



VW Golf Cabriolet 1.2 TSI BlueMotion Technology

Zweitüriges Cabriolet der unteren Mittelklasse (77 kW / 105 PS)

Lang hat es gedauert, endlich ist es da: das neue Golf Cabrio. Es bietet aktuelle Technik unaufgeregt und hübsch verpackt. Die Stoffmütze öffnet und schließt vollelektrisch: Openair-Feeling gibt's in weniger als 10 Sekunden. Das Öffnen und Schließen funktioniert auch bis 30 km/h. Im Innenraum geht es Golf-typisch aufgeräumt zu, die Qualität ist einwandfrei und die Bedienung klappt ohne Rätselraten. Das Platzangebot reicht sogar für vier Erwachsene samt Gepäck. Es gibt nur einen Haken: die Kofferraumöffnung ist viel zu klein ausgefallen, sodass sich das ausreichend große Gepäckabteil nicht leicht nutzen lässt. Unter der Motorhaube arbeitet ein 1,2-l-Vierzylinder-Benziner, der es dank Turbolader auf beachtliche 105 PS bringt. Damit kann er es sogar mit dem sehr lang übersetzten Getriebe aufnehmen. Letzteres hilft beim Spritsparen, ebenso die Start-Stopp-Automatik. Das Ergebnis: 6,0 l Super pro 100 km im EcoTest. Dieses gelungene Cabrio-Paket gibt's ab 24.025 Euro. **Karosserievarianten:** Limousine, Kombi, Cabrio. **Konkurrenten:** u.a. Audi A3 Cabrio, Peugeot 308 CC, Renault Megane Coupe-Cabrio.

+ gute Verarbeitung, ordentliches Platzangebot im Innenraum und Kofferraum, einfache Bedienung, sicheres Fahrwerk mit gutem Komfort, vollelektrisches Verdeck Serie

- sehr kleine Kofferraumöffnung



ADAC-URTEIL



3,3

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. Der Unterboden ist recht ordentlich verkleidet, hervorzuheben ist die untere Motorabdeckung aus Metall, sie ist sehr stabil ausgelegt, unempfindlich und schützt den Motor; zudem reduziert sie Luftverwirbelungen und Lärmemissionen. Selbst auf sehr schlechten Strecken bleibt die Karosserie weitgehend verwindungsfrei, es zittert nichts - die Karosseriequalität kann also VW's Qualitätsanspruch gerecht werden. Das Verdeck zeigt sich sauber vernäht und exakt verbaut. Es ist gut isoliert, wenngleich nicht so üppig gedämmt wie das optionale Akustikverdeck des Audi A3 Cabrio. Auch der Innenraum verwöhnt seine Insassen mit solider und hochwertiger Verarbeitung, die Bauteile sind einwandfrei zusammengesetzt. Die Materialien wirken recht fein und dennoch robust, Zierleisten sowie Aluumrandungen von verschiedenen Bauteilen werten das Interieur auf. Die meisten Fächer und Ablagen sind mit Samt oder Velour ausgeschlagen, das fühlt sich nicht nur angenehm an, sondern reduziert auch eventuelle Geräusche. Die Tankklappe wird über die Zentralverriegelung auf- und zugeschlossen. Die Türausschnitte sind zwar vorbildlich gegen Eindringen von Schmutz abgekapselt - beim unvorsichtigen Ein- und Aussteigen kann man aber die lackierten und ungeschützten Türschweller leicht verkratzen. Es ist eine maximale Zuladung von 450 kg (inkl. Fahrer) erlaubt - mehr als üppig für einen Viersitzer.

⊖ 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, eine unvorsichtig geöffnete Türe eines Nachbarautos hinterlässt gleich einen teuren Schaden. Bei einer Reifenpanne steht nur ein Reifenreparaturset zur Verfügung, ein Reserverad kostet Aufpreis. Ohne Reserverad gibt es keinen Wagenheber, sogar einen Radmutternschlüssel hat sich VW gespart.

2,4

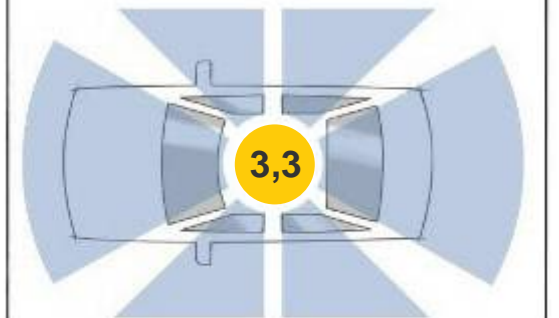
Sicht

Bei der ADAC-Rundumsichtmessung schneidet das neue Golf Cabrio recht ordentlich ab. Die breite C-Säule hinten rechts beeinträchtigt den Ausblick, von Vorteil dagegen sind die praktisch nicht vorhandenen B-Säulen. Die Sicht in den Außenspiegeln ist zufriedenstellend, im Innenspiegel nur ausreichend.

