



VW Golf 1.5 TGI Life DSG

Fünftürige Schräghecklimousine der unteren Mittelklasse (96 kW / 130 PS)

Den kompakten Golf VIII gibt es wie schon seinen Vorgänger mit vielen verschiedenen Antriebsarten. Neben Diesel, Benzin und mit Plugin-Hybrid auch als Erdgas-Variante. Bei der CNG-Ausführung sind die Tanks im Unterboden untergebracht, so dass sie im Innenraum kaum Platz wegnehmen; nur der Kofferraum büßt etwas Volumen ein. Dachlast und Stützlast bleiben aber erhalten, gebremste Anhänger dürfen bis zu einem Gewicht von 1,7 Tonnen gezogen werden. Ansonsten ist auch der Golf TGI ein "normaler" Golf mit all seinen Talenten, aber auch Schwächen. Das neue Bedienkonzept und Infotainmentsystem wurde zu genüge kritisiert, es ist immer noch wenig intuitiv, läuft aber etwas flüssiger und mit weniger Software-Bugs als zu Beginn der 8. Golf-Generation. Mit seinen Assistenten ist der Golf TGI für den Alltag wie in kritischen Situationen gut gerüstet, beim schlüssellosen Komfortzugang setzt VW auf ein extra abgesichertes System - der hohe Diebstahlschutz ist vorbildlich. An weiteren Extras bekommt man im Erdgas-Golf fast alles wie in den Benzin-Varianten, nur auf adaptive Dämpfer oder das Schiebedach muss man verzichten. Das Platzangebot auf Vorder- und Rücksitzen bleibt vollumfänglich erhalten. Der 1,5 l-Vierzylinder ist bekannt, er leistet dank Turboaufladung 130 PS und bis zu 200 Nm Drehmoment. Im Erdgasbetrieb läuft der Ottomotor spürbar rauer als mit Benzin, mit der Laufkultur kann man im Alltag aber leben. Das Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe könnte etwas geschmeidiger schalten, wählt die Gänge aber ansonsten sinnvoll und effizienzorientiert. Überhaupt muss man lange suchen, bis man bezüglich der Kraftstoffkosten eine günstigere Möglichkeit als ein Erdgasauto findet: 100 km kosten aktuell 4 bis 6 Euro. Hinzu kommt die gute Umweltbilanz durch den Biogasanteil - je höher dieser ist, desto besser fällt die CO₂-Bilanz des Antriebs aus. Da zusätzlich die Schadstoffe im Abgas sehr gering sind, erhält der Golf 1.5 TGI im ADAC Ecotest volle fünf Sterne. Die mäßigen Verkaufszahlen der Erdgas-Variante des Golf liegen wohl hauptsächlich am dünnen CNG-Tankstellennetz. Denn das Tanken an sich gelingt recht simpel und der Aufpreis zum reinen Benzin ist nicht zu hoch, so dass er sich schon nach wenigen zehntausend Kilometern amortisiert kann. **Konkurrenten:** Seat Leon TGI, Skoda Octavia TGI.








- + sparsamer und ausreichend kräftiger Motor mit sehr geringem Schadstoffausstoß, gutes Platzangebot, viele Assistenten verfügbar, gutes optionales LED-Licht (IQ.light), Aufpreis zu reinem Benzin, aber preislich konkurrenzfähig mit Diesel-Varianten
- sehr kleiner Benzintank, mäßige Reichweite im Gasbetrieb, magere Serienausstattung und teure Extras, Bedienschwächen

ADAC-Urteil

AUTOTEST 1,9

AUTOKOSTEN 2,0

Zielgruppencheck

	Familie	3,2
	Stadtverkehr	3,3
	Senioren	3,1
	Langstrecke	2,6
	Transport	3,2
	Fahrspaß	2,8
	Preis/Leistung	1,9

Ecotest ★★★★★

2,8 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,5 Verarbeitung

Wenn man genauer hinsieht, findet man einige Punkte, die billiger gestaltet sind als beim Vorgänger Golf VII. Beispielsweise muss die Motorhaube nun mit einem umständlichen Haltestab offen fixiert werden. Auch im Innenraum wurde gespart, als ein Beispiel seien hier die Dachsäulenverkleidungen genannt, die jetzt ohne Stoffüberzug auskommen müssen. Eine geringere Haltbarkeit der Materialien muss das aber nicht bedeuten, eher betrifft es die "Veredelung" der Oberflächen. Manche Details wurden gestrichen, andere praktische Dinge kamen jedoch hinzu - man kann also nicht pauschal behaupten, der 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 sehr gut geschützt und großflächig verkleidet, auch hinter der Hinterachse; an den Fahrwerksteilen sind zusätzlich 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.

