Vorstellung Volkswagen Golf: Aus „Facelift“ wird „Update“

Von Peter Schwerdtmann

Die Geschichte des Volkswagen Golf begann1974. Wir diskutierten damals, ob es der 50-PS- oder der 70-PS-Benziner sein soll und bei welcher Kurvengeschwindigkeit das kurveninnere Rad auf der starren Hinterachse so spektakulär „hübsch macht“, das der Fotograf seine Freude hat. Heute ist von Motoren und Fahreigenschaften weniger die Rede, dafür mehr von Digitalisierung. Deswegen wählen die Wolfsburger für die aktuelle Auffrischung ihrer Ikone einen Begriff aus der Welt der Algorithmen. Der neue Golf ist daher kein „Facelift“, sondern ein „Update“.

Als der erste Golf noch der Neue war, verwies die Mannschaft mit Stolz auf die Zahl Sieben, auf die siebte Generation ihres Bestsellers. Jetzt würden sie offenbar gern – analog der aktuellen Diskussion über die Industrie 4.0 – ihren ganz Neuen lieber als Golf 4.0 bezeichnen. In der Tat hat sich unter dem zurückhaltend neu gestalteten Blech mehr getan. Beim Design bliebt auch das Facelift ganz dicht an der Designtradition des Golf. Die paar neuen Akzente lassen ihn Golf frischer und aktiver aussehen, seinen Vorgänger aber nicht alt.

Ein Blick in den Innenraum zeigt schon, dass hier tiefer eingegriffen wurde. Nicht, dass man nicht sofort wüsste, wo man hinblicken und hingreifen müsste. Am System hat sich nichts geändert, an den technischen Feinheiten aber eine Menge. Es beginnt mit dem 12,3 Zoll großen „Active Info Display“ mit zwei Rundinstrumenten und einer weiteren Bildfläche im Blickfeld des Fahrers. Hier lassen sich fünf unterschiedliche Profile – je nach Vorliebe des Piloten – einstellen: „Classic“, „Verbrauch & Reichweite“, „Effizienz“, „Leistung & Fahrerassistenz“ und „Navigation“.

Die unterschiedlichen Infotainmentsysteme mit dem Bedien- und Anzeige-Touchscreen (6,5 Zoll, 8,0 Zoll oder 9,2 Zoll) und in der Mitte der Armaturentafel sind alle neu, frisch gestaltet und mit neuen Eigenschaften. Der Golf ist das erste Mitglied der Kompaktklasse, bei dem auch Gestensteuerung möglich ist – die Art des Umgangs mit Bildschirmen, die Apple uns gelehrt hat. Die Gestensteuerung ist ein Hinweis darauf, dass beim Golf möglichst viele Wege zum Ziel führen sollen: Tasten, Drehregler, Multifunktionslenkrad, Touchflächen auf dem Bildschirm und auch Sprachbedienung. Gestensteuerung gehört neuerdings zum zeitgemäßen Bedienangebot dazu. Das kann man mögen, muss man aber nicht,

Den 9,2-Zoll-Display des besten Infotainmentsystems „Discover Pro“ nennt Volkswagen „Homescreen“. Seine linke Seite bleibt der Navigation vorbehalten, aber rechts sind zwei Flächen frei, die jeder mit den Daten belegen kann, die ihm wichtig sind. Der Homescreen öffnet auch weitere Zugriffe auf Informationen und Dienstleistungen. So wird es auch möglich sein, via Mirror-Link und der neuen App „Door Bird“ vom fahrenden Auto aus Funktionen im Haus zu steuern und zum Beispiel zu sehen, wer an der Tür klingelt. Gespräche und auch das Öffnen der Haustür aus dem Auto heraus sind möglich.

Auch bei den Fahrerassistenzsystemen geht der Golf den nächsten Schritt. Der City-Notbremsassistenz kann jetzt auch quer zur Fahrbahn sich bewegende Fußgänger erkennen, warnen und im Zweifel bremsen. Bald wird auch der Golf Zweiradfahrer, Känguruhs und Elche erkennen können. Der Stauassistent – eine Kombination von adaptiver Geschwindigkeitssteuerung und aktiver Spurhaltung – funktioniert bis 60 km/h, bremst bis zum Stand und fährt selbsttätig wieder an. Dazu kommt – ebenfalls in der Kombination beider Systeme – nun auch der Emergency Assistent. Der beobachtet, ob der Fahrer das Lenkrad hält. Geschieht das über längere Zeit nicht, wird gewarnt, später kurz,

aber heftig angebremst. Reagiert der Fahrer dann immer noch nicht, wird die Warnblinkleuchte eingeschaltet und der Wagen auf seiner Fahrspur zum Halten gebracht.

Der Modulare Infotainmentkasten und die Vernetzungsmöglichkeiten über Apple Carplay, Android Auto und Mirror-Link öffnen das komplette Internet fürs Auto. Aber Algorithmen treiben kein Auto an. Auch der Golf braucht noch Motoren. Dabei bekommt der Golf-Käufer auch beim Neuen wieder das komplette Angebot: Benziner, Diesel, Erdgas und Elektroantrieben. Sechs Benziner von 63 kW / 85 PS bis 169 kW / 230 PS bein GTI, ein Erdagasmotor mit 81 kW / 110 PS und zwei Zwei-Liter-Diesel von 110 kW / 150 PS oder 135 kW / 184 PS. Im Laufe des Jahres wird Volkswagen von 1,4 Liter Hubraum auf 1,5 Liter Hubraum umgestellt: 100 kW / 150 PS mit Zylinderabschaltung mit einem Durchschnittsverbrauch von 4,9 Litern pro 100 km /(nach NEFZ). Dazu kommt eine Blue-Motion-Variante dieses 1,5 TSI Evo mit 96 kW / 130 PS. Zum Sechs-Gang-Handschalter, und zum bisherigen Sechs-Gang-Doppelkupplungsgetriebe (DSG) kommt nun eine Sieben-Gang-Version, die den Verbrauch um bis zu 0,3 Liter senken soll.

Bei den Ausstattungsvarianten bleibt alles beim Alten: „Trendline“, „Comfortline“ und „Highline“, wobei die Highline sogar die LED-Hauptscheinwerfer, die Zwei-Zonen-Klimaautomatik und Sportsitze vorn umfasst. Es gibt den Golf als Zweitürer, Viertürer mit Heckklappe, Kombi und auch als Alltrack mit dem stärksten Diesel von 132 kW / 180 PS. Den GTI bietet Volkswagen wieder in zwei Versionen. Der Motor des „normalen“ GT leistet mit 230 PS nun so viel wie die alte Performance-Version. Die kommt jetzt mit 250 PS daher.

Der Golf ist der Golf – beim Design, im Prinzip auch beim Motorenangebot. Hier bleib die Revolution selbstverständlich wieder aus. Bei Elektronik und Digitalisierung erreicht der Klassiker nun die Höhe seiner Zeit und bietet damit viel mehr Möglichkeiten für den Umgang mit der Technik. Das Ergebnis des tiefen Griffs in den Modularen Infotainmentbaukasten wird einen wachsenden Teil seiner Käufer mit ihm versöhnen. Andere werden nicht einmal merken, welche Möglichkeiten sie links liegen lassen, wenn sie ihren neuen Golf nur als Facelift der siebten Generation und nicht als Golf 4.0 nutzen. (ampnet/Sm)

Daten Volkswagen Golf 2.0 TDI BMT mit DSG

Länge x Breite x Höhe (in m): 4,26 x 1,80 (mit Spiegel 2,03) x 1,49
Radstand (m): 2,62
Motor: 4-Zylinder, Reihen-Diesel, 1968 ccm, Biturbo, Direkteinspritzung
Leistung: 110 kW / 150 PS von 3500–4000 U/min
Max. Drehmoment: 340 Nm von 1750–3000 U/min
Höchstgeschwindigkeit: 216 km/h
Beschleunigung von 0 auf 100 km/h: 8,6 Sek.
ECE-Durchschnittsverbrauch: 4,6–4,2 Liter
CO2-Emissionen: 120 g–114 g/km
Effizienzklasse: B - A (Euro 6)
Leergewicht / Zuladung: min. 1366 kg / max. 564 kg
Basispreis: 30 525 Euro

Bilder zum Artikel

Volkswagen Golf GTI.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen

Volkswagen Golf.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen

Volkswagen Golf GTI.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen

Volkswagen Golf GTI.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen

Volkswagen Golf GTI.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen

Volkswagen Golf GTI.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen

Volkswagen Golf GTI.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen

Volkswagen Golf GTI.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen

Volkswagen Golf GTI.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen

Volkswagen Golf GTI.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen

Volkswagen Golf GTI.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen

Volkswagen Golf GTI.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen

Volkswagen Golf GTI.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen

Volkswagen Golf GTI.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen

Volkswagen Golf GTI.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen

Volkswagen Golf GTI.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen

Volkswagen Golf GTI.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen

Volkswagen Golf Highline.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen

Volkswagen Golf Highline.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen

Volkswagen Golf Highline.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen

Volkswagen Golf Highline.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen

Volkswagen Golf Highline.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen

Volkswagen Golf Highline.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen

Volkswagen Golf Highline.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen

Volkswagen Golf Highline.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen

Volkswagen Golf Highline.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen

Volkswagen Golf Highline.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen

Volkswagen Golf Highline.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen

Volkswagen Golf Highline.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen

Volkswagen Golf Highline.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen

Volkswagen Golf Highline.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen

Volkswagen Golf Variant Highline.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen

Volkswagen Golf Variant Highline.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen

Volkswagen Golf Variant Highline.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen

Volkswagen Golf Variant Highline.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen

Volkswagen Golf Variant Highline.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen

Volkswagen Golf Variant Highline.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen

Volkswagen Golf Variant Highline.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen

Volkswagen Golf Variant Highline.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen

Volkswagen Golf Variant Highline.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen

Volkswagen Golf Variant Highline.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen

Volkswagen Golf Variant Highline.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen

Volkswagen Golf Highline.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen

Volkswagen Golf Highline.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen

Volkswagen Golf Highline.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen