



## VW Golf 1.2 TSI BlueMotion Technology Comfortline

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

**B**lueMotion Technologies steht bei Volkswagen für umweltfreundliche Technologien, die Kraftstoff sparen und den Schadstoffausstoß senken. In den Ausstattungsvarianten Trendline und Comfortline ist jeweils ein Modell mit Diesel- und eines mit Benzinmotor als BlueMotion Technology erhältlich. Beide Motorisierungen leisten 105 PS. Getestet wurde der Benziner mit 1,2 Liter TSI-Motor. BlueMotion Technologies umfasst unter anderem ein Start-Stop-System, Rekuperation beim Bremsen, aerodynamische Hilfsmittel, geänderte Getriebeübersetzung und Leichtlaufreifen. Das Resultat ist ein Golf, der tatsächlich sehr sparsam und schadstoffarm fährt. Der Motor ist dabei kräftig und kultiviert. Den Golf 1.2 TSI BlueMotion Technology Comfortline kann man absolut empfehlen. Ausgestattet wie der Testwagen kostet er allerdings 25.560 €

**Karosserievarianten:** Drei- und Fünftürer, Kombi

**Konkurrenten:** u.a. Citroen C4, Ford Focus, Mazda 3, Opel Astra, Seat Leon, Skoda Octavia

**+** sehr niedrige Fixkosten, gutes Platzangebot vorne, sehr hohes Sicherheitsniveau, sicheres Fahrwerk, sehr sauberes Abgas, einfache Bedienung

**-** hoher Anschaffungspreis



### ADAC-URTEIL



2,5

## KAROSSERIE/KOFFERRAUM

2,3

### 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. Die Tankklappe wird über die Zentralverriegelung auf- und zugeschlossen. Die Türausschnitte sind vorbildlich gegen Eindringen von Schmutz geschützt. Auf dem Dach sind bis zu 75 kg Gepäck erlaubt. Die Zuladung beträgt großzügige 470 kg.

⊖ 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. Beim Ein- und Aussteigen kann man die lackierten und ungeschützten Türschweller leicht verkratzen. Bei einer Reifenpanne steht nur ein Reifenreparaturset zur Verfügung. Ein Reserverad ist gegen Aufpreis erhältlich. Der Motorraum ist von unten annähernd unverschlossen und neigt somit stark zur Verschmutzung. Zumindest am mittleren Teil des Bodens und im Bereich der Hinterachse sind glattflächige Verkleidungen angebracht.

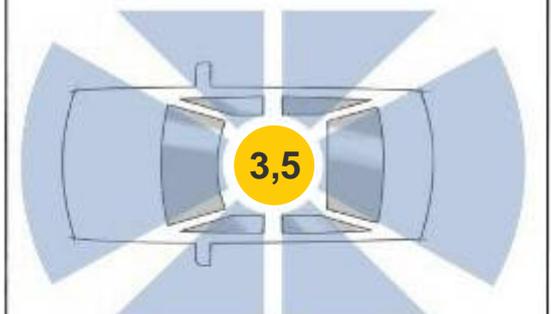
2,3

### Sicht

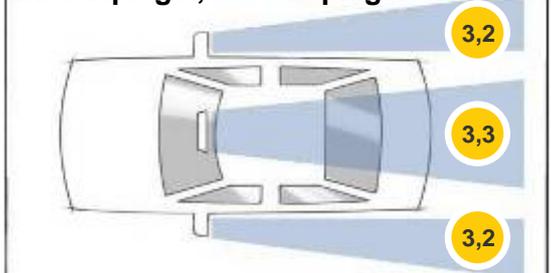
Bei der ADAC-Rundumsichtmessung schneidet der neue Golf VI nur mäßig ab. Besonders die breite C-Säule hinten rechts beeinträchtigt den Ausblick. Die Sicht im Innenspiegel und in den Außenspiegeln ist zufriedenstellend.

⊕ 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 optional verbauten Bi-Xenonscheinwerfer beinhalten Kurvenlicht. Soll das Fahrzeug im Linksverkehr betrieben werden, so können die Scheinwerfer über Menüfunktionen an die veränderten Verhältnisse angepasst werden. In den Nebelscheinwerfern ist das Abbiegelicht integriert. Die Außenspiegel sind serienmäßig elektrisch einstell- und beheizbar. Die Innenspiegel blendet automatisch ab (gegen Aufpreis). Parksensoren vorne und hinten gibt's bei Comfortline ohne Aufpreis. Auf Wunsch kann man den empfehlenswerten Einpark-Assistenten bestellen, er lenkt den Golf dann selbständig in passende Parklücken (im Testwagen nicht verbaut).

