



VW Golf 2.0 TDI Highline (DPF)

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

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. Der neue Common-Rail-Diesel verrichtet seine Arbeit zurückhaltend und setzt den Golf flott genug in Bewegung, bleibt dabei vorbildlich sparsam. 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 viel Geld mit viel Liebe zum Detail, das vieles besser kann als sein Vorgänger, diesen aber nicht alt aussehen lässt. **Karosserievarianten:** Drei- und Fünftürer, Kombi, Mini-Van **Konkurrenten:** u.a. Audi A3, BMW 1er, Citroen C4, Ford Focus, Mazda 3, Opel Astra, Peugeot 308, Renault Megane, Seat Leon

+ gute Verarbeitung, gutes Platzangebot vorne, sehr hohes Sicherheitsniveau, guter Fußgängerschutz, sauberes Abgas (Euro5), sicheres Fahrwerk, günstiger Verbrauch

- hoher Anschaffungspreis, hohe Fixkosten

Hinweis zur EcoTest-Bewertung: Die Ergebnisse der Abgas- und Verbrauchsmessung werden unter Vorbehalt angegeben und aktuell noch geprüft.



ADAC-URTEIL



2,6

KAROSSERIE/KOFFERRAUM

2,1

Verarbeitung

⊕ 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 aufpreispflichtige Reserverad in Fahrbereifung, verkleinert sich der Kofferraum. Ohne Reserverad gibt es keinen Wagenheber, sogar einen Radmutternschlüssel hat sich VW gespart.

2,5

Sicht

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 Highline ebenso ohne Aufpreis. Auf Wunsch kann man den empfehlenswerten Einpark-Assistenten bestellen, er lenkt den Golf dann selbständig in passende Parklücken. Auch eine Rückfahrkamera ist erhältlich, welche im VW-Emblem integriert ist und erst beim Einlegen des Rückwärtsgangs ausfährt. Dadurch ist die Kamera bei Nichtgebrauch gut gegen Staub und Feuchtigkeit geschützt. Nebelscheinwerfer mit integriertem Abbiegelicht sind in dieser Ausstattungsvariante serienmäßig an Bord. Bi-Xenonscheinwerfer mit dynamischem Kurvenlicht sind ab Mitte 2009 gegen Aufpreis lieferbar.

3,0 Ein-/Ausstieg

⊕ 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. Für alle außen Sitzenden sind Haltegriffe am Dachhimmel vorhanden.

⊖ Der Abstand zwischen Sitzaußenkante und Schwelleraußenkante ist groß. Bei den aufpreispflichtigen Sportsitzen stören die hochgezogenen Seitenwangen der Sitze etwas beim Einsteigen. Man kann sich leicht versehentlich aussperren, nur bei offener Fahrertür wird die Verriegelung unterbunden. Sperrt man das Auto ab, während sich noch eine Person darin befindet, kann diese nicht mehr aussteigen, da die Zentralverriegelung sich dann nur noch mit dem Schlüssel öffnen lässt (SAFE-Sicherung gegen Diebstahl).

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 (gemessen bis Fensterunterkante).

2,6 Kofferraum-Zugänglichkeit

Die Ladekante liegt mit 69 cm über der Straße relativ hoch. Besonders lästig beim Ausladen 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 an der Innenseite der Heckklappe. 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.



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

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 Befestigungsösen unten an den Seiten und einen Haken unter der Hutablage.

⊕ Gegen Aufpreis gibt es eine praktische Durchladeluke in der Rücksitzlehne.

1,9 INNENRAUM

1,5 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. 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 neben dem Momentan- und Durchschnittsverbrauch auch die restliche 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. 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. Der Blinker verfügt über eine Antipp-Funktion (1x Tippen, 3x Blinken). Gegen Aufpreis ist ein Berganfahrassistent erhältlich. 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.



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 keine 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 im subjektiven Raumempfinden wieder, das zufriedenstellend ausfällt.

1,9 KOMFORT

1,8 Federung

Fahrzeug ist mit adaptiver Dämpferregelung 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.

1,8 Sitze

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. Der gegen Aufpreis lieferbare elektrisch einstellbare Fahrersitz lässt sich in Höhe und Neigung einstellen, dadurch finden unterschiedlichste Personengrößen und -staturen eine sehr gute Sitzposition. Der Beifahrersitz ist in dieser Ausstattungsvariante höhenstellbar. Die Lehnen der Sitze 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 sein linkes Bein gut abstützen.

