



VW Golf 1.0 eTSI Life

Fünftürige Schräghecklimousine der unteren Mittelklasse (81 kW/110 PS)

Basismotor im neuen Golf 8 ist ein Dreizylinder-Turbobenziner, der mit 90 und 110 PS zu haben ist. Zum ADAC-Autotest tritt der Deutschen liebstes Auto mit der stärkeren Ausführung und optionalem Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe an. Hier ist der Golf mit einem 48-V-Mild-Hybridsystem ausgestattet, das neben einer kleinen Pufferbatterie (Lithium-Ionen) auch einen Riemen-Startergenerator umfasst. Dieser unterstützt den Benziner nicht nur beim Anfahren, sondern ermöglicht auch bis 130 km/h das sogenannte „Segeln“, bei dem der Motor im Schubtrieb ausgeht und von den Rädern entkoppelt wird. Anschließend sorgt er für einen schnellen und nahezu ruckfreien Motorstart. Der technische Aufwand zahlt sich beim Verbrauch aus. Im ADAC Ecotest kommt der Golf 1.0 eTSI DSG auf 5,7 l/100 km und unterbietet beispielsweise einen kleineren Polo mit gleichem Antrieb, allerdings ohne 48-Volt-System, immerhin um 0,6 l. Da zudem die Schadstoffwerte auf sehr niedrigem Niveau liegen, schafft der Wolfsburger ein Vier-Sterne-Ergebnis. Neben dem überzeugenden Antrieb punktet der Golf 8 mit der umfangreichen Sicherheitsausstattung, der gefühlvollen Lenkung und der guten Raumökonomie. Die bei den schwächeren Motorisierungen verbaute Verbundlenkerachse hinten sorgt für leichte Einbußen beim Federungskomfort und der Fahrpräzision. Schwerwiegender ist allerdings das neue, sehr tastenarme Bedienkonzept, das durch großes Ablenkungspotenzial vom Verkehrsgeschehen missfällt. Wer mit dem Bediensystem klarkommt, bekommt mit dem Golf 1.0 eTSI DSG in der mittleren Ausführung Life für knapp 27.000 Euro einen durchwegs gelungenen Kompaktwagen. **Konkurrenten:** u. a. Ford Focus, Kia Ceed, Mazda 3, Opel Astra, Renault Mégane.

- ⊕ feinfühliges Lenkung, geschickt abgestimmtes Mildhybrid-System, sauberer Benziner, moderne Assistenten und Vernetzung, Car-to-X-Kommunikation über pWLAN Serie
- ⊖ ablenkungsintensives Bediensystem, nur durchschnittliche Materialqualität, schwächere Motoren mit einfacher Verbundlenker-Hinterachse

ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,1

AUTOKOSTEN 2,0

Zielgruppencheck

	Familie	2,9
	Stadtverkehr	3,3
	Senioren	3,1
	Langstrecke	2,7
	Transport	3,1
	Fahrspaß	2,8
	Preis/Leistung	2,0

Ecotest ★★★★★☆

2,7 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,7 Verarbeitung

Wenn man genauer hinsieht, findet man einige Punkte, die nun billiger gestaltet sind als beim Vorgänger Golf VII. Beispielsweise muss die Motorhaube nun mit einem umständlichen Haltestab offen gehalten werden, zudem erblickt man auf deren Unterseite und im Motorraum schwarze Farbe – auf eine Lackierung der Außenfarbe hat VW aus Kostengründen verzichtet. Auch im Innenraum wurde gespart, als Beispiele seien hier die vorderen Dachsäulenverkleidungen und das Handschuhfach genannt, die jetzt ohne Stoffüberzug auskommen müssen. Wie bisher ist die Karosserie des Kompaktwagens sorgfältig gefertigt und sauber verarbeitet. 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. 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.