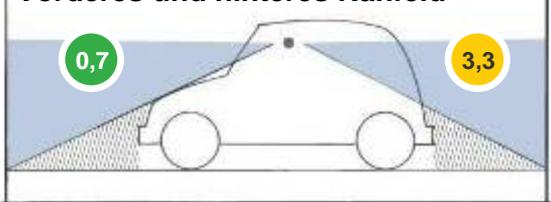
#### Rundumsicht



#### 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.

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. Insgesamt steigt man bequem ein, vorne etwas besser als hinten. Für alle außen Sitzenden sind Haltegriffe am Dachhimmel vorhanden. Die Follow-Me-Home-Funktion lässt nach dem Verschließen des Fahrzeugs das Abblendlicht noch gewisse Zeit weiter brennen und leuchtet somit den Heimweg aus.

⊖ 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).

2,5

## Kofferraum-Volumen\*

⊕ Mit 350 Litern Fassungsvermögen liegt der Kofferraum des Golf im Klassendurchschnitt. Durch Umlegen der Rücksitzbank werden großzügige 660 Liter erreicht (gemessen bis zur Scheibenunterkante).



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

2,6

## Kofferraum-Zugänglichkeit

⊕ 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.

⊖ Bei schlechter Witterung bekommt man am VW-Emblem leicht schmutzige Finger. An den seitlichen Ecken der geöffneten Kofferraumklappe kann man sich leicht den Kopf stoßen. Die Beleuchtung ist schwach. Die Ladekante liegt mit 69 cm über der Straße relativ hoch, 20 cm bis zum Kofferraumboden sind noch in Ordnung. Bei umgeklappten Rücksitzen entsteht eine unpraktische Stufe am Laderaumboden.

2,2

## Kofferraum-Variabilität

⊕ Die Rücksitzlehne lässt sich im Verhältnis 40:60 geteilt umklappen. Der Klappmechanismus funktioniert recht leicht. Kleine Utensilien können im Kofferraum nirgends so recht befestigt werden, es gibt kein Netz, nur Verzurrösen unten an den Seiten und einen Haken unter der Hutablage. Gegen Aufpreis gibt es eine praktische Durchladeluke in der Rücksitzlehne.

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 höhenjustierbar, ihre Einstellung könnte aber etwas leichter von der Hand gehen. Die Instrumente sind übersichtlich und weisen einen sehr guten Kontrast auf. Der Bordcomputer zeigt u.a. Momentan-, Durchschnittsverbrauch und Reichweite an. Die Scheibenwischer und die Scheinwerfer werden auf Wunsch von einem Sensor gesteuert. Nebelscheinwerfer und -schlussleuchte aktiviert man durch Herausziehen des Lichtschalters – nicht in allen Fällen eine optimale Lösung. Die Heckscheibenheizung schaltet sich automatisch nach zehn Minuten wieder ab, um nicht unnötig Energie zu verbrauchen. Die Bedienung der Heizung bzw. Klimaanlage ist sehr einfach gehalten, alleine die Symbole könnten etwas größer sein. Das optionale Navigationssystem RNS 310 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 eine Antippautomatik (öffnen und schließen) 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 Antippfunktion (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. Serienmäßig ist eine Berganfahrhilfe verbaut.



**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 angenehmen Platz. Besonders üppig fällt die Kopffreiheit aus. Die Innenbreite ist ebenfalls mehr als ausreichend. Auch das subjektive Raumgefühl ist angenehm und lässt keine Enge aufkommen.

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.

2,1

---

## KOMFORT

---

1,8

### Federung

⊕ Die Abstimmung der Federn und Dämpfer ist VW sehr gut gelungen, die Auslegung tendiert in Richtung straff, ist aber sehr harmonisch. Lange Fahrbahnwellen werden gut abgefedert, ebenso filtert das Fahrwerk kurze Unebenheiten so, 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. Damit gehört der Golf eindeutig zu den Besten seiner Klasse.