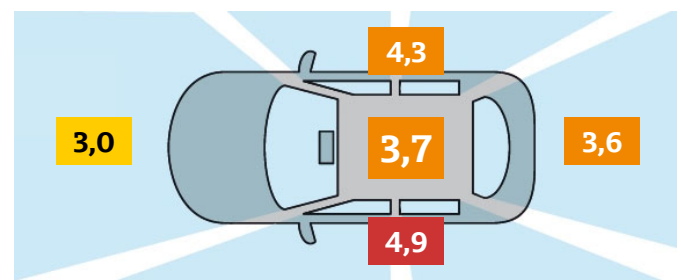
3,1 Alltagstauglichkeit

Setzt man den Ecotest-Verbrauch von 4,3 kg/100 km an, ergibt sich mit den Erdgastanks eine theoretische Reichweite von etwa 400 km. Zusätzlich verfügt der Golf TGI über einen mit 9 Litern arg kleinen Reservetank für Benzin; mit diesem liegt die Reichweite bei etwa 150 km, wenn man von einem Verbrauch von etwa 6 l Super pro 100 km ausgeht. In der Praxis sollte man in erster Linie mit Gas fahren, damit sich die Zusatzinvestition in die TGI-Variante lohnt. Die maximal mögliche Zuladung liegt im Falle des Testwagens bei 480 kg – das reicht für vier Leute 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

1,4 Tonnen (1,7 Tonnen bis 8 % Steigung) wiegen - vorausgesetzt, er verfügt über eine eigene Bremse. Bei einer Reifenpanne muss man sich mit dem serienmäßigen Reparaturset behelfen, ein Reserverad oder Notrad haben wegen der Gastanks im Kofferraum keinen Platz im Auto. Reifen mit Notlaufeigenschaften sind für den Golf TGI nicht lieferbar. Angemessen handlich ist der Kompaktwagen im Stadtverkehr: mit 4,28 m Länge und 2,08 m Breite (inkl. Außenspiegel) sollte die Parkplatzsuche nicht zu schwer sein. Der Wendekreis von 11,1 m vereinfacht das Rangieren.

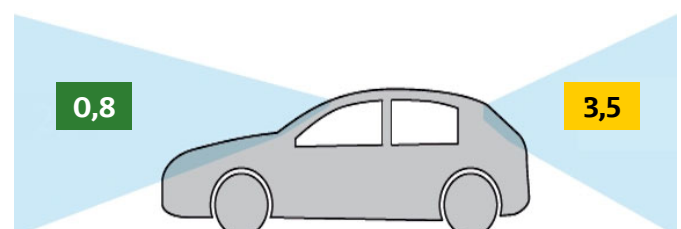
Rundumsicht

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



Vorderes und hinteres Nahfeld

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



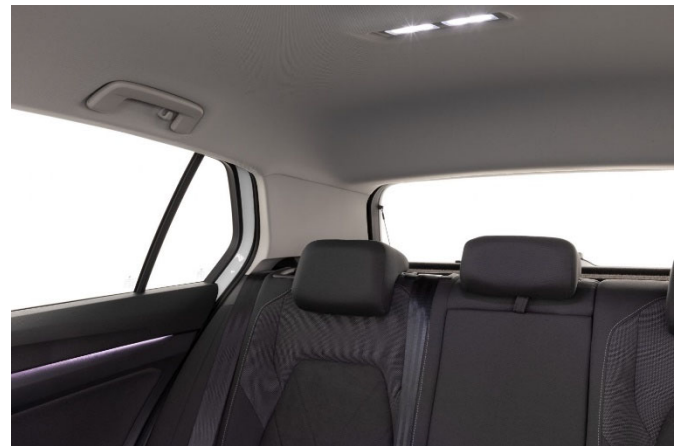
2,4 Licht und Sicht

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

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

weg, aber immer noch zufriedenstellend. Was durch die Karosserie nicht optimal gelöst ist, versucht VW mit allerlei Assistenzsystemen auszugleichen. So gibt es serienmäßig Parkensoren vorn und hinten, die sich um einen 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, gegen Aufpreis gibt es die LED-Plus-Scheinwerfer, die zusätzlich Schlechtwetterlicht und Abbiegelicht bieten. Alternativ und freilich für noch mehr Geld 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.



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

2,7 Ein-/Ausstieg

Der Golf VIII ist ein wenig flacher als sein Vorgänger, um sparsamer, weil mit weniger Luftwiderstand, unterwegs sein zu können. Die Sitzfläche befindet sich 40 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 (Option). Die vorderen Türen rasten in drei, die hinteren leider nur in zwei Positionen ein.