3,0 Alltagstauglichkeit

Mit dem 45 l großen Benzintank ergibt sich eine theoretische Reichweite von etwa 785 km, wenn man den Ecotest-Verbrauch von 5,7 l/100 km ansetzt. Die maximal mögliche Zuladung liegt im Falle des Testwagens bei 498 kg – das reicht für vier Erwachsene und deren Gepäck. Auf dem Dach gibt's zwar keine Reling, mit einem geeigneten Träger darf man dennoch bis zu 75 kg Last obenauf transportieren. Die Stützlast auf der Anhängerkupplung kann bis 80 kg betragen, das sollte auch für einen Fahrradträger samt zweier E-Bikes reichen. Und wenn es ein Anhänger hinten dran sein soll, darf er bis zu 1,3 t wiegen – vorausgesetzt, er verfügt über eine eigene Bremse. Fehlt diese,

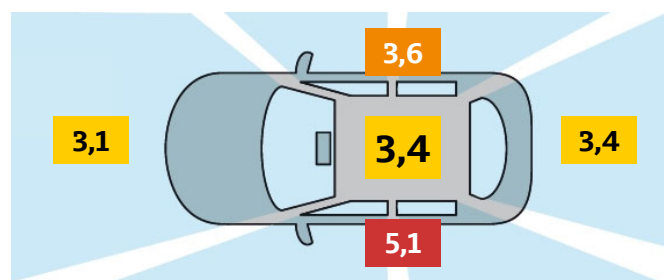
muss man sich auf ein Anhängergewicht von 630 kg beschränken. Bei einer Reifenpanne steht nur das serienmäßige Reparaturset zur Verfügung – außer es wurde das optionale Notrad mitbestellt, dann sind auch Wagenheber und Radschraubenschlüssel dabei (ebenso in Kombination mit Winterreifen ab Werk). Reifen mit Notlaufeigenschaften sind für den Golf VIII aktuell nicht lieferbar. Angemessen handlich ist der Kompaktwagen im Stadtverkehr: mit 4,28 m Länge und 2,08 m Breite (inkl. Außenspiegel) findet man grundsätzlich leicht einen Parkplatz, und der Wendekreis von 11,1 m vereinfacht das Rangieren.

2,3 Licht und Sicht

⊕ Die kompakten Abmessungen des Golf lassen sich gut abschätzen. Man hat insgesamt eine ordentliche Sicht rundherum aus dem Auto, lediglich die sehr breiten hinteren C-Säulen schränken die Sicht ein – vor allem beim Abbiegen oder Rückwärtseinparken fällt das auf. Die ADAC Rundumsichtmessung absolviert er insgesamt zufriedenstellend. Bodennahe Hindernisse können vorn nah am Fahrzeug erkannt werden, hinten etwas weiter weg, aber immer noch zufriedenstellend. Was durch die Karosserie nicht optimal gelöst ist, versucht VW mit allerlei Assistenzsystemen auszugleichen. So gibt es serienmäßig Parksensoren vorn und hinten, die sich um einen Parkassistenten ergänzen lassen, der beim Ein- oder Ausparken das Lenken übernimmt sowie Gas- und Bremsaufforderungen gibt. Optional gibt es 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

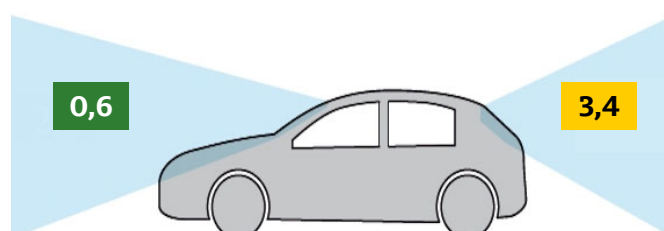
Rundumsicht

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



Vorderes und hinteres Nahfeld

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



Abbieglicht umfassen. Der Testwagen ist mit dem High-End-Lichtsystem IQ.LIGHT ausgestattet, das unter anderem einen blendfreien dynamischen Fernlichtassistenten und Kurvenlicht bietet. Das Lichtsystem überzeugt mit einer hellen und breiten Ausleuchtung der Fahrbahn und ist 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, für den Innenspiegel kostet diese Aufpreis.

2,6 Ein-/Ausstieg

Die Sitzfläche befindet sich lediglich 41 cm über der Straße (Sitz ganz nach unten gestellt). Das bequeme Ein- und Aussteigen wie bei 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 es zudem vier Haltegriffe. Unter anderem wird das Umfeld mit Lampen unter den Außenspiegeln beleuchtet, die kleinen LEDs in den Türgriffmulden sind ebenfalls praktisch zur Orientierung im Dunkeln. Die vorderen Türen rasten in drei, die hinteren leider nur in zwei Positionen ein.