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

2,1 Innengeräusch

+ Der gemessene Geräuschpegel im Innenraum liegt im guten Bereich. Subjektiv unaufdringlich bleiben die Motor-, Wind- und Fahrgeräusche bis in hohe Geschwindigkeitsbereiche.

2,3 Klimatisierung

(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. Die Umluftsteuerung erfolgt auf Wunsch automatisch. Einen Aktivkohlefilter gibt es serienmäßig.

1,6 MOTOR/ANTRIEB

1,9 Fahrleistungen*

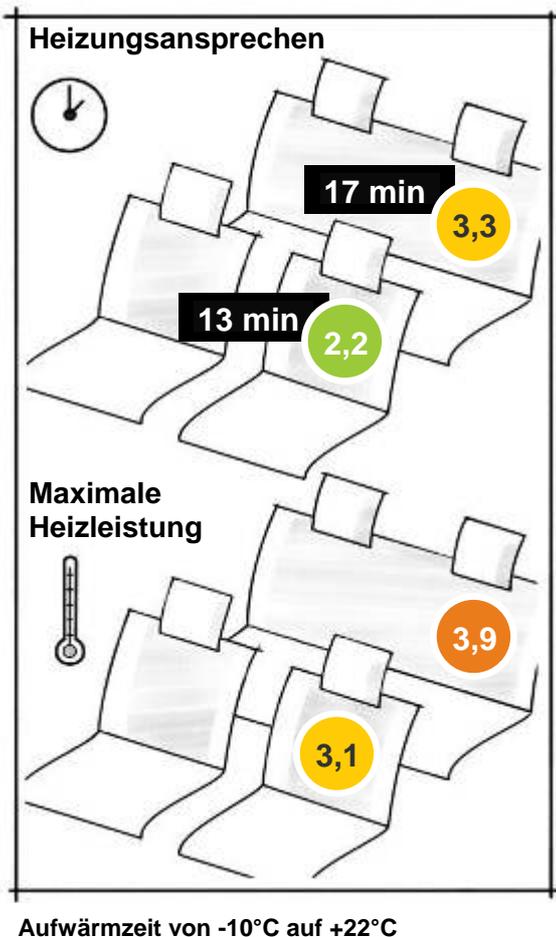
⊕ Der neue Common-Rail-Diesel ist nicht mehr der ruppige Reißer bei niedrigen Drehzahlen wie das "alte" Pumpe-Düse-Aggregat, spendet dafür aber kontinuierlich und nachdrücklich Kraft über einen weiten Drehzahlbereich. Das schlägt sich auch in den sehr guten Fahrleistungen nieder. Mit seinen 140 PS ist 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.

2,0 Laufkultur

⊕ 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 vor allem im Abgasverhalten und bei der Regeneration des Partikelfilters.

1,4 Schaltung

⊕ Die Gänge des Sechsgang-Getriebes lassen sich sehr gut schalten, nichts hakt und die Gänge raste einwandfrei ein. Auch sehr schnelles Schalten ist problemlos möglich. Die Schaltwege sind dabei angenehm kurz. Der Rückwärtsgang lässt sich stets einfach und ohne Getriebegeräusche einlegen.



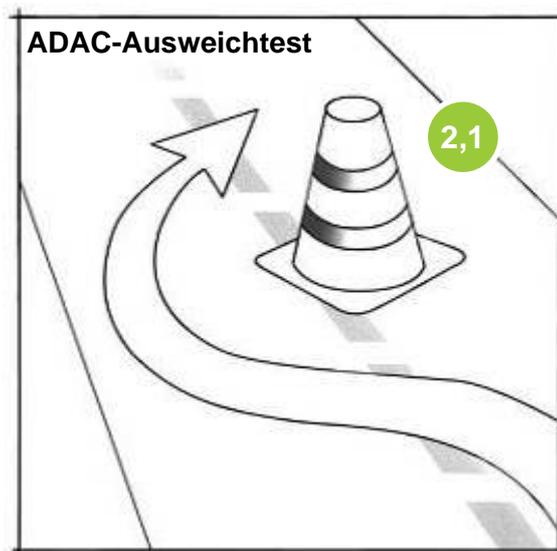
1,3 Getriebeabstufung

⊕ Die Abstufungen des Sechsgang-Getriebes passen sehr gut zum drehmomentstarken Motor. Die oberen Gänge sind lang ausgelegt, was hilft Kraftstoff zu sparen.

1,6 FAHREIGENSCHAFTEN

1,8 Fahrstabilität

⊕ 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 Vorwärtskommen. 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.



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.

1,2 Kurvenverhalten

⊕ 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. Beladen ändert sich das Kurvenverhalten kaum und bleibt sicher.

1,8 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 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.

1,5 Bremse

⊕ Bei einer Notbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand steht der Golf VI nach durchschnittlich 35,5 m (Mittel aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Reifen 225/40 ZR18). Die Bremsanlage zeigt sich dabei standfest, es tritt kaum Fading mit zunehmender Belastung auf. Ein Bremsassistent hilft auch dem weniger geübten Fahrer, das volle Potenzial der Fahrzeugbremsen zu nutzen. Ansprechen und Dosierbarkeit sind insgesamt sehr gut.

1,9 SICHERHEIT

2,2 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 sind Reflektoren verbaut, die bei geöffneten Türen von hinten herannahenden Verkehr warnen. Bei einer Notbremsung schaltet sich automatisch die Warnblinkanlage ein. Gegen Aufpreis ist eine indirekt messende Reifendruckkontrolle erhältlich. Die Nebelscheinwerfer beinhalten auch eine Abbiegelichtfunktion. Unbeabsichtigtes Anfahren ist nicht möglich, weil der Motor nur bei gedrücktem Kupplungspedal gestartet werden kann.

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. 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, 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.

1,8 Kindersicherheit

⊕ Der Golf VI ist für Kindersitze 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.

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.

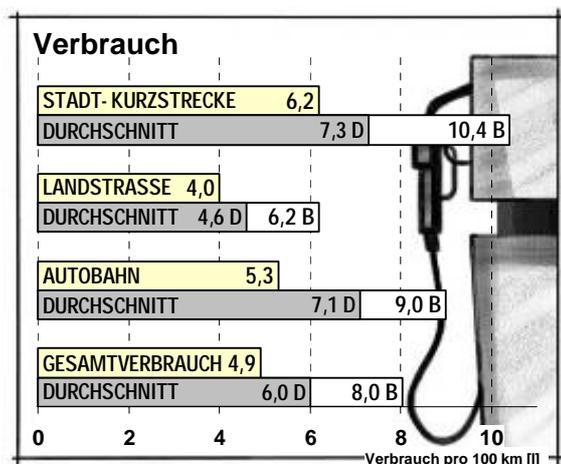
2,2 UMWELT/ECOTEST

2,5 Verbrauch/CO2*

⊕ Mit einem Ecotest-Durchschnittswert von 4,9 l Diesel pro 100 km zeigt sich der Golf 2,0 TDI mit 103 kW sehr sparsam. Innerorts verbraucht er 6,2 l, außerorts 4,0 l und auf der Autobahn 5,3 l auf 100 km. Das ergibt einen CO₂-Ausstoß von 132 g/km. Dadurch erhält das Fahrzeug 35 von 50 möglichen Punkten im Kapitel CO₂.

1,9 Schadstoffe

⊕ Der Schadstoffausstoß ist dank Rußpartikelfilter gering, wodurch beim EcoTest 41 von 50 möglichen Punkten erreicht werden. Zusammen mit den CO₂-Punkten ergibt das ein gutes Gesamtergebnis von 76 Punkten und damit vier Sterne.



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

3,0 WIRTSCHAFTLICHKEIT

1,1 Betriebskosten*

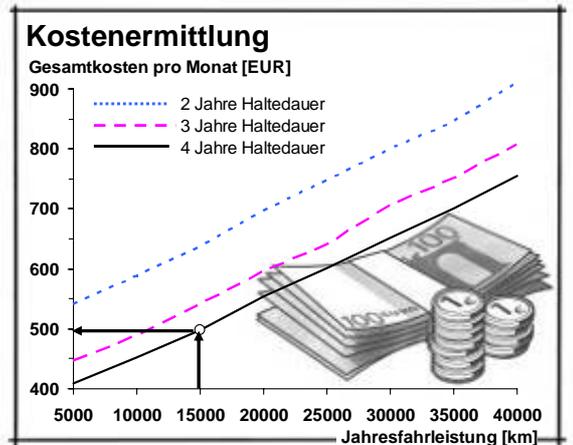
⊕ Dank des geringen Verbrauchs an Dieselmotorkraftstoff fallen die Betriebskosten gering aus.

2,9 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. Bei 180.000 km muss der Zahnriemen gewechselt werden.

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

⊖ Teure Werkstattstundenpreise sowie erhöhte Kosten für den Reifenersatz verhindern eine bessere Benotung.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 498 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

1,8 Wertstabilität*

⊕ 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.

4,6 Kosten für Anschaffung*

In der Anschaffung ist der VW Golf 2,0 TDI in der höchsten Ausstattungsvariante Highline kein Schnäppchen. 25.350 Euro verlangt VW für das Fahrzeug mit ein paar Extras aus der langen Ausstattungsliste wird schnell die 30.000 Euro Marke geknackt.

4,0

Fixkosten*

Das typische Los eines Dieselfahrzeugs: die ungünstigen Einstufungen in der Versicherung, Haftpflicht und Teilkaskoversicherung sind sehr teuer, die Vollkaskoeinstufung bewegt sich noch im Mittelfeld. Die Steuer fällt auch nicht gerade günstig aus, auch wenn der CO₂-Ausstoß relativ gering ist.

3,1

Monatliche Gesamtkosten*

Bei den monatlichen Gesamtkosten, die sich unter anderem aus Kraftstoffaufwendungen, Fixkosten und Wertverlust zusammensetzen, erreicht der Golf VI in der hier getesteten Variante eine zufriedenstellende Note.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.4	1.6	1.4 TSI	1.4 TSI	GTI	1.6 TDI	2.0 TDI	2.0 TDI
Aufbau/Türen	SR/5							
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1390	4/1595	4/1390	4/1390	4/1984	4/1598	4/1968	4/1968
Leistung [kW(PS)]	59(80)	75(102)	90(122)	118(160)	155(211)	77(105)	81(110)	103(140)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	132/3800	148/3800	200/1500	240/2000	280/1700	250/1500	250/1750	320/1750
0-100 km/h[s]	13,9	11,3	9,5	8,0	6,9	11,3	10,7	9,3
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	172	188	200	220	240	189	193	209
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	7,1 S	7,5 S	6,8 S	6,8 S	7,7 S	,0 D	5,1 D	4,9 D
Versicherungsklassen KH/VK/TK	16/16/15	15/17/16	15/17/16	15/18/21	15/20/26	17/18/19	18/19/23	18/19/23
Steuer pro Jahr [Euro]	86	124	76	78	140	140	206	208
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	434	456	478	503	583	k.A.	445	483
Preis [Euro]	17445	18845	21620	23145	27595	21370	21570	25045

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 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-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	225/45R17V
Reifengröße (Testwagen)	225/40ZR18Y
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	10,7 m
Höchstgeschwindigkeit	209 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,3 s
Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	5,7 s
Bremsweg aus 100 km/h	35,5 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	4,9 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	6,2/ 4,0/ 5,3 l
CO2-Ausstoß Herstellerangabe/Test	129g/km/ 132g/km
Innengeräusch 130km/h	68dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4199/1779/1479 mm
Leergewicht/Zuladung	1450 kg/460 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	350 l/660 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	680 kg/1500 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	55 l
Reichweite	1120 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte fett

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	87 Euro
Monatliche Werkstattkosten	48 Euro
Monatliche Fixkosten	85 Euro
Monatlicher Wertverlust	278 Euro
Monatliche Gesamtkosten	498 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18/19/23
Grundpreis	26.295 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.



VW Golf 2.0 TDI Highline (DPF)

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Automatikgetriebe(DSG)	1.775 Euro
Berganfahrhilfe	105 Euro°
Dämpferkontrolle, elektronisch	925 Euro°
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch (inkl. ASR)	Serie
Kurvenlicht (erst ab Mitte 2009)	nicht erhältlich
Parkhilfe, elektronisch(vorne und hinten)	Serie
Parkenassistent	103 Euro
Regen- und Lichtsensor	165 Euro°
Reifendruckkontrolle	53 Euro°
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht (erst ab Mitte 2009)	nicht erhältlich

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/330 Euro°
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Audioanlage (mit CD-MP3)	Serie
Fahrsitz, höhen-einstellbar (mit Beifahrersitz)	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie/195 Euro°
Isofix-Kindersicherungssystem	Serie
Klimaautomatik	Serie
Lenkrad, höhen-/längseinstellbar	Serie
Navigationssystem	ab 490 Euro°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar (geteilt)	Serie
Sitzbezüge, Leder	1.850 Euro°
Skisack/Durchladeluke	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung (abnehmbar)	700 Euro°
Außenspiegel, elektrisch einstell-/beheizbar	Serie
Lackierung Metallic	480 Euro°
Schiebe-Hubdach	855 Euro

° im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT¹

2,0

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

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte Klassenbezogen

ADAC autotest