



## VW Golf 2.0 TDI Comfortline 4Motion (DPF)

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

Seit der zweiten Baureihe des VW Golf wird er auch mit Allradantrieb angeboten. Was früher Synchro hieß nennt sich heute 4Motion. Der 4Motion ist nur als fünftürige Limousine oder als Variant erhältlich. Bei der fünftürigen Limousine kann der Allradantrieb nur mit der stärksten Dieselmotorisierung, dem 2.0 TDI mit 140 PS, und einem Sechsgang-Schaltgetriebe kombiniert werden. Erhältlich ist er in den Ausstattungsvarianten Comfortline und Highline und kostet im Vergleich zum frontgetriebenen Golf knapp 2.000 € Aufpreis. Auch wenn der Allradantrieb die ohnehin guten Fahreigenschaften des Golf weiter verbessert, empfehlenswert ist er nur für Fahrzeugbesitzer, die ihn tatsächlich aufgrund der Straßenverhältnisse brauchen. Der Anschaffungspreis ist höher und die Unterhaltskosten teurer als die des zweiradgetriebenen Modells.

**Karosserievarianten:** Kombi **Konkurrenten:** Audi A3, Subaru Impreza

**+** gutes Platzangebot vorne, sehr hohes Sicherheitsniveau, sicheres, komfortables Fahrwerk, sehr sauberes Abgas, einfache Bedienung, exakte Schaltung, gute Fahrleistungen

**-** hoher Anschaffungspreis, teure Unterhaltskosten

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



### 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. Am Unterboden sind Abdeckungen verbaut, welche die Aerodynamik optimieren. Der Motorraum ist vollständig nach unten verschlossen. 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 530 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. Wagenheber und Radmutternschlüssel gibt es nicht. Ein Reserverad inklusive Werkzeug ist gegen Aufpreis erhältlich.

## Sicht

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

⊕ Gegenstände vor dem Fahrzeug kann man, auch wenn sie niedrig sind, noch nah am Fahrzeug erkennen. Bei Regen sorgt das große Wischfeld für gute Sicht durch die Windschutzscheibe. 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. Tagfahrlicht sorgt für gute Erkennbarkeit. Die Außenspiegel sind serienmäßig elektrisch einstell- und beheizbar, der Linke verkleinert den toten Winkel durch einen asphärischen Bereich. 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).

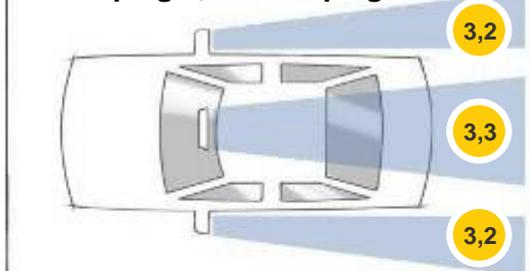


Die besonders breite C-Säule schränkt die Sicht nach schräg hinten stark ein.

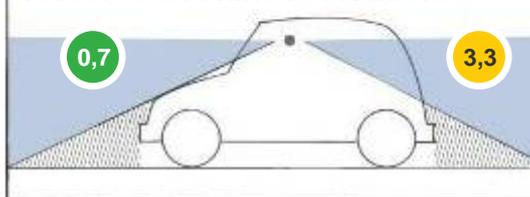
### Rundumsicht



### 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. Auch an Steigungen werden die Türen sicher offen gehalten. 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 muss einen großen Schritt machen, um ins Fahrzeug zu gelangen. Die Dachlinie ist tief gezogen. 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).

---

## 3,5 Kofferraum-Volumen\*

Der Allrad-Golf hat einen wesentlich kleineren Kofferraum als die frontgetriebenen Versionen. Er fasst nur ein mäßiges Volumen von 270 Litern, was sich durch Umklappen der Rücksitzbank zumindest auf durchschnittliche 580 Liter vergrößern lässt (gemessen bis zur Scheibenunterkante).



Mit 350 l Volumen ist der Kofferraum des Golf VI von durchschnittlicher Klassengröße

---

## 2,3 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 Ladekante liegt mit 68 cm nicht zu hoch über der Straße, 10 cm bis zum Kofferraumboden sind in Ordnung. 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. Am Kofferraumboden entsteht, im Gegensatz zu den frontgetriebenen Golfs, nach dem Umlegen der Rücksitzbank keine Stufe.
- 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.

