuen Bedienstruktur - über die man diskutieren kann, die aber erlernbar ist - erweist sich die neue Sensorleiste unterhalb des Infotainment-Monitors als sehr unpraktisch. Das beginnt mit der fehlenden Beleuchtung, so

dass man im Dunkeln nicht erkennen kann, in welchem Bereich die gewünschte Innenraumtemperatur und wo die Lautstärke eingestellt werden kann. Versucht man sein Glück während einer kleinen Bodenwelle, berührt man den Monitor und landet beispielsweise bei der Sitzheizung - die sich nun auch nur noch über das Menü bedienen lässt, so dass immer mehrere Schritte nötig sind und die Ablenkungszeit steigt. Es empfiehlt sich, die Hand für die Bedienung am oberen Rand des Monitors abzustützen und die Eingaben mit dem Daumen vorzunehmen - dann können die Schaltflächen gezielt und unbeeindruckt von der Straßenbeschaffenheit getroffen werden. Natürlich gibt es Möglichkeiten wie diese, mit dem neuen Golf VIII zurecht zu kommen, aber die legendäre gewohnte und geschätzte VW-Ergonomie vermisst man sehr. Die Türgriffe innen wurden umgestaltet - sie sind nun schlechter zu erreichen, so dass man sich zum Schließen der Türen weiter aus dem Auto herauslehnen muss.

2,2 Multimedia/Konnektivität

⊕ Volkswagen verbaut im Golf VIII serienmäßig ein Radio mit Farbdisplay - CD- oder DVD-Laufwerk, SD-Karten-Slot und AUX-Anschluss sind entfallen und auch für die aufpreispflichtigen Systeme nicht mehr lieferbar. Die Smartphone-Anbindung über Bluetooth ist Serie, ebenso eine integrierte SIM-Karte (SIM-Schacht für eigene Karten nicht verfügbar). Zwei USB-C-Anschlüsse werden immer eingebaut, weitere mit reiner Ladefunktion für die hinteren Plätze kosten Aufpreis oder sind beim Style Serie. Gegen Aufpreis gibt es DAB+ Empfang (sehr empfehlenswert), der aktuell leider nur in Verbindung mit dem Navigationssystem "Discover Pro" erhältlich ist. An dieses ist auch die Sprachsteuerung gebunden, die nun in ganzen Sätzen angesprochen werden darf - die Sprachbedienung versteht nun durchaus mehr als ältere Versionen, allerdings ist das Verständnis der Elektronik noch nicht ganz so weit gediehen und auch das Verständnis des Nutzers bald aufgebraucht, wenn das Infotainmentsystem wieder mal irgend etwas verstanden hat und eigenmächtig Einstellungen im Fahrzeug vornimmt. Sehr vermisst wird dann an dieser Stelle die Funktion "Rückgängig", sei es als Sprachbefehl oder als Taste. Immerhin ist das System lern- und

updatefähig und VW verspricht eine kontinuierliche Optimierung.

Die digitalen Instrumente erhält man künftig serienmäßig, allerdings kleiner als das optionale Active Info Display im Golf VII und bei weitem nicht an dessen optische Gefälligkeit heranreichend. Das neue Display wirkt gegenüber dem "alten" billig und farbarm und jeglicher Brillanz beraubt. Infotainmentsystem und Smartphone lassen sich über AndroidAuto und Apple CarPlay koppeln (Serie), letzteres ist auch schnurlos möglich (Option). Ein Jahr WeConnect Plus ist Serie, danach muss für die Dienste regelmäßig gezahlt werden. VW bietet nun eine Personalisierungsfunktion über ein eigenes Nutzerprofil an, mit dem man sich auch in anderen VWs (z.B. Leihfahrzeug) anmelden kann und dann alle persönlichen Einstellungen vorfindet - sofern das Leihfahrzeug diese Funktionalität ebenfalls besitzt. Darüber hinaus sind Verkehrsinformationen und weitere Infos wie Tankstellenpreise in Echtzeit erhalten, auch Remote-Dienste werden damit umgesetzt. In der Optionsliste findet man darüber hinaus ein 400 W-Soundsystem, das jetzt von Harman Kardon kommt.

