
Fahrvorstellung VW Golf 8: Muntere Motoren gegen entspannte Formen

Von Michael Kirchberger

Gebannt schaut die Auto-Welt nach Wolfsburg: VW legt den Golf neu auf. Im Dezember kommt die achte Generation des niedersächsischen Bestsellers zu den Händlern. Wer nicht mehr als den Einstiegspreis von knapp 20 000 Euro zahlen will, muss sich jedoch noch gedulden. Die mit kleinen Dreizylinder-Benzinern bestückten Basismodelle sind erst im nächsten Frühjahr zu haben. Bis dahin markiert der 1,5 TSI mit 130 PS (96 kW) den Einstieg in die Baureihe.

Im Volumen und Maßen nahezu unverändert, bewegt sich der neue Golf auch formal auf wohlbekannten Pfaden. Nur die Front des 4,28 Meter langen Fronttrieblers ist deutlich flacher gestaltet, ohnehin ist der Wagen in der Höhe um fast drei Zentimeter geschrumpft. Das ist kein genialer Kniff, sondern folgt aktuellen Design-Idealen die gerne horizontale Linien betonen und die Proportionen zusammen mit der ausgeprägten Schulterlinie dynamischer, sportlicher machen. Vom Vorgänger unterscheidet er sich deutlich und ist dennoch auf den Anhub als typischer Golf zu erkennen. Das ist gut für das Absatzvolumen, spannend aber geht anders. Der Luftwiderstandsbeiwert ist unterdessen auf cW 0,275 gesunken.

Gestrichen hat VW die zweitürigen Versionen. Deren Bestellraten lagen beim Vorgänger unter zehn Prozent, das lohne den produktionstechnischen und logistischen Aufwand nicht, sagen die Vertriebsplaner. Unverändert sind dagegen das Kofferraumvolumen und die Gewichte. 1440 Kilogramm bringt der neue Golf mit dem 1,5-Liter-Benziner auf die Waage, immerhin fast 500 Kilogramm mehr als der Urahn von 1974. Der Kofferraum bietet weiterhin 380 bis 1237 Liter.

Vier Antriebsvarianten sind beim Marktstart im Angebot. Da ist zunächst der erwähnte Benziner mit 130 PS (90 kW), in seiner kräftigeren Variante bringt es der Vierzylinder auf 150 PS (110 kW). Premiere feiert eine Mild-Hybrid-Version mit der Typenbezeichnung eTSI, deren 48 Volt Bordnetz einen Starter-Generator versorgt und so für Verbrauchsvorteile sorgen soll. Bis zu 18 Prozent niedriger fällt der Konsum aus, sagt VW. Bei den Leistungsdaten entspricht der eTSI dem herkömmlichen Verbrennungsantrieb.

Als Diesel debütiert der wie alle anderen Aggregate überarbeitete Zweiliter-Vierzylinder, der es weiterhin auf 150 PS (110 kW) bringt. Eine Version mit 85 115 PS (85 kW) folgt später. Beide arbeiten mit dem neuen Twin-Dosing-Verfahren, das mit zweifacher Adblue-Einspritzung den Stichoxyd-Ausstoß um 80 Prozent verringern soll. Gleich zwei Katalysatoren sind hierfür an Bord, einer direkt am Motorblock und der zweite weiter hinten im Abgasstrang, wo es deutlich kühler ist und die Abgasreinigung auch unter Volllast einwandfrei funktioniert. Definitive Emissions-Angaben macht VW noch nicht. Ebenso wie die exakten Preise werden die Verbrauchswerte erst in der kommenden Woche veröffentlicht wenn auch der Verkauf startet.

In Vorbereitung sind außerdem weitere Versionen mit Mild-Hybrid-Systemen sowie gleich zwei weitere Varianten als Plug-in-Hybride, die mit einer Lithium-Ionen-Batterie auch rein elektrisch fahren können. Ihre Systemleistungen liegen bei 190 und 244 PS. Sie werden ebenso wie das 300 PS (221 kW) starke Spitzenmodell, der Klassiker GTI, in der zweiten Jahreshälfte 2020 erwartet. Auf dem Teppich bleiben dagegen die beiden dreizylindrigen Basistriebwerke mit je einem Liter Hubraum: 90 oder 110 PS liefern sie ab. In Aussicht steht obendrein ein Verbrennungsmotor, der mit Erdgas arbeitet und 130 PS (96 kW)

leisten wird. Er ist für Ende 2020 anvisiert, dann gibt sich auch der Allradantrieb 4-Motion die Ehre. Für die Kraftübertragung stehen beim Marktstart manuelle Sechsganggetriebe oder das Doppelkupplungsgetriebe mit sieben Gängen bereit, beide wurden für mehr Effizienz überarbeitet.

