

VW Golf 2.0 TDI Comfortline DSG (DPF)

Fünftürige Schräghecklimousine der unteren Mittelklasse (103 kW / 140 PS)

ADAC Testergebnis

Note 1,9

Volkswagen wollte den Golf in der sechsten Generation nicht neu erfinden, sondern den Golf V in allen Punkten verbessern und perfektionieren. Das ist den Ingenieuren gut gelungen. In seiner Klasse gibt er in praktisch allen Bereichen den Maßstab an oder liegt in der Spitzengruppe mit seinen Konkurrenten. Der Fahrkomfort ist gut, das Sicherheitsniveau liegt sehr hoch. Auf Wunsch gibt es eine adaptive elektronische Regelung für die Dämpfer. Der neue Common-Rail-Diesel verrichtet seine Arbeit zurückhaltend und setzt den Golf flott in Bewegung. Eine Empfehlung ist auch das Direktschaltgetriebe DSG des Testwagens, VW hat es bezüglich des Komforts noch weiter verbessert. Im Ernstfall packen die Bremsen fest zu und lassen auch bei hoher Beanspruchung nicht nach. Im Innenraum geht es aufgeräumt und sauber verarbeitet zu, die Ergonomie ist sehr gut. Vorn gibt es viel Platz, hinten reicht es zumindest Kindern ohne weiteres. Fazit: ein sehr gutes Auto für sehr viel Geld mit viel Liebe zum Detail, das besser ist als sein Vorgänger, diesen aber nicht alt aussehen lässt. **Karosserievarianten:** Drei- und Fünftürer, Golf V Variant. **Konkurrenten:** u.a. Audi A3, Fiat Bravo, Ford Focus, Mazda 3, Opel Astra, Peugeot 308, Seat Leon, Toyota Auris.

- + gute Verarbeitung
- + gutes Platzangebot vorne
- + sehr hohes Sicherheitsniveau
- + guter Fußgängerschutz
- + gute Fahrleistungen
- + sauberes Abgas (Euro5)
- + sicheres Fahrwerk
- + ausgezeichnete Bremsen
- hoher Anschaffungspreis
- hohe Fixkosten



Karosserie/Kofferraum

Note 2,5

Verarbeitung

Note: 2,0

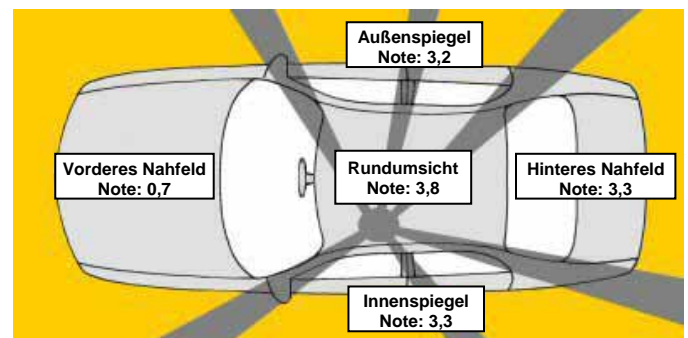
- + Einen insgesamt sehr guten Eindruck hinterlässt die Verarbeitung der Karosserie. Die Blechteile sitzen passgenau, die Fugen sind sehr schmal und verlaufen gleichmäßig breit. Auch der Innenraum verwöhnt seine Insassen mit solider und hochwertiger Verarbeitung, die Bauteile sind sauber zusammengesetzt. Die Materialien wirken fein und dennoch robust, Zierleisten in Klavierlackoptik sowie Chrom- und Alumrandungen von verschiedenen Bauteilen werten das Interieur auf. Alle Fächer und Ablagen sind mit Samt oder Velour ausgeschlagen, das fühlt sich nicht nur angenehm an, sondern reduziert auch eventuelle Geräusche. Der Unterboden ist im vorderen Bereich vorbildlich abgeschottet, was Luftverwirbelungen (würden den Verbrauch erhöhen) reduziert und den Motorraum vor Schmutz schützt. Der hintere Unterbodenbereich ist aber leider ziemlich zerklüftet. Endlich wird die Tankklappe über die Zentralverriegelung auf- und zugeschlossen. Die Türausschnitte sind zwar vorbildlich gegen Eindringen von Schmutz geschützt - beim unvorsichtigen Ein- und Aussteigen kann man aber die lackierten und ungeschützten Türschweller leicht verkratzen. Auf dem Dach sind bis zu 75 kg Gepäck erlaubt.
- Front- und Heckschürze sind glattflächig und vollständig lackiert; das sieht schön aus, verzeiht aber kein "anecken" - schon bei Kleinigkeiten sind teure Reparaturen nötig. An den Seiten sieht es nicht besser aus, Seitenschutzleisten gibt's nicht mehr, eine unvorsichtig geöffnete Türe eines Nachbarautos hinterlässt gleich einen

teuren Schaden. Bei einer Reifenpanne steht nur ein Reifenreparaturset zur Verfügung, ein Reserverad kostet Aufpreis. Wählt man das Reserverad in Fahrbereifung, verkleinert sich der Kofferraum. Ohne Reserverad gibt es keinen Wagenheber, sogar einen Radmutternschlüssel hat sich VW gespart.