2,2 Raumangebot vorn

⊕ Auch große Menschen sollten im Golf VIII eine gute Sitzposition finden können. Die Beinfreiheit reicht für knapp 1,95 m große Personen, die Kopffreiheit ist noch üppiger (bis etwa 2,05 m Körpergröße ausreichend). Die Innenbreite ist

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

3,0 Raumangebot hinten

So üppig wie vorn sind die Platzverhältnisse hinten nicht mehr. Sind die Vordersitze für 1,85 m große Menschen eingestellt, berühren etwa ab 1,85 m Körpergröße die Knie die vorderen Lehnen. Die Kopffreiheit würde auch für 1,90 m Größe noch ausreichend. Zumindest für zwei Personen ist die Innenbreite gefühlt wie gemessen völlig ausreichend, drei Erwachsenen nebeneinander sei die Rückbank nur für kurze Strecken anzuraten. Beim kompakten Golf reicht das Schiebedach (im Gegensatz zur Kombiversion Variant) nicht bis zu den hinteren Sitzplätzen.

2,9 Innenraum-Variabilität

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

2,0 KOMFORT

1,8 Federung

Es gibt den Golf in der getesteten Variante mit Standard- und mit Sportfahrwerk (Tieferlegung 15 mm) sowie ausgerüstet mit adaptiver Dämpferregelung (Tieferlegung 10 mm).

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

2,3 Sitze

⊕ VW liefert den Golf in Style-Ausstattung serienmäßig mit elektrisch einstellbarem ergoActive-Sitz auf der Fahrerseite aus. Für die Einstellungen gibt es zwei Speicherplätze, die serienmäßige Vierwege-Lordosenstütze kann auch eine Massagefunktion umsetzen. Überdies kann man die Sitzfläche ausziehen und damit verlängern. Auch wenn der Beifahrersitz sehr ähnlich aussieht, muss er doch mit weit weniger Funktionen auskommen; die Einstellungen werden manuell vorgenommen, es gibt keine Neigungseinstellung, keine elektrische Lordosenstütze und keine ausziehbare Sitzfläche.



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

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

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

Ansonsten gefallen beide Sitze vorne mit guten Konturen und festem Seitenhalt und ermöglichen eine angenehme Sitzposition - lange Strecken können darauf entspannt zurückgelegt werden. In der zweiten Reihe geht es nicht so fürstlich zu, die Konturen von Lehne und Sitzfläche sind nur zufriedenstellend, ebenso die Sitzposition, die für Erwachsene keine optimale Oberschenkelunterstützung ermöglicht.

2,7 Innengeräusch

Den neuen Golf VIII hat VW angemessen gedämmt, auch wenn er im Innenraum während der Fahrt nicht wirklich leise ist. Bei 130 km/h liegen 68 dB(A) am Messgerät an - das ist ein zufriedenstellender Wert. Er zeigt, dass Unterhaltungen und Telefongespräche über die Freisprecheinrichtung auch bei diesem Tempo noch möglich sind. Windgeräusche fallen nicht an

bestimmten Stellen besonders auf, vielmehr gehen sie in die allgemeinen Fahrgeräuschen mit ein. Der neue Dieselmotor ist nur beim starken Beschleunigen und dann in mittleren und höheren Drehzahlen deutlich zu hören, ansonsten läuft er dezent im Hintergrund und gehört klar zu den sehr kultivierten Vierzylinder-Dieseln in der Kompaktklasse.

1,8 Klimatisierung

⊕ Im Style ist eine Dreizonen-Klimaautomatik Serie. Die Intensität des Automatik-Modus kann in drei Stufen eingestellt werden. Ebenso lässt sich der Luftaustritt oben, Mitte und unten einzeln anwählen, allerdings nur für Fahrer und Beifahrer gemeinsam. Es gibt einen Beschlag- und einen Luftgütesensor, die u.a. die Umluftschtung automatisch steuern. Für die hinteren Passagiere stehen Belüftungsdüsen im Fußraum und zwischen den Vordersitzen zur Verfügung.