3,5 Kofferraum-Volumen

Der Gepäckraum fasst unter der Kofferrabdeckung 245 l. Der Boden lässt sich bei der Erdgasvariante nicht verstellen, auch findet man darunter keine zusätzlichen Fächer. Entfernt man die obere Abdeckung und nutzt den Stauraum bis zum Dach hoch, erweitert sich das Volumen auf 380 Liter. Alternativ kann man im Kofferraum auch bis zu sieben Getränkekisten unterbringen. Klappt man die Rückbank um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfehlenswert), lassen sich bis 620 Liter verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen sind bis zu 1.100 Liter Volumen verfügbar.

⊕ 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. Das Auto misst die Entfernung des Schlüssels zum Fahrzeug, wodurch es nicht mehr möglich ist, über einen Funkverlängerer den Golf unerlaubt zu öffnen und zu starten. VW hat wie schon Jaguar und Land Rover diese Sicherheitstechnik nun umgesetzt.



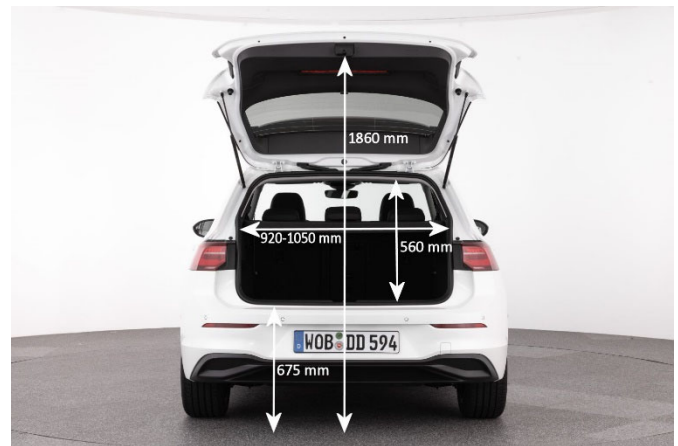
Mit 245 l Volumen fällt der Kofferraum des Golf TGI aufgrund des Gastanks kleiner aus als bei konventionellen Golf-Modellen (305 l).

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 68 cm über der Straße und damit noch günstig. Auch innen stört die kleine Stufe mit 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.

2,5 Kofferraum-Variabilität

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



Die Heckklappe öffnet ausreichend weit, es besteht kaum die Gefahr, sich den Kopf zu stoßen. Mit 68 cm liegt die Ladekantenhöhe des VW Golf noch im optimalen Bereich.

rechts im Kofferraum, dort lassen sich kleine Gegenstände verstauen. Überdies stehen vier stabile Verzurrösen im Bereich des Bodens zur Verfügung. Als Option für die Ausstattungslinie Life kann man eine umlegbare Beifahrersitzlehne ordern - somit steht auch dem Transport von sehr langen Gegenständen nichts im Wege.

2,4 INNENRAUM

2,5 Bedienung

Der Wählhebel für das Automatikgetriebe ist zwar deutlich geschrumpft, liegt aber an gewohnter Stelle und ist schon nach kurzer Gewöhnung einfach bedienbar. Die Ergonomie von Lenkrad, Pedalen und Sitzen ist einwandfrei. Leider sind praktisch alle Knöpfe 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 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 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 aber nichts mehr. Wer der Bedienung der bisherigen Klimaautomatik mit eigenen Knöpfen skeptisch gegenüberstand, wird



Die Verarbeitungsqualität ist auf gewohnt hohem Niveau, die Materialanmutung erreicht dieses jedoch nicht mehr an jeder Stelle. Die Ergonomie ist zwar gut, das neu entwickelte Bediensystem kann jedoch aufgrund seiner langsamen Reaktion und dem Fehlen von haptischen Schaltflächen nicht wirklich überzeugen.

am Golf VIII verzweifeln. Es bleibt die Frage, ob ein so radikaler Wechsel bei der Bedienung wirklich sein musste.

⊕ Die Instrumente kommen immer als Monitor - dieser ist etwas kleiner als der optionale im Vorgänger und die Darstellungen sehen weniger edel aus, aber die Anzeigen sind

tagsüber wie nachts gut ablesbar und können nun 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

2,0 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. Der DAB+ Empfang ist Serie. Optional gibt es die erweiterte Sprachsteuerung, die in ganzen Sätzen angesprochen werden darf - die aktuelle Version der Sprachbedienung versteht nun durchaus mehr als ältere Versionen, allerdings ist das Verständnis der Elektronik noch nicht wirklich perfekt und auch das Verständnis des Nutzers bald erschöpft, wenn das Infotainmentsystem eigenmächtig Einstellungen im Fahrzeug vornimmt, die gar nicht angewiesen wurden. Sehr vermisst wird dann an dieser Stelle die Funktion "Rückgängig", sei es als Sprachbefehl oder als

2,1 Raumangebot vorn

⊕ Der Golf VIII bietet auch großen Menschen eine gute Sitzposition. Die Beinfreiheit reicht für gut 1,95 m große Personen, die Kopffreiheit ist noch üppiger (bis über 2,05 m

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 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.

