Deutschland 14,90 € | Österreich 16,40 € | Schweiz 23,80 CHF | BeNeLux 17,20 € | Italien 20,20 € | Spanien 20,20 € | Dänemark 149,95 DKR www.auto-motor-und-sport.de

auto motor und sport EDITION



50 Jahre

VW Golf

Alle Generationen • Sondermodelle • Raritäten • Tuning



4 198576 914909 24002

auto motor und sport

Motor Klassik

21. Sachsen Classic

von Zwickau nach Dresden



15.–17. AUGUST 2024

Jetzt anmelden!

www.sachsen-classic.de

2024 SACHSEN CLASSIC

auto motor und sport · Motor Klassik · AUTO



Bernd Stegemann,
verantwortlicher Redakteur

50 Jahre und kein bisschen greise

Seit einem halben Jahrhundert bringt uns der Golf nun schon von A nach B – und an jeden anderen Ort. Mit dieser Edition wollen wir ihm nicht nur für seine Verlässlichkeit und Treue danken, sondern vor allem für seine Fähigkeit, uns mit jeder Generation immer wieder neu zu überraschen und zu begeistern.

Ganz ehrlich, wir haben es versucht. Versucht herauszufinden, wie viele Golf seit 1974 bei uns in der Redaktion waren, gefahren und gemessen wurden, zum Einzel-, Vergleichs- oder Dauertest antraten, als Referenz und Orientierung dienten. Aber: Wir wissen es nicht, können nur hochrechnen, dass es wohl eine vierstellige Zahl sein muss. Und dann noch die vielen Geschichten mit ihm und über ihn draußen im Lande und in der weiten Welt – wie der Fahrbericht vom allerersten Modell in München oder der ganz aktuelle vom renovierten Golf R in Österreich.

Fest steht: In der nunmehr 78-jährigen Geschichte von auto motor und sport wurde kein anderes Modell so intensiv durchleuchtet und in all seinen Facetten analysiert wie dieser VW, nicht einmal sein legendärer Vorgänger Käfer, der es in 65 Jahren auf 21 529 464 Exemplare brachte. Damals ein Rekord für die Ewigkeit, doch vom Golf entstanden bisher in 50 Jahren und acht Generationen schon über 37 Millionen Stück. Und ein Ende ist nicht in Sicht, obwohl seine einstige Dominanz in der Zulassungsstatistik langsam schwindet – nicht zuletzt aufgrund des scheinbar unaufhaltsamen Aufstiegs kompakter SUV.

Ein echter Typ für jeden Typ

Dabei sind ja Tiguan und T-Roc nahe Verwandte und irgendwie auch Golf – ebenso wie die anderen Ableger vom Scirocco bis zum Sportsvan. Sie alle profitieren von der überzeugenden Technik, der unbedingten Alltagstauglichkeit und vom kontinuierlichen Feinschliff des Bestsellers. Er war zwar nie fehlerfrei oder gar perfekt, aber meist in sich stimmig und besser als die Konkurrenz – egal in welcher Generation. Der Golf passt einfach und passt in die Zeit, sodass sich nicht nur der britische Autotester Jeremy Clarkson die Frage stellte, „warum jemand überhaupt etwas anderes kauft“.

Uniformität oder mangelnde Vielfalt kann man ihm jedenfalls kaum vorwerfen, wie schon ein Blick in diese Edition zeigt. Wir haben gesucht und gefunden, was es alles gibt oder gab, und das Beste, Wichtigste, Schönste hier zusammengebracht. Nur: Der Golf ist noch viel-seitiger als das dickste Buch. Ganz ehrlich. ■



Ob wir hinter dieser VW-Anzeige von 1977 stecken? Klares Nein. Ob wir schon vom ersten Golf GTI begeistert waren? Klar, und wie!

Titelfotos: Volkswagen AG, info@christophboerries.de

Inhalt

50 Jahre VW Golf



6 Generationentreffen
Die acht Golf-Baureihen seit 1974 im Überblick

16 Vorstellung: Facelift für den Golf VIII
Zum runden Golf-Geburtstag erhält die achte Generation ein neues Infotainment sowie renovierte Antriebe

20 Impression: mit dem Golf II am Gardasee
Auf einer Italienreise mit einem 1.3 von 1989 sinniert unser Autor Sebastian Renz über den Reiz des Vertrauten

28 Test: VW Golf LS
Im ersten Test von 1974 erweist sich der völlig anders geartete Golf I mit 70 PS als würdiger Käfer-Nachfolger

36 Der Alte im Test: VW Golf GTI (1976)
43 Jahre nach seinem Debüt absolviert der Ur-GTI noch einmal unser komplettes Mess- und Testprogramm

44 Test: VW Golf GLD
Ein neuer Dieselmotor mit 50 PS macht den Golf 1976 zu einem der wirtschaftlichsten Autos seiner Zeit



36 2019 wollen wir es noch mal wissen, ob der erste Golf GTI wirklich so ein Feger ist, und holen den Alten zum Test



124 In Generation VI gibt das Golf Cabrio zwar seinen Bügel ab, gewinnt jedoch deutlich an Reife, Komfort und Eleganz

50 Test: VW Golf GLS Cabrio
Der moderne Nachfolger des Käfer Cabrios startet 1979 erstmals mit Überrollbügel

54 Essay: vier Redakteure und ihr liebster Golf
Ganz persönliche Oden auf Golf I Cabrio, Golf II Special, Golf III TDI und Golf VII GTI

58 Test: Nordstadt-Golf mit V8-Motor
1979 stülpt ein Autohaus in Hannover eine breitere Golf-Hülle über einen Porsche 928

64 Test: VW Golf 1.6 GL
Zum Modellwechsel 1983 wird der Neue größer, solider und komfortabler

70 Test: VW Golf VR6
Erstmals gibt es 1991 die dritte Generation wahlweise mit einem Sechszylinder

74 Test: VW Golf Cabrio 2.0
Die gewachsene Neuauflage von 1993 ist deutlich reifer und gediegener geworden

78 Report: der Golf im Motorsport
Auch auf Rallyepisten und Rennstrecken beweist der Golf schon früh seine Talente

82 Test: VW Golf 1.4
1997 macht der Golf IV bei Qualität und Sicherheit einen großen Schritt nach vorn

90 Report: der Golf als Tuningobjekt

Von Anfang an ist der Golf eine beliebte Basis für jede Art von Individualisierung

94 Vergleichstest: VW Golf GTI 1.8 T und 1.9 TDI

Benziner oder Diesel, beide mit 150 PS: Welcher ist 2001 der bessere Golf GTI?

98 Test: VW Golf R32

Setzt das neue V6-Topmodell mit 241 PS und Allradantrieb 2002 neue Maßstäbe in der sportlichen Kompaktklasse?

102 Report: Sondermodelle

Vom günstigen Basis-Golf mit Preisvorteil bis zum Pirelli-GTI reicht die bunte Palette der Sondermodelle ab Werk

104 Test: VW Golf 1.9 TDI

Die fünfte Generation beeindruckt 2003 speziell mit herausragenden Fahr- und Komforteigenschaften

110 Test: VW Golf GTI

In Handling, Temperament und Biss knüpft der 200 PS starke GTI von 2004 wieder an das kultige Original an



Bei Sporteinsätzen taugt der Golf nicht nur als G60 Rallye für große Sprünge



Im hausinternen Vergleich stellt sich der Golf VIII anno 2021 seinem E-Bruder ID.3

116 Report: die große Golf-Familie

Eine Chronologie der weitverzweigten Baureihe mit ihren Ablegern von Jetta bis Beetle

118 Test: VW Golf 1.4 TSI

2008 sorgt der Golf VI mit einem sehr laufruhigen, sparsamen Benziner für Furore

124 Test: VW Golf Cabrio 1.4 TSI

Nach neunjähriger Pause startet 2011 das neue Cabrio – jetzt ohne Überrollbügel

128 Report: Daten und Fakten

Überraschende Zahlen aus der Welt des Golf

130 Fahrbericht: VW Golf 2.0 TDI

Die Neuauflage von 2012 setzt stark auf Digitalisierung und alternative Antriebe

134 Report: Golf-Raritäten und Unikate

Neben Kleinserien wie G60 Limited oder Country baut VW sogar gelegentlich Einzelstücke auf Golf-Basis

138 Test: VW Golf GTE

Ist der 204 PS starke Plug-in-Hybrid 2014 eine Alternative zum klassischen GTI?

142 Vergleichstest: VW Golf 1.0 TSI, 1.2 TSI, 1.6 TDI

Ein neuer Dreizylinder wetteifert 2015 mit Vierzylinder-Benziner und -Diesel um die Krone des sparsamsten Golf

146 Vergleichstest: VW Golf gegen Golf Variant und Golf Sportsvan

Limousine, Kombi oder Van – welche Bauform des Kompaktmodells überzeugt 2014 in der Summe der Eigenschaften am meisten?

152 Vergleichstest: VW Golf 1.0 eTSI gegen ID.3

Kann der Golf VIII mit dem kleinsten Benziner seinem hausinternen Elektro-Rivalen 2021 Paroli bieten?

158 Impression: VW Golf R

Erste Ausfahrt mit dem renovierten, auf 333 PS erstarkten Top-Sportler auf verschneiten Pisten

162 Essay: das Wesen des Golf

Warum sich der Golf von Generation zu Generation im Kern treu bleibt und so als perfect Match immer passt

162 Impressum

Golf für



Golf I 1974–1983, 6,0 Mio Stück, Radstand 2400 mm, Länge 3705 mm, Breite 1610 mm, Höhe 1410 mm, Leergewicht ab 750 kg, Grundpreis 7995 DM



Golf II 1983–1992, 6,41 Mio Stück, Radstand 2475 mm, Länge 3985 mm, Breite 1665 mm, Höhe 1415 mm, Leergewicht ab 845 kg, Grundpreis 13 490 DM



Golf III 1991–1997, 4,96 Mio Stück, Radstand 2475 mm, Länge 4020 mm, Breite 1710 mm, Höhe 1405 mm, Leergewicht ab 960 kg, Grundpreis 19 974 DM



Golf IV 1997–2003, 4,92 Mio Stück, Radstand 2511 mm, Länge 4149 mm, Breite 1735 mm, Höhe 1439 mm, Leergewicht ab 1050 kg, Grundpreis 25 700 DM

Millionen

Seit 50 Jahren ist der Golf das erfolgreichste Auto der Bundesrepublik und weit darüber hinaus, weil er stets mit der Zeit geht und immer modern, aber nie modisch ist. Schon ein kurzer Blick auf die Steckbriefe der nunmehr acht Modellgenerationen zeigt, wie nachhaltig er sich selbst und unsere Art zu fahren verändert hat.

TEXT Heinrich Lingner // **FOTOS** Hardy Mutschler, VW



Golf V 2003–2008, 3,27 Mio Stück, Radstand 2578 mm, Länge 4204 mm, Breite 1759 mm, Höhe 1485 mm, Leergewicht ab 1155 kg, Grundpreis 15 220 Euro



Golf VI 2008–2012, 2,85 Mio Stück, Radstand 2578 mm, Länge 4199 mm, Breite 1779 mm, Höhe 1479 mm, Leergewicht ab 1217 kg, Grundpreis 16 500 Euro



Golf VII 2012–2019, 5,3 Mio Stück, Radstand 2637 mm, Länge 4255 mm, Breite 1799 mm, Höhe 1452 mm, Leergewicht ab 1205 kg, Grundpreis 16 975 Euro



Golf VIII seit 2019, Radstand 2619 mm, Länge 4284 mm, Breite 1789 mm, Höhe 1466 mm, Leergewicht ab 1255 kg Grundpreis 19 881 Euro

Der Leichtfüßige

Leicht und zierlich, nüchternes Design, karge Ausstattung: Der erste VW Golf ist ein Kind der frühen 1970er-Jahre – ein Auto zwischen sozialliberaler Koalition und NATO-Doppelbeschluss.



Selbst in der L-Version von 1979 wirkt das Interieur recht spartanisch, wie einst im Käfer muss der Basis ein Zentralinstrument reichen

Vielleicht muss ein Auto ja nur zur richtigen Zeit auf den Markt kommen, um ein Erfolg zu werden. Denn so wie der Käfer mit Vorkriegstechnik und etwas barockem Design für die restaurativen Wirtschaftswunderjahre steht, atmet sein Nachfolger Golf mit jeder Kante seines Giugiaro-Designs eine neue Zeit: In Fernsehshows tragen Mädels durchsichtige Blusen, Fußballspieler haben lange Haare, und der Kuppelei-Paragraf 180 StGB wird abgeschafft.

Damit die Kunden das neue Konzept mit Frontantrieb, Wasserkühlung, großer Heckklappe und Leichtbau richtig verstehen, heißt der Prospekt zur Markteinführung 1974 „Das kleine Golf ABC – Ein Grundlehrgang in Golf“. Er erläutert das neue Design und die frische Technik, erwähnt dann die gute Ausstattung (Teppiche und abschließbarer Tankdeckel beim L). Sehr früh wird zudem ein Golf-Credo festgelegt, das heute noch gültig ist: „Der Golf ist ein solider Gebrauchswagen, deshalb haben wir ihn bewusst so konstruiert und ausgestattet, dass sich jeder Fahrer schnell mit ihm zurechtfindet.“

Beim 3,70 Meter kurzen, nur 750 Kilo leichten und dürftig ausgestatteten Urtyp gelang das so überzeugend wie bei fast allen Nachfolgern, weshalb der Golf vermutlich der am häufigsten verwendete Fahrschulwagen der Bundesrepublik ist – im Falle des Autors in Gestalt eines senegalroten LS Automatik von 1979.







Scheibenbremsen und Gürtelreifen kosten anfangs ebenso extra wie Kopfstützen, Automatikgurte und Rückfahrscheinwerfer. Die schmalen 13-Zoll-Räder und der 1,1-Liter-Basismotor bleiben bis zum Schluss

So anders fährt der L mit 50 PS auf diesen Seiten gar nicht, doch einen Fahranfänger sähe man heute nicht so gern in einem frühen Exemplar. Er würde staunen über die Bedienkräfte der servolosen Lenkung, die knöcherne Haptik der kleinen Hebel, die Milde des Temperaments und die verhaltene Verzögerung der Bremsanlage, die anfangs ohne Scheiben und Kraftverstärker auskommen muss.

Wir Wissenden aber lächeln, drehen versonnen am dünnen Lenkrad, treten pumpend das Bremspedal und spüren für einen Moment jene Leichtigkeit des Fahrens, die dich umfängt, wenn du mit 17 zum ersten Mal hinterm Lenkrad eines Fahrschul-Golf sitzt. ■







Der Solide

Mit dem Golf II kommt VW ab Herbst 1983 in der Ära Kohl und den letzten Jahren der alten Bundesrepublik an. Er ist größer, runder und ein wenig behäbiger als die schlanke Nummer eins.

Kennen Sie Opel Kadett E, Ford Escort II, Renault 11 oder vielleicht sogar Mazda 323 oder Fiat Ritmo? Nun, kennen schon, doch im Straßenverkehr schon lange nicht mehr gesehen, stimmt's? Und wann haben Sie zum letzten Mal einen Golf II auf der Straße gesehen? Bestimmt heute Morgen auf dem Weg zur Arbeit, womöglich ein angeschrabbelter Bistro oder Flair, bei dem das Hohlraumwachs aus der Heckklappe übers Abschlussblech läuft wie zwei dicke, schwarze Tränen.

Womit schon alles über die zweite Generation des Jahrhundertautos gesagt ist, was man wissen sollte. Er kommt zum Herbst 1983, doch gefühlt sind die 70er gerade erst zu Ende. Ein Jahr zuvor hat das erste Kabinett Kohl die sozialliberale Regierung Schmidt abgelöst. Erinnern Sie sich an einige der Minister? Nur eine Frau ist darunter, Dorothee Wilms als Bildungsministerin, so lange ist das her. Gerhard Stoltenberg ist zuständig für die Finanzen und Werner Dollinger für den Verkehr.

Ach ja, ab 1983 verdrängen die rundlicheren und stämmigeren, aber viel solideren Golf II das ranke Urmodell aus dem Straßenbild. Der Golf wird, wie die gesamte Bundesrepublik, ein wenig gesetzter, komfortabler und sogar umweltfreundlicher. Er kommt bald mit Kat, der Anteil an sehr spritknauserigen Dieseln steigt unaufhaltsam, ebenso wie die der Sondermodelle. Eine wahre Flut ergießt sich in die Händler-Schauräume.

Dazu kommen erstmals eine Allradvariante sowie Sonderlichkeiten wie der Country oder der Rallye-Golf. Der Sprung zum modernen Auto ist heute hinterm Lenkrad leicht nachvollziehbar. Auch ohne die nun lieferbare Servolenkung fährt der Golf II handzahm und flockig, kein Problem, ihn einem Fahranfänger anzuvertrauen, nur das Fehlen von Airbags, ESP und Infotainment trennen ihn von neuzeitlichen Kompakten. Das und das Flair der alten Republik. ■



Lenkrad mit Prallplatte, ausgeformte Sitze und große Drucktasten am Armaturenbrett zeigen: Der Golf ist erwachsen geworden







In den Jahrgängen 1990 und 1991 tragen GL und GTI große, teillackierte Stoßfänger. Bereits ab 1984 sind Motoren mit Katalysator lieferbar, speziell der EA827-Benziner



Der Vielfältige

Beim Anlauf der dritten Golf-Generation ist Deutschland bereits vereint, aber die Wende zum Direkteinspritz-Diesel und der Amtsantritt des berüchtigten spanischen Sparers Lopez stehen noch bevor.

Es soll ja Golf-Profis geben, welche die Ansicht vertreten, die besonders gelungenen Golf-Generationen seien jene mit den geraden Baureihenziffern, also vor allem II, IV und VI. Demzufolge fällt der IIIer nicht darunter, was vielleicht ein wenig ungerecht ist.

Unter anderem weil ihm gern das „Lopez-Ära"-Etikett angeheftet wird. Dabei wurde der umstrittene Spanier erst 1993 zum VW-Vorstand für Produktionsoptimierung und Beschaffung. Unstrittig ist unter dem Golf-Fahrervolk – ob mit Lopez oder ohne –, dass diese Generation nicht ganz das hohe Soliditätsniveau des Vorgängers erreicht. Doch der Golf III hat andere Meriten. Er kommt ziemlich genau ein Jahr nach der deutschen Einheit auf den Markt, ist so der erste gesamtdeutsche Golf.

Epochemachend auch die Einführung des ersten Sechszylinders in der Kompaktklasse gleich zum Start im September 1991 und des fulminanten TDI-Diesel mit Direkteinspritzung, der seit Herbst 1993 als Synonym für kultivierte, drehmomentmächtige und sehr sparsame Kompakt-Selbstzünder steht. Zeitgleich ergänzen der erste Golf Variant mit seinem üppigen Ladevolumen und ein neues Bügel-Cabrio die Palette, das den bis dahin gebauten Urtyp ablöst. Es überlebt übrigens erneut die Limousine, wird kurz nach dem Modellwechsel zum Golf IV optisch der neuen Generation angepasst, bleibt aber bis zum Produktionsstopp 2002 im Grunde seines Wesens ein IIIer.

Trotz der großen Variantenvielfalt und der umfangreichen Crashvorsorge – von der rundum optimierten Karosseriestruktur bis hin zur Einführung von Airbags – wird die dritte Generation nicht ganz so erfolgreich, wie man es sich in Wolfsburg wünschte. Bis zur Ablösung 1997 verlassen nur knapp fünf Millionen Exemplare die Bänder, zum ersten Mal scheint der Golf ein wenig am Geschmack der Zeit vorbeizufahren. Vielleicht liegt es ja am Design, doch womöglich ist nur eine Epoche zu Ende. Denn als der IIIer geht, neigt sich auch die Kohl-Ära ihrem Ende zu. ■



Mehr Sicherheit durch verstärkten Flankenschutz und zunächst optionale Airbags







Ab Herbst 1993 gibt es den Golf III erstmals mit dem 90 PS starken, sehr sparsamen 1,9-Liter-TDI, der aus der weitverzweigten Motorenfamilie 827 stammt







Der Gediegene

Vor allem mit seiner Qualitätsanmutung schindet der Golf IV bei seinem Debüt im Herbst 1997 mächtig Eindruck. Deshalb ist er noch immer hunderttausendfach im Einsatz.

Womöglich geht es vielen so, dass ihnen zum Golf IV zuallererst die blau leuchtende Instrumentenbeleuchtung einfällt. Sie glänzt kühl und distanziert aus dem halbrunden Gehäuse hinterm Lenkrad, so als wolle sie damit signalisieren, dass es jetzt vorbei ist mit der Gemütlichkeit der alten Bundesrepublik Deutschland. Das Land ist bereit für eine Wende, ein Jahr später wählt das Volk bei der Bundestagswahl Kanzler Kohl ab und die rotgrüne Koalition unter Gerhard Schröder ins Amt. Agenda 2010 und Hartz IV oder Dosenpfand und Energiewende lauten die Schlagworte der neuen Zeit.

Für all das bietet der Golf IV den richtigen fahrbaren Untersatz. Anders als sein Vorgänger trifft er den Nerv seiner Zeit, auch weil bei Konstruktion und Produktion die extremen Lopez-Maßnahmen zugunsten höherer Produktqualität zurückgefahren werden. Diese zeigt sich schon äußerlich in der klaren, sauberen Gestaltung sowie im Bemühen um extrem gleichmäßige und knappe Karosseriefugen, die damals selbst die Premium-Konkurrenz unter Zugzwang setzten und heute noch an jedem Exemplar nachvollziehbar sind.

Ein weiterer Grund für die anhaltende Beliebtheit des Golf IV: Ein modernes Infotainment und ESP (ab 2000 Serie) halten Einzug, und er fährt sich bis heute so leichtfüßig und geschmeidig wie ein aktuelles Modell. Gewöhnungsbedürftig ist allenfalls die etwas hohe Sitzposition sowie das vergleichsweise beengte Raumangebot.

Gar nicht von gestern sind dagegen die Laufkultur und Präsenz des 204 PS starken Sechszylinders im V6 4Motion. Der hängt seidig am Gas, knurrt etwas aus dem Auspuff und zerrt am knochig zu schaltenden Getriebe. Für den R32 mit 3,2-Liter-Triebwerk und 241 PS wird ab 2002 erstmals ein Doppelkupplungsgetriebe angeboten, eine weitere Zeitenwende, die die vierte Modellgeneration einläutet. Heute ist DSG im Golf schon fast Standard, die Fünf- und Sechszylinder wurden dagegen gestrichen. ■



Mehr geht nicht im Golf: Interieur im V6 4Motion mit serienmäßigen Sportsitzen







Der Golf IV ist ein unauffälliges Design-Meisterwerk mit sauberen Flächen und charaktervollen Linien. Der 204 PS starke Sechszylinder kommt nur mit Schaltgetriebe, DSG gibt es später beim R32



Der Aufwendige



Als der Golf V 2003 antritt, wird längst schon in Euro gezahlt, knapp 15 000 kostet der Einstiegs-Benziner 1.4 mit 75 PS. Nach fünf Jahren kommt bereits der Nachfolger.

Wie schwierig es ist, beim Design einen erfolgreichen Vorgänger zu übertreffen, erfährt Volkswagen mit dem Golf V. Er folgt nicht konsequent der strengen Linie des Vierers, scheint mit seinen weicheren Konturen und den etwas traurig blickenden Scheinwerferaugen nicht so exakt den Zeitgeist zu treffen.

Dabei kann der Neue fast alles besser als der Alte. Er bietet deutlich mehr Platz zum Fahren und Leben, federt und führt hinten nach Vorbild des Ford Focus mit einer Vierlenkerachse statt der vorher üblichen Verbundlenker-Konstruktion. Und die hochmodernen TSI-Benziner stellen in puncto Verbrauch und Laufkultur alles in den Schatten, was es im Vorgänger gab. Zudem feiert im Neuen eine Idee eine Renaissance, die fast vergessen schien: der GTI.

Bei Golf III und IV zur bloßen Ausstattungsvariante ohne Flair und eigenes Standing geworden, zeigt er ab Modelljahr 2005, dass mit ihm noch zu rechnen ist. 200 PS stark, gern in Tornadorot mit karierten Sportsitzen und Doppelkupplungsgetriebe, ist der GTI womöglich der begehrenswerteste Golf dieser Epoche.

Die wahren Qualitäten der Neuauflage zeigen sich dagegen besser im Umgang mit dem viel zahmeren 1.4 TSI mit 122 PS, ebenfalls mit DSG. Der hängt sauber am Gas, lässt nie das Gefühl von Leistungsmangel aufkommen und läuft so leise und geschmeidig, wie man es sich von einem Vierzylinder-Benziner in dieser Klasse nur wünschen kann.

Weshalb die fünfte Generation dennoch ein wenig hinter den Erwartungen seiner Erbauer zurückbleibt, ist rätselhaft. Zum Teil vielleicht, weil es immer mehr Varianten des Grundmodells gibt. Die neue Idee: den Variant durch den Hochdach-Golf Plus ersetzen. Einige Kunden lieben ihn, andere wollen lieber einen echten Variant. Der kommt dann 2007 auf der Basis des Jetta aus Mexiko. Da steht bereits der Golf VI zur Ablösung in den Startlöchern. ■







Der Siegeszug der Direkteinspritz-Benziner fällt in die Ära des Golf V, doch die Einstiegsmotoren sind noch schlichte Sauger. Der 1.4 TSI mit 122 PS ist der Bestseller unter den Benzinmotoren im Golf V







Der Abgeklärte

Zum Start im Oktober 2008 verbirgt der Golf VI sehr geschickt, dass er eigentlich ein umfassendes Facelift des Vorgängers ist. Denn Plattform und Antriebstechnik sind fast identisch, nur die Karosserie wird stärker verändert.

Noch streiten die Experten darüber, ob der Golf VI eine völlig neue Generation darstellt oder doch nur eine sehr gründliche Renovierung ist. Dem Golf-Fahrer kann es indes egal sein. Plattform und Grundkarosserie um die Türen bleiben gleich, während zwischen neuer Front- und Heckpartie ein paar Charakterfalten ins Blech gebügelt werden. Die Straffung steht ihm gut, die rundlichere Beliebigkeit des Golf V ist kaum mehr auszumachen.

Viel mehr tut sich unterm Blech, selbst wenn die Motoren ebenfalls zum größten Teil vom Vorgänger stammen. Der Einstiegsbenziner hat nun 80 PS, im Interieur halten sich noch mehr Airbags bereit, etwa ein serienmäßiger Kniebag für den Fahrer, und das ESP regelt noch feiner. Dabei ist der Golf – auch das gehört zu seiner Folklore – ein mustergültig sicheres Automobil, aktiv und passiv. So erhält er beim Euro-NCAP-Test fast Maximalpunktzahl und fünf Sterne, auch bei Kindersicherheit und Fußgängerschutz schneidet er bestens ab.

Zudem halten immer mehr Hightech-Systeme, die vor Kurzem noch der Oberklasse vorbehalten waren, Einzug in den kompakten Golf: Die Fahrwerksregelung DCC, Reifendruckkontrolle, aktiver Parklenkassistent, Bi-Xenon-Scheinwerfer, LED-Rücklichter oder DVD-Navi seien hier als Beispiele genannt. Doch trotz aller technischen Aufrüstung bleibt der VIer womöglich die letzte Golf-Generation, die sich so sprichwörtlich leicht bedienen lässt wie sämtliche Vorgänger-Baureihen. Obwohl die meisten Funktionen konsequent über Touchscreen und Tasten gesteuert werden, fehlt eine zentrale Bedieneinheit nicht wirklich.

Als besonders harmonische und unprätentiöse Antriebskombination erweist sich übrigens der TDI mit 140 PS und DSG. Dennoch kommt nach lediglich vier Produktionsjahren 2012 mit der Generation VII ein völlig neuer Golf. ■



Das Interieur wird nur leicht verändert vom Vorgänger übernommen, es soll geräumiger und hochwertiger wirken. Zudem halten neue Radios und Navis Einzug in den Golf







Die Dieselmotoren profitieren von der Umstellung auf Common-Rail-Technik; höhere Laufkultur und breiteres Drehzahlband sind die Folgen. Sehr beliebt bei Vielfahrern: 2.0 TDI mit 140 und 170 PS, gern mit DSG





Der Präzise

Der neue MQB-Unterbau ist das Fundament der Generation VII, ein Golf für Digital Natives und ihre Eltern. Mit seinem großen Touchscreen und alternativen Antrieben weist er weit in die Zukunft.

Das schlüssellose Starten ist nun auch in der Golf-Klasse schon fast selbstverständlich. Auf Knopfdruck summt der TSI-Motor los, in diesem Fall immer noch mit einem Sechsgang-Schaltgetriebe gekoppelt. 140 PS sind eine harmonische Motorisierung für den Golf VII, 300 PS im R anfangs das Maximum in der normalen Preisliste. Dass der Neue nicht auf Anhieb vertraut wirkt, liegt unter anderem an der deutlich komplexeren Bedienung, auch wegen vieler neuer Funktionen.

So ist der Golf mit der siebten Generation in den Jahren der Großen Koalition unter Kanzlerin Merkel angekommen, dem Zeitgeist tragen etwa der vollelektrische e-Golf sowie die Erdgas-Version TGI und der Plug-in-Hybrid GTE Rechnung. Doch weitaus mehr Kunden entscheiden sich für konventionelle Antriebe, zu denen erstmals auch ein Dreizylinder-Benziner gehört. Sie können sich auf eine nochmals größere Armada von Sicherheitssystemen verlassen, zum Beispiel auf die Multi-Kollisionsbremse, die nach einem Unfall das Fahrzeug selbstständig abbremst, das proaktive Insassenschutzsystem, die automatische Notfallbremse Front Assist, LED-Scheinwerfer oder die Verkehrszeichenerkennung.

Das alles ist bereits im Basis-Trendline mit 86 PS verfügbar, und es bringt die Sicherheit der Ober- in die Kompaktklasse. Nur auf die Mehrlenker-Hinterachse müssen die Käufer der schwächer motorisierten Versionen verzichten, sie erhalten die preiswerte Verbundlenker-Lösung des Golf IV.

Den Unterschied werden indes selbst die verwöhntesten Popometer nicht so ohne Weiteres herausfiltern, denn auch der siebte Golf ist ein kultiviertes, bequemes, komfortables und entspanntes Auto. Vielleicht liegt das Geheimnis seines Erfolgs auch darin, dass er das Gefühl vermittelt, mehr Auto brauchst du für nichts auf der Welt. Das konnte der Golf I der 70er damals bereits so gut, wie es der VIIer der Merkel-Ära kann. ■



Am Interieur ist kaum zu erkennen, dass der Golf VII eine Neukonstruktion ist







Klassische Instrumente prägen die Armaturentafel, die meisten Funktionen werden über die Lenkradtasten oder den Touchscreen dirigiert. Sechszylinder sind out, es gibt nur noch Vier- und später sogar Dreizylinder



Der Digitale

Schon bei seinem Debüt Ende 2019 muss der Golf VIII dem hausinternen Rivalen ID.3 den Vortritt lassen, und auch bei Qualität und Bedienung ist er nicht mehr das Maß aller Dinge.



Zum Marktstart ist der Golf VIII mit vier TSI-Benzinern und zwei Dieselmotoren lieferbar

Nach sieben erfolgreichen Jahren hat der Golf VII seine Schuldigkeit getan, und der Nachfolger bekennt sich in Design und technischem Unterbau namens MQB evo klar zu seinem Erbe. Doch erstmals genießt er nicht mehr die ungeteilte Aufmerksamkeit seiner Entwickler und des Publikums, denn parallel zu ihm entsteht auf Basis des Modularen Elektro-Baukastens MEB der völlig eigenständige ID.3 im gleichen Format, der den gesamten Konzern in das Zeitalter der Elektromobilität führen soll. Da kann die Frage nicht ausbleiben: Ist der neue Golf etwa von gestern?

Im Gegenteil, wobei Zweitürer und E-Version entfallen. Überhaupt wird die Varianten- und Ausstattungsvielfalt reduziert, dafür sind etwa LED-Scheinwerfer und volldigitales Cockpit nun Serie. Aber gerade dessen neues Bediensystem muss sich heftige Kritik gefallen lassen, weil der Umgang mit den vielen touchbasierten Anwendungen gelernt und geübt sein will. Zu Eigentümlichkeiten wie dem unbeleuchteten Slider für unterschiedliche Funktionen oder der zum Lichtschalter ausgelagerten Betätigung der Scheibenheizung kommt eine Software hinter der Benutzeroberfläche hinzu, die sich als fehleranfällig und instabil erweist.







Neu im Golf: das umstrittene Bediensystem des Modularen Infotainment-Baukastens sowie LED-Leuchtmittel rundum. Nach wie vor top: das Sitzen in der ersten Reihe, besonders mit den optionalen Sport-Komfortsitzen

Die einst vorbildliche Einfachheit der Bedienung hat jedenfalls stark gelitten, ebenso das zuvor überragende Qualitäts- und Materialgefühl, das nun von teils einfachsten Kunststoffen sowie mechanischen Aufstellern der Motorhaube untergraben wird. Nur beim Fahren ist der neue Golf ganz der Alte geblieben; in gewohnter Souveränität transportiert er seine Insassen handlich, sicher und komfortabel durch alle Widrigkeiten des Lebens.

Doch obwohl auch Antriebspalette und Raumangebot kaum Wünsche offenlassen, schwindet die frühere Überlegenheit – nicht nur bei den Neuzulassungen. Und wie beim Übergang vom Käfer zum Golf vor 50 Jahren kommt die schärfste Konkurrenz wieder aus dem eigenen Haus – von den SUV-Brüdern Tiguan und T-Roc sowie dem ID.3. ■





Es werde Licht

Mit der großen Modellpflege beim Golf will VW Licht in die dunklen Kapitel Bedienung und Elektronik bringen. Als äußere Zeichen gibt es nun neue Scheinwerfer und ein beleuchtetes Logo.

TEXT Bernd Stegemann // **FOTOS** Volkswagen
COMPUTERRETUSCHE Christian Schulte





Äußerlich ist der geliftete Golf nur an seiner markanten Beleuchtung sowie an geänderten Front- und Heckschürzen zu erkennen, der GTE zudem an der Ladeklappe vor der Fahrertür. Neben der System- steigt auch die Ladeleistung des Plug-in-Hybrids an der Wallbox (von 3,6 auf 11 kW)

Größere Displays für Instrumente und Infotainment im Cockpit, dazu zwei permanent sichtbare Funktionsleisten über und unter dem Zentralbildschirm







Auch der Kombi kommt mit Designretuschen, einer renovierten Antriebspalette und dem neuen Infotainment. Es gibt ihn zwar in der Ausstattungslinie R-Line und später wieder als R sowie als Alltrack, aber nicht als GTI, GTE oder eHybrid

Massagesitze mit elektrischer Verstellung, volldigitales Cockpit, Car-to-X-Communication – ach, Golf, wie hast du dich verändert in nunmehr 50 Jahren. Das erste Modell von 1974 begeistert Tester und Besitzer noch mit seiner übersichtlichen, kompakten Karosserie, mit guter Handlichkeit und einfacher Bedienung, mit flotten Fahrleistungen bei niedrigem Verbrauch. Doch Scheibenbremsen vorn und Gürtelreifen kosten bei der 3,70 Meter kurzen, 750 kg leichten Basisversion mit 50 PS ebenso extra wie Kopfstützen, Automatikgurte und heizbare Heckscheibe, selbst Teppichboden und einen abschließbaren Tankdeckel gibt es erst in der gehobenen L-Version.

Über solche Lappalien muss der erste Vergleichstest mit dem Golf VIII Anfang 2020 keine Worte mehr verlieren und nur wenige über das behutsam weiterentwickelte Design, die zahlreichen Assistenzsysteme oder die überlegenen Fahr- und Komforteigenschaften. Umso mehr Zeilen sind dem völlig neuen Bedienkonzept gewidmet, bei dem traditionelle Schalter und Regler durch berührungsempfindliche Tastfelder sowie diverse Menüs und Untermenüs ersetzt werden. Fazit: Der Golf ist kein Selbsterklärer mehr nach dem Motto „reinsetzen und losfahren“.

Genau da setzt die umfangreiche Modellpflege zum runden Jubiläum des Bestsellers an, obwohl es angesichts der Fülle von Funktionen natürlich kein Zurück zur früheren Einfachheit geben kann. Es bleibt bei digitalen Instrumenten und beim mittig platzierten Touchscreen, der künftig auch mit 12,9 statt 10,4 Zoll Diagonale zur Wahl steht. Dahinter steckt jedoch die jüngste Generation des Infotainment-Baukastens (MIB 4) mit komplett neu entwickelter Hard- und Software, die VW bereits beim Modellwechsel in Passat und Tiguan sowie im großen ID.7 einführte.

Neues Leben in Trizonesien

Das Zentraldisplay gliedert sich nun in drei Zonen: zwei permanent sichtbare Leisten über und unter dem Bildschirm, davon eine mit frei konfigurierbaren, die andere mit fest belegten Bedienfeldern, zu denen der Home-Button sowie jene für die Sitz- und Klimaeinstellungen gehören. Dazwischen gibt es große Kacheln für alle Funktionen auf dem Monitor. Erste Erfahrungen mit dem neuen System zeigen die Fortschritte bei der Bedienung dank der einfacheren Menüführung sowie der umfassenderen und schnelleren Sprachsteuerung, auch Elektronik-Abstürze scheinen endlich der Vergangenheit anzugehören. Und die Klima- und Lautstärkeregelung erfolgt zwar weiterhin über die eigenwilligen Touchslider, die jetzt aber immerhin bei Dunkelheit beleuchtet sind.

Apropos Licht: Wer die jüngste Golf-Evolution von außen nicht schon an geänderten Lackfarben, Rädern und Stoßfängern erkennt, dürfte zumindest die neu gestalteten LED-Scheinwerfer und



GTI

Sportsitze mit kräftigen Wangen und roten Ziernähten gehören ebenso zur GTI-Folklore wie Karo-Stoffbezüge, als Extras gibt es Leder sowie Carbon-Zierteile. Viele konventionelle Tasten statt Touchflächen im Multifunktionslenkrad







Rückleuchten bemerken. Beim optimierten Matrix-LED-Licht, dessen Fernlicht nun bis zu 500 Meter weit reicht, erstrahlen zudem am Heck 3-D-Leuchten, die drei verschiedene Lichtinszenierungen beim Ver- und Entriegeln der Türen ermöglichen. Noch schneller und klarer offenbart sich der Golf VIII.1 jedoch von vorne, denn als erster VW in Europa trägt er in Verbindung mit den beiden Optionslichtern (Performance und IQ-Light) ein beleuchtetes Markenlogo mit LED-Querspange.

Auch bei den Antrieben hat sich viel getan, vor allem können die Plug-in-Hybride (nur als Limousine) künftig weiter als bisher stromern. eHybrid und GTE kombinieren den 85 kW starken Elektromotor (HEM80evo) über ein spezielles Sechsgang-Doppelkupplungsgetriebe (DQ400e evo) mit der neuesten Generation des 1.5 TSI (evo2) mit verbesserter Brennraumkühlung, wirkungsgradoptimiertem Miller-Brennverfahren sowie einem Turbolader mit variabler Turbinengeometrie, wie er sonst fast nur bei Dieseltriebwerken zum Einsatz kommt. Im eHybrid leistet der Vierzylinder 150, im GTE 177 PS, womit sich eine Systemleistung von 204 und 272 PS ergibt.

Außerdem erhalten beide einen größeren Akku (netto 19,7 statt bisher 10,6 kWh), der mit rund

100 Kilometern nicht nur eine deutlich höhere elektrische Reichweite ermöglicht, sondern sich auch viel schneller wieder vollladen lässt: an der Wallbox mit 11 statt vorher 3,6 kW und nun erstmals auch am Schnelllader mit bis zu 50 kW. Im Hybridmodus verspricht VW eine Gesamtreichweite von bis zu 1000 Kilometern.

Solche Distanzen ohne Tankstopp schaffen sonst höchstens die Dieselversionen, die für den renovierten Golf nur noch in zwei Leistungsstufen angeboten werden. Zudem gibt es den Zweiliter-TDI mit 115 PS ausschließlich mit Handschaltung, während die 150 PS starke Variante ihre Kraft grundsätzlich an ein Doppelkupplungsgetriebe weiterleitet. Komplett gestrichen wurde neben dem Top-Diesel GTD mit 200 PS überdies der Dreizylinder-Benziner, wobei die frühere Basisversion mit 90 PS schon 2022 entfiel.

Nur noch vier Zylinder im Achter

Seinen Platz als Einstiegsmotor im Golf VIII nimmt eine neue, leistungsreduzierte Variante des 1,5-Liter-Vierzylinders mit 115 PS ein, die ebenso wie der stärkere TSI (150 PS) über eine optimierte Zylinderabschaltung (ACTplus) für noch geschliffenere Übergänge beim Zu- und Abschalten verfügt, aber allein mit Schaltgetriebe zu haben ist. Wer die Gangwechsel lieber dem DSG überlässt, muss zu dem in beiden Leistungsstufen verfügbaren eTSI greifen. Als weitere Besonderheit hat der ein Mildhybridsystem mit 48-Volt-Batterie und einem 15 kW starken Startergenerator an Bord.

Bei aller Anpassung ist sich der Golf stets treu geblieben. Wer kann das schon von sich behaupten?

Darüber rangiert ab 2025 der stets mit Allradantrieb kombinierte 2.0 TSI mit 204 statt 190 PS, während der GTI schon ab Mitte 2024 von 245 auf 265 PS erstarkt und im neuen Look erscheint. Neben dem serienmäßigen DSG stehen dann echte Carbonblenden innen sowie ein schwarzes Dach in der Optionsliste, zudem bei allen Modellen ein erweitertes Assistenzangebot – etwa eine 360-Grad-Kamera für leichteres Rangieren oder der Park Assist Pro, mit dem der Fahrer den Wagen von außen per Smartphone ein- und ausparken kann.

Für die zweite Jahreshälfte sind bereits die renovierten Topmodelle GTI Clubsport sowie R und R Variant (siehe Seite 158) angekündigt, und selbst die aktuelle Basisversion hat so gar nichts Karges mehr an sich. Klimaautomatik und Tempomat sind vor 50 Jahren noch der reine Luxus, heute aber ebenso Standard wie Verkehrszeichenerkennung, Telefonschnittstelle sowie Parkpiepser rundum. Ach, Golf, wie hast du dich verändert – zum Glück, denn auch die Käufer und ihre Bedürfnisse haben sich geändert. Doch bei aller notwendigen Anpassung ist er sich selbst stets treu geblieben. Wer kann das schon von sich behaupten? ■

Aus zwei mach eins: ID. Golf

Bis gegen Ende dieses Jahrzehnts will VW in der Kompaktklasse weiter zweigleisig fahren, doch dann soll die teure Doppelstrategie mit zwei Parallelmodellen aus gleichem Haus enden, Golf und ID.3 auch dem Namen nach zu einem Modell verschmelzen. Ähnlich dem für 2026 angekündigten ID.2 ist ein vergleichsweise klassisch gezeichneter Viertürer mit E-Antrieb geplant, der auf der neuen SSP-Architektur (Scalable Systems Platform) basieren und den ID.3 komplett ersetzen dürfte. Der Golf VIII soll allerdings noch einige Zeit für jene Märkte weitergebaut werden, in denen Neuwagen mit Verbrennungsmotoren nach wie vor gefragt und zulassungsfähig sind.




Rabbit

Wie der Hase läuft und läuft und läuft...

Der Golf II startet als Volkswagen eines geteilten, endet als Verbünder eines wieder geeinten Landes. Er ist der Golf zur Lage der Nation, vielleicht der deiner, gewiss der meiner Jugend. Er begleitet uns durch ein umstürzendes Früher, das uns heute besser erscheint. Und: Er ist noch immer da.

TEXT Sebastian Renz // **FOTOS** Hans-Dieter Seufert

Der II ist der erste nächste Golf. Klingt banaler, als es ist. Erst mit ihm wird der Golf zur Konstante





Nur weil fast 20 Jahre vergangen sind, kann es sich anfühlen, als sei kein Tag vergangen. Es braucht wohl solch eine Zeitspanne, damit sich die vermeintlich langweilige Selbstverständlichkeit in eine vermisste Vertrautheit fortentwickeln kann. Oh, einen Moment dauert es noch, aber dann treten wir hinaus in diese Kulisse mit See, umflankt von Bergen, wie sie nur Italien in seine Welt setzen kann, in der von Beginn an die Sonne scheint, sich mittendrin ein kleines Dramolett entspinnt, damit am Ende alles gut, ach, allerbestens wird. Zwischendrin kümmern wir uns gewiss auch noch um diese Sache mit Österreich und den Hasen.

Doch zuerst: Es sind nicht die vorgeblich besseren der alten Zeiten, nach denen wir uns sehnen. Man nenne sie uns, die Jahre, in denen es je hieß, die Zeiten seien prächtig, die Kassen voll, die Weltlage übersichtlich. Das sind sie nur in unserer Verklärung einer verblichenen Gegenwart, die auf einer solch soliden Vergangenheit ruht, dass sie uns voller Zuversicht an die Zukunft glauben lässt.

Die Zukunft des Golf II beginnt auf der IAA 1983. Er ist der erste nächste Golf, was banaler klingt, als es ist. Ein erfolgreiches Modell (gut sechs Millionen Golf I baut VW 1974 bis 1983) zu entwickeln, mögen Neider als Zufallstreffer abtun. Ein zweites, noch erfolgreicheres hinterher schaut arg nach Ingenieurskunst aus. Tatsächlich wird erst mit seiner zweiten Generation aus der Kompakt- die Golfklasse. Dabei ist er von allen Generationen der klassenloseste Golf. Das kommt so:

Nicht einer für alle – für alle einer

Vor 40 Jahren liegt die Passhöhe des Berges, über den VW nach den Käfer-Nachfolgewehen ist, noch nicht weit zurück. Seit den Erfolgen der ersten Passat-, Scirocco-, Golf-, Polo- und Jetta-Generationen schlängelt sich VWs Weg über eine aussichtsreiche Hochebene, aber auch an manch schroffem Abgrund entlang – und sei es nur, um die Entscheider vom Übermut abzuhalten. So gilt deren Streben nun, den Erfolg mit den zweiten Modellgenerationen auf eine solidere Basis zu stellen.

Zwar bleibt bei Passat 32B (1980), Scirocco 53B und Polo 86C (beide 1981) das technische Fundament von größeren Einmischungen der Entwickler unbelastet. Doch alle drei legen an Größe zu, vor allem aber an Qualität. Aus der als Leichtbau verklärten sachten Windigkeit der ersten Generationen findet VW mit jedem der Neuen mehr zu käferig-stabiler Konstitution zurück. Dabei wird der Golf ein Höchstmaß erlangen, das einige spätere VW und viele Jahrzehnte überdauert. Es gibt sogar eine Vitalitätsdiagnose: Solange im Sommer noch Rostschutzwachs aus der Unterkante der Heckklappe trielt, geht es dem Auto bestens.

Was die Kunden damals nicht sicher wissen, aber ahnen können. Denn der Zweier ist der Golf, der im Vergleich zu seinem Vorgänger am erheb-



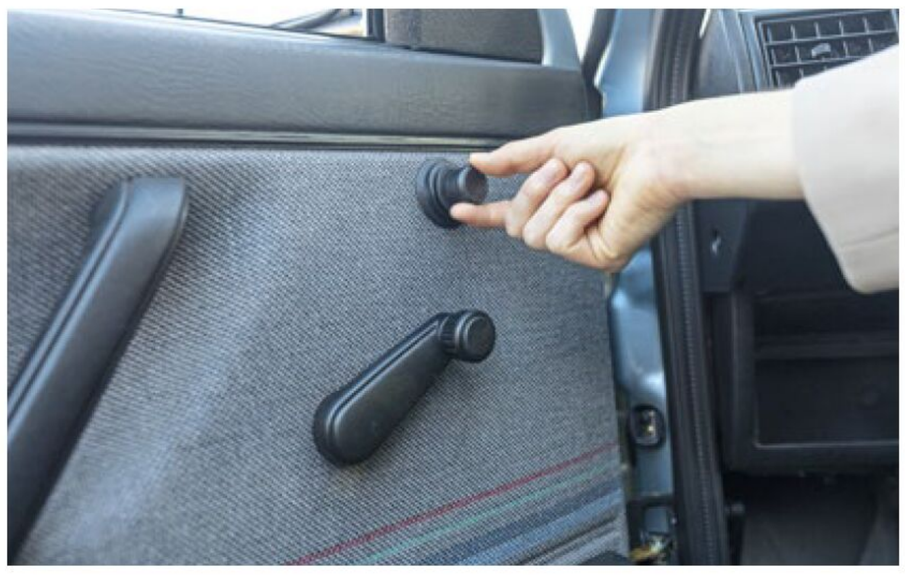
lichsten in den Dimensionen zulegt (28 cm Länge zum Urgolf) und mehr noch: an Format. Da ist der Sprung gar größer als jener von III auf IV. Nun bringt er eine Familie samt Gepäck (mit schutzbeplantem Dachträger, gehört unbedingt zur Sommerreise dazu) in einer Raumfülle unter, wie man sie sonst erst eine Klasse drüber erwartet.

Vor allem ist der Golf II ein echter Ingenieurs- und Qualitätswagen – Merkmal einer Substanz, viel tiefgründiger als dieses oberflächliche Premiumgetue, das sich später und bis heute so viele Autos allein wegen fescher Schalter oder Chromringchen überstreifen. Da die Qualitäten des Golf im Fach-Werk seiner Konstruktion liegen, kann er sich in der unerschütterlichen Solidität seiner funktionalen Schlichtheit einrichten – wobei er auf schmiegsame Anmut im Interieur wie bei der Außengestaltung verzichtet –, von Herbert Schäfer im Industriedesign statt wie der Golf I bei Italdesign von Giorgio Giugiaro entworfen.

Lang modern statt kurz mondän

Doch ein Design, das nicht mit der Zeit geht, geht auch nicht mit der Zeit. Selbst die Facelifts zum Modelljahr 1988 und 1990 ändern nur Details wie die Zahl der Grill-Lamellen, Außenspiegelposition, Emblemstellungen und -größen, Schriftzüge, Stoßfänger- und Hebelgestaltung. So erlangt der Golf als II seine souveräne Golfigkeit und wächst zu einer bundesdeutschen Konstante. Wie sich die Nation samstagabends – jeweils auf dem eigenen Sofa, doch vereint im gemeinsamen Erleben – vor „Wetten, dass..?“ versammelt, so findet sie am Steuer des Golf zusammen. Er ist das Auto der





Tausendmal berührt: Golf-II-Fahren ist wie ins Elternhaus kommen, in dem alles genau da ist wie einst – vom Garderobenständer bis zur Badezimmerwaage. Im VW spürst du, wie sich die Knubbel für Uhr- und Spiegeleinstellung anfühlen, noch bevor du sie anfasst



TECHNISCHE DATEN

KAROSSERIE
Fünfsitzige Limousine, Länge x Breite x Höhe 3985 x 1665 x 1415 mm, Radstand 2475 mm, Leergewicht 855 kg.

FAHRWERK
Querlenker/MacPherson vorn, Verbundlenker/Schraubenfedern hinten, Scheibenbremsen vorn, Trommelbremsen hinten, Reifen 155 R 13.

KRAFTÜBERTRAGUNG
Vorderradantrieb, Vierganggetriebe.

MOTOR
Vierzylinder-Reihenmotor, Hubraum 1272 cm³, Leistung 40 kW (55 PS) bei 5200/min, max. Drehmoment 97 Nm bei 3000/min.

FAHRLEISTUNGEN

0–100 km/h	16,7 s
Höchstgeschwindigkeit	151 km/h
Verbrauch	7,1 l/100 km

GRUNDPREIS

VW Golf 1.3 CL (1989)	17 745 DM

neidlosen Selbstverständlichkeit, das man nie erklären, für das man sich nie rechtfertigen muss. Obgleich es ihn nur als Zwei- und Viertürer gibt, gibt es für jeden den perfekten.

Was auch daran liegen mag, dass unsere Ansprüche damals Zufriedenheit mit dem Erlangten kennen und noch nicht in die ständige Sucht nach Steigerung abgedriftet sind. Damals bei uns im Dorf fahren Arbeiterfamilien den 1.6 CL und unternehmenstätige Junggesellen GTI, Krankenpfleger sparen sich einen 1.3 C zusammen, und Fabrikantenkinder bekommen eines der – je nach Zählweise – 23 bis 25 Sondermodelle von Match bis Function – zum Abi geschenkt. Der oberstudienratsgepflegte 1.8 Carat versinkt in zweiter, dritter, vierter Hand mit fünf darin pofenden Headbangern im Schlamm des Metal-Festivals in Wacken. Ab 1991 fertigt VW den Golf mit dem Polo in Zwickau, als erste Volkswagen eines geeinten Volkes. Und ob aus Halle 54 oder dem Werk Mosel, ob mit 54 saugdieselnden oder 160 G-ladenen PS: Jeder Golf II ist ein stolzes Auto.

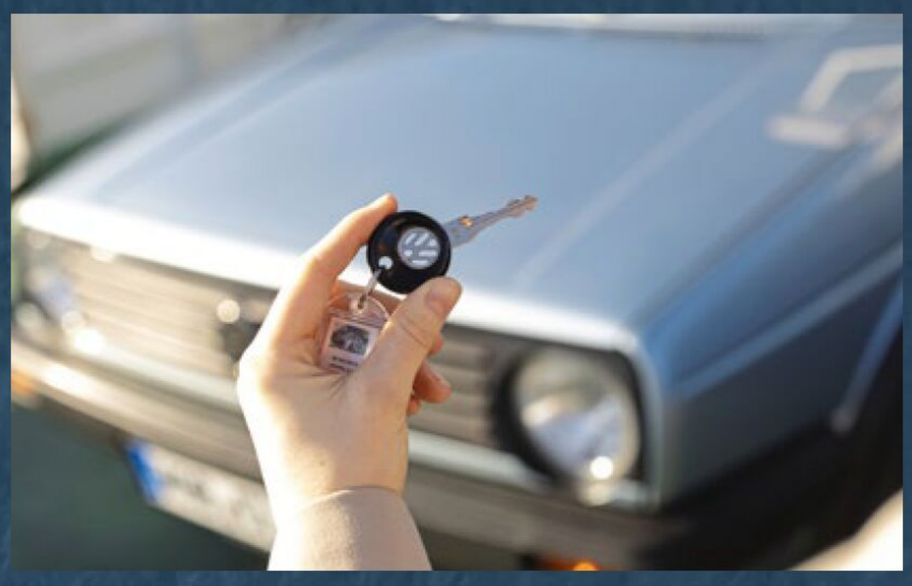
Und bleibt es über Jahrzehnte. So wie der Golf II 1.3, der nun in Riva entzurrt wird, damit er vom Autotransporter rollen kann. Was ein guter Moment ist, zwei Sachen zu erklären. Erstens: warum Gardasee? Das ist einfach: Weil da die Sonne heller scheint und die Landschaft schöner in der Gegend herumliegt als nun in der Februartrübe bei uns zwischen Winterlingen und Stetten am kalten Markt. Zweitens: die Rabbit-Embleme. Die erklären sich, informiert Volkswagen Classic, denen der Wagen gehört, mit, na? Genau: mit Österreich. Denn die von dortiger Kundschaft (sicher einer Frau Magister, mindestens) bestellten Golf würden ab der Modellpflege mit dessen US-Namen geliefert, um ihren Neuigkeitswert zu unterstreichen.

Nun rollt der Golf 1.3 über die Rampe in Rivas Vormittagssonne. Und du merkst: Nichts vermisst man mehr als das Vertraute. Stimmt, schon interessant, einen neuen Nachbarn/Schwippschwager/Geschäftsführer kennenzulernen. Aber nie zu vergleichen mit der Aufregung eines Wiedersehens. Den neuen Herrn Oberchef schaust du dir von Weitem an, hörst seiner Willkommensrede so eher halb zu. Doch wenn du beim Klassentreffen nach 20 Jahren plötzlich wieder neben Bettina am abgewetzten Tresen des „Sonne-Keller“ stehst und ihr gegen das Geschrammel der arg gealterten, aber unverändert arg unmusikalischen Abi-Band ein zu aufgeregtes „Hallo“ entgegenschreist, denkst



Ein Auto aus der Zeit, als unsere Ansprüche noch Zufriedenheit kennen







Die große weite Welt fühlte sich noch größer und weiter an, als wir uns mit nur 55 PS zu ihr aufmachten. Heute meinen wir, Zeit zu sparen, wenn wir schneller ankommen. Dabei haben wir nur die Zeit stolzen Staunens schnell weg-rationalisiert

Der Golf II ist kein altes Gefährt. Bei aller Verbundenheit ist er: ein alter Gefährte

du: Mein Gott, das ist sie. Wirklich. Erst ist es unfassbar, dann wie immer. Weil Erlebnisse, Erinnerungen, Verbundenheit die Jahre überdauern.

Wiedersehn, Selbstverständlichkeit

Deshalb ist auch ein Golf II heute kein altes Gefährt, sondern: ein alter Gefährte. Wohl jeder, der heute zwischen 35 und 75 ist, dürfte mal einen gefahren haben. Ob nur ein kurzes oder weites Stück des Weges – egal: Komm, steig mit ein, hier ist alles noch wie immer. Der Schlüssel, die Tasten und Hebel, die Fensterkurbeln und Heizungsschieber, der Schaltknauf und der Außenspiegelverstellknubbel – du weißt, wie sie sich anfühlen, einrasten, drehen werden, bevor du sie berührst.

Also los, der 1300er startet, es braucht kurz, bis die Digijet-Einspritzung den Lauf der vier Zylinder durchorganisiert hat. Kupplung kommt, und es geht voran. Und das in wohldosierter Beschwingtheit – trotz nur 55 PS. Was einst gut genügt, vergnügt heute noch. Denn die präzise, von keiner Servounterstützung rückmeldungsgetrübte Lenkung, das der Straffheit mehr als dem Komfort verbundene Fahrwerk und das immer etwas kantig schaltbare, aber kurz gestufte Getriebe steigern die muntere Geschwindheit des Autos so geschickt, dass die wahre Geschwindigkeit ihre Bedeutsamkeit verliert. Gerade nun, da milder Früh-Frühlingswind durchs Seitenfenster turbulenzt.

Und überhaupt hier, auf der Westuferstraße Richtung Limone, wo es so wunderbar ist, wie es nur sein kann, hat man es nicht geplant. Eigentlich wollten wir hoch in die Berge. Wovon uns erst das Straßenbauamt mit einer vortrefflichen Streckensperrung, dann der Golf mit einer Benzinpumpen-Insuffizienz abhält. Bergan verhaspelt sich die Kraftstoffförderung so gekonnt, dass sie uns zum Umkehren und damit auf den besten Weg bringt. Am Ufer entlang bis Maderno. Ein Ort, von dem es heißt, es gebe dort eine Fähre, die womöglich mitunter in Betrieb sei.

Weil in diesem allerwunderbarsten Italien stets das Unwahrscheinlichste am zuverlässigsten funktioniert, läuft die Fähre auf die Minute pünktlich ein. Ebenso pünktlich legt sie ab, nachdem unser Golf und weitere elf Autos mit einem Gestenreichtum eingewunken sind, mit dem ein komplettes Opern-Ensemble für eine Premieren-Aufführung „La Traviata“ ausgekommen wäre.

Doch dann funkelt die Sonne mit ihren letzten Strahlen gleißend über den See, der eigentlich ein kleiner Ozean der Grandezza ist. Später, beim Anlegen am Ostufer in Torri del Benaco, ziehen schon die Schatten der Nacht die Bergflanken empor. Auch im Dunkeln findest du jeden Schalter, passt jeder Griff, weil es selbst 20 Jahre nach der letzten Fahrt mit einem Zweier-Golf die Gewohnheit ist, die dich leitet. Du fährst den Golf so wie einst, so wie immer, so wie irgendwann wieder. Denn: Vertrautheit ist stärker als die Zeit. ■

Thronfolger

TEXT Klaus Westrup // **FOTOS** Hans Peter Seufert

Dem Käfer Konkurrenz zu machen, ist schwierig – selbst wenn der Konkurrent aus dem gleichen Haus stammt und eigens für diese Attacke gebaut wurde. Dennoch stehen die Chancen gut für Volkswagen und den Golf: Gegenüber dem erfolgreichen Veteranen hat er alle Vorzüge eines modernen Autos und den Reiz des Neuen zu bieten.

Was noch vor einigen Jahren in den Wolfsburger Werkshallen Parole war, dass nämlich Volkswagen nur luftgekühlte Heckmotoren zu haben hätten, klingt heute wie eine alte, gar nicht so gute Mär. Denn die Zeiten haben sich gerade bei VW sehr geändert; mit Luft wird, wenn man die Modellpalette durchgeht, nur noch selten gekühlt, und wer sich auf die Suche nach den Motoren macht, stellt fest, dass sie bei den meisten Modellen nicht mehr hinten, sondern vorn eingebaut sind.

Das Ende der zur Nordhoff-Zeit voll erblühten und ideologisch ausgeweiteten Luftkühlungs- und Heckmotor-Ära war gerade rechtzeitig gekommen. Man begann umzudenken – zunächst zögernd (und mit einem aufwendigen, später wieder verworfenen Mittelmotor-Projekt auch nicht besonders ökonomisch) unter dem neuen Chef Lotz und erst recht unter Leiding, der zu einem Zeitpunkt von Audi aus Ingolstadt in die Käfer-Metropole berufen wurde, als die Auswirkungen der automobilen Monokulturen bedenklich geworden waren und die Konzernkasse immer weniger stimmte.

Das offensichtliche Problem: weniger Verdienst mit einem in den Produktionskosten stets gestiegenen Publikumsliebling, dem Käfer, sowie mit den übrigen Personenwagen-Modellen des Hauses. Auch sie – etwa der von NSU übernommene K 70 und der Mittelklasse-Typ 411 – waren aufwendig in Konstruktion und Fertigung. Erschwerend kam



noch hinzu, dass sie sich als nur durchschnittlich verkäuflich erwiesen. Es fehlte an einem zugkräftigen, rationell zu fertigenden Typenprogramm, das dem unermüdlichen Käfer zur Seite gestellt werden konnte.

Heute, drei Jahre nach Leidings Umzug von Ingolstadt nach Wolfsburg, gibt es diesen Mangel nicht mehr. Der Passat, vom technischen Zuschnitt her ein Audi 80 mit Fließheck, war des neuen VW-Bosses erster Streich in Richtung Zukunft. Der Streich saß: Auch in den zurückliegenden Krisenmonaten erwies sich der Passat als Verkaufsrenner, der im März und Mai sogar den insgesamt immer noch gut verkäuflichen Käfer in den Zulassungszahlen überflügelte.

Dann erschien, als erste eigenständige Kreation der neuen Modellgeneration, der Scirocco, ein kompaktes Sportcoupé, dessen technische Basis mit der des Golf übereinstimmt. Der nächste Streich dieser mit viel Engagement vorangetriebenen Offensive wird ein nochmals kleineres Auto sein, das – zunächst als Audi, später als VW erscheinend – im Laufe des kommenden Jahres solche VW-Käufer zufriedenstellen soll, denen der Golf bereits zu groß und zu teuer ist.

Die größten Hoffnungen setzt die Konzernspitze freilich auf den Golf; er ist der Käfer-Nachfolger auf längere Sicht, mit ihm will man gleichermaßen Käufer zufriedenstellen und Geld in die Kasse bringen. Vor allem soll er zeigen, dass das mit einer Uraltkonstruktion groß gewordene Volkswagenwerk auch anders kann.



auto motor und sport
Ausgabe 16/1974
vom 3. August 1974

Form von Giugiaro

Es kann tatsächlich anders – das zeigt dieses Auto schon von Weitem. Dabei war es von der Aufgabenstellung her nicht einfach, ein passendes Kleid für ein Auto wie den Golf zu finden. Denn es ist ja nicht nur einfach ein neuer VW, sondern gleichzeitig auch Ausdruck einer ganz bestimmten Erwartung – der Vorstellung nämlich, dass hier etwas entstanden sein könnte, das man in zehn oder gar 20 Jahren ähnlich einzustufen hat wie heute noch den Käfer – möglichst klassenlos und trotz unvermeidlicher Alterung nicht unangenehm alt. Es lag darum aus verständlichen Gründen der Wunsch nach einer Karosse von eigenwilliger Prägung vor; einfach einen kleinen Großen herkömmlicher Art zu fabrizieren – das schied von vornherein aus.

Zweifellos hat sich das Bemühen um Individualität in Großserie gelohnt. Denn der Golf, dessen Karosserieform im Wesentlichen ein Produkt der gestalterischen Künste von Giorgio Giugiaro ist, unterscheidet sich nachdrücklich von seinen Konkurrenten – erst recht natürlich vom Käfer. Die formale Eigenständigkeit, die eine besondere Betonung in der Heckpartie erfährt, basiert auf knapper Grundfläche. Mit einer Länge von rund 3,70 Metern ist der Golf ein relativ kleines Auto, das



den Käfer beispielsweise in der Länge um nahezu einen halben Meter unterbietet.

Im Raumangebot überbietet er ihn dagegen beträchtlich, und darin liegt auch der wahre Fortschritt. Wenn Knautschzonen bei der Konstruktion nicht so wichtig gewesen wären, könnte der Golf gar als Musterbeispiel des Kompaktbaus gelten. So werden bei quer und geneigt eingebauten Motoren unter der Haube Zentimeter verschenkt, die nur dann von Nutzen sind, wenn bei frontalen Zusammenstößen geknautscht werden muss. Dennoch blieb genügend Kompaktheit übrig; das Verhältnis des nutzbaren Raumes zu den Außenabmessungen ist beim Golf erstrebenswert günstig.

Und die Insassen haben etwas davon: Vier bis fünf Personen können samt Gepäck untergebracht werden, wobei es freilich den Vornsitzenden wesentlich besser ergeht als den Fondpassagieren. Ihr Beinraum wird bei weit zurückgeschobenen Vordersitzen knapp, was nicht nur am großzügig bemessenen Verstellbereich liegt, sondern auch an der Sitztiefe. Die große Beinauflage der Fondbank ergab sich allerdings nicht zufällig, sondern ist die zwangsläufige Randerscheinung technischer Konzeption: Da sich der 45-Liter-Tank aus Sicherheitsgründen vor der Hinterachse befinden sollte, musste hier Platz geschaffen werden, der auch Teile des Fondraums beanspruchte.

VORZÜGE

+ übersichtliche, kompakte Karosserie
+ variabler Kofferraum mit ausreichendem Volumen und guter Zugänglichkeit
+ griffgünstig platzierte Bedienungselemente
+ gute Fahrleistungen
+ geringer Treibstoffverbrauch
+ exakte Schaltung
+ sichere Fahreigenschaften
+ gute Handlichkeit

NACHTEILE

– wenig Knieraum im Wagenfond
– zu direkt arbeitende Lenkung und beeinträchtigter Geradeauslauf bei Bereifung 175/70 SR 13
– Federungsverhalten auf kurzen Bodenwellen verbesserungsbedürftig
– magere Ausstattung in Normalversion (Diagonalreifen und Trommelbremsen)

Dahinter tut sich das Gepäckabteil auf, das durch eine große Heckklappe zugänglich wird und das – ganz wie man es sich heute wünscht – mit wenigen Handgriffen in seinen Dimensionen zu verändern ist. Der Golf gibt sich in dieser Beziehung als sehr zeitgemäßes Auto von hohem Nutzwert, denn genau genommen stehen zwei Kofferräume zur Verfügung: einer mit einem Volumen von 200 Litern (nach auto motor und sport-Norm) für reguläre Zwecke und ein zweiter, sich daraus weiterentwickelnder mit 420 Liter Fassungsvermögen (bis zur Fensterunterkante).

Diese Übergröße stellt sich mit wenigen Handgriffen ein, setzt allerdings voraus, dass höchstens zwei Personen befördert werden. Nach Umklappen der Rücksitzbank wächst die ursprüngliche Transportkapazität auf über das Doppelte. Damit darf man ebenso zufrieden sein wie mit der Zugänglichkeit, doch nur bei den teureren L-Versionen wird die Heckklappe von Gasfedern aufgezogen und arretiert.

Die Sichtverhältnisse nach hinten sind gut, während sich beim Blick nach schräg hinten die breiten Dachstreben, die der überschlagserprobte neue VW aus Sicherheitsgründen mit auf den Weg bekam, gelegentlich störend bemerkbar machen. Ein anderes Problem des eigenwilligen Wagenhecks zeigte sich bei Regenfahrt: Die steil stehen-



Auf der umklappbaren Fondbank wird zwar viel Sitztiefe, aber relativ wenig Knieraum geboten



Das Ladevolumen lässt sich durch Umklappen der Rücksitzbank vergrößern. Die Abdeckplatte gibt es nur in L-Version



Um die Zugänglichkeit im Motorraum ist es beim Golf gut bestellt: Die wartungsbedürftigen Aggregate lassen sich durchweg leicht erreichen. Der 1,5-Liter-Motor der S-Version ist um 15 Grad nach hinten geneigt, begnügt sich mit Normalbenzin und sorgt mit 70 PS für lebhaftes Temperament



de Heckscheibe wird bei nasser Straße in wenigen Minuten undurchsichtig und verlangt nach Säuberung. Ein zusätzlicher Wischer samt Wascher wäre hier gewiss eine nützliche Sache, zumal das Werk ohnehin ein sogenanntes Schlechtwetterpaket gegen Mehrpreis anbietet, das aber ausgerechnet dieses notwendige Zubehör nicht enthält.

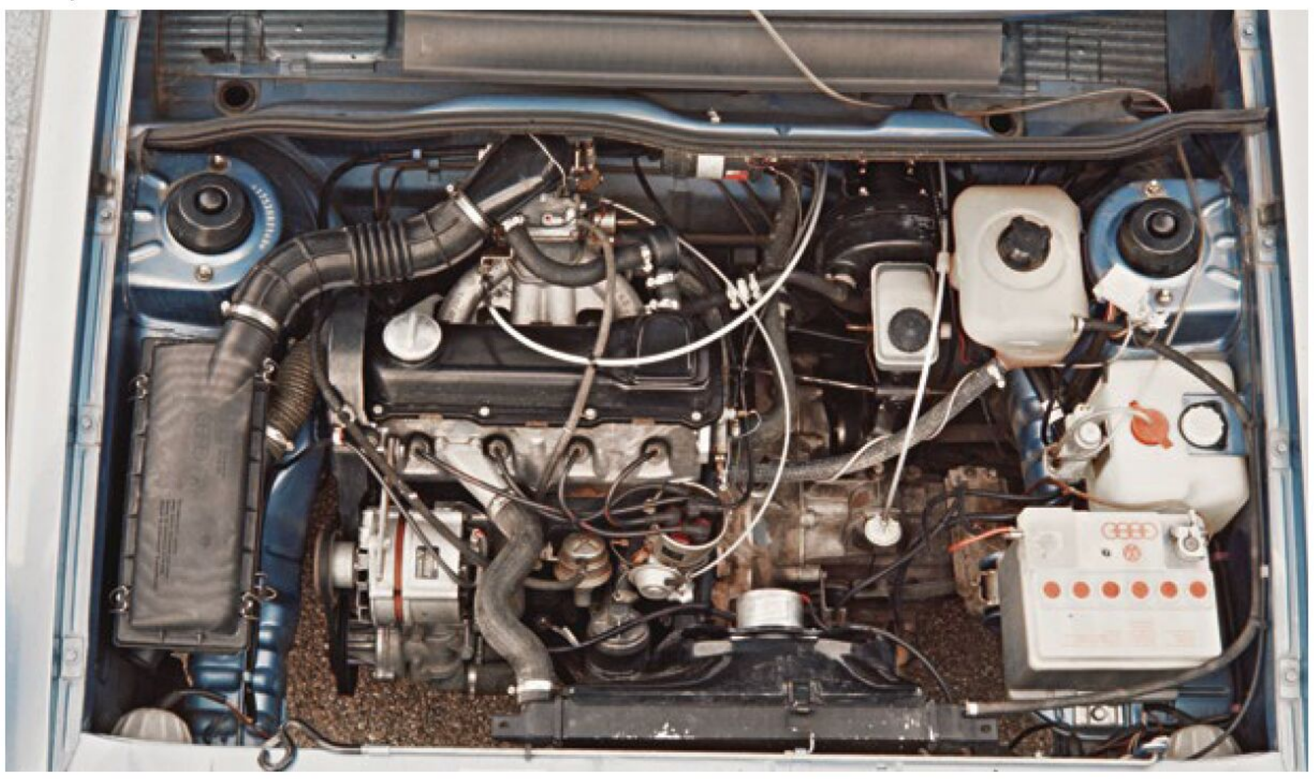
Im Übrigen fühlt man sich, zumindest in der L-Version, mit genügend Ausstattung umgeben. Und es fehlt nicht an Funktionalität: Die Betätigungshebel liegen griffgünstig, das Schema für die Heizungsbedienung fiel klar und übersichtlich aus, und schließlich zeigt auch das Armaturenbrett, dass man sich um Sachlichkeit bemüht hat.

Cockpit vom Scirocco

Hier gibt es auf eloxiertem Untergrund zwei Rundinstrumente, von denen das linke Kombi-Charakter hat: Es zeigt zunächst einmal sehr großzügig die Uhrzeit an und informiert darüber hinaus durch eingearbeitete Kleininstrumente über die Wassertemperatur und den Tankinhalt. Zur Rechten wird einzig das jeweilige Tempo angezeigt – in unmittelbarer Nähe des gegen Aufpreis lieferbaren Radios, das sich an dieser Stelle bestens bedienen lässt. An die Hupe kommt man dagegen ein bisschen zu gut; die für die Auslösung dieses Signals zuständige Prallplatte spricht bereits auf zarteste Fingerdrücke an und erteilt den akustischen Befehl auch noch aus den Randzonen, die man meist zufällig berührt.

Bei den Sitzen könnte man sich ebenfalls Verbesserungen wünschen: In Kurven bieten sie nur wenig seitlichen Halt, und die Lehnenverstellung sollte besser stufenlos sein. Die im Testwagen vorhandene Kombination von Stoffbezügen im mittleren Teil und Kunstleder über den verschleißgefährdeten Kanten erwies sich dagegen als gute Lösung, denn selbst an heißen Tagen trat nur geringe Schwitz-Belästigung auf.

Die Verarbeitungsqualität machte bei dem getesteten Vorserien-Auto noch keinen optimalen Eindruck – speziell Käfer-Fahrer sind hier anderes





Zwei Rundinstrumente sowie griffgünstig angeordnete Schalter und Hebel kennzeichnen den Armaturenbereich der L-Version. Das Radio kostet extra

gewohnt. Auf besseres Finish in der Serie besteht aber berechtigte Hoffnung, denn das Volkswagenwerk setzt diesbezüglich immer noch Maßstäbe und wird die gewohnte Sorgfalt in der Fertigung dem jüngsten Spross wohl nicht vorenthalten.

Motor vom Konzern

Zum Start stehen im Golf wahlweise zwei Motoren mit 1100 und 1500 ccm zur Verfügung – einer davon ist fast schon ein alter Bekannter: Die S-Version wird von jenem rationell zu fertigenden Anderthalbliter-Vierzylinder angetrieben, der auch im Audi 80 und im VW Passat Dienst tut. Dass sich beim Golf gegenüber diesen Autos im Motorraum ein stark verändertes Bild ergibt, hängt mit dem Quereinbau der in der Leistung auf 70 PS reduzierten Maschine zusammen, die sich nun bestens zugänglich hinter den nötigen Knautschzonen präsentiert.

Beide Triebwerke kommen auch im Scirocco zum Einsatz und zeigen, dass Leiding technische Selbstbefriedigung stoppte und in erster Linie an Vereinheitlichung dachte. Wenn die prinzipiell gleichen Motoren insgesamt vier ganz verschiedene Autos (Audi, Passat, Scirocco und Golf) antreiben können, dann ist das zweifellos ein wichtiger Beitrag zur Kostensenkung.

Für den Kunden sind damit keinerlei Nachteile verbunden, denn auch im Golf macht der Konzernmotor seine Sache gut: Die Laufcharakteristik, die sich durch guten Antritt bei niedrigen Drehzahlen und Drehfreudigkeit auszeichnet, bleibt auch in der leicht gedrosselten Version erhalten. Außerdem entsteht der Vorzug, dass Normalbenzin verdaut wird.

So zeigt sich der Testwagen mit diesem stärkeren Triebwerk von durchaus reizvoller Zwiespältigkeit: Er ist auf der einen Seite anspruchsloses Konsumgut, das mit billigem 90-Oktan-Benzin zum Laufen kommt, und er erscheint auf der anderen Seite als potenter Sprinter, dessen Fahrleistungen eindeutig in den sportlichen Bereich hineinragen. Ein Wunder ist das nicht; mit einem Gewicht von 820 kg ist der Golf das Ergebnis gekonnten Leichtbaus und damit eine gute Basis für Temperament und geringen Benzinverbrauch.

Die Messungen bestätigen denn auch, dass man an die S-Version ruhig mit hochgesteckten Erwartungen herangehen darf: In der Höchstgeschwindigkeit erreichte sie genau 160 km/h und erwies sich beim Beschleunigen selbst manchen Autos als ebenbürtig oder gar überlegen, die wesentlich mehr kosten. Von 0 auf 100 km/h vergingen 12,8 Sekunden, einen Kilometer mit stehendem Start legte das Leichtgewicht in zügigen 34,7 Sekunden zurück, und selbst die Elastizitätsmessungen lieferten den Beweis, dass der Golf ein dynamisches Auto geworden ist.

Dieser Umstand ist grundsätzlich erfreulich, denn solche Autos sind auch in der heutigen Zeit sinnvoll. So wirkt sich der Tatbestand, relativ „viel“ Motor im Golf haben, durchweg positiv aus: Dank hoher Motorelastizität und günstigen Leistungsgewichts muss sogar bei zügiger Fahrt nur selten geschaltet werden, und wenn es darauf ankommt – beim Überholen etwa –, ist man immer-









Die Golf-Karosse zeichnet sich durch Eigenwilligkeit in der Linienführung aus – ganz besonders im Bereich der Heckpartie. Zu den zahlreichen lieferbaren Extras gehören Leichtmetallräder und breitere Reifen

hin so spurtstark wie ehemals ein Porsche 1600 Super.

Solche Fahrleistungen kommen denkbar mühelos zustande. Der Motor, dessen obenliegende Nockenwelle über einen Zahnriemen angetrieben wird, kennt weder im unteren noch im oberen Drehzahlbereich Probleme und gibt sich im Golf bemerkenswert kultiviert. Das Kaltstartverhalten ist dank gut funktionierender Startautomatik einwandfrei, und schließlich muss gelobt werden, dass es den VW-Technikern gelungen ist, die ursprüngliche Brummigkeit dieses Reihenvierzylinders in den Griff zu kriegen. Selbst bei hohen Drehzahlen tritt keine unangenehme Geräuschbelästigung ein, und da die Golf-Karosse durch geringe Windgeräusche zu gefallen weiß, bleibt die akustische Kulisse sogar bei schneller Autobahnfahrt in erträglichem Rahmen.

Von dieser Seite her präsentiert sich der neue VW als sehr brauchbares Langstrecken-Auto, mit dem es Vergnügen macht, auf der Autobahn schnell zu fahren. Das Vergnügen wird nicht einmal an den Zapfsäulen nachhaltig geschmälert, denn hier zeigt sich, dass günstiger spezifischer Verbrauch, konsequenter Leichtbau und ein guter c_w-Wert der Karosse ihren ökonomischen Niederschlag finden. Mit einem Testverbrauch von 10,2 Litern/100 km erwies sich der Golf in Anbetracht der Fahrleistungen als sparsam, was insbesondere Käfer-Fahrer mit Neid erfüllen muss: Der neue Konkurrent läuft viel besser und braucht gleichzeitig weniger Normalbenzin.

Einen ähnlich guten Eindruck hinterließ das Getriebe, das gut gestuft ist und sich trotz Queranordnung des Antriebsblocks mit der nötigen Exaktheit schalten lässt. Die Schaltwege sind relativ lang, der Kraftaufwand bleibt gering. Für Typ-1-Fahrer entsteht gar ein vertrautes Gefühl: Der Schaltknauf stammt vom Käfer.

Fahrwerk vom Versuch

Die neue VW-Generation, zu der auch der Golf gehört, hat Frontantrieb – so selbstverständlich wie ehedem alle Volkswagen einen Heckmotor und angetriebene Hinterräder hatten. Beim Golf bestimmen vorn tiefliegende Querlenker und seitlich stehende Federbeine das Bild der Radaufhängung. Hinten kommt eine sogenannte Verbundlenkerachse zum Einbau, die aus Federbeinen, Längsschwingen und einem auf Torsion beanspruchten Querträger besteht und deren geringe Bauhöhe es gestattete, eine tiefe Tankanordnung vor den Hinterrädern zu wählen. Mit diesen Zutaten unterscheidet sich der Golf beim Fahrwerk nicht vom Scirocco, und es ist deshalb kein Wunder, dass sich das neue Auto beim Fahren ähnlich anfühlt wie das zuvor präsentierte Sportcoupé gleichen technischen Zuschnitts.

Doch so sehr sich auch Parallelen zwischen diesen beiden verwandten Autos aufzeigen lassen, so

sehr muss auch zwischen ihnen unterschieden werden: Was einem in Kleinserie produzierten Sportwagen recht ist, muss der normalen Variante nicht zwangsläufig billig sein – dazu sind auch die Erwartungen, die man an Autos so unterschiedlicher Prägung richtet, zu verschieden. Auf den Golf bezogen heißt das, dass etwas weniger Sportlichkeit in den Lenkeigenschaften sicherlich nicht geschadet hätte. Zweifellos haben die VW-Techniker in ihrem Bemühen, es auch der heckmotorgewohnten Käfer-Kundschaft recht zu machen, des Guten etwas zu viel getan.

Bei dem mit der aufpreispflichtigen Reifengröße 175/70 SR 13 versehenen Testwagen steht auf der Habenseite eine ungewöhnliche Handlichkeit und ein selbst bei hohen Kurvengeschwindigkeiten nur sehr zartes Untersteuern. Gewöhnung erfordert dagegen die Lenkung, die nur geringe Rückstellkräfte entwickelt und den Fahrer stets verpflichtet, das Auto bewusst zu steuern. In Kurven stellen sich zwar große Sicherheitsreserven allein schon dadurch ein, dass die möglichen Kurvengeschwindigkeiten sehr hoch sind. Aber gleichzeitig zeigt sich eine deutliche Lenknervosität, die das Auto bereits bei minimalen Lenkbewegungen über die Nulllage hinaus vom Kurs abweichen lässt und den Geradeauslauf beeinträchtigt.

Mit den serienmäßigen Reifen des Formats 155 SR 13 lässt diese Erscheinung nach, wobei immer noch die Empfehlung zu geben ist, den betont lenkdirekten Golf mit Gürtelreifen größerer Schräglaufwinkel zu versehen. Teigig wird die Len-

kung auch dann nicht – es bleibt genügend Agilität bei verringerter Nervosität. Lastwechselreaktionen beim plötzlichen Gaswegnehmen in Kurven kennt der Golf mit der 175er-Bereifung selbst in Extremfällen nur in äußerst bescheidenem Maße; sie nehmen jedoch zu, sobald das Auto – wie in der Normalausführung serienmäßig – nur mit Diagonalreifen ausgerüstet wird.

Im winterlichen Fahrbetrieb wird der Golf seine Käufer kaum enttäuschen; er besitzt zwar kleinere Räder als der Käfer (13 statt 15 Zoll), doch er hat genau wie dieser gut belastete Antriebