

Pressepräsentation VW Golf: Großer Auftritt für die Generation VII

Von Peter Schwerdtmann

Noch steht er, der neue Golf. Und zwar auf einem Podest in der Neuen Nationalgalerie des Stararchitekten Mies van der Rohe in Berlin. Nicht nur Volkswagens Stardesigner Walter da'Silva wird diese Umgebung als angemessen empfunden haben. Schließlich hat der Golf seine Laufbahn als Stilikone begonnen, und es sieht ganz so aus, als könne er auch dieses Mal den Schritt zum automobilen Kulturgut schaffen.

Jedenfalls bemühte Volkswagen den Geist dieses Ortes Nationalgalerie nicht ohne Hintergedanken. Wie sagte Walter da'Silva? Es sei die schwerste Aufgabe eines Designers, einen neuen Golf zu gestalten. Er muss ein Golf bleiben und dennoch auf der Höhe der Zeit sein, nicht nur beim Aussehen, sondern auch in allen anderen Belangen. VW-Vorstandschef Prof. Martin Winterkorn legte die Latte für den Neuen jedenfalls sehr hoch, als er zum bekannten Ziel, VW zum größten Autohersteller werden zu lassen, noch ein neues formulierte: „Wir wollen der beste Autobauer der Welt werden.“

Beim Design sind die Wolfsburger dabei einen deutlichen Schritt weitergekommen: Die Vorderachse rückte um 43 Millimeter nach vorn, was den Überhang verkürzt und den Radstand verlängert. Zusammen mit der etwas geringeren Höhe der sanft ansteigenden Motorhaube und dem Schwung in der Dachlinie entstehen so Proportionen, die den Golf kraftvoller und sportlicher wirken lassen. Die Fenstergrafik, die umlaufende Charakterlinie, die auf Breite angelegte Front, die typische und markante C-Säule und die großen Heckleuchten im ebenfalls auf Breite getrimmten Heck geben ihm einen soliden Stand.

Auch der neue Golf verzichtet auf optische Spielereien. Er wirkt sachlich und schlicht und dennoch nicht langweilig, auch wenn er nicht überrascht. Die Überraschung hebt er sich für den Innenraum auf. Dort erwartet den Golf-Fahrer ein in der üblichen Weise auf den Fahrer zugeschnittenes Cockpit, dessen Funktionen auf den ersten Blick niemanden

irritieren. Auch hier ist Evolution und nicht Revolution angesagt, das Ganze aber eine Klasse wertiger. Steigt man ein und erweckt den Golf zum Leben, kann man was erleben.

Denn der Touchscreen in der Mittelkonsole entpuppt sich als Schaltzentrale. Was man alles schalten kann, hat man über die Preisliste selbst in der Hand. Der Golf lässt sich hochrüsten bis auf Oberklassenniveau. So fordert der Golf fordert schon beim ersten Kontakt die Bemerkung heraus: Auch Verwöhnte brauchen eigentlich nicht mehr. Dazu passt auch der gewachsene Innenraum. Der lange Radstand kommt den Passagieren und dem Gepäck zugute. Hinten finden auch Große Kopf- und Kniefreiheit und der Kofferraum wuchs um 30 Liter.

Zu jedem neuen Auto gehört heute der Hinweis, dass es leichter ist und weniger verbraucht als sein Vorgänger. Beim Golf sind es bis zu 100 Kilogramm. Und als niedrigsten Verbrauch nennt VW 3,2 Liter auf 100 Kilometer für den Golf TDI Blue Motion. Für den 140-PS-Benziner mit der neuen Zylinderabschaltung rufen die Wolfsburgern einen Durchschnittsverbrauch von 4,8 Liter auf 100 km auf, 23 Prozent weniger als beim vergleichbaren Vorgänger-Modell. Der Einstiegs-TDI begnügt sich mit 3,8 Litern. Alle Motoren sind in der Serie mit Start-Stopp-System ausgestattet.

Auch für die Sicherheit hat sich Volkswagen etwas einfallen lassen. Die City-Notbremsfunktion ist nun auch an Bord und als erstes Fahrzeug der Kompaktklasse erhält der Golf eine Multikollisionsbremse. Viele Unfälle bestehen aus zwei Kollisionen. Die neue Bremse behält die Bremsleistung (0,6g) bei, wenn der erste Einschlag geschehen ist und verhindert so den zweiten Crash oder setzt zumindest die Energie herab.

Auch das gehört zu der Substanz, von der Winterkorn in der Nationalgalerie sprach. Die Menschen suchen Substanz, sagte er und meinte damit natürlich den Golf und dessen mit dem Modell Nummer Sieben weiter gesteigerte Wertigkeit. Zum Preis hat er auch etwas gesagt: Der Neue kostet ab 16 975 Euro, „keinen Cent mehr als der Vorgänger“. (ampnet/Sm)

Bilder zum Artikel:



Volkswagen Golf VII.



Volkswagen Golf VII.

Volkswagen Golf VII.





Volkswagen Golf VII.



Volkswagen Golf VII.

Volkswagen Golf VII.



Volkswagen Golf VII.

Volkswagen Golf VII.



Volkswagen Golf VII.



Volkswagen Golf VII.



Volkswagen Golf VII.



Volkswagen Golf VII.

Volkswagen Golf VII.