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

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

1,7 MOTOR/ANTRIEB

1,7 Fahrleistungen

⊕ Der Vierzylinder-Diesel leistet maximal 150 PS und 360 Nm Drehmoment (mit DSG) - ab 1.600 1/min, woran man gut sieht, dass der Turbodiesel auch bei niedrigen Drehzahlen schon nachdrücklich anschiebt. Mit diesem Motor ist der Golf leistungstechnisch völlig angemessen motorisiert, das Aggregat spricht gut an und zieht sehr sauber durch, ohne die geringsten Ruckler oder Zugkraftschwankungen. In Kombination mit dem Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe liefert der Golf VIII gute Fahrleistungen ab, denn die Automatik

schaltet bei Bedarf schnell zurück, hält den Turbodiesel aber auch bei mittleren Drehzahlen, um auf der Drehmomentwelle zu surfen. Der Überholvorgang mit einer Beschleunigung von 60 auf 100 km/h gelingt so in 4,8 Sekunden. Auch das Einfädeln beim Abbiegen in den fließenden Verkehr klappt gut, von 15 auf 30 km/h gehts in unter eineinhalb Sekunden. Der TDI ist also ein durchaus kräftiger Motor, mit dem man seinen Fahrspaß haben kann.

2,0 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Der Turbodiesel entfaltet seine Leistung sehr gleichmäßig und über einen weiten Drehzahlbereich nachdrücklich - hier gibt sich die 150 PS-Version wie bisher schon harmonischer als die leistungsstärkeren Varianten. Nur bei niedrigen Drehzahlen holt das Aggregat einen kurzen Moment Luft und schiebt dann schon früh spürbar an. Bei hohen Drehzahlen wird die Leistungsabgabe etwas verhaltener, bis 4.000 1/min lässt sich das Drehzahlband aber gut nutzen. Der technische Fortschritt durch die Weiterentwicklung des Aggregats ist deutlich wahrnehmbar - denn neben der wie bisher guten Leistungsentfaltung hat die Laufkultur spürbar gewonnen.

Insbesondere im Innenraum ist der Dieselmotor bei ruhiger Fahrt kaum noch als solcher zu erkennen, er könnte auch als etwas rau laufender Benziner durchgehen. Kein Brummen stört bei niedrigen Drehzahlen, kein Dröhnen dringt bei hohen Drehzahlen in den Innenraum - deutlich vernehmbar wird der Diesel nur bei hoher Leistungsabforderung. Sehr erfolgreich war VW auch beim Tilgen von Vibrationen, hier spürt man nur wenig in Lenkrad oder Pedalen. War der Motor im Golf VII schon nicht schlecht, haben die Ingenieure den Dieselmotor für die achte Generation nochmals verbessert.

1,6 Schaltung/Getriebe

⊕ Auch das Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe wurde weiter verbessert und bietet nun durch ausgeprägtes Verschleifen der Gänge ein weiches Anfahren und einen hohen

Schaltkomfort. Nur selten spürt man die Gangwechsel, hauptsächlich der Drehzahlmesser verrät sie. Wenn man im Stand von der Bremse geht, setzt die Kriechfunktion der

Automatik schnell und sanft ein, auch schon mit dem Motorstart aus der Stopp-Phase heraus - zügiges Anfahren ist damit kein Problem, präzises Einparken gelingt ebenso ohne Herausforderungen. Das Start-Stopp-System funktioniert einwandfrei. Der Wechsel von den Vorwärts- zum Rückwärtsgang erfolgt zügig, schnelles Wenden klappt gut. Bedient wird das Getriebe nun über einen kleinen Hebel auf der Mittelkonsole - im ersten Moment gewöhnungsbedürftig, zeigt

sich das Konzept in der Praxis aber praktisch und alltagstauglich. Das Schalten der Gänge kann auch manuell über die Schaltwippen am Lenkrad angewiesen werden. Die Anschlüsse zwischen den Gängen passen gut, es entstehen keine zu großen Drehzahlsprünge. Im siebten Gang dreht der Motor bei 130 km/h mit 2.000 1/min. Eine Autohold-Funktion über die elektrische Handbremse gibt es serienmäßig.

