



VW Golf 1.6 TDI Blue Motion Trendline (DPF)

Fünftürige Schräghecklimousine der unteren Mittelklasse (77 kW / 105 PS)

Ein CO₂-Ausstoß von unter 100 g pro Kilometer gehört heute zum guten Ton, sogar schon in der Kompakt-Klasse. Deshalb hat auch VW seinen Golf auf Diät gesetzt, um dieses Ziel zu erreichen. Für den Kunden ergeben sich Einschränkungen, das Fahrwerk ist straffer und die fünf Gänge arg lang übersetzt. Auch muss man auf viele Extras, die es für "Normal-Golfs" gibt, verzichten. Der Lohn sind aber bei disziplinierter Fahrweise Verbräuche um die 4 l/100 km (ADAC EcoTest: 4,1 l/100 km) und das in einem vollwertigen und sehr sicheren Kompakt-Auto. Die Qualität außen und innen ist gewohnt gut. Der 1,6-l-TDI arbeitet kultiviert und sorgt für ordentliche Fahrleistungen. Und dank sportlicher Schweller und Schürzen kann der Kenner das Öko-Mobil gleich erkennen. Fazit: Sparen ist teuer (ab 21.650 Euro für den 3türer), aber zeitgemäß. Alternativ sollte man sich auch den Golf mit BlueMotion Technology Paket ansehen.

Karosserievarianten: Drei- und Fünftürer **Konkurrenten:** u.a. Audi A3 TDIe, Ford Focus ECONetic II, Seat León Ecomotive

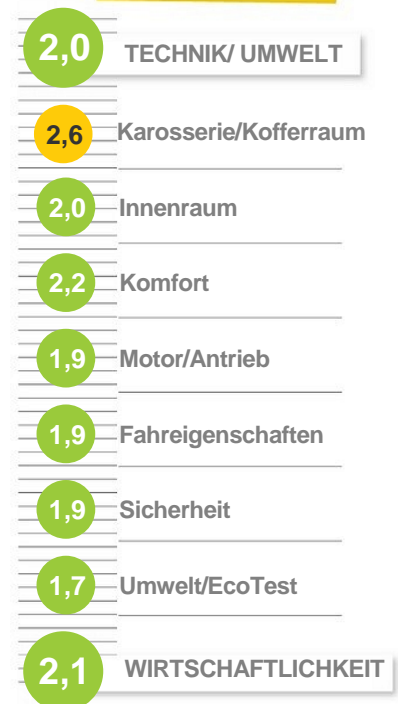
+ gute Verarbeitung, gutes Platzangebot vorne, sehr hohes Sicherheitsniveau, guter Fußgängerschutz, sauberes Abgas (Euro5), sicheres Fahrwerk, sehr günstiger Verbrauch, kultivierter, leiser Motor

- hoher Anschaffungspreis, hohe Fixkosten

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



ADAC-URTEIL



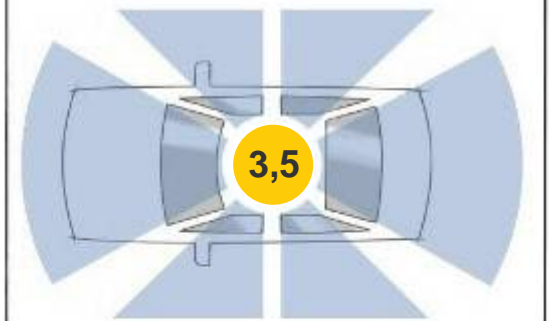
⊕ Einen insgesamt sehr guten Eindruck hinterlässt die Verarbeitung der Karosserie. Die Blechteile sitzen passgenau, die Fugen sind sehr schmal und verlaufen gleichmäßig breit. Auch der Innenraum verwöhnt seine Insassen mit solider und hochwertiger Verarbeitung, die Bauteile sind sauber zusammengesetzt. Die Materialien wirken fein und dennoch robust, Zierleisten in Klavierlackoptik sowie Chrom- und Aluumrandungen 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. 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. Ohne Reserverad gibt es keinen Wagenheber, sogar einen Radmutternschlüssel hat sich VW gespart.

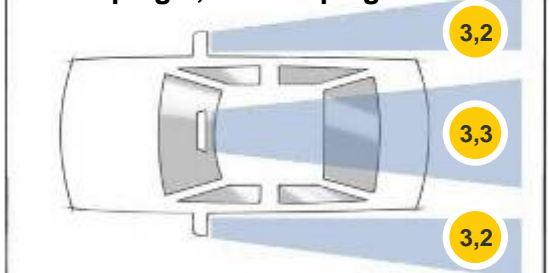
Bei der ADAC-Rundumsichtmessung schneidet der neue Golf VI nur mäßig ab. Besonders die breite C-Säule hinten rechts beeinträchtigt den Ausblick. Die Sicht im Innenspiegel und in den Außenspiegeln ist zufriedenstellend.

⊕ 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. Die Außenspiegel sind serienmäßig elektrisch einstell- und beheizbar. Parksensoren vorne und hinten gibt's gegen Aufpreis. Auf Wunsch kann man den empfehlenswerten Parklenkassistenten bestellen, er lenkt den Golf dann selbständig in passende Parklücken.

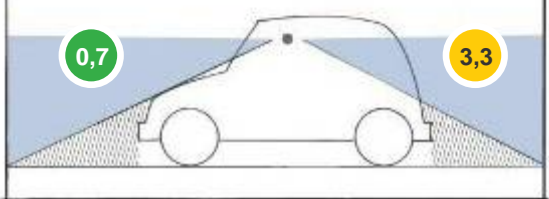
Rundumsicht



Innenspiegel, Außenspiegel



Vorderes und hinteres Nahfeld



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.



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

3,1

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. 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). Abhilfe: zweimaliges Verriegeln hintereinander mit dem Schlüssel, dann kann man wieder von Innen öffnen.

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.

2,6

Kofferraum-Zugänglichkeit

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 Vorschieben des Gepäcks. Die Beleuchtung ist schwach.



Mit 350 l Volumen ist der Kofferraum des Golf VI exakt gleich groß wie das Gepäckabteil des Vorgängers.

2,5

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. Für den BlueMotion ist eine Durchladelupe nicht lieferbar.

2,0

INNENRAUM

1,6

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 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. 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). 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. Ein Berganfahrassistent verhindert ein Zurückrollen des Fahrzeugs an Steigungen.



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.



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

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.

2,2 KOMFORT

1,9 Federung

Die adaptive Dämpferregelung ist für den Golf BlueMotion nicht erhältlich.

⊕ Das serienmäßige Sportfahrwerk bieten noch ordentlichen Komfort, mag aber nicht so recht zum Charakter eines Sparautos passen. Es ist ziemlich straff ausgelegt. Lange Fahrbahnwellen werden gut abgedefert, kurze Unebenheiten bringen die Karosserie aber in Bewegung. Die Passagiere bleiben von Stuckern jedoch 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. Damit gehört der Golf BlueMotion aber immer noch zu den Guten in seiner Klasse.

2,1 Sitze

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

⊕ Die Vordersitze lassen sich für unterschiedliche Personengrößen und -staturen einstellen, leider nur in der Höhe (Beifahrerseite gegen Aufpreis) und nicht in der Neigung. Ihre Lehnen sind hoch und gut ausgeformt und bieten dem Rücken festen Halt. Gegen Aufpreis gibt es in Intensität einstellbare Lordosenstützen. Auch die Sitzflächen weisen eine körpergerechte Gestaltung und eine straffe Polsterung auf. So bieten die Vordersitze bei schneller Kurvenfahrt einen noch 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.

