



## VW Golf GTE DSG

Fünftürige Schräghecklimousine der unteren Mittelklasse (180 kW / 245 PS)

Schon vom Golf VII gab es eine Plugin-Variante. Sieben Jahre später bringt VW nun die zweite GTE-Generation im Golf VIII - die Wolfsburger haben also schon reichlich Erfahrung und Know-How gesammelt. Das merkt man an der geschliffenen Arbeitsweise des Systems, das alle Antriebsübergänge fein verschleift. Der Neue hat mit jetzt 245 PS nicht nur mehr Leistung, sondern auch eine um 50 Prozent größere Batterie. Der Vorteil liegt auf der Hand, nun sind Praxis-Reichweiten um die 50 km möglich, innerorts auch mehr. Und im Mischbetrieb sinkt durch die höheren elektrischen Anteile der Benzinverbrauch, damit macht der Plugin-Antrieb mehr Sinn als zuvor. Wem Effizienz wichtiger als Leistung ist, kann den aktuellen Golf Style als eHybrid ordern - der hat die gleiche Technik verbaut, kommt aber elektrisch weiter und geht etwas sparsamer mit dem Sprit um.

Andererseits bringt nur der GTE die bekannten "GTI-Insignien" mit, also beispielsweise die Front in Wabenoptik und karierte Sitzbezüge. Exklusiv für die Sportvariante gibt es einen Soundgenerator innen und modifizierte Fußgänger-Warngeräusche außen. Das Antriebssystem aus Turbobenziner und Elektromotor ermöglicht gerade im Boost-Modus eine sehr flotte Beschleunigung, im Alltag allgemein gefällt das spontane Ansprechen auf Gasbefehle dank des schnell reagierenden E-Motors. Die Vehemenz zumindest eines GTI kann der GTE nicht ganz erreichen, dafür bleibt er aber auch im Verbrauch unter dem legendären Sport-Golf. So flott der GTE auch unterwegs sein kann, beim Laden ist er leider ein Trödler geblieben. Wo mancher Konkurrent zweiphasiges AC-Laden mit 7,2 kW und sogar CCS-Laden mit über 20 kW ermöglicht, sind im Golf nur maximal 3,6 kW möglich. Eine Vollladung dauert damit im günstigsten Fall 3 Stunden und 45 Minuten. Das fällt insofern auf, als der Golf auch als GTE die vielen positiven Eigenschaften wie gutes Platzangebot, souveränes Fahrwerk und perfekte Lenkung mitbringt. Leider ebenso die unergonomische Bedienung, die mit dem Golf VIII Einzug gehalten hat. Der Preis für den neuen Golf GTE startet bei knapp 43.000 Euro - ein stolzer Preis, der beim "schwächeren" eHybrid ausstattungsberichtigt kaum niedriger ausfällt. **Konkurrenten:** u.a. Audi A3 TFSIe, Skoda Octavia iV, Mercedes A 250e, Seat Leon eHybrid.

- +** geschliffene und harmonische Zusammenarbeit der beiden Antriebe, dynamisches Fahrwerk mit gutem Komfort, moderne Assistenten und Vernetzung inkl. Updates via Funk, Car-to-X-Kommunikation über pWLAN Serie
- sehr hoher Anschaffungspreis, teils komplizierte und unergonomische Bedienung, träges Infotainmentsystem, langsames Laden mit maximal 3,7 kW

### ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,2

AUTOKOSTEN 2,3

### Zielgruppencheck

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

Ecotest ★★☆☆☆

## 2,8 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

### 2,5 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

### 3,2 Alltagstauglichkeit

Rein elektrisch unterwegs liegt die Reichweite des Golf GTE im Ecotest bei etwa 48 km - VW gibt in den technischen Daten also arg optimistische 70 km elektrische Reichweite (NEFZ) an. Fährt man mit leerer Batterie im Hybridmodus weiter, kommt man allein mit der 39,5 l-Tankfüllung etwa 615 km weit. Das Aufladen der Batterie (Kapazität 13,0 kWh) dauert etwa dreieinhalb Stunden bei 3,7 kW - der Golf GTE kann leider nur einphasig geladen werden; insgesamt werden für eine vollständige Ladung 11,7 kWh Strom inklusive Ladeverluste benötigt. Das Ladekabel mit Typ-2-Stecker kostet Aufpreis.

Die maximale Zuladung beim Testwagen beträgt 450 kg - das reicht für vier Erwachsene samt entsprechendes Gepäck. Auf dem Dach sind Lasten bis 75 kg erlaubt. Die Stützlast auf der

### 2,4 Licht und Sicht

⊕ Dank seiner kompakten Dimensionen lassen sich die Abmessungen des Golf GTE gut abschätzen. Man hat insgesamt eine angemessene 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 nur zufriedenstellend bis ausreichend aus, die festen Kopfstützen der vorderen Sitze sind zusätzlich von Nachteil. Bodennahe Hindernisse können vorn nah am Fahrzeug erkannt werden, hinten nur etwas weiter entfernt, was jedoch immer noch in Ordnung ist. Was durch die Karosserie nicht optimal gelöst ist, versucht VW mit allerlei Assistenzsystemen auszugleichen. So gibt es serienmäßig Parksensoren vorn und hinten, die sich um einen

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 Kunststoffschaumung 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.

Anhängerkupplung kann bis 80 kg betragen, das sollte auch für einen Fahrradträger samt zweier E-Bikes genügen. Einen Anhänger mit eigener Bremse zieht der Golf GTE bis zu einem Gewicht von 1,5 Tonnen - das ist für ein Plugin-Hybrid-Modell nicht selbstverständlich und macht den Golf GTE zu einem vielseitigen Fahrzeug. Hat der Hänger keine eigene Bremse, darf er bis zu 750 kg wiegen. Runflat-Reifen, bei VW AirStop genannt, gibt es nicht. Ein Not- oder Reserverad ist ebenso wenig lieferbar, es findet unter dem Kofferraumboden keinen Platz mehr. Der Wendekreis liegt bei 10,9 m - ausreichend praktisch für die Stadt, ebenso die Breite von 2,08 m (inkl. Außenspiegel) und die Länge von 4,29 m.



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 GTE ist serienmäßig mit LED-Plus-Scheinwerfern ausgestattet, die unter anderem Schlechtwetterlicht und Abbiegelicht bieten. Optional kann man das IQ.LIGHT ordern (im Testwagen), dann sind die Scheinwerfer als LED-Matrix-Licht ausgelegt, das unter anderem einen blendfreien dynamischen Fernlichtassistenten bietet. Das Lichtsystem überzeugt mit einer hellen und breiten Ausleuchtung der Fahrbahn, ganz so homogen wie im Golf VII ist insbesondere das Fernlicht 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.

## 2,5 Ein-/Ausstieg

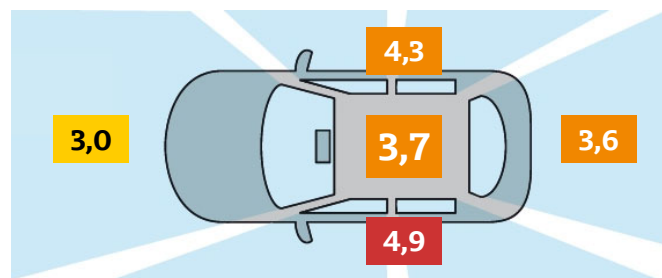
Der Golf GTE ist relativ flach, um sparsamer, weil mit weniger Luftwiderstand, unterwegs sein zu können. Beim Plugin entfällt allerdings die Tieferlegung, welche den sonstigen Sportvarianten des Golfs zuteilwird. Die Sitzfläche befindet sich daher mit knapp 42 cm ein klein wenig höher über der Straße (Sitz ganz nach unten gestellt) als beispielsweise bei GTI und GTD. Das bequeme Ein- und Aussteigen eines Vans kann der Kompakte freilich nicht bieten, aber davon abgesehen ist der Golf GTE 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

## 3,3 Kofferraum-Volumen

Unter der Kofferraumabdeckung fasst der Gepäckraum 270 Liter, etwas weniger als bei einem "normalen" Golf. Der Kofferraumboden ist nicht variabel einsetzbar, direkt darunter ist der Kraftstofftank verbaut. Entfernt man die obere Abdeckung und nutzt den Stauraum bis zum Dach hoch, erweitert sich das Volumen auf 405 Liter. Alternativ kann man im Kofferraum auch bis zu fünf Getränkeboxen unterbringen. Klappt man die Rückbank um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfehlenswert), lassen sich bis 645 Liter verstauen. Unter Ausnutzung des

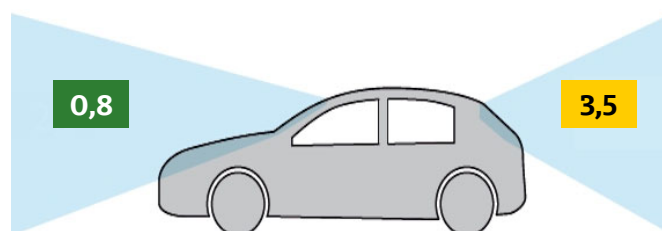
## Rundumsicht

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.



Türen rasten in drei, die hinteren leider nur in zwei Positionen ein.

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



Mit 270 l Volumen ist der Kofferraum des GTE ca. 10 % kleiner als bei den herkömmlich angetriebenen Varianten (305 l).

kompletten Raums hinter den Vordersitzen sind bis zu 1.125 Liter Volumen verfügbar. Weiteren Stauraum unter dem Kofferraumboden gibt es nicht wirklich, in den kleinen Fächern

### 3,0 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, denn die Klappe schwingt weit genug nach oben.

### 2,9 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

(Summe etwa 5 Liter) lassen sich kleine Utensilien sowie das Ladekabel unterbringen.

Die Ladekante liegt 69 cm über der Straße und damit in noch günstiger Höhe. Auch innen stört die kleine Stufe von weniger als 6 cm beim Be- und Entladen kaum. Insgesamt kann man den Kofferraum gut nutzen, lediglich die schwache Ausleuchtung mit nur einer Lampe rechts stört etwas.

