



VW Golf Cabriolet 2.0 TDI BlueMotion Technology Exclusive (DPF)

Zweitüriges Cabriolet der unteren Mittelklasse (103 kW / 140 PS)

Das Golf Cabrio 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. Der Zweiliter-Diesel sorgt für gute Fahrleistungen bei moderatem Verbrauch. Das lang übersetzte Getriebe hilft beim Spritsparen, ebenso die Start-Stopp-Automatik. Das Ergebnis: 4,8 l Diesel pro 100 km im EcoTest. Für das gelungene Cabrio-Paket muss aber erst einmal die Hürde von 32.500 € Grundpreis überwunden werden.

Karosserievarianten: Limousine, Kombi. **Konkurrenten:** u. a.: Audi A3 Cabrio, Peugeot 308 CC, Renault Mégane Coupé-Cabrio.

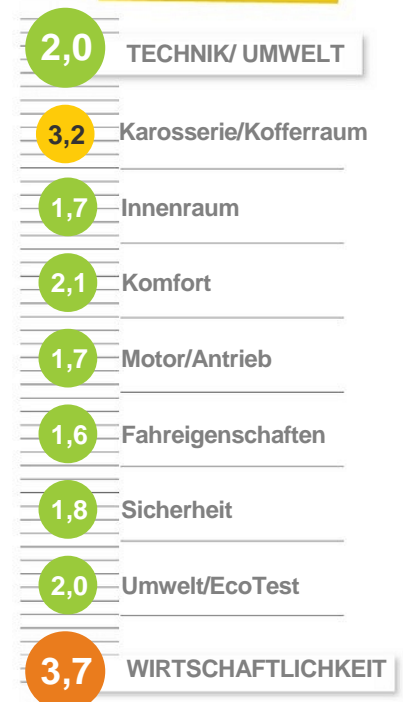
+ gute Verarbeitung, ordentliches Platzangebot im Innenraum und Kofferraum, einfache Bedienung, sicheres Fahrwerk mit gutem Komfort (adaptive Dämpfer), vollelektrisches Verdeck Serie

- sehr kleine Kofferraumöffnung, hoher Anschaffungspreis, teurer Unterhalt

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



ADAC-URTEIL



3,2

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 Velours 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 440 kg (inkl. Fahrer) erlaubt - mehr als üppig für einen Viersitzer.

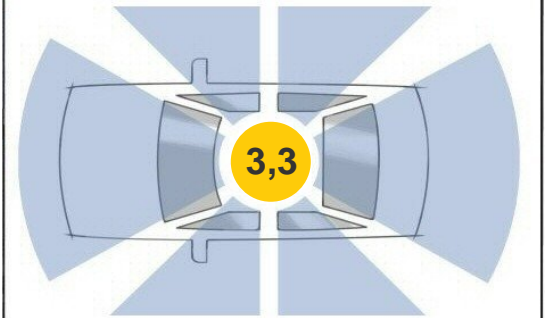
⊖ Front- und Heckschürze sind glattflächig und vollständig lackiert; das sieht schön aus, verzeiht aber kein "Anecken" - schon bei Kleinigkeiten sind teure Reparaturen nötig. An den Seiten sieht es nicht besser aus, Seitenschutzleisten gibt's nicht, eine unvorsichtig geöffnete Türe eines Nachbarautos 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 Radmutter Schlüssel hat sich VW gespart.

2,3

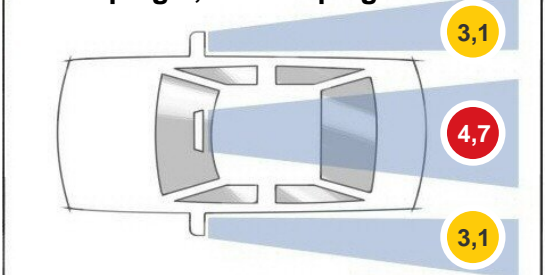
Sicht

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.

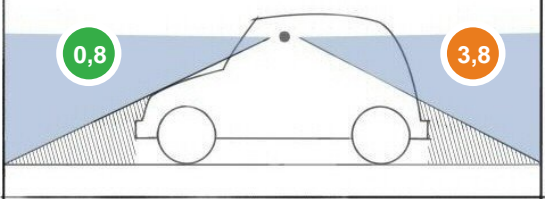
Rundumsicht



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.

⊕ 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 vorn und hinten gibt es gegen Aufpreis. Ebenso optional ist ein Einpark-Assistent erhältlich (nicht im Testwagen vorhanden). Die ebenso optionale Rückfahrkamera war aber verbaut, 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. 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, man muss mit einem großen Schritt ins Fahrzeug steigen. 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. 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. Beim Ausladen müssen die Gepäckstücke 20 cm hoch über Ladekante gehoben werden. Sind die Rücksitzlehnen umgeklappt, stört eine Stufe am Ladeboden, sie kann beim Verschieben von langen Gegenständen hinderlich sein. Der Gepäckraum ist spärlich ausgeleuchtet.

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 Cabriolet 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. Die Scheibenwischer und die Scheinwerfer werden auf Wunsch von einem Sensor gesteuert (im Testwagen). Nebelscheinwerfer und -schlussleuchte 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. Der Blinker verfügt über eine Antippfunktion (1x tippen, 3x blinken). Serienmäßig ist ein Berganfahrassistent erhältlich. Das Angebot an Ablagen vorn 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.



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

– 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.

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

1,8 Federung

+ Die Abstimmung der Federn und Dämpfer ist VW gut gelungen, die Auslegung tendiert klar in Richtung straff. Der Testwagen war mit dem optionalen adaptiven Dämpfersystem ausgestattet, wodurch der Fahrer zwischen drei Dämpferabstimmungen (normal, komfortabel, sportlich) auswählen kann. Lange Fahrbahnwellen werden gut abgedämpft, im Comfort-Modus schwingt die Karosserie aber etwas durch. Ebenso filtert das Fahrwerk kurze Unebenheiten soweit heraus, dass sie nicht störend zu den Passagieren durchdringen. Nur in Sport-Stellung poltert der Golf etwas unkultiviert über kurze Wellen und Einzelhindernisse. 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.

2,0 Sitze

Der Testwagen war mit den optionalen Sportsitzen 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.

- Die Lederbezüge wirken im Sommer schweißtreibend.

3,2 Innengeräusch

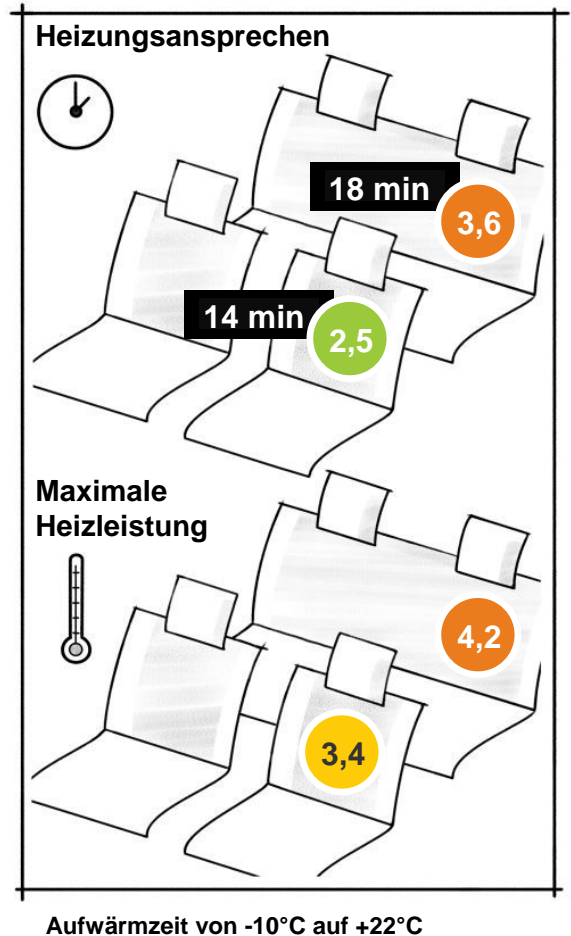
Der gemessene Geräuschpegel im Innenraum liegt mit 71,7 dB (A) bei 130 km/h nur im durchschnittlichen Bereich. Maßgeblich tragen die Windgeräusche dazu bei, die sich durch das Stoffverdeck ergeben. Sie sind nicht wirklich störend, aber ein "Standard-Golf" ist eben deutlich leiser. Der Motor hält sich in allen Betriebszuständen akustisch eher zurück. Sonstige Fahrgeräusche fallen nicht weiter auf.

2,5 Klimatisierung

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

+ Ohne Aufpreis gibt es eine halbautomatische Klimaanlage. 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. Auf den vorderen Plätzen geht die Heizleistung in Ordnung. Nach 14 Minuten wird eine Raumtemperatur von 22° C Grad erreicht.

– Die hinteren Passagiere müssen sich ganze 18 Minuten gedulden bis eine angenehme Raumtemperatur von 22° C erreicht ist.



1,7 MOTOR/ANTRIEB

2,0 Fahrleistungen*

+ Der Zweiliter-Diesel mit 103 kW/140 PS schlägt sich wacker im schweren Golf. Den simulierten Überholvorgang zwischen 60 und 100 km/h absolviert er in nur 6,0 Sekunden. Auch in den oberen Gängen bietet er erfreulich viel Durchzugskraft.

2,0 Laufkultur

+ Die Laufkultur des Vierzylinder-Diesels kann sich sehen lassen. Nur im Lenkrad werden bei sehr niedrigen Drehzahlen unter 2.000 Touren leichte Vibrationen wahrgenommen. Über den kompletten Drehzahlbereich arbeitet der Selbstzünder ohne großes Brummen oder Dröhnen.

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 Getriebegeräusche einlegen. Eine Gangempfehlung hilft, frühzeitig hoch zu schalten und so Kraftstoff zu sparen.

2,0 Getriebeabstufung

⊕ Die Abstufungen des Sechsgang-Getriebes sind stimmig, zwischen den einzelnen Stufen entstehen keine zu großen Sprünge. Die Gesamtübersetzung ist lang gewählt, wodurch vor allem auf langen Strecken mit hoher Geschwindigkeit Kraftstoff gespart wird. Bei 130 km/h im größten Gang macht der Motor nur 2.200 Umdrehungen in der Minute.

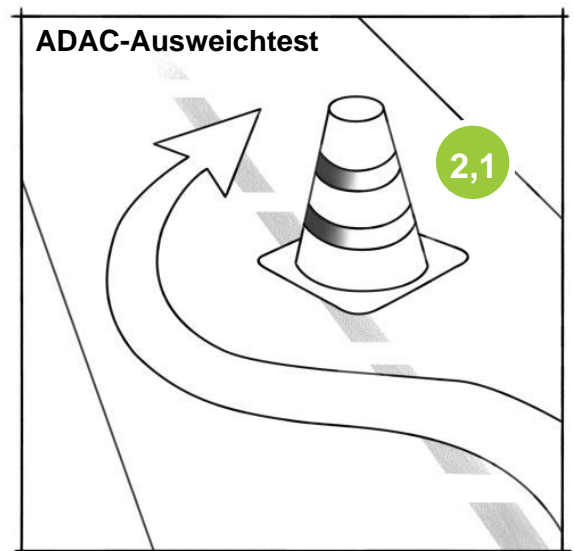
1,6 FAHREIGENSCHAFTEN

1,8 Fahrstabilität

⊕ Muss bei hohen Geschwindigkeiten plötzlich ausgewichen werden, unterstützt den Fahrer das serienmäßige elektronische Stabilitätsprogramm ESP, das Auto auf Kurs zu halten. 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 Vorwärtskommen. 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.

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.



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 10,8 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 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.

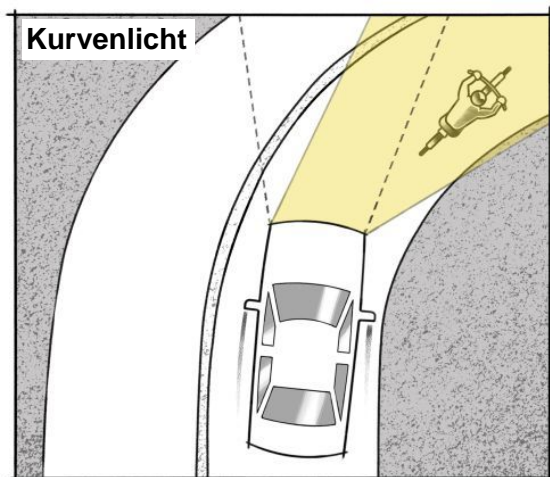
1,6 Bremse

⊕ Bei einer Notbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand steht das Golf Cabrio 2.0 TDI nach durchschnittlich 35 m (Mittel aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Reifen Dunlop SP Sport 01A der Größe 225/45 ZR17 91W). 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.

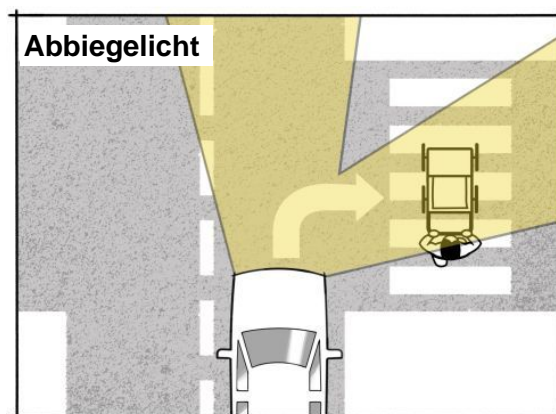
1,8 SICHERHEIT

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. 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.



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.

1,4 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Das Golf Cabrio erhält im Bereich Insassenschutz 96% der möglichen Punkte beim ADAC Crashtest nach EuroNCAP-Norm. 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. An den sehr stabilen, griffgerechten Bügeltürgriffen lässt sich hohe Zugkraft anbringen, so können nach einem Unfall verklemmte Türen leichter geöffnet werden.

1,8 Kindersicherheit

⊕ 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. Beim ADAC Crashtest nach EuroNCAP erhält der Golf für die Kindersicherheit 86% der möglichen Punkte.

2,9 Fußgängerschutz

Beim ADAC Crashtest nach EuroNCAP erzielt das Golf Cabrio nicht mehr als 53% der möglichen Punkte. Nur der vordere und mittlere Bereich der Motorhaube stellt kaum Verletzungsrisiko dar. Alle anderen Partien der Front bieten Verbesserungspotenzial.

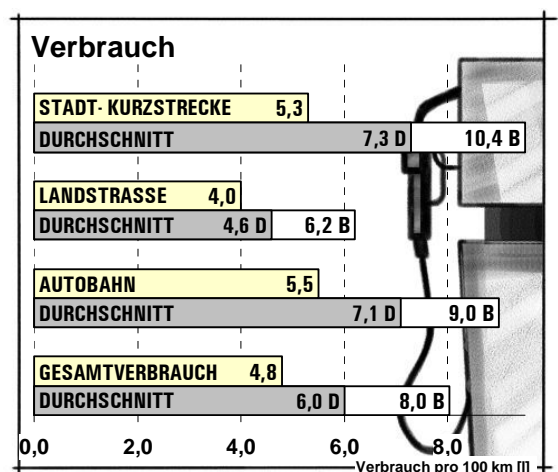
2,0 UMWELT/ECOTEST

2,4 Verbrauch/CO2*

⊕ Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch des VW Golf Cabrio 2.0 TDI BlueMotion Technology liegt bei 4,8 l Super alle 100 km. Damit verbunden ist ein CO₂-Ausstoß von 126 g pro Kilometer. Im EcoTest kann er hiermit 36 Punkte erzielen. Innerorts benötigt der Wolfsburger 5,3 l, es zeigen sich die Vorteile der Start-Stopp-Automatik. Außerorts verbraucht das Cabrio 4,0 l und auf der Autobahn 5,5 l Super pro 100 km.

1,6 Schadstoffe

⊕ Die Schadstoffanteile im Abgas sind gering. Beim ADAC EcoTest reicht es für 44 von 50 möglichen Punkten im Bereich Schadstoffe. Addiert man die CO₂-Punkte hinzu, kann das Golf Cabrio mit dem 2.0 TDI Motor insgesamt 80 EcoTest-Punkte für sich verbuchen - das reicht für vier von fünf Sternen im ADAC EcoTest.



