



## VW Golf 1.4 TSI Comfortline

Fünftürige Schräghecklimousine der unteren Mittelklasse (118 kW / 160 PS)

Volkswagen wollte den Golf in der sechsten Generation nicht neu erfinden, sondern in allen Punkten verbessern und perfektionieren. Das ist den Ingenieuren gut gelungen. Der Fahrkomfort ist mit der adaptiven elektronischen Regelung für die Dämpfer erste Klasse, das Sicherheitsniveau liegt sehr hoch. Der 1,4 l Benziner mit Abgasturbolader und Kompressor realisiert 160 PS. Dabei ist die Leistungsentfaltung sehr souverän und unauffällig, der Motor schüttelt die Kraft förmlich aus dem Ärmel. Fordert man ihn nicht zu sehr, liegt der Verbrauch erfreulich niedrig. Das Sechsgang-Handschatgetriebe ist lang abgestuft, was zum kräftigen Motor gut passt. Eine Empfehlung ist auch das Sieben-Stufen-Direktschaltgetriebe DSG. Vorzüglich sind die Bremsen, die selbst bei starker Dauerbeanspruchung nicht nachlassen. Im Innenraum geht es aufgeräumt und sauber verarbeitet zu, die Ergonomie ist einwandfrei. Vorn gibt es viel Platz, hinten reicht er für Kinder ohne weiteres. Fazit: ein sehr gutes Auto für viel Geld mit viel Liebe zum Detail, das wertiger ist als sein Vorgänger, diesen aber nicht alt aussehen lässt. In dieser Version 23.145 Euro. **Konkurrenten:** u.a. Audi A3, Fiat Bravo, Ford Focus, Mazda 3, Opel Astra, Peugeot 308, Seat Leon, Toyota Auris

**+** gute Verarbeitung, gutes Platzangebot vorne, niedriges Geräuschniveau, sehr hohes Sicherheitsniveau, guter Fußgängerschutz, gute Fahrleistungen, sauberes Abgas (Euro5), sicheres Fahrwerk (ESP), gute Bremsen, dichtes Händlernetz

**-** hinten unübersichtlich, Fahrersitz nur höhen, aber nicht neigungseinstellbar



### ADAC-URTEIL



⊕ 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 Aluummrandungen 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.

Bei der ADAC-Rundumsichtmessung schneidet der neue Golf VI nur mäßig ab. Besonders die breite C-Säule hinten rechts beeinträchtigt den Ausblick. Die Sicht im Innenspiegel und in den Außenspiegeln ist zufriedenstellend.

## Rundumsicht



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterposten 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.



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

⊕ 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.

⊖ Die vorderen Parksensoren reagieren nicht, wenn man einem Objekt zu nah kommt. Das tun sie erst, wenn man sich wieder entfernt, also rückwärts fährt. Und dann stört das überflüssige Gepiepe sehr.

3,3

## Ein-/Ausstieg

⊕ Die Zentralverriegelung lässt sich mit einer praktischen Fernbedienung steuern, mit der auch die Fenster geöffnet und geschlossen werden können. Insgesamt steigt man bequem ein, vorne etwas besser als hinten. Die Schweller sind angenehm niedrig, die Füße müssen nicht weit angehoben werden. Die Sitzfläche des Fahrersitzes befindet sich in angenehmer Höhe über der Straße.

⊖ Der Abstand zwischen Schwelleraußenkante und Vordersitz ist groß, dadurch muss man sich vorn zum Einsteigen weit in den Innenraum bewegen, bis man die Sitze erreicht. Werden die Türen mit der Fernbedienung abgesperrt, ist für die im Fahrzeug verbliebenen Personen kein Aussteigen mehr möglich.

2,5

## Kofferraum-Volumen\*

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.

2,6

## Kofferraum-Zugänglichkeit

Die Ladekante liegt mit knapp 70 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.

2,4

## Kofferraum-Variabilität

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.