2,0

---

### 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 und nicht in der Neigung. Ihre Lehnen sind hoch und gut ausgeformt und bieten dem Rücken festen Halt. Gegen Aufpreis gibt es in Höhe und Intensität elektrisch einstellbare Lordosenstützen (im Testwagen nicht verbaut). 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.

2,1

---

### Innengeräusch

⊕ Der gemessene Geräuschpegel im Innenraum liegt im guten Bereich (68 dB (A) bei 130 km/h). Wind- und Fahrgeräusche sind bis in hohe Geschwindigkeiten angenehm leise. Der Motor ist bis zu höheren Geschwindigkeiten deutlich hörbar, ist aber nicht unangenehm laut.

## 2,8 Klimatisierung

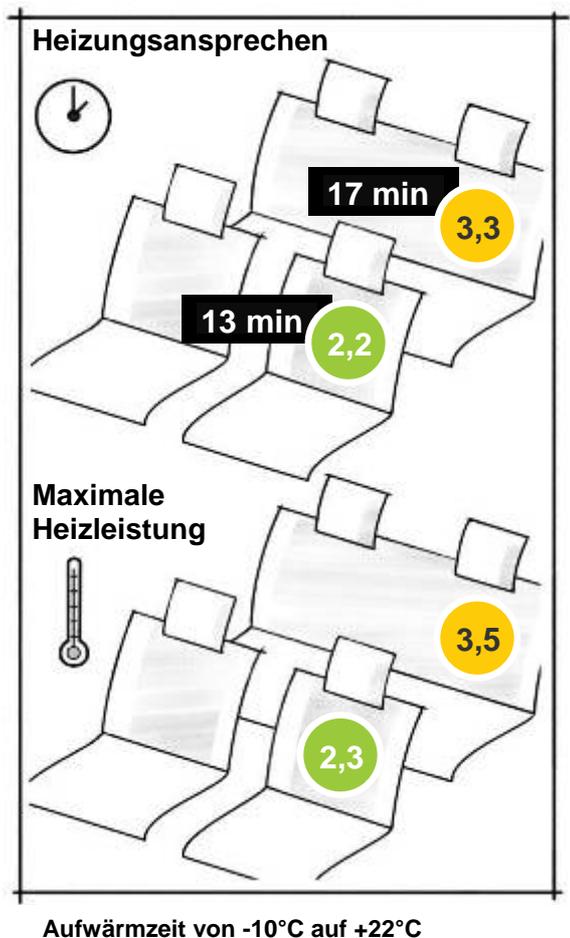
(Heizungstest bei -10 °C in der ADAC-Klimakammer)  
Auf den hinteren Plätzen sind Ansprechen und Heizwirkung durchschnittlich. Dass beim ADAC-Heizungstest die Wohlfühltemperatur erreicht wird vergehen 17 Minuten.

- + Auf den vordern Sitzplätzen ist die Heizleistung gut, die Wohlfühltemperatur von 22° C wird im Prüfablauf bereits nach 13 Minuten erreicht. Einen Aktivkohlefilter gibt es serienmäßig.
- Die Luftverteilung kann nur für Fahrer und Beifahrer gemeinsam und in vorgegebenen Kombinationen vorgenommen werden

## 2,0 MOTOR/ANTRIEB

### 2,2 Fahrleistungen\*

+ Die Fahrleistungen des Golf 1,2 TSI sind durchweg gut. Sowohl bei voller Beschleunigung beim simulierten Überholvorgang als auch bei den Elastizitätsmessungen im 4. und 5. Gang zeigt er gutes Durchzugsvermögen. Nur im 6. Gang ist die Elastizität etwas gemäßigt.



## 2,3 Laufkultur

+ In allen Drehzahlbereichen nimmt der Fahrer leichte Vibrationen im Innenraum wahr. An wenigen Drehzahlpunkten neigt der Motor etwas zum Dröhnen und Brummen. Alles in allen kann man an der Laufkultur allerdings nicht viel aussetzen.

## 1,6 Schaltung

+ Die Gänge des Sechsgang-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. Eine Gangempfehlung hilft, den passenden, kraftstoffsparenden Gang zu verwenden.

## 2,1 Getriebeabstufung

+ Die Abstufung des Getriebes ist gut, die Drehzahlsprünge gleichmäßig und nicht zu groß. Die Gesamtübersetzung passt. Auch bei Autobahntempo dreht der Motor noch nicht zu hoch (2700 1/min bei 130 km/h).

1,9

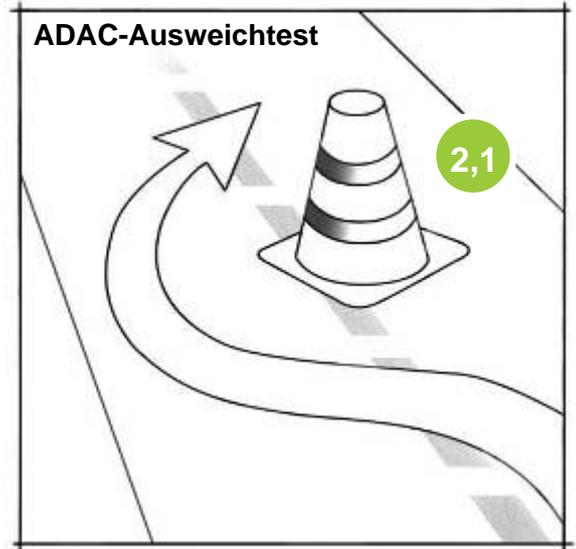
## FAHREIGENSCHAFTEN

2,0

### 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. Gegen geringen Aufpreis ist eine 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.

1,2

### 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 durchschnittlich 10,8 m reiht sich der Golf VI im 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

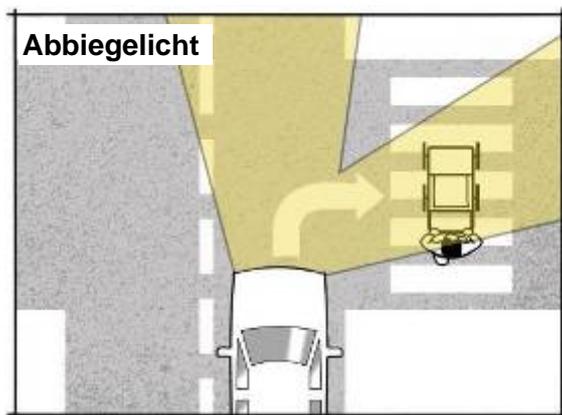
Bei einer Notbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand steht der Golf VI nach durchschnittlich 37 m (Mittel aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Reifen 205/55 R16). Die Bremsanlage zeigt sich dabei standfest, es tritt kaum Fading mit zunehmender Belastung auf.

⊕ Ein Bremsassistent hilft auch dem weniger geübten Fahrer, das volle Potenzial der Fahrzeugbremsen zu nutzen. Ansprechen und Dosierbarkeit sind insgesamt gut.

## 1,9 SICHERHEIT

### 2,3 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. In allen vier Türen sind Reflektoren verbaut, die bei geöffneten Türen von hinten herannahenden Verkehr warnen. Gegen Aufpreis ist eine indirekt messende Reifendruckkontrolle erhältlich. Kurven- und Abbiegelicht sind ebenfalls optional an Bord.

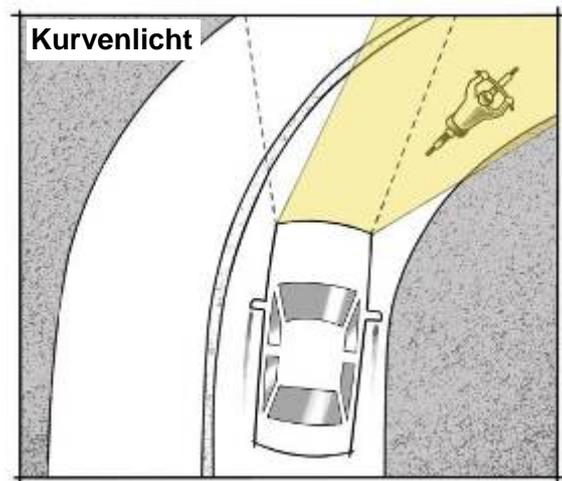


**Zusätzliche Lampen (oder angepasste Nebelscheinwerfer) leuchten im Stadtverkehr beim Abbiegen die betreffende Seite besser aus. So wird das Risiko, an Kreuzungen und Einmündungen Fußgänger zu übersehen, erheblich vermindert.**

### 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.



**Die Scheinwerfer schwenken (abhängig von Lenkradstellung und Geschwindigkeit) gemäß dem Straßenverlauf in Fahrtrichtung und folgen so der Fahrbahn in Kurvenrichtung.**