3,1 Kofferraum-Volumen

Ist der variable Kofferraumboden in der unteren Position, fasst der Gepäckraum 305 Liter unter der Kofferraumabdeckung. Entfernt man die obere Abdeckung und nutzt den Stauraum bis zum Dach hoch, erweitert sich das Volumen auf 440 Liter. Alternativ kann man im Kofferraum auch bis zu sieben Getränkeboxen unterbringen. Klappt man die Rückbank um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfehlenswert), lassen sich bis 680 Liter verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen sind bis zu 1.160 Liter Volumen verfügbar. Weiteren Stauraum gibt es unter dem Kofferraumboden, dort finden noch etwa 20 Liter in der Reserveradmulde Platz.

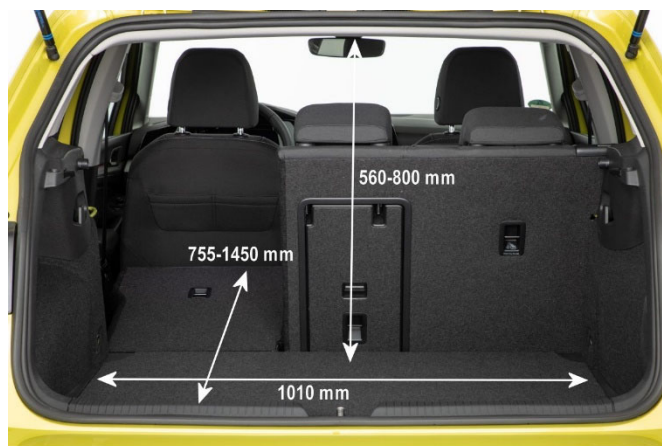
2,8 Kofferraum-Nutzbarkeit

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, denn die Klappe schwingt weit genug nach oben. Die Ladekante liegt 67 cm über der Straße und ist damit nicht zu hoch. Auch innen stört die kleine Stufe mit 6,5 cm



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

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

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

2,7 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 rechts im Kofferraum, dort lassen sich kleine Gegenstände verstauen.

Überdies stehen vier stabile Verzurrösen im Bereich des Bodens zur Verfügung. Praktisch: Für den Golf Life ist – leider als einzige Ausstattungsvariante – eine umklappbare Beifahrersitzlehne erhältlich.

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

2,4 INNENRAUM

2,3 Bedienung

Es war immer eine Stärke von Volkswagen, die Bedienung seiner Fahrzeuge einfach und gut beherrschbar zu gestalten. 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. Jedoch wurden fast alle Knöpfe gestrichen und die verbliebenen durch Sensorflächen ersetzt. Auch wenn es altmodisch erscheinen mag, ein haptisches Feedback hat durchaus seine Vorteile. VW hat viele Menüstrukturen neugestaltet. 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, wenn sie einige Zeit nach dem Start dann endlich verfügbar ist und den Sprachbefehl korrekt versteht. Sie muss noch viel lernen, aber immerhin ist das System dazu in der Lage und wird kontinuierlich verbessert und erweitert. Für Technikbegeisterte und die Generation Smartphone mag die Bedienung gut erlernbar sein, neu im Golf VIII muss man sich aber erst mal orientieren und gehörig umstellen. Wer schon der Bedienung der bisherigen Klimaautomatik mit eigenen Knöpfen skeptisch gegenüberstand, wird am Golf VIII verzweifeln. Es bleibt die Frage, ob ein so radikaler Wechsel beim Bedienkonzept sinnvoll ist. Im Vergleich zu den ersten Testfahrzeugen arbeitet das System inzwischen schneller und zuverlässiger – allerdings immer noch nicht so stabil, wie man sich das wünscht. Verbindungsabbrüche zu iPhones, die via Apple CarPlay gekoppelt sind, treten sporadisch immer noch auf.

⊕ Die Instrumente sind immer als Display ausgeführt – dieses ist etwas kleiner als das digitale Kombiinstrument im Vorgänger-Golf und die Darstellungen sehen weniger edel aus. Die Anzeigen sind tagsüber wie nachts gut ablesbar und bieten viele Einstellmöglichkeiten. Verbessert wurde die Innenbeleuchtung, die nun über LEDs umgesetzt wird, wobei zwei Spots pro Platz für eine deutlich bessere Ausleuchtung des Innenraums sorgen.

⊖ Abgesehen von der neuen Bedienstruktur – über die man diskutieren kann, die aber erlernbar ist – erweist sich die neue Sensorleiste unterhalb des Zentraldisplays als sehr unpraktisch. Es fehlt vor allem eine Beleuchtung, um sich im Dunkeln zurecht zu finden, aber auch eine klarere Abtrennung der Bedienfelder für das Einstellen der Innenraumtemperatur und der Lautstärke. Versucht man sein Glück während einer kleinen Bodenwelle, berührt man unter Umständen versehentlich den Monitor und betätigt ungewollt eine andere Funktion. Ebenso unpraktisch: Die Sitzheizung wird nun über das Menü bedient, dafür sind immer mehrere Schritte nötig 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 sicherer und unabhängig von der Straßenbeschaffenheit getroffen werden. 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.



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.

2,1 Multimedia/Konnektivität

⊕ Volkswagen verbaut im Golf serienmäßig ein Radio mit Farbdisplay – CD- oder DVD-Laufwerk, SD-Karten-Slot und AUX-Anschluss sind entfallen und auch gegen Aufpreis nicht mehr erhältlich. 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. Gegen Aufpreis gibt es DAB+ Empfang (sehr empfehlenswert), der aktuell leider nur in Verbindung mit dem Navigationssystem „Discover Pro“ erhältlich ist. An dieses ist auch die Sprachsteuerung gebunden, die nun in ganzen Sätzen angesprochen werden darf – die Sprachbedienung versteht nun durchaus mehr als ältere Versionen, allerdings ist die Elektronik noch nicht ganz so weit gediehen und auch die Geduld des Nutzers bald aufgebraucht, wenn das Infotainmentsystem wieder mal irgend etwas verstanden hat und eigenmächtig Einstellungen im Fahrzeug vornimmt. Sehr vermisst wird dann an dieser Stelle die Funktion „Rückgängig“, sei es als Sprachbefehl oder als Taste. Immerhin ist das System lern- und updatefähig und

VW verspricht eine kontinuierliche Optimierung. Die digitalen Instrumente erhält man künftig serienmäßig, allerdings kleiner als das optionale Active Info Display im Golf VII und bei weitem nicht an dessen optische Gefälligkeit heranreichend. Das neue Display wirkt gegenüber dem „alten“ farbarm und seiner Brillanz beraubt. 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 enthalten, auch Remote-Dienste werden damit umgesetzt. In der Optionsliste findet man darüber hinaus ein 400-W-Soundsystem, das jetzt von Harman Kardon kommt.

2,2 Raumangebot vorn

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

Körpergröße ausreichend). Die Innenbreite ist angemessen, entsprechend gut fällt das Raumgefühl aus.

3,0 Raumangebot hinten

So üppig wie vorn sind die Platzverhältnisse hinten nicht ganz. Stellt man die Vordersitze für 1,85 m große Menschen ein, berühren etwa ab 1,85 m Körpergröße die Knie die vorderen Lehnen. Die Kopffreiheit würde auch für 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 empfohlen.

2,9 Innenraum-Variabilität

Die Variabilität der Sitzplätze beschränkt sich auf das geteilte Umklappen der Rücksitzlehnen; verschiebbare Sitze hinten oder in der Neigung verstellbare 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 Vordersitzrückseiten nehmen z. B. Handys und Zubehör auf. Dafür wurde



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

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 mehr über die Klimaanlage gekühlt und muss ohne Filz auskommen.

2,6 KOMFORT

3,1 Federung

Es gibt den Golf in der getesteten Variante mit Standard- und mit Sportfahrwerk (Tieferlegung 15 mm) sowie mit adaptiver Dämpferregelung (Tieferlegung 10 mm). Unterhalb von 150 PS ist der Golf mit einer einfachen Verbundlenker-Achskonstruktion hinten – die VW-Marketingabteilung spricht dabei von einer Leichtbau-Verbundlenkerachse – ausgerüstet, die stärkeren Modelle haben eine aufwendigere Mehrlenkerkonstruktion, die sowohl bei der Fahrpräzision als auch dem Federungskomfort Vorteile bietet. Dies ist besonders bei Querfugen und einseitigen Unebenheiten deutlich zu spüren. Während die zuvor getesteten Golf-Fahrzeuge mit der Mehrlenkerachse und

der optionalen adaptiven Dämpferregelung mit einem für diese Fahrzeugklasse beispielhaften Federungskomfort punkten konnten, gibt speziell die Hinterachse des Testwagens mit konventionellen Dämpfern Unebenheiten deutlich spürbar weiter. Auch auf der Landstraße und der Autobahn liegt der Aufbau mit dieser Fahrwerkskonfiguration nicht so satt und souverän auf der Straße, er wirkt spürbar unruhiger. Insgesamt kann man mit dem gebotenen Federungskomfort zwar durchaus leben, das Komfortniveau der besser ausgestatteten Golf-Modelle verpasst er aber deutlich.

2,3 Sitze

⊕ VW liefert den Golf in der Ausstattung Life serienmäßig mit Komfortsitzen samt Lordosenstütze aus. Der Testwagen hatte den elektrisch einstellbaren ergoActive-Sitz auf der Fahrerseite an Bord. Für die Einstellungen gibt es zwei Speicherplätze, die Vierwege-Lordosenstütze kann auch eine Massagefunktion umsetzen. Überdies kann man die Sitzfläche ausziehen und damit verlängern. Wenngleich der Beifahrersitz sehr ähnlich aussieht, muss er doch mit weit weniger Funktionen auskommen. Die Einstellungen werden manuell

vorgenommen, es gibt keine Neigungseinstellung, keine elektrische Lordosenstütze und keine ausziehbare Sitzfläche. Ansonsten gefallen beide Sitze vorn mit guter Kontur, 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.

2,5 Innengeräusch

⊕ Der neue Golf bietet einen guten Akustikkomfort, bei 130 km/h liegen 67,1 dB(A) am Messgerät an. Unterhaltungen und Telefongespräche über die Freisprecheinrichtung sind auch bei diesem Tempo noch möglich. Die Windgeräusche sind recht dezent und steigen auch bei höheren Geschwindigkeiten

nicht übermäßig an. Der Turbobenziner läuft bei ruhiger Fahrweise dezent im Hintergrund und leise vor sich hin grummelnd, ist beim starken Beschleunigen und dann in höheren Drehzahlen jedoch deutlich zu hören.

2,3 Klimatisierung

⊕ Jeder Golf 8 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.

2,2 MOTOR/ANTRIEB

2,4 Fahrleistungen

⊕ Der Dreizylinder-Turbobenziner leistet 110 PS und entwickelt ein maximales Drehmoment von 200 Nm, das von 1.500 bis 3.500 1/min verfügbar ist. Unterstützt wird der Ottomotor dabei vom Startergenerator, der das Ansprechen auf Gasbefehle verbessert. Insgesamt ist der Golf mit diesem Motor ordentlich motorisiert. In Kombination mit dem optionalen Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe liefert der Wolfsburger

gute Fahrleistungen ab. Der Überholvorgang von 60 auf 100 km/h gelingt in 6,6 Sekunden. Auch das Einfädeln beim Abbiegen in den fließenden Verkehr klappt gut, von 15 auf 30 km/h geht es in eineinhalb Sekunden. VW gibt den Sprint aus dem Stand auf 100 km/h mit 10,2 s an, die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 202 km/h.

2,5 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Der Turbobenziner legt für einen Dreizylinder ausgesprochen gute Manieren an den Tag. Sowohl akustisch als auch was die Vibrationen betrifft, muss der Kunde kaum Abstriche gegenüber dem 1,5-Liter-Vierzylinder in Kauf nehmen. Nur bei sehr niedrigen Motordrehzahlen ist ein leichtes Dröhnen zu vernehmen. Die Leistungsentfaltung kann

ebenfalls überzeugen. Der 999 ccm große Benziner schiebt bereits ab rund 1.500 Touren ordentlich an und wirkt im mittleren Drehzahlbereich recht kräftig. Zu hohe Drehzahlen sollte man dem Motor nicht abverlangen, denn oberhalb von 5.000 Umdrehungen lässt der Vorwärtsdrang spürbar nach.

1,9 Schaltung/Getriebe

Der Einliter-Turbobenziner ist grundsätzlich an ein manuelles Sechsgang-Getriebe gekoppelt. Der Testwagen ist mit dem optionalen Doppelkupplungsgetriebe ausgestattet, das immer an ein 48-Volt-Mildhybridsystem gekoppelt ist.

⊕ Das Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe setzt immer noch 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 gut, nur selten spürt man die Gangwechsel. Wenn man im Stand von der Bremse geht, setzt die Kriechfunktion der Automatik sanft ein, der Motor muss aber zuerst starten. Weil der Motorstart aus der Stopp-Phase heraus dank Startergenerator sehr schnell erfolgt, ist ein

zügiges Anfahren kein Problem. Präzises Einparken gelingt ebenso ohne Herausforderungen, VW hat das Anfahrverhalten gegenüber dem Golf VII weiter verbessert. Das Start-Stopp-System arbeitet dank des Riemen-Startergenerators sehr schnell und nahezu ruckfrei. Der Wechsel von den Vorwärtsgängen zum Rückwärtsgang erfolgt zügig, schnelles Wenden klappt 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.

2,0 FAHREIGENSCHAFTEN

2,2 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 1.0 eTSI mit der

Verbundlenkerachse hinten ein etwas weniger präzises Fahrverhalten als die stärkeren Varianten mit der Mehrlenkerachse.

1,8 Lenkung

⊕ Die im Testwagen verbaute Progressivlenkung ist um die Mittellage vergleichbar direkt wie die Standard-Lenkung ausgelegt, aber 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, von Anschlag zu Anschlag benötigt man nur 2,2 Lenkradumdrehungen. Die Zentrierung gefällt ebenfalls, in der Summe ergibt sich ein harmonisches Lenkgefühl, das dem Fahrer eine gute Rückmeldung bietet. Die Lenkkräfte kann man in zwei Stufen variieren, sofern man die Option Fahrprofilwahl gewählt hat.

2,0 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 33,6 m, um aus 100 km/h zum Stehen zu kommen (Mittel aus zehn Vollbremsungen).

1,5 SICHERHEIT

1,2 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ VW hat seinen neuen Golf VIII mit praktisch allen Assistenten ausgestattet, die momentan bei Volkswagen erhältlich sind – manches leider nur gegen Aufpreis. Serienmäßig an Bord sind die Kollisionswarnung und der Notbremsassistent, der neben Fahrzeugen auch auf Fußgänger und Radfahrer reagiert. Das Notbremssystem warnt optisch und akustisch sowie mit Bremsruck 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

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

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

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

1,4 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 1,95 m Größe guten Schutz. Hinten reichen sie nur bis 1,75 m Größe – da der Abstand zum Dachhimmel aber gering genug ist, können sie insgesamt gut schützen. Vorn werden die Insassen akustisch ermahnt, sich anzugurten. Für die hinteren Plätze wird dem Fahrer angezeigt, welche Gurte angelegt sind. Beim Abschnallen während der Fahrt ertönt ein Warnsignal und erscheint die Anzeige erneut. Gegen Aufpreis gibt es das „Proaktive Insassenschutzsystem“, das in einer Notsituation (z. B. ESP-Einsatz) durch Straffen der Gurte und weitgehendes Schließen der Fenster mögliche Unfallfolgen reduzieren soll. Bei einem Unfall wird automatisch über die

(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.

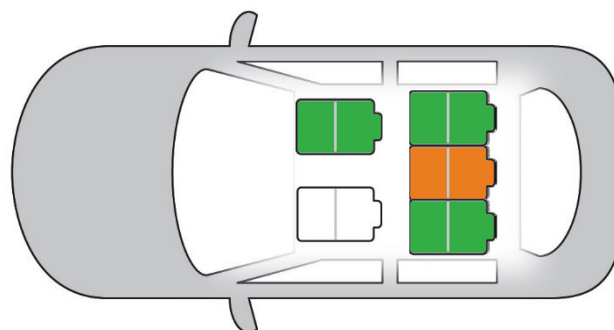
eingebaute SIM-Karte ein Notruf abgesetzt (Serie) und wenn möglich neben dem Notruf auch eine Sprechverbindung aufgebaut. Der Golf VIII hat als erstes Modell serienmäßig in allen Ausstattungsversionen eine Car-to-X-Kommunikation an Bord. Sie arbeitet über pWLAN, ist also nicht auf Mobilfunkverbindungen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

2,0 Kindersicherheit

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

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)
 ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

■ ausreichend (3,6 – 4,5)

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 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.

2,0 UMWELT/ECOTEST

3,0 Verbrauch/CO₂

Der Golf 1.0 eTSI DSG erreicht im ADAC Ecotest einen Durchschnittsverbrauch von 5,7 l Super pro 100 km. Damit verbunden ist eine CO₂-Bilanz von 160 g/km – das reicht nur für 30 von 60 möglichen Punkten im Bereich CO₂. Das Getriebe bietet eine intelligente Freilauffunktion, die je nach Situation auf Leerlauf stellt und den Motor ausschaltet. Das klappt auch bei Autobahngeschwindigkeiten. Die Systeme des Fahrzeugs werden währenddessen aus der Lithium-Ionen-Batterie gespeist, so dass der abgestellte Motor keinen negativen Einfluss hat. Wer das geschickt einsetzt, kann mit dem Golf 1.0 eTSI sparsam unterwegs sein. Innerorts liegt der Verbrauch bei 5,5 l, außerorts bei 5,1 l und auf der Autobahn bei 6,9 l/100 km. Der Generator, der den Strom für die Lithium-Ionen-Batterie erzeugt, kann nicht nur hilfreich Leistung zum Antrieb beisteuern, sondern auch eine durchaus spürbare Bremswirkung erzeugen. Ähnlich wie bei einem Elektroauto verzögert der Golf bei Bedarf und gewinnt Bremsenergie zurück. Das System arbeitet auch automatisch, indem es stärker verzögert, wenn ein Fahrzeug vorausfährt (Erkennung über Radarsensor), wenn die Geschwindigkeit auf ein erkanntes Tempolimit angepasst

werden soll oder mit Geschwindigkeitsbegrenzer bergabwärts gefahren wird. Diese Funktion ist gut abgestimmt und erweist sich im Alltag als praktisch, der Golf eTSI verhält sich ähnlich wie ein Plugin-Hybrid oder Elektroauto mit dynamischer Rekuperation.

Verbrauch

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

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

1,0 Schadstoffe

⊕ Ein Filter kümmert sich um die Partikelemissionen – und das sehr erfolgreich, sowohl Anzahl als auch Masse sind sehr gering. Auch die sonstigen Schadstoffemissionen liegen weit unter den Grenzwerten. So erhält der Golf 1.0 eTSI für den Bereich Schadstoffe die maximale Punkteausbeute von 50

Zählern. Zusammen mit den 30 Punkten für den CO₂-Ausstoß sammelt der Wolfsburger somit 80 Punkte und damit souverän 4 von 5 möglichen Sternen im ADAC Ecotest. Auch bei den RDE-Messungen auf der Straße – also im Realbetrieb – zeigt sich der neue Golf vorbildlich sauber.

2,0 AUTOKOSTEN

2,0 Monatliche Gesamtkosten

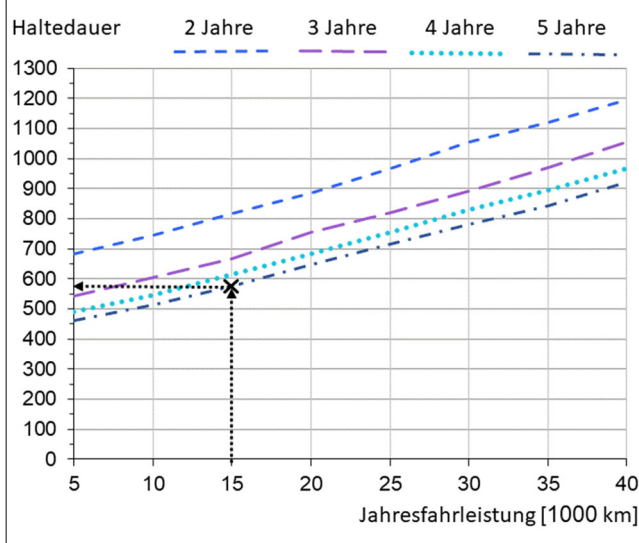
⊕ Der neue Golf VIII ist noch etwas teurer geworden als der ohnehin schon nicht günstige Vorgänger, allerdings ist auch die Serienausstattung umfangreicher als bisher. Das getestete Golf-Modell ist ab 26.972 Euro zu haben – viel Geld, zumal weitere Extras nötig sind, um in den Genuss von Annehmlichkeiten wie Sitzheizung, Navigationssystem oder

Rückfahrkamera zu kommen. Schnell sind wie im Falle des Testwagens knapp 40.000 Euro erreicht – auch weil VW manche Ausstattungen an Pakete bindet und so beispielsweise aktuell DAB+ Empfang nur in Kombination mit dem Navi erhältlich ist. Immerhin war der Golf bisher immer sehr wertstabil, so dass sich trotz der hohen Anfangsinvestitionen

der absolute Wertverlust in Grenzen hielt. Bei der achten Generation muss sich das noch zeigen, aber innerhalb des vierjährigen Berechnungszeitraums ist allenfalls mit einer Modellüberarbeitung zu rechnen. Bezüglich Motor und Assistenz- sowie Infotainmentsystemen ist der Wagen auf dem neuesten Stand, das sollte sich ebenso positiv auf den Restwertverlauf auswirken. Teure Reparaturen wie ein Zahnriemenwechsel sind üblicherweise nur selten nötig. Die Steuer liegt bei 66 Euro pro Jahr, die Typenklasseneinstufungen für die Versicherungen sind sehr günstig (Haftpflicht 15) bis moderat (Teilkasko 18, Vollkasko 19). 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: 576 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