2,0 FAHREIGENSCHAFTEN

2,2 Fahrstabilität

⊕ Das Fahrwerk des Golf VIII haben die VW-Ingenieure souverän abgestimmt. Der Wagen liegt sicher auf der Straße und lässt sich weder von engen Kurven und 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, sie sind im Comfort-Modus des DCC etwas ausgeprägter, aber nicht störend. Durchdrehende Räder beim

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

1,8 Lenkung

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

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

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

2,0 Bremse

⊕ Der Golf VIII hat eine potente Bremsanlage verbaut. Damit benötigt der Kompakte durchschnittlich nur 33,7 m, um von 100 km/h bis zum Stillstand zu bremsen (Mittel aus zehn

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

1,4

SICHERHEIT

0,8

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme
























⊕ VW hat seinen neuen Golf mit praktisch allen Assistenten ausgestattet, die momentan bei Volkswagen erhältlich sind - manches zwar nur gegen Aufpreis, viele Assistenten kommen aber inzwischen serienmäßig in die Golf-Modelle in der Style-Ausstattung. Serienmäßig an Bord sind ein Radarsensor für die automatische Distanzregelung ACC sowie für die Kollisionswarnung und den Notbremsassistenten; das Notbremsssystem warnt optisch und akustisch sowie mit Bremsruck sehr effektiv und soll Kollisionen im Stadttempo-Bereich weitgehend vermeiden können. Das Fahrerassistenzpaket "Travel Assist" ist ebenfalls Serie, es enthält unter anderem einen Spurhalteassistenten und den "Emergency Assist", der den Golf automatisch zum Stillstand bringt, wenn der Fahrer nicht mehr reagiert. Der Spurhalteassistent hat eine zuverlässige Handsoff-Erkennung, also ob der Fahrer aufmerksam ist und eine Hand am Lenkrad hat - beim facegelifteten Passat hat diese Funktion zuletzt sehr schlecht funktioniert. Das optionale Spurwechselsystem umfasst auch den Ausparkassistenten, der mit Radar-Sensoren in der Heckschürze den kreuzenden Verkehr überwacht und beim Rückwärtsausparken vor Gefahren warnt. In Kombination mit den Navigationssystemen gibt es auch eine gut funktionierende Verkehrszeichenerkennung. Serienmäßig sind die Müdigkeitserkennung, die Multikollisionsbremse und die schnell blinkenden Bremslichter, die damit eine Notbremsung signalisieren. Ein indirekt messendes Reifendrucksystem ist immer an Bord (als Minimum vorgeschrieben), ein direkt messendes mit Sensoren in den Reifen dagegen nicht erhältlich. Optional kann man ein Head-Up-Display ordern, das seine Inhalte in die Frontscheibe projiziert.

1,4

Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Beim ADAC Crashtest nach Euro NCAP Norm kann der Golf VIII 95 Prozent für eine sehr gute Insassensicherheit erzielen (Test 12/2019). Front- und Seitenairbags vorn sowie von vorn nach hinten durchgehende Kopfairbags bringt der neue Golf immer mit, die hinteren Seitenairbags kosten Aufpreis; Knieairbags werden nicht angeboten. Die vorderen Kopfstützen bieten Personen bis knapp 1,95 m Größe guten Schutz. Hinten reichen sie nur bis 1,75 m Größe, da der Abstand zum Dachhimmel aber gering genug ist, können sie insgesamt gut schützen. Vorn werden die Insassen akustisch ermahnt, sich anzugurten. Für die hinteren Plätze wird dem Fahrer angezeigt, welche Gurte angelegt sind; beim Abschnallen während der Fahrt ertönt ein Warnsignal und erscheint die Anzeige erneut. Gegen Aufpreis gibt es das „Proaktive Insassenschutzsystem“, das in einer Notsituation (z.B. ESP-

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

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

Einsatz) durch Straffen der Gurte und weitgehendes Schließen der Fenster mögliche Unfallfolgen reduzieren soll. Bei einem Unfall wird automatisch über die eingebaute SIM-Karte ein Notruf abgesetzt (Serie) und wenn möglich neben dem Notruf auch eine Sprechverbindung aufgebaut.