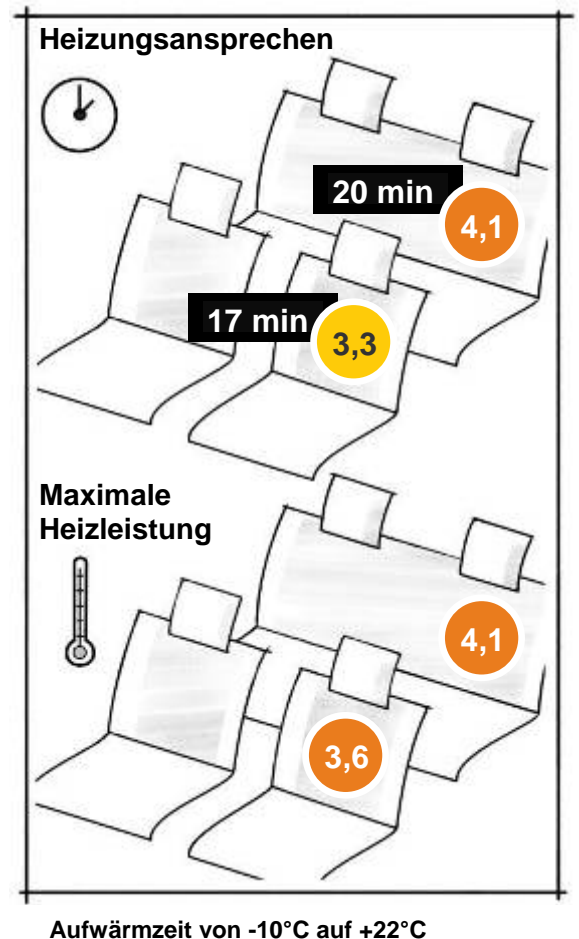
1,9 Innengeräusch

⊕ Der gemessene Geräuschpegel im Innenraum liegt im guten bis sehr guten Bereich. Subjektiv unaufdringlich bleiben die Motor-, Wind- und Fahrgeräusche bis in hohe Geschwindigkeitsbereiche. Zu Gute kommt dem Golf sein niedriges Drehzahlniveau auf der Landstraße und Autobahn aufgrund der langen Übersetzung. Das prädestiniert ihn als angenehmen Reisewagen.

2,8 Klimatisierung

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

Die Heizung spricht vorne zufriedenstellend an, braucht aber eine gewisse Zeit, bis sie den vorderen Innenraum auf angenehme Temperaturen gebracht hat. Hinten sind Ansprechen und Heizwirkung etwas schlechter. Der sparsame Motor liefert offensichtlich nicht genug Abwärme.



⊕ 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.

1,9 MOTOR/ANTRIEB

2,5 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. In der 105-PS-Variante erreicht der Golf noch gute Fahrleistungen, Überholvorgänge sind ausreichend schnell erledigt. Mit seinen 250 Nm Drehmoment ist auch schaltfaules Fahren kein Problem, die Elastizitätswerte fallen im vierten Gang gut, im sehr lange übersetzten fünften Gang immer noch zufriedenstellend aus. Der getestete Motor ist ein harmonisches Triebwerk, die lange Übersetzung macht es ihm aber nicht leicht.

1,7 Laufkultur

⊕ Der neue 1,6-l-TDI findet immer weitere Verbreitung im VW-Konzern. Der Dieselmotor mit Common-Rail-Einspritzung arbeitet recht kultiviert und gefällt nun mit einem deutlich weicheren Verbrennungsgeräusch. Vibrationen dringen kaum in den Innenraum, auch Brummen verkneift sich der der Vierzylinder weitgehend.

1,2 Schaltung

⊕ Die Gänge des Fünfgang-Getriebes lassen sich sehr gut schalten, nichts hakt und die Gänge rasten 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. Die Schaltempfehlungsanzeige im Mitteldisplay hilft zu möglichst sparsamer Fahrweise.

2,5 Getriebeabstufung

⊕ Die länger übersetzten oberen Gänge des Fünfgangschalters haben immer noch ordentliche Ganganschlüsse, wenngleich die Drehzahlsprünge recht groß ausfallen. Letztlich wäre ein enger gestuftes Sechsganggetriebe erheblich sinnvoller, da dann auch die unteren Gänge kürzer übersetzt werden könnten. So kann man in der Tempo-30-Zone kaum noch mit dem dritten Gang fahren und Abbiegen im Zweiten erfordert ebenso viel Gespür an der Kupplung.

1,9

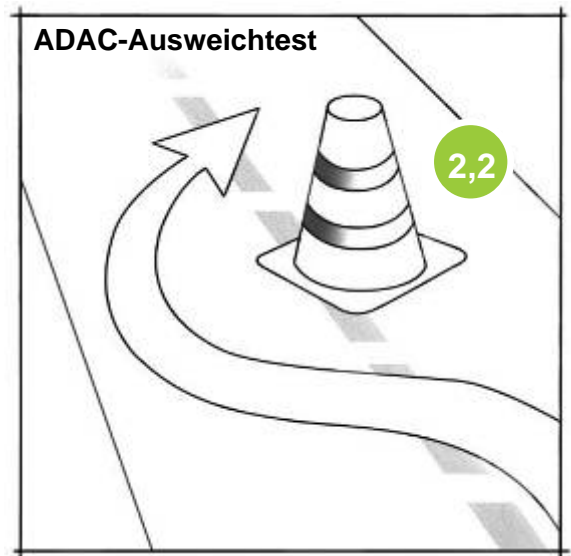
FAHREIGENSCHAFTEN

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 BlueMotion 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; unterstützend wirken dabei die Energiespar-Reifen sicher nicht. 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.