Sicht

Note: 2,5

Bei der ADAC-Rundumsichtmessung schneidet der neue Golf VI



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen. Bei den Innen- und Außenspiegeln werden deren Sichtfelder aus dem Blickwinkel des Fahrers bewertet. Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor bzw. hinter dem Fahrzeug erkennt.

nur mäßig ab. Besonders die breite C-Säule hinten rechts beeinträchtigt den Ausblick. Die Sicht im Innenspiegel und in den Außenspiegeln ist zufriedenstellend.

- + Die Abmessungen der insgesamt kompakten Karosserie lassen sich recht gut abschätzen. Gegenstände vor dem Fahrzeug kann man auch wenn sie niedrig sind noch nah am Fahrzeug erkennen. Bei störendem Scheinwerferlicht von hinten blendet der Innenspiegel automatisch ab (Extra). Die Außenspiegel sind serienmäßig elektrisch einstell- und beheizbar. Parksensoren vorne und hinten gibt's bei Comfortline ebenso ohne Aufpreis.
- Wenn man das Auto mit dem Schlüssel absperrt, kann es von innen nicht mehr geöffnet werden. Befindet sich noch eine Person im Auto, ist sie eingesperrt.



Die besonders breite C-Säule schränkt die Sicht nach schräg hinten stark ein.

Ein-/Ausstieg

Note: 3,0

- + Die Zentralverriegelung lässt sich mit einer praktischen Fernbedienung steuern, mit der auch die Fenster geöffnet und geschlossen werden können. Der Schweller ist angenehm niedrig, die Füße müssen nicht weit angehoben werden. Die Sitzfläche des Fahrersitzes befindet sich 56 cm über der Straße. Insgesamt steigt man bequem ein, vorne etwas besser als hinten.
- Der Abstand zwischen Sitzaußenkante und Schwelleraußenkante ist groß. Man kann sich leicht versehentlich aussperren, nur bei offener Fahrertür wird die Verriegelung unterbunden.

Kofferraum-Volumen*

Note: 2,5

Mit einem Volumen von 350 l fällt der Kofferraum des neuen Golf VI nur durchschnittlich groß für seine Fahrzeugklasse aus.

- + Klappt man die Rückbank um, erweitert sich das Volumen auf 660 l.



Mit 350 l Volumen ist der Kofferraum des neuen Golf exakt gleich groß mit dem des Vorgängers.

Kofferraum-Zugänglichkeit

Note: 2,5

Die Ladekante liegt mit 69 cm über der Straße relativ hoch. Besonders beim Ausladen lästig ist die innere Bordwand von fast 20 cm. Über diese muss beispielsweise der Wasserkasten beim Ausladen wieder herübergehoben werden.

- + Die Kofferraumklappe wird über das VW-Emblem entriegelt und lässt sich leicht anheben und auch wieder schließen, hierfür gibt es praktische Griffmulden in der Klappeninnenverkleidung. Die Ladeöffnung ist groß, die Klappe öffnet 1,90 m hoch und wird damit nicht so schnell gefährlich für den Kopf. Das Format des Gepäckabteils fällt zweckmäßig aus, es ist relativ rechteckig, kaum zerklüftet und nicht zu tief, man kommt gut an das Gepäck.
- An den seitlichen Ecken der geöffneten Kofferraumklappe kann man sich leicht den Kopf stoßen. Bei vorgeklappten Rücksitzen behindert eine Stufe das Verschieben des Gepäcks. Die Beleuchtung ist schwach.

Kofferraum-Variabilität

Note: 2,5

Die Rücksitzlehne lässt sich im Verhältnis 40:60 geteilt umklappen. Da die Sitzfläche fest bleibt, stört bei umgelegten Rücksitzlehnen eine deutliche Stufe, Gepäck kann nicht einfach von hinten nach vorne durchgeschoben werden. Der Klappmechanismus funktioniert allerdings recht leicht. Kleine Utensilien können im Kofferraum nirgends so recht befestigt werden, es gibt kein Netz, nur Verzurrösen unten an den Seiten und einen Haken unter der Hutablage.

- + Gegen Aufpreis gibt es eine praktische Durchladeluke in der Rücksitzlehne.