Der Golf VIII hat als erstes Modell serienmäßig in allen Ausstattungsversionen eine Car-to-X Kommunikation an Bord. Sie arbeitet über pWLAN, ist also nicht auf Mobilfunkverbindungen angewiesen, um Verkehrsteilnehmer im Umfeld über Gefahren zu informieren, die die

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

2,0 Kindersicherheit

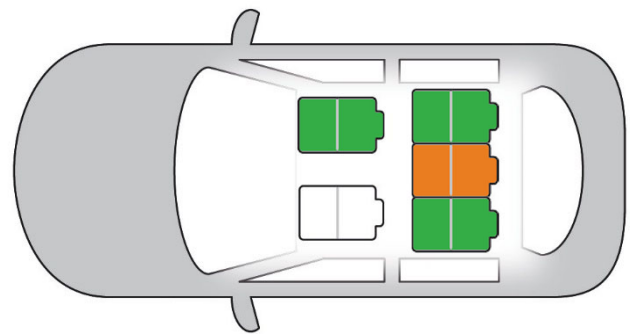
⊕ Im ADAC Crashtest nach Euro NCAP Norm erzielt der Golf VIII 89 Prozent der maximal möglichen Punkte für seine gute Kindersicherheit. Auf der Rückbank kann man Kindersitze außen einwandfrei befestigen, entweder mit den Gurten (günstig dank fester Gurtschlösser) oder komfortabler mit Isofix (und Ankerhaken);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

2,5 Fußgängerschutz

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

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)

risiko. 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

2,7

Verbrauch/CO2

Im ADAC Ecotest kommt der Golf 2.0 TDI mit 150 PS und mit Doppelkupplungsgetriebe auf einen Durchschnittsverbrauch von 4,8 l Diesel pro 100 km. Damit verbunden ist eine CO2-Bilanz von 151 g/km, wofür der Wolfsburger 33 Punkte erhält. Das Getriebe bietet eine intelligente Freilauffunktion, die je nach Situation den Motor in den Leerlauf versetzt und das Auto damit weiter rollen lässt; wer das geschickt einsetzt, kann mit dem Golf TDI sehr sparsam unterwegs sein. Innerorts liegt der Verbrauch bei 4,9 l, außerorts bei 4,1 l und auf der Autobahn bei 5,7 l Diesel alle 100 km.

1,0

Schadstoffe

⊕ Der Golf 2.0 TDI im Test ist noch nach der aktuellen Abgasnorm Euro 6d-TEMP homologiert, Modelle, die in der zweiten Jahreshälfte ausgeliefert werden, haben dann schon Euro 6d eingetragen. Aber auch schon der getestete Golf würde die nächste Abgasnorm problemlos einhalten, so vorbildlich sauber durchläuft er die Ecotest-Messungen. Alle Grenzwerte werden deutlich unterschritten. Selbst wenn man viel Leistung fordert wie im Autobahnzyklus und zusätzliche Beladung einbezieht, ergeben sich keine nennenswerten Verschlechterungen. Die Stickoxid-Emissionen liegen in allen Zyklen weit unter den Grenzwerten, und auch die

Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	4,9		
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B	
Landstraße	4,1		
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B	
Autobahn	5,7		
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B	
Gesamtverbrauch	4,8		
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B	

Partikelemissionen fallen sehr gering aus. Die vollen 50 Punkte für saubere Abgase sind verdient. Zusammen mit den 33 Zählern aus dem CO2-Bereich erzielt der Golf 2.0 TDI 83 Punkte und somit locker vier von fünf Sternen. Die Straßenmessungen bestätigen die sehr geringen Schadstoffemissionen, auch hier liegt der Zweiliter-Dieselmotor von VW weit unter den gesetzlichen wie auch unter den strengeren Ecotest-Grenzwerten.