Taste. Immerhin ist das System lern- und updatefähig und VW verspricht eine kontinuierliche Optimierung. Die digitalen Instrumente erhält man serienmäßig, allerdings kleiner als das optionale Active Info Display im Golf VII und bei weitem nicht an dessen optische Gefälligkeit heranreichend. Infotainmentsystem und Smartphone lassen sich über Android Auto 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. Für die Erdgas-Variante gibt es das optionale Soundsystem von Harman Kardon nicht.

Körpergröße ausreichend). Die Innenbreite ist angemessen, entsprechend gut fällt das Raumgefühl aus. Dazu tragen auch die ausreichend großen Fensterflächen bei.

2,6 Raumangebot hinten

Ganz so üppig wie vorn sind die Platzverhältnisse hinten nicht, aber immer noch im Verhältnis zur Außenlänge großzügig. Stellt man die Vordersitze für 1,85 m große Menschen ein, berühren etwa ab 1,90 m Körpergröße die Knie die vorderen Lehnen. Die Kopffreiheit reicht ebenfalls für Personen bis knapp über 1,90 m Größe. Zumindest für zwei Personen ist die Innenbreite gefühlt wie gemessen völlig ausreichend, drei Erwachsenen nebeneinander sei die Rückbank nur für kurze Strecken empfohlen.

2,8 Innenraum-Variabilität

Die Variabilität der Sitzplätze beschränkt sich auf das geteilte Umklappen der Rücksitzlehnen; verschiebbare Sitze hinten oder in der Neigung variierbare Lehnen gibt es nicht. Dafür ist das Angebot an Ablagen gut, man findet ausreichend große, offene wie geschlossene. Das Handy kann rutschfest verstaut werden, wird auf Wunsch auch induktiv geladen. Praktische Neuerung: kleine Taschen im oberen Bereich der



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

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

2,5 KOMFORT

2,9 Federung

Den TGI-Golf gibt es nur mit Standard-Fahrwerk ohne Tieferlegung. Auch das adaptive Fahrwerk ist nicht verfügbar. Der getestete Golf bietet insgesamt einen zufriedenstellenden Fahrkomfort. Innerorts könnte das Fahrwerk feinfühlig auf kleine Bodenwellen ansprechen, denn hier wirkt der TGI etwas steifbeinig. Regelmäßige Bodenwellen werden mit zunehmender Geschwindigkeit besser geschluckt, Einzelhindernisse wie abgesenkte Kanaldeckel kommen gedämpft aber spürbar im

Innenraum an. Kopfsteinpflaster wird ordentlich pariert, Querhindernisse wie Geschwindigkeitshügel werden sogar recht gut absorbiert. Allgemein wird mit zunehmendem Tempo das Ansprechen geschmeidiger, so dass man außerorts durchaus komfortabel unterwegs ist. Der Komfort auf der Autobahn ist ordentlich, nur über bestimmten Abschnitten und bestimmten Geschwindigkeiten ergibt sich hier und da eine leichte Stuckerneigung.

2,3 Sitze

⊕ Den im Testwagen verbauten ergoActive-Sitz gibt es leider nur für den Fahrer, er bietet viele Einstellmöglichkeiten (u.a. Neigung, Sitzflächenlänge) und kann mit seiner elektrischen 4-Wege-Lordosenstütze auch den Rücken massieren. Der Beifahrersitz muss grundsätzlich mit einer manuellen 2-Wege-Lordosenstütze und weniger Einstellmöglichkeiten

auskommen. Ansonsten gefallen beide Sitze vorn mit guten Konturen und festem Seitenhalt und ermöglichen eine angenehme Sitzposition. 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

Im Alltag kann man sich selbst oberhalb von 100 km/h gut im Innenraum unterhalten und auch entspannt Telefonate über die Freisprecheinrichtung führen. Der Motor läuft hörbar rau und etwas brummig, was schon grenzwertig ist. Solange keine hohen Drehzahlen anliegen, wird er aber nicht laut. Auffällig

ist, dass der Geräuschpegel im Fahrzeuginnern ab etwa 100 km/h hörbar ansteigt, wobei nicht Windgeräusche im Speziellen auffallen, sondern allgemein die Fahrgeräusche lauter werden. Bei 130 km/h wurde ein Geräuschpegel von 67,0 dB(A) gemessen.