---

## 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 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, nicht ganz optimal gelöst, durch herausziehen des Lichtschalters. Die Heckscheibenheizung schaltet sich automatisch nach zehn Minuten wieder ab, um nicht unnötig Energie zu verbrauchen. Die Bedienung der optionalen Klimaautomatik ist einwandfrei, alleine die Symbole könnten etwas größer sein. 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 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 Antipp-Funktion (1x Tippen, 3x Blinken). Das Angebot an Ablagen vorne und hinten ist gut. Am Dachhimmel ist ein Brillenfach, in die vorderen Türablagen passen sogar 1,5-l-Flaschen. In den Cupholdern ist ein Flaschenöffner integriert. Das Ablagefach unter der Armlehne fällt dem CD-Wechsler zum Opfer. Das Handschuhfach ist nicht sehr groß, aber beleuchtet und gekühlt; die Betriebsanleitung hat ihren festen separaten Platz. Optional ist eine Berganfahrhilfe verbaut.

**-** Die Kontrollleuchten für aktiviertes Fahrlicht und Nebelscheinwerfer sollten in den Armaturen integriert sein.



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

1,8

### Raumangebot vorne\*

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

3,2

### Raumangebot hinten\*

Sind die Vordersitze für 1,85 m große Personen eingestellt, bietet die Rückbank noch Menschen bis 1,85 m Platz - die Raumverhältnisse sind also nicht ganz so großzügig wie vorne, das gilt auch bei der Innenbreite und spiegelt sich wiederum im subjektiven Raumempfinden wider, das zufriedenstellend ausfällt.



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

## 2,0 KOMFORT

### 1,7 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

Das Fahrzeug war mit optionalen Sportsitzen ausgestattet. Die Lehne und die Fläche der Rücksitzbank sind nur zufriedenstellend ausgeformt, sie bieten wenig Seitenhalt. Für Erwachsene ist die Oberschenkelunterstützung etwas gering.

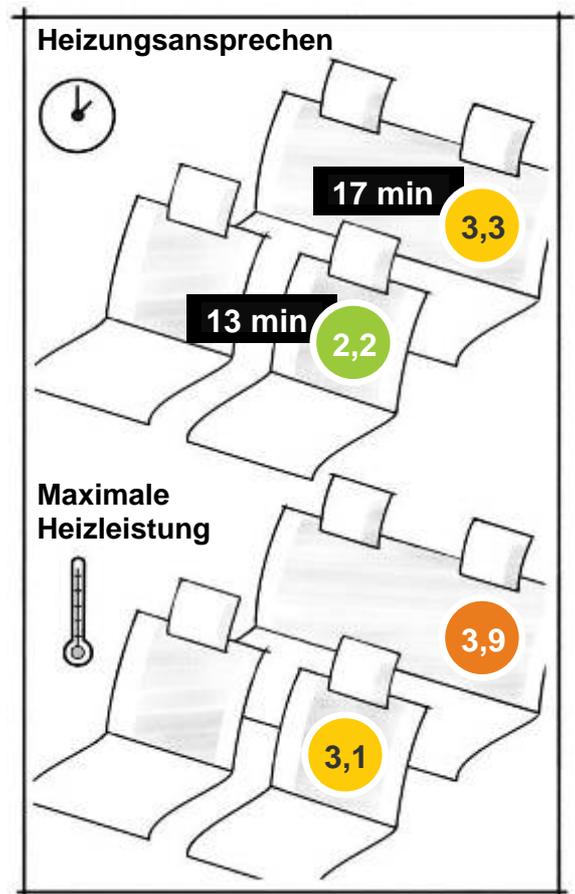
⊕ Die Vordersitze lassen sich für unterschiedliche Personengrößen und -staturen einstellen, leider nur in der Höhe und nicht in der Neigung. Ihre Lehnen sind hoch, gut ausgeformt und bieten dem Rücken festen Halt. Sie werden allerdings im oberen Bereich sehr schmal. Auch die Sitzflächen weisen eine körpergerechte Gestaltung und eine straffe Polsterung auf. So bieten die Vordersitze bei schneller Kurvenfahrt einen sehr guten Seitenhalt, die Seitenwangen sind für breit gebaute Personen aber etwas eng bemessen. 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. Für Fahrer und Beifahrer ist eine Lordosenstütze vorhanden.