⊕ Eine praktische Durchladeluke in der Rücksitzlehne ist serienmäßig.

2,0

## INNENRAUM

1,7

### Bedienung

⊕ 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. Beim wieder Anfahren an der Steigung bleibt die die Fußbremse für ein paar Sekunden aktiv, um ohne Handbremse wieder anfahren zu können. Die Vordersitze sind höheneinstellbar, 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 -schlusseuchte aktiviert man durch herausziehen des Lichtschalters. 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. 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.

⊖ Bei abgezogenem Zündschlüssel lassen sich die Fenster mit den Schaltern in den Türen nicht mehr öffnen und schließen.



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



---

## 1,8 Raumangebot vorne\*

⊕ Auf den vorderen Plätzen finden Personen bis zu einer Größe von fast 1,95 m angenehm Platz. Besonders üppig fällt die Kopffreiheit aus. Die Innenbreite ist ebenfalls mehr als ausreichend. Auch das subjektive Raumgefühl ist angenehm und lässt kein Gefühl der Enge aufkommen.

---

## 3,2 Raumangebot hinten\*

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.

---

## 1,9 KOMFORT

---

### 1,5 Federung

Mit optionalem adaptiven Fahrwerk (einstellbare Stoßdämpfung).

⊕ Federung und Dämpfung sind sehr ausgewogen, es gibt drei Einstellungen: Normal, Comfort und Sport. Besonders in der Normalstellung ist das Fahrwerk sehr gut gedämpft, mit deutlicher Tendenz zu straff. Meist werden die Unebenheiten gut gefiltert, egal wie groß diese sind. Vor allem aber liegt der Wagen sehr ruhig auf der Straße, selbst wenn das Tempo hoch ist und Bodenwellen überfahren werden. Angenehm ist auch die sehr geringe Seitenneigung in Kurven und bei schnellem Richtungswechsel. In Comfort ist das Fahrwerk ebenfalls sehr ausgewogen, nur geringfügig weicher gedämpft. Die Stellung Sport kann man sich sparen, die Federung stößt dann mehr, ohne dass man spürbare Vorteile hinsichtlich Straßenlage hat.

---

## 2,0 Sitze

⊕ Im Golf Comfortline kommen serienmäßig sehr gut konturierte Vordersitze zum Einsatz. Sie sind groß, bieten so auch größeren Personen genügend Schenkelauflage und Unterstützung im Schulterbereich. Die erhöhten Wangen sorgen für ordentlich Seitenhalt in Kurven. Auch lässt sich die Höhe der Sitze einstellen, leider aber nicht die Neigung. Gegen Aufpreis gibt es eine zweiwege Lordosenunterstützung, dann lässt sich die Rückenunterstützung individuell anpassen. Hinten sitzen kleine Mitfahrer ebenfalls bequem, die Lehnen sind hoch genug und haben eine angenehme Schräge (nicht einstellbar).

⊖ Mit Einstellen der Sitzhöhe ändert sich auch die Neigung der Vordersitze. So sind sie zu stark nach hinten geneigt, wenn sie ganz tief gestellt sind. Nur ganz oben stimmt die Neigung. Größere Mitfahrer auf den hinteren Plätzen sitzen mit spitz nach oben ragenden Knien, jegliche Unterstützung für die Oberschenkel vermissend, weil die Sitzfläche zu wenig Abstand vom Boden hat.

## 2,1 Innengeräusch

⊕ Das Fahrgeräusch ist stets niedrig, selbst bei hohem Tempo ist der Motor sehr leise (weil auch das Drehzahlniveau meist niedrig ist), lästige Brummgeräusche sind diesem Motor fremd. Die Karosserie ist so gestaltet, dass auch Windgeräusche sehr niedrig sind. So kann man sich bis in höchste Geschwindigkeit gut unterhalten, ohne die Stimme erheben zu müssen.

## 2,3 Klimatisierung

(Heizungstest bei  $-10^{\circ}\text{C}$  in der ADAC-Klimakammer) Die Heizung ist vorn kräftig, schnell sind angenehme Temperaturen erreicht. Hinten dauert das Aufwärmen länger und sind die möglichen Temperaturen insgesamt auch deutlich niedriger.

⊕ Bei heißen Außentemperaturen steht eine Klimaanlage (Climatic) zur Verfügung. Die Klimaautomatik (Climatronic) kostet Aufpreis, sie ermöglicht getrenntes Einstellen der Temperatur für Fahrer und Beifahrer.

## 1,3 MOTOR/ANTRIEB

### 1,2 Fahrleistungen\*

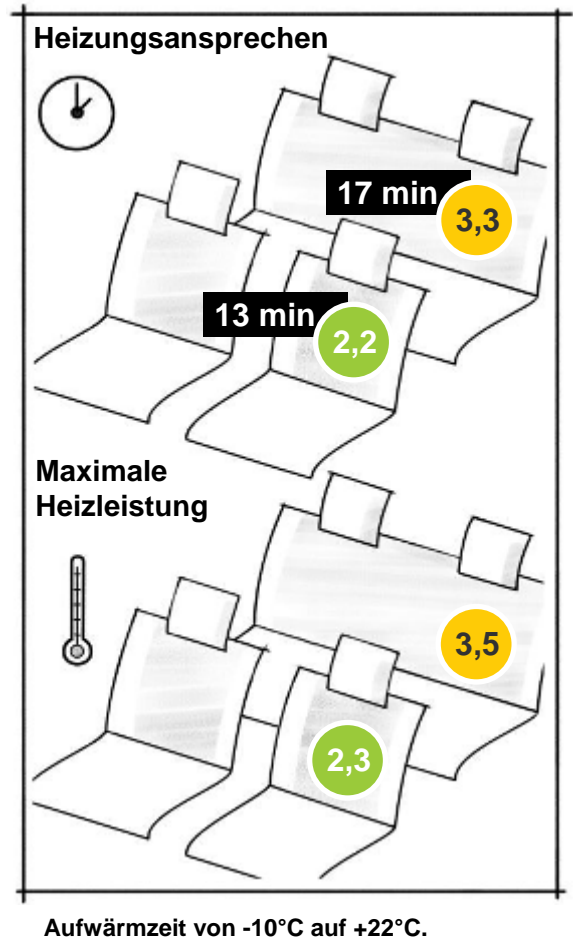
⊕ Der neue 1,4 l-Benziner mit Kompressor und Turbolader ist ein ausgesprochenes Kraftpaket mit einer Literleistung, die bis dato nur hoch friesierten Sportmotoren zu eigen war. Dabei ist er nicht der ruppige Reißer, sondern entfaltet seine Kraft eindrucksvoll und gleichmäßig vom Leerlauf weg, entwickelt dann sein volles Temperament mit zunehmenden Drehzahlen. Das ermöglicht schaltfaules Fahren einerseits, aber auch überaus sportives Fahren, wenn die Gänge ausgedreht werden. Der getestete Motor ist ein harmonisches mit seinen 160 PS kräftiges Triebwerk und als solches eine klare Empfehlung.

## 1,8 Laufkultur

⊕ Der Motor läuft sehr kultiviert, von niedrigster bis zur maximalen Drehzahl weitgehend vibrationsfrei und ohne jegliche Brummfrequenzen.

## 1,2 Schaltung

⊕ Die Schaltebenen des Sechsgang-Getriebes sind präzise geführt, die Gänge lassen sich spielend leicht wechseln, selbst bei noch kaltem Getriebe. Die Wege des Schalthebels sind dabei angenehm kurz.



1,0

## Getriebeabstufung

⊕ Die sechs Gänge passen gut zur Leistungscharakteristik des Motors. Der kann sein volles Temperament entfalten, denn die Übergänge passen, bei hohen Geschwindigkeiten verfügt er aber dennoch über Drehzahlreserven.

