

Fahrbericht Volkswagen Golf Plus TDI: Sieg der Vernunft

Von Peter Schwerdtmann

Fast immer steht die Familie dahinter, wenn bei der Wahl des nächsten Autos die Vernunft die Überhand gewinnt – einerlei ob sich ein Kind oder ein Enkelkind ankündigt. Die Hersteller erleichtern einem die Entscheidung nicht gerade mit immer neuen Nischenmodellen. Selbst, wer schon eine Fahrzeugklasse ausgewählt hat, ist noch nicht viel weiter; denn die Hersteller überschütten die Interessenten mit Varianten. Wir haben uns aus der Reihe der Golf-Derivate einmal den Golf Plus genau angesehen.

Der Plus ist nur einer aus der Golf VII-Baureihe. Neben dem Basismodell Golf gehören dazu auch noch der Touran, der Tiguan und der Cross Golf sowie der GTI, der GTD und die Cabrios. In der Generation VII stellt der aktuelle Golf Plus allerdings noch ein paar Monate eine Ausnahme dar. Denn er zählt noch zur Generation VI, was kein Nachteil sein muss, weil er noch auf der aufwändigeren Hinterachse rollt und im Falle der Bluemotion-Technology-Variante auch schon ausgefuchste Spritspartechniken bietet.

Wir fahren jetzt einen Volkswagen Golf Blue Motion Technology 1.6 TDI mit dem Sieben-Gang-Doppelkupplungsgetriebe (DSG) in der Einsteiger-Ausstattung Trendline mit dem 77 kW / 105 PS-Diesel. Den konnten wir auch bei schnellen Autobahntouren nur selten zu einem höheren Durchschnittsverbrauch als fünf Liter bewegen. Der von VW angegebene Wert von 4,4 Liter passt also bei diesem Golf auch zur Praxis.

Mit diesem Energieeinsatz passt der Golf Plus auch in flotten Innenstadtverkehr und als Reisewagen mit Geschwindigkeit von rund 160 km/h auf die Autobahn. Er beschleunigt in zwölf Sekunden von null auf 100 km/h und erreicht deutlich mehr als 180 km/h. Mit seinem Wendekreis von 10,8 Metern zählt er zu den wendigen, mit seiner höheren Sitzposition zu denen, mit guter Übersicht. Wichtiger als die gute Sicht ist vielen Plus-Freunden allerdings das leichte Einsteigen in den 1,62 Meter hohen Golf.

Innen erwartet sie eine Golf-Umgebung, entnommen der Tiguan-Generation VI. Alles ordentlich und übersichtlich nach Art des Hauses gestaltet, alles gut erreichbar und

gänzlich ohne Überraschungen zu bedienen. Lenkung, Federung, DSG-Getriebe – alles ohne Fehl und Tadel. Es liegt nicht nur an den guten Sitzen und der Kopffreiheit, wenn man sich hier am Steuer ganz als Herr der Situation fühlt.

Es soll in Wolfsburg eine Zeit gegeben haben, in der man meinte, mit dem Golf Plus den Golf Kombi ersetzen zu können. Selbst gegenüber dem neuen, längeren Golf VII hat der Sechser-Plus immer noch ein paar Liter mehr Kofferraum und insgesamt das größere Ladevolumen. Doch den Kombifahrern reichte das nicht, und die Golf Plus-Fahrer wollten eben keinen Kombi.

So sitzen sie heute in einem Fahrzeug, über dessen ästhetische Qualitäten schon so oft gestritten wurde, dass man auf die Lösungen beim Golf Plus VII gespannt sein darf. Der aktuelle ist zwar als Golf erkennbar, wirkt aber aufgrund der 17 Zentimeter größeren Höhe wie ein aufgeblasenes Exemplar der Gattung Golf.

Vor allem diejenigen, die an ihre Enkelkinder denken, zählen heute zur typischen Plus-Zielgruppe. Da spielt die Optik weniger eine Rolle als am Beginn einer Partnerschaft. Jetzt wiegen die vier Türen, die Heckklappe, die große Kopffreiheit, die guten Ablage- und Staumöglichkeiten sowie die beiden Isofix-Befestigungspunkte auf den Rücksitzen schwerer. Es siegt die Vernunft.

Wer aus der reiferen Generation früher einen kompakten Personenwagen ohne Van- oder Kombi-Charakter aus deutscher Produktion ins Auge fasste, musste sich zwischen der A-Klasse von Mercedes-Benz und dem Golf Plus entscheiden. Das alte, hoch bauende Konzept der A-Klasse ist aber einem jugendlichen und flachen gewichen. Auch wenn andere Hersteller sich darum bemühen, die alten A-Klasse-Kunden, die nicht auf die B-Klasse umsteigen wollen, aufzufangen – für den Golf Plus standen die Chancen noch nie so gut.

Mit der neuen Generation in ein paar Monaten wird auch der Golf Plus die zusätzlichen Effizienzmaßnahmen und Sicherheitstechnologien der Generation VII mit auf dem Weg bekommen. Aber ist es nicht eine Überlegung wert, den Übergang von VI auf VII zu nutzen, um mit dem Händler zu sprechen. Beim Auto ist Spätlease meist günstiger zu erwerben als der neue Wein. (ampnet/Sm)

Daten VW Golf Blue Motion-Technology 1.6 TDI mit DSG

Maße (Länge x Breite x Höhe in m): 4,30 x 1,76 x 1,62

Motor: Vier-Zylinder-Diesel, 1598 ccm, Common Rail, Abgasturbo

Leistung: 77 kW / 105 PS bei 4400 U/min

Maximales Drehmoment: 250 Nm von 1500 - 2500 U/min

Leergewicht / Zuladung: 1471 kg / 594 kg

Höchstgeschwindigkeit: 186 km/h

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 12 s

Räder / Reifen: 61/2 J x 16 LM / 205/55 R 16 rollwiderstandsoptimiert

Wendekreis: 10,8 m

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

Kohlendioxid pro Kilometer: 115 g / Euro5

Maximale Anhängelast, gebremst: 1700 kg

Gepäckraum: 395 l, erweiterbar bis 1450 l

Basispreis: 25 425 Euro

Bilder zum Artikel:



Volkswagen Golf Plus.



Volkswagen Golf Plus.

Volkswagen Golf Plus.



Volkswagen Golf Plus.



Volkswagen Golf Plus.