Innenraum

Note 2,0

Bedienung

Note: 1,5

- + Auch hier ist der Golf ein typischer VW – die Bedienung gibt keine Rätsel auf, die ergonomische Gestaltung des Cockpits macht das Fahren angenehm. Das Lenkrad kann serienmäßig in Höhe und Reichweite eingestellt werden und passt somit Personen ganz unterschiedlicher Größe. Günstig liegen auch die Pedale und der Schalthebel. Die Vordersitze sind höhenstellbar, ihre Einstellung könnte aber etwas leichter von der Hand gehen. Die Instrumente sind übersichtlich und weisen einen sehr guten Kontrast auf. Der Bordcomputer zeigt u.a. Momentan-, Durchschnittsverbrauch und Reichweite an. Die Scheibenwischer und die Scheinwerfer werden auf Wunsch von einem Sensor gesteuert. Nebelscheinwerfer und -schlussleuchte aktiviert man durch herausziehen des Lichtschalters – nicht in allen Fällen eine optimale Lösung. Mit der optionalen Klimaautomatik steht auch eine automatische Umluftkontrolle zur Verfügung. Die Heckscheibenheizung schaltet sich automatisch nach zehn Minuten wieder ab, um nicht unnötig Energie zu verbrauchen. Die Bedieneinheit der Klimatisierung ist günstig angeordnet und insgesamt gut zu bedienen, bedarf aber einer gewissen Eingewöhnung angesichts des Funktionsumfangs. Das optionale Navigationssystem lässt sich über den Touchscreen recht einfach bedienen und sitzt in günstiger Höhe, die angezeigten Anweisungen kann man gut ablesen.



Praktisch, funktionell und hochwertig zeigt sich der Innenraum des Golf.

Alle vier Fensterheber verfügen über Antippautomatik (herunter und hoch) sowie über einen zuverlässigen Einklemmschutz, die Außenspiegel kann man ebenfalls elektrisch einstellen – alle Schalter in der Fahrertüre sind sehr ergonomisch angeordnet. Das Angebot an Ablagen vorne und hinten ist gut. In die vorderen Türablagen passen sogar 1,5-l-Flaschen. Das Handschuhfach ist nicht sehr groß, aber beleuchtet und gekühlt; die Betriebsanleitung hat ihren festen separaten Platz.

Raumangebot vorne*

Note: 1,8

- + Auf den vorderen Plätzen finden Personen bis zu einer Größe von fast 1,93 m angenehmen Platz. Besonders üppig fällt die Kopffreiheit aus. Die Innenbreite ist ebenfalls mehr als ausreichend. Auch das subjektive Raumgefühl ist angenehm und lässt keine Enge aufkommen.

Raumangebot hinten*

Note: 3,2

Sind die Vordersitze für 1,85 m große Personen eingestellt, bietet die Rückbank noch Menschen bis 1,85 m Platz - die Raumverhältnisse sind also nicht ganz so großzügig wie vorne, das gilt auch bei der Innenbreite und spiegelt sich wiederum im subjektiven Raumempfinden wider, das zufriedenstellend ausfällt.



Auf den Sitzplätzen im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,85 m Platz.

Komfort

Note 2,1

Federung

Note: 1,8

Der Testwagen ist mit optionaler adaptiver Fahrwerksregelung (DCC) ausgestattet.

- + Die Abstimmung der Federn und Dämpfer ist VW gut gelungen, die Auslegung tendiert klar in Richtung straff. Daran ändert sich auch nicht viel, wenn man die Dämpfereinstellung "Comfort" wählt. Dann schwingt die Karosserie ein wenig nach, aber schon die "Normal"-Abstimmung bietet einen guten Kompromiss und ordentlichen Komfort. "Sport" macht den Golf eigentlich unnötig hoppelig, andererseits wird der Fahrer noch umfassender über die Straße informiert. Im "Normal"-Modus werden lange Fahrbahnwellen gut abgefedert, ebenso filtert das Fahrwerk kurze Unebenheiten soweit heraus, dass sie nicht störend zu den Passagieren durchdringen. Die Passagiere bleiben auch von Stuckern weitgehend verschont. Nickbewegungen beim Beschleunigen oder Bremsen fallen kaum auf. Die Seitenneigung in schnell durchfahrenen Kurven hält sich in angenehmen Grenzen. Beladen ändert sich das Federungsverhalten nur wenig, Unebenheiten werden aber geschmeidiger geschluckt, andererseits erhöht sich die Seitenneigung und die Nickbewegungen etwas.

Sitze

Note: 2,1

Die Lehne und die Fläche der Rücksitzbank sind nur zufriedenstellend ausgeformt, sie bieten wenig Seitenhalt. Für Erwachsene ist die Oberschenkelunterstützung etwas gering.

- + Der Testwagen ist mit aufpreispflichtigen Sportsitzen ausgestattet. Die Vordersitze lassen sich für unterschiedliche Personengrößen und -staturen einstellen, leider nur in der Höhe und nicht in der Neigung. Ihre Lehnen sind hoch und gut ausgeformt und bieten

dem Rücken festen Halt. Gegen Aufpreis gibt es in Höhe und Intensität elektrisch einstellbare Lordosenstützen. Auch die Sitzflächen weisen eine körpergerechte Gestaltung und eine straffe Polsterung auf. So bieten die Vordersitze bei schneller Kurvenfahrt einen guten Seitenhalt. Der Fahrer kann sich seinen Sitz so einstellen, dass sich eine gute und angenehme Sitzposition ergibt. Auch kann er seine Beine und Füße sehr gut abstützen. Für die außen Sitzenden sind Haltegriffe am Dachhimmel vorhanden.