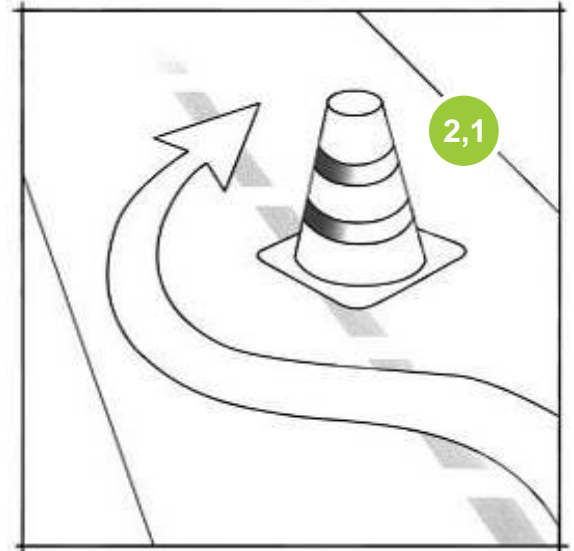
1,8

## FAHREIGENSCHAFTEN

1,8

### Fahrstabilität

⊕ Der Golf VI verhält sich bis zu höchstem Autobahntempo ausgesprochen richtungsstabil, vermittelt dem Fahrer ein Gefühl hoher Sicherheit. Der Wagen verhält sich stabil bei Lenkimpulsen, bleibt dabei gutmütig und beherrschbar. Auch Spurrillen und Fahrbahnverwerfungen bringen ihn nicht 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.

1,1

### Kurvenverhalten

⊕ Der Golf untersteuert in Kurven leicht, dieses Verhalten bleibt bis zu maximalem Tempo erhalten. Dank der geringen Radlaständerungen bleibt der Grip der Antriebsräder auch bei schneller Fahrt gut erhalten, so dass es sich gut aus der Kurve beschleunigen lässt, ohne dass die Räder zu sehr durchdrehen. Wird der Grenzbereich überschritten, greift auch hier ESP hilfreich ein und unterstützt den Fahrer, das Auto auf Kurs zu halten.

1,7

### Lenkung\*

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 Landstraßen 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 im Lenkrad verschont. Die Lenkung ist insgesamt recht direkt ausgelegt. Dies und ihre Leichtgängigkeit beim Rangieren dank variabler Lenkunterstützung machen den Golf zu einem handlichen Fahrzeug.

---

2,3

## Bremse

⊕ Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand steht der Golf VI nach durchschnittlich 38 m (Mittel aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Reifen 205/55R16) - ein recht gutes Ergebnis. Die Bremsanlage zeigt sich dabei ausgesprochen standfest, verbessert sich sogar mit zunehmender Belastung. Ansprechen und Dosierbarkeit sind insgesamt sehr gut.

---

1,9

## SICHERHEIT

---

2,5

### Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ 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 befinden sich Reflektoren. Gegen Aufpreis ist eine Reifendruckkontrolle erhältlich.



1,6

## Passive Sicherheit - Insassen

- +** 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. Der Golf VI hat sich gegenüber dem Vorgängermodell um 3 Punkte verbessert und erreicht jetzt beim Insassenschutz ein Spitzenergebnis. Er besitzt Front-, Seiten-, Vorhang- und Fahrerknieairbags sowie Gurtstrammer inkl. Kraftbegrenzer vorne. Auf den Rücksitzen gibt es Gurtstrammer und gegen Aufpreis Seitenairbags. Das serienmäßige ESP mit Bremsassistent erhöht die Fahrsicherheit. Mit insgesamt 36 Punkten (Frontcrash: 16; Seitencrash/Pfahlaufprall: 18; Gurtwarner für Fahrer und Beifahrer: 2) wird ein hervorragendes Ergebnis erzielt. Die Kindersicherheit erreicht ebenfalls gute Werte: 4 von 5 Sternen Der Fußgängerschutz: gute 3 von 4 Sternen. Die Insassenzelle bleibt stabil und die Frontinsassen sind dank Airbags und modernen Gurtsystemen sehr gut geschützt. Insbesondere der Knieairbag erhöht das Schutzpotenzial beim Fahrer gegenüber dem Vorgängermodell. Die Höchstpunktzahl von 16 wird erreicht. 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 Ansnallen 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, griffgerechten 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.

