



VW Golf VI (2008-2012) Benziner

Millionen Käufer können sich nicht irren

Eigentlich ist der Golf VI eine Mogelpackung. Denn in Wirklichkeit verbirgt sich dahinter der aufwendig überarbeitete Vorgänger der 5. Generation. Aber das tut den Qualitäten des Golf VI keinen Abbruch, ganz im Gegenteil. Die Vorzüge der erfolgreichen Baureihe wurden ausgebaut, die wenigen Schwächen nachgebessert und die Qualität weiter erhöht. Das Auto fährt sich stets sicher und erwachsen. Das Platzangebot ist für die Fahrzeugklasse sehr gut. Dank bequemer Sitze sind auch lange Strecken entspannt fahrbar. In der Kombi-Version (Variant) steht ein sehr großer und gut nutzbarer Kofferraum zur Verfügung. Ein besonders angenehmes Raumgefühl und eine leicht erhöhte Sitzposition bietet der Golf Plus. Im Cabrio steht wie üblich hinten und im Kofferraum nicht ganz so viel Platz zur Verfügung. Wie in fast allen Golf-Generationen stehen vielen Stärken keine gravierenden Schwächen gegenüber, was den Golf immer eine Überlegung wert sein lässt. In der ADAC-Pannenstatistik gibt der Golf VI wenig Anlass zur Sorge und erzielt gute Ergebnisse. Auch der TÜV bescheinigt dem Golf gute Gene, denn bei den Hauptuntersuchungen schneidet der Wolfsburger überdurchschnittlich gut ab. Am ehesten bereiten die Feder-Dämpfer-Einheiten Probleme und teilweise wird Ölverlust bemängelt.

Empfehlung: Neben den seit vielen Jahren bekannten 1,4 und 1,6 l-Aggregaten ist der Golf VI auch mit aufgeladenen 1,2 bzw. 1,4 Liter TSI-Motoren in verschiedenen Leistungsstufen zu haben. Mit diesen modernen Triebwerken ist man aufgrund hoher Durchzugskraft und Drehfreudigkeit auch als Benziner bestens motorisiert. Sie stellen den besten Kompromiss zwischen Wirtschaftlichkeit und Leistung in der Benziner-Motorenpalette dar. Der Verbrauch bleibt dabei moderat. Da die TSI-Aggregate zu Steuerkettenschäden neigen, sollte bei der Probefahrt auf Rasselgeräusche aus dem Motor geachtet werden und im Zweifel ein Fahrzeug vorgezogen werden, an dem die Steuerkette bereits ersetzt wurde. Die starken GTI- und R-Modelle sind im Einkauf deutlich teurer als die zivilen Varianten. Alternativ ist auch die empfehlenswerte Direktschaltautomatik (DSG) zu haben.

- ⊕ gute Verarbeitung, gutes Platzangebot vorn, niedriges Geräuschniveau, sehr hohes Sicherheitsniveau, guter Fußgängerschutz, sicheres Fahrwerk (ESP), gute Bremsen, einfache Bedienung, riesige Auswahl an Gebrauchtwagen
- ⊖ hinten unübersichtlich, TSI-Motoren mit labilen Steuerketten

Zuverlässigkeit (ADAC Pannenstatistik 2019)

ADAC-Bewertung	30,0	30,7	28,1	21,5
Baujahr	2009	2010	2011	2012

ADAC-Bewertungsschema

Für jedes Fahrzeugmodell und Zulassungsjahr wird die Pannenkennziffer ermittelt. Die Pannenkennziffer ergibt sich aus der Anzahl der Pannen pro 1.000 zugelassenen Fahrzeugen.