Kofferraum, dort lassen sich kleine Gegenstände verstauen. Vier stabile Verzurrösen im Bereich des Bodens ermöglichen das Einspannen eines Netzes.

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

## 2,3 INNENRAUM

### 2,3 Bedienung

Eigentlich war es 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 am Handy die Musik im Fahrzeug am besten zu Geltung bringen, sind hierfür nur zwei 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, denn praktisch alle Knöpfe sind soweit wie möglich gestrichen und die verbliebenen durch Sensorflächen ersetzt worden. Auch wenn es altmodisch erscheinen mag, ein haptisches Feedback hat durchaus seine Vorteile, erst recht wenn das System bisweilen Befehle träge umsetzt. Das passiert vor allem nach dem Motorstart, dann reagiert das neue Infotainmentsystem langsam und mit ruckeligem Bildaufbau. VW hat viele Menüstrukturen neu gestaltet. Es gibt geschickte Versuche, durch Abfrage von Wünschen Detaileinstellungen automatisch vornehmen zu lassen; z.B. kann man "kalte Füße" auswählen, woraufhin der Fußraum aufgewärmt wird. Das funktioniert nun auch über die Sprachsteuerung, sofern sie einige Zeit nach dem Start dann endlich verfügbar ist und den Sprachbefehl korrekt versteht. Auch wenn die Spracherkennung seit Einführung des Golf VIII

besser geworden ist - sie muss noch viel lernen. Immerhin ist das System dazu in der Lage und wird automatisch kontinuierlich verbessert und geupdatet.

Für Technikbegeisterte und die Generation Smartphone mag die Bedienung gut erlernbar sein, intuitiv ist das aber nicht. Wer schon der Steuerung der bisherigen Klimaautomatik mit eigenen Knöpfen skeptisch gegenüberstand, wird am Golf VIII verzweifeln. Es bleibt die Frage, ob ein so radikaler Wechsel bei der Bedienung wirklich sein musste.



Die 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 optional elektrisch eingestellt werden und verfügt dann 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 Innenraumtemperatur und wo die Lautstärke eingestellt wird. 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.

## 1,6 Multimedia/Konnektivität

⊕ Volkswagen verbaut im Golf GTE serienmäßig das Infotainmentsystem "Discover Media" mit Farbdisplay und Sprachsteuerung - 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 mehr verfügbar). Zwei USB-C-Anschlüsse vorn und zwei weitere hinten (mit reiner Ladefunktion) werden immer eingebaut. Der DAB+ Empfang ist jetzt Serie, weil gesetzlich verpflichtend. Gegen Aufpreis gibt es das größere Navigationssystem "Discover Pro".

Die digitalen Instrumente erhält man serienmäßig, allerdings kleiner als das optionale Active Info Display im Golf VII und bei

weitem nicht an dessen optische Gefälligkeit heranreichend. Das neue Display wirkt gegenüber dem "alten" farbarm und jeglicher Brillanz beraubt - sehr schade. Infotainmentsystem und Smartphone lassen sich über AndroidAuto und Apple CarPlay koppeln (Serie), letzteres ist auch kabellos möglich. Über WeConnect Plus bietet VW 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 enthalten, auch Remote-Dienste werden damit umgesetzt. Das optionale Soundsystem von Harman Kardon ist für den Plugin-Golf nicht lieferbar.

## 2,1 Raumangebot vorn

⊕ Selbst sehr große Menschen sollten im Golf GTE eine gute Sitzposition finden können. Die Beinfreiheit reicht für knapp zwei Meter große Personen, die Kopffreiheit ist noch üppiger (bis etwa 2,10 m Körpergröße ausreichend). Die Innenbreite ist angemessen, entsprechend gut fällt das Raumgefühl aus. Dazu

tragen neben den ausreichend großen Fensterflächen auch das optionale große Schiebedach bei.

## 2,7 Raumangebot hinten

Ganz so üppig wie vorn sind die Platzverhältnisse hinten zwar nicht, aber für einen Kompaktwagen durchaus ansehnlich. Sind die Vordersitze für 1,85 m große Menschen eingestellt, berühren erst über 1,90 m Körpergröße die Knie die vorderen Lehnen. Die Kopffreiheit würde auch für über 1,90 m Größe noch ausreichen. Zumindest für zwei Personen ist die Innenbreite gefühlt wie gemessen völlig ausreichend, drei Erwachsenen nebeneinander sei die Rückbank nur für kurze Strecken



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

anzuraten. Beim kompakten Golf GTE 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 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 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.

## 2,2 KOMFORT

### 2,0 Federung

⊕ Für den Golf GTE gibt es gegen Aufpreis die adaptive Fahrwerksregelung DCC (im Testwagen verbaut). Die Dämpferregelung lässt sich von Comfort über Normal bis Sport einstellen, über einen Schieberegler in vielen Stufen. Die Unterschiede zwischen den Modi sind spürbar, aber nicht so ausgeprägt wie beispielsweise beim Arteon. Insgesamt hat VW hier einen alltagstauglichen Kompromiss gefunden. Im Stadtverkehr ist der Kompakte angemessen komfortabel unterwegs, einzig bei groben Kanten kommen leichte Erschütterungen bis in den Innenraum durch. Auf Kopfstein-

pflaster und über Einzelhindernissen bewegt sich der Golf GTE recht souverän, akustisch werden die Insassen wenig belästigt. Beispielsweise an Geschwindigkeitshügeln und anderen Querhindernissen zeigt sich das gute Schluckvermögen des Fahrwerks, denn diese werden angemessen absorbiert. Auf der Landstraße ist man ähnlich komfortabel unterwegs, wobei nur grobe Unebenheiten wie Frostaufbrüche den VW etwas aus der Ruhe bringen. Für lange Autobahnfahrten ist der Wolfsburger prädestiniert, er federt souverän und mit geringen Aufbau- bewegungen.