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

3,7 WIRTSCHAFTLICHKEIT

1,6 Betriebskosten*

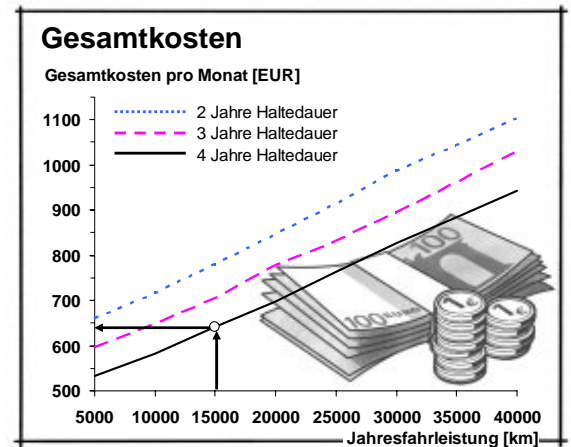
⊕ Die Betriebskosten ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Der geringe Verbrauch von relativ günstigem Dieseldieselkraftstoff führt zu niedrigen Betriebskosten.

3,2 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 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.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 641 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

2,0 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.

5,5 Kosten für Anschaffung*

⊖ Auch wenn der Golf ein gutes Auto ist, aber ein Grundpreis von 32.500 €, für ein Cabrio der unteren Mittelklasse, kann nicht akzeptiert werden. Zumindest ist die Ausstattung reichhaltig. Um das ADAC Standard-Ausstattungs-niveau zu erreichen sind Optionen im Wert von 1.325 € nötig.

4,8 Fixkosten*

⊖ Typisch für ein Diesel-Fahrzeug fallen die Fixkosten etwas höher aus. Alle Versicherungsklassen, egal ob Haftpflicht oder Kasko, sind sehr hoch. Für die Steuer sind jährlich 208 Euro fällig.

4,0

Monatliche Gesamtkosten*

⊖ Nur bei hohen Kilometer-Laufleistungen rechnet sich das Golf Cabrio 2.0 TDI BlueMotion Technology wirklich. Niedrig sind nur die Betriebskosten. Der gute Werterhalt wird durch den hohen Kaufpreis relativiert. Die großen Reifen und die hohen Fixkosten verlangen große finanzielle Flexibilität.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

| TYP | 1.2 TSI | 1.4 TSI | 1.4 TSI | 1.6 TDI | 2.0 TDI BMT |
|--------------------------------|----------|----------|----------|----------|-------------|
| Aufbau/Türen | CA/2 | CA/2 | CA/2 | CA/2 | CA/2 |
| Zylinder/Hubraum [ccm] | 4/1197 | 4/1390 | 4/1390 | 4/1598 | 4/1968 |
| Leistung [kW(PS)] | 77(105) | 90(122) | 118(160) | 77(105) | 103(140) |
| Max. Drehmoment[Nm] bei U/min | 175/1550 | 200/1500 | 240/1500 | 250/1500 | 320/1750 |
| 0-100 km/h[s] | 11,7 | 10,5 | 8,4 | 12,1 | 9,9 |
| Höchstgeschwindigkeit [km/h] | 188 | 197 | 216 | 188 | 207 |
| ADAC-Verbrauch pro 100 km [l] | 6,2 S | 6,5 S | 6,7 S | 5,0 D | 4,8 D |
| CO2 [g/km] | 139 | 149 | 150 | 125 | 119 |
| Versicherungsklassen KH/VK/TK | 13/19/19 | 13/19/19 | 13/19/19 | 15/20/22 | 17/21/22 |
| Steuer pro Jahr [Euro] | 82 | 106 | 108 | 182 | 208 |
| Monatliche Gesamtkosten [Euro] | 567 | 586 | 609 | 565 | 595 |
| Preis [Euro] | 23.625 | 24.500 | 26.075 | 25.775 | 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-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 | Frontantrieb |
| Getriebe | 6-Gang-Schaltgetriebe |
| Reifengröße (Serie) | 225/45R17V |
| Reifengröße (Testwagen) | 225/45R17W |
| Bremsen vorne/hinten | Scheibe/Scheibe |
| Wendekreis links/rechts | 10,75/10,8 m |
| Höchstgeschwindigkeit | 207 km/h |
| Beschleunigung 0-100 km/h | 9,9 s |
| Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang) | 6,0 s |
| Bremsweg aus 100 km/h | 35,4 m |
| Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel) | 4,8 l |
| Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB | 5,3/ 4,0/ 5,5 l |
| CO2-Ausstoß Herstellerangabe/Test | 119g/km / 126g/km |
| Innengeräusch 130km/h | 72dB(A) |
| Länge/Breite/Höhe | 4246/1782/1423 mm |
| Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel) | 2045 mm |
| Leergewicht/Zuladung | 1520 kg/440 kg |
| Kofferraumvolumen normal/geklappt | 230 l/230 l |
| Anhängelast ungebremst/gebremst | 750 kg/1500 kg |
| Dachlast | - kg |
| Tankinhalt | 55 l |
| Reichweite | 1145 km |
| Garantie | 2 Jahre |
| Rostgarantie | 12 Jahre |

ADAC-Messwerte fett

KOSTEN

| | |
|--------------------------------------|-----------------|
| Monatliche Betriebskosten | 109 Euro |
| Monatliche Werkstattkosten | 52 Euro |
| Monatliche Fixkosten | 94 Euro |
| Monatlicher Wertverlust | 386 Euro |
| Monatliche Gesamtkosten | 641 Euro |
| (vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr) | |
| Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK | 17/21/22 |
| Grundpreis | 32.500 Euro |

NOTENSKALA

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

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

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



AUSSTATTUNG

TECHNIK

| | |
|--|------------------|
| Abbieglicht (Nebelscheinwerfer) | 185 Euro° |
| Automatikgetriebe (6-Gang DSG) | 1.800 Euro |
| Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch | Serie |
| Fernlichtassistent | 142 Euro° |
| Kurvenlicht (inkl. Xenonlicht) | 1.335 Euro° |
| Parkhilfe, elektronisch(vorn und hinten) | 540 Euro° |
| Regen- und Lichtsensor (Licht und Sicht) | 175 Euro° |
| Reifendruckkontrolle | 55 Euro° |
| Spurassistent | nicht erhältlich |
| Tempomat | 205 Euro° |
| Totwinkelassistent | nicht erhältlich |
| Verbrauchsanzeige (Bordcomputer) | Serie |
| Xenonlicht(inkl. Kurvenlicht) | 1.335 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 1.315° |
| Sitzbezüge, Leder | 2.645 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 | 3,2 | Fahreigenschaften | 1,6 |
| Verarbeitung | 2,0 | Fahrstabilität | 1,8 |
| Sicht | 2,3 | Kurvenverhalten | 1,2 |
| Ein-/Ausstieg | 3,3 | Lenkung* | 1,8 |
| Kofferraum-Volumen* | 4,8 | Bremse | 1,6 |
| Kofferraum-Zugänglichkeit | 3,8 | Sicherheit | 1,8 |
| Kofferraum-Variabilität | 3,1 | Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme | 2,1 |
| Innenraum | 1,7 | Passive Sicherheit - Insassen | 1,4 |
| Bedienung | 1,3 | Kindersicherheit | 1,8 |
| Raumangebot vorne* | 1,2 | Fußgängerschutz | 2,9 |
| Raumangebot hinten* | 3,4 | Umwelt/EcoTest | 2,0 |
| Innenraum-Variabilität | 4,0 | Verbrauch/CO2* | 2,4 |
| Komfort | 2,1 | Schadstoffe | 1,6 |
| Federung | 1,8 | | |
| Sitze | 2,0 | WIRTSCHAFTLICHKEIT | 3,7 |
| Innengeräusch | 3,2 | Betriebskosten* | 1,6 |
| Klimatisierung | 2,5 | Werkstatt- / Reifenkosten* | 3,2 |
| Motor/Antrieb | 1,7 | Wertstabilität* | 2,0 |
| Fahrleistungen* | 2,0 | Kosten für Anschaffung* | 5,5 |
| Laufkultur | 2,0 | Fixkosten* | 4,8 |
| Schaltung | 1,2 | Monatliche Gesamtkosten* | 4,0 |
| Getriebeabstufung | 2,0 | | |

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte Klassenbezogen