WEITERE MOTORVARIANTEN (BENZINER)

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	1.0 TSI	1.5 TSI ACT	1.5 TSI eTSI DSG	1.5 TSI ACT	1.5 eTSI DSG	1.4 eHybrid DSG	GTI 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	4/1395	4/1984
Leistung [kW (PS)]	66 (90)	96 (130)	96 (130)	110 (150)	110 (150)	150 (204)	180 (245)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	175/1600	200/1400	200/1400	250/1500	250/1500	350/1550	370/1600
0-100 km/h [s]	11,9	9,2	9,4	8,5	8,5	7,4	6,2
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	188	214	213	224	224	220	250
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (WLTP)	5,3 S	5,4 S	5,5 S	5,4 S	5,7 S	0,9 S	7,4 SP
CO2 [g/km] lt. Hersteller (WLTP)	104	116	107	109	106	28	149
Versicherungsklassen KH/VK/TK	15/19/18	13/20/20	n.b.	13/20/20	13/20/20	13/21/22	13/23/24
Steuer pro Jahr [Euro]	70	86	0	88	98	28	184
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	499	566	k.A.	579	611	601	734
Preis [Euro]	19.881	26.037	28.693	27.031	29.687	39.781	37.607

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

3-Zylinder Ottomotor (Mild-Hybrid (Otto/Elektro)), Turbo, Euro 6d-ISC-FCM (WLTP), Otto-Partikelfilter	
Hubraum	999 cm ³
Leistung	81 kW/110 PS bei 5.000 1/min
Maximales Drehmoment	200 Nm bei 2.000 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	202 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	10,2 s
Verbrauch pro 100 km (NEFZ/WLTP)	4,3/5,2 l
CO ₂ -Ausstoß (NEFZ/WLTP)	98/118 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	n.b./0,28
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	205/55 R16
Länge/Breite/Höhe	4.284/1.789/1.491 mm
Leergewicht/Zuladung	1.302/508 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	381/1.237 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	630/1.300 kg
Stützlast/Dachlast	80/75 kg
Tankinhalt	45 l
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktion	Deutschland, Wolfsburg

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	6,6 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	2.800 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	33,6 m
Reifengröße Testwagen	225/45 R17 91W
Reifenmarke Testwagen	GoodYear ASYMMETRIC 3
Wendekreis links/rechts	11,1/10,9 m
EcoTest-Verbrauch	5,7 l/100km
Stadt/Land/BAB	5,5/5,1/6,9 l/100km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	136 g/km (WTW* 160 g/km)
Reichweite	785 km
Innengeräusch 130 km/h	67,1 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.080 mm
Leergewicht/Zuladung	1.312/498 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	305/680/1.160 l

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

Betriebskosten	107 Euro	Werkstattkosten	53 Euro
Fixkosten	95 Euro	Wertverlust	321 Euro
Monatliche Gesamtkosten	576 Euro		
Steuer pro Jahr	66 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	15/19/18		
Basispreis Golf 1.0 eTSI Life	26.972 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 29.07.2020
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	38.348
Km-Stand bei Testbeginn	5.958 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	1.019 Euro
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	961 Euro°/2.057 Euro° (Paket)
Regen-/Lichtsensoren	298 Euro°/-
Fernlichtassistent	298 Euro°
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/312 Euro°
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie/Serie
Parkenassistent	210 Euro°
Rückfahrkamera/360°-Kamera	317 Euro°/-
Head-up-Display	683 Euro°
Verkehrszeichenerkennung	1.170 Euro° (Paket)
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/517 Euro°
Kopfairbag vorn/hinten	Serie/Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-/-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	-/Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie/Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselsassistent	1.023 Euro° (Paket)

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/1.170 Euro° (Paket)
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	454 Euro
Navigationssystem	Serie
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie/Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	298 Euro°/-
Sitzheizung vorn/hinten	439 Euro° (Paket)/2.052 Euro (Paket)
Lenkradheizung	132 Euro°
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie/Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	856 Euro
Metalllackierung	595 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	1.053 Euro

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,1

AUTOKOSTEN

2,0

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

Stand: November 2020
 Test und Text: Dipl.-Ing. (FH)
 Alexander Werner