### 2,4 Sitze

⊕ VW liefert den Golf GTE serienmäßig mit manuell einstellbaren Top-Sportsitzen aus. Zwei über Hebel einstellbare Lordosenstützen sind Serie. Optional gibt es den Fahrersitz mit elektrischer Einstellung inklusive elektrische Vierwege-Lordosenstütze. Im Lederpaket ist auch die Sitzklimatisierung enthalten. Selbst gegen Aufpreis gibt es für den Beifahrersitz keine Neigungseinstellung und keine elektrische Lordosenstütze. Ansonsten gefallen beide Sitze vorne mit

guten Konturen sowie 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.

## 2,9 Innengeräusch

Der Golf VIII kann sich auch als GTE akustisch sehr unterschiedlich darstellen. Sogar außen hört man am künstlichen Fahrgeräusch die Unterschiede der Fahrmodi. In Sport tönt der GTE außen sonor und vernehmlich vor sich hin - allerdings nur bis 30 km/h, dann ist außen Ruhe. Der Unterschied ist so deutlich, dass man die "plötzliche" Abschaltung auch innen hört, was etwas planlos wirkt - hier sollte es einen geschmeidigeren Übergang geben. Innen dagegen wird immer je nach Fahrmodus "Radau" gemacht, in Sport laut, in Comfort moderat, im Eco-Modus ohne künstliche Zusatzgeräusche. Was auch immer dem Fahrer gefällt, die verschiedenen Einstellmöglichkeiten sind freilich ein schönes Feature und heben den GTE

von den schnöden "Standrad-Gölfen" ab.

Bei 130 km/h und im Comfort-Modus gefahren, liegen 68,8 dB(A) am Messgerät an - das ist ein zufriedenstellender Wert. Unterhaltungen und Telefongespräche über die Freisprecheinrichtung sind auch bei diesem Tempo noch gut möglich. Windgeräusche fallen nicht an bestimmten Stellen besonders auf, vielmehr gehen sie in die allgemeinen Fahrgeräusche mit ein. Der Elektromotor ist natürlich vorbildlich leise und praktisch nicht zu hören, der Vierzylinder-Benziner arbeitet meist zurückhaltend, nur unter hoher Last wird er vernehmlich lauter und klingt - naja, wie ein kleiner Vierzylinder und nicht gerade sportlich.

## 1,8 Klimatisierung

⊕ Im GTE 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 Umluftschaltung automatisch steuern. Für die hinteren Passagiere stehen Belüftungsdüsen im Fußraum und zwischen den Vordersitzen zur Verfügung. Die Sitzheizung kostet vorn wie hinten Aufpreis, ebenso die

Lenkradheizung. Eine Sitzlüftung ist im Lederpaket lieferbar. Die Standheizung sowie getönte Scheiben hinten finden sich in der Optionsliste. Die Standklimatisierung bringt der Plugin serienmäßig mit, diese funktioniert aber nur angesteckt oder bei ausreichend geladener Batterie.

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

## 1,6 MOTOR/ANTRIEB

### 1,1 Fahrleistungen

⊕ Der Vierzylinder-Turbobenziner im Golf GTE leistet zwar "nur" 150 PS und maximal 250 Nm Drehmoment, der zusätzliche Elektromotor mit 85 kW hebt die Systemleistung aber auf üppige 245 PS und 400 Nm. Bei ausreichend geladener Batterie und moderater Leistungsabforderung kann der Elektromotor auch alleine den Vortrieb besorgen. Arbeiten beide Antriebe zusammen, geht es sehr rasant vorwärts, die GTI-Insignien hat der Hybrid-Golf zurecht. Von 60 auf 100 km/h beschleunigt der GTE in nur 3,4 Sekunden. Das für

schnelles Einfädeln im Stadtverkehr wichtige Ansprechen bei niedrigen Geschwindigkeiten ist ebenfalls sehr gut, von 15 auf 30 km/h geht es in unter einer Sekunde - dem schnellen Ansprechen des Elektromotors sei Dank. Da geraten die 1,6 Tonnen Leergewicht bald in Vergessenheit. VW verspricht für den Sprint von 0 auf 100 km/h 6,7 Sekunden und eine Höchstgeschwindigkeit von 225 km/h. Der Golf GTE kann mit seinem gut ansprechenden Motorenduo und der nachdrücklichen Kraftentfaltung durchaus Fahrspaß bieten.