ADAC-Ausweichtest



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.

1,3

Kurvenverhalten

⊕ Der Golf untersteuert in sehr schnell gefahrenen Kurven, 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.

2,3

Bremse

⊕ Bei einer Notbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand steht der Golf VI nach durchschnittlich 37,5 m (Mittel aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Serienreifen). Die Bremsanlage zeigt sich dabei standfest, es tritt kein 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

2,4

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Der Golf VI BlueMotion 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.

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.

1,9 Kindersicherheit

Die Rücksitzbank ist nicht für drei Kindersitze gleichzeitig geeignet.

⊕ 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 Anbringen 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.

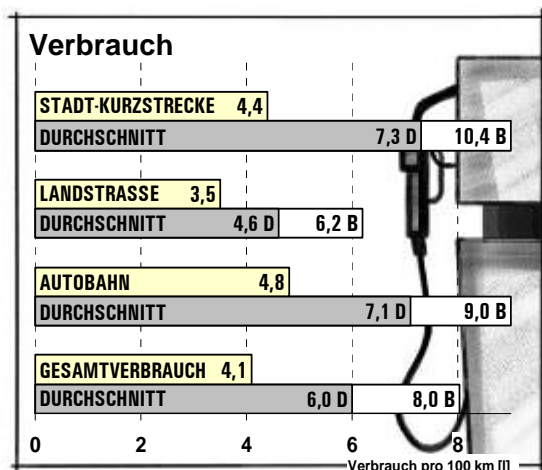
2,6 Fußgängerschutz

⊕ 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.

1,7 UMWELT/ECOTEST

1,8 Verbrauch/CO₂*

⊕ Hier liegt klar die Stärke des Golf BlueMotion: der Durchschnittsverbrauch beträgt lediglich 4,1 l Diesel pro 100 km im ADAC EcoTest. Das entspricht einem Ausstoß von 109 g CO₂ pro Kilometer, damit erreicht er beachtliche 42 Punkte. Innerorts konsumiert der Kompaktwagen 4,4 l, außerorts 3,5 l und auf der Autobahn 4,8 l alle 100 km. Allerdings sind diese Werte nur unter günstigen Außenbedingungen erreichbar, also keine niedrigen Temperaturen beispielsweise. Auch der Fahrer muss sich anstrengen und nach der Schaltpunktanzeige fahren sowie sämtliche Möglichkeiten der ökonomischen Fahrweise ausnutzen. Wer flott unterwegs ist, hat schnell eine fünf vor dem Komma beim Durchschnittsverbrauch - auch das ist noch gut, aber nicht mehr herausragend.



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

1,6 Schadstoffe

⊕ Die Schadstoffanteile im Abgas sind sehr gering. Das Auto erfüllt die Euro5-Norm. Rußpartikel werden von einem geschlossenem Partikelfiltersystem effektiv aufgefangen und verbrannt, die Reinigungswirkung ist sehr gut. Deshalb werden nach dem EcoTest-Verfahren 44 von 50 möglichen Punkten vergeben. Zusammen mit den CO₂-Punkten ergibt das ein beeindruckendes Gesamtergebnis von 86 Punkten und damit vier Sterne - viel fehlt nicht mehr zum perfekten Fünf-Sterne-Ergebnis.

2,1

WIRTSCHAFTLICHKEIT

0,6

Betriebskosten*

⊕ Die Kosten für den Betrieb ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Der Golf BlueMotion geht mit dem teuren Sprit sehr sparsam um, entsprechend niedrig fallen die Betriebskosten aus.

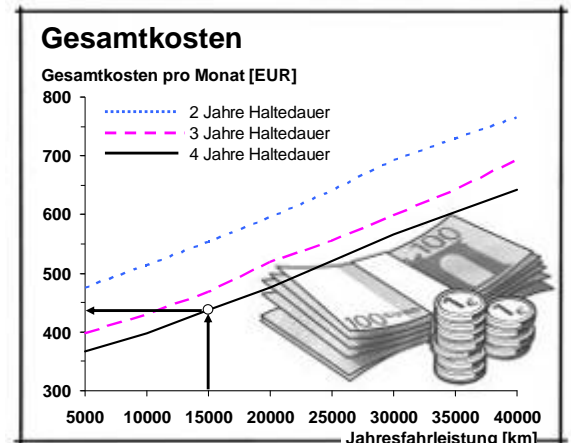
1,3

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. Spätestens bei 300.000 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. Die Ausgaben für den Reifenersatz liegen bei Verwendung der Seriengröße auf einem sehr niedrigen Niveau.

