



## VW Golf 2.0 TDI Comfortline (DPF) (119 g)

Fünftürige Schräghecklimousine der unteren Mittelklasse (81 kW / 110 PS)

Volkswagen wollte den Golf nicht neu erfinden, sondern in allen Punkten verbessern und perfektionieren. Das ist den Ingenieuren gelungen. In seiner Klasse gibt er in allen Bereichen den Maßstab an oder liegt in der Spitzengruppe mit seinen Konkurrenten. Der Fahrkomfort ist gut, das Sicherheitsniveau liegt sehr hoch. Der neue Common-Rail-Diesel verrichtet seine Arbeit zurückhaltend und setzt den Golf flott genug in Bewegung, bleibt dabei vorbildlich sparsam. In der hier getesteten 119 g-CO<sub>2</sub>-Variante kann man ein paar Extras (z.B. adaptive Dämpfer) nicht ordern, dennoch bleibt diese eine Empfehlung, weil ohne großen Aufwand zusätzlich Sprit gespart wird. Im Innenraum geht es aufgeräumt und sauber verarbeitet zu, die Ergonomie ist sehr gut. Vorn gibt es viel Platz, hinten reicht es zumindest Kindern üppig. Fazit: Ein sehr gutes Auto für viel Geld mit viel Liebe zum Detail, das besser ist als sein Vorgänger, diesen aber nicht alt aussehen lässt. **Karosserievarianten:** Drei- und Fünftürer, Kombi, Mini-Van. **Konkurrenten:** u.a. Citroen C4, Ford Focus, Mazda 3, Opel Astra, Seat Leon, Skoda Octavia

**+** gute Verarbeitung, gutes Platzangebot vorne, sehr hohes Sicherheitsniveau, guter Fußgängerschutz, sauberes Abgas (Euro5), sicheres Fahrwerk, günstiger Verbrauch

**-** hoher Anschaffungspreis, hohe Fixkosten



### ADAC-URTEIL



2,5

## KAROSSERIE/KOFFERRAUM

2,1

### 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 Chrom- und 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. Der hintere Unterbodenbereich ist aber leider ziemlich zerklüftet. Endlich wird die Tankklappe 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.

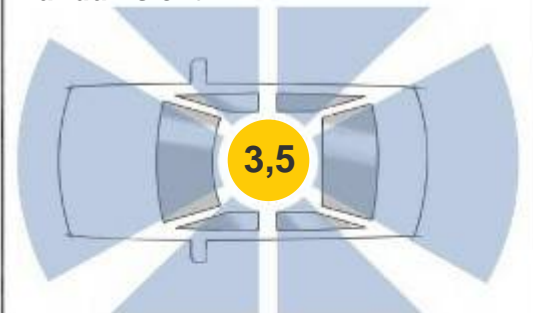
⊖ Front- und Heckschürze sind glattflächig und vollständig lackiert; das sieht schön aus, verzeiht aber kein "anecken" - schon bei Kleinigkeiten sind teure Reparaturen nötig. An den Seiten sieht es nicht besser aus, Seitenschutzleisten gibt's nicht mehr, eine unvorsichtig geöffnete Türe eines Nachbarautos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

2,5

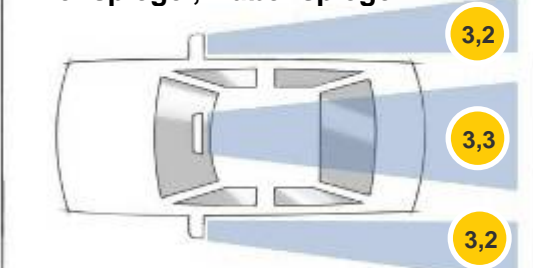
### Sicht

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.

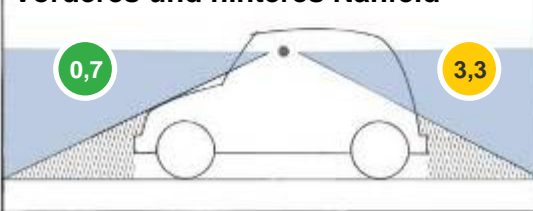
#### Rundumsicht



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

⊕ 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 bei Comfortline ebenso ohne Aufpreis. Auf Wunsch kann man den empfehlenswerten Einpark-Assistenten bestellen, er lenkt den Golf dann selbständig in passende Parklücken.

⊖ Wenn man das Auto mit dem Schlüssel absperrt, kann es von innen nicht mehr geöffnet werden. Befindet sich noch eine Person im Auto, ist sie eingesperrt.

## 2,8 Ein-/Ausstieg

⊕ Die Zentralverriegelung lässt sich mit einer praktischen Fernbedienung steuern, mit der auch die Fenster geöffnet und geschlossen werden können. Der Schweller ist angenehm niedrig, die Füße müssen nicht weit angehoben werden. Die Sitzfläche des Fahrersitzes befindet sich 56 cm über der Straße. Insgesamt steigt man bequem ein, vorne etwas besser als hinten. Für alle außen Sitzenden sind Haltegriffe am Dachhimmel vorhanden.

⊖ Der Abstand zwischen Sitzaußenkante und Schwelleraußenkante ist groß. Man kann sich leicht versehentlich aussperren, nur bei offener Fahrtür 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).

## 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.

## 2,6 Kofferraum-Zugänglichkeit

Die Ladekante liegt mit 69 cm über der Straße relativ hoch. Besonders beim Ausladen 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 in der Klappeninnenverkleidung. 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.



Mit 350 l Volumen ist der Kofferraum des neuen Golf exakt gleich groß mit dem des Vorgängers.

---

## 2,4 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 allerdings recht leicht. Kleine Utensilien können im Kofferraum nirgends so recht befestigt werden, es gibt kein Netz, nur Verzurrösen unten an den Seiten und einen Haken unter der Hutablage.

⊕ Gegen Aufpreis gibt es eine praktische Durchladeluke in der Rücksitzlehne.

---

## 2,0 INNENRAUM

### 1,6 Bedienung

⊕ Auch hier ist der Golf ein typischer VW – die Bedienung gibt keine Rätsel auf, die ergonomische Gestaltung des Cockpits macht das Fahren angenehm. Das Lenkrad kann serienmäßig in Höhe und Reichweite eingestellt werden und passt somit Personen ganz unterschiedlicher Größe. Günstig liegen auch die Pedale und der Schalthebel. Die 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 u.a. Momentan-, Durchschnittsverbrauch und 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 optionalen 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. 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 Antipp-Funktion (1x Tippen, 3x Blinken). 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.

---

### 1,8 Raumangebot vorne\*

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

---

## 3,2 Raumangebot hinten\*

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



Auf den Sitzplätzen im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,85 m Platz.

---

## 2,1 KOMFORT

---

### 1,8 Federung

Die adaptive Dämpferregelung ist für die 119g-Variante nicht erhältlich.

⊕ Das ist aber kein Verlust, denn die Abstimmung der Federn und Dämpfer ist VW sehr gut gelungen, die Auslegung tendiert in Richtung straff, ist aber sehr harmonisch. Lange Fahrbahnwellen werden gut abgefedert, ebenso filtert das Fahrwerk kurze Unebenheiten so, dass sie nicht störend zu den Passagieren durchdringen. Die Passagiere bleiben auch von Stuckern weitgehend verschont. Nickbewegungen beim Beschleunigen oder Bremsen fallen kaum auf. Die Seitenneigung in schnell durchfahrenen Kurven hält sich in angenehmen Grenzen. Beladen ändert sich das Federungsverhalten nur wenig, Unebenheiten werden aber geschmeidiger geschluckt, andererseits erhöht sich die Seitenneigung und die Nickbewegungen etwas. Damit gehört der Golf eindeutig zu den Besten seiner Klasse.

---

## 2,0 Sitze

Die Lehne und die Fläche der Rücksitzbank sind nur zufriedenstellend ausgeformt, sie bieten wenig Seitenhalt. Für Erwachsene ist die Oberschenkelunterstützung etwas gering.

⊕ Die Vordersitze lassen sich für unterschiedliche Personengrößen und -staturen einstellen, leider nur in der Höhe und nicht in der Neigung. Ihre Lehnen sind hoch und gut ausgeformt und bieten dem Rücken festen Halt. Gegen Aufpreis gibt es in Höhe und Intensität elektrisch einstellbare Lordosenstützen. Auch die Sitzflächen weisen eine körpergerechte Gestaltung und eine straffe Polsterung auf. So bieten die Vordersitze bei schneller Kurvenfahrt einen noch guten Seitenhalt. Der Fahrer kann sich seinen Sitz so einstellen, dass sich eine gute und angenehme Sitzposition ergibt. Auch kann er seine Beine und Füße sehr gut abstützen.

---

## 1,9 Innengeräusch

⊕ Der gemessene Geräuschpegel im Innenraum liegt im guten bis sehr guten Bereich. Subjektiv unaufdringlich bleiben die Motor-, Wind- und Fahrgeräusche bis in hohe Geschwindigkeitsbereiche. Zu Gute kommt dem Golf sein niedriges Drehzahlniveau auf der Landstraße und Autobahn aufgrund der langen Übersetzung. Das prädestiniert ihn als angenehmen Reisewagen.

## 2,6 Klimatisierung

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

Die Heizung spricht vorne zufriedenstellend an, braucht aber eine gewisse Zeit, bis sie den vorderen Innenraum auf angenehme Temperaturen gebracht hat. Hinten sind Ansprechen und Heizwirkung etwas schlechter. An der Heizung könnte VW noch etwas nachbessern.

⊕ Die aufpreispflichtige Zweizonen-Klimaautomatik regelt fein und situationsangepasst. Fahrer und Beifahrer können sich ihre Temperatur separat 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.

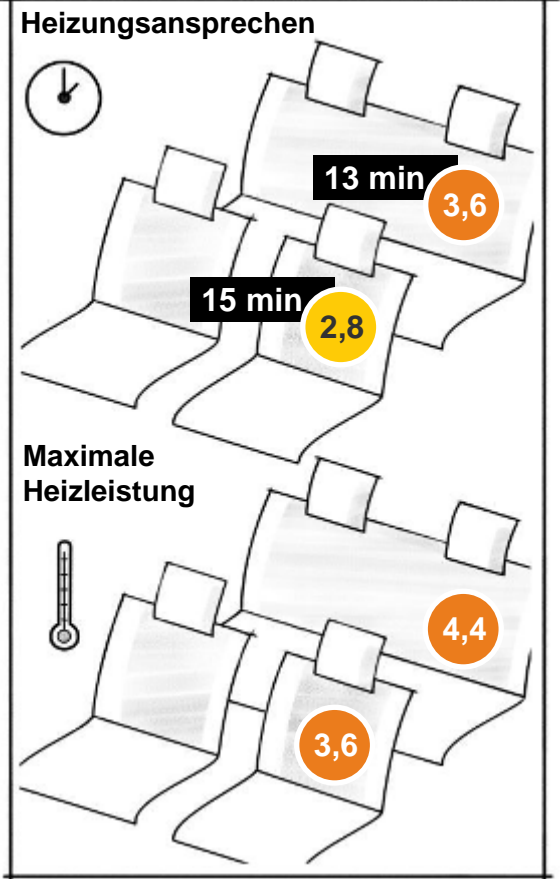
## 1,8 MOTOR/ANTRIEB

### 2,3 Fahrleistungen\*

⊕ Der neue Common-Rail-Diesel ist nicht mehr der ruppige Reißer bei niedrigen Drehzahlen wie das "alte" Pumpe-Düse-Aggregat, spendet dafür aber kontinuierlich und nachdrücklich Kraft über einen weiten Drehzahlbereich. In der 110-PS-Variante erreicht der Golf gute Fahrleistungen, Überholvorgänge sind schnell erledigt. Mit seinen 250 Nm Drehmoment ist auch schaltfaules Fahren kein Problem, die Elastizitätswerte fallen im vierten Gang gut, im sehr lange übersetzten fünften Gang immer noch zufriedenstellend aus. Der getestete Motor ist ein harmonisches und kräftiges Triebwerk und als solches ebenso eine klare Empfehlung.

## 1,7 Laufkultur

⊕ VW hat seinen bekannten 2,0-l-TDI von Pumpe-Düse- auf Common-Rail-Einspritzung umgestellt. Damit einher geht nun ein deutlich weiches Verbrennungsgeräusch. Leichte Vibrationen unter 2.000 U/min., die sich bis ins Lenkrad übertragen, sind aber geblieben. Ein klarer Vorteil gegenüber dem alten Einspritzungsprinzip ist im Vibrationsverhalten an sich also nicht zu erkennen, da die Pumpe-Düse-Motoren inzwischen besser waren als ihr Ruf. Die 110-PS-Version bietet aber einen Tick mehr Laufkultur als die stärkeren Varianten. Deutliche Vorteile ergeben sich vor allem im Abgasverhalten und bei der Regeneration des Partikelfilters.



Aufwärmzeit von -10°C auf +22°C.

---

## 1,2 Schaltung

⊕ Die Gänge des Fünfgang-Getriebes lassen sich sehr gut schalten, nichts hakt und die Gänge raste einwandfrei ein. Auch sehr schnelles Schalten ist problemlos möglich. Die Schaltwege sind dabei angenehm kurz. Der Rückwärtsgang lässt sich stets einfach und ohne Getriebeegeräusche einlegen. Die Schaltempfehlungsanzeige im Mitteldisplay hilft zu möglichst sparsamer Fahrweise.

---

## 2,0 Getriebeabstufung

⊕ Die Gänge drei, vier und fünf sind länger übersetzt, um beim Kraftstoffsparen zu helfen. Dabei ergeben sich recht große Sprünge, die Gänge müssen etwas weiter ausgedreht werden, um einen guten Anschluss zu ermöglichen. Der neue CommonRail-Diesel kommt mit dieser Auslegung aber deutlich besser zurecht als der Vorgänger. Insgesamt passt die Getriebeabstufung gut zum Motor und seiner Leistungscharakteristik.

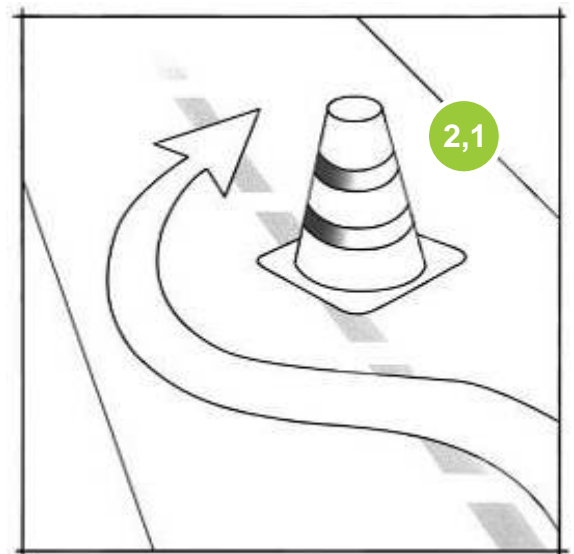
---

## 1,7 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. Der Golf VI reagiert gut auf Lenkimpulse und bleibt dabei gutmütig und beherrschbar. Auch Spurrillen und Fahrbahnverwerfungen bringen den Kompakt-Wagen kaum aus der Ruhe. Wenn die Fahrbahn weniger griffig ist, bremst die elektronische Traktionskontrolle die Antriebsräder und verbessert das Vorwärtskommen. Beim ADAC-Ausweichtest zeigt der neue Golf VI ein gutes Gesamtergebnis, kann aber im Detail nicht so recht begeistern. Zwar reagiert er spontan auf die Lenkbefehle, das ESP greift aber eher spät ein und lässt ein recht ausgeprägtes Übersteuern zu. Abgefangen werden muss auch der deutliche Gegenpendler in der dritten Phase. Hier lässt sich beispielsweise der Polo einfacher beherrschen. Trotzdem ist das Fahrwerk des Golf VI sehr sicher. Gegen geringen Aufpreis ist eine indirekt messende Reifendruckkontrolle erhältlich.



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 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 VI 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 VI 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.

---

## 1,9 Bremse

⊕ Bei einer Notbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand steht der Golf VI nach durchschnittlich 36,5 m (Mittel aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Reifen 205/55 R16). Die Bremsanlage zeigt sich dabei standfest, es tritt kaum 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

---

### 2,4 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Der Golf VI ist serienmäßig mit ESP und Bremsassistent ausgestattet. Bei einer Notbremsung schaltet sich automatisch auch die Warnblinkanlage ein. Bei ESP-Eingriffen gibt es zusätzlich einen kleinen Impuls im Lenkrad, der dem Fahrer unterstützend zeigt, in welche Richtung er am besten lenken soll, um Schleudern zu vermeiden. Ein frühzeitiger Gegenlenkimpuls animiert den Fahrer zu früherem Gegenlenken, wodurch ein verbesserter Bremsweg auf ungleichmäßig rutschigem Untergrund erreicht wird. In allen vier Türen sind Reflektoren verbaut, die bei geöffneten Türen von hinten herannahenden Verkehr warnen. Gegen Aufpreis ist eine indirekt messende Reifendruckkontrolle erhältlich.

1,6

---

## Passive Sicherheit - Insassen

**+** Der neue Golf VI erzielt beim Crashtest nach EuroNCAP-Norm ausgezeichnete Ergebnisse, er erreicht 36 von 37 maximalen Punkten und damit volle fünf Sterne für sehr gute Insassensicherheit. Bei der Kindersicherheit schneidet er ebenfalls gut ab und holt vier von fünf möglichen Sternen. Die vorderen Kopfstützen bieten Personen bis zu einer Größe von 1,90 m optimalen Schutz, sie sind zudem aktiv ausgelegt, so dass der Abstand zwischen Kopf und Kopfstütze sehr gering ist und das Risiko eines Schleudertraumas verringert wird. Auch hinten ist der Abstand zwischen Kopf und Kopfstütze gering. Auf allen fünf Sitzplätzen werden die Insassen zum Anschnallen ermahnt, auf den Vordersitzen passiert dies optisch und akustisch, für die Rücksitze kann der Fahrer im Display sehen, welche Gurte angelegt sind und welche nicht - damit hat man die Kinder also unter Kontrolle. An den sehr stabilen, griffgerechten Bügeltürgriffen lässt sich hohe Zugkraft anbringen, so können nach einem Unfall verklemmte Türen leichter geöffnet werden.

**-** Die hinteren Kopfstützen rasten im oberen Bereich nicht ein, sie können bei einem Unfall leicht wieder nach unten gedrückt werden; dann bieten sie nur Personen bis 1,60 m guten Schutz.

1,8

---

## Kindersicherheit

**+** Der Golf VI ist für Kindersitze gut geeignet. Auf den Außenplätzen der Rückbank lassen sich Kindersitze unkompliziert und lagestabil unterbringen, auch mittels Isofix-System und Ankerhaken. Das Angurten der Sitze fällt leicht, da die Gurtschlösser fest installiert sind. Die Gurtlängen reichen auch für Kindersitze mit hohem Gurtbedarf aus. Die Gurtschlösser sind kurz und ermöglichen eine lagestabile Befestigung. 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

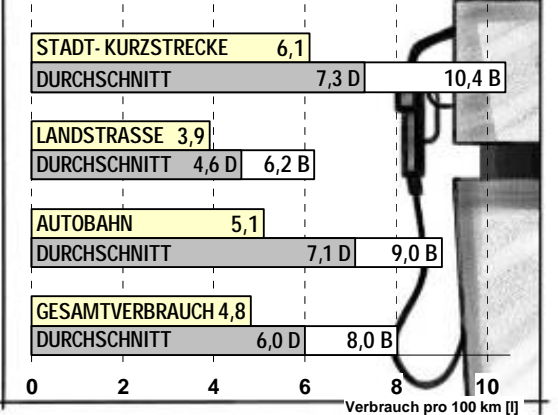
**+** Der Stoßfänger und die mittleren Bereiche sowie die Vorderkante der Motorhaube sind angemessen entschärft. Lediglich die Kotflügel sollten noch weicher gestaltet werden. So erhält der neue Golf VI 22 von maximal 36 Punkten und damit drei von vier möglichen Sternen.

## 2,2 UMWELT/ECOTEST

### 2,4 Verbrauch/CO2\*

⊕ Hier liegt klar eine weitere Stärke des Golf VI 2.0 TDI in der verbrauchsoptimierten Ausführung: der Durchschnittsverbrauch beträgt 4,8 l Diesel pro 100 km im ADAC EcoTest. Das entspricht einem Ausstoß von 128 g CO<sub>2</sub> pro km, damit erreicht er 36 Punkte. Innerorts konsumiert der Kompaktwagen 6,1 l, außerorts 3,9 l und auf der Autobahn 5,1 l alle 100 km. Diese Werte sind für ein vollwertiges und so sicheres und komfortables Auto wie den Golf sehr gut, der Kunde muss keinerlei Verzicht üben.

#### Verbrauch



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

### 1,9 Schadstoffe

⊕ Die Schadstoffanteile im Abgas sind sehr gering. Das Auto erfüllt die Euro5-Norm. Rußpartikel werden von einem geschlossenem Partikelfiltersystem effektiv aufgefangen und verbrannt, die Reinigungswirkung ist sehr gut. Deshalb werden nach dem EcoTest-Verfahren 41 von 50 möglichen Punkten vergeben. Zusammen mit den CO<sub>2</sub>-Punkten ergibt das ein gutes Gesamtergebnis von 77 Punkten und damit vier Sterne.

## 2,2 WIRTSCHAFTLICHKEIT

### 0,9 Betriebskosten\*

⊕ Die Kosten für den Betrieb ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Der Golf VI 2.0 TDI geht mit dem teuren Sprit sehr sparsam um, entsprechend niedrig fallen die Betriebskosten aus.

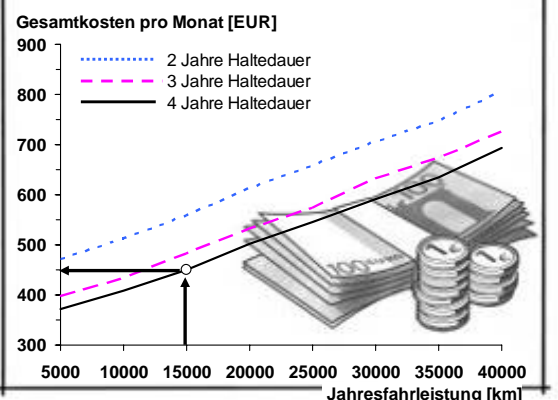
### 2,0 Werkstatt- / Reifenkosten\*

Der VW besitzt eine fahrabhängige Serviceanzeige. Laut Hersteller ist dabei im Schnitt alle 28.000 Kilometer - spätestens aber nach zwei Jahren ein "Intervall-Service" (mit Ölwechsel) fällig. Dazwischen, also im 3. - dann im 5. Jahr usw., muss eine Inspektion (ohne Ölwechsel) durchgeführt werden. Bei 150.000 km muss der Zahnriemen gewechselt werden.

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

⊖ Teure Werkstattstundenpreise verhindern eine noch bessere Benotung.

#### Kostenermittlung



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 449 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

## 1,0 Wertstabilität\*

⊕ Der Golf VI ist neu auf dem Markt, er verfügt über aktuelle Technik, ist sparsam und hat ein sehr gutes Image. Dies sind alle Faktoren, die den Restwertverlauf positiv beeinflussen, daher wird ihm eine ausgezeichnete Wertstabilität prognostiziert.

## 3,9 Kosten für Anschaffung\*

Über 23.000 Euro Einstiegspreis sind natürlich eine Menge Geld. Zwar umfasst die Ausstattung alles nötige im Sicherheits- und Komfortbereich, aber ein Sonderangebot stellt der Golf VI in dieser nicht dar. Sparen ist eben teuer.

## 3,8 Fixkosten\*

Das typische Los eines Dieselfahrzeugs: die ungünstigen Einstufungen in der Versicherung, Haftpflicht und Teilkaskoversicherung sind sehr teuer, die Vollkaskoeinstufung bewegt sich noch im Mittelfeld. Die Steuer fällt auch nicht gerade günstig aus, allerdings wird die 119g-Variante von der KFZ-Steueränderung profitieren.

## 2,1 Monatliche Gesamtkosten\*

Bei den monatlichen Gesamtkosten, die sich unter anderem aus Kraftstoffaufwendungen, Fixkosten und Wertverlust zusammensetzen, erreicht der Golf VI in der hier getesteten Variante eine gute Note.

### DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.4	1.6	1.4 TSI	1.4 TSI	GTI	2.0 TDI	2.0 TDI	1.6 BiFuel
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1390	4/1595	4/1390	4/1390	4/1984	4/1968	4/1968	4/1595
Leistung [kW(PS)]	59(80)	75(102)	90(122)	118(160)	155(211)	81(110)	103(140)	72(98)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	132/3800	148/3800	200/1500	240/2000	280/1700	250/1750	320/1750	144/3800
0-100 km/h[s]	13,9	11,3	9,5	8,0	6,9	10,7	9,3	12,1
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	172	188	200	220	240	193	209	188
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	7,1 S	7,5 S	6,8 S	6,8 S	7,7 S	5,5 D	5,6 D	10,0 FG
Versicherungsklassen KH/VK/TK	16/16/15	15/17/16	15/17/16	15/18/21	15/20/26	18/19/23	18/19/23	15/17/16
Steuer pro Jahr [Euro]	86	124	76	78	78	206	208	208
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	427	450	471	495	k.A.	442	482	k.A.
Preis [Euro]	17445	18845	21620	23145	27595	21570	25045	20400

#### 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	81 kW (110 PS)
bei	4100 U/min
Maximales Drehmoment	250 Nm
bei	1750 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	5-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	205/55R16V
Reifengröße (Testwagen)	205/55R16 91H
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	10,7 m
Höchstgeschwindigkeit	190 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	10,7 s
Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	6,5 s
Bremsweg aus 100 km/h	36,6 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	4,8 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	6,1/ 3,9/ 5,1 l
CO2-Ausstoß Herstellerangabe/Test	119g/km/ 128g/km
Innengeräusch 130km/h	67dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4199/1779/1479 mm
Leergewicht/Zuladung	1345 kg/495 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	350 l/660 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	670 kg/1500 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	55 l
Reichweite	1145 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte fett

## KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	85 Euro
Monatliche Werkstattkosten	40 Euro
Monatliche Fixkosten	83 Euro
Monatlicher Wertverlust	241 Euro
Monatliche Gesamtkosten	449 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18/19/23
Grundpreis	23.070 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

Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Berganfahrhilfe	105 Euro
Bremsassistent	Serie
Dämpferkontrolle, elektronisch	nicht erhältlich
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht (ab Mitte 2009)	nicht erhältlich
Parkhilfe, elektronisch(vorne und hinten)	Serie
Parklenkassistent	103 Euro°
Regen- und Lichtsensor	165 Euro
Reifendruckkontrolle	53 Euro
Reifen-Reparatur-Set	Serie
Reserverad, vollwertig	ab 58
Xenonlicht (ab Mitte 2009)	nicht erhältlich

### INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/330 Euro°
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Audioanlage(mit CD-MP3)	Serie
Fahrersitz, höhen-einstellbar(+ Beifahrersitz)	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie
Isofix-Kindersicherungssystem	Serie
Klimaanlage/-automatik	Serie/340 Euro°
Lenkrad, höhen-/längseinstellbar	Serie
Navigationssystem	ab 655 Euro°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar (geteilt)	Serie
Sitzbezüge, Leder	2125 Euro
Skisack/Durchladeluke	Serie

### AUSSEN

Außenspiegel, elektrisch einstell-/beheizbar	Serie
Schiebe-Hubdach	855 Euro

° im Testwagen vorhanden

## TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT<sup>1</sup>

2,0

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

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