### 2,0 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Der Vierzylinder-Benziner mit 1,4 Liter Hubraum läuft akustisch wie auch gefühlt relativ rau, aber dennoch kultivierter als die Diesel im Golf. Beim Ausdrehen wird er laut und klingt wenig charmant - da der Benziner aber bis etwa 3.500 1/min zurückhaltend agiert, bekommt man das selten

mit. Weil beim Gasgeben im Hybridmodus auch der E-Motor anfangs mit anschiebt, reagiert der Antrieb gut und schnell auf Gasbefehle. Einwandfrei ist der Antriebskomfort natürlich, wenn der GTE rein elektrisch unterwegs ist. Dann ist vom Elektromotor kaum mehr als ein leises Summen zu hören.

### 1,9 Schaltung/Getriebe

⊕ Im Golf GTE verbaut VW ein Doppelkupplungsgetriebe mit sechs Gängen - diese Zahl scheint im Zeitalter von Acht- oder sogar Zehngang-Automaten überholt, jedoch sind die Gänge weit genug gespreizt, um auch im sechsten Gang den Motor nicht zu hoch drehen zu lassen - bei 130 km/h arbeitet der Vierzylinder mit 2.700 1/min. Der Verbrenner wie auch der E-Motor haben ein breites, gut nutzbares Drehzahlband, so dass die etwas größeren Drehzahlsprünge für die Leistungsentfaltung kein Problem darstellen. Ob mehr Gänge tatsächlich weniger Verbrauch im Alltag mit sich bringen würden, weiß mangels Überprüfbarkeit wohl nur VW selbst.

Das Doppelkupplungsgetriebe wechselt seine Gänge meist unauffällig und komfortabel, lässt sich bei Beschleunigungswünschen des Fahrers mitunter aber etwas Zeit zum Sortieren der Gänge. Auch die Kriechfunktion funktioniert angenehm und gut. Die Schaltstufen lassen sich bei Bedarf manuell über die Lenkradwippen oder den Wählhebel durchschalten. Die serienmäßige Autohold-Funktion arbeitet unauffällig und problemlos, Abstellen und Starten den Vierzylinders geschieht dank des E-Motors sehr geschmeidig.

## 2,0 FAHREIGENSCHAFTEN

### 2,1 Fahrstabilität

⊕ Das Fahrwerk des Golf GTE ist souverän abgestimmt. Der Wagen liegt sicher auf der Straße und lässt sich weder von engen Kurven noch von Ausweichmanövern aus der Ruhe bringen. Der Geradeauslauf ist einwandfrei, es gibt einen dezenten automatischen Ausgleich von Seitenwind und seitlich abschüssiger Fahrbahn. Der Golf als GTE ist nur wenig straffer als die "Standard"-Varianten unterwegs, weil beim Plugin die Tieferlegung von GTI und GTD entfällt. Für entspanntes Fahren sind die Voraussetzungen damit optimal. Der bessere Komfort im GTE schlägt sich in geringfügig weniger fahrdynamischer Agilität nieder, jedoch ist der Teilzeitstromer alles andere als träge. Auch bei ihm halten sich die Aufbaubewegungen wie Seitenneigung oder Nicken in Grenzen. Durchdrehende Räder beim Beschleunigen werden

von der effektiven Traktionskontrolle in Zaum gehalten, was bei 400 Nm in den unteren Gängen aber kein so leichtes Unterfangen ist.

Beim ADAC Ausweichtest liefert der Golf GTE 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; ein Verhärten der Lenkung bei schnellen Lenkungsmanövern mit hohem Lenkwinkel ist nicht festzustellen. Andererseits lässt sich der Plugin-Sportler bei gezielten Ausweichmanövern präzise und schnell durch die Gassen scheuchen. Seine Fahrdynamik ist beachtlich und kann eine Menge Spaß bringen.

### 1,8 Lenkung

⊕ Die im GTE serienmäßige 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 GTE lässt sich damit einwandfrei beherrschen. Die Lenkkräfte kann man in zwei Stufen variieren (über die Fahrprofilauswahl). Von Anschlag zu Anschlag benötigt man nur 2,2 Lenkradumdrehungen. Auch beim Rangieren und bei schnellen Lenkmanövern verhärtet die Lenkung nicht und bleibt angenehm leichtgängig.

### 2,0 Bremse

⊕ Der Golf GTE hat eine standfeste Bremsanlage verbaut. Damit benötigt der Kompakte durchschnittlich nur 33,4 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. Der Übergang zwischen Rekuperation, also der Bremswirkung durch den Elektromotor, und den Radbremsen gut abgestimmt.



1,3

**SICHERHEIT**

0,6

**Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme**
























⊕ VW hat seinen aktuellen 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, auch in den GTE. Aufpreisfrei an Bord sind ein Radarsensor für die automatische Distanzregelung ACC sowie für die Kollisionswarnung und den Notbremsassistenten; das Notbremsystem warnt optisch und akustisch sowie mit Bremsruck sehr effektiv und soll Kollisionen im Stadttempo-Bereich weitgehend vermeiden können. Seit Modelljahr 2021 umfasst das Paket auch eine Abbiegebremsfunktion, um beim Linksabbiegen eine Kollision mit einem entgegenkommenden Fahrzeug zu vermeiden, und eine Ausweichunterstützung. Das optionale Fahrerassistenzpaket "Travel Assist" enthält unter anderem den Abstandsregeltempomat und den "Emergency Assist", der den Golf automatisch zum Stillstand bringt, wenn der Fahrer nicht mehr reagiert. Der Spurhalteassistent hat eine zuverlässige Handsoff-Erkennung - diese erkennt, ob der Fahrer aufmerksam ist und eine Hand am Lenkrad hat. Das optionale Spurwechselsystem umfasst überdies den Ausparkassistenten, der mit Radar-Sensoren in der Heckschürze den kreuzenden Verkehr überwacht und beim Rückwärtsausparken vor Gefahren warnt. In Kombination mit den Navigationssystemen gibt es auch eine gut funktionierende Verkehrszeichenerkennung. Serienmäßig sind die Müdigkeitserkennung, die Multikollisionsbremse und die schnell blinkenden Bremslichter, die damit eine Notbremsung signalisieren, sowie der Ausweichassistent mit Abbiegebremsfunktion und Ausweichunterstützung. Ein indirekt messendes Reifendrucksystem ist immer an Bord (als Minimum vorgeschrieben), ein direkt messendes mit Sensoren in den Reifen dagegen nicht erhältlich. Optional kann man ein Head-Up-Display ordern, das seine Inhalte in die Frontscheibe projiziert.

1,3

**Passive Sicherheit - Insassen**

⊕ Beim ADAC Crashtest nach Euro NCAP Norm kann der Golf VIII 95 Prozent für eine sehr gute Insassensicherheit erzielen (Test 12/2019). Front- und Seitenairbags vorn sowie von vorn nach hinten durchgehende Kopfairbags bringt der Golf GTE immer mit, die hinteren Seitenairbags kosten Aufpreis; Knieairbags werden nicht angeboten. Die vorderen Kopfstützen bieten Personen bis knapp 1,90 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 wie hinten werden die Insassen akustisch ermahnt, sich anzugurten. Beim Abschnallen während der

**DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT**

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

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 neben dem Notruf auch eine Sprechverbindung aufgebaut.

Der Golf VIII allgemein hat als erstes Modell serienmäßig in allen Ausstattungsversionen eine Car-to-X Kommunikation an Bord. Sie arbeitet über pWLAN, ist also nicht auf Mobilfunk-

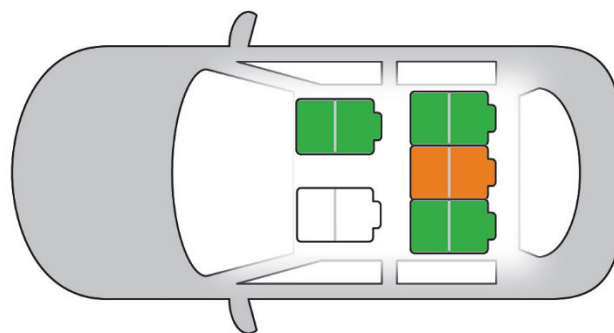
verbindungen angewiesen, um Verkehrsteilnehmer im Umfeld über Gefahren zu informieren, die die Fahrzeugsensoren festgestellt haben. Auch kann der Golf von anderen Verkehrsteilnehmern oder stationären Einrichtungen (z.B. Baustellenabsicherungswagen) Informationen empfangen und so seinen Fahrer rechtzeitig warnen - auf diese Weise können gefährliche Situationen und Unfälle vermieden werden. Das VW-System kann schon jetzt 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 mit der Lehne fest verbundene Kopfstütze. Die Kindersicherung in den hinteren Türen wird über einen versenkten Schalter betätigt und ist somit manipulationssicher gegenüber kleinen Kindern.

### Kindersitze

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



### Notenskala

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

## 2,5 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

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. Bis 30 km/h erzeugt ein Außenlautsprecher Fahrgeräusche, so dass der GTE auch von Fußgänger gut gehört werden kann.

## 3,2 UMWELT/ECOTEST

### 3,0 Verbrauch/CO<sub>2</sub>

Für viele Plugin-Hybride gilt, dass unter Umweltgesichtspunkten die aufwendige Antriebstechnik nur unter bestimmten Einsatzbedingungen Sinn macht. Auf den Golf GTE trifft das auch zu - wobei man mit ihm schon einen recht weiten Einsatzbereich abdecken kann, weil er einen vergleichsweise effizienten Verbrennungsmotor an Bord hat und der

Gewichtsaufschlag nicht zu groß ist (z.B. gegenüber GTD etwa 100 kg). Als Hybrid genutzt, verbraucht er zumindest nicht mehr als der reine Verbrenner mit 1,5 l-TSI und Automatik und bei "normaler" Fahrweise weniger als ein GTI. Vorteile kann der GTE jedoch erzielen, wenn stets die Batterie geladen wird, damit man möglichst viel elektrisch bzw. elektrisch unterstützt

unterwegs ist. Wer oft weite Strecken fährt oder wenig Möglichkeiten zum Laden hat, sollte eher den Golf GTD ins Visier nehmen, der fährt sparsam und dank doppeltem SCR-System sauber. Was der Diesel nicht bieten kann, ist die Möglichkeit, eine gewisse Strecke rein elektrisch und damit lokal emissionsfrei zurückzulegen.