2,3

AUTOKOSTEN

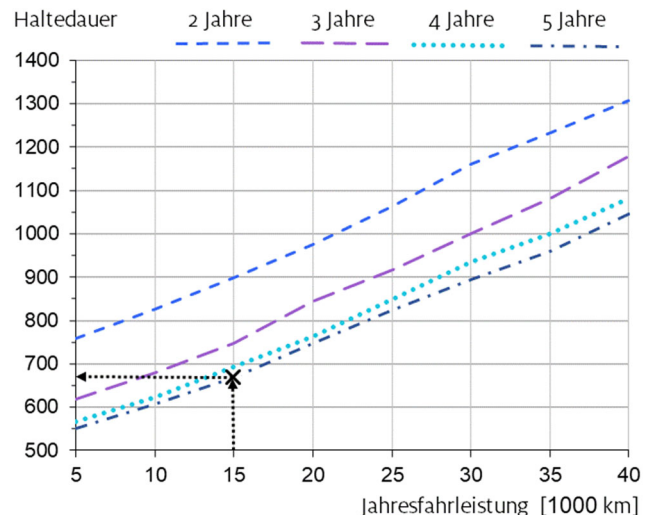
2,3

Monatliche Gesamtkosten

⊕ Der neue Golf VIII ist noch etwas teurer geworden als der ohnehin schon nicht günstige Vorgänger, allerdings ist auch die Serienausstattung umfangreicher als bisher. Unterm Strich besteht kein großer Unterschied. Ja, an manchen Stellen hat VW sichtbar gespart - es sind aber ebenfalls neue Details hinzugekommen, die durchaus praktisch sind. Auch hier sollten sich also neue Vor- und Nachteile die Waage halten. Das getestete Golf-Modell ist ab 35.065 Euro zu haben, eine Menge Geld, zumal einige Extras zusätzlich nötig sind, damit sich ein "rundes Paket" ergibt. Schon sind 40.000 Euro überschritten - auch weil VW manche Ausstattungen an Pakete bindet und so beispielsweise aktuell DAB+ Empfang nur in Kombination mit dem Navi erhältlich ist. Immerhin war der Golf bisher immer sehr wertstabil, so dass sich trotz der hohen Anfangsinvestitionen der absolute Wertverlust in Grenzen hielt. Bei der achten Generation muss sich das noch zeigen, aber immerhin ist innerhalb des vierjährigen Berechnungszeitraums nicht mit einer neuen Generation zu rechnen. Bezüglich Motor und

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 668 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



Assistenz- sowie Infotainmentsystemen ist der Wagen auf dem neuesten Stand, das sollte sich ebenso positiv auf den Restwertverlauf auswirken. Teure Reparaturen wie ein Zahnriemenwechsel sind üblicherweise nur selten nötig. Die Steuer liegt bei 232 Euro pro Jahr, die Typenklassen-

einstufungen für die Versicherungen sind noch günstig (Haftpflicht 16) bis moderat (Teil- und Vollkasko jeweils 22). 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	1.0 TSI	1.0 TSI	1.5 TSI ACT Life	1.5 TSI ACT Life	1.5 eTSI Life DSG	2.0 TDI SCR	2.0 TDI SCR Life DSG	e-Golf
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/999	3/999	4/1498	4/1498	4/1498	4/1968	4/1968	0/0
Leistung [kW (PS)]	66 (90)	81 (110)	96 (130)	110 (150)	110 (150)	85 (115)	110 (150)	100 (136)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	175/1600	200/2000	200/1400	250/1500	250/1500	300/1600	360/1600	290/n.b.
0-100 km/h [s]	11,9	10,2	9,2	8,5	8,5	10,2	8,8	9,6
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	188	202	214	224	224	202	223	150
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	5,3 S	5,3 S	5,3 S	5,5 S	5,7 S	4,2 D	4,3 D	15,8 kWh E
CO ₂ [g/km] lt. Hersteller	104	106	108	110	106	93	97	0
Versicherungsklassen KH/VK/TK	15/19/18	15/19/18	13/20/20	13/20/20	13/20/20	16/20/20	16/22/22	13/18/18
Steuer pro Jahr [Euro]	70	72	82	90	100	220	226	62
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	502	525	570	584	613	553	636	546
Preis [Euro]	21.045	23.670	27.510	28.530	31.255	26.680	33.840	31.900

Aufbau

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

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

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

Versicherung

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

Kraftstoff

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

FG = Flüssiggas
G = Erdgas
E = Strom

HERSTELLERANGABEN

4-Zyl.-Turbodiesel, Euro 6d-TEMP-EVAP-ISC, SCR-Kat, DPF	
Hubraum	1.968 ccm
Leistung	110 kW/150 PS bei 4.200 1/min
Maximales Drehmoment	360 Nm bei 1.600 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	223 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	8,8 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	4,4 l
CO ₂ -Ausstoß (NEFZ/WLTP)	99/142 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße	225/45 R17
Länge/Breite/Höhe	4.284/1.789/1.491 mm
Leergewicht/Zuladung	1.465/495 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	381/1.237 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	730/1.600 kg
Stützlast/Dachlast	80/75 kg
Tankinhalt	50 l
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktion	Deutschland, Wolfsburg

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	4,8 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	2.000 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	33,7 m
Reifengröße Testwagen	225/40 R18 92Y
Reifenmarke Testwagen	Bridgestone Turanza T005
Wendekreis links/rechts	11,1/10,9 m
EcoTest-Verbrauch	4,8 l/100km
Stadt/Land/BAB	4,9/4,1/5,7 l/100km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	126 g/km (WTW* 151 g/km)
Reichweite	1.040 km
Innengeräusch 130 km/h	68,0 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.080 mm
Leergewicht/Zuladung	1.495/465 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	305/680/1.160 l

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

Betriebskosten	101 Euro	Werkstattkosten	67 Euro
Fixkosten	123 Euro	Wertverlust	377 Euro
Monatliche Gesamtkosten	668 Euro		
Steuer pro Jahr	232 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	16/22/22		
Basispreis Golf 2.0 TDI SCR Style DSG	36.115 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 07.11.2019
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	45.890 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	9.771 km
Auffälligkeiten/Mängel	kleinere Software-Bugs

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. * Steuer nach WLTP-Zyklus für Fahrzeug in Serienausstattung. Die individuelle Steuer kann hiervon abweichen.

Notenskala

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

AUSSTATTUNG

TECHNIK (* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	1.045 Euro°
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	Serie/1.125 Euro° (Paket)
Regen-/Lichtsensoren	305 Euro° (Paket)/Serie
Fernlichtassistent	305 Euro° (Paket)
Tempomat/Limiter/ACC	-/Serie/Serie
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	215 Euro°
Rückfahrkamera/360°-Kamera	325 Euro°/-
Head-up-Display	700 Euro°
Verkehrszeichenerkennung	1.050 Euro° (Paket)
Schlüsselloses Zugangssystem	445 Euro°

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/530 Euro° (Paket)
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselsassistent	675 Euro° (Paket)

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/1.050 Euro° (Paket)
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	1.050 Euro° (Paket)
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	305 Euro° (Paket)/-
Sitzheizung vorn/hinten	315 Euro°/1.655 Euro° (Paket)
Lenkradheizung	folgt
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung teileelektrisch	880 Euro°
Metalllackierung	ab 610 Euro
Schiebedach/Panoramaglasdach	1.080 Euro°

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

1,9

AUTOKOSTEN

2,3

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

Stand: April 2020
Test und Text: M. Ruhdorfer