



VW Golf GTD (DPF)

Dreitürige Schräghecklimousine der unteren Mittelklasse (125 kW / 170 PS)

In den 80er Jahren gab es ihn schon, den Golf GTD. Als Golf VI kann man ihn heute wieder kaufen, allerdings mit 100 PS mehr. Der Kompaktwagen sieht schnittig aus, innen und außen mit sportlichen Akzenten (z.B. Seitenschweller). Die versprechen nicht zu viel, denn der kultivierte Common-Rail-Diesel sorgt dank 350 Nm Drehmoment für flotte Fahrleistungen, unterstützt vom ideal abgestimmten Sechsgang-Schaltgetriebe. Dank Sound-Tuning hört sich unter Last der Motor für einen Diesel-Vierzylinder ungemein kernig an. Ein schlechtes Gewissen muss man nicht haben: Der Verbrauch bleibt im Rahmen und die Schadstoffe werden gemäß Euro-5-Norm gefiltert. Das straffe Fahrwerk bietet noch genug Komfort; die elektronische Dämpferregelung DDC ist empfehlenswert. Der Innenraum bietet erstaunlich viel Platz, selbst vier Erwachsene reisen angenehm. Für einen bequemeren Zustieg nach hinten sei der Fünftürer empfohlen. Sicherheitstechnisch ist der Golf GTD auf dem neuesten Stand. Ein rundum gelungenes Auto also? Ja, aber mit einem Haken: über 28.000 Euro Basispreis sind sehr viel Geld.

Karosserievarianten: Drei- und Fünftürer. **Konkurrenten:** u.a. Ford Focus, Opel Astra, Peugeot 308, Seat Leon.

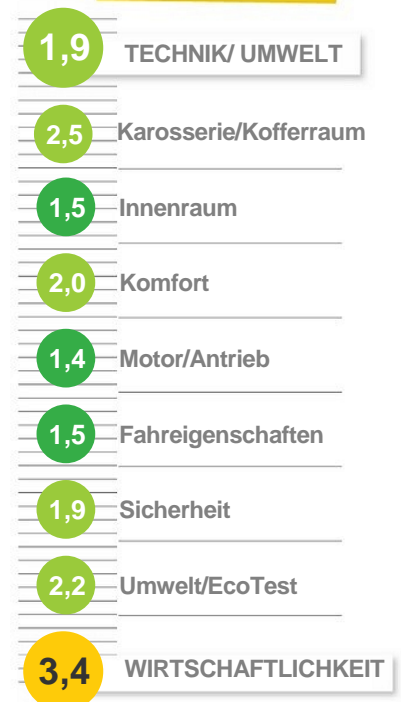
+ gute Verarbeitung, gutes Platzangebot vorne, sehr hohes Sicherheitsniveau, sicheres Fahrwerk, angemessener Verbrauch

- sehr hoher Anschaffungspreis, hohe Fixkosten

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



ADAC-URTEIL



2,5

KAROSSERIE/KOFFERRAUM

2,0

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 werten das Interieur auf. Alle Fächer und Ablagen sind mit Samt oder Velour ausgeschlagen, das fühlt sich nicht nur angenehm an, sondern reduziert auch eventuelle Geräusche. Der Unterboden ist im vorderen Bereich vorbildlich abgeschottet, was Luftverwirbelungen (würden den Verbrauch erhöhen) reduziert und den Motorraum vor Schmutz schützt. Die Tankklappe wird über die Zentralverriegelung auf- und zugeschlossen. Die Türausschnitte sind zwar vorbildlich gegen Eindringen von Schmutz geschützt - beim unvorsichtigen Ein- und Aussteigen kann man aber die lackierten und ungeschützten Türschweller leicht verkratzen. Auf dem Dach sind bis zu 75 kg Gepäck erlaubt.

⊖ Front- und Heckschürze sind glattflächig und vollständig lackiert; das sieht schön aus, verzeiht aber kein "Anecken" - schon bei Kleinigkeiten sind teure Reparaturen nötig. An den Seiten sieht es nicht besser aus, Seitenschutzleisten gibt's nicht mehr, eine unvorsichtig geöffnete Türe eines Nachbarautos hinterlässt gleich einen teuren Schaden. Bei einer Reifenpanne steht nur ein Reifenreparaturset zur Verfügung, ein Reserverad (Notrad) kostet Aufpreis. Ohne Reserverad gibt es keinen Wagenheber, sogar einen Radmutternschlüssel hat sich VW gespart.

2,1

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. Bei störendem Scheinwerferlicht von hinten blendet der Innenspiegel automatisch ab (Extra). Die Außenspiegel sind serienmäßig elektrisch einstell- und beheizbar. Parksensoren vorne und hinten gibt's beim GTD ebenso ohne Aufpreis.

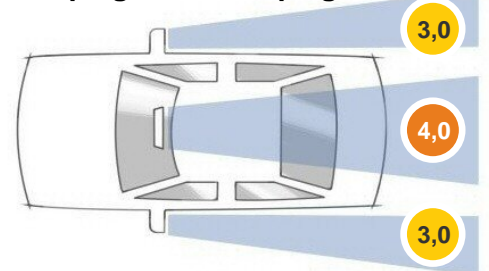


Die besonders breite C-Säule und die Kopfstützen im Fond schränken die Sicht nach schräg hinten stark ein.

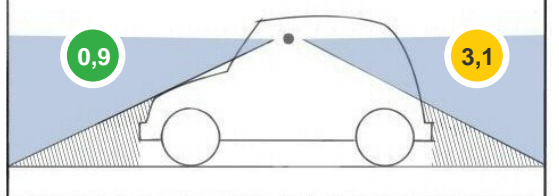
Rundumsicht



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.

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 Abbiegelicht sind in dieser Ausstattungsvariante serienmäßig an Bord. Bi-Xenonscheinwerfer mit dynamischem Kurvenlicht und LED-Tagfahrlicht gibt es gegen Aufpreis, sie bieten eine sehr gute Straßenausleuchtung und eine homogene Lichtverteilung.

⊖ Die äußeren Luftausströmer (Alurahmen) spiegeln sich nachts in den Seitenscheiben

3,1 Ein-/Ausstieg

⊕ Die Zentralverriegelung lässt sich mit einer praktischen Fernbedienung steuern, mit der auch die Fenster geöffnet und geschlossen werden können. Optional ist ein schlüsselloses Zugangssystem erhältlich (im Testwagen vorhanden). Der Schweller ist angenehm niedrig, die Füße müssen nicht weit angehoben werden. Die Sitzfläche des Fahrersitzes befindet sich 56 cm über der Straße. Insgesamt steigt man vorne bequem ein, auch dank der großen Türausschnitte; schwieriger wird es nur in engen Parklücken, dann können die langen Türen nur knapp geöffnet werden. Für alle außen Sitzenden sind Haltegriffe am Dachhimmel vorhanden.

⊖ Der Abstand zwischen Sitzaußenkante und Schwelleraußenkante ist groß. Bei den serienmäßigen Sportsitzen stören die hochgezogenen Seitenwangen der Sitze etwas beim Einsteigen. Nach hinten ein- und auszusteigen ist mühsam, immerhin hilft die Easy-Entry-Funktion der Vordersitze (mit Memory, so dass beim Zurückklappen die alte Sitzposition erreicht wird). 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) - VW weist im Instrumentendisplay bei jedem Motorabstellen extra auf die Safe-Sicherung (Diebstahlschutz) hin.

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). Der Kofferraum kann mit sperrigen Gegenständen über einen weiten Teil bis zum Dach hoch beladen werden.



Mit 350 l Kofferraumvolumen stellt der Golf mehr Platz für das Gepäck zur Verfügung als seine größten Konkurrenten Opel Astra (305 l) und Ford Focus (345 l).

2,7 Kofferraum-Zugänglichkeit

Die Ladekante liegt mit 69 cm über der Straße relativ hoch. Besonders lästig ist die innere Bordwand von fast 20 cm. Über diese muss beispielsweise der Wasserkasten beim Ausladen wieder herübergehoben werden.

⊕ Die Kofferraumklappe wird über das VW-Emblem entriegelt und lässt sich leicht anheben und auch wieder schließen, hierfür gibt es praktische Griffmulden an der Innenseite der Heckklappe. Die Ladeöffnung ist groß, die Klappe öffnet 1,90 m hoch und wird damit nicht so schnell gefährlich für den Kopf. Das Format des Gepäckabteils fällt zweckmäßig aus, es ist relativ rechteckig, kaum zerklüftet und nicht zu tief, man kommt gut an das Gepäck.