2,3 Klimatisierung

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

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

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

2,4 MOTOR/ANTRIEB

2,3 Fahrleistungen

⊕ Der Vierzylinder-Turbobenziner leistet maximal 130 PS und schickt bis zu 200 Nm Drehmoment an das Getriebe - von 1.400 bis 4.000 1/min, über ein sehr breites Drehzahlband also. Insgesamt ist der Golf TGI absolut angemessen motorisiert, das Aggregat zieht sauber und gleichmäßig durch ohne Zugkraftschwankungen. In Kombination mit dem Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe liefert der Golf VIII gute Fahrleistungen ab, denn die Automatik schaltet bei Bedarf

schnell zurück, hält den Turbobenziner aber auch bei mittleren Drehzahlen, um das Drehmoment sinnvoll zu nutzen. Der Überholvorgang mit einer Beschleunigung von 60 auf 100 km/h gelingt so in 5,5 Sekunden. Von 80 auf 120 km/h geht es in 7,1 Sekunden. Auch das Einfädeln beim Abbiegen in den fließenden Verkehr klappt gut, von 15 auf 30 km/h vergehen gut eineinhalb Sekunden. Trotz Erdgas-Antrieb muss der Fahrspaß nicht zu kurz kommen.

3,0 Laufkultur/Leistungsentfaltung

Der Turbobenziner entfaltet seine Leistung gleichmäßig und über einen weiten Drehzahlbereich nachdrücklich. Er spricht zwar unter 1.800 1/min etwas zögerlich auf Gasbefehle an, darüber beschleunigt er dann ausreichend druckvoll und lässt erst bei hohen Drehzahlen etwas nach. Die recht harte Verbrennung im Gasbetrieb hört und spürt man, es ergibt sich ein rauer Motorlauf. Dennoch dringen nicht zu viele Vibrationen in den

Innenraum, gerade bis in mittlere Drehzahlen - dem häufigsten Einsatzbereich - läuft der Vierzylinder ausreichend kultiviert. Hohe Drehzahlen wirken sich hauptsächlich akustisch auf die Insassen aus. Beim Ausdrehen des Motors wird das Dröhnen erheblich und störend, dieser Drehzahlbereich wird im Alltag aber nur selten erreicht.

2,3 Schaltung/Getriebe

⊕ Das Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe setzt auf trocken laufende Kupplungen, so dass die Schaltvorgänge relativ direkt ablaufen und ausgeprägtes Verschleifen der Gänge vermieden wird. Diese Getriebevariante ist nur auf Drehmomente bis 250 Nm ausgelegt, läuft dafür aber mit einem höheren Wirkungsgrad. Der Schaltkomfort ist recht ordentlich, nur insbesondere beim Runterschalten unter Last spürt man die Gangwechsel; ansonsten sind sie hauptsächlich am Drehzahlmesser zu erkennen. Wenn man im Stand von der Bremse geht, setzt die Kriechfunktion der Automatik sanft ein, der Motor muss aber zuerst starten. Präzises Einparken gelingt ohne Herausforderungen, VW hat das Anfahrverhalten gegenüber dem Golf VII weiter verbessert. Allerdings könnte

sich der Golf beim Losfahren aus dem Stand zügiger in Bewegung setzen. Das Start-Stopp-System funktioniert einwandfrei. Der Wechsel von den Vorwärts- zum Rückwärtsgang wird zügig umgesetzt, schnelles Wenden klappt damit gut. Bedient wird das Getriebe nun über einen kleinen Hebel auf der Mittelkonsole - im ersten Moment gewöhnungsbedürftig, erweist sich das Konzept im Alltag aber als praktisch. 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 2.800 1/min. Eine Autohold-Funktion über die elektrische Handbremse gibt es serienmäßig.

2,2 FAHREIGENSCHAFTEN

2,3 Fahrstabilität

⊕ Der Golf 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 abschüssigen Fahrbahnen. Der neue Golf ist insgesamt auffällig unauffällig unterwegs, für entspanntes Fahren optimal. Selbst bei sportlicher Gangart halten sich die Aufbaubewegungen wie Seitenneigung oder Nicken in Grenzen. Durchdrehende Räder beim Beschleunigen werden von der effektiven Traktionskontrolle in Zaum gehalten. Beim ADAC Ausweichtest liefert der Golf ein zweigeteiltes Ergebnis ab. Einerseits schiebt er bei einem plötzlichen Ausweichmanöver mit ruckartigem Lenkradreißen stärker als erwartet über die Vorderräder. Andererseits lässt er sich bei gezielten Ausweichmanövern zackig durch die Gassen scheuchen. Insgesamt zeigt der Golf 1.5 TGI mit der Verbundlenkerachse hinten ein etwas weniger präzises Fahrverhalten als die stärkeren Varianten mit der Mehrlenkerachse.

