



## Volkswagen Golf VI

### Golf der Erneuerung

Autotest | Volkswagen verkauft weltweit 2.100 Golf pro Tag. Und dafür gibt es einen guten Grund. Der Golf ist ein Auto, das zu jedem passt und überall akzeptiert wird. Außerdem kam der Golf als erster mit GTI und war der erste in seinem Segment mit einem Dieselmotor. Auch kam der Golf als erster mit einem Cabrio für den normalen Menschen. Jetzt ist es Zeit für die sechste Generation dieser Hitnummer von Volkswagen. Was gibt es diesmal neues?

Wenn es einen Ort gibt, an dem frische, neue Ideen gut zu ihrem Recht kommen, dann ist das Island. "Frische" ist ein Understatement, denn um das Auto herum weht der Wind und schlägt der Regen mit voller Gewalt gegen die Fenster. Aber im Innern dieser sechsten Generation des Volkswagen Golf herrscht Ruhe. Eine absolute Ruhe, die bei einem Auto wie diesem nicht selbstverständlich ist.

### Komfort

Man merkt gut, dass der Komfort bei der Entwicklung des neuen Golf auf dem ersten Platz stand. Es handelt sich um mehr als die übliche Geräuschisolierung um den Motor und die Räder herum. So sind Techniken benutzt worden, die bis jetzt nur erstklassigen Limousinen vorbehalten waren. In der Windschutzscheibe des Golf VI ist eine geräuschisolierende Folie angebracht, und die Außenspiegel sind so geformt, dass sie weniger Windgeräusch verursachen.



Die benutzten Materialien in den Autos dieses Segmentes sind in den letzten Jahren immer wieder verbessert worden, aber der Golf soll es noch besser machen. Volkswagen schreibt darüber in eigenen Mitteilungen in wenig bescheidene Worten, und das nicht zu Unrecht. Alles fühlt sich kräftig und gediegen an, strahlt aber große Klasse aus.

### Ausrüstung

Ein anderer großer Unterschied zwischen dem Golf und manchem Artgenossen ist die Ausrüstung. Der neue Golf ist mit allem Luxus, die Volkswagen im

Hause hat, ausgestattet. So ist der Testwagen mit einer Einparkkamera, einem System zum vollautomatischen einparken, Kurvenbeleuchtung, einem erstklassigen Audiosystem (in Zusammenarbeit mit dem Spezialisten "DynAudio") und einer Radar gesteuerten Cruise-Control (automatisch Abstand halten bei Geschwindigkeiten zwischen 30 und 120 km/h) ausgestattet.

Leider gab die Cruise-Control bei dickem Nebel eine Fehlermeldung aus und versagte, während es gerade unter diesen Umständen einen großen Beitrag zur Sicherheit leisten sollte.



Eine Anzahl von kleinen ergonomischen Unbequemlichkeiten sind bei dem neuen Golf noch immer nicht weg. So wird die Cruise-Control mit einem Kippschalter an der Blinkanlage ein- und ausgeschaltet. Der Erfolg ist, dass mancher ungewollt zu blinken anfängt, wenn er die Cruise-Control einschaltet.

Die Kontrolllampe, die anzeigt, ob die Beleuchtung funktioniert, befindet sich auf den Leuchttasten, und das ist kein ins Auge springender Platz. Der Gepäckraum hat eine kleine Hebeschwelle, die das Be- und Entladen etwas schwieriger macht.

## Formgebung

Das äußere des Golf wurde auf subtile Weise angeschärft. Sogar ein Außenstehender sieht sofort, dass es ein Golf ist, aber das Auto ist unbestreitbar moderner geworden.

Im Interieur sind die Unterschiede etwas subtiler. Wer

nicht gut aufpasst, könnte sogar denken, er säße in einem alten Golf! Wie üblich ist der Golf innen einfach und gediegen. Die Bedienelemente wurden etwas angepasst und neu geordnet. Dabei ist das Volkswagen-Design das Vorbild; der Passat CC wurde als Leitlinie benutzt.



Weil der Golf kaum größer geworden ist (5 mm kürzer, 20 mm breiter, Höhe gleich), ist der Innenraum gleich geblieben. Wie immer bietet der Golf vorne vollauf Platz. Der Raum auf dem Rücksitz ist für ein Auto dieses Segmentes durchschnittlich. Auch der Gepäckraum ist mit 350 Litern (zu erweitern bis 1.305 Liter) durchschnittlich groß.

## Motoren

Es gibt noch einen Grund, den Golf gerade in Island zu testen. Die Erwärmung der Erde wird dramatisch, und das spürt man hier sehr gut. Laut den Einwohnern von Island werden die Gletscher tagtäglich kleiner und lässt der Schnee jedes Jahr länger auf sich warten.



Um die Umwelt zu schonen, wird der Golf mit sehr sparsamen Motoren geliefert. Zunächst wurde mit einen relativ kleinen 1.4 "TSI" Liter Benzinmotor gefahren. Dieser liefert dank der cleveren Technik eine hohe Leistung (160 PS / 240 Nm), lässt aber einen bescheidenen Verbrauch notieren (6 Liter pro 100 km). In der Praxis ist diese ökonomische Kraftquelle äußerst begierig und der "Golf 1.4 TSI" damit ein durchaus schnelles Auto.



Auch der neue 2.0 Liter Dieselmotor (140 PS / 320 Nm) wurde gefahren. Dieser benutzt eine "common rail"-Technik der dritten Generation und ist damit sparsamer und stärker verfeinert als je zuvor. Der große Dieselmotor bringt aber bedeutend mehr Gewicht als der kleine 1.4 Liter Benzinmotor. Deswegen ist der Golf Diesel weniger lebhaft und dynamisch.

## DSG

Beide Motoren können an ein "DSG"-Getriebe gekoppelt werden. Dieses kann sich wie ein Automat benehmen, überlässt dem Fahrer aber die Wahl, zu schalten. DSG besteht eigentlich aus zwei Getrieben: eines für die geraden und eines für die ungeraden Schaltungen. Wenn das eine Getriebe benutzt wird, wählt das andere schon den nächsten Gang. Schalten ist daher sehr schnell und effizienter als bei einem traditionellen Automaten. Namentlich das neue siebenstufige DSG ist empfehlenswert: es macht den Golf spürbar flotter und sparsamer.



## Straßenlage

Unabhängig vom Motor und der gewählten Übertragung steht der Komfort wieder an erster Stelle. Die Motoren sind nicht oder kaum hörbar und arbeiten mit einer ungeahnten Bequemlichkeit. Jegliches Zittern der Motoren bleibt aus, und auch das kommt dem Komfort zugute.

Bei voller Beschleunigung lässt der 1.4 Liter TSI kurz ein inspirierendes Motorgeräusch hören, aber nie wird die Kraftquelle es ausschreien. Der Golf IV fährt deswegen unmerkbar (zu) hart und eignet sich mehr als je zuvor für das Fahren von großen Strecken.

Neu am Golf ist die Fahrwerksregelung. Mit einem Knopfdruck kann sich der Fahrer zwischen sportlicher und komfortabler Fahrweise entscheiden. Der Unterschied ist vor allem in der Servolenkung und der Reaktion auf das Gaspedal zu spüren.





Das Fahrgestell ist in beiden Fällen kräftig, und die Straßenlage ist gut. Sogar wenn Andere Kapriolen machen, benimmt sich der Golf vorbildlich. Das gibt nicht nur das notwendige Fahrvergnügen, sondern sorgt auch dafür, dass ein unerwartetes Ausweichmanöver sicher ausgeführt werden kann.

Die Vorderreifen können mit der Motorleistung leicht mithalten, so dass die Reifen selten durchdrehen oder hoffnungslos auf der Suche nach Bodenhaftung sind. Die Bremsen sind fast von Sportwagenqualität: Der Golf VI ist innerhalb einer verblüffend kurzen Zeit zum Stehen zu bringen.

Die Erneuerung geht aber noch weiter. Der Golf VI soll ab Mitte 2009 als extrem sparsamer BlueMotion und superschneller GTI lieferbar sein. Auch die Ankunft eines neuen Golf Plus und Golf Cabrio sind offiziell bestätigt. Langfristig ist sogar ein Golf Hybrid angekündigt. Es kommt also eine Welle der Erneuerung.



## Fazit

Der Golf ist seit Jahren das meistverkaufte Modell von Volkswagen und eines der meistverkauften Autos weltweit. Das kommt nicht, weil das Auto in einem bestimmten Punkt besser ist als alle anderen, sondern weil das Auto in allen Punkten sehr stark ist. Damit ist es vielleicht nicht das aufregendste Auto, aber doch eine vernünftige und logische Wahl.

Deswegen ist es auch verständlich, dass Volkswagen bei der sechsten Generation des Golf nicht von der Hitformel abgewichen ist. Das Auto wurde nicht dramatisch verändert, sondern stark verfeinert und modernisiert. Der Golf VI bietet vor allem mehr Luxus und Komfort als je zuvor. Er ist bemerkenswert leise, makellos vollendet und mit einem Luxus ausgestattet, der bisher nur dem absoluten Topsegment vorbehalten war. Die Motoren sind flott, sparsam und arbeiten in alle Ruhe.

Die neue Formgebung ist nicht mehr als eine subtile Änderung an der Oberfläche, aber darunter bietet der Golf VI einen Tsunami an Verbesserungen. ■



# Technische Daten

## Volkswagen Golf VI 2.0 TDI (140 ps) DSG Highline

### Maße und Gewichte



Länge x Höhe x Breite	420 x 178 x 148 cm
Radstand	258 cm
Leergewicht	1.322 kg
Anhänger	690 kg
Bremsgewicht Anhänger	1.500 kg
Tankinhalt	55 l
Gepäckraum	350/1305 l
Reifen	205/55R16

### Motor und Leistung



Motorinhalt	1968 cc
Zylinder / Ventile	4/4
Max. Leistung	140 PS @ 4200 U/min
Drehmoment	320 Nm @ 1750 U/min
Antrieb	vordere Räder
Beschleunigung 0 - 100 km/h	9,3 Sek.
Höchst- geschwindigkeit	207 Km/h
Durchschnittlicher Verbrauch	5,4 l / 100 km
Vebrauch Stadt	7,1 l / 100 km
Verbrauch außerhalb der Stadt	4,5 l / 100 km
CO2 Ausstoß	142 gr. / km

### Preis

Preis	€ 27.125
Grundpreis	€ 16.500