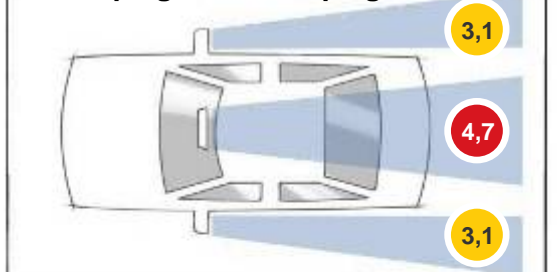


Besonders breite Dachsäulen verhindern eine bessere Sicht nach schräg hinten.

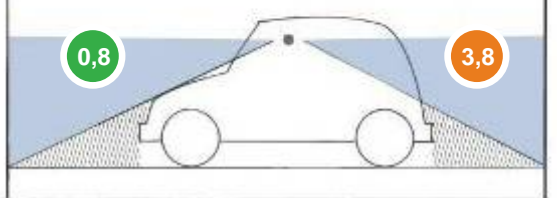
Rundumsicht



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 Abmessungen der insgesamt kompakten Karosserie lassen sich recht gut abschätzen. Gegenstände vor dem Fahrzeug kann man auch dann noch erkennen, wenn sie niedrig sind und nah am Fahrzeug liegen. Nach hinten ist der Bodenblick deutlich schlechter. Bei störendem Scheinwerferlicht von hinten blendet der Innenspiegel automatisch ab (gegen Aufpreis, im Testwagen). Die Außenspiegel sind serienmäßig elektrisch einstell- und beheizbar. Der linke Außenspiegel ist asphärisch gestaltet, so dass Objekte im toten Winkel besser erkannt werden können. Parksensoren vorne und hinten gibt es gegen Aufpreis. Der Einpark-Assistent aus dem Kompakt-Golf kann man leider nicht bestellen. Eine Rückfahrkamera dagegen ist erhältlich (im Testwagen), welche im VW-Emblem integriert ist und erst beim Einlegen des Rückwärtsgangs ausfährt. Dadurch ist die Kamera bei Nichtgebrauch gut gegen Schmutz und Wasser geschützt. Nebelscheinwerfer mit integriertem Abbiegelicht sind gegen Aufpreis erhältlich. Die hellen Bi-Xenonscheinwerfer mit dynamischem Kurvenlicht (und LED-Tagfahrlicht) leuchten die Fahrbahn gut aus und sind eine echte Empfehlung. Das serienmäßige Halogenlicht ist eher schwach. Optional gibt es eine Fernlichtautomatik, unabhängig von der Lichtart.

3,3 Ein-/Ausstieg

⊕ Die Zentralverriegelung lässt sich mit einer praktischen Fernbedienung steuern, mit der auch die Fenster geöffnet und geschlossen werden können; das Verdeck dagegen lässt sich mit der Fernbedienung nicht steuern. Der Schweller ist recht niedrig, die Füße müssen nicht weit angehoben werden. Die Sitzfläche des Fahrersitzes befindet sich 55 cm über der Straße. Insgesamt steigt man vorne bequem ein, wenn am Auto ausreichend Platz zur Seite vorhanden ist, um die langen Türen weit genug öffnen zu können. Eine Umfeldbeleuchtung des Fahrzeugs ist im "Licht-und-Sicht-Paket" und im "Spiegelpaket" enthalten (Pakete im Testwagen verbaut). Die Türbremsen sind ausreichend kräftig dimensioniert und können die langen und schweren Türen auch an leichten Steigungen sicher offen halten; es gibt drei Rasterungen, wobei die erste schon recht weit draußen liegt, so dass man dafür genug seitlichen Platz benötigt.

⊖ Der Abstand zwischen Sitzaußenkante und Schwelleraußenkante ist groß. Bei den aufpreispflichtigen Sportsitzen stören die hochgezogenen Seitenwangen der Sitze etwas beim Einsteigen, günstiger ist dies bei den serienmäßigen Komfortsitzen. 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). Diese Sicherung lässt sich aber durch zweimaliges Drücken des Verriegelungsknopfs deaktivieren.

4,8 Kofferraum-Volumen*

Mit einem Volumen von 230 l fällt der Kofferraum des neuen Golf Cabrios recht klein aus, allerdings steht dieses Volumen auch bei geöffnetem Dach zur Verfügung. Klappt man die Rückbank um, erweitert sich das Volumen auf 530 l (gemessen bis Fensterunterkante).



Mit nur 230l Volumen zählt der Kofferraum zu den Kleinsten in dieser Fahrzeugklasse.

