

Pressepräsentation Volkswagen Golf: Das Bessere ist des Guten Feind

Von Peter Schwerdtmann

Seit dem Golf I von 1974 gilt der Golf als Maßstab für die Kompaktklasse. Jeder andere Wagen, der in dieses Marktsegment vordringen möchte, misst sich entweder selbst am Golf oder wird von der Umwelt an ihm gemessen. Die anderen sind die Jäger, der Golf der Gejagte. Er muss die anderen auf Abstand halten. Jeder neue Golf muss besser sein als der andere. „Der Golf ist die Bench mark für den Golf“, fasste Jürgen Stackmann, der neue Marketingchef der Marke, die Aufgabenstellung für Design und Entwicklung zusammen.

Nun führen wir die siebte Generation des Golf. Wir wollten wissen, ob und wie sehr der Neue die Messlatte höher legt. Schon nach wenigen Kilometern über enge, kurvenreiche Straßen durch die Hügel von Sardinien waren wir uns einig: Die siebte Generation des Golf hält den Abstand, sowohl zu den eigenen Vorgängern als auch zu denen, die sich ebenfalls als Golf-Klasse verstehen.

Beginnen wir beim Geldwert, wo doch Nachhaltigkeit zu den Kernwerten der Marke Volkswagen zählt. Das neue Grundmodell, der Golf TSI Blue Motion Technology in der Ausstattung Trendline, kostet mit 16 975 Euro genauso viel wie sein Vorgänger, hat aber Einiges mehr zu bieten, zum Beispiel einen Turbomotor mit Direkteinspritzung statt eines Saugermotors, und die Multikollisionsbremse, die elektrische Parkbremse mit Hold-Funktion, die elektronische Differenzialsperre (EDX) die Reifenkontrollanzeige, das Start-Stopp-System, Rekuperation und einen variablen Ladeboden sowie ein geringeres Gewicht. Der Einstiegs-Golf wiegt nur noch 1205 Kilogramm.

Die Comfortline und die Spitzenausstattung Highline liegen natürlich höher. Das Preisspektrum der Modelle reicht bis 28 825 Euro für den Golf TDI 2.0 mit dem Doppelkupplungsgetriebe (DSG). Die Fahrzeuge, die wir jetzt kennenlernten lagen deutlich über 30 000 Euro, weil auch das komplette Sicherheits-, Fahrdynamik- und

Navigationssystem an Bord waren.

Imponiert hat uns die Fahrdynamikregelung Dynamic Chassis Control (DCC) für 990 Extra-Euro, die den Wagen 10 Millimeter tiefer legt und per Knopfdruck Einstellungen zwischen ECO, Normal, Sport und einem selbst gewählten Setup ermöglicht. Sie macht aus einem braven, sehr komfortabel rollenden Golf bei Druck auf die Sporttaste ein so agiles Mobil, dass man sich fragt, was die Wolfsburger außer PS und Design beim zukünftigen GTI noch nachlegen wollen. Angekündigt haben sie schon einmal ein aktives Sperrdifferenzial anstelle des EDX.

Beeindruckend ist auch das Paket der Fahrerassistenzsysteme für 1690 Euro (Highline) oder 2350 Euro (Comfortline). Es enthält die automatische Distanzregelung (ACC) mit der City-Notbremsfunktion des Front-Assist, Bi-Xenonlicht mit Fernlichtassistent, Anpassung des Lichts an den Verkehr, Abbiegelicht, den Spurhalteassistenten, die Verkehrszeichenerkennung und vieles mehr.

Auch bei der Infotainment lässt sich der Golf nicht lumpen. Er bewegt sich dabei auf einem Niveau, das in dieser Klasse seinesgleichen sucht. Auch dafür gibt es ein Superpaket. In der Spitze kostet es 2725 Euro für Trenline oder 2315 Euro für Comfort- und Highline. Wer nicht alles will, kann tiefer einsteigen. Die Leiter nach oben bis zum Paket hat viele Sprossen.

Der Golf startet in Deutschland und erstmals zeitgleich in 37 anderen Märkten im November. Zunächst stehen zwei Benzin- und zwei Dieselmotoren zur Wahl, alle mit Turboaufladung, Direkteinspritzung, Start-Stopp und Rekuperation, alle vier Neukonstruktionen. Beide Benziner haben 1,4 Liter Hubraum. Der Einstiegsmotor leistet 63 kW / 85 PS, der stärkere 103 kW / 140 PS. Er ist mit einer Zylinderabschaltung versehen, die zwei der vier Zylinder stilllegt, wenn sie nicht benötigt werden. Beim Fahren merkt man das nicht, beim Tanken schon. Allein die Zylinderabschaltung spart einen halben Liter auf 100km. Der Einstiegsmotor soll im Schnitt nach EU 4,9 Liter verbrauchen, der mit Zylinderanschlaltung bei 55 PS mehr Leistung 5,0 Liter auf 100 km.

Zu den beiden Dieseln beim Marktstart – 1,6 Liter, 77 kW / 105 PS und 2,0Liter 110 kW / 150 PS – wird später noch ein dritter kommen, der dann als der sparsamste Golf aller Zeiten bezeichnet werden kann: der 1.6 TDI mit 81 kW / 110 PS soll mit 3,2 Liter auf 100 km auskommen. Die Verbrauchswerte der anderen liegen mit dem serienmäßigen Sechs-Gang-Handschalter bei 3,8 bzw. bei 4,1 Litern.

Die beiden starken Motoren bei der Vierer-Startauswahl nehmen sich nicht viel. Der eine beschleunigt in 8,4 Sekunden von 0 auf 100 km/h, der andere in 8,6 Sekunden (TDI), bei Handschaltung ist der TDI mit 216 km/h Höchstgeschwindigkeit 4 km/h schneller als der Benziner.

Beim Fahren zeigen sich aber deutliche Unterschiede: Beim Herausbeschleunigen aus engen Kurven fehlt dem Benziner genau das Drehmoment, das der Diesel bietet. Wenn sich auch die Werte gleichen – der Diesel ist sportlicher zu fahren und im Zweifel deutlich schaltfauler. Der Benziner will Drehzahl sehen; der Diesel entwickelt seinen Vorschub scheinbar müheloser.

Beide benehmen sich hervorragend in den engen Kurven von Sardinien. Sie lenken spontan ein, neigen sich nur wenig zur Seite, lenken direkt und präzise und bleiben sehr lange neutral, um dann wieder loszusprinten – der Diesel mit Drehmoment, der Benziner mit manuellem Schalten, bei DSG mit den Tasten am Lenkrad.

Das erlebt der Fahrer an einem Arbeitsplatz, der ihm vertraut vorkommt. Fast Jeder hat in seinem Leben doch schon einmal eine der sieben Golf-Generationen bewegt oder besessen. Immer noch sitzt alles genau da, wo man es erwartet. Es passt nur noch besser, neigt sich noch mehr dem Fahrer zu, bietet noch mehr fürs Auge und auch einen großen Bildschirm, besteht aus noch besseren Materialien, die noch besser verarbeitet sind.

Bleibt noch ein Blick auf das Außendesign, das keinen Zweifel daran lässt: Der Golf ist ein Golf und wird noch lange Jahre ein Golf bleiben. Deswegen ist die Gestaltung dieses modernen Klassikers so schwierig. Doch dieses Mal hatten die Designer Glück: Bei der neuen Standardplattform rückte der Motor nach vorn, was den Radstand verlängerte und den Überhang verkürzte. Außerdem wurde er nach hinten geneigt untergebracht, was eine längere und flachere Haube ermöglichte. So konnten die Designer um Walter de Silva und Klaus Bischoff dem Golf neue Proportionen verpassen.

Lange Schnauze, langer Radstand, flache A-Säule, die übliche, aber flache Fenstergrafik, die berühmte dominante C-Säule und ein Heck, das dem Golf einen satten Stand auf der Straße verpasst – de Silva und Bischoff präsentierten den Neuen der Presse strahlend, dabei unterstützt von Giugiaro, den Designer des Golf I.

Auch VW-Chef Martin Winterkorn war sichtlich zufrieden: „Man muss ein solches Autos auch mal ein bisschen feiern dürfen“, sagte er und sprach vom Meilenstein, den dieser Golf für seine Strategie darstellt, zum größten Automobilhersteller der Welt zu werden.

Er sprach vom kommenden Jahr als dem Jahr, in dem es ein Golf-Feuerwerk geben werde: Elektro, Erdgas, Kombi, Cabrio, GTI und so weiter. Und unter den Journalisten grassierte die Frage, was wohl die Generation VIII ausmachen werde. Leichter wird es für die Wolfburger nicht, sich in dieser Klasse Besseres einfallen zu lassen. (ampnet/Sm)

Daten Volkswagen Golf 2.0 TDI DSG Highline

Länge x Breite x Höhe (m): 4,35 x 1,80 x 1,45

Motor: R4, 1968 ccm, Common Rail-Diesel, Turbolader, Direkteinspritzung

Leistung: 110 kW / 150 PS zwischen 3500 und 4000 U/min

Max. Drehmoment: 320 Nm zwischen 1750 und 3000 U/min

Verbrauch (nach EU-Norm): 4,4 Liter

CO₂-Emissionen: 117g/km (Euro 5)

Höchstgeschwindigkeit: 212 km/h

Beschleunigung von 0 auf 100 km/h: 8,6 Sek.

Leergewicht/Zuladung: 1375 kg / 580 kg

Max. Anhängelast (12 Prozent) 1600 kg

Kofferraumvolumen: 380 bis 1270 Liter

Räder / Reifen: 7 J x 17 / 225/45 R17

Basispreis: 28 825 Euro

Bilder zum Artikel:



Ein Hoch auf den neuen Golf: Der "Vater" vom Golf I-Design, Girogio Giugiaro, und der "Wächter" übers Volkswagen-Design Walter de Silva (von links).



Martin Winterkorn.
Volkswagen Golf.



Volkswagen Golf.
Volkswagen Golf.



Volkswagen Golf.



Volkswagen Golf.



Volkswagen Golf.



Volkswagen Golf.

Volkswagen Golf.



Volkswagen Golf.



Volkswagen Golf.



Volkswagen Golf.



Volkswagen Golf.



Volkswagen Golf.



Volkswagen Golf.



Jürgen Stackmann.