

Fahrbericht Volkswagen Golf BMT 1,2 | TSI: Kein Generationskonflikt

Von Peter Schwerdtmann

Der Golf ist der Golf – seit vier Jahrzehnten. Das Konzept blieb, scheinbar kaum verändert vom Design. Steht der jüngste Volkswagen Golf vor einem, vermag kaum einer zu sagen, was sich gegenüber der Generation VI verändert hat. Und doch wirkt er feingliedriger, erwachsener, aber auch schneller als man den Sechser in Erinnerung hat. Aber der Generationskonflikt bleibt aus.

Konsequente Weiterentwicklung kann man mögen oder nicht – beim Volkswagen spricht der Erfolg für das Konzept. Der Golf wäre eben nicht die Ikone einer Klasse, die seinen Namen trägt, hätte man sich Designer an ihm austoben lassen. So zählt es zu den Verdiensten der Designchefs Walter de' Silva und Klaus Bischoff, das Konzept bewusst und mit Einsatz weiter gepflegt zu haben.

So entstand dank des längeren Radstands eine Limousine, die filigraner wirkt, obwohl sie ein paar Zentimeter in Länge und Breite zugelegt und nur in der Höhe um drei Zentimeter abgenommen hat. Die neue gestreckte wirkende Silhouette lässt den Golf schneller, aber auch eleganter wirken. Wer's nicht glaubt, stelle den Golf VII mal neben einen Golf VI. Veraltet wirkt der dann nicht, aber ein bisschen behäbiger.

So mancher könnte behaupten, man könne sehen, dass der Neue leichter ist als der Alte, im besten Fall um rund 100 Kilogramm. Aber dieser Gewichtsverlust ist wohl eher dem zeitgeistigen Leichtbau als der neuen Strichführung im Design zu verdanken. Uns brachte das niedrigere Leergewicht von etwas mehr als 1200 Kilogramm auf die Frage, ob sich der Golf heute auch mit einem kleinen Benziner zeitgemäß – weil umweltverträglicher – und dennoch mit Fahrfreude – weil dynamischer – bewegen lässt? Wir entschieden uns für einen Golf 7 Blue Motion-Technology (BMT) 1,2 | TSI mit 77 kW / 105 PS, einen Viertürer mit Sechs-Gang-Handschaltung.

Die Werksangaben nennen für diese Motorisierung eine Beschleunigung von null auf 100 km/h in 10,2 Sekunden und eine Höchstgeschwindigkeit von 192 km/h, was an sich schon ganz respektable Werte sind. Zusammen mit dem maximalen Drehmoment von 175 Newtonmetern zwischen 1400 und 3500 Umdrehungen pro Minute liegt die Vermutung nahe, dass man bei diesem Golf mit einer einigermaßen flotten Kombination zu tun hat.

Das bestätigt sich in der Praxis und nicht nur im Stadtverkehr. Auch auf Landstraße und Autobahn hinterlässt er einen guten Eindruck, übrigens einen sehr leisen. Der Geräuschkomfort kann wieder als Maßstab für die Klasse herhalten. Die Lenkung arbeitet direkt und feinfühlig, die Sechs-Gang-Handschriftung bereitet weder von ihrer Platzierung noch vom Handling her Probleme und auch die einfachere Hinterachse bei den schwächer motorisierten Golf-Varianten hinterlässt keinen negativen Eindruck.

Beim Verbrauch kam Freude auf. Unser BMT-Golf soll beim Normverbrauch im Durchschnitt unter fünf Litern liegen. Und tatsächlich landeten wir höchst selten einmal bei einer Computer-Anzeige mit einer Sechs vor dem Komma.

Und schon stellt sich angesichts dieser modernen Benziner wieder die Frage nach der Wirtschaftlichkeit von Dieselmotoren in dieser Klasse. Der Normverbrauch des 77 kW / 105 PS 1,6 l TDI liegt um 1,1 Liter besser als der des Benziners, was in Euro einen Mehrpreis für den Benzin-Kraftstoff von rund einem Euro pro 100 Kilometer bedeutet. Unser Golf Comfortline kostet 20 400 Euro, der vergleichbare Diesel mit Fünf-Gang-Schaltung beginnt bei 22 600 Euro. Rechnet man noch den Steuervorteil des Benziners hinzu, muss man sehr lange fahren, um den Mehrpreis für den Diesel-Golf herauszubekommen.

Für das Geld steigt man besser in das umfangreiche Infotainment-Programm von Volkswagen ein. Dafür ein Tipp: Die iPhone-Integration klappt vorbildlich, aber am besten über Bluetooth. Will man über den USB-Anschluss einsteigen und zum Beispiel damit sein iPhone laden, funktioniert nicht mehr alles. Man muss sich entscheiden, am besten für die Bluetooth-Variante.

Wenn einen der große, hoch auflösende Bildschirm loslässt, hat man auch Augen für das fein gestaltete Interieur. Auch hier im Innenraum zeigt sich der Golf von seiner feineren Seite. Alles wirkt, als hätte es nie eine Alternative gegeben, weil alles den quasi natürlichen Platz hat. Das erleichtert das Wohlfühlen ebenso wie die hochwertigen Materialien und die gute Verarbeitung.

Wer nicht alles Geld ins Infotainment gesteckt hat, hat noch Euro übrig für die Sicherheitssysteme, die für den Golf angeboten werden. Auch der Systeme wegen, die sonst nur in gehobeneren Klassen zuhause sind hat sich der Golf zu einem Fahrzeug mit dem Fahrgefühl und dem Ambiente der Mittelklasse entwickelt. Und das in einer Perfektion, mit der auch diese Generation des Golf es dem Wettbewerb wieder nicht leicht macht, an seinem Marktanteil zu knabbern. (ampnet/Sm)

Daten VW Golf BMT 1,2 I TSI

Länge x Breite x Höhe (in m): 4.26 x 1,79 x 1,45

Motor: 4-Zylinder-Benziner, 1197 ccm, Turbo, Direkteinspritzung

Leistung: 77kW / 105 PS zwischen 5000 und 6000 U/min

Maximales Drehmoment: 175 Nm zwischen 1400 und 3500 U/min

Verbrauch (Schnitt nach EU-Norm): 4,9 Liter/100 km

Kohlendioxidemission: 114 g/km, Euro 5

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 10,2 Sekunden

Höchstgeschwindigkeit: 192 km/h

Leergewicht / Zuladung (maximal): 1210 kg / 585 kg

Max. Anhängelast 1300 kg

Räder / Reifen: 6 J x 15 / 195/65 R 15 H

Wendekreis: 10,9 m

Kofferraumvolumen: 380 - 1270 Liter

Basispreis: 20 400 Euro

Bilder zum Artikel:



Volkswagen Golf.



Volkswagen Golf.



Volkswagen Golf.



Volkswagen Golf.



Volkswagen Golf.



Volkswagen Golf.
Volkswagen Golf.