1,9 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. Von Anschlag zu Anschlag benötigt man nur 2,2 Lenkradumdrehungen.

2,3 Bremse
























⊕ An der verbauten Bremsanlage im Golf VIII gibt es nichts auszusetzen. Sie spricht gut an und lässt sich fein dosieren. Außerdem zeigt sie auch bei sehr hoher Beanspruchung kein Nachlassen. Der Kompakte benötigt durchschnittlich nur 34,4 m, um von 100 km/h bis zum Stillstand zu bremsen (Mittel aus zehn Vollbremsungen).

1,7 SICHERHEIT

1,5 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ VW stattet seinen Golf VIII mit praktisch allen Assistenten aus, die momentan bei Volkswagen erhältlich sind – manches leider nur gegen Aufpreis. Serienmäßig an Bord sind die

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	Serie
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremssystem	Serie
	Vorausschauendes Notbremssystem	Serie
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	Option
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremssystem	Serie
	Querverkehrserkennung beim Rückwärtsfahren	Option
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	nicht erhältlich
	Abstandsregeltempomat	Option
	Autobahn-/Stauassistent	Option
	Verkehrszeichenerkennung	Option
	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)

Kollisionswarnung und der Notbremsassistent, der neben Fahrzeugen auch auf Fußgänger und Radfahrer reagiert. Das Notbremssystem warnt optisch und akustisch sowie mit Bremsdruck sehr effektiv und soll Kollisionen im Stadttempo-Bereich weitgehend vermeiden können. Der serienmäßige Spurhalteassistent hat eine zuverlässige Hands-off-Erkennung, die erkennt, ob der Fahrer aufmerksam ist und eine Hand am Lenkrad hat. Die adaptive Abstandsregelung (ACC) kostet Aufpreis und funktioniert bis 210 km/h, der ebenfalls aufpreispflichtige „Emergency Assist“ bringt den Golf automatisch zum Stillstand, wenn der Fahrer nicht mehr reagiert. Das optionale Spurwechselsystem umfasst zusätzlich 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 (gesetzlich vorgeschriebenes Minimum), ein direkt messendes mit Sensoren in den Reifen nicht erhältlich. Optional kann man ein Head-up-Display ordern, das seine Inhalte in die Frontscheibe projiziert.

1,6 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Beim ADAC Crashtest nach Euro NCAP-Norm kann der Golf 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 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 ausfällt, 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-Einsatz) durch Straffen der Gurte und weitgehendes Schließen der Fenster mögliche Unfallfolgen reduzieren soll. Bei einem Unfall wird

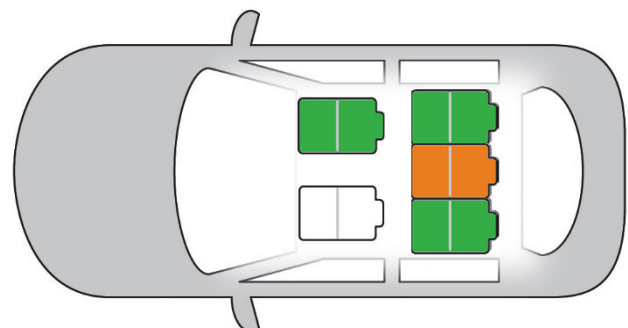
automatisch über die eingebaute SIM-Karte ein Notruf abgesetzt (Serie) und wenn möglich neben dem Notruf auch eine Sprechverbindung aufgebaut. Der Golf VIII hat serienmäßig in allen Ausstattungsversionen eine Car-to-X-Kommunikation an Bord. Sie arbeitet über pWLAN, ist also nicht auf Mobilfunkverbindungen angewiesen, um Verkehrsteilnehmer im Umfeld über Gefahren zu informieren, die die Fahrzeugsensoren festgestellt haben. Auch kann der Golf von anderen Verkehrsteilnehmern oder stationären Einrichtungen (z. B. Baustellenabsicherungswagen) Informationen empfangen und so seinen Fahrer rechtzeitig warnen – auf diese Weise können gefährliche Situationen und Unfälle vermieden werden. Das VW-System kann aktuell elf verschiedene Szenarien erkennen und adressieren, von Glatteisgefahr bis Fahrzeugpanne, von Feuerwehrfahrzeug bis Stauende auf der Autobahn hinter einer Kuppe oder bei schlechter Sicht.

