



VW Golf GTI

Fünftürige Schräghecklimousine der unteren Mittelklasse (155 kW / 210 PS)

Mitte der siebziger Jahre präsentierte Volkswagen den ersten Golf GTI, welcher damals eine Revolution darstellte. Die kompakte Schräghecklimousine erreichte mit ihren 110 PS und 810 kg Leergewicht Fahrleistungen, die sonst nur von Sportwagen realisiert werden konnten. Heute ist die sechste Generation des VW Golf auf dem Markt und es wird wieder eine sportliche Variante, der GTI, angeboten. Der 2-Liter-Turbomotor leistet 210 PS, das Leergewicht ist allerdings auch auf 1400 kg angestiegen. Fahrspaß vermittelt der GTI heute wie damals, aber er ist größer und luxuriöser geworden. Allerdings ist auch der Kaufpreis angestiegen: Während man 1976 den GTI noch ab 13.850 DM käuflich erwerben konnte, muss man heute mindestens 26.650 € dafür anlegen. Wer den Kaufpreis und die hohen Betriebskosten nicht scheut, der bekommt dafür aber ein Auto mit VW-typischer Qualität und Bedienungsfreundlichkeit, das aber auch durch hervorragende Fahrleistungen und sehr sicheren Fahreigenschaften überzeugt. **Karosserievarianten:** Dreitürer **Konkurrenten:** u.a.: Audi A3 TFSI, Ford Focus ST, Honda Civic Type R, Opel Astra GTC, Seat Leon 2.0 TFSI

+ sehr gutes Fahrwerk, gutes Platzangebot vorne, sehr sicheres Fahrwerk, sehr sauberes Abgas, einfache Bedienung, gut schaltbares/abgestuftes Getriebe

- sehr hoher Anschaffungspreis, hohe Betriebskosten



ADAC-URTEIL



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 Aluumrandungen von verschiedenen Bauteilen werben das Interieur auf. Rote Nähte der Lederbezüge und Aluminiumpedale sorgen für einen sportlichen Touch. Das Karomuster der Sitzbezüge lehnt sich an den ersten Golf GTI an, entpuppt sich aber im Alltag als Diskussionsgrundlage für Geschmacksfragen. Alle Fächer und Ablagen sind mit Samt oder Velours ausgeschlagen, das fühlt sich nicht nur angenehm an, sondern reduziert auch eventuelle Geräusche. Der Motorraum ist nur im vorderen Bereich abgeschottet, was Luftverwirbelungen reduziert und den Motorraum vor Schmutz schützt. 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. 470 kg tatsächlich zulässige Zuladung sind einwandfrei.

⊖ Front- und Heckschürze sind 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 (Notrad) kostet Aufpreis.

Sicht

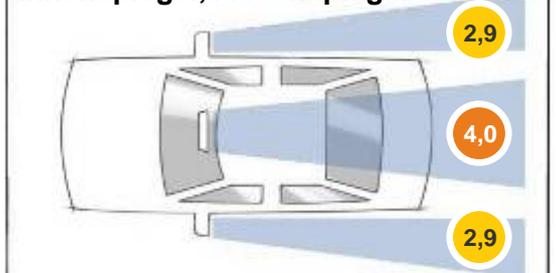
Bei der ADAC-Rundumsichtmessung schneidet der neue Golf VI nur mäßig ab. Besonders die breiten C-Säulen beeinträchtigen den Ausblick. Die Sicht in den Außenspiegeln ist zufriedenstellend.

⊕ 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. Das Wischerfeld ist groß bemessen. Gegen Aufpreis werden die Wischer per Sensor aktiviert. Bei störendem Scheinwerferlicht von hinten blendet der Innenspiegel automatisch ab (Extra). Die Außenspiegel sind serienmäßig elektrisch einstell- und beheizbar (links mit asphärischem Bereich). Parksensoren vorne und hinten gibt es 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 Schmutz und Nässe geschützt. Nebelscheinwerfer mit integriertem Abbieglicht sind serienmäßig an Bord. Bi-Xenonscheinwerfer mit dynamischem Kurvenlicht gibt es gegen Aufpreis, sie bieten eine sehr gute Straßenausleuchtung und eine homogene Lichtverteilung.