⊖ An den seitlichen Ecken der geöffneten Kofferraumklappe kann man sich leicht den Kopf stoßen. Bei vorgeklappten Rücksitzen behindert eine Stufe das Verschieben des Gepäcks. Die Beleuchtung ist schwach.

2,8 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehne lässt sich im Verhältnis 40:60 geteilt umklappen. Da die Sitzfläche fest bleibt, stört bei umgelegten Rücksitzlehnen eine deutliche Stufe, Gepäck kann nicht einfach von hinten nach vorne durchgeschoben werden. Der Klappmechanismus funktioniert recht leicht; da die seitlichen hinteren Kopfstützen aber nicht versenkbar sind, können sie beim Vorklappen an den Vordersitzen hängen bleiben, wenn die Sitze zu weit nach hinten gerückt sind (andere Kopfstützen hinten als beim "Standard"-Golf). Kleine Utensilien können im Kofferraum nirgends so recht befestigt werden, es gibt kein Netz, nur Befestigungsösen unten an den Seiten und einen Haken unter der Hutablage.

⊕ Eine praktische Durchladeluke in der Rücksitzlehne ist serienmäßig.

1,5 INNENRAUM

1,3 Bedienung

⊕ Auch hier ist der Golf GTD 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 neben dem Momentan- und Durchschnittsverbrauch auch die restliche Reichweite an. Die Scheibenwischer und die Scheinwerfer werden auf Wunsch von einem Sensor gesteuert. Nebelscheinwerfer und -schlussleuchte aktiviert man durch Herausziehen des Lichtschalters – nicht in allen Fällen eine optimale Lösung. Mit der serienmäßigen Klimaautomatik steht auch eine automatische Umluftkontrolle zur Verfügung. Die Heckscheibenheizung schaltet sich automatisch nach zehn Minuten wieder ab, um nicht unnötig Energie zu verbrauchen. Die Bedieneinheit der Klimatisierung ist günstig angeordnet und insgesamt gut zu bedienen, bedarf aber einer gewissen Eingewöhnung angesichts des Funktionsumfangs. Das optionale Navigationssystem lässt sich über den Touchscreen recht einfach bedienen und sitzt in günstiger Höhe, die angezeigten Anweisungen kann man gut ablesen. Die Fensterheber verfügen über Antippautomatik (herunter und hoch) sowie über einen zuverlässigen Einklemmschutz, die Außenspiegel kann man ebenfalls elektrisch einstellen – alle Schalter in der Fahrertüre sind sehr ergonomisch angeordnet. Der Blinker verfügt über eine Antipp-Funktion (1x Tippen, 3x Blinken). Ein Berganfahrassistent ist Serie. Das Angebot an Ablagen vorne und hinten ist gut. In die vorderen Türablagen passen sogar 1,5-l-Flaschen. Das Handschuhfach ist nicht sehr groß, aber beleuchtet und gekühlt; die Betriebsanleitung hat ihren festen separaten Platz.



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

1,1 Raumangebot vorne*

+ Auf den vorderen Plätzen finden Personen bis zu einer Größe von über 2 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.

2,6 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 fällt aber nur zufriedenstellend aus, weil es hinten keine Türen gibt und die Karosserielinie etwas höher verläuft und damit seitlich weniger Ausblick gibt.



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

2,0 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 ein wenig nach, aber schon die "Normal"-Abstimmung bietet einen guten Kompromiss und ordentliches Ansprechen. "Sport" macht den Golf eigentlich unnötig hoppelig, andererseits wird der Fahrer noch umfassender über die Straße informiert. Im "Normal"-Modus werden lange Fahrbahnwellen gut abgedefert, 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, Unebenheiten werden aber geschmeidiger geschluckt, andererseits erhöht sich die Seitenneigung und die Nickbewegungen etwas. Der Unterschied beim Ansprechen des Fahrwerks zwischen "Comfort" und "Sport" ist beim Golf nicht so ausgeprägt wie beim Passat.

1,7 Sitze

+ Der Golf GTD verfügt serienmäßig über Sportsitze vorne. Diese bieten dank gut konturierter Lehne und Sitzfläche einen sehr guten Seitenhalt, gleichzeitig ist das Ein- und Aussteigen aber nicht unbequem - ein ausgezeichneter Kompromiss. 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 an, die sich aber nur in der Intensität und nicht in der Höhe einstellen lassen. Gegen Aufpreis gibt es in Höhe und Intensität elektrisch einstellbare Lordosenstützen. Beide Sitze vorne lassen sich in der Höhe, nicht aber in der Neigung justieren. Der Fahrer kann sein linkes Bein sehr gut abstützen.

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 im guten bis zufriedenstellenden Bereich. Subjektiv unaufdringlich bleiben die Motor-, Wind- und Fahrgeräusche bis in hohe Geschwindigkeitsbereiche. Grenzwertig wird das Motorgeräusch aber unter Last, da VW gezielt sportliche Geräusche erzeugt und diese über die Frontscheibe und die Motorwand, die beide in gewisser Weise damit als Lautsprecher dienen, in den Innenraum leitet. Das hört sich für Motorbegeisterte schön an, kann aber auf langen Strecken etwas stressen - dennoch sei hier betont: so kernig und dynamisch hat sich noch kaum ein Vierzylinder-Diesel angehört, der auch glatt als sportlicher Benziner durchgehen könnte.

2,5 Klimatisierung

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

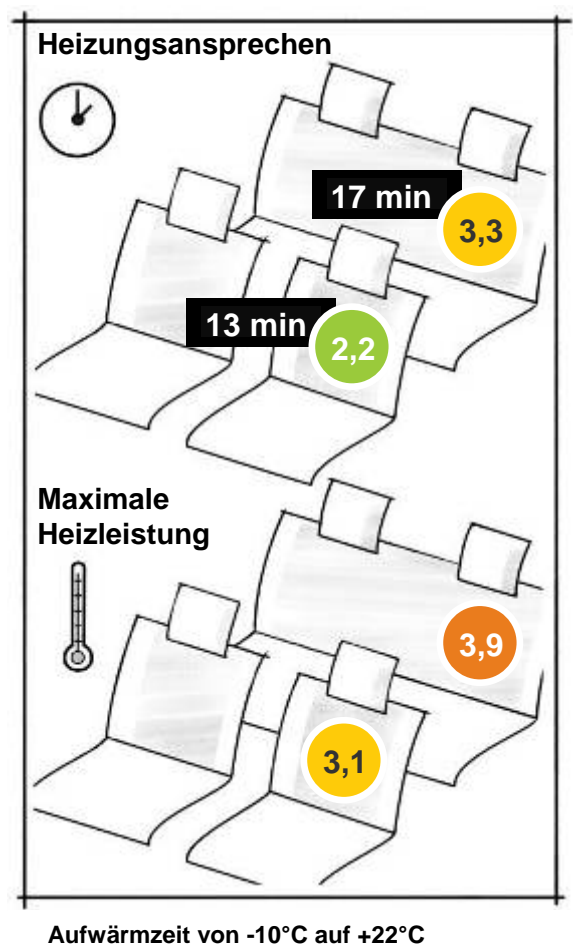
Die Heizung spricht vorne gut an, braucht aber eine gewisse Zeit, bis sie den vorderen Innenraum auf angenehme Temperaturen gebracht hat. Hinten sind Ansprechen und Heizwirkung etwas schlechter als vorne.

⊕ Die serienmäßige Zweizonen-Klimaautomatik regelt fein und situationsangepasst. Fahrer und Beifahrer können sich ihre Temperatur getrennt einstellen. Die Luftmengenverteilung kann separat für oben, mitte und unten über Tasten angewählt werden und bietet damit zahlreiche Kombinationsmöglichkeiten. Die Umluftsteuerung erfolgt auf Wunsch automatisch. Einen Aktivkohlefilter gibt es serienmäßig.

1,4 MOTOR/ANTRIEB

1,1 Fahrleistungen*

⊕ Der 170-PS-Common-Rail-Diesel zieht kräftig an und beschleunigt den GTD standesgemäß. Er gibt seine Kraft sehr harmonisch über ein weites Drehzahlband ab. Auch niedrige Drehzahlen sind kein Problem, energisch lässt er bis 4.500 U/min kaum nach. Überholvorgänge sind schnell erledigt. Die Elastizität ist in allen Gängen sehr gut für diese Fahrzeugklasse. Das Ansprechen des Motors auf Gasbefehle ist für einen so kräftigen Turbodiesel gut, er zeigt sich weitgehend verzögerungsfrei.



1,7 Laufkultur

+ Der Vierzylinder-Diesel arbeitet mit Common-Rail-Einspritzung und läuft erstaunlich laufruhig. Es dringen kaum Vibrationen mehr bis zu den Insassen durch. Auch akustisch wird er nicht aufdringlich, Dröhnen oder Brummen sind ihm fremd, für dezenten "Radau" sorgt nur der Soundgenerator.

1,7 Schaltung

+ Die 6-Ganggetriebe lässt sich leichtgängig schalten, die Präzision ist gut. Auch schnelle Gangwechsel gelingen gut. Die Schaltwege gehen in Ordnung, könnten für ein sportliches Auto aber kürzer sein. Der Rückwärtsgang lässt sich problemlos einlegen, er ist von den Vorwärtsgängen klar getrennt, um ein Verschalten zu vermeiden. Eine dynamische Schaltpunktanzeige zeigt den jeweils ökonomisch sinnvollsten Gang an.

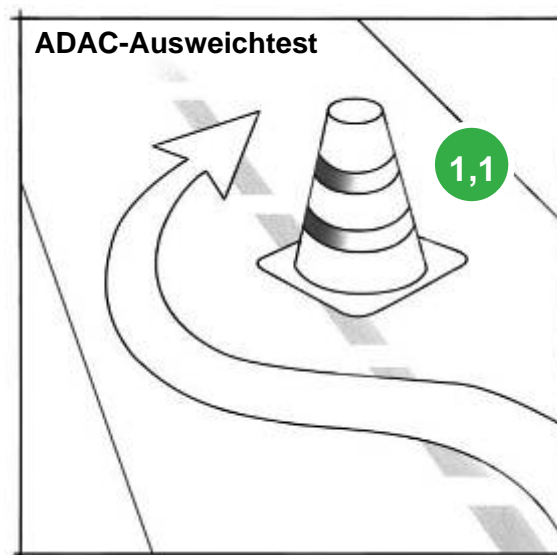
1,0 Getriebeabstufung

+ Die sechs Gänge passen gut zur Leistungscharakteristik des Motors. Der kann sein volles Temperament entfalten, bei hohen Geschwindigkeiten verfügt er aber dennoch über ausreichend Drehzahlreserven. Die Gänge sind so abgestuft, dass keine zu großen Sprünge zwischen den einzelnen Stufen entstehen. Die Gesamtübersetzung hat VW nicht zu lange gewählt, was der Agilität und dem Fahrspaß (siehe Fahrleistungen) zu gute kommt, sich aber nicht negativ auf den Verbrauch auswirkt (siehe Kapitel Umwelt).

1,5 FAHREIGENSCHAFTEN

1,2 Fahrstabilität

+ Muss bei hohen Geschwindigkeiten plötzlich ausgewichen werden, unterstützt den Fahrer das serienmäßige elektronische Stabilitätsprogramm ESP, das Auto auf Kurs zu halten. Der Golf GTD reagiert gut auf Lenkimpulse und bleibt dabei gutmütig und problemlos 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 Vorwärtstkommen. Beim ADAC-Ausweichtest zeigt der neue Golf VI in der Sportversion ein sehr gutes Gesamtergebnis (Fahrwerksmodus Normal). Er reagiert spontan auf die Lenkbefehle, das ESP greift zum richtigen Zeitpunkt ein und regelt fein und effektiv. Dadurch kann der Ausweichtest recht neutral durchfahren werden. Eine gelungene Abstimmung.



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 GTD 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 bleibt absolut gutmütig und leicht beherrschbar. Beladen ändert sich das Kurvenverhalten kaum und bleibt sicher.

1,8 Lenkung*

Mit einem Wendekreis von 10,9 m reiht sich der Golf GTD 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.

1,8 Bremse

⊕ Bei einer Notbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand steht der Golf GTD nach durchschnittlich 36,5 m (Mittel aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Reifen 225/40 ZR18). Die Bremsanlage zeigt sich dabei standfest, es tritt kein Fading mit zunehmender Belastung auf. Ein Bremsassistent hilft auch dem weniger geübten Fahrer, das volle Potenzial der Fahrzeugbremsen zu nutzen. Ansprechen und Dosierbarkeit sind insgesamt sehr gut.

1,9 SICHERHEIT

2,1 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Der Golf GTD 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. Die LED-Rückleuchten sind für nachfolgende Fahrer besonders gut zu erkennen. Gegen Aufpreis ist eine indirekt messende Reifendruckkontrolle erhältlich. Bei der Version mit Schaltgetriebe ist ein unbeabsichtigtes Anfahren nicht möglich, weil der Motor nur bei gedrücktem Kupplungspedal gestartet werden kann.

1,6 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Der neue Golf VI erzielt beim Crashtest nach EuroNCAP-Norm ausgezeichnete Ergebnisse, er erreicht 35 von 37 maximalen Punkten (Test 2009) 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 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 - 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.

2,2 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. Jedoch ist es konzeptbedingt bei einem Dreitürer nicht so leicht, die sperrigen Kindersitze nach hinten auf die Rückbank zu wuchten. Die Gurtlängen reichen auch für Kindersitze mit hohem Gurtbedarf aus. Die Gurtschlösser sind kurz und ermöglichen eine lagestabile Befestigung. Auf den beiden Außenplätzen hinten sind die Abstände der unteren Gurtpunkte auch für breite Kindersitze groß genug. Nur beim mittleren Platz sind diese zu schmal. Der Beifahrerairbag lässt sich mit dem Schlüssel deaktivieren, dann kann auf diesem Platz auch ein rückwärtsgerichteter Kindersitz montiert werden.

⊖ Die Rücksitzbank ist nicht für drei Kindersitze gleichzeitig geeignet.

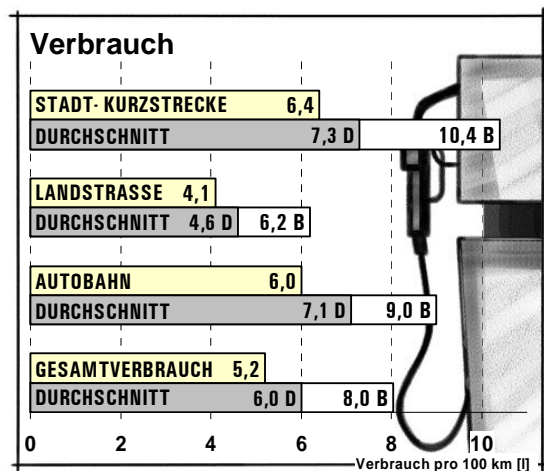
2,6 Fußgängerschutz

Der Stoßfänger und die mittleren Bereiche sowie die Vorderkante der Motorhaube sind angemessen entschärft. Lediglich die Kotflügel sollten noch weicher gestaltet werden. So erhält der neue Golf VI 22 von maximal 36 Punkten und damit drei von vier möglichen Sternen.

2,2 UMWELT/ECOTEST

2,8 Verbrauch/CO2*

Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch des Golf GTD mit Handschaltung liegt bei 5,2 l Diesel alle 100 km. Damit verbunden ist ein CO₂-Ausstoß von 138 g pro Kilometer. Im EcoTest reicht es für 32 Punkte im Bereich CO₂. Innerorts benötigt der sportliche Wolfsburg 6,4 l, außerorts 4,1 l und auf der Autobahn 6,0 l Diesel pro 100 km. Das sind angesichts der im Bedarfsfall zur Verfügung stehenden Leistung sehr ansehnliche Werte. Auch forcierte Fahrweise lässt den Verbrauch kaum über 8 l/100 km ansteigen. Wer es darauf anlegt, kann problemlos Verbrauchswerte unter 5 l/100 km erzielen.



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

1,5

Schadstoffe

+ Die Schadstoffanteile im Abgas sind sehr niedrig, auch die Stickoxid-Werte im anspruchsvollen Autobahn-Zyklus - eine typische Schwachstelle bei Dieselmotoren - bleiben im Rahmen. Daher erhält der Golf GTD im Bereich Schadstoffe des EcoTest verdient 45 von 50 möglichen Punkten. Zusammen mit den Punkten für den Verbrauch ergibt das 77 Punkte im ADAC EcoTest und damit locker vier von fünf möglichen Sternen. Der Golf GTD ist ein ausgesprochen vernünftiger Sportler, der Fahrspaß bietet, dabei die Umwelt aber nicht zu sehr belastet.

3,4

WIRTSCHAFTLICHKEIT

1,9

Betriebskosten*

+ Dank des verhältnismäßig günstigen Verbrauchs halten sich die Aufwendungen für den Kraftstoff in Grenzen. Die Kosten für den Betrieb ergeben sich in erster Linie aus den Ausgaben für den Sprit - somit reicht es für eine gute Bewertung.

3,2

Werkstatt- / Reifenkosten*

Der VW besitzt eine fahrabhängige Serviceanzeige. Laut Hersteller ist dabei im Schnitt alle ?? .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 Diesel besitzt einen Zahnriemen, der spätestens nach 210.000 km gewechselt werden muss.

+ VW verbaut nach eigenen Angaben qualitativ hochwertige und langlebige Wartungs- und Verschleißteile, die zur Kosteneinsparung beitragen. Zudem gewährt auch VW eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung. Der Dieselpartikelfilter ist wartungsfrei und auf Lebensdauer ausgelegt.

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

2,6

Wertstabilität*

Die gewaltigen Verwerfungen am Automarkt haben dazu geführt, dass allgemein die Wertstabilität von PKWs schlechter geworden ist. Davor ist auch der neueste Golf nicht gefeit. Dennoch kann beim neuen Golf GTD dank moderner Technik und sparsamen Motors noch von einem guten bis zufriedenstellenden Restwertverlauf ausgegangen werden.

4,3

Kosten für Anschaffung*

- Volkswagen baut tolle Autos - aber zu einem erschreckenden Preis. Über 28.000 Euro kostet das Golf-GTD-Vergnügen mit Handschaltung. Die Ausstattung umfasst das Nötige (Bereich Sicherheit umfangreich), angenehme Details müssen aber extra bezahlt werden. So sollten beispielsweise Xenonlicht und ein Regen- und Lichtsensor an Bord sein, damit auch später der Wiederverkauf besser klappt. Aber das alles kostet viel Geld. Immerhin gibt's die Zwei-Zonen-Klimaautomatik aufpreisfrei.

5,2

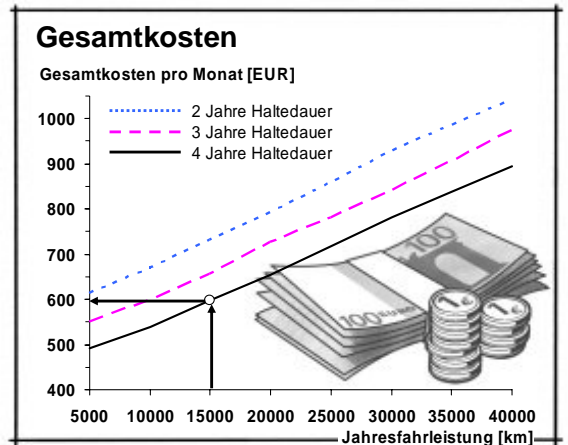
Fixkosten*

Die sportliche Leistung erhöht das Unfallrisiko, damit kalkulieren jedenfalls die Versicherungen und stufen den Golf GTD entsprechend in hohe Typenklassen. Die Folge: eine sehr teure Versicherung, sowohl bei Haftpflicht als auch bei Teilkasko oder Vollkasko. Immerhin profitiert der GTD dank geringem CO₂-Ausstoß von der neuen KFZ-Steuer mit CO₂-Komponente - 218 Euro pro Jahr gehen in Ordnung.

3,3

Monatliche Gesamtkosten*

Betrachtet man die absoluten monatlichen Kosten, dann kann sich der Golf GTD mit Handschaltung im Mittelfeld seiner Klasse einreihen. Die Kraftstoffkosten sind niedrig, sehr teuer dagegen die Versicherungskosten und der absolute Wertverlust in Euro und Cent.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 598 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

DIE MOTORVARIANTEN (DIESEL)

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.6 TDI	1.6 TDI BMT	1.6 TDI BlueMotion	2.0 TDI	2.0 TDI BMT	GTD
Aufbau/Türen	SR/3	SR/3	SR/3	SR/3	SR/3	SR/3
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1598	4/1598	4/1598	4/1968	4/1968	4/1968
Leistung [kW(PS)]	77(105)	77(105)	77(105)	103(140)	103(140)	125(170)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	250/1500	250/1500	250/1500	320/1750	320/1750	350/1750
0-100 km/h[s]	11,3	11,3	11,3	9,3	9,3	8,1
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	189	190	190	209	210	222
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	4,6 D	4,2 D	3,9 D	4,9 D	4,4 D	5,2 D
CO ₂ [g/km]	119	99	99	126	114	134
Versicherungsklassen KH/VK/TK	17/18/21	17/18/21	17/18/21	18/19/23	18/19/23	18/22/24
Steuer pro Jahr [Euro]	152	152	152	202	190	218
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	502	497	491	540	534	598
Preis [Euro]	20.825	21.225	21.850	24.750	25.150	28.100

Aufbau

ST = Stufenheck
 SR = Schrägheck
 CP = Coupe
 C = Cabriolet
 RO = Roadster
 KB = Kombi

KT = Kleintransporter
 TR = Transporter
 GR = Großraumlimousine
 BU = Bus
 GE = Geländewagen
 PK = Pick-Up

Versicherung

KH = KFZ-Haftpf.
 VK = Vollkasko
 TK = Teilkasko

Kraftstoff

N = Normalbenzin
 S = Superbenzin
 SP = SuperPlus
 D = Diesel
 FG = Flüssiggas
 G = Erdgas

DATEN UND MESSWERTE


4-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	1968 ccm
Leistung	125 kW (170 PS)
bei	4200 U/min
Maximales Drehmoment	350 Nm
bei	1750 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	225/45R17V
Reifengröße (Testwagen)	225/40R18Y
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	10,7 m
Höchstgeschwindigkeit	222 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	8,1 s
Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	4,3 s
Bremsweg aus 100 km/h	36,3 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	5,2 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	6,4/ 4,1/ 6,0 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe/Test	134g/km / 138g/km
Innengeräusch 130km/h	70dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4213/1779/1501 mm
Leergewicht/Zuladung	1405 kg/485 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	350 l/660 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	700 kg/1500 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	55 l
Reichweite	1055 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Messwerte fett

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	113 Euro
Monatliche Werkstattkosten	53 Euro
Monatliche Fixkosten	96 Euro
Monatlicher Wertverlust	336 Euro
Monatliche Gesamtkosten	598 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18/22/24
Grundpreis	28.100 Euro

NOTENSKALA

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

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

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



VW Golf GTD (DPF)

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Regen- und Lichtsensor	175 Euro ^o
elektronische Dämpferkontrolle	965 Euro ^o
Parklenkassistent	110 Euro ^o
Berganfahrhilfe	Serie
Digitaler Radioempfang (DAB)	215 Euro
Automatikgetriebe (DSG)	1875 Euro
Bremsassistent	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch (inkl. ASR)	Serie
Kurvenlicht (inkl. Xenon)	1325 Euro ^o
Parkhilfe, elektronisch (vorne und hinten)	Serie
Reifendruckkontrolle	55 Euro ^o
Reserverad, vollwertig (Notrad)	50 Euro
Xenonlicht (inkl. Kurvenlicht)	1325 Euro ^o

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten (nur bei 4 Türen)	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Fahrersitz, höhenstellbar (+ Beifahrersitz)	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne	Serie
Isofix-Kindersicherungssystem	Serie
Keyless Entry	360 Euro ^o
Klimaautomatik	Serie
Navigationssystem	ab 680 ^o
Sitzbezüge, Leder	1.920 Euro
Skisack/Durchladeluke	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung (abnehmbar)	730 Euro
Außenspiegel, elektrisch einstellbar (+ beheizbar)	Serie
Lackierung Metallic	500 Euro ^o
Schiebe-Hubdach	890 Euro

^o im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT¹

1,9

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

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte Klassenbezogen

ADAC autotest