### 2,0 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 deutlich hörbar, aber nicht unangenehm laut.

### 2,4 Klimatisierung

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



Aufwärmzeit von -10°C auf +22°C

**+** 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. Für Fahrer und Beifahrer werden die Temperaturen getrennt geregelt. Die Umluftfunktion kann automatisch aktiviert werden.

**-** Die hinteren Seitenscheiben können nicht komplett geöffnet werden.

---

## 1,8 MOTOR/ANTRIEB

---

### 1,8 Fahrleistungen\*

**+** Die Fahrleistungen des Golf 2.0 TDI 4Motion sind durchweg sehr gut. Sowohl bei voller Beschleunigung beim simulierten Überholvorgang als auch bei den Elastizitätsmessungen im vierten, fünften und sechsten Gang zeigt er hervorragendes Durchzugsvermögen.

---

### 2,0 Laufkultur

**+** Für einen Vierzylinder-Diesel dringen auffallend wenig Vibrationen in den Innenraum. An wenigen Drehzahlpunkten neigt der Motor etwas zum Dröhnen und Brummen. Alles in allem 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.

---

### 2,0 Getriebeabstufung

**+** Die Abstufung des Getriebes ist gut, die Drehzahlsprünge gleichmäßig und nicht zu groß. Die Gesamtübersetzung passt. Auch bei Autobahntempo dreht der Motor im größten Gang mit angenehm niedriger Drehzahl (2350 1/min bei 130 km/h).

---

## 1,9 FAHREIGENSCHAFTEN

---

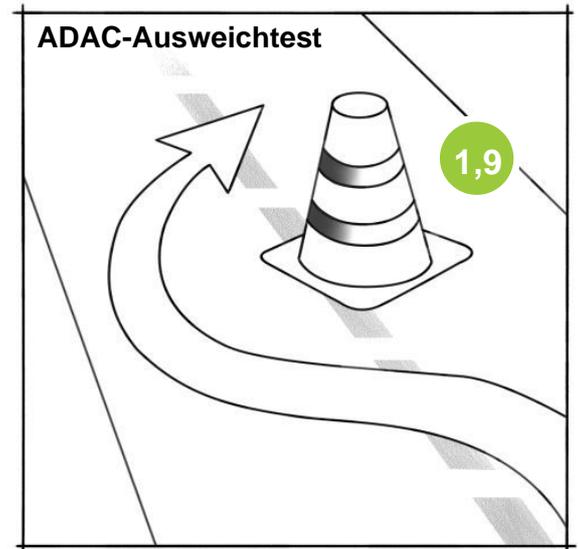
### 1,8 Fahrstabilität

**+** Muss bei hohen Geschwindigkeiten plötzlich ausgewichen werden, unterstützt den Fahrer das serienmäßige elektronische Stabilitätsprogramm ESP, das Auto auf Kurs zu halten. Es greift frühzeitig und bestimmt ein. 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. Der permanente Allradantrieb sorgt für hervorragende Traktion, auch bei weniger griffigem Untergrund. Beim ADAC-Ausweichtest zeigt der neue Golf VI ein gutes Gesamtergebnis. Auch hier zeigt das Allradfahrzeug gegenüber dem Frontriebler Vorteile. Er durchfährt den Parcours neutral bis leicht untersteuernd. Gegen geringen Aufpreis ist eine Reifendruckkontrolle erhältlich.

## 1,1 Kurvenverhalten

⊕ Der Golf verhält sich in sehr schnell gefahrenen Kurven absolut neutral. 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 nicht. Es bedarf auf trockener Strecke schon einer gewissen Provokation das Allradfahrzeug in einen instabilen Zustand zu bringen. Beladen ändert sich das Kurvenverhalten kaum und bleibt sicher. Auch beim Kurvenverhalten spielt der Allrad seine Vorteile aus.



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.

## 1,8 Lenkung\*

Mit einem Wendekreis von 10,9 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.

## 2,7 Bremse

Bei einer Notbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand steht der Golf VI nach durchschnittlich 38 m (Mittel aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Reifen 205/55 R16). 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 gut.