## 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.

## 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.

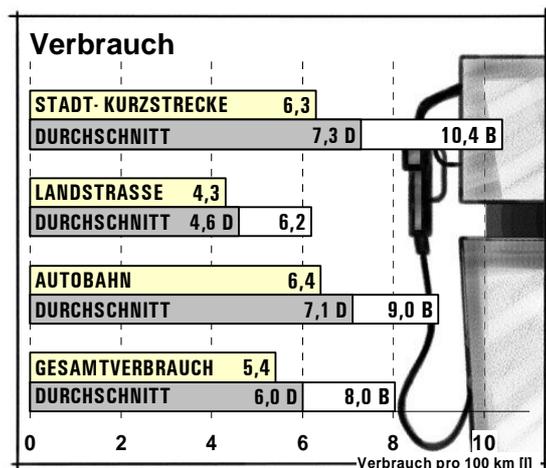
## 1,8 UMWELT/ECOTEST

### 2,3 Verbrauch/CO2\*

+ Der Golf 1.2 TSI BlueMotion ist sparsam. Ein durchschnittlicher Testverbrauch von 5,4 Litern auf 100 km ist für einen Benziner respektabel. In der Stadt konsumiert er 6,3 l/100 km, auf der Landstraße 4,3 l/100 km und auf der Bundesautobahn 6,4 l/100 km. Dabei emittiert er 124 g CO2 pro Kilometer, was im ADAC EcoTest für 37 Punkte reicht.

### 1,2 Schadstoffe

+ Der Schadstoffausstoß ist einwandfrei. Keiner der Abgasbestandteile tritt in erhöhter Konzentration auf. Im ADAC-EcoTest erhält er dafür 48 Punkte, was kombiniert mit den CO2-Punkten zu 85 Punkten und vier Sternen führt.



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

## 2,6 WIRTSCHAFTLICHKEIT

### 2,1 Betriebskosten\*

+ Die Betriebskosten ermitteln sich zum Großteil aus den Kraftstoffkosten. Obwohl der Golf mit Superbenzin betrieben wird, kann er aufgrund seines geringen Verbrauchs bei den Betriebskosten eine gute Bewertung erlangen.

## 2,0 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 1,2 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, sehr teurem Motoröl möglich. Die Werkstattstundenpreise sind teuer und verhindern eine noch bessere Benotung.

## 2,8 Wertstabilität\*

Der Golf ist ein beliebter Gebrauchtwagen und wird auch in hohem Alter noch einen beachtlichen Wert auf den Gebrauchtwagenmarkt haben. Seinen noch sparsameren dieselbetriebenen Brüdern steht er dabei aber geringfügig nach.

## 3,6 Kosten für Anschaffung\*

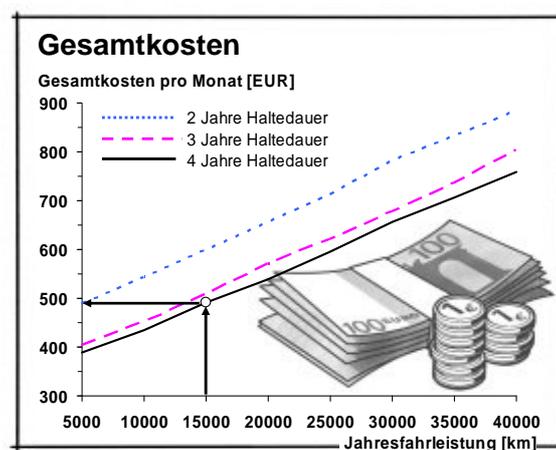
Günstig ist er nicht in der Anschaffung. Wer später mit dem Golf günstig reisen will, muss zuerst mal einen Grundpreis von über 20.000 € überwinden. Als Gegenleistung bekommt man ein Auto, das bezüglich Komfort und Qualität in seiner Klasse einzigartig ist.

## 1,2 Fixkosten\*

+ Sehr niedrig sind die Fixkosten des Golf 1.2 TSI BlueMotion Technology. Die jährliche Steuerbelastung beträgt 26 €. Die Vollkaskoklasse der Kfz-Versicherung ist sehr günstig, Haftpflicht und Teilkasko liegen im Klassendurchschnitt.