1,7

## Kindersicherheit

- +** 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 EuroNCAP-Crashtests wurden mit den vom Fahrzeughersteller empfohlenen Kindersitzen für eineinhalb- und drei-jährige Kinder durchgeführt: jeweils Volkswagen Bobsy G 0/1 Isofix (rückwärts- bzw. vorwärtsgerichtet). Das Schutzpotential für Kinder ist insgesamt gut. Der Fahrer wird aber über den Status der Beifahrerairbag-Deaktivierung nicht klar informiert. Zudem können sich die Airbag-Warnhinweise für rückwärtsgerichtete Kindersitze auf dem Beifahrersitz vom Türpfosten leicht lösen. Insgesamt 41 von max. 49 Punkten.
- Die Rücksitzbank ist nicht für drei Kindersitze gleichzeitig geeignet.

2,6

## Fußgängerschutz

⊕ 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.

2,4

## UMWELT/ECOTEST

3,5

### Verbrauch/CO2\*

Beim Spritkonsum kann der neue Golf 1,4 TSI keine Akzente setzen. Mit einem Durchschnittswert von 6,8 l Super pro 100 km liegt er im durchschnittlichen Bereich seiner Klasse. Innerorts verbraucht er 8,1 l, außerorts 5,2 l und auf der Autobahn 7,4 l alle 100 km.

1,2

### Schadstoffe

⊕ Die Schadstoffanteile im Abgas sind sehr gering. Das Auto erfüllt die Euro5-Norm. Beim Ecotest erreicht er vier Sterne (Pollution 48 Punkte, C=2 25 Punkte).

3,0

## WIRTSCHAFTLICHKEIT

3,7

### Betriebskosten\*

Für ein Fahrzeug dieser Größe kann der Golf 1,4 TSI im Vergleich unter Benzinern noch relativ günstige Verbrauchswerte vorweisen. Dies verhilft ihm trotz der höheren Spritpreise für Superkraftstoff noch zu einer durchschnittlichen Benotung der Betriebskosten.

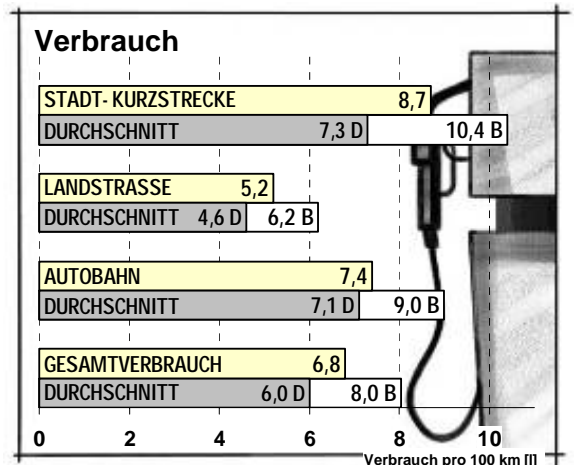
2,3

### Werkstatt- / Reifenkosten\*

Der VW besitzt eine fahrabhängige Serviceanzeige. Laut Hersteller ist dabei im Schnitt alle 28.000 Kilometer - spätestens aber nach zwei Jahren ein "Intervall-Service" (mit Ölwechsel) fällig. Dazwischen, also im 3. - dann im 5. Jahr usw., muss eine Inspektion (ohne Ölwechsel) durchgeführt werden. Der 1,4 Liter Turbomotor besitzt eine Steuerkette, die einen oftmals teuren Zahnriemenwechsel überflüssig macht.

⊕ VW verbaut nach eigenen Angaben qualitativ hochwertige und langlebige Wartungs- und Verschleißteile und gewährt eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.

⊖ Der Longlife-Service ist nur mit speziellem, teurem Motoröl möglich. Die Werkstattstundenpreise sind teuer und verhindern eine noch bessere Benotung.



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

2,9

## Wertstabilität\*

⊕ Die Wertbeständigkeit des Golf 1,4 TSI bewegt sich auch mit der stärkeren Motorisierung auf relativ hohem Niveau.

3,9

## Kosten für Anschaffung\*

Zwar kein Schnäppchen aber noch auf akzeptablem Niveau: Die Kosten für die Neuanschaffung.

1,8

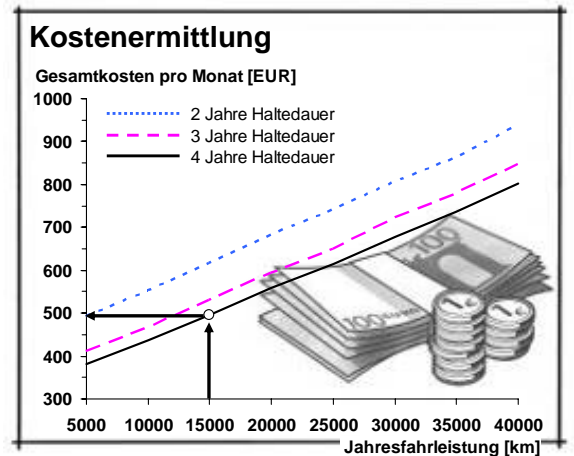
## Fixkosten\*

⊕ Durchwegs günstige Typklasseneinstufungen in der Versicherung sorgen für niedrigere Beiträge und eine gute Benotung.

3,2

## Monatliche Gesamtkosten\*

In fast allen Kostensparten bewegt sich die sportliche Limousine von VW in günstigen und durchschnittlichen Bereichen. Das sorgt im ganzen gesehen für passable Gesamtkosten.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 496 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  | GTI      | 2.0 TDI  | 2.0 TDI  | 1.6 BiFuel |
|--------------------------------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|------------|
| Aufbau/Türen                   | SR/5     | 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   | 4/1984   | 4/1968   | 4/1968   | 4/1595     |
| Leistung [kW(PS)]              | 59(80)   | 75(102)  | 90(122)  | 118(160) | 155(211) | 81(110)  | 103(140) | 72(98)     |
| Max. Drehmoment[Nm] bei U/min  | 132/3800 | 148/3800 | 200/1500 | 240/2000 | 280/1700 | 250/1750 | 320/1750 | 144/3800   |
| 0-100 km/h[s]                  | 13,9     | 11,3     | 9,5      | 8,0      | 6,9      | 10,7     | 9,3      | 12,1       |
| Höchstgeschwindigkeit [km/h]   | 172      | 188      | 200      | 220      | 240      | 193      | 209      | 188        |
| ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]  | 7,1 S    | 7,5 S    | 6,8 S    | 6,8 S    | 7,7 S    | 5,5 D    | 5,6 D    | 10,0 FG    |
| Versicherungsklassen KH/VK/TK  | 16/16/15 | 15/17/16 | 15/17/16 | 15/18/21 | 15/20/26 | 18/19/23 | 18/19/23 | 15/17/16   |
| Steuer pro Jahr [Euro]         | 86       | 124      | 76       | 78       | 78       | 206      | 208      | 208        |
| Monatliche Gesamtkosten [Euro] | 427      | 450      | 471      | 495      | k.A.     | 442      | 482      | k.A.       |
| Preis [Euro]                   | 17445    | 18845    | 21620    | 23145    | 27595    | 21570    | 25045    | 20400      |

### Aufbau

ST = Stufenheck  
SR = Schrägheck  
CP = Coupe  
C = Cabriolet  
RO = Roadster  
KB = Kombi

KT = Kleintransporter  
TR = Transporter  
GR = Großraumlimousine  
BU = Bus  
GE = Geländewagen  
PK = Pick-Up

### Versicherung

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

### Kraftstoff

N = Normalbenzin  
S = Superbenzin  
SP = SuperPlus  
D = Diesel  
FG = Flüssiggas  
G = Erdgas

## DATEN UND MESSWERTE

|  |                        |
|--|------------------------|
| 4-Zylinder Otto                          | Schadstoffklasse Euro5 |
| Hubraum                                  | 1390 ccm               |
| Leistung                                 | 118 kW (160 PS)        |
| bei                                      | 5800 U/min             |
| Maximales Drehmoment                     | 240 Nm                 |
| bei                                      | 2000 U/min             |
| Kraftübertragung                         | Frontantrieb           |
| Getriebe                                 | 6-Gang-Schaltgetriebe  |
| Reifengröße (Serie)                      | 205/55R16V             |
| Reifengröße (Testwagen)                  | 205/55R16V             |
| Bremsen vorne/hinten                     | Scheibe/Scheibe        |
| Wendekreis links/rechts                  | 10,7 m                 |
| Höchstgeschwindigkeit                    | 220 km/h               |
| Beschleunigung 0-100 km/h                | 8,0 s                  |
| Überholvorgang 60-100 km/h (2. +2.Gang)  | 4,6 s                  |
| Bremsweg aus 100 km/h                    | 37,8 m                 |
| Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super) | 6,8 l                  |
| Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB  | 8,7/ 5,2/ 7,4 l        |
| CO2-Ausstoß Herstellerangabe/Test        | 145g/km/ 161g/km       |
| Innengeräusch 130km/h                    | 69dB(A)                |
| Länge/Breite/Höhe                        | 4199/1779/1479 mm      |
| Leergewicht/Zuladung                     | 1370 kg/470 kg         |
| Kofferraumvolumen normal/geklappt        | 350 l/660 l            |
| Anhängelast ungebremst/gebremst          | 670 kg/1400 kg         |
| Dachlast                                 | 75 kg                  |
| Tankinhalt                               | 55 l                   |
| Reichweite                               | 805 km                 |
| Garantie                                 | 2 Jahre                |
| Rostgarantie                             | 12 Jahre               |

ADAC-Testwerte fett

## AUSSTATTUNG

### TECHNIK

|  |                  |
|--|------------------|
| Antriebsschlupf-Regelung               | Serie            |
| Bremsassistent                         | Serie            |
| Dämpferkontrolle, elektronisch (DCC)   | 925 Euro°        |
| Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch | Serie            |
| Kurvenlicht                            | nicht erhältlich |
| Parklenkassistent                      | 103 Euro°        |
| Parkhilfe, elektronisch                | Serie            |
| Reifendruckkontrolle                   | 53 Euro          |
| Reserverad, vollwertig(ab)             | 58 Euro          |
| Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)       | Serie            |
| Xenonlicht                             | nicht erhältlich |

### INNEN

|                                       |                 |
|---------------------------------------|-----------------|
| Airbag, Seite vorne/hinten            | Serie/330 Euro° |
| Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten      | Serie           |
| Audioanlage                           | Serie           |
| Fahrsitz, höhen-/neigungseinstellbar  | Serie           |
| Fensterheber, elektrisch vorne/hinten | Serie           |
| Isofix-Kindersicherungssystem         | Serie           |
| Klimaanlage                           | Serie           |
| Klimaautomatik                        | 340 Euro°       |
| Lenkrad, höhen-/längseinstellbar      | Serie           |
| Navigationssystem(ab)                 | 2110 Euro°      |
| Rücksitzlehne und -bank umklappbar    | Serie           |
| Skisack/Durchladeluke                 | Serie           |

### AUSSEN

|                                      |          |
|--------------------------------------|----------|
| Außenspiegel, beheizbar              | Serie    |
| Außenspiegel, elektrisch einstellbar | Serie    |
| Lackierung Metallic                  | 480 Euro |
| Schiebe-Hubdach                      | 855 Euro |

° im Testwagen vorhanden

## KOSTEN

|                                      |             |
|--------------------------------------|-------------|
| Monatliche Betriebskosten            | 121 Euro    |
| Monatliche Werkstattkosten           | 43 Euro     |
| Monatliche Fixkosten                 | 68 Euro     |
| Monatlicher Wertverlust              | 264 Euro    |
| Monatliche Gesamtkosten              | 496 Euro    |
| (vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr) |             |
| Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK    | 15/18/21    |
| Grundpreis                           | 23.145 Euro |

## NOTENSKALA

|   |           |   |           |
|---|-----------|---|-----------|
|  Sehr gut     | 0,6 – 1,5 |  Ausreichend | 3,6 – 4,5 |
|  Gut          | 1,6 – 2,5 |  Mangelhaft  | 4,6 – 5,5 |
|  Befriedigend | 2,6 – 3,5 |   |           |

Der ADAC-Autotest beinhaltet über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC-Autotest ist nach dem neuen, aktualisierten ADAC-Autotest-Verfahren 2009 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 01.01.2009 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.07.2009 gültigen Steuergesetzgebung.



## TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT<sup>1</sup>

2,0

| KATEGORIE                    | NOTE       | KATEGORIE                            | NOTE       |
|------------------------------|------------|--------------------------------------|------------|
| <b>Karosserie/Kofferraum</b> | <b>2,6</b> | <b>Fahreigenschaften</b>             | <b>1,8</b> |
| Verarbeitung                 | 2,2        | Fahrstabilität                       | 1,8        |
| Sicht                        | 2,5        | Kurvenverhalten                      | 1,1        |
| Ein-/Ausstieg                | 3,3        | Lenkung*                             | 1,7        |
| Kofferraum-Volumen*          | 2,5        | Bremse                               | 2,3        |
| Kofferraum-Zugänglichkeit    | 2,6        | <b>Sicherheit</b>                    | <b>1,9</b> |
| Kofferraum-Variabilität      | 2,4        | Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme | 2,5        |
| <b>Innenraum</b>             | <b>2,0</b> | Passive Sicherheit - Insassen        | 1,6        |
| Bedienung                    | 1,7        | Kindersicherheit                     | 1,7        |
| Raumangebot vorne*           | 1,8        | Fußgängerschutz                      | 2,6        |
| Raumangebot hinten*          | 3,2        | <b>Umwelt/EcoTest</b>                | <b>2,4</b> |
| Innenraum-Variabilität       | 4,0        | Verbrauch/CO2*                       | 3,5        |
| <b>Komfort</b>               | <b>1,9</b> | Schadstoffe                          | 1,2        |
| Federung                     | 1,5        |                                      |            |
| Sitze                        | 2,0        | <b>WIRTSCHAFTLICHKEIT</b>            | <b>3,0</b> |
| Innengeräusch                | 2,1        | Betriebskosten*                      | 3,7        |
| Klimatisierung               | 2,3        | Werkstatt- / Reifenkosten*           | 2,3        |
| <b>Motor/Antrieb</b>         | <b>1,3</b> | Wertstabilität*                      | 2,9        |
| Fahrleistungen*              | 1,2        | Kosten für Anschaffung*              | 3,9        |
| Laufkultur                   | 1,8        | Fixkosten*                           | 1,8        |
| Schaltung                    | 1,2        | Monatliche Gesamtkosten*             | 3,2        |
| Getriebeabstufung            | 1,0        |                                      |            |

<sup>1</sup>ohne Wirtschaftlichkeit \*Werte Klassenbezogen