	2009	2010	2011	2012
	21,3	20,4	16,4	11,4
	36,0	33,3	28,5	21,2
	50,6	46,3	40,6	30,9
	65,3	59,2	52,7	40,7
	>65,3	>59,2	>52,7	>40,7

Mängel und Rückrufe

Allgemein	Die sechste Golf-Generation setzt den positiven Trend der bereits ab 2006 sehr guten Pannenwerte des Golf V konsequent fort. Damit zeigt sich der Golf VI in der Pannenstatistik 2020 mit niedrigen Pannenkennziffern. Bei der HU ist auch meist alles im grünen Bereich und der Golf VI sehr gut ab. Am ehesten fallen die Achsfedern/Dämpfer auf, selten tritt Ölverlust auf. Pannenschwerpunkte waren:
Einspritzanlage	Einspritzdüse/Injektor (2010)
Allgemeine Elektrik	Batterie (2009, 2011)
Rückrufe	<p>7/2017: Aufgrund einer thermomechanischen Überlastung im ABS-Steuergerät kann es zu einer fehlerhaften Masseverbindung und in der Folge zu einer Unterbrechung des Stromflusses im Steuergerät kommen. Das ABS/ESP hat dann keine Funktion mehr. Abhilfe schafft ein Softwareupdate. Mit diesem Update kann ein Masseabriss durch einen Selbsttest sicher detektiert werden. Die Aktion läuft seit Februar 2017 und ist für die Kunden kostenlos. Dauer in der Werkstatt: 1 Stunde. Betroffene Fzg. in Deutschland: 288.000 (auch andere Modelle betroffen). Kennzeichnung der Aktion: Im Hersteller-Werkstatssystem und im Fahrzeug (Code 45F2).</p> <p>3/2012: Betroffene Varianten: mit 1.2 TSI-Motor. Eine Fehlfunktion am Ladedrucksteller (Wastegatesteuerung) führt zu Leistungseinbruch und unzureichender Gasannahme (Notlaufprogramm). Dabei leuchtet auch die Motorkontrollleuchte im Kombiinstrument auf. Die Händler prüfen anhand der Teilennr. des Abgasturboladers, ob das Fahrzeug betroffen ist. Dann wird zwischen Wastegateregelstange und Ladedrucksteller eine Distanzscheibe (2mm) eingesetzt. Zusätzlich erfolgt ein Softwareupdate des Motorsteuergerätes. Die Aktion dauert etwa eine Stunde und ist für die Kunden kostenlos. Betroffene Fzg. in Deutschland: 160.000 (auch andere Modelle betroffen). Kennzeichnung der Aktion: Im Hersteller-Werkstatssystem, Eintrag im Serviceheft (Code 24V9) " und Aufkleber im Bereich Reserveradwanne.</p> <p>11/2010: Betroffene Varianten: nur mit 1.4 TSI-Motor (CAV). Wegen Beanstandungen im Laufverhalten des Motors (Ruckeln, Durchzug etc.) bei unterschiedlichen Fahrsituationen, führt der Hersteller ein Softwareupdate am Motorsteuergerät durch. Dabei wurde u.a. auch der Zuschaltpunkt des Kompressors auf Werkseinstellung zurückgesetzt. Im selbstlernenden System passen sich die Schaltpunkte deshalb erst über eine Fahrstrecke von einigen hundert Kilometern an die Fahrgewohnheiten an, was möglicherweise zunächst als etwas veränderte Leistungscharakteristik empfunden wird. Laut Hersteller bleiben max. Leistung und Drehmoment auch nach dem Update völlig unverändert. Die Aktion läuft seit Aug. 2010 dauert etwa eine halbe Stunde und ist für die Kunden kostenlos. Betroffene Fzg. in Deutschland: 71.000 (auch andere Modelle betroffen). Kennzeichnung der Aktion: Aufkleber im Bereich Reserveradmulde und Eintragung im Serviceheft (Code 24S4).</p> <p>11/2009: Wegen einer falschen Softwareversion kann es zu Schaltproblemen kommen,</p>

die sich lt. Hersteller als harter Schaltschlag beim Herunterschalten im S-Modus bemerkbar machen. Die Händler führen ein Softwareupdate des Getriebesteuergerätes durch. Die Aktion ist für die Kunden kostenlos und dauert etwa eine halbe Stunde. Betroffene Fzg. in Deutschland: 244. Kennzeichnung der Aktion: Aktionsaufkleber im Bereich Reserveradmulde und Eintrag im Serviceplan (Code 37E2).

10/2009: Betroffene Varianten: mit 6-Gang Direkt-Schalt-Getriebe (DSG). Wegen einer Fehlinterpretation der Getriebeöltemperatur wird die Kupplungsschutzfunktion aktiviert. Dadurch kommt es zum Aufleuchten der Schaltanzeige, zu Ruckeln oder sogar bis zum Öffnen der Kupplung (kein Antrieb). Im Rahmen der Aktion führen die Händler ein Softwareupdate des Getriebesteuergerätes durch. Die Maßnahme ist für die Kunden kostenlos und dauert etwa eine halbe Stunde. Betroffene Fzg. in Deutschland: 17.000 (auch andere Modelle betroffen). Kennzeichnung der Aktion: Aktionsaufkleber im Bereich Reserveradmulde und Eintrag im Serviceplan (Code 37E8).

08/2009: Eine fehlerhafte Vernietung der Lagerbolzen für die Umlenkrollen der Türaggregateträger bei Fahrzeugen aus dem Bauzeitraum 41. - 46. kW 2008 kann zu Funktionsstörungen (Fenster nicht mehr schließbar) der vorderen Fensterheber führen. Bei ca. 11.500 Modellen in D. wird der Fensteraggregateträger (nur Zulieferer BOSE) getauscht. Kennzeichnung der Aktion: Eintrag im Serviceplan (Code 57C8).

08/2009: Ein Softwarefehler im Motorsteuergerät der Fahrzeuge mit 1.4 TSI-Motor und DSG-Getriebe der Modelljahre 2009 bis 2010 führt zum Aufleuchten der Bremskontrollleuchte nach dem Startvorgang. Es wird ein Software-Update durchgeführt. Kennzeichnung der Aktion: Eintrag im Serviceplan (Code 24Q8).

Modellgeschichte

10/2008	Neuaufgabe Golf VI als 3- bzw. 5-türige Schräghecklimousine mit sechs Motorvarianten: 1.4 (59 kW/80 PS), 1.6 (75 kW/102 PS), 1.4 TSI (90 kW/122 PS), 1.4 TSI (118 kW/160 PS), 2.0 TDI (81 kW/110 PS) und 2.0 TDI (103 kW/140 PS); alle Dieselmotoren mit Common Rail-Einspritzung; alle Motoren erfüllen die Schadstoffnorm Euro 5; 7-Gang-Direktschaltgetriebe für 1.6 und 1.4 TSI optional erhältlich; 2.0 TDI (81 kW/110 PS) auch als Effizienzmodell "119 g" erhältlich (Gesamtverbrauch 4,5 Liter und CO2-Emission von 119 g/km); Serienmäßige Sicherheitsausstattung: Fahrer-, Beifahrer-, Seitenairbag vorn, Windowbags vorn und hinten; Knieairbag für Fahrer, ABS, Bremsassistent, ASR und ESP; Seitenairbag hinten (5-Türer) gegen Aufpreis
03/2009	neue Motorvariante: 1.6 BiFuel (72 kW/98 PS), kann wahlweise mit Autogas oder Superbenzin betrieben werden (bivalent), erfüllt Schadstoffklasse Euro 4; Einführung Golf GTI (155 kW/210 PS)
04/2009	Neuaufgabe Golf VI Plus und CrossGolf
05/2009	neue zusätzliche Motorvariante für Limousine und Golf Plus: 1.6 TDI (77 kW/105 PS, auch mit Spritspartechiken "BlueMotion Technology" erhältlich); Baureihe Golf V Variant eingestellt
06/2009	Einführung Golf GTD (125 kW/170 PS, nur Limousine)
09/2009	Neuaufgabe Golf VI Variant, Motorvarianten: 1.4 (59 kW/80 PS), 1.6 (75 kW/102 PS), 1.4 TSI (90 kW/122 PS), 1.4 TSI (118 kW/160 PS), 1.6 TDI (77 kW/105 PS) und 2.0 TDI (103 kW/140 PS, auch mit Spritspartechiken "BlueMotion Technology" erhältlich); alle Motoren erfüllen Schadstoffklasse Euro 5
10/2009	neue Motorvariante: 1.2 TSI (77 kW/105 PS); auch mit Spritspartechiken "BlueMotion Technology" erhältlich (nur Limousine und Variant)
11/2009	Einführung Topvariante Golf R 4Motion (199 kW/270 PS) und Spritsparmodell 1.6 TDI BlueMotion (nur Limousine); Motorvariante 2.0 TDI (81 kW/110 PS) eingestellt
04/2010	Motorvariante 1.6 (75 kW/102 PS) eingestellt; Motorvariante 2.0 TDI (103 kW/140 PS) auch mit Spritspartechiken "BlueMotion Technology" erhältlich (nur Limousine)
06/2010	neue Motorvariante: 1.2 TSI (63 kW/85 PS); nur für Limousine, Variant und Golf Plus
10/2010	Motorvariante 1.6 BiFuel (72 kW/98 PS) erfüllt Schadstoffklasse Euro 5
05/2011	Einführung Golf "GTI Edition 35" mit Leistungssteigerung (173 kW/235 PS); erfüllt Schadstoffklasse Euro 5
06/2011	Einführung Golf VI Cabriolet
05/2012	Einführung Golf VI GTI Cabriolet (155 kW/210 PS)

09/2012	Baureihe Golf VI Limousine eingestellt
04/2013	Baureihe Golf VI Variant eingestellt
12/2013	Baureihe Golf VI Plus und CrossGolf eingestellt
05/2015	modifiziertes Golf VI GTI Cabriolet (162 kW/220 PS), erfüllt Schadstoffklasse Euro 6b
07/2016	Baureihe Golf VI Cabriolet eingestellt

Die Karosserievarianten im Vergleich

Karosserietyp	Schrägheck	Plus	Kombi (Variant)	Cabrio	Stufenheck (Jetta)
Länge/Breite/Höhe [mm]	4199/1786/1480	4204/1759/1621	4534/1781/1504	4246/1782/1423	4644/1778/1482
Kofferraumvolumen [l]	350	395	505	250	510
Dachlast [kg]	75	75	75	-	75
Tankinhalt [l]	55,00	55,00	55,00	55,00	55

Technische Daten (wichtigste Motorvarianten)

TYP	1.4	1.2 TSI	1.6	1.2 TSI	1.4 TSI	1.4 TSI	GTI	R 4Motion
Aufbau/Türen	SR/3	SR/3	SR/3	SR/3	SR/3	SR/3	SR/3	SR/3
Bauzeitraum	2008-2012	2010-2012	2008-2010	2009-2012	2008-2012	2008-2012	2009-2012	2009-2012
Zylinder/Hubraum [-/ccm]	4/1390	4/1197	4/1595	4/1197	4/1390	4/1390	4/1984	4/1984
Leistung [kW/PS]	59/80	63/85	75/102	77/105	90/122	118/160	155/210	199/270
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	132/3800	160/1500	148/3800	175/1550	200/1500	240/2000	280/1700	350/2500
Beschleunigung 0-100km/h [s]	13,9	12,3	11,3	10,6	9,5	8,0	6,9	5,7
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	172	178	188	190	200	220	240	250
Verbrauch Hersteller pro 100km [l]	6,4 S	5,5 S	7,1 S	5,7 S	6,2 S	6,3 S	7,3 S	8,5 S
Anhängelast gebremst/ungebr. [kg]	800/600	1100/610	1200/610	1200/610	1300/640	1400/670	1400/690	-/-
CO ₂ [g/km] CO ₂ -Effizienzklasse	149 E	129 C	166 F	134 D	144 D	145 D	170 E	199 F
Versicherungsklassen KH/VK/TK	17/14/15	17/18/18	16/15/16	16/18/18	16/18/18	16/17/20	15/21/24	16/25/27
Steuer pro Jahr* [Euro]	106	62	124	72	96	98	160	218
Schadstoffklasse	Euro 5	Euro 5	Euro 5	Euro 5	Euro 5	Euro 5	Euro 5	Euro 5

Schadstoffklassen und Steuer können sich während des Bauzeitraumes geändert haben und von den genannten Angaben abweichen.
*Die Angabe der Steuer erfolgt getrennt nach Hubraum/Hubraum+CO₂-Ausstoß für Fahrzeuge mit Erstzulassung nach dem 30.06.2009.

Wichtige Werkstattkosten (in Euro, incl. Einbaukosten)

TYP	1.4	1.2 TSI	1.6	1.2 TSI	1.4 TSI	1.4 TSI	GTI	R 4Motion
Wartung 1	260	280	270	310	310	310	350	330
bei km/Monate	28000/24	28000/24	28000/24	26500/24	26500/24	26500/24	26500/24	28000/24
Wartung 2	340	370	290	390	410	420	260	500
bei km/Monate	60000/36	60000/36	60000/36	60000/36	60000/36	60000/36	60000/36	60000/36
Wartung 3	370	420	370	440	450	450	350	530
bei km/Monate	56000/48	56000/48	56000/48	53000/48	53000/48	53000/48	53000/48	56000/48
Wartung 4	340	370	290	390	410	420	260	430
bei km/Monate	120000/60	120000/60	120000/60	120000/60	120000/60	120000/60	120000/60	120000/60
Zahnriemen	-	-	-	-	-	-	-	520
bei km/Mon	-	-	-	-	-	-	-	180000/-
Bremsscheiben und -beläge vorn	420	420	440	490	490	550	550	710
Bremsscheiben und -beläge hinten	330	330	330	390	390	390	470	440
Kupplung	930	940	920	1000	1090	1120	1310	1130
Generator	700	800	700	840	790	790	790	810
Anlasser	460	520	450	520	510	510	510	470

Kosten (pro Monat, ohne Wertverlust, in Euro)

TYP	1.4	1.2 TSI	1.6	1.2 TSI	1.4 TSI	1.4 TSI	GTI	R 4Motion
Fixkosten (Steuer, Versicherung)	97	107	99	106	108	103	125	157
Betriebskosten (Kraftstoff)	138	122	151	125	134	136	154	176
Werkstatt-/Reifenkosten	64	66	64	71	74	76	84	104
Gesamtkosten pro Monat	299	295	314	302	316	315	363	437
Gesamtkosten pro km [Cent]	23,9	23,6	25,1	24,2	25,3	25,2	29,0	35,0

Garantien

Der Golf hat eine zweijährige allgemeine Garantie. Zudem bietet VW eine dreijährige Lackgarantie und eine 12-jährige Garantie gegen Durchrostung. Eine europaweite Mobilitätsgarantie gibt es unter Einhaltung aller Inspektionen lebenslang.

Crashtest (Euro NCAP)

Testergebnis 2008 ★★★★★

Der Golf VI hat sich gegenüber dem Vorgängermodell um 3 Punkte verbessert und erreicht jetzt beim Insassenschutz ein Spitzenresultat. Er besitzt Front-, Seiten-, Vorhang- und Fahrerkniefahrer sowie Gurtstrammer inkl. Kraftbegrenzer vorne. Auf den Rücksitzen gibt es Gurtstrammer und gegen Aufpreis Seitenairbags. Das serienmäßige ESP mit Bremsassistent erhöht die Fahrsicherheit. Mit insgesamt 36 Punkten (Frontcrash: 16; Seitencrash/Pfahlaufprall: 18; Gurtwarner für Fahrer und Beifahrer: 2) wird ein hervorragendes Ergebnis erzielt. Die Kindersicherheit erreicht ebenfalls gute Werte: 4 von 5 Sternen Der Fußgängerschutz: gute 3 von 4 Sternen

Die Anforderungen an das Fahrzeug werden im Euro NCAP-Testverfahren stetig weiterentwickelt. Testergebnisse aus vergangenen Jahren sind nur bedingt mit denen aktueller Tests vergleichbar.