3,8 Kofferraum-Zugänglichkeit

Die kleine Kofferraumklappe lässt sich zwar leicht öffnen, zum Schließen muss man kräftig nachdrücken, da die Gasdruckfedern standfest dagegen arbeiten und es kein (sinnvolles) Softclose gibt (automatisches Einrasten). Die Ladekante außen ist etwa 68 cm hoch, innen stört die Bordwand mit ihren 19 cm erheblich. Der Kofferraum an sich lässt sich zufriedenstellend nutzen.

– Störend aber ist die sehr kleine Ladeöffnung. Zudem ist der Kofferraum sehr tief und in Kombination mit der kleinen Öffnung der hintere Bereich schlecht zugänglich; beim "Reinkriechen" macht man sich schnell die Kleidung an der Heckschürze schmutzig. Sind die Rücksitzlehnen umgeklappt, stört eine Stufe am Ladeboden, sie kann beim Vorschieben von langen Gegenständen hinderlich sein.

3,1 Kofferraum-Variabilität

Die klappbare Rücksitzlehne ist serienmäßig symmetrisch geteilt. Beim Vorklappen können die Kopfstützen eingesteckt bleiben. Der Klappmechanismus lässt sich insgesamt einfach bedienen, über zwei Hebel vom Kofferraum werden die beiden Lehnenhälften entriegelt und dann vom Innenraum aus umgeklappt. Die Durchladeöffnung fällt verhältnismäßig schmal aus, jedoch deutlich breiter als bei einer reinen Durchladeöffnung.

– Zum Befestigen kleiner Utensilien fehlen praktische Ablagen, es gibt nur einen kleinen Haken links und rechts an der Seitenwand, vier Verzurrösen und Fächer in der Reserveradmulde.

1,7 INNENRAUM

1,3 Bedienung

+ Auch hier ist das Golf Cabrio 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. Günstig liegen auch die Pedale und der Schalthebel. Die Vordersitze sind höhenverstellbar, 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 (im Testwagen). Nebelscheinwerfer und -schlusseuchte aktiviert man durch Herausziehen des Lichtschalters – nicht in allen Fällen eine optimale Lösung. Die automatische Klimaanlage (Option) lässt sich einfach bedienen und funktioniert einwandfrei. Die Heckscheibenheizung schaltet sich automatisch nach zehn Minuten wieder ab, um nicht unnötig Energie zu verbrauchen. Die Bedieneinheit der Klimatisierung ist günstig angeordnet. Das optionale Navigationssystem lässt sich über den Touchscreen recht einfach bedienen und sitzt in günstiger Höhe, die angezeigten Anweisungen kann man gut ablesen (RNS 510). Alle vier Fensterheber verfügen über Antippautomatik (herunter und hoch) sowie über einen zuverlässigen Einklemmschutz, die Außenspiegel kann man ebenfalls elektrisch einstellen – alle Schalter in der Fahrertüre sind sehr ergonomisch angeordnet.



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

Der Blinker verfügt über eine Antipp-Funktion (1x tippen, 3x blinken). Serienmäßig ist ein Berganfahrassistent erhältlich. Das Angebot an Ablagen vorne ist gut, hinten gibt's nur Lehnentaschen und ein kleines Fach. 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.

➖ Vorn muss man sich zum Schließen voll geöffneter Türen weit hinauslehnen, weil die Griffe dann zu weit weg sind.

1,2 Raumangebot vorne*

➕ Auf den vorderen Plätzen finden Personen bis zu einer Größe von fast zwei Meter angenehm Platz. Besonders üppig fällt die Kopffreiheit aus. Die Innenbreite ist ebenfalls mehr als ausreichend. So ergibt sich ein angenehmes subjektives Raumempfinden, durch die hohe Schulterlinie und den dunklen Innenraum kann man sich geborgen fühlen.

3,4 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. Jedoch handelt es sich um einen Viersitzer und selbst zwei Erwachsene sitzen hinten nicht beengt. Ohnehin bietet das Golf Cabrio recht viel Platz für ein Oben-Ohne-Auto.



Auf den hinteren Sitzplätzen finden Personen bis 1,85 m Körpergröße ausreichend Platz vor.

2,1 KOMFORT

2,1 Federung

➕ Die Abstimmung der Federn und Dämpfer ist VW gut gelungen, die Auslegung tendiert klar in Richtung straff. Das optionale adaptive Dämpfungssystem wird erst voraussichtlich Ende 2011 lieferbar sein. Lange Fahrbahnwellen werden gut abgefedert, ebenso filtert das Fahrwerk kurze Unebenheiten soweit heraus, dass sie nicht störend zu den Passagieren durchdringen. Die Passagiere bleiben 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.

1,9 Sitze

Der Testwagen war mit den optionalen Sportsitzen mit Leder-Alcantara-Bezug ausgestattet.

➕ Die Vordersitze lassen sich für unterschiedliche Personengrößen und -staturen einstellen, leider nur in der Höhe und nicht in der Neigung. Die Lehnen der Sitze sind hoch und gut ausgeformt und bieten dem Rücken festen Halt. Für Fahrer und Beifahrer sind in der Intensität verstellbare Lendenwirbelstützen vorhanden. Auch die Sitzflächen weisen eine körpergerechte Gestaltung und eine straffe Polsterung auf.

So bieten die Vordersitze dank üppiger Seitenwangen bei schneller Kurvenfahrt sehr guten Seitenhalt. Der Fahrer kann sein linkes Bein einwandfrei abstützen. Die Lehne und die Fläche der Rücksitzbank sind ordentlich ausgeformt, sie bieten einen brauchbaren Seitenhalt, insbesondere für Rücksitze. Für Erwachsene ist die Oberschenkelunterstützung etwas gering und die Lehne eine Idee zu steil. Aber auf mittellangen Strecken lässt es sich selbst für größere Personen problemlos reisen.

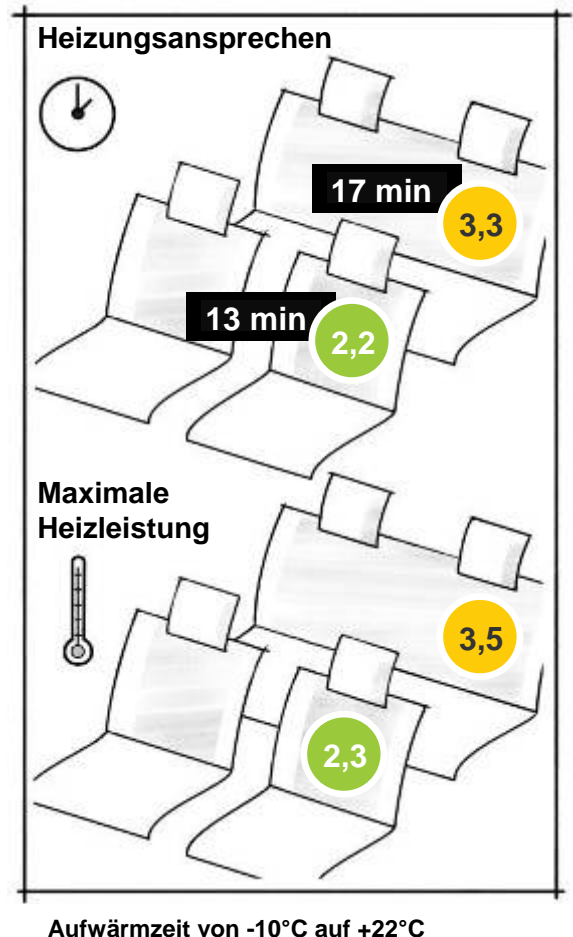
2,6 Innengeräusch

Der gemessene Geräuschpegel im Innenraum liegt bei 130 km/h nur im durchschnittlichen Bereich. Maßgeblich tragen die Windgeräusche dazu bei, die sich durch das Stoffverdeck ergeben. Sie sind nicht wirklich störend, aber ein "Standard-Golf" ist eben deutlich leiser. Der Motor läuft sehr zurückhaltend, ist im Stand praktisch nicht zu hören. Erst beim Ausdrehen über 4.000 U/min. wird er lauter und etwas dröhnig, aber nicht lästig. Sonstige Fahrgeräusche fallen nicht weiter auf.

2,2 Klimatisierung

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

⊕ Ohne Aufpreis gibt es eine halbautomatische Klimaanlage. Die Temperatur wird vorgewählt und automatisch reguliert. Die Lüftungsstufe und die Luftmengenverteilung (oben, mitte, unten - leider nur in bestimmten Kombinationen) legt der Fahrer manuell fest. Einen Aktivkohlefilter gibt es serienmäßig. Im Testwagen war die optionale Klimaautomatik verbaut. Sie bietet zusätzlich eine automatische Regelung der Luftströme und eine genauere Temperaturvorgabe, auch für Fahrer und Beifahrer getrennt. Die Luftmengen können ebenso manuell nach unten, mitte und oben (freie Kombinationen möglich) gelenkt werden. Die Umluftsteuerung kann der Elektronik überlassen werden. Die Heizung spricht vorne recht schnell an und zeigt eine gute Wirkung. Hinten liegen Heizansprechen und -wirkung im zufriedenstellenden Bereich.



Aufwärmzeit von -10°C auf +22°C

1,9 MOTOR/ANTRIEB

2,6 Fahrleistungen*

Der kleine 1,2-l-Benziner sorgt dank Turboaufladung für ordentliche Fahrleistungen im Golf Cabrio, hat mit dem über 1,4 Tonnen schweren Auto aber auch viel Arbeit. Man schwimmt gut im Verkehr mit, aufgrund der ewig langen Übersetzung kann man in den oberen Gängen jedoch weniger von Beschleunigen als von Geschwindigkeitswachstum sprechen. Wer aber die unteren Gänge ausdreht, muss sich auch nicht vor Überholmanövern fürchten.

2,3 Laufkultur

⊕ Der Motor hat zwar nur 1,2 Liter Hubraum, verteilt aber auf vier Zylinder. Daher halten sich die Vibrationen in engen Grenzen, nur unter 1.500 U/min. sind sie etwas ausgeprägter. Seine Kultiviertheit beginnt der Benziner ab etwa 4.000 U/min. zu verlieren, dann wird das für einen kleinen Vierzylinder erstaunlich sonore Motorgeräusch zunehmend durch ein leicht dröhnendes ersetzt.

1,2 Schaltung

⊕ Die Gänge des Sechsgang-Getriebes lassen sich sehr gut und leichtgängig 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 einfach und ohne Getriebeegeräusche einlegen. Eine Gangempfehlung hilft, frühzeitig hoch zu schalten und so Kraftstoff zu sparen.

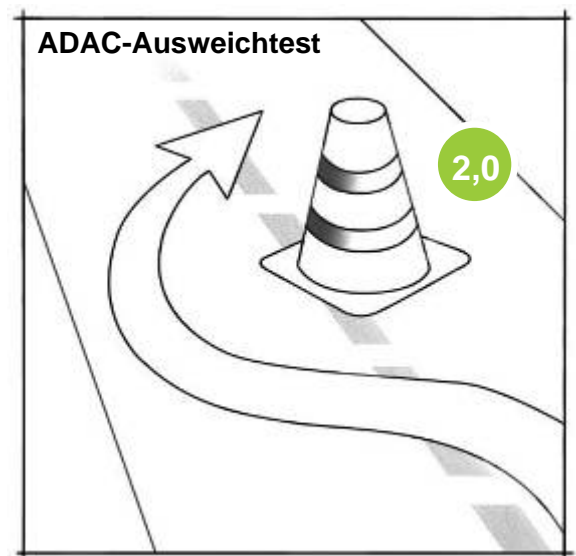
1,3 Getriebeabstufung

⊕ Die Abstufungen des Sechsgang-Getriebes sind stimmig, zwischen den einzelnen Stufen entstehen keine zu großen Sprünge. Die Gesamtübersetzung ist sehr lange gewählt, der Motor hat aber gerade noch genug Kraft, um damit zurecht zu kommen. Durch diese Getriebeauslegung ergeben sich Spritspar-Vorteile bei ruhigerer Fahrweise.

1,7 FAHREIGENSCHAFTEN

1,7 Fahrstabilität

⊕ Muss bei hohen Geschwindigkeiten plötzlich ausgewichen werden, unterstützt den Fahrer das serienmäßige elektronische Stabilitätsprogramm ESP, das Auto auf Kurs zu halten. Das Golf Cabrio reagiert gut auf Lenkimpulse und bleibt dabei gutmütig und beherrschbar. Auch Spurrillen und Fahrbahnverwerfungen bringen das Cabrio 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 Frischluft-Golf ein gutes Gesamtergebnis. Er reagiert spontan auf die Lenkbefehle, das ESP greift aber etwas spät ein und lässt etwas Übersteuern zu. Ein leichter Gegenpendler ergibt sich in der dritten Phase. Hier lässt sich beispielsweise der Polo etwas einfacher beherrschen. Das Fahrwerk dieses Golf ist insgesamt sehr sicher.



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

⊕ Das Golf Cabrio 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 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, das Cabrio fährt sich absolut gutmütig und leicht beherrschbar. Beladen ändert sich das Kurvenverhalten kaum und bleibt sicher.

1,8

Lenkung*

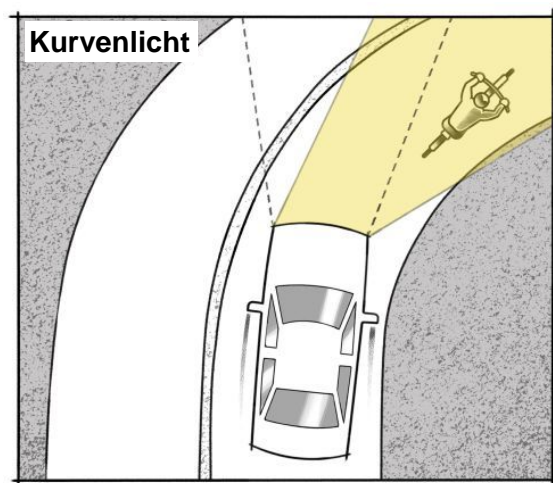
Mit einem Wendekreis von 10,8 m reiht sich das Golf Cabrio im vorderen Mittelfeld seiner Klasse ein.

⊕ Die Lenkung ist VW sehr gut gelungen, die ausgiebige Feinabstimmung hat sich gelohnt. So reagiert das Cabrio 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 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 das Golf Cabrio zu einem handlichen Fahrzeug.

2,0

Bremse

⊕ Bei einer Notbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand steht das Golf Cabrio 1,2 TSI nach durchschnittlich 36,5 m (Mittel aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Reifen 205/55 R16). Die Bremsanlage zeigt sich dabei sehr standfest, es tritt kein Fading mit zunehmender Belastung auf. Ein Bremsassistent hilft dem weniger geübten Fahrer, das volle Potenzial der Fahrzeugbremsen zu nutzen. Ansprechen und Dosierbarkeit sind insgesamt gut bis sehr gut.



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

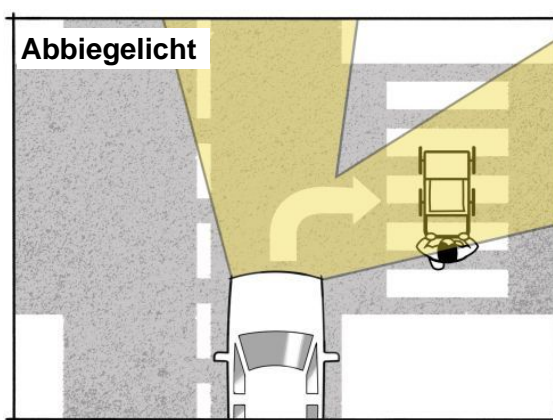
1,8

SICHERHEIT

2,1

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Das Golf Cabrio ist serienmäßig mit ESP und Bremsassistent ausgestattet. Bei einer Notbremsung schaltet sich automatisch auch die Warnblinkanlage ein. Bei ESP-Eingriffen gibt es zusätzlich einen kleinen Impuls im Lenkrad, der dem Fahrer unterstützend zeigt, in welche Richtung er am besten lenken soll, um Schleudern zu vermeiden. Ein frühzeitiger Gegenlenkimpuls animiert den Fahrer zu früherem Gegenlenken, wodurch ein verbesserter Bremsweg auf ungleichmäßig rutschigem Untergrund erreicht wird.



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.

LED-Rückleuchten sind ebenso aufpreisfrei an Bord. In den Türen gibt es Reflektoren, die bei geöffneten Türen von hinten herannahenden Verkehr warnen. Gegen Aufpreis ist eine indirekt messende Reifendruckkontrolle erhältlich. Die optionalen Nebelscheinwerfer beinhalten auch eine Abbiegelichtfunktion. In der Aufpreisliste finden sich auch Bi-Xenonscheinwerfer, sie beinhalten dynamisches Kurvenlicht samt adaptiver Lichtverteilung und LED-Tagfahrlicht. Unbeabsichtigtes Anfahren ist nicht möglich, weil der Motor nur bei gedrücktem Kupplungspedal gestartet werden kann.

1,5 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Für das Golf Cabrio gibt es noch keinen Crashtest nach EuroNCAP-Norm. Der technisch eng verwandte Golf VI erzielt beim Crashtest nach EuroNCAP-Norm ausgezeichnete Ergebnisse, beim Cabrio ist ein ähnlich gutes Ergebnis zu erwarten, weil VW traditionell großen Wert auf gute Sicherheit legt. Automatisch ausfahrende Überrollbügel schützen im Falle eines Überschlags, ein starrer Überrollbügel ist nicht mehr nötig. Die vorderen Kopfstützen bieten Personen bis zu einer Größe von 1,90 m optimalen Schutz, der Abstand zwischen Kopf und Kopfstütze ist sehr gering - damit wird das Risiko eines Schleudertraumas verringert. Auch hinten ist der Abstand zwischen Kopf und Kopfstütze gering; guten Schutz wird Personen bis 1,70 m Größe geboten. Auf den Vordersitzen werden die Insassen zum Anschnallen optisch und akustisch ermahnt, sich anzuschnallen. An den sehr stabilen, griffgerechten Bügeltürgriffen lässt sich hohe Zugkraft anbringen, so können nach einem Unfall verklemmte Türen leichter geöffnet werden.

1,7 Kindersicherheit

⊕ Das Golf Cabrio ist für Kindersitze gut geeignet, jedoch ist das Befestigen der Sitze auf den Rücksitzen nicht so bequem, weil es sich nur um einen Dreitürer handelt. 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 stabile Befestigung. Auf den beiden Plätzen hinten sind die Abstände der unteren Gurtpunkte auch für breite Kindersitze groß genug. Der Beifahrerairbag lässt sich mit dem Schlüssel deaktivieren, dann kann auf diesem Platz auch ein rückwärtsgerichteter Kindersitz montiert werden. Alle Fensterheber verfügen über einen zuverlässigen und sensiblen Einklemmschutz.

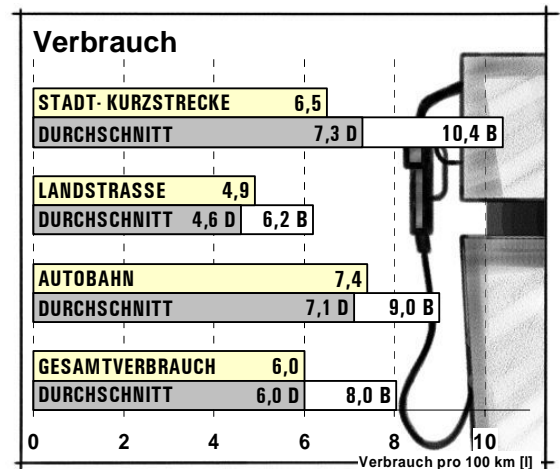
2,6 Fußgängerschutz

⊕ Die Front des Cabrios ist der der Limousine sehr ähnlich. Daher ist mit einem vergleichbaren Ergebnis zu rechnen. Beim Golf VI sind der Stoßfänger und die mittleren Bereiche sowie die Vorderkante der Motorhaube angemessen entschärft. Lediglich die Kotflügel sollten noch weicher gestaltet werden. So erhält der er 22 von maximal 36 Punkten beim Crashtest nach EuroNCAP-Norm und damit drei von vier möglichen Sternen.

2,0 UMWELT/ECOTEST

2,8 Verbrauch/CO2*

Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch des VW Golf Cabrio 1.2 TSI BlueMotion Technology liegt bei 6,0 l Super alle 100 km. Damit verbunden ist ein CO₂-Ausstoß von 138 g pro Kilometer. Im EcoTest kann er hiermit 32 Punkte erzielen. Innerorts benötigt der Wolfsburger 6,5 l, es zeigen sich die Vorteile der Start-Stopp-Automatik. Außerorts verbraucht das Cabrio 4,9 l und auf der Autobahn 7,4 l Super pro 100 km. Je gleichmäßiger man fährt, desto weniger schlägt sich das höhere Gewicht des Cabrios gegenüber der Limousine nieder. Die lange Getriebeübersetzung macht sparsames Fahren möglich, der Fahrer muss sich darum aber bemühen. Denn fordert man öfter die volle Leistung vom Motor, steigt der Verbrauch deutlich an - typisch für Turbomotoren.



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

1,2 Schadstoffe

⊕ Die Schadstoffanteile im Abgas sind sehr gering, nur im anspruchsvollen Autobahnzyklus zeigen sich leicht erhöhte Kohlenstoffmonoxid-Wert. Trotzdem reicht es für 48 von 50 möglichen Punkten im Bereich Schadstoffe. Addiert man die CO₂-Punkte hinzu, kann das Golf Cabrio mit dem 1.2 TSI Motor insgesamt 80 EcoTest-Punkte für sich verbuchen - das reicht für vier von fünf Sternen im ADAC EcoTest.

2,6 WIRTSCHAFTLICHKEIT

3,4 Betriebskosten*

Die Betriebskosten ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der Verbrauch für diese Klasse nicht besonders niedrig ausfällt und zudem das teure Super Benzin (auch E10 möglich) benötigt wird, kann das Cabrio in diesem Punkt nur eine zufriedenstellende Bewertung erzielen.

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.

⊕ Der 1,2 Liter Turbo-Motor besitzt eine Steuerkette, die einen oftmals teuren Zahnriemenwechsel überflüssig macht. VW verbaut nach eigenen Angaben qualitativ hochwertige und langlebige Wartungs- und Verschleißteile, die zur Kosteneinsparung beitragen. Zudem wird eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung gewährt.

⊖ Die Werkstattstundenpreise sind hoch und verhindern eine noch bessere Benotung.

2,4 Wertstabilität*

⊕ Dem Golf Cabrio wird insbesondere in der BlueMotion Technology Variante eine recht gute Restwertentwicklung prognostiziert. Von Vorteil sind die Spritsparmaßnahmen und dass innerhalb des vierjährigen Berechnungszeitraums nicht mit einem komplett neuen Modell zu rechnen ist.

3,6 Kosten für Anschaffung*

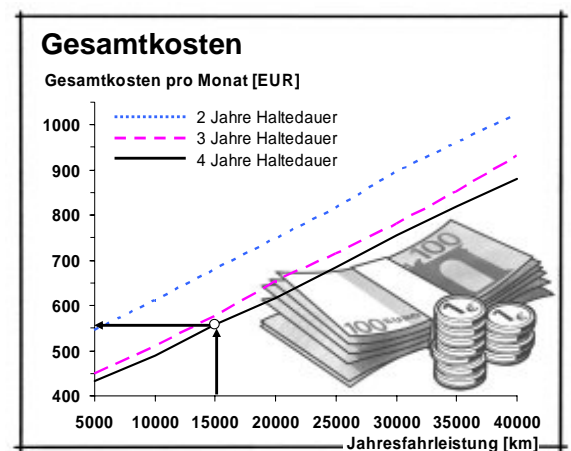
Mit einem Grundpreis von 24.025 Euro liegt die getestete Variante nicht gerade günstig. Jedoch ist schon das vollelektrische Verdeck und vier elektrische Fensterheber inklusive und auch eine Klimaanlage. Das relativiert den recht hohen Einstiegspreis. Denn absolut gesehen stellt das in dieser Klasse durchaus einen stolzen Preis dar, jedoch sind Cabrios allgemein teurer.

1,6 Fixkosten*

⊕ Erfreulich niedrig fallen die festen Kosten aus. Die Steuer ist mit 48 Euro im Jahr sehr niedrig und auch bei der Versicherung liegen die Einstufungen nicht zu hoch. Sehr günstig kommt die Haftpflichtversicherung, lediglich für Teil- oder Vollkasko muss man etwas tiefer in die Tasche greifen.

2,6 Monatliche Gesamtkosten*

Betrachtet man die absoluten monatlichen Kosten, dann kann sich das Golf Cabrio 1.2 TSI BMT im vorderen Mittelfeld seiner Klasse einsortieren. Günstig liegen die Fixkosten, weniger günstig die Betriebskosten und der absolute Wertverlust in Euro und Cent.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 558 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.2 TSI	1.4 TSI	1.6 TDI
Aufbau/Türen	CA/2	CA/2	CA/2
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1197	4/1390	4/1598
Leistung [kW(PS)]	77(105)	118(160)	77(105)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	175/1550	240/1500	250/1500
0-100 km/h[s]	11,7	8,4	12,1
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	188	216	188
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	6,2 S	6,7 S	5,0 D
CO2 [g/km]	139	150	125
Versicherungsklassen KH/VK/TK	13/19/19	13/19/19	15/20/22
Steuer pro Jahr [Euro]	62	88	162
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	559	600	560
Preis [Euro]	23.625	26.075	25.775

Aufbau

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

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

Versicherung

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

Kraftstoff

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

DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	1197 ccm
Leistung	77 kW (105 PS)
bei	5000 U/min
Maximales Drehmoment	175 Nm
bei	1550 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	205/55R16V
Reifengröße (Testwagen)	205/55R16H
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	10,75 m
Höchstgeschwindigkeit	188 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	11,7 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2. + 3. Gang)	7,2 s
Bremsweg aus 100 km/h	36,6 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	6,0 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	6,5/ 4,9/ 7,4 l
CO2-Ausstoß Herstellerangabe/Test	132g/km / 139g/km
Innengeräusch 130km/h	70dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4246/1782/1423 mm
Leergewicht/Zuladung	1400 kg/450 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	230 l/230 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	610 kg/1200 kg
Dachlast	- kg
Tankinhalt	55 l
Reichweite	915 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Messwerte fett

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	137 Euro
Monatliche Werkstattkosten	45 Euro
Monatliche Fixkosten	67 Euro
Monatlicher Wertverlust	309 Euro
Monatliche Gesamtkosten	558 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	13/19/19
Grundpreis	24.025 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 Cabriolet 1.2 TSI BlueMotion Technology

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Regen- und Lichtsensor (Licht und Sicht)	175 Euro°
Totwinkelassistent	nicht erhältlich
Abbiegelicht (Nebelscheinwerfer)	185 Euro
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent	142 Euro°
Kurvenlicht (inkl. Xenonlicht)	1335 Euro°
Parkhilfe, elektronisch (vorn und hinten)	540 Euro°
Reifendruckkontrolle	55 Euro°
Spurassistent	nicht erhältlich
Tempomat	205 Euro°
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht (inkl. Kurvenlicht)	1335 Euro°

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Audioanlage	ab 485°
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend (Licht und Sicht)	175 Euro°
Klimaanlage	Serie
Klimaautomatik	355 Euro°
Knieairbag	Serie
Navigationssystem	ab 1315°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar (Lehne geteilt)	Serie
Sitzbezüge, Leder	2645 Euro°

AUSSEN

Anhängerkupplung (abnehmbar)	730 Euro
Außenspiegel, elektrisch anklappbar (Spiegelpaket)	345 Euro°
Lackierung Metallic	500 Euro°

° im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT¹

2,0

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

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte Klassenbezogen

ADAC autotest