## 1,9 SICHERHEIT

### 2,2 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Der Golf VI ist serienmäßig mit ESP und Bremsassistent ausgestattet. Bei einer Notbremsung schaltet sich automatisch auch die Warnblinkanlage ein. Bei ESP-Eingriffen gibt es zusätzlich einen kleinen Impuls im Lenkrad, der dem Fahrer unterstützend zeigt, in welche Richtung er am besten lenken soll, um Schleudern zu vermeiden. 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.

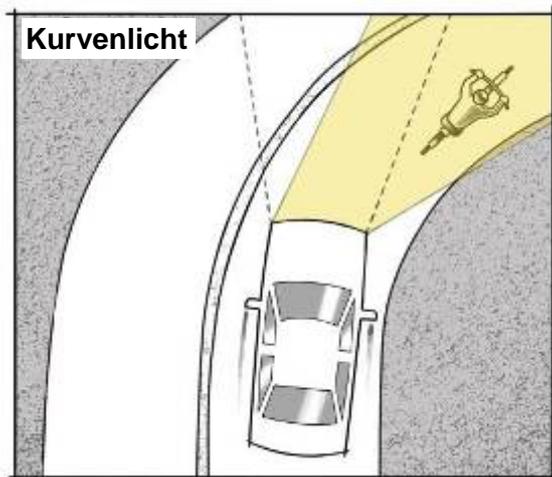
### 1,7 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ 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 hohe Zugkräfte zum öffnen der Türen aufgebracht werden.

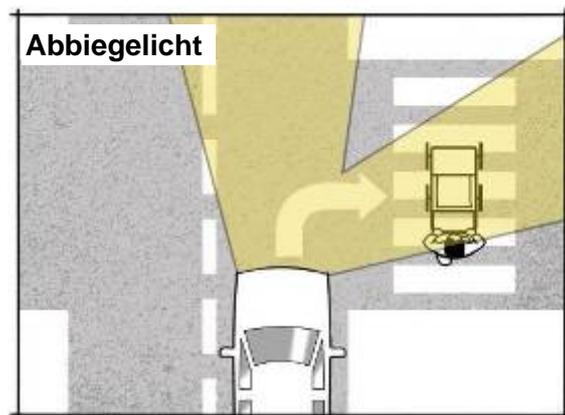
⊖ Die hinteren Kopfstützen rasten im oberen Bereich nicht ein, sie können bei einem Unfall leicht wieder nach unten gedrückt werden; dann bieten sie nur Personen bis 1,60 m guten Schutz. Der Verbandkasten wird in der Reserveradwanne aufbewahrt und ist bei beladenem Kofferraum kaum erreichbar.

### 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.



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



**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.

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 bekommt der Golf 41 von 49 Punkten im Bereich Kindersicherheit.

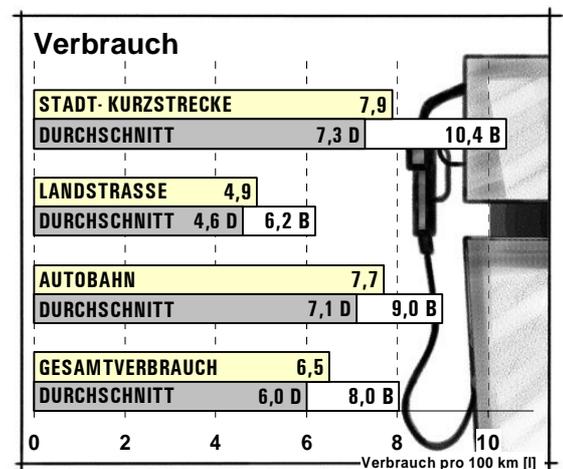
## 2,6 Fußgängerschutz

⊕ 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 Golf VI 22 von maximal 36 Punkten und damit drei von vier möglichen Sternen.

## 2,9 UMWELT/ECOTEST

### 3,8 Verbrauch/CO<sub>2</sub>\*

Der Golf 2.0 TDI 4Motion ist nicht arg sparsam. Der Allradantrieb trägt dazu bei. Er verbraucht zwischen einem und eineinhalb Liter mehr als der frontgetriebene Golf. Ein durchschnittlicher Testverbrauch von 6,5 Litern auf 100 km ist für einen Diesel nicht lobenswert. In der Stadt konsumiert er 7,9 l/100 km, auf der Landstraße 4,9 l/100 km und auf der Bundesautobahn 7,7 l/100 km. Dabei emittiert er 169 g CO<sub>2</sub> pro Kilometer, was im ADAC EcoTest für nur 22 Punkte reicht.



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

### 1,9 Schadstoffe

⊕ Der Schadstoffausstoß ist einwandfrei. Keiner der Abgasbestandteile tritt in erhöhter Konzentration auf. Im ADAC-Ecotest erhält er hierfür 41 Punkte. Kombiniert mit den Punkten für CO<sub>2</sub> erreicht er insgesamt 63 Punkte, was nur zu drei Sternen reicht.

## 3,8 WIRTSCHAFTLICHKEIT

### 2,8 Betriebskosten\*

Die Betriebskosten werden hauptsächlich aus den Kosten für den Kraftstoff ermittelt. Auch wenn der Golf nur günstigen Dieselmotorkraftstoff fordert, der erhöhte Verbrauch erlaubt bei den Betriebskosten nur eine durchschnittliche Bewertung.

### 2,2 Werkstatt- / Reifenkosten\*

Der VW besitzt eine fahrabhängige Serviceanzeige. Laut Hersteller ist dabei im Schnitt alle 28.000 Kilometer - spätestens aber nach zwei Jahren ein "Intervall-Service" (mit Ölwechsel) fällig. Dazwischen, also im 3. - dann im 5. Jahr usw., muss eine Inspektion (ohne Ölwechsel) durchgeführt werden. Bei 210.000 km muss der Zahnriemen gewechselt werden.

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

- Teure Werkstattstundenpreise verhindern eine noch bessere Benotung.

## 2,4 Wertstabilität\*

+ Der Golf hat einen großen Fankreis. Vor allem Bewohner von ländlichen Gegenden werden sich auch am allradgetriebenen Golf erfreuen. In großen Stückzahlen wird er trotzdem nicht verkauft werden, was ihn zu einem seltenen, gesuchten Exemplar auf dem Gebrauchtwagenmarkt macht. Dieser Seltenheitswert kombiniert mit modernster Dieseltechnik und Partikelfilter wird dem Golf 2.0 TDI einen stabilen Restwertverlauf bescheren.

## 4,5 Kosten für Anschaffung\*

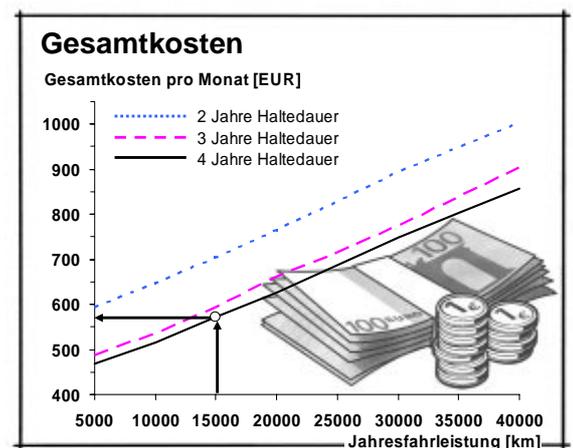
- Günstig in der Anschaffung war der Golf noch nie. Der Allradantrieb kostet allerdings zusätzlich. Der Golf 2.0 TDI Comfortline 4Motion hat einen Grundpreis von 26.025 €. Das ist für ein kompaktes Fahrzeug der unteren Mittelklasse sehr viel. Typisch für VW ist die Aufpreisliste lang. Das Navigationssystem RNS 510 alleine kostet über 2.000 € Aufpreis, die Xenon-Scheinwerfer mehr als 1.000 €. So summieren sich die Optionen und der Grundpreis des Golf zu einem Testwagenpreis von 34.932 €.

## 4,5 Fixkosten\*

- Die Fixkosten sind hoch. Für den Diesel bezahlt man jährlich 240 € Kfz-Steuer. Die Kfz-Versicherung ist sehr teuer. Nur die Vollkaskoklasse liegt im Klassendurchschnitt, Haftpflicht und Teilkasko sind übermäßig teuer.

## 4,3 Monatliche Gesamtkosten\*

- Die Unterhaltskosten des Allrad-Golf sind hoch. Auch wenn der prozentuale Wertverlust gering ist, durch den hohen Anschaffungspreis ist der tatsächliche Wertverlust nicht zu vernachlässigen. Die Fixkosten sind sehr hoch angesiedelt, die Betriebskosten liegen im Klassendurchschnitt. Eine schlechte Benotung der monatlichen Gesamtkosten verhindern auch günstige Werkstatt- und Reifenkosten nicht.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 572 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

## DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.4	1.2 TSI	1.4 TSI	1.4 TSI	GTI	1.6 TDI	2.0 TDI	GTD
Aufbau/Türen	SR/5							
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1390	4/1197	4/1390	4/1390	4/1984	4/1598	4/1968	4/1968
Leistung [kW(PS)]	59(80)	77(105)	90(122)	118(160)	155(210)	77(105)	103(140)	125(170)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	132/3800	175/1550	200/1500	240/2000	280/1700	250/1500	320/1750	350/1750
0-100 km/h[s]	13,9	10,6	9,5	8,0	6,9	11,3	9,3	8,1
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	172	190	200	220	240	189	209	222
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	7,1 S	5,9 S	6,8 S	6,8 S	7,2 S	4,8 D	4,9 D	5,6 D
CO2 [g/km]	149	134	144	145	170	119	126	134
Versicherungsklassen KH/VK/TK	16/16/18	15/17/18	15/17/18	16/18/22	15/20/26	17/18/21	19/19/23	19/23/24
Steuer pro Jahr [Euro]	86	52	76	78	140	152	202	218
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	485	480	535	563	640	474	538	602
Preis [Euro]	17.800	19.650	22.225	23.800	28.250	21.800	25.725	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	1968 ccm
Leistung	103 kW (140 PS)
bei	4200 U/min
Maximales Drehmoment	320 Nm
bei	1750 U/min
Kraftübertragung	Allrad permanent
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	205/55R16V
Reifengröße (Testwagen)	<b>205/55R16H</b>
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	<b>10,7 m</b>
Höchstgeschwindigkeit	206 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,4 s
Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	<b>5,8 s</b>
Bremsweg aus 100 km/h	38,4 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	<b>6,5 l</b>
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	<b>7,9/ 4,9/ 7,7 l</b>
CO2-Ausstoß Herstellerangabe/Test	145g/km/ <b>169g/km</b>
Innengeräusch 130km/h	<b>68dB(A)</b>
Länge/Breite/Höhe	4199/1786/1512 mm
Leergewicht/Zuladung	<b>1490 kg/530 kg</b>
Kofferraumvolumen normal/geklappt	<b>270 l/580 l</b>
Anhängelast ungebremst/gebremst	730 kg/1600 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	60 l
Reichweite	<b>920 km</b>
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte fett

## AUSSTATTUNG

### TECHNIK

Abbieglicht (inkl. Nebelscheinw.)	180 Euro°
Parklenkassistent	105 Euro
Berganfahrhilfe	107 Euro°
Regen- und Lichtsensor (Licht- und Sicht-Paket)	170 Euro°
Totwinkelassistent	nicht erhältlich
Automatikgetriebe (nicht für 4MOTION)	nicht erhältlich
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht (inkl. Bi-Xenon)	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	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°
Klimaanlage	Serie
Klimaautomatik (inkl. Autom. Umluft)	345 Euro°
Knieairbag (nur Fahrerseite)	Serie
Navigationssystem	ab 665°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie

### AUSSEN

Anhängerkupplung (abnehmbar)	715 Euro
Lackierung Metallic	490 Euro°
Schiebe-Hubdach (Glasdach elektrisch)	870 Euro

° im Testwagen vorhanden

## KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	<b>120 Euro</b>
Monatliche Werkstattkosten	42 Euro
Monatliche Fixkosten	<b>89 Euro</b>
Monatlicher Wertverlust	321 Euro
Monatliche Gesamtkosten	<b>572 Euro</b>
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18/19/23
Grundpreis	26.450 Euro

## NOTENSKALA

<span style="color: green;">●</span> Sehr gut	0,6 – 1,5	<span style="color: orange;">●</span> Ausreichend	3,6 – 4,5
<span style="color: lightgreen;">●</span> Gut	1,6 – 2,5	<span style="color: red;">●</span> Mangelhaft	4,6 – 5,5
<span style="color: yellow;">●</span> Befriedigend	2,6 – 3,5		

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

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



## TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT<sup>1</sup>

**2,2**

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

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