## 2,8 Monatliche Gesamtkosten\*

Fix-, Betriebs-, Werkstatt- und Reifenkosten sind niedrig. Nur der durchschnittliche prozentuale Wertverlust in Kombination mit einem teuren Anschaffungspreis verhindert eine gute Bewertung bei den monatlichen Gesamtkosten.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 491 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

## DIE MOTORVARIANTEN (BENZINER)

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.4	1.6	1.2 TSI	1.4 TSI	1.4 TSI	GTI	R	1.6 BiFuel
Aufbau/Türen	SR/5							
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1390	4/1595	4/1197	4/1390	4/1390	4/1984	4/1984	4/1595
Leistung [kW(PS)]	59(80)	75(102)	77(105)	90(122)	118(160)	155(210)	199(270)	72(98)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	132/3800	148/3800	175/1550	200/1500	240/2000	280/1700	350/2500	144/3800
0-100 km/h[s]	13,9	11,3	10,6	9,5	8,0	6,9	5,7	12,1
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	172	188	190	200	220	240	250	188
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	7,1 S	7,5 S	5,9 S	6,8 S	6,8 S	7,7 S	8,9 S	10,0 FG
CO2 [g/km]	149	166	134	144	145	170	199	149
Versicherungsklassen KH/VK/TK	16/16/18	15/17/18	15/17/18	15/17/18	16/18/22	15/20/26	17/24/27	15/17/16
Steuer pro Jahr [Euro]	86	124	52	76	78	140	198	90
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	478	502	474	526	554	636	819	457
Preis [Euro]	17.615	19.040	19.445	21.865	23.415	27.595	37.365	20.625

### 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 Otto	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	1197 ccm
Leistung	77 kW (105 PS)
bei	5000 U/min
Maximales Drehmoment	175 Nm
bei	1500 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	205/55R16H
Reifengröße (Testwagen)	<b>205/55R16V</b>
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	<b>10,7 m</b>
Höchstgeschwindigkeit	190 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	10,5 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2. + 3. Gang)	<b>6,4 s</b>
Bremsweg aus 100 km/h	37,3 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	<b>5,4 l</b>
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	<b>6,3/ 4,3/ 6,4 l</b>
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Herstellerangabe/Test	121g/km/ <b>124g/km</b>
Innengeräusch 130km/h	<b>68dB(A)</b>
Länge/Breite/Höhe	4199/1786/1512 mm
Leergewicht/Zuladung	<b>1280 kg/470 kg</b>
Kofferraumvolumen normal/geklappt	<b>350 l/660 l</b>
Anhängelast ungebremst/gebremst	610 kg/1200 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	55 l
Reichweite	<b>1015 km</b>
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte **fett**

## KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	<b>114 Euro</b>
Monatliche Werkstattkosten	<b>40 Euro</b>
Monatliche Fixkosten	<b>63 Euro</b>
Monatlicher Wertverlust	<b>275 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	<b>492 Euro</b>
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	15/17/18
Grundpreis	21.415 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

Abbiegelicht (inkl. Nebelscheinwerfer)	180 Euro°
Parklenkassistent	105 Euro
Berganfahrhilfe	Serie
Regen- und Lichtsensor (Licht-und-Sicht-Paket)	170 Euro°
Totwinkelassistent	nicht erhältlich
Automatikgetriebe (nicht für BlueMotion)	nicht erhältlich
Bremsassistent	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht (inkl. Xenonlicht)	1.295 Euro°
Parkhilfe, elektronisch (vorne und hinten)	Serie
Reifendruckkontrolle	54 Euro
Spurassistent	nicht erhältlich
Tempomat	200 Euro
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht (inkl. Kurvenlicht)	1.295 Euro°

### INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten (inkl. Gurtstraffer)	Serie/335 Euro°
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie/200 Euro°
Innenspiegel, automatisch abblendend (Licht-u.-Sicht-Paket)	170 Euro°
Isofix-Kindersicherungssystem	Serie
Klimaanlage/Klimaautomatik (2-Zonen)	Serie/345 Euro
Knieairbag (Fahrerseite)	Serie
Navigationssystem (RNS 310)	ab 665°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie

### AUSSEN

Außenspiegel, elektrisch einstellbar	Serie
Lackierung Metallic	490 Euro°
Schiebe-Hubdach	870 Euro

° im Testwagen vorhanden

## TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT<sup>1</sup>

2,0

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

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