⊖ Teure Werkstattstundenpreise verhindern eine noch bessere Benotung.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 438 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

2,1

Wertstabilität*

⊕ Der Golf VI BlueMotion ist neu auf dem Markt, er verfügt über aktuelle Technik, ist sparsam und hat ein sehr gutes Image. Dies sind alle Faktoren, die den Restwertverlauf positiv beeinflussen, daher wird ihm eine gute Wertstabilität prognostiziert.

3,8

Kosten für Anschaffung*

22.615 Euro Einstiegspreis (Fünftürer mit elektrischen Fensterhebern hinten) sind natürlich eine Menge Geld. Zwar umfasst die Ausstattung alles nötige im Sicherheits- und Komfortbereich, aber ein Sonderangebot stellt der Golf VI BlueMotion nicht dar. Sparen ist eben teuer.

3,1

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 relativ günstig aus, da der BlueMotion-Golf dank des niedrigen CO₂-Ausstoßes von der neuen KFZ-Steuer mit CO₂-Komponente profitieren kann.

2,0

Monatliche Gesamtkosten*

⊕ Im Umfeld seiner Klasse kann sich der Golf BlueMotion bei den absoluten monatlichen Kosten gut behaupten, er erhält hier eine gut Bewertung, weil seine Betriebskosten ausgesprochen niedrig ausfallen und auch die Wertstabilität positiv zu Buche schlägt.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.4	1.6	1.2 TSI	1.4 TSI	1.4 TSI	1.6 TDI	2.0 TDI	GTD
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	4/1197	4/1390	4/1390	4/1598	4/1968	4/1968
Leistung [kW(PS)]	59(80)	75(102)	77(105)	90(122)	118(160)	77(105)	103(140)	125(170)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	132/3800	148/3800	175/1550	200/1500	240/2000	250/1500	320/1750	350/1750
0-100 km/h[s]	13,9	11,3	10,6	9,5	8,0	11,3	9,3	8,1
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	172	188	190	200	220	189	209	222
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	7,1 S	7,5 S	k.A.	6,8 S	6,8 S	4,8 D	4,9 D	5,6 D
CO2 [g/km]	149	166	134	144	145	119	129	139
Versicherungsklassen KH/VK/TK	16/16/18	15/17/18	15/17/18	15/17/18	16/18/22	17/18/21	19/19/23	19/23/24
Steuer pro Jahr [Euro]	86	124	124	76	78	152	208	228
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	452	475	k.A.	497	524	439	498	565
Preis [Euro]	17.615	19.040	19.445	21.865	23.415	21.565	25.315	28.420

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-Haftpfl.
 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	1598 ccm
Leistung	77 kW (105 PS)
bei	4400 U/min
Maximales Drehmoment	250 Nm
bei	1500 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	5-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	195/65R15T
Reifengröße (Testwagen)	195/65R15T
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	10,7 m
Höchstgeschwindigkeit	190 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	11,3 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2. + 2. Gang)	6,9 s
Bremsweg aus 100 km/h	37,6 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	4,1 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	4,4/ 3,5/ 4,8 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe/Test	99g/km/ 109g/km
Innengeräusch 130km/h	67dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4199/1786/1512 mm
Leergewicht/Zuladung	1330 kg/420 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	350 l/660 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	650 kg/1400 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	55 l
Reichweite	1340 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte **fett**

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	79 Euro
Monatliche Werkstattkosten	35 Euro
Monatliche Fixkosten	78 Euro
Monatlicher Wertverlust	247 Euro
Monatliche Gesamtkosten	439 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	17/18/21
Grundpreis	22.615 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.



AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbiegelenker	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Parkenassistent (inkl. Parksensoren)	635 Euro
Regen- und Lichtsensor	nicht erhältlich
Reifendruckkontrolle	54 Euro°
Spurassistent	nicht erhältlich
Tempomat	200 Euro
Totwinkelassistent	nicht erhältlich
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht	nicht erhältlich

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Audioanlage	ab 475 Euro°
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	nicht erhältlich
Klimaanlage	Serie
Klimaautomatik	345 Euro°
Knieairbag	Serie
Navigationssystem	ab 1140 Euro°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	nicht erhältlich
Außenspiegel, elektrisch einstellbar	Serie
Lackierung Metallic	490 Euro°
Schiebe-Hubdach	nicht erhältlich

° im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT¹

2,0

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

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte Klassenbezogen