2,0 Kindersicherheit

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

Kindersitze

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



Notenskala

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

2,7 Fußgängerschutz

Den Fußgängerschutz hat VW deutlich verbessert, das Verletzungsrisiko bei einem Zusammenstoß ist damit gesunken. Beim Crashtest nach Euro NCAP Norm kann der Golf VIII 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.

0,9 UMWELT/ECOTEST

0,8 Verbrauch/CO₂

⊕ Im Ecotest liegt der Verbrauch des 130 PS-Erdgas-Golf mit dem 1,5 l-Turbobenziner und Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe bei durchschnittlich 4,3 kg Erdgas auf 100 km. Da Erdgas mit weniger CO₂-Ausstoß als vergleichbare Benzin- oder Diesel-Varianten verbrennt und überdies ein höherer Biogasanteil enthalten ist, ergibt sich eine ausgezeichnete CO₂-

Bilanz für dieses Modell: nur 93 g pro Kilometer. Mit weiter steigendem Biogas-Anteil kann sich der bilanzielle CO₂-Ausstoß entsprechend verringern. Der Golf TGI erhält 52 von maximal 60 möglichen Punkten im Verbrauchskapitel. Innerorts konsumiert der Testwagen 4,8 kg, außerorts 3,7 kg und auf der Autobahn 4,7 kg CNG pro 100 km.

1,0 Schadstoffe

⊕ Schon als reine Benziner-Variante ist der 1,5 l-Ottomotor bei den Schadstoffen richtig gut. Da Erdgas aber sehr sauber verbrennt und auch weil VW den Verbrennungsprozess innermotorisch weiter optimiert hat, kann er nochmals bessere Schadstoffwerte erzielen und sich damit die vollen 50 Punkte für sehr sauberes Abgas in allen Lebenslagen

verdienen. Selbst die CO-Emissionen beim Kaltstart wie auch bei hoher Last liegen weit unter den Grenzwerten - ein weiterer Vorteil des Erdgas-Treibstoffs. So kommt der CNG-Motor bei CO₂ (52 Punkte) und Schadstoffen (50 Punkte) auf insgesamt ausgezeichnete 102 Punkte. Das ergibt volle fünf Sterne im ADAC Ecotest.

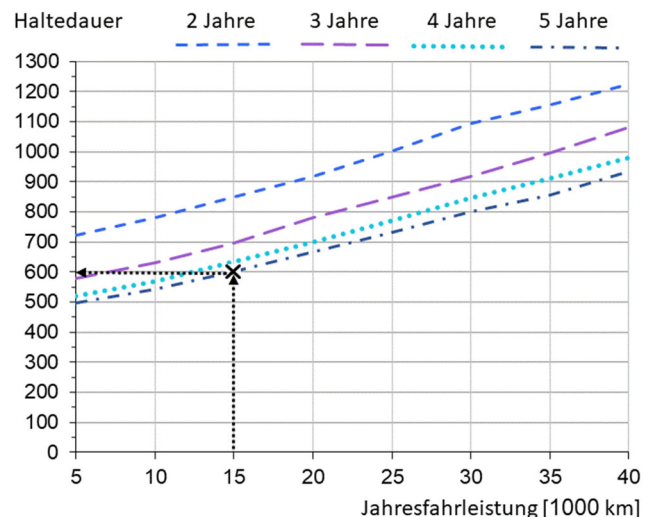
2,0 AUTOKOSTEN

2,0 Monatliche Gesamtkosten

⊕ Erdgas wird an den Tankstellen niedriger besteuert als Benzin oder Diesel. Dadurch sind die Betriebskosten im CNG-Betrieb geringer. Vor dem günstigen Betrieb steht jedoch die teure Anschaffung. Die zusätzlich verbaute Technik (Erdgastanks, Einspritzung usw.) lässt sich VW fürstlich honorieren, gegenüber dem reinen Benziner mit 130 PS muss man für den TGI 2.255 Euro mehr bezahlen. So steht der Golf TGI Life erst ab 32.130 Euro in der Preisliste - eine Menge Geld für ein Kompaktklasse-Auto mit überschaubarer Ausstattung. Denn diese umfasst zwar das Nötigste, viele praktische und angenehme Dinge kosten aber weiteren, teils hohen Aufpreis. Wenigstens sind Klimaanlage, Radio und Parksensoren immer an Bord. Aber schon einfache Details wie Sitzheizung kosten Aufpreis. Der Wertverlust hält sich nach den Prognosen in Grenzen, wie auch die laufenden Kosten dank moderater Ausgaben für die Werkstatt (Ölservice alle 30.000 km oder spätestens nach zwei Jahren) und günstiger Einstufungen bei der Versicherung (Haftpflicht 13, Teilkasko 20, Vollkasko 20).

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 601 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



Bei der Fahrzeug-Garantie ist VW wiederum geizig - wer mehr als die serienmäßigen zwei Jahre möchte, kann diese aber immerhin schon beim Kauf ordern (bis 5 Jahre und 150.000 km möglich), diese verbleiben dann grundsätzlich beim Auto, auch wenn es verkauft wird. Die Steuer liegt bei 62 Euro pro Jahr.

WEITERE MOTORVARIANTEN (BENZINER, HYBRID)

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	1.0 eTSI DSG	1.5 TSI ACT	1.5 eTSI DSG	1.5 TSI ACT	1.5 eTSI DSG	2.0 TSI DSG	1.4 eHybrid DSG
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/999	4/1498	4/1498	4/1498	4/1498	4/1984	4/1395
Leistung [kW (PS)]	81 (110)	96 (130)	96 (130)	110 (150)	110 (150)	140 (190)	150 (204)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	200/2000	200/1400	200/1400	250/1500	250/1500	320/1500	350/1550
0-100 km/h [s]	10,2	9,2	9,4	8,5	8,5	7,1	7,4
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	202	214	213	224	224	238	220
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	4,3/5,2 S	5,1/5,4 S	4,7/5,5 S	4,8/5,4 S	4,6/5,7 S	5,8/6,5 S	1,2/0,9 S
CO2 [g/km] lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	98/118	116/123	107/124	109/124	106/129	133/148	28/21
Versicherungsklassen KH/VK/TK	15/19/18	13/19/18	13/19/18	13/19/18	13/19/18	13/19/18	13/21/22
Steuer pro Jahr [Euro]	66	87	89	89	100	156	28
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	618	604	633	617	651	730	654
Preis [Euro]	28.085	27.110	29.875	28.145	30.910	34.470	40.810

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.-Gasmotor (Reihe), Turbo, Euro 6d-ISC-FCM, geregelt	
Hubraum	1.498 ccm
Leistung	96 kW/130 PS bei 5.000 1/min
Maximales Drehmoment	200 Nm bei 1.400 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	211 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,7 s
Verbrauch pro 100 km (NEFZ/WLTP)	3,5/4,1 kg
CO ₂ -Ausstoß (NEFZ/WLTP)	95/111 g/km
Stirnfläche/c _v -Wert	n.b. m²/0,28
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	205/55 R16
Länge/Breite/Höhe	4.284/1.789/1.491 mm
Leergewicht/Zuladung	1.399/461 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	381/1.237 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	690/1.400 kg
Stützlast/Dachlast	80/75 kg
Tankinhalt	17,3 kg
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktion	Deutschland, Wolfsburg

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	5,5 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	2.800 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	34,4 m
Reifengröße Testwagen	225/45 R17 91W
Reifenmarke Testwagen	Goodyear Eagle F1 Asymtric 3
Wendekreis links/rechts	11,1/10,9 m
Ecotest-Verbrauch	4,3 kg/100km
Stadt/Land/BAB	4,8/3,7/4,7 l/100km
CO ₂ -Ausstoß Ecotest	117 g/km (WTW* 93 g/km)
Reichweite	400 km
Innengeräusch 130 km/h	67,0 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.080 mm
Leergewicht/Zuladung	1.380/480 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	245/620/1.100 l

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

Betriebskosten	78 Euro	Werkstattkosten	62 Euro
Fixkosten	95 Euro	Wertverlust	366 Euro
Monatliche Gesamtkosten	601 Euro		
Steuer pro Jahr	62 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	13/20/20		
Basispreis Golf 1.5 TGI Life DSG	32.130 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 25.02.2021
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	46.870 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	6.528 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.02.2019 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2019 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten. Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr. *WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO₂-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO₂-Emissionen auch die CO₂-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich. * 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	-
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	985 Euro/2.110 Euro°
Regen-/Lichtsensoren	305 Euro°/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	1.115 Euro° (Paket)
Schlüsselloses Zugangssystem	445 Euro°

SICHERHEIT

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

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	1.115 Euro° (Paket)
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	305 Euro° (Paket)/-
Sitzheizung vorn/hinten	450 Euro° (Paket)/2.105 Euro° (Paket)
Lenkradheizung	450 Euro° (Paket)
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	890 Euro
Metalllackierung	ab 660 Euro
Schiebedach/Panoramaglasdach	-

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

1,9

AUTOKOSTEN

2,0

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

Stand: August 2021
Test und Text: M. Ruhdorfer