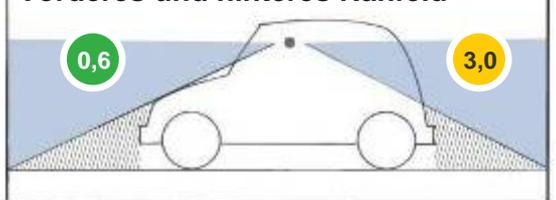
Rundumsicht



Innenspiegel, Außenspiegel



Vorderes und hinteres Nahfeld



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 Rücksicht im Innenspiegel ist dürftig. Die hinteren Kopfstützen verdecken selbst im komplett versenkten Zustand viel von der Heckscheibe.

2,9

Ein-/Ausstieg

+ Die Zentralverriegelung lässt sich mit einer praktischen Fernbedienung steuern, mit der auch die Fenster geöffnet und geschlossen werden können. Die Schweller sind angenehm niedrig, die Füße müssen nicht weit angehoben werden. Insgesamt steigt man vorne und hinten bequem ein, auch dank der großen Türausschnitte. Für alle außen Sitzenden sind Haltegriffe am Dachhimmel vorhanden. Die Follow-Me-Home-Funktion hält die Außenbeleuchtung auch nach Verlassen des Fahrzeugs noch kurze Zeit in Betrieb und garantiert somit einen sicheren Heimweg.

– Der Abstand zwischen Sitzaußenkante und Schwelleraußenkante ist groß, man muss einen großen Schritt machen um in das Fahrzeug zu steigen. Bei den serienmäßigen 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, durch 2 x Absperren deaktivierbar).

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).



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

2,7

Kofferraum-Zugänglichkeit

Lästig ist die innere Bordwand von fast 20 cm über welche schwere Gegenstände beim Ausladen gehoben werden müssen.

+ Die Kofferraumklappe wird über das VW-Emblem, welches allerdings leicht verschmutzt, 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 behindert damit selbst groß gewachsene Personen kaum. Das Format des Gepäckabteils fällt zweckmäßig aus, es ist fast rechteckig, kaum zerklüftet und nicht zu tief. Man kommt auch noch gut an Gepäckstücke, die bis zu den Rücksitzlehnen vorgerutscht sind.

– Die Ladekante liegt mit 69 cm über der Straße sehr hoch. An den seitlichen Ecken der geöffneten Kofferraumklappe kann man sich leicht den Kopf stoßen. Bei vorgeklappten Rücksitzen behindert eine Stufe das Verschieben des Gepäcks. Die Beleuchtung ist schwach.

2,8

Kofferraum-Variabilität

+ Die Rücksitzlehne lässt sich im Verhältnis 40:60 geteilt umklappen. Der Klappmechanismus der Rücksitzlehnen funktioniert einfach und unproblematisch. Auch beim Wiederaufrichten besteht keine Einklemmgefahr für die Gurte. Eine praktische Durchladeluke in der Rücksitzlehne ist serienmäßig.

– Kleine Utensilien können im Kofferraum nirgends so recht befestigt werden, es gibt kein Netz, nur Befestigungsösen an den Seiten und einen Haken unter der Hutablage.

1,7 INNENRAUM

1,3 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 sich somit Personen ganz unterschiedlicher Größe an. Günstig liegen auch die Pedale und der Schalthebel. 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. Im beleuchteten Lichtschalter ist auch die Bedienung der Nebelleuchten integriert. Mit der serienmäßigen Klimaautomatik steht auch eine automatische Umluftkontrolle zur Verfügung. Ihr Bedienteil ist aber tief angebracht, Tasten und Beschriftung sind klein. Die Heckscheibenheizung schaltet sich automatisch nach zehn Minuten wieder ab, um nicht unnötig Energie zu verbrauchen. Das optionale Navigationssystem lässt sich über Touchscreen und Lenkradtasten recht einfach bedienen und sitzt in günstiger Höhe, die angezeigten Informationen kann man gut ablesen. Die Fensterheber verfügen über Antippautomatik sowie über einen zuverlässigen Einklemmschutz. Alle Schalter in der Fahrertüre sind sehr ergonomisch angeordnet. Der Blinker verfügt über eine Antipp-Funktion (1x Tippen, 3x Blinken). Ein Berganfahrassistent ist optional an Bord. Das Angebot an Ablagen vorne ist gut: In die vorderen Türablagen passen sogar 1,5-l-Flaschen, am Dachhimmel ist ein Brillenfach verbaut und im mittigen Flaschenhalter ist ein Flaschenöffner integriert. Die Innenbeleuchtung ist üppig, für alle Mitfahrer gibt es Leseleuchten, für die vorderen Insassen eine Fußraumbeleuchtung. Vor geöffneten Türen und Klappen wird im Zentraldisplay gewarnt.



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

1,5 Raumangebot vorne*

+ Auf den vorderen Plätzen finden Personen bis zu einer Größe von 1,97 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.

2,5 Raumangebot hinten*

+ Sind die Vordersitze für 1,85 m große Personen eingestellt, bietet die Rückbank noch Menschen bis fast 1,95 m Platz - die Raumverhältnisse sind also ähnlich großzügig wie vorne. Für zwei Personen ist die Innenbreite sehr angenehm, drei Erwachsene sitzen beengt. Das subjektive Raumempfinden ist einwandfrei.



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,95 m ausreichend Platz vor.

1,8

KOMFORT

1,8

Federung

Fahrzeug ist mit der optionalen adaptiven Dämpferregelung ausgestattet.

⊕ Die Abstimmung der Federn und Dämpfer ist VW gut gelungen, die Auslegung tendiert klar Richtung straff, es bleibt aber noch genug Komfort übrig. Wählt man die Dämpfereinstellung "Comfort", dann schwingt die Karosserie auf langen Wellen ein wenig nach, aber schon die "Normal"-Abstimmung bietet einen guten Kompromiss zwischen Komfort und ordentlichem Ansprechen. "Sport" macht den Golf übermäßig hart, 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 ist gering. Beladen ändert sich das Federungsverhalten nur wenig.

1,7

Sitze

⊕ Der Golf GTI verfügt serienmäßig über Sportsitze vorne. Diese bieten dank gut konturierter Lehne und Sitzfläche einen sehr guten Seitenhalt. Die Sitzlehnen sind angenehm hoch und die Kopfstützen ergonomisch geformt. So sitzt man auch auf langen Strecken sehr komfortabel und mit guter Rückenunterstützung; für diese bieten die Sitze auch Lordosenstützen für Fahrer und Beifahrer an, die sich aber nur in der Intensität und nicht in der Höhe einstellen lassen. Beide Sitze vorne lassen sich in der Höhe, nicht aber in der Neigung justieren. Fuß- und Beinunterstützung des Fahrers sind hervorragend, die Sitzposition entspannt. Die hinteren Sitze weisen - für eine Rückbank - noch gut konturierte Lehnen und Sitzflächen auf, man kann dort recht bequem sitzen, große Erwachsene aber mit etwas wenig Oberschenkelunterstützung. Angenehm ist die ausklappbare Mittelarmlehne (Serie).

2,5

Innengeräusch

Der gemessene Geräuschpegel im Innenraum liegt mit 70 dB (A) im Mittelfeld.

⊕ Subjektiv unaufdringlich bleiben die Wind- und Fahrgeräusche bis in hohe Geschwindigkeitsbereiche. Das Motorengeräusch ist in allen Betriebszuständen, vor allem aber im Volllastbetrieb, deutlich zu vernehmen. Es ist rau und kernig, was von VWs Ingenieuren nicht unbeabsichtigt war. Wenn die Gesetzesvorschriften auch kaum noch Außengeräusche tolerieren, so wird der GTI doch noch von Fahrern gekauft, die sich gerne akustisch über die Arbeitsweise ihres Triebwerks informieren.

2,0

Klimatisierung

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

Die Luftmengenverteilung wird für Fahrer und Beifahrer gemeinsam vorgenommen. Jeder Bereich kann aber einzeln angewählt werden. Auf der Rücksitzbank ist die Heizleistung durchschnittlich. Die Wohlfühltemperatur von 22° C wird nach 16 Minuten erreicht.

+ Die serienmäßige Zweizonen-Klimaautomatik regelt fein und situationsangepasst. Fahrer und Beifahrer können sich ihre Temperatur getrennt einstellen. Die Umluftsteuerung erfolgt auf Wunsch automatisch. Einen Aktivkohlefilter gibt es serienmäßig. Die Heizleistung auf den Vordersitzen ist einwandfrei bereits nach 13 Minuten wird die Wohlfühltemperatur von 22° C erreicht.

- Die hinteren Seitenscheiben lassen sich nicht ganz versenken.

1,4 MOTOR/ANTRIEB

0,8 Fahrleistungen*

+ Der GTI hält, was man von ihm erwartet. Sowohl die Elastizitätsmessungen im vierten bis im sechsten Gang als auch die volle Beschleunigung (simulierter Überholvorgang) absolviert der Sportler in Bestzeit. Auch das subjektive Fahrgefühl lässt nicht zu Wünschen übrig. Der Turbomotor hängt agil am Gas und stellt schon ab niedrigen Drehzahlen ordentlich Drehmoment zur Verfügung.

2,3 Laufkultur

+ Das Vibrationsverhalten ist benzinertypisch gut. Brummen und Dröhnen können schon auftreten, allerdings in erträglichem Maße.

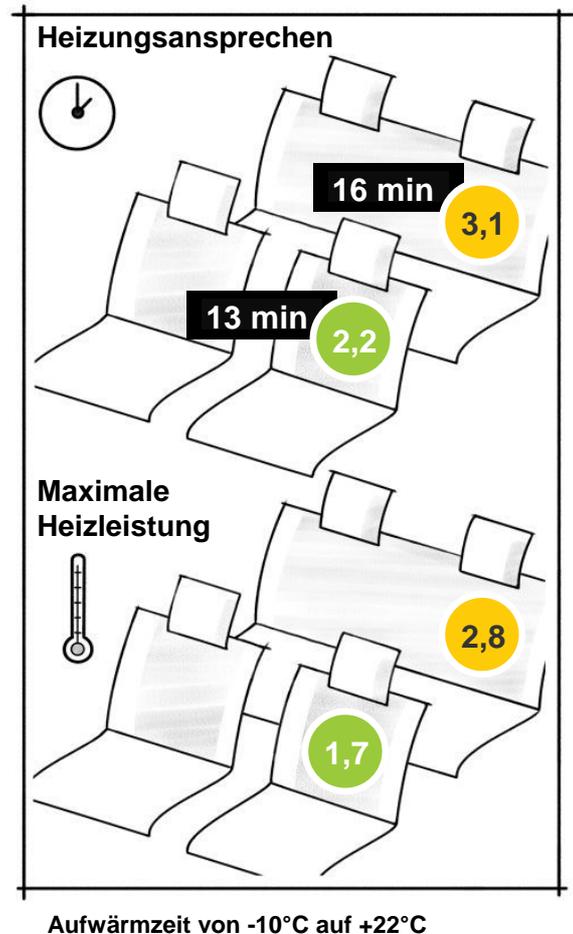
1,6 Schaltung

+ Das Sechsgang-Handschatgetriebe ist einwandfrei. Die Schaltkulisse ist präzise aufgebaut, Haken tritt selbst beim Gassenwechsel praktisch nie auf. Durch die Präzision und die Leichtgängigkeit der Schaltbox sind hohe Schaltgeschwindigkeiten möglich, die Schaltwege sind angenehm kurz und knackig. Der Rückwärtsgang rastet auch bei ausrollendem Fahrzeug geräuschlos ein. Eine Gangempfehlung hilft dem Fahrer eine sparsame Fahrweise zu finden.

1,5 Getriebeabstufung

Bei Autobahnrichtgeschwindigkeit dreht der Motor im höchsten Gang bereits mit 3000 Umdrehungen pro Minute. Hier steckt Spritsparpotenzial, was durch Absenken der Drehzahl ausgeschöpft werden könnte.

+ Absolut makellos ist die Abstufung des Sechsganggetriebes. Es arbeitet hervorragend mit der Turbomaschine zusammen, so dass diese ihre volle Kraft entfalten kann.

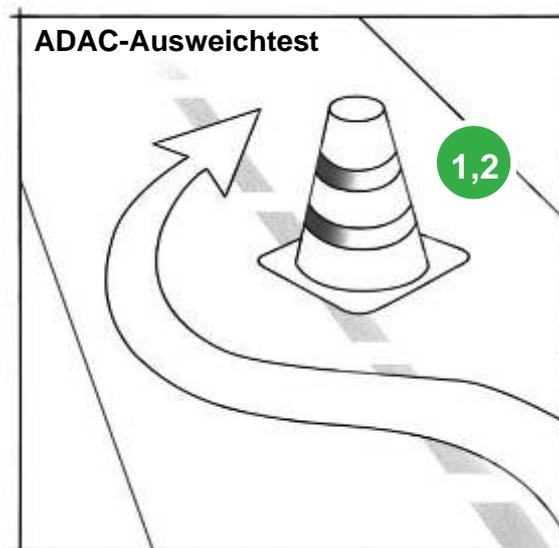


Aufwärmzeit von -10°C auf +22°C

1,6 FAHREIGENSCHAFTEN

1,2 Fahrstabilität

+ Der Golf GTI reagiert gut auf Lenkimpulse und bleibt dabei gutmütig und problemlos beherrschbar. Auch Spurrillen und Fahrbahnverwerfungen bringen den Kompakt-Wagen kaum aus der Ruhe. Nur bei sehr hohen Geschwindigkeiten jenseits von 200 km/h wird er auf der Hinterachse sehr leicht. In diesen Fällen muss das serienmäßige ESP beim starken Verzögern oder plötzlichen Richtungsänderungen schon mal regulierend eingreifen und das Fahrzeug in der Spur halten. Die serienmäßige elektronische Traktionskontrolle und das optionale elektronische Sperrdifferential sorgen für souveränen Vortrieb. Beim ADAC-Ausweichtest zeigt der Golf GTI ein sehr gutes Gesamtergebnis. Er reagiert spontan auf die Lenkbefehle, das ESP greift zum richtigen Zeitpunkt ein und regelt fein und effektiv. Das Ausweichverhalten ist neutral. Nur bei hohem Lenkwinkel drängt die Hinterachse stark nach. Der Parcours kann mit hoher Geschwindigkeit durchfahren werden.



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

+ In schnell durchfahrenen Kurven zeigt sich das Fahrwerk neutral mit einer leichten Tendenz zum Untersteuern. Bei Lastwechseln drängt das Heck sanft in Richtung Kurvenaußenseite. Der sportlich ambitionierte Fahrer lenkt dadurch die Hinterachse mit dem Gaspedal und erfreut sich hervorragender Agilität des GTI auf kurvigen Landstraßen.

1,8 Lenkung*

Mit einem Wendekreis von 10,9 m reiht sich der Golf GTI 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. Eine Empfehlung: der optionale Einparkassistent, er funktioniert erstaunlich gut und kostet nur einen moderaten Aufpreis.

2,1 Bremse

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

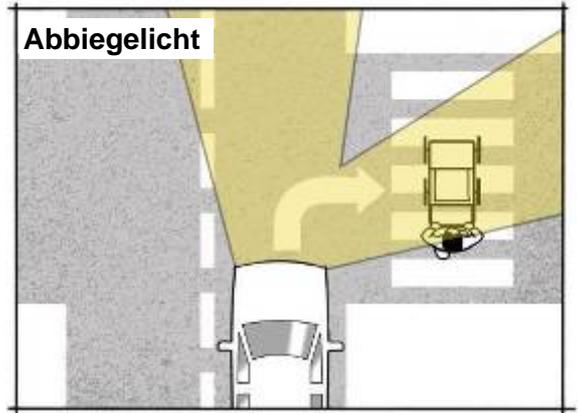
SICHERHEIT

2,2

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

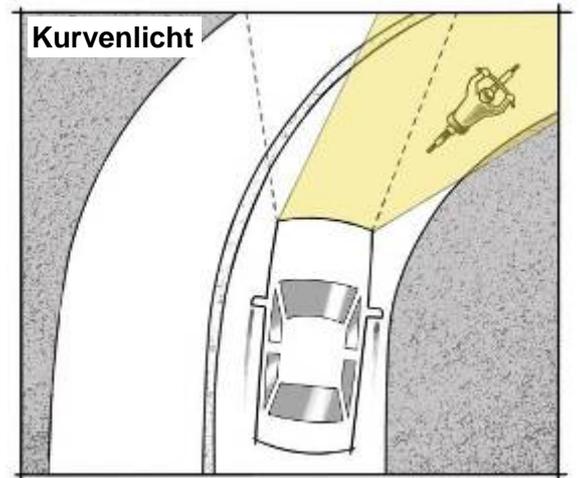
⊕ Der Golf GTI ist serienmäßig mit ESP und Bremsassistent ausgestattet. Bei ESP-Eingriffen gibt es zusätzlich einen kleinen Impuls im Lenkrad, der dem Fahrer unterstützend zeigt, in welche Richtung er am besten lenken soll, um Schleudern zu vermeiden. Ein frühzeitiger Gegenlenkimpuls animiert den Fahrer zu früherem Gegenlenken, wodurch ein verbesserter Bremsweg auf ungleichmäßig rutschigem Untergrund erreicht wird. In beiden 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. Bei der Version mit Schaltgetriebe ist ein unbeabsichtigtes Anfahren nicht möglich, weil der Motor nur bei gedrücktem Kupplungspedal gestartet werden kann.

Abbiegelicht



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.

Kurvenlicht



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

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. Die vorderen Kopfstützen bieten Personen bis zu einer Größe von 1,85 m optimalen Schutz, der Abstand zwischen Kopf und Kopfstütze ist sehr gering und damit das Risiko eines Schleudertraumas verringert. Hinten ist der Abstand zwischen Kopf und Kopfstütze nicht so günstig. In der Höhe bieten sie aber Personen bis zu einer Größe von 1,80 m guten Schutz. 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. An den sehr stabilen, griffgerechten Bügeltürgriffen lässt sich hohe Zugkraft anbringen, so können nach einem eventuellen Unfall hohe Zugkräfte aufgebracht werden, um die Türen zu öffnen.

1,9

Kindersicherheit

⊕ Der Golf VI ist für Kindersitze prinzipiell gut geeignet. Auf den Außenplätzen der Rückbank lassen sich Kindersitze 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. Beim EuroNCAP-Crashtest erhält der Golf 41 von 49 Punkten.

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.

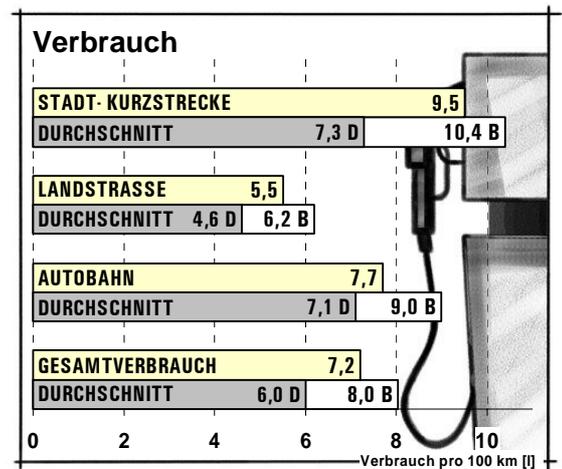
2,5 UMWELT/ECOTEST

3,7 Verbrauch/CO2*

Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch des Golf GTI liegt bei 7,2 l alle 100 km. Damit verbunden ist ein CO₂-Ausstoß von 166 Gramm pro Kilometer. Im EcoTest reicht es für 23 Punkte im Bereich CO₂. Innerorts benötigt der sportliche Wolfsburger 9,5 l, außerorts 5,5 l und auf der Autobahn 7,7 l pro 100 km. Ein Spritsparwunder ist der GTI nicht, für ein Auto jenseits der 200 PS sind es aber akzeptable Werte.

1,2 Schadstoffe

⊕ Der Schadstoffanteil im Abgas des VW ist sehr gering. Während des kompletten Zyklus des ADAC-Ecotest fällt kein Wert negativ auf. Der Golf erhält hierfür 48 von 50 Punkten. Kombiniert mit den Punkten für den CO₂-Ausstoß bekommt er 71 Punkte und somit vier Sterne.



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

4,5 WIRTSCHAFTLICHKEIT

4,2 Betriebskosten*

Die Betriebskosten werden zum Großteil aus den Ausgaben für den Kraftstoff ermittelt.

⊖ Auch wenn der Spritverbrauch des GTI noch im Klassendurchschnitt liegt, so mag er doch mit Superkraftstoff gefüttert werden und erhält somit bei den Betriebskosten eine mäßige Bewertung.

3,6 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 2,0 Liter-Turbomotor besitzt eine Steuerkette, die einen oftmals teuren Zahnriemenwechsel überflüssig macht.

- + VW verbaut nach eigenen Angaben qualitativ hochwertige und langlebige Wartungs- und Verschleißteile und gewährt eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.
- Der Longlife-Service ist nur mit speziellem, teurem Motoröl möglich. Die Werkstattstundenpreise sind hoch und durch die üppige Bereifung ist mit sehr hohen Kosten für den Reifenersatz zu rechnen, was eine bessere Benotung verhindert.

3,0 Wertstabilität*

Auch wenn der Golf GTI im Alter vermutlich noch lange von Fan zu Fan weitergereicht wird, so wird ihm für den Kalkulationszeitraum der ersten vier Jahre nur eine durchschnittliche Wertstabilität prognostiziert.

4,8 Kosten für Anschaffung*

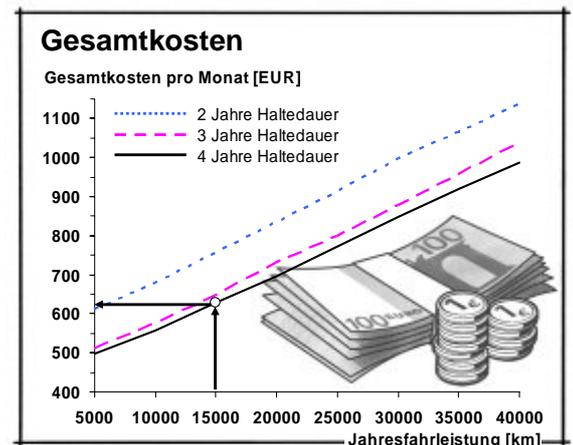
- Der Golf VI GTI ist mit Sicherheit ein gelungenes Fahrzeug. Aber ein Grundpreis von 26.650 € ist zu viel. Ordert man den Wolfsburger mit ein paar nützlichen Optionen, so übersteigt der Kaufpreis leicht 30.000 €. Im Falle des Testwagens steht ein Fahrzeugpreis von 34.287 € zu Buche.

3,3 Fixkosten*

Die Kfz-Steuer kostet im Jahr 140 €. Die Kfz-Haftpflicht- und Vollkaskoklasse liegen im Mittelfeld. Die Teilkaskoklasse ist allerdings übermäßig teuer. Hier erscheint es sinnvoll gleich auf die Vollkasko zurückzugreifen.

5,2 Monatliche Gesamtkosten*

- In keiner Einzelwertung ist der Golf wirklich günstig. Aber vor allem der hohe tatsächliche Wertverlust (prozentualer Wertverlust in Kombination mit Anschaffungspreis) und die hohen Betriebskosten bescheren ihm sehr hohe monatliche Gesamtkosten.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 627 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
Aufbau/Türen	SR/5						
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1390	4/1595	4/1197	4/1390	4/1390	4/1984	4/1984
Leistung [kW(PS)]	59(80)	75(102)	77(105)	90(122)	118(160)	155(210)	199(270)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	132/3800	148/3800	175/1550	200/1500	240/2000	280/1700	350/2500
0-100 km/h[s]	13,9	11,3	10,6	9,5	8,0	6,9	5,7
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	172	188	190	200	220	240	250
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	7,1 S	7,5 S	5,9 S	6,8 S	6,8 S	7,2 S	8,9 S
CO2 [g/km]	149	166	134	144	145	170	199
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
Steuer pro Jahr [Euro]	86	124	52	76	78	140	198
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	482	507	478	531	558	632	826
Preis [Euro]	17.615	19.040	19.445	21.865	23.415	27.595	37.365

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	1984 ccm
Leistung	155 kW(210 PS)
bei	5300 U/min
Maximales Drehmoment	280 Nm
bei	1700 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	225/45R17V
Reifengröße (Testwagen)	225/45R17W
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	10,7 m
Höchstgeschwindigkeit	240 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	6,9 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2. + 2.Gang)	3,7 s
Bremsweg aus 100 km/h	37,2 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	7,2 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	9,5/ 5,5/ 7,7 l
CO2-Ausstoß Herstellerangabe/Test	170g/km/ 166g/km
Innengeräusch 130km/h	70dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4213/1786/1501 mm
Leergewicht/Zuladung	1400 kg/470 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	350 l/660 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	690 kg/1400 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	55 l
Reichweite	760 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte fett

AUSSTATTUNG

TECHNIK

elektronische Dämpferkontrolle	945 Euro°
Parklenkassistent	105 Euro°
Berganfahrhilfe	107 Euro°
Regen- und Lichtsensor (Licht-u-Sicht-Paket)	170 Euro°
Automatikgetriebe (DSG)	1.875 Euro
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch (inkl. ASR)	Serie
Kurvenlicht (inkl. Xenon)	1.295 Euro°
Parkhilfe, elektronisch (vorne und hinten)	Serie
Reifendruckkontrolle	54 Euro°
Reserverad, vollwertig (Notrad)	49 Euro
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht (inkl. Kurvenlicht)	1.295 Euro°

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/335 Euro°
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Audioanlage (RCD 210)	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne	Serie
Isofix-Kindersicherungssystem	Serie
Klimaautomatik	Serie
Lenkrad, höhen-/längseinstellbar	Serie
Navigationssystem	ab 665°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar (geteilt)	Serie
Sitzbezüge, Leder	1.880 Euro
Skisack/Durchladeluke	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung (abnehmbar)	715 Euro
Außenspiegel, elektrisch einstellbar (+ beheizbar)	Serie
Lackierung Metallic	490 Euro°
Schiebe-Hubdach	870 Euro

° im Testwagen vorhanden

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	144 Euro
Monatliche Werkstattkosten	54 Euro
Monatliche Fixkosten	79 Euro
Monatlicher Wertverlust	350 Euro
Monatliche Gesamtkosten	627 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	15/20/26
Grundpreis	27.595 Euro

NOTENSKALA

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

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

Dieser ADAC-Autotest ist nach dem neuen, aktualisierten ADAC-Autotest-Verfahren 2009 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.01.2009 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.07.2009 gültigen Steuergesetzgebung.



TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT¹

1,9

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

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte Klassenbezogen