- Der (aufpreispflichtige) Lederbezug kann bei Sommertemperaturen schweißtreibend sein.

Innengeräusch

Note: 2,3

- + Der gemessene Geräuschpegel im Innenraum liegt im noch guten Bereich. Subjektiv unaufdringlich bleiben die Motor-, Wind- und Fahrgeräusche bis in hohe Geschwindigkeitsbereiche. Allerdings kann die angeblich deutliche Verringerung des Geräuschniveaus zum Vorgänger weder objektiv noch subjektiv festgestellt werden - die Messwerte von einem Golf V TDI DSG aus dem Jahr 2004 waren weitgehend identisch.

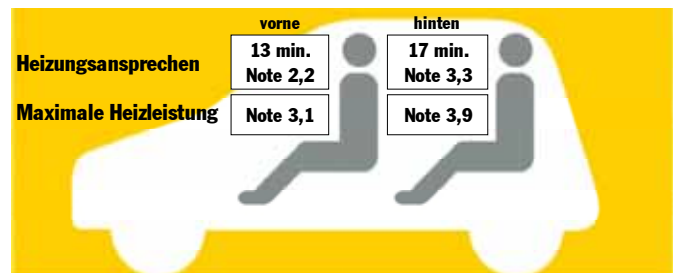
Heizung, Lüftung

Note: 2,4

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

Die Heizung spricht vorne gut an, braucht aber eine gewisse Zeit, bis sie den vorderen Innenraum auf angenehme Temperaturen gebracht hat. Hinten sind Ansprechen und Heizwirkung etwas schlechter. An der Heizung könnte VW noch etwas nachbessern.

- + Die aufpreispflichtige Zweizonen-Klimaautomatik regelt fein und situationsangepasst. Fahrer und Beifahrer können sich ihre Temperatur separat einstellen. Die Luftmengenverteilung kann separat für oben, mitte und unten über Tasten angewählt werden und bietet damit zahlreiche Kombinationsmöglichkeiten.



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

Motor/Antrieb

Note 1,4

Fahrleistungen*

Note: 1,3

- + Der neue Common-Rail-Diesel ist nicht mehr der ruppige Reißer bei niedrigen Drehzahlen wie das "alte" Pumpe-Düse-Aggregat, spendet dafür aber kontinuierlich und nachdrücklich Kraft über einen weiten Drehzahlbereich. Das schlägt sich auch in den sehr guten Fahrleistungen nieder. Mit seinen 140 PS ist der Golf mehr als ausreichend motorisiert. Das üppige Drehmoment von 320 Nm ermöglicht schaltfaules Fahren dank hervorragender Elastizitätswerte. Auch der Überholvorgang mit Ausdrehen der Gänge und Schalten ist im Handumdrehen abgeschlossen. Der getestete Motor ist ein harmonisches und kräftiges Triebwerk und als solches eine klare Empfehlung.

Laufkultur

Note: 2,0

- + VW hat seinen bekannten 2,0-l-TDI von Pumpe-Düse auf Common-Rail-Einspritzung umgestellt. Damit einher geht nun ein deutlich weiches Verbrennungsgeräusch. Leichte Vibrationen unter 2.000 U/min., die sich bis ins Lenkrad übertragen, sind aber geblieben. Ein klarer Vorteil gegenüber dem alten Einspritzungsprinzip ist im Vibrationsverhalten an sich also nicht zu erkennen, da die Pumpe-Düse-Motoren inzwischen besser waren als ihr Ruf. Deutliche Vorteile ergeben sich aber im Abgasverhalten und bei der Regeneration des Partikelfilters.

Schaltung

Note: 1,3

- + Das Sechsgang-Doppelkupplungsgetriebe (DSG) wechselt seine Gänge spontan, schnell und weitgehend ruckfrei. Inzwischen ist das DSG sehr gut abgestimmt und erreicht annähernd den Komfort einer guten Getriebeautomatik mit Drehmomentwandler. Zu Schaltrucken kommt es kaum noch, auch Schaltsprünge über

mehrere Gänge erfolgen zügig. Eine Kriechfunktion vom Stand weg, bevor der Fahrer aufs Gas geht, erlaubt vorsichtiges Rangieren und vermittelt das übliche Verhalten eines Standard-Automatikgetriebes.

Getriebeabstufung

Note: 1,0

- + Die sechs Gänge passen gut zur Leistungscharakteristik des Motors. Der kann sein volles Temperament entfalten, bei hohen Geschwindigkeiten verfügt er aber dennoch über Drehzahlreserven. Leider ist der Sprung zwischen fünften und sechsten Gang arg klein geraten - sonst könnte das Drehzahlniveau auf der Autobahn noch niedriger sein, der drehmomentstarke Motor käme damit trotzdem gut zurecht. Ansonsten passen die Ganganschlüsse einwandfrei.

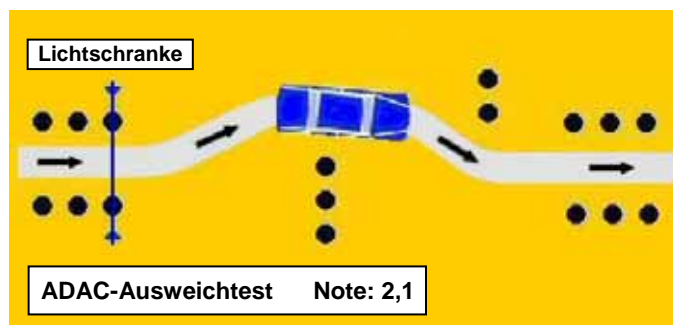
Fahreigenschaften

Note 1,4

Fahrstabilität

Note: 1,8

- + Muss bei hohen Geschwindigkeiten plötzlich ausgewichen werden, unterstützt den Fahrer das serienmäßige elektronische Stabilitätsprogramm ESP, das Auto auf Kurs zu halten. Der Golf VI reagiert gut auf Lenkimpulse und bleibt dabei gutmütig und beherrschbar. Auch Spurrillen und Fahrbahnverwerfungen bringen den Kompakt-Wagen kaum aus der Ruhe. Wenn die Fahrbahn weniger griffig ist, bremst die elektronische Traktionskontrolle die Antriebsräder und verbessert das Vorwärtkommen. Beim ADAC-Ausweichtest zeigt der neue Golf VI ein gutes Gesamtergebnis, kann aber im Detail nicht so recht begeistern. Zwar reagiert er spontan auf die Lenkbefehle, das ESP greift aber eher spät ein und lässt ein recht ausgeprägtes Übersteuern zu. Abgefangen werden muss auch der deutliche Gegenpendler in der dritten Phase. Hier lässt sich beispielsweise der Polo einfacher beherrschen. Trotzdem ist das Fahrwerk des Golf VI sehr sicher. Gegen geringen Aufpreis ist eine indirekt messende Reifendruckkontrolle erhältlich.



Beim ADAC-Ausweichtest erfolgt die Einfahrt in die Pylonengasse mit einer Geschwindigkeit von 90 km/h bei mindestens 2000 Motorumdrehungen im entsprechenden Gang. Geprüft wird die Fahrzeugreaktion, d.h. die Beherrschbarkeit beim anschließenden Ausweichen.

Kurvenverhalten

Note: 1,2

- + Der Golf untersteuert in sehr schnell gefahrenen Kurven leicht, ein Fahrverhalten, mit dem auch weniger geübte Fahrer gut zurecht kommen. Wird der Grenzbereich erreicht und etwas überschritten, greift auch hier ESP hilfreich ein und unterstützt den Fahrer, das Auto auf Kurs zu halten. Bei plötzlichem Gaswegnehmen in der Kurve verändert sich das Eigenlenkverhalten nur wenig, der Golf VI bleibt absolut gutmütig und leicht beherrschbar.

Lenkung*

Note: 1,8

- Mit einem Wendekreis von 10,9 m reiht sich der Golf VI im oberen Mittelfeld seiner Klasse ein.
- + Die Lenkung ist VW sehr gut gelungen, die ausgiebige Feinabstimmung hat sich gelohnt. So reagiert der Golf selbst bei hohem Tempo spontan auf Lenkbefehle und Kurskorrekturen am Lenkrad, ohne aber nervös zu wirken. Präzise können kurvige Landstraße durchheilt werden und auch lange Autobahnfahrten bleiben dank des guten Geradeauslaufs stressfrei. Der Fahrer bekommt einen sehr guten Kontakt zur Fahrbahn vermittelt, bleibt aber von Stößen verschont. Die Lenkung ist insgesamt recht direkt ausgelegt. Dies und ihre Leichtgängigkeit beim Rangieren dank variabler Lenkunterstützung machen den Golf zu einem handlichen Fahrzeug.

Bremse

Note: 0,7

- + Bei einer Notbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand steht der Golf VI nach durchschnittlich 35 m (Mittel aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Reifen 225/45 R17). Die Bremsanlage zeigt sich dabei ausgesprochen standfest, verbessert sich sogar mit zunehmender Belastung. Ein Bremsassistent hilft auch dem weniger geübten Fahrer, das volle Potenzial der Fahrzeugbremsen zu nutzen. Ansprechen und Dosierbarkeit sind insgesamt sehr gut.

Sicherheit

Note 1,9

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Note: 2,2

- + Der Golf VI ist serienmäßig mit ESP und Bremsassistent ausgestattet. Bei einer Notbremsung schaltet sich automatisch auch die Warnblinkanlage ein. Bei ESP-Eingriffen gibt es zusätzlich einen kleinen Impuls im Lenkrad, der dem Fahrer unterstützend zeigt, in welche Richtung er am besten lenken soll, um Schleudern zu vermeiden. Ein frühzeitiger Gegenlenkimpuls animiert den Fahrer zu früherem Gegenlenken, wodurch ein verbesserter Bremsweg auf ungleichmäßig rutschigem Untergrund erreicht wird. In allen vier Türen sind Reflektoren verbaut, die bei geöffneten Türen von hinten herannahenden Verkehr warnen. Gegen Aufpreis ist eine indirekt messende Reifendruckkontrolle erhältlich.

Passive Sicherheit - Insassen

Note: 1,5

- + Der neue Golf VI erzielt beim Crashtest nach EuroNCAP-Norm ausgezeichnete Ergebnisse, er erreicht 36 von 37 maximalen Punkten und damit volle fünf Sterne für sehr gute Insassensicherheit. Bei der Kindersicherheit schneidet er ebenfalls gut ab und holt vier von fünf möglichen Sternen. Die vorderen Kopfstützen bieten Personen bis zu einer Größe von 1,90 m optimalen Schutz, sie sind zudem aktiv ausgelegt, so dass der Abstand zwischen Kopf und Kopfstütze sehr gering ist und das Risiko eines Schleudertraumas verringert wird. Auch hinten ist der Abstand zwischen Kopf und Kopfstütze gering. Auf allen fünf Sitzplätzen werden die Insassen zum Anschnallen ermahnt, auf den Vordersitzen passiert dies optisch und akustisch, für die Rücksitze kann der Fahrer im Display sehen, welche Gurte angelegt sind und welche nicht - damit hat man die Kinder also unter Kontrolle. An den sehr stabilen, griffigeren Bügeltürgriffen lässt sich hohe Zugkraft anbringen, so können nach einem Unfall verklemmte Türen leichter geöffnet werden.
- Die hinteren Kopfstützen rasten im oberen Bereich nicht ein, sie können bei einem Unfall leicht wieder nach unten gedrückt werden; dann bieten sie nur Personen bis 1,60 m guten Schutz.

Kindersicherheit

Note: 1,9

- + Der Golf VI ist für Kindersitze recht gut geeignet. Auf den Außenplätzen der Rückbank lassen sich Kindersitze unkompliziert und lagestabil unterbringen, auch mittels Isofix-System und Ankerhaken. Das Angurten der Sitze fällt leicht, da die Gurtschlösser fest installiert sind. Die Gurtlängen reichen auch für Kindersitze mit hohem Gurtbedarf aus. Die Gurtschlösser sind kurz und ermöglichen eine lagestabile Befestigung. Auf den beiden Außenplätzen hinten sind die Abstände der unteren Gurtpunkte auch für breite Kindersitze groß genug. Nur beim mittleren Platz sind diese zu schmal. Der Beifahrerairbag lässt sich mit dem Schlüssel deaktivieren, dann kann auf diesem Platz auch ein rückwärtsgerichteter Kindersitz montiert werden.
- Die Rücksitzbank ist nicht für drei Kindersitze gleichzeitig geeignet.

Fußgängerschutz

Note: 2,0

- + Der Stoßfänger und die mittleren Bereiche sowie die Vorderkante der Motorhaube sind angemessen entschärft. Lediglich die Kotflügel sollten noch weicher gestaltet werden. So erhält der neue Golf VI 22 von maximal 36 Punkten und damit drei von vier möglichen Sternen.

Verbrauch/Umwelt

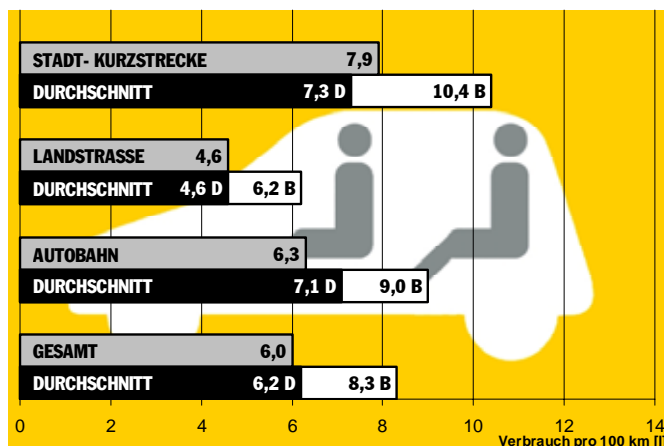
Note 2,2

Verbrauch*

Note: 2,8

- Beim Spritkonsum kann der neue Golf 2.0 TDI mit DSG keine Akzente setzen. Mit einem Ecotest-Durchschnittswert von 6,0 l Diesel pro 100 km liegt er nur im zufriedenstellenden Bereich seiner Klasse. Innerorts verbraucht er 7,9 l, außerorts günstige

4,6 l und auf der Autobahn 6,3 l alle 100 km. Mit einem sehr vorsichtigen Gasfuß sind auch mal 5,5 l/100 km drin, wer den Golf hetzt, muss mit 8 bis 9 l/100 km rechnen. Im normalen Alltagsbetrieb ergeben sich Werte zwischen 6,0 und 6,5 l pro 100 km.



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

Abgas

Note: 1,6

+ Die Schadstoffanteile im Abgas sind sehr gering. Das Auto erfüllt die Euro5-Norm. Russpartikel werden von einem geschlossenen Partikelfiltersystem effektiv aufgefangen und verbrannt, die Reinigungswirkung ist sehr gut. Mit einem gemessenen CO₂-Ausstoß von 156 g pro km verfehlt der Golf TDI DSG knapp das für 2008 angestrebte Ziel von 140 g/km.

Wirtschaftlichkeit*

Note 3,4

Betriebskosten

Note: 2,0

+ Die Kosten für den Betrieb ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der 2-Liter-Diesel recht sparsam mit dem teuren Dieselmotor umgeht, ergeben sich günstige Kosten und damit eine gute Note.

Werkstatt- und Reifenkosten

Note: 2,5

Für eine Beurteilung liegen uns noch keine (endgültigen) Daten des Herstellers vor - die Berechnung der Werkstattkosten basiert auf Erfahrungswerten.

+ VW verbaut nach eigenen Angaben qualitativ hochwertige und langlebige Wartungs- und Verschleißteile, die zur Kosteneinsparung beitragen. Zudem gewährt VW eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.

Die Werkstattstundenpreise sind hoch und verhindern eine bessere Benotung.

Wertstabilität

Note: 1,9

+ Der Golf ist bekanntermaßen ein sehr wertstabiles Auto, erst recht mit einem Dieselmotor. Zusätzlich ist der Common-Rail-Diesel auf dem aktuellen Stand der Technik, mit angemessener Laufkultur, günstigem Verbrauch und moderner Abgasreinigungstechnik. Günstig wirkt sich auf den Restwertverlauf auch aus, dass der Golf VI ganz neu auf dem Markt ist und innerhalb des vierjährigen Berechnungszeitraums kein Modellwechsel zu erwarten ist.

Kosten für Neuanschaffung

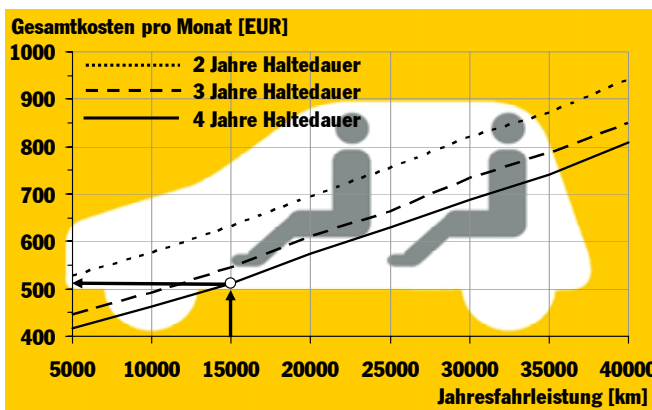
Note: 5,0

- 26.820 Euro Grundpreis (inkl. Automatik) - günstig ist was anderes. Zwar ist die Serienausstattung mit Klimaanlage, elektrischen Fensterhebern, Parksensoren vorne und hinten sowie CD-Radio für einen VW recht umfangreich, aber der Preis ist dennoch happig. Ein paar Extras hinzugefügt und der Kaufpreis liegt über 30.000 Euro. Für dieses Geld gab es vor zehn Jahren einen gut ausgestatteten VW Bus T4 Multivan.

Fixkosten

Note: 4,8

- Teure Haftpflicht, teure Vollkasko- und teure Teilkaskoversicherung. Dazu die hohe Dieselsteuer. Das treibt die festen jährlichen Kosten für den Golf TDI nach oben und macht ihn nur für Vielfahrer oder für Leute mit hohem Schadenfreiheitsrabatt bei der Versicherung interessant.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Autokosten (Beispiel: 511 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

Die Motorvarianten

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	1.4	1.6	1.4 TSI	1.4 TSI	2.0 TDI	2.0 TDI	2.0 TDI
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1390	4/1595	4/1390	4/1390	4/1968	4/1968	4/1968
Leistung [kW(PS)]	59(80)	75(102)	90(122)	118(160)	81(110)	103(140)	103(140)
Max.Drehmoment [Nm]bei U/min	132/3800	148/3800	200/1500	240/2000	250/1750	320/1750	320/1750
0-100 km/h[s]	13,9	11,3	9,5	8,0	10,7	9,3	9,3
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	172	188	200	220	193	209	207
Verbrauch pro 100 km [l]	7,1S	7,5S	6,8S	6,9S	5,5D	5,6D	6,0D
Versicherungsklassen KH/VK/TK	16/16/15	15/17/16	15/17/16	15/18/21	18/19/23	18/19/23	18/19/23
Steuer pro Jahr [Euro]	94	108	94	94	308	308	308
Monatliche Gesamt-Kosten [Euro]	419	444	462	487	447	484	512
Grundpreis [Euro]	17.445	18.845	21.620	23.145	21.570	25.045	26.820

Aufbau:

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

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

GE = Geländewagen
PK = Pick-Up

Versicherung:
KH = KFZ-Haftpflicht
VK = Vollkasko
TK = Teilkasko

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

Daten und Messwerte

4-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	1968 ccm
Leistung	103 kW (140 PS)
bei	4200 U/min
Maximales Drehmoment	320 Nm
bei	1750 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-K
Reifengröße (Serie)	205/55R16V
Reifengröße (Testwagen)	225/45R17W
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	10,7 m/10,9 m
Höchstgeschwindigkeit	207 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,3 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2.+3. Gang)	5,7 s
Bremsweg aus 100 km/h	35 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	6,0 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	7,9/4,6/6,3 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe/Test	142 g/km/ 156 g/km
Innengeräusch 130 km/h	69 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4199 mm/1786 mm/1479 mm
Leergewicht/Zuladung	1440 kg/490 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	350 l/660 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	690 kg/1500 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	55 l
Reichweite	915 km
Allgemeine Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre
ADAC-Testwerte	<i>kursiv</i>

Kosten

Monatliche Betriebskosten	108 Euro
Monatliche Werkstattkosten	44 Euro
Monatliche Fixkosten	93 Euro
Monatlicher Wertverlust	266 Euro
Monatliche Gesamtkosten	511 Euro
(vierjährige Haltung, 15000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18/19/23
Grundpreis	26.820 Euro

Ausstattung

Technik

Berganfahrhilfe	Serie
Bremsassistent	Serie
elektronische Dämpferkontrolle	925 Euro°
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht (erst ab 2009)	nicht erhältlich
Parkhilfe, elektronisch (vorne und hinten)	Serie
Parklenkassistent	103 Euro°
Regen- und Lichtsensor	165 Euro°
Reifen-Reparatur-Set	Serie
Reifendruckkontrolle	53 Euro
Reserverad, vollwertig	ab 58 Euro
Xenonlicht (erst ab 2009)	nicht erhältlich

Innen

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/330 Euro°
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Audioanlage (mit CD-MP3)	Serie
Fahrersitz, höhen-einstellbar (+ Beifahrersitz)	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie
Isofix-Kindersicherungssystem	Serie
Klimaanlage/-automatik	Serie/340 Euro°
Lenkrad, höhen-/längseinstellbar	Serie
Navigationssystem	ab 2110 Euro°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar (geteilt)	Serie
Sitzbezüge, Leder	2125 Euro°
Skisack/Durchladelupe	Serie

Außen

Außenspiegel, elektrisch einstell-/beheizbar	Serie
Schiebe-Hubdach (erst ab 2009)	nicht erhältlich
°im Testwagen vorhanden	

Testzeugnis

Technik/Umwelt(Testergebnis)1,9

Karosserie/Kofferraum	2,5
Verarbeitung	2,0
Sicht	2,5
Ein-/Ausstieg	3,0
Kofferraum-Volumen*	2,5
Kofferraum-Zugänglichkeit	2,5
Kofferraum-Variabilität	2,5
Innenraum	2,0
Bedienung	1,5
Raumangebot vorne*	1,8
Raumangebot hinten*	3,2
Innenraum-Variabilität	4,0
Komfort	2,1
Federung	1,8
Sitze	2,1
Innengeräusch	2,3
Heizung, Lüftung	2,4
Motor/Antrieb	1,4
Fahrleistungen*	1,3
Laufkultur	2,0
Schaltung	1,3
Getriebeabstufung	1,0
Fahreigenschaften	1,4
Fahrstabilität	1,8
Kurvenverhalten	1,2
Lenkung*	1,8
Bremse	0,7
Sicherheit	1,9
Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme ...	2,2
Passive Sicherheit - Insassen	1,5
Kindersicherheit	1,9
Fußgängerschutz	2,0
Umwelt	2,2
Verbrauch*	2,8
Abgas	1,6
Wirtschaftlichkeit*	3,4
Betriebskosten*	2,0
Werkstatt-/Reifenkosten*	2,5
Wertstabilität*	1,9
Kosten für Neuanschaffung*	5,0
Fixkosten*	4,8

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 Wichtung 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

Dieser ADAC-Autotest ist nach dem neuen, aktualisierten ADAC-Autotest-Verfahren 2006 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.03.2006 vergleichbar.

Alle Angaben (Daten, Ausstattung und Preise) entsprechen dem Stand November 2008