Startet man mit dem GTE mit vollgeladener Batterie, sind im Elektrozyklus des ADAC Ecotest rund 48 km elektrische Reichweite drin, bevor sich der Verbrenner zuschaltet - VW gibt als Reichweite bis zu 70 km an, was bei sehr verhaltener Fahrweise und vor allem innerorts geradeso möglich sein kann. Der reine Stromverbrauch liegt bei 24,3 kWh/100 km (inkl. Ladeverluste) - für einen Plugin-Hybriden in dieser Größe mittelprächtigt, für

ein reines Elektroauto wäre das nur sehr mäßig. Fährt man im Hybrid-Modus (Batterie leer oder Ladung halten), ergibt sich ein Benzinverbrauch von durchschnittlich 6,4 l Super pro 100 km. Dabei liegt der Benzin-Konsum innerorts bei 5,7 l/100 km, auf der Landstraße bei 5,9 l/100 km und auf der Autobahn bei 7,6 l/100 km.

Kombiniert man die elektrische Strecke mit der Hybrid-Strecke und startet mit voller Batterie, dann verbraucht der Golf GTE auf den ersten 100 km 9,5 kWh Strom und 3,9 l Super. Damit verbunden ist eine CO<sub>2</sub>-Bilanz von 155 g pro km, unter Berücksichtigung des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes von 548 g/kWh in Deutschland (2018 vom UBA veröffentlichter Wert). Im ADAC Ecotest gibt es dafür 30 von maximal 60 möglichen Punkten.

### 3,4 Schadstoffe

Der Benziner arbeitet mit Direkteinspritzung - um die Grenzwerte der Euro 6d-Abgasnorm einzuhalten, verbaut VW einen Partikelfilter. Damit verbessert sich der Partikelaustritt und liegt nun in allen Betriebszuständen weit unter den gesetzlichen Grenzwerten, im Hybrid-Betrieb gibt es dafür volle Punktzahl. Auch die Emissionen anderer Schadstoffe wie NO<sub>x</sub> und CO liegen auf niedrigem Niveau - durchaus eine erhebliche Herausforderung bei einem Verbrennungsmotor, der nur

zeitweise läuft. Da aber im ADAC Ecotest auch die Schadstoffwerte bei der Stromerzeugung in Deutschland berücksichtigt werden und der Plugin-Golf nicht gerade wenig Strom verbraucht, gibt es für den Stromverbrauch Punktabzüge im Bereich Schadstoffe. So erhält der VW Golf GTE mit den zwei Antriebsmotoren in diesem Bereich nur 26 von 50 Punkten. Zusammen mit den CO<sub>2</sub>-Punkten liegt er damit bei 56 Zählern, die für drei von fünf Sternen im Ecotest genügen.

## 2,3 AUTOKOSTEN

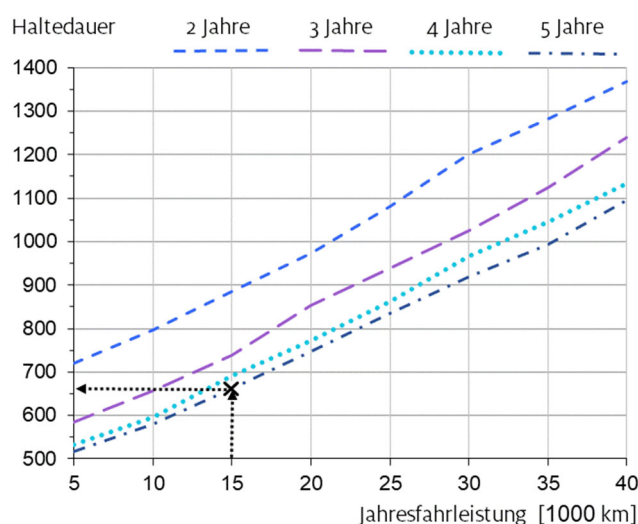
### 2,3 Monatliche Gesamtkosten

Der Golf GTE kostet knapp 43.000 Euro - Basispreis. Eine Menge Geld, auch wenn im Prinzip zwei Antriebe verbaut sind. Die Ausstattung enthält die wichtigsten Dinge, ist jedoch nicht vollumfänglich und bietet noch reichlich Spielraum, den Fahrzeugpreis weiter nach oben zu treiben. Immerhin ist das kleinere Infotainmentsystem mit Navigation serienmäßig an Bord. Addiert man ein paar in dieser Klasse übliche Extras hinzu, liegen schnell 50.000 Euro an. Die neuesten Assistenzsysteme und das volle Infotainment-Programm kosten teilweise extra. Der gut, aber nicht voll ausgestattete Testwagen liegt bei über 51.000 Euro. Der Golf hat insgesamt einen guten Ruf und ist relativ wertstabil. Daher liegt der prozentuale Wertverlust im günstigen Bereich - aufgrund des hohen Anschaffungspreises muss man aber dennoch einen hohen absoluten Betrag für den Wertverlust abschreiben. Die Kosten für Wartung und Reparaturen bleiben im Rahmen, bei den Premiummarken liegen sie oft höher. Die Kfz-Steuer beträgt sehr günstige 28 Euro, hier hilft die optimistische CO<sub>2</sub>-Wert-Ermittlung bei Plugin-Hybriden. Bei Zulassungen ab 2021 gibt es fünf Jahre lang eine jährliche Gutschrift von 30 Euro, so dass in dieser Zeit keine Kfz-Steuer anfällt. Die Versicherungseinstufungen sind angesichts der Fahrzeugklasse und der Leistung moderat

(Haftpflicht 13, Teil-/Vollkasko 22/21). Die Ölwechsel- und Inspektionsintervalle sind fahrleistungs- und fahrstilabhängig, können bei bis zu 30.000 km oder bis zwei Jahren liegen.

#### Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 661 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



**DIE MOTORVARIANTEN**

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	1.0 TSI	1.0 TSI	1.5 TSI ACT Life	1.5 TSI ACT Life	1.4 eHybrid Style DSG	2.0 TDI SCR	2.0 TDI SCR Life	1.5 TGI Life DSG
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/999	3/999	4/1498	4/1498	4/1395	4/1968	4/1968	4/1498
Leistung [kW (PS)]	66 (90)	81 (110)	96 (130)	110 (150)	150 (204)	85 (115)	110 (150)	96 (130)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	175/1600	200/2000	200/1400	250/1500	350/1550	300/1600	340/1600	200/1400
0-100 km/h [s]	11,9	10,2	9,2	8,5	7,4	10,2	8,8	9,7
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	188	202	214	224	220	202	223	211
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	4,5/5,3   S	4,6/5,3   S	5,1/5,4   S	4,8/5,4   S	1,2/0,9   S	3,8/4,5   D	3,9/4,5   D	3,5/4,1 kg G
CO2 [g/km] lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	104/120	106/121	116/123	109/124	28/21	99/118	102/117	95/111
Versicherungsklassen KH/VK/TK	15/19/18	15/19/18	13/20/20	13/20/20	13/21/22	16/20/20	16/22/22	13/20/20
Steuer pro Jahr [Euro]	71	73	87	89	28	236	234	62
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	528	549	599	614	644	601	671	601
Preis [Euro]	20.700	22.960	27.110	28.145	40.810	26.420	31.480	32.130

## 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.-Hybrid (PlugIn, Otto/Elektro), Turbo, Euro 6d-ISC-FCM, OPF	
Hubraum	1.395 ccm
Leistung	180 kW/245 PS bei 5.000 1/min
Maximales Drehmoment	400 Nm bei 1.550 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Doppelkupplungsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	225 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	6,7 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	1,1 l
CO <sub>2</sub> -Ausstoß	34 g/km
Stirnfläche/c <sub>w</sub> -Wert	n.b./0,28
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	225/45 R17
Länge/Breite/Höhe	4.287/1.789/1.484 mm
Leergewicht/Zuladung	1.624/416 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	273/1.129 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/1.500 kg
Stützlast/Dachlast	80/75 kg
Tankinhalt	39,5 l
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktion	Deutschland, Wolfsburg

## ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	3,4 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	2.700 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	33,4 m
Reifengröße Testwagen	225/45 R17 91W
Reifenmarke Testwagen	Goodyear Eagle F1 Asymmetric 3
Wendekreis links/rechts	10,9 m
EcoTest-Verbrauch	3,9 l/100km
Stadt/Land/BAB	5,7/5,9/7,6 l/100km
CO <sub>2</sub> -Ausstoß EcoTest	91 g/km (WTW* 155 g/km)
Reichweite	665 km
Innengeräusch 130 km/h	68,8 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.080 mm
Leergewicht/Zuladung	1.590/450 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	270/645/1.125 l

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

Betriebskosten	108 Euro	Werkstattkosten	82 Euro
Fixkosten	95 Euro	Wertverlust	376 Euro
Monatliche Gesamtkosten	661 Euro		
Steuer pro Jahr (mit Serienausstattung) <sup>1</sup>	28 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	13/21/22		
Basispreis Golf GTE DSG	42.745 Euro		

## INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 30.07.2020
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	51.125 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	7.068 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.02.2019 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2019 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter [www.adac.de/autokosten](http://www.adac.de/autokosten). Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr. \*WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO<sub>2</sub>-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO<sub>2</sub>-Emissionen auch die CO<sub>2</sub>-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich. <sup>1</sup> 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/1.145 Euro°
Regen-/Lichtsensoren	305 Euro° (Paket)/Serie
Fernlichtassistent	305 Euro° (Paket)
Tempomat/Limiter/ACC	-/Serie/320 Euro°
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	215 Euro°
Rückfahrkamera/360°-Kamera	325 Euro°/-
Head-up-Display	700 Euro°
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	445 Euro°

### SICHERHEIT

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

### INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	Serie
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie/-
Sitzheizung vorn/hinten	450 Euro° (Paket)/1.780 Euro (Paket)
Lenkradheizung	450 Euro° (Paket)
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

### AUSSEN

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

## TESTURTEIL

### AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,2

### AUTOKOSTEN

2,3

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

Stand: März 2021  
Test und Text: M. Ruhdorfer