Wie er fährt? Besser geht's kaum. Zwar standen für die ersten Proberunden jeweils nur die gehobenen der insgesamt vier Ausstattungslinien (Golf, Life, Style und R-Line) bereit, die obendrein mit nahezu allen möglichen Extras ausgestattet waren, doch lassen auch die grundsätzlichen Zutaten den Golf in der ersten Liga spielen. Wenn dann noch die Progressiv-Lenkung und das für 1035 Euro (der einzige Preis, den ein VW-Techniker rausrückte) erhältliche adaptive Fahrwerk DCC an Bord sind, verführt der Wolfsburger Evergreen zur engagierten Art der Fortbewegung und schwingt durch die Kurven wie ein frisch geschliffener Ski auf geführigem Schnee.

Je nach Einstellung gleitet der Golf sanft über rauen Asphalt oder geht erhobenen Hauptes und wieselflink um die Ecken. Die Seitenneigungen der Karosserie sind im sportiven Fahrwerksmodus äußerst gering. Die Parameter lassen sich über einen Slider unter dem zentralen 10-Zoll-Monitor am Armaturenbrett beinahe stufenlos zwischen der komfortablen und der dynamischen Auslegung von Fahrwerk, Gaspedalkennlinie, Schaltverhalten (bei Automatik-Ausstattung) und Stoßdämpfern programmieren. Die Fingerrutschschiene dient auch der Lautstärkeregelung und der Temperaturwahl.

Unsere nicht genormte Fahrweise während des Ausfluges im Douro-Tal in Portugal führte zu sehr unterschiedlichen Verbrauchsergebnissen. Während der 130-PS-Benziner im Durchschnitt auf 6,8 Liter Benzin je 100 Kilometer kam, verlangte die 150-PS-Version 0,2 Liter weniger. Der 150 PS starke Diesel mit 150 PS begnügte sich mit 5,7 Liter im Mittel, wohlgemerkt, all dies auf Autobahnen mit einem Tempolimit von 120 km/h und gewundenen Landstraßen, die kaum 50 km/h als Durchschnittstempo erlaubten.

Die Grundausrüstung des Golf ist sehr anständig. Immer an Bord sind die Assistenten für Spurhaltung und Notbremsungen, außerdem eine Klimaautomatik, der schlüssellose Zugang und Motorstart und das digitale Cockpit mit verschiedenen Konfigurationsmöglichkeiten der Darstellung. Auch das LED-Licht für Scheinwerfer und Rückleuchten gehört zum Serienstandard. Nur dessen Matrix-Funktion für blendfreies Fernlicht muss extra bezahlt werden, auch die Ambientebeleuchtung des Innenraums gibt es gegen Aufpreis. Dann aber lässt sich die Atmosphäre mit bis zu 32 Farbtönen der jeweiligen Stimmungslage angleichen.

Auf Wunsch gibt es außerdem eine Sprachsteuerung und die Vernetzung mit dem heimisch installierten Kommunikationssystem Alexa. Auch bei VW muss man nun mit einer Maschine reden, die Sprachsteuerung reagiert auf die Ansprache „Hey Volkswagen“. Wie originell. Die Partnerschaft mit Harman Kardon bringt nicht nur 400 Watt Musikleistung, sondern auch DAB-Empfang und Webradio an Bord. Ein Head-Up-Display ist auf Wunsch ebenfalls mit von der Partie.

Gespart hat VW an allen Ecken und Enden. Am Schadstoffausstoß etwa, oder an Knöpfen und Reglern an der Schalttafel, auch beim Luftwiderstand. Nicht aber an kleinen und liebgewonnenen Details. So gibt es im Golf weiterhin den geschätzten Haltegriff am Dachholm über dem Beifahrersitz. Und dessen Klappscharniere sind auch weiterhin silikongedämpft, lassen ihn nach der Benutzung wieder sanft in seine Ruheposition gleiten. (ampnet/mk)

Daten VW Golf 1,5 TSI

Länge x Breite x Höhe (m): 4,28 x 1,79 x 1,46
Radstand (m): 2,64

Motor: R4-Benziner, 1498 ccm, Turbo, Direkteinspritzung
Leistung: 96 kW / 130 PS bei 5000 U/min
Max. Drehmoment: 200 Nm bei 1400-4000 U/min
Höchstgeschwindigkeit: 214 km/h
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 9,2 Sek.
WLTP-Durchschnittsverbrauch: n.a.
CO2-Emissionen: n.a.
Testverbrauch: 6,8 Liter
Leergewicht / Zuladung: min. 1440 kg / max. 440 kg
Kofferraumvolumen: 380–1237 Liter
Max. Anhängelast: 1200 kg
Bereifung: 215/65 R 16
Luftwiderstandsbeiwert: 0,275
Wartungsintervalle: 20 000
Garantie: 2 Jahre
Basispreis: ca. 20 000 Euro

Bilder zum Artikel



VW Golf 8.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



VW Golf 8.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



VW Golf 8.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



VW Golf 8.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



VW Golf 8.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



VW Golf 8.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



VW Golf 8.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



VW Golf 8.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



VW Golf 8.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



VW Golf 8.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



VW Golf 8.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



VW Golf 8.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



VW Golf 8.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



VW Golf 8.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen
