



VW Golf 1.6 BiFuel Comfortline

Fünftürige Schräghecklimousine der unteren Mittelklasse (72 kW / 98 PS)

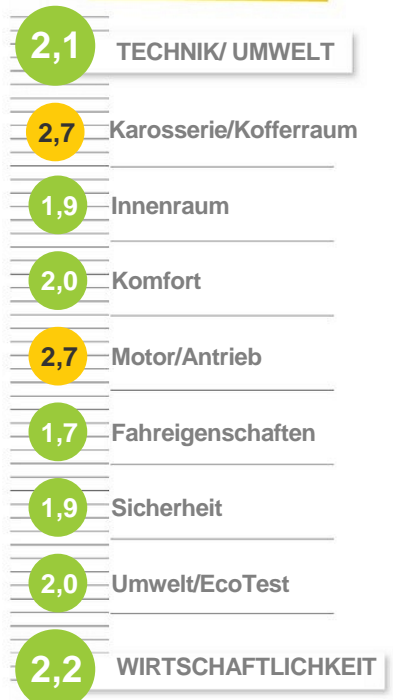
Der Golf gilt in der unteren Mittelklasse als das Maß aller Dinge in Sachen Qualität, Bedienfreundlichkeit und Sicherheit. Der Sechser-Golf verteidigt sein Erbe erfolgreich. Der Golf 1.6 BiFuel ist ab Werk für den Betrieb mit Autogas (LPG) und Benzin ausgerüstet. Der Motor wurde mit der Umstellung auf Euro 5 überholt und hat einen neuen Zylinderkopf erhalten. Spürbar ist diese Modifizierung im Verbrauch: der Wagen läuft sparsamer als sein Vorgänger. Auch die Armaturen und Bedienelemente der LPG-Anlage wirken weniger nachgerüstet. Technisch funktioniert der BiFuel-Golf problemlos mit beiden Treibstoffen. Sollte der 38-Liter-Gas-Tank erschöpft sein, stehen 55 Liter Benzin zur Verfügung. Der 1,6 l-Benziner ist mäßig temperamentvoll und läuft bei höheren Drehzahlen laut und rau. Insgesamt ist mit dem Golf das bivalente Fahren aber gut realisiert. **Karosserievarianten:** keine. **Konkurrenten:** u. a. Ford Focus, Opel Astra, Seat Leon, Skoda Octavia.

+ gute Verarbeitung, gutes Platzangebot vorne, sehr hohes Sicherheitsniveau, guter Fußgängerschutz, sicheres Fahrwerk

- lauter, rauer Motor bei hohen Drehzahlen, geringes Kofferraumvolumen



ADAC-URTEIL



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. Alle Fächer und Ablagen sind mit Samt oder Velours ausgeschlagen, das fühlt sich nicht nur angenehm an, sondern reduziert auch Geräusche. Die Tankklappe wird über die Zentralverriegelung auf- und zugeschlossen. Die Türausschnitte sind zwar vorbildlich gegen Eindringen von Schmutz geschützt - beim unvorsichtigen Ein- und Aussteigen kann man aber die lackierten und ungeschützten Türschweller leicht zerkratzen. Auf dem Dach sind bis zu 75 kg Gepäck erlaubt. Die Zuladung beträgt 510 kg.

⊖ 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 Reparaturset zur Verfügung. Ein Reserverad ist wegen des Gastanks, der in der Reserveradmulde liegt, nicht erhältlich. Es gibt keinen Wagenheber, sogar einen Radmutternschlüssel hat sich VW gespart. Der Motorraum ist von unten annähernd unverschlossen. Wegen der Gasanlage wird auch keine Motorabdeckung oberhalb der Maschine verbaut. Der hintere Bereich des Unterbodens ist stark zerklüftet und sorgt für Luftverwirbelungen. Alleine am mittleren Teil des Bodens sind glattflächige Verkleidungen angebracht.

Sicht

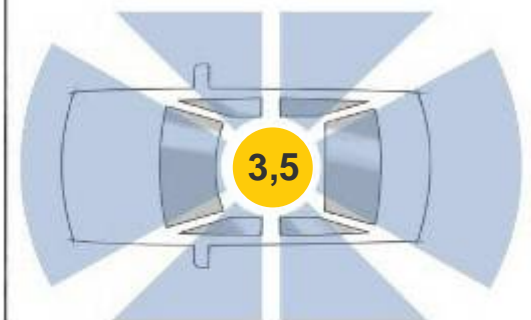
Bei der ADAC-Rundumsichtmessung schneidet der neue Golf VI nur mäßig ab. Besonders die breite C-Säule hinten rechts beeinträchtigt den Ausblick. Die Sicht im automatisch abblendenden Innenspiegel und in den Außenspiegeln ist zufriedenstellend.

⊕ Die Abmessungen der insgesamt kompakten Karosserie lassen sich recht gut abschätzen. Gegenstände vor dem Fahrzeug kann man, auch wenn sie niedrig sind, gut erkennen. Die Außenspiegel sind serienmäßig elektrisch einstell- und beheizbar, der linke besitzt einen asphärischen Bereich. 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 (im Testwagen verbaut).

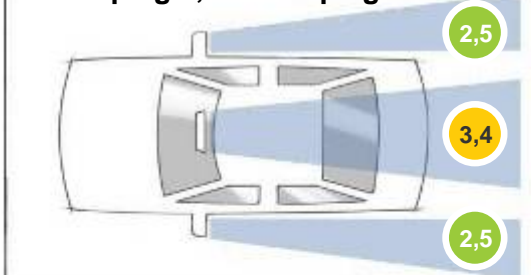


Die besonders breite C-Säule und die Kopfstützen im Fond schränken die Sicht nach schräg hinten stark ein.

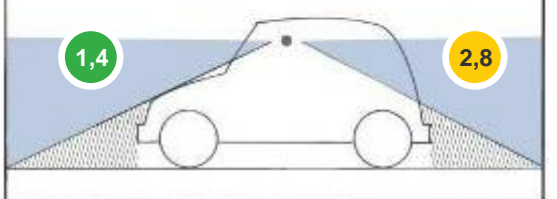
Rundumsicht



Innenspiegel, Außenspiegel



Vorderes und hinteres Nahfeld



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen. Bei den Innen- und Außenspiegeln werden deren Sichtfelder aus dem Blickwinkel des Fahrers bewertet. Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor bzw. hinter dem Fahrzeug erkennt.

Ebenso optional ist eine Rückfahrkamera erhältlich, die im Testwagen allerdings nicht verbaut war. Die Nebelscheinwerfer werden auch als Abbiegelicht aktiviert. Der optional verbaute Fernlichtassistent blendet automatisch bei Gegenverkehr und beim Einfahren in Ortschaften ab.

3,1

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. Insgesamt steigt man bequem ein, vorne etwas besser als hinten. Für alle außen Sitzenden sind Haltegriffe am Dachhimmel vorhanden. Nach dem Verlassen des Fahrzeugs können die Scheinwerfer noch für kurze Zeit aktiviert werden, um den Heimweg auszuleuchten.

⊖ Der Abstand zwischen Sitzaußenkante und Schwelleraußenkante ist groß, wodurch man weit in das Fahrzeug steigen muss. 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). Es sei denn, die Funkfernbedienung wird beim Verriegeln zweimal gedrückt.

3,6

Kofferraum-Volumen*

Mit 260 Litern ist das Kofferraum-Fassungsvermögen des Golf BiFuel nicht sehr groß. Durch den in der Reserveradmulde angebrachten Gastank verkleinert sich das Volumen gegenüber den reinen Benzin- oder Dieselmotoren beachtlich. Durch Umlegen der Rücksitzbank kann der Gepäckraum immerhin auf 570 l vergrößert werden.



Mit 260 l Volumen ist der Kofferraum des BiFuel um 90 l kleiner als bei der herkömmlichen Schräghecklimousine.

2,3

Kofferraum-Zugänglichkeit

⊕ 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. Der erhöhte Kofferraumboden des LPG-Golfs sorgt dafür, dass man beim Ausladen das Gepäck nur noch 9,5 cm hoch über die Ladekante heben muss. Das ist knapp die Hälfte, als bei anderen Golf VI-Modellen ohne vollwertiges Ersatzrad. Außerdem ergibt sich bei umgeklappten Rückenlehnen ein ebener Ladeboden.

⊖ An den seitlichen Ecken der geöffneten Kofferraumklappe kann man sich leicht den Kopf stoßen. Die Beleuchtung ist schwach. Die Ladekante liegt mit 69 cm über der Straße relativ hoch.

2,3

Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehne lässt sich im Verhältnis 40:60 geteilt umklappen.

⊕ Der Klappmechanismus funktioniert recht leicht. Gegen Aufpreis gibt es eine praktische Durchladeluke in der Rücksitzlehne.

– 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.

1,9 INNENRAUM

1,3 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 höhenstellbar, ihre Einstellung könnte aber etwas leichter von der Hand gehen. Die Instrumente sind übersichtlich und weisen einen sehr guten Kontrast auf. Von der Mittelkonsole ins Kombiinstrument ist die Tankanzeige des Gastanks jetzt gewandert. Sie ist jetzt als Uhr ausgeführt und ersetzt die unpräzise LED-Anzeige des Vorgängers. Ihr musste allerdings das Kühlwasserthermometer weichen; niedrige und hohe Wassertemperatur wird nur noch durch Kontrolllampen signalisiert. Der Bordcomputer zeigt u.a. Momentan-, Durchschnittsverbrauch und Reichweite an. Die Scheibenwischer und die Scheinwerfer werden auf Wunsch von einem Sensor gesteuert (im Testwagen verbaut). 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 RNS 510 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 eine Antippautomatik (öffnen und schließen) 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. Eine Berganfahrhilfe unterstützt durch automatischen Bremseingriff den Fahrer beim Anfahren am Berg.



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 wird als angenehm empfunden 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 vorn, das gilt auch bei der Innenbreite und spiegelt sich wiederum im subjektiven Raumempfinden wider, das zufriedenstellend ausfällt.



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,85 m ausreichend Platz vor.

2,0 KOMFORT

1,8 Federung

⊕ 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 erhöhen 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, 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.

2,5 Innengeräusch

⊕ Der gemessene Geräuschpegel im Innenraum liegt im guten Bereich (69,3 dB (A) bei 130 km/h). Wind- und Fahrgeräusche sind bis in hohe Geschwindigkeiten angenehm leise. Nur der Motor dröhnt oberhalb 4000 Touren munter vor sich hin.

2,1 Klimatisierung

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

Die Heizung spricht vorne gut an, es vergehen nur 13 Minuten, bis eine Raumtemperatur von 22° C erreicht wird. Hinten ist das Ansprechen der Heizung etwas schlechter, hier muss man sich 17 Minuten gedulden.

⊕ 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.

⊖ Die hinteren Seitenscheiben lassen sich nicht komplett versenken.

2,7 MOTOR/ANTRIEB

3,1 Fahrleistungen*

Der 1,6 l-Benziner kann nur durchschnittliche Fahrleistungen bieten.

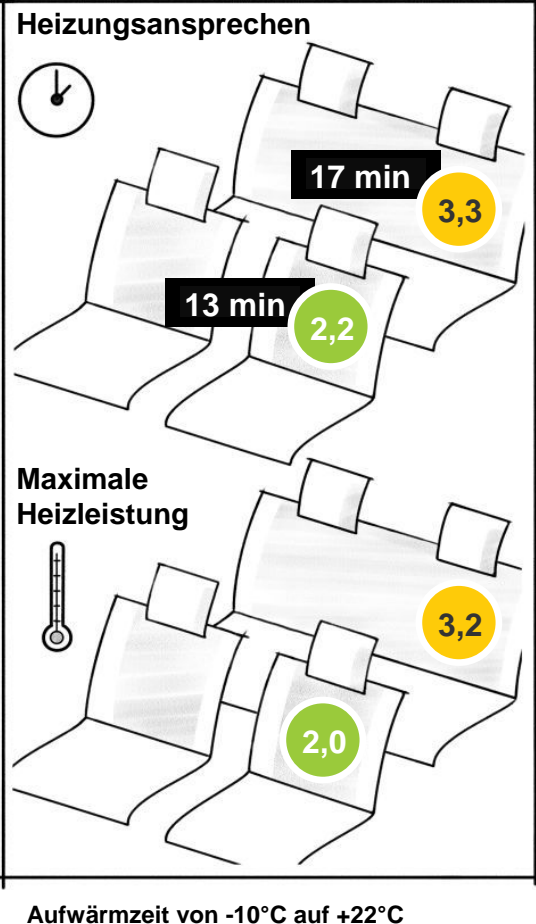
Vor allem die Elastizitätsmessung im fünften, dem größten Gang, erfordert Geduld. Den simulierten Überholvorgang absolviert er in 8,1 Sekunden. Im Benzinbetrieb sind die gemessenen Werte etwas besser als im Gasbetrieb, reichen aber trotzdem nicht für eine gute Bewertung. Hier vergehen 7,9 Sekunden für den Sprint von 60 auf 100 km/h.

2,7 Laufkultur

Im Allgemeinen ist die Laufkultur des Golfs in Ordnung, die spürbaren Vibrationen halten sich in Grenzen. Überschreitet man aber die Drehzahl von 4000 U/min, so wird der Motor sehr laut und rau; eine Laufkultur, die für einen VW sehr untypisch ist.

2,2 Schaltung

⊕ Das Fünfgang-Schaltgetriebe lässt sich knackig bedienen, tendiert aber in seltenen Fällen zu leichtem Haken. Schnelles Schalten ist problemlos möglich. Die Schaltwege sind dabei angenehm kurz. Der Rückwärtsgang ist durch eine solide Sperre gegen versehentliches Einlegen geschützt. Eine Gangempfehlung unterstützt den Fahrer bei einer Kraftstoff sparenden Fahrweise.



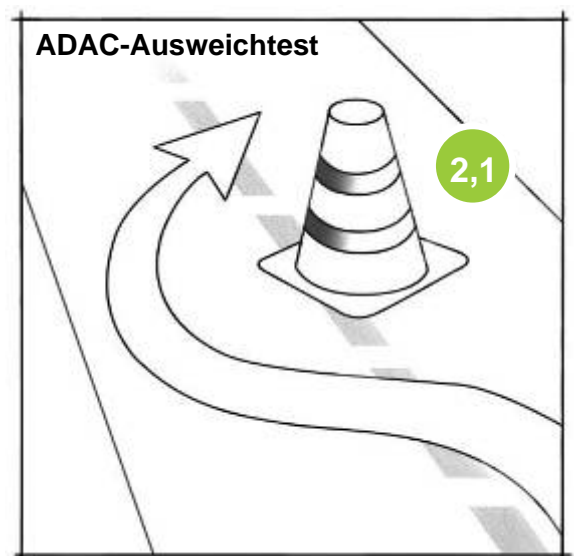
2,9 Getriebeabstufung

Die Abstufung des Getriebes ist gut, die Drehzahlsprünge sind gleichmäßig und nicht zu groß. Aber die Gesamtübersetzung ist zu kurz. Bereits bei Landstraßentempo dreht der Motor sehr hoch. Auf der Autobahn, bei 130 km/h, liegen im größten Gang 3.900 Umdrehungen in der Minute an. Eine längere Übersetzung auf fünf Gänge verteilt würde den kleinen Benziner noch träger machen. Sinnig wäre ein sechster Gang als Overdrive, der als reiner Spargang zum Drehzahlabssenken ausgelegt ist.

1,7 FAHREIGENSCHAFTEN

2,0 Fahrstabilität

⊕ Muss bei hohen Geschwindigkeiten plötzlich ausgewichen werden, unterstützt den Fahrer das serienmäßige elektronische Stabilitätsprogramm ESP dabei, 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 Vorwärtkommen. 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 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, es bleibt sicher.

1,8 Lenkung*

Mit einem Wendekreis von durchschnittlich 10,8 m reiht sich der Golf VI im 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 Landstraßen 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.

1,8 Bremse

⊕ Bei einer Notbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand steht der Golf VI nach durchschnittlich 36 m (Mittel aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Reifen: Dunlop SP Sport Fastresponse 205/55 R16 91 V). Die Bremsanlage zeigt sich dabei standfest, es tritt kein Fading mit zunehmender Belastung auf. Ein Bremsassistent hilft auch dem weniger geübten Fahrer, das volle Potenzial der Fahrzeugbremsen zu nutzen. Ansprechen und Dosierbarkeit sind insgesamt gut.

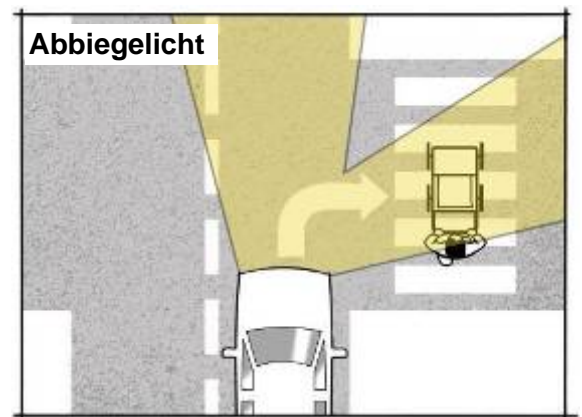
1,9 SICHERHEIT

2,1 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

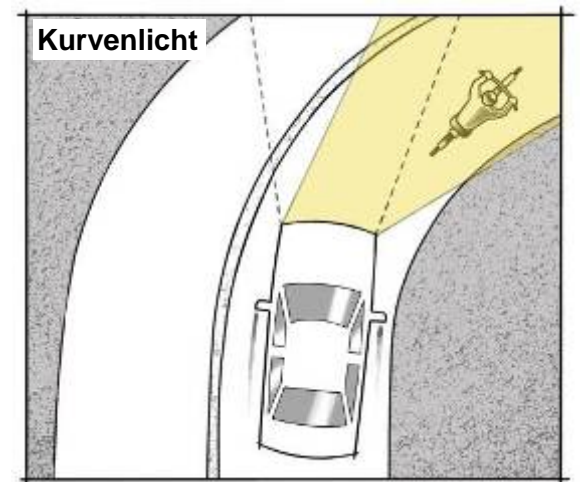
⊕ Der Golf VI ist serienmäßig mit ESP und Bremsassistent ausgestattet. Bei einer Notbremsung schaltet sich automatisch auch die Warnblinkanlage ein. Bei ESP-Eingriffen gibt es zusätzlich einen kleinen Impuls im Lenkrad, der dem Fahrer unterstützend zeigt, in welche Richtung er am besten lenken soll, 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. Unbeabsichtigtes Anrollen wird dadurch verhindert, dass der Motor nur mit gedrücktem Kupplungspedal gestartet werden kann. Die LED-Bremsleuchten werden nicht nur in Gefahrensituationen vom nachfolgenden Verkehr gut erkannt. Optional sind Kurvenlicht (im Testwagen nicht vorhanden) und Abbiegelicht (im Testwagen vorhanden) 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. 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.



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.



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

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 nach einem Unfall hohe Zugkraft anbringen.

– 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.

1,9

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 rückwärts gerichteter Kindersitz montiert werden. Beim ADAC Crashtest nach Euro-NCAP erreicht der Golf im Bereich Kindersicherheit 41 von 49 möglichen Punkten.

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.

2,0

UMWELT/ECOTEST

3,0

Verbrauch/CO₂*

Ein großer Spritsparmeister ist der LPG-Golf auch nach der Modifizierung des Motors nicht. Immerhin geringfügig ist der LPG-Verbrauch gesunken. Mit einem Durchschnittsverbrauch von 8,9 l Autogas auf 100 km erzielt er nur ein mittelmäßiges Ergebnis. Im Stadtverkehr konsumiert er 10,9 l, auf Landstraßen 7,0 l und auf Autobahnen 9,9 l pro 100 km. Nicht besser sieht es aus, wenn der Golf mit Benzin gefahren wird. Selbstverständlich ist der Verbrauch geringer als mit LPG, der CO₂-Ausstoß liegt aber aufgrund der anderen Kraftstoffzusammensetzung deutlich höher. Der Durchschnittsverbrauch von 7,0 l setzt sich zusammen aus 8,6 l innerorts, 5,5 l außerorts und 7,9 l im Autobahnverkehr. Der CO₂-Ausstoß im Gasbetrieb beträgt 144 g/km (30 Punkte im ADAC EcoTest), im Benzinbetrieb 161 g/km (25 Punkte im ADAC EcoTest).

1,0

Schadstoffe

+ Bei den Schadstoffen wird die Motor-Modifikation deutlich. Der BiFuel-Motor stößt vorbildlich schadstoffarmes Abgas aus. Wird er mit Gas betrieben, so erhält er beim ADAC EcoTest die Top-Bewertung von 50 Punkten. Zusammen mit dem CO₂-Ausstoß erhält er 80 Punkte und somit vier Sterne. Im Benzinbetrieb reicht es noch zu 48 Schadstoff-Punkten, insgesamt 73 Punkten und somit auch zu vier Sternen.

2,2

WIRTSCHAFTLICHKEIT

1,8

Betriebskosten*

⊕ Die Kosten für den Betrieb ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Der LPG-Golf geizt zwar nicht mit Gas, aber aufgrund des sehr günstigen Preises für Autogas sind die Betriebskosten niedrig.

3,5

Werkstatt- / Reifenkosten*

VW schreibt für den Golf BiFuel alle 15.000 km oder einmal jährlich einen Service vor. Dabei wechseln sich Ölwechsel-Service (15.000 km), Intervall-Service (30.000 km) und große Inspektion (60.000 km) ab. Der 1,6 Liter-Ottomotor besitzt einen Zahnriemen, der spätestens nach 150.000 km gewechselt werden muss.

⊕ VW verbaut nach eigenen Angaben qualitativ hochwertige und langlebige Wartungs- und Verschleißteile, die zur Kosteneinsparung beitragen. Die Ausgaben für den Reifenersatz liegen bei Verwendung der gängigen Seriengröße noch auf einem relativ niedrigen Niveau. VW gewährt eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.

⊖ Die Werkstattstundenpreise sind hoch und verhindern eine bessere Benotung.

2,4

Wertstabilität*

⊕ Der Golf hat sich seinen Namen gemacht und alleine dieser spricht schon für einen guten Restwertverlauf. Auch die günstigen Betriebskosten im Gasbetrieb sorgen für hohe Attraktivität auf dem Gebrauchtwagenmarkt. Im vierjährigen Kalkulationszeitraum wird dem Golf BiFuel ein geringer Wertverlust prognostiziert.

3,1

Kosten für Anschaffung*

Mit 22.675 € ist der Golf VI BiFuel kein Schnäppchen. Das war der Golf aber auch noch nie und man bekommt dafür ein sicheres Auto mit guter Grundausstattung und einem hohen Wiederverkaufswert. Um das ADAC Standard-Ausstattungs-Niveau zu erreichen, müssen Optionen im Wert von nur 1.130 € dazu bestellt werden

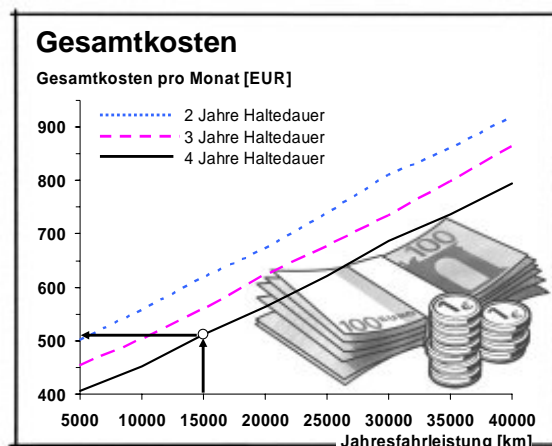
2,0

Fixkosten*

⊕ Die Fixkosten sind erschwinglich. Nur 90 € müssen jährlich für die Kfz-Steuer ausgegeben werden. Auch die Teilkasko-Versicherung kostet nicht viel. Haftpflicht und Vollkasko liegen im Mittelfeld der Fahrzeugklasse.

1,9 Monatliche Gesamtkosten*

⊕ Die monatlichen Gesamtkosten halten sich in Grenzen. Die Betriebs-, Reifen- und Fixkosten sind gering, der Wertverlust ist überschaubar und auch die nur durchschnittlichen Werkstattkosten verschlechtern das Gesamtergebnis nicht nennenswert.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 512 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

DIE MOTORVARIANTEN (BENZINER UND AUTOGAS)

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.4	1.2 TSI	1.2 TSI	1.4 TSI	1.4 TSI	GTI	R	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	4/1197	4/1197	4/1390	4/1390	4/1984	4/1984	4/1595
Leistung [kW(PS)]	59(80)	63(85)	77(105)	90(122)	118(160)	155(210)	199(270)	72(98)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	132/3800	160/1500	175/1550	200/1500	240/2000	280/1700	350/2500	144/3800
0-100 km/h[s]	13,9	12,3	10,6	9,5	8,0	6,9	5,7	12,1
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	172	178	190	200	220	240	250	188
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	7,1 S	5,6 S	5,9 S	6,8 S	6,8 S	7,2 S	8,9 S	8,9 FG
CO2 [g/km]	149	129	134	144	145	170	199	149
Versicherungsklassen KH/VK/TK	16/16/17	16/16/17	15/17/17	15/17/17	15/18/21	15/23/24	17/24/28	15/17/16
Steuer pro Jahr [Euro]	86	42	52	76	78	140	198	90
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	524	495	518	547	573	650	836	511
Preis [Euro]	17.815	18.215	19.665	22.240	23.815	28.250	37.815	20.850

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	1595 ccm
Leistung	72 kW (98 PS)
bei	5600 U/min
Maximales Drehmoment	144 Nm
bei	3800 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	5-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	205/55R16V
Reifengröße (Testwagen)	205/55R16V
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	10,7 m
Höchstgeschwindigkeit	188 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	12,1 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2. + 3. Gang)	8,1 s
Bremsweg aus 100 km/h	35,9 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Flüssiggas)	8,9 kg
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	10,9/ 7,0/ 9,9 kg
CO2-Ausstoß Herstellerangabe/Test	149g/km / 144g/km
Innengeräusch 130km/h	69dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4199/1786/1512 mm
Leergewicht/Zuladung	1320 kg/510 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	260 l/570 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	660 kg/1200 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	38 l
Reichweite	425 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Messwerte fett

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Regen- und Lichtsensor (Licht-u.-Sicht-Paket)	175 Euro°
Parklenkassistent	110 Euro°
Totwinkelassistent	nicht erhältlich
Berganfahrhilfe	Serie
Abbiegelicht (inkl. Nebelscheinwerfer)	185 Euro°
Automatikgetriebe (nicht für BiFuel)	nicht erhältlich
Bremsassistent	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht (inkl. Bi-Xenon)	1.325 Euro
Parkhilfe, elektronisch (vorne und hinten)	Serie
Reifendruckkontrolle	55 Euro
Spurassistent	nicht erhältlich
Tempomat	205 Euro°
Xenonlicht (inkl. Kurvenlicht)	1.325 Euro

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/345 Euro°
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Fensterheber, elektrisch hinten	205 Euro°
Innenspiegel, automatisch abblendend (Licht-u.-Sicht-Paket)	175 Euro°
Klimaanlage/Klimaautomatik (inkl. autom. Umluft)	Serie/355 Euro°
Knieairbag (nur Fahrerseite)	Serie
Navigationssystem (RNS 310)	ab 680°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie

AUSSEN

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

° im Testwagen vorhanden

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	105 Euro
Monatliche Werkstattkosten	55 Euro
Monatliche Fixkosten	70 Euro
Monatlicher Wertverlust	282 Euro
Monatliche Gesamtkosten	512 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	15/17/16
Grundpreis	22.675 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.



TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT¹

2,1

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

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte Klassenbezogen