

VW Golf GTI (Direktschaltgetriebe)

Dreitürige Schräghecklimousine der unteren Mittelklasse mit 147 kW Leistung

ADAC Testergebnis

Note 2,2

Der neue Golf GTI hat seinen Namen wieder weitaus mehr verdient als seine beiden Vorgänger. Wie der normale Golf ist auch er perfekt verarbeitet und bietet hohe aktive und passive Sicherheit. Der 2,0 I-Turbomotor (200 PS) macht jedoch aus dem zahmen Allrounder ein heißes Sportgerät mit erstklassiger Straßenlage und genug Dampf für alle Situationen. In Kombination mit dem innovativen DSG-Getriebe erhält man zu einem angemessenen Preis (ca. 25.500 EUR) eine gelungene Fahrmaschine mit hohem Spaßfaktor und guter Alltagstauglichkeit. Konkurrenten: Audi A3 2.0 TFSI, Ford Focus 2.0 RS, Mini Cooper S, Opel Astra 2.0 Turbo Sport, Renault Megane Sport, Seat Leon Cupra R.



- + gute Verarbeitung
- + vorne viel Platz
- + einfache Bedienung
- + gute Sportsitze
- + kräftiger Motor
- + erstklassiges Getriebe
- + hohe aktive und passive Sicherheit
- nach hinten schlechte Sicht
- hoher Verbrauch
- teuer im Unterhalt

Karosserie/Kofferraum

Note 2,6

Verarbeitung/Handhabung

Note: 2,1

- + Die Karosserie besticht durch hohe Solidität und tadelloses Finish. Die Türen schließen leicht, die Spaltabstände der Karosserie sind schmal und gleichmäßig. Im Innenraum setzt sich der gute Qualitätseindruck mit passgenauen, hochwertigen Kunststoffen und sauber verarbeiteten edlen Materialien fort. Der GTI unterscheidet sich im Innenraum vom normalen Golf durch ein ergonomisches Sportlenkrad mit GTI-Schriftzug, Alu-Pedalerie sowie Zierleisten aus gebürstetem Aluminium und einen schwarzen Himmel. Von außen erkennt man ihn u.a. an der Frontschürze mit großen Lufteinlässen, rot lackierten Bremssätteln, einem dezenten Heckspoiler und einem Doppelendrohr aus Edelstahl.
- Bei einer Reifenpanne steht nur ein Reparaturset zur Verfügung, mit dem kleinste Beschädigungen notdürftig abgedichtet werden können. Die Karosseriefanken sind unzureichend gegen seitliche Beschädigungen geschützt.

Übersichtlichkeit

Note: 3,1

- Die Sicht nach vorn ist gut, die Frontpartie vom Fahrer aber kaum zu sehen, was beim Einparken stören kann.
- + Als Extra sind helle Xenonscheinwerfer erhältlich. Auch eine akustische Einparkhilfe hinten findet sich in der Aufpreisliste. Die Außenspiegel sind beheizbar.
- Seitlich und hinten sind die Fensterpfosten breit und sichtbar. Zudem stören die Kopfstützen der Rückbank, die sich nicht wegklappen lassen.

Ein-/Ausstieg

Note: 2,5

- Vorn ist der Zustieg bequem, jedoch brauchen die großen, sehr breiten Türen viel Abstand zum Nachbarauto. Bei Regen tropft beim Öffnen der Türen Wasser vom Dach auf die Sitze. Beide Vordersitze haben eine Einstieghilfe für hinten. Während der Zustieg noch einigermaßen bequem ist (beim GTI durch die breiten Sitzwangen etwas schlechter), erfordert Aussteigen doch eine gewisse Gelenkigkeit.
- + Mit der Fernbedienung lassen sich nicht nur die Türen ver- und entriegeln, sondern auch die Fenster öffnen und schließen. Nach

dem Aussteigen bleiben die Scheinwerfer noch ein kurze Zeit eingeschaltet und beleuchten den Weg (Aufpreis).

Kofferraum-Volumen*

Note: 2,8

Mit 350 l ist der Kofferraum nur durchschnittlich groß. Bei vorgeklappten Rücksitzlehnen erhöht sich die Kapazität auf 690 Liter (gemessen bis zur Fensterunterkante).

Kofferraum-Zugänglichkeit

Note: 1,9

- + Die Heckklappe lässt sich sehr leicht öffnen. Das Format des Kofferraums ist zweckmäßig, Wände und Boden sind glattflächig.
- Beim Schließen der Heckklappe verschmutzt man sich die Hände. Ist die Rücksitzlehne vorgeklappt, stört eine Stufe beim Vorschieben des Gepäcks. Die Beleuchtung ist schwach.

Kofferraum-Variabilität

Note: 2,5

- + Die klappbare Rücksitzlehne ist asymmetrisch geteilt. Für Ski gibt es gegen Aufpreis eine Luke in der Rücksitzlehne.
- Der Rücksitz ist nicht mehr komplett klappbar wie es beim Golf IV der Fall war. Außer dem Netz unter der Hutablage gibt es kaum Ablagen. Aushängen der Hutablage ist fummelig.

Innenraum

Note 2,0

Bedienung

Note: 1,9

- + Die meisten Schalter sind sinnfällig und gut zu erreichen, einiges funktioniert elektrisch unterstützt. Die großen Instrumente (Tacho bis 300 km/h) sind klar gezeichnet und tagsüber gut ablesbar. Die Audio-Anlage und das Navigationssystem - beides aufpreispflichtig - sind einfach zu bedienen. Es gibt auch eine Multifunktions-Anzeige, die u.a. den Momentan- und Durchschnittsverbrauch anzeigt. Das Lenkrad hat einen weiten Einstellbereich in Höhe und Reichweite; es besitzt Tasten für das Audiosystem sowie Schalter für die manuelle Gangwahl des DSG-Getriebes (Aufpreis). Das Fahrlicht und die Wischer haben Einschaltautomatik; der Innenspiegel blendet automatisch ab (beim GTI Serie). Es gibt viele praktische Ablagen.
- Fahrer und Beifahrer müssen sich zum Schließen der Türen weit aus dem Auto lehnen, weil die Griffe zu weit entfernt sind. Zum Betätigen der Hupe muss man die Hand vom Lenkrad nehmen. Bei eingeschaltetem Außenlicht sind die blau beleuchteten Instru-

mente nicht optimal abzulesen. Das Fahrlicht hat keine Kontrollleuchte; die der Nebelscheinwerfer ist im Bereich des Schalters kaum zu erkennen.



Praktisch, funktionell und hochwertig zeigt sich der Innenraum des Golf. Chromzieringe und ein Tacho bis 300 km/h vermitteln Sportlichkeit.

Raumangebot vorne*

Note: 1,2

- + Der Fahrersitz lässt sich für Personen bis ca. 2,0 m Größe zurückschieben. Große Kopffreiheit und Innenbreite sorgen für ein üppiges Platzempfinden.

Raumangebot hinten*

Note: 3,2

Auf den beiden ausgeformten Plätzen der Rückbank reichen Kopf- und Kniefreiheit für ca. 1,85 m große Mitfahrer aus (Vordersitze für 1,85 m große Personen eingestellt).

Komfort

Note 2,3

Federungskomfort

Note: 2,6

- + Der Golf und insbesondere der GTI haben ein aufwändiges Fahrwerk, die Räder sind präzise geführt. Die Federung ist sehr straff ausgelegt und schluckt gröbere Unebenheiten gut. Die Seitenneigung in Kurven ist gering.
- Besonders auf der Autobahn stört das latente Stoßen durch kleine Unebenheiten.

Sitzkomfort

Note: 1,8

- + Die vorderen serienmäßigen Sportsitze im Golf GTI sind straff, aber doch komfortabel gepolstert und sorgen durch die ausgeprägte Ausformung für optimalen Seitenhalt. Beide Sitze haben Höheneinstellung und eine elektrisch einstellbare Lordosenstütze. Die Rückbank ist ebenfalls gut gepolstert. Für die Mitfahrer sind Haltegriffe vorhanden.
- Hinten haben Passagiere kaum Auflage für die Oberschenkel, weil die Sitzfläche zu nah am Boden bzw. zu wenig nach hinten geneigt ist. Der schmale Sitzplatz in der Mitte ist unbequem und eigentlich nur ein Notsitz.



Die serienmäßigen Sportsitze bieten neben hervorragendem Seitenhalt auch eine gute Portion Komfort.

Innengeräusch

Note: 2,7

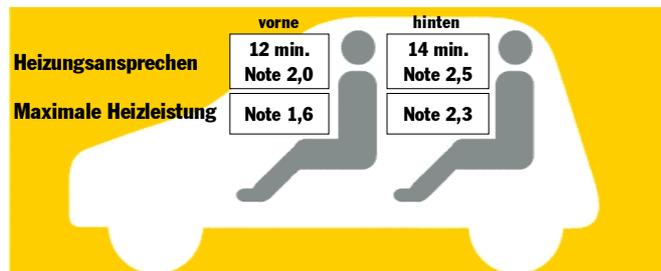
Der Geräuschpegel im Innenraum ist nie sehr hoch. Das Motorgeschall ist stets präsent, für einen Golf GTI aber eher dezent, keineswegs zu laut.

Klimatisierung

Note: 2,3

(Heizungstest bei -10 °C in der ADAC-Klimakammer)

- + Die Heizwirkung ist sowohl vorne wie auch hinten gut. Eine manuelle Klimaanlage ist serienmäßig an Bord. Mit der optionalen Climatronic können sich Fahrer und Beifahrer die gewünschte Temperatur unabhängig einstellen. Ein Staub- und Pollenfilter ist ebenfalls vorhanden.
- Die hinteren Seitenfenster sind nicht ausstellbar.



Heizung - Aufwärmzeit von -10°C auf +22°C.

Motor/Antrieb

Note 1,0

Fahrleistungen*

Note: 0,7

- + Der drehfreudige Zweiliter-Turbomotor ist auch in unteren Drehzahlbereichen sehr durchzugsstark und ermöglicht so auch bei verhältnismäßig niedrigen Drehzahlen schnelles Beschleunigen.

Laufruhe

Note: 1,5

- + Der Motor läuft angenehm ruhig und kultiviert.

Schaltung

Note: 1,0

- + Das Direktschaltgetriebe schaltet sehr schnell, spontan und fast ruckfrei; bei gemäßigter Fahrweise ist es kaum von einem Automatikgetriebe zu unterscheiden. Will man zügig fahren, so erlebt man schnelle Gangwechsel ohne Zugkraftunterbrechung. Wahlweise können die Gänge automatisch oder manuell per Wählhebel gewechselt werden (Schaltwippen am Lenkrad gegen Aufpreis).

Getriebeabstufung

Note: 1,0

- + Die sechs Gänge des Direktschaltgetriebes sind so abgestimmt, dass der drehfreudige Motor sein volles Temperament entfalten und zugleich auf langen Fahrten mit niedrigeren Drehzahlen gefahren werden kann.

Fahreigenschaften

Note 1,3

Fahrstabilität

Note: 1,1

- + Der Golf fährt sehr richtungsstabil, der Fahrer hat ein sicheres Gefühl. In Grenzsituationen, z.B. wenn man bei hohem Autobahntempo plötzlich ausweichen muss, greift das ESP korrigierend ein und hilft die Spur zu halten. Die Traktionskontrolle regelt die Antriebskräfte bei zu viel Gas auf rutschigem Untergrund. Gegen Aufpreis ist eine Reifendruckkontrolle erhältlich. Die Abstimmung des ESP erlaubt im Golf GTI einen recht hohen Spaßfaktor, es greift relativ spät aber dennoch zuverlässig ein.

Kurvenverhalten

Note: 1,1

- + In Kurven untersteuert der Wagen leicht - ein Verhalten, das auch weniger geübten Fahrern entgegen kommt. Ist das Tempo einmal zu hoch, hilft auch hier die elektronische Stabilitätskontrolle den Wagen auf Kurs zu halten.

Handlichkeit

Note: 2,1

- + Die direkte, leichtgängige Lenkung sorgt für gute Handlichkeit. Rangieren ist bei dem recht kleinen Wendekreis selbst bei wenig Platz kein Problem.

Lenkung

Note: 1,3

- + Die neuartige elektromechanische Lenkung im Golf spricht besonders schnell und gleichmäßig an, ohne nervös zu wirken. Das innovative System passt die Lenkunterstützung den Fahrbedingungen an und vermittelt dem Fahrer sehr guten Kontakt zur Fahrbahn.

Sicherheit

Note 2,3

Bremsen

Note: 2,6

- + Die Bremswirkung ist gut. Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h steht der Wagen nach 41 m (Mittel aus zehn Messungen, halbe Zuladung, Serienreifen). Die Bremse spricht schnell und kräftig an. Der Bremsassistent hilft dem Fahrer bei Notbremsungen.

Gestaltung

Note: 2,1

- + Beim simulierten Fußgängerunfall (EuroNCAP) schneidet der Wagen gut ab, erhält drei von vier möglichen Sternen. An den sehr stabilen, griffgerechten Türgriffen lässt sich sehr hohe Zugkraft aufbringen. So kann man nach einem Unfall verklemmte Türen öffnen. Rückstrahler warnen in geöffneten Türen. Die Konturen im Innenraum sind glattflächig und zum Teil gepolstert.

Rückhaltesysteme

Note: 2,5

- + Beim EuroNCAP-Front- und Seitencrash (mit seitlichem Pfahlaufprall) erreicht der Wagen alle fünf Sterne. Dabei zeigt er besonders beim Seitencrash seine Stärken. Außer den Frontairbags sind Seiten- und Kopfairbags vorhanden. Hinten kosten die Seitenairbags extra. Für Fahrer und Beifahrer gibt es einen akustischen Gurtanlege-Erinnerer. Die Kopfstützen der Vordersitze sind für ca. 1,80 m große Personen hoch genug. Auch hinten sind sie hoch und jetzt endlich in der Höhe fest arretiert. Sie können durch die knappen Abstände zum Kopf (vorn aktiv) optimal wirken.
- Die Öffnungsklappe des rechten Front-Airbags liegt genau dort, wo sich der Beifahrer bei Gefahr abstützen würde.

Kinder

Note: 1,6

- + Bis zu drei Kinderrückhaltesysteme können auf der Rückbank befestigt werden - auf den äußeren Plätzen auch mittels Isofix. Der rechte Frontairbag lässt sich mit dem Zündschlüssel deaktivieren. Dann dürfen auf dem Beifahrersitz auch rückwärts gerichtete Kindersitze befestigt werden.

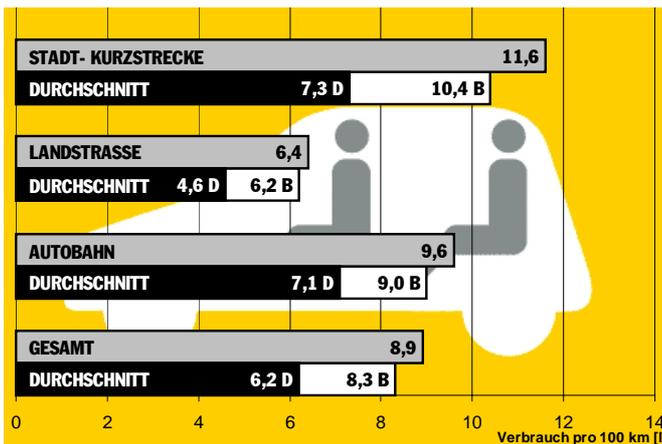
Verbrauch/Umwelt

Note 4,0

Verbrauch*

Note: 4,9

- Der Kraftstoffverbrauch ist hoch. Innerorts konsumiert der Golf GTI mit DSG-Getriebe 11,6 l, außerorts 6,4 l und auf der Autobahn 9,6 l Super auf 100 km. Daraus errechnet sich ein Durchschnitt von 8,9 l/100 km.



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

Abgas

Note: 3,1

Die Schadstoffanteile im Abgas sind durchschnittlich.

Wirtschaftlichkeit*

Note 5,5

Betriebskosten*

Note: 4,6

- Durch den hohen Verbrauch an Super-Kraftstoff hat man sehr hohe Betriebskosten.

Werkstatt und Reifenkosten*

Note: 5,5

- + Der Golf besitzt eine fahrabhängige Inspektionsanzeige. Laut Hersteller ist im Schnitt alle 30.000 km oder alle zwei Jahre ist ein Ölwechsel-Service, sogar nur alle 60.000 km oder vier Jahre eine große Inspektion fällig. Der Einbau von langlebigen Verschleißteilen trägt ebenso zur Kostenreduzierung bei. Ab Januar 2005 gewährt nun auch VW eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.
- Nicht gerade kostensparend sind die teuren Werkstattstundenpreise sowie - aufgrund der üppigen Bereifung - die erhöhten Kosten für Reifenersatz.

Wertstabilität*

Note: 3,6

Dem Golf GTI wird eine durchschnittliche Wertbeständigkeit prognostiziert.

Kosten für Neuanschaffung*

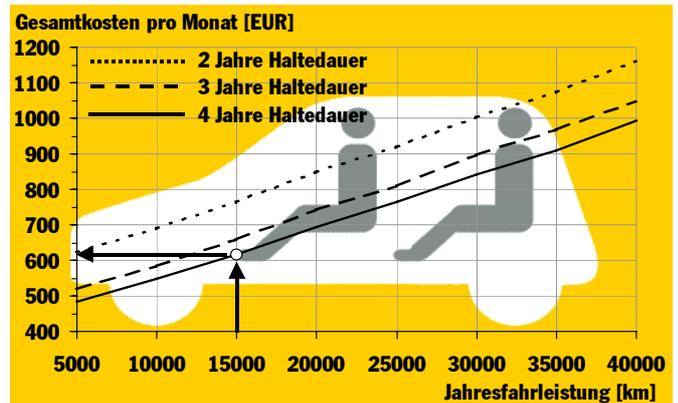
Note: 5,3

- Verglichen mit Konkurrenten seiner Klasse ist der GTI recht teuer, wobei er kaum mehr kostet, als ein gut ausgestatteter "normaler" Golf und dafür doch erheblich mehr bietet.

Fixkosten*

Note: 4,3

- Die Einstufung in alle Versicherungsklassen (Haftpflicht-, Teil- und Vollkasko) ist sehr hoch.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Autokosten (Beispiel: 615 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

Die Motorvarianten

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	1.4 16V	1.6	1.6 FSI	2.0 FSI	2.0 SDI	1.9 TDI	1.9 TDI	2.0 TDI
Aufbau/Türen	SR/3							
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1390	4/1595	4/1598	4/1984	4/1968	4/1896	4/1896	4/1968
Leistung [kW(PS)]	55(75)	75(102)	85(115)	110(150)	55(75)	66(90)	77(105)	103(140)
Max.Drehmoment [Nm]bei U/min	126/3800	148/3800	155/4000	200/3500	140/2200	210/1800	250/1900	320/1750
0-100 km/h[s]	14,7	11,4	10,8	8,9	16,7	12,9	11,3	9,3
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	164	184	192	206	163	176	187	203
Verbrauch pro 100 km [l]	7,5S	7,7S	7,2SP	8,0SP	5,8D	5,7D	5,8D	6,1D
Versicherungsklassen KH/VK/TK	13/13/16	14/15/17	14/15/17	15/18/22	16/15/21	16/17/22	16/17/22	17/19/24
Steuerbefreiung [Euro](Monate)	-	-	-	-	-	-	-	-
Monatliche Gesamt-Kosten[Euro]	414	438	441	502	424	431	431	467
Grundpreis[Euro]	15325	16625	17825	20525	18250	19425	19975	22125

Aufbau:

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

KB = Kombi
KT = Kleintransporter
TR = Transporter
GR = Großraumlimousine
BU = Bus

GO = Geländewagen offen
GS = Geländew. geschlossen
PK = Pick-Up

Versicherung:

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

Kraftstoff:

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

Daten und Messwerte

4-Zylinder Otto.....	Schadstoffklasse Euro4
Hubraum.....	1984 ccm
Leistung.....	147 kW (200 PS)
bei bei	5100 U/min
Maximales Drehmoment	280 Nm
bei	1800 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-automatisiertes Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie).....	225/45R17W
Reifengröße (Testwagen).....	225/45R17V
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	10,95 m/10,7 m
Höchstgeschwindigkeit.....	233 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h.....	6,9 s
Elastizität 60-100 km/h (4.Gang).....	-
Überholvorgang 60-100 km/h (2.+3. Gang).....	4,3 s
Bremsweg aus 100 km/h.....	40,5 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super).....	8,9 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB.....	11,6/6,4/9,6 l
CO ₂ -Ausstoß	201 g/km
Innengeräusch 50/100/130 km/h.....	57/66/71 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4216 mm/1759 mm/1466 mm
Leergewicht/Zuladung	1450 kg/430 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt.....	350 l/690 l
Anhängelast ungebremst/gebremst.....	710 kg/1400 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt.....	55 l
Reichweite.....	615 km
Allgemeine Garantie	2 Jahre
Rostgarantie.....	12 Jahre
ADAC-Testwerte <i>kursiv</i>	

Kosten

Monatliche Betriebskosten	137 Euro
Monatliche Werkstattkosten	65 Euro
Monatliche Fixkosten.....	121 Euro
Monatlicher Wertverlust.....	292 Euro
Monatliche Gesamtkosten.....	615 Euro
(vierjährige Haltung, 15000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK.....	17/22/25
Grundpreis.....	25525 Euro

Ausstattung

Technik

Automatikgetriebe (DSG (Mehrpreis 1375))	Serie
Bremsassistent.....	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht.....	nicht erhältlich
Parkhilfe, elektronisch ("Park-Pilot").....	340 Euro
Reifendruckkontrolle.....	Serie
Tempomat	185 Euro°
Xenonlicht.....	1030 Euro°

Innen

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten.....	Serie
Audioanlage (mit CD-Player).....	525 Euro°
Dreipunktgurt hinten, mitte	Serie
Fahrersitz, höhen-/neigungseinstellbar	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend (mit Regensensor).....	Serie
Isofix-Kindersicherungssystem.....	Serie
Klimaanlage/-automatik	Serie/300 Euro°
Kopfstützen hinten.....	Serie
Lenkrad, höhen-/längseinstellbar	Serie
Navigationssystem (mit 6,5" Farbdisplay)	2410 Euro°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie
Sitzbezüge, Leder (Leder "Vienna")	1755 Euro°
Skisack/Durchladelupe	Serie

Außen

Außenspiegel, elektrisch einstell-/beheizbar	Serie
Schiebe-Hubdach.....	815 Euro°

°im Testwagen vorhanden

Testzeugnis

Technik/Umwelt(Testergebnis)2,2

Karosserie/Kofferraum	2,6
Verarbeitung/Handhabung.....	2,1
Übersichtlichkeit.....	3,1
Ein-/Ausstieg.....	2,5
Kofferraum-Volumen*	2,8
Kofferraum-Zugänglichkeit.....	1,9
Kofferraum-Variabilität	2,5
Innenraum	2,0
Bedienung.....	1,9
Raumangebot-vorn*	1,2
Raumangebot-hinten*	3,2
Innenraum-Variabilität	4,0
Komfort	2,3
Federung.....	2,6
Sitze.....	1,8
Innengeräusch	2,7
Klimatisierung	2,3
Motor/Antrieb	1,0
Fahrleistungen*	0,7
Laufruhe.....	1,5
Schaltung.....	1,0
Getriebeabstufung	1,0
Fahreigenschaften	1,3
Fahrstabilität	1,1
Kurvenverhalten.....	1,1
Handlichkeit	2,1
Lenkung	1,3
Sicherheit	2,3
Bremsen.....	2,6
Gestaltung.....	2,1
Rückhaltesysteme.....	2,5
Kinder	1,6
Umwelt	4,0
Verbrauch*	4,9
Schadstoffe	3,1
Wirtschaftlichkeit*	5,5
Betriebskosten*	4,6
Werkstatt-/Reifenkosten*	5,5
Wertstabilität*	3,6
Kosten für Neuanschaffung*	5,3
Fixkosten*	4,3

Der ADAC-Autotest beinhaltet über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt. Die Einzelbewertungen gehen mit unterschiedlicher Wichtigung in die Gesamtnote ein, mit * gekennzeichnete Kriterien und Noten beziehen sich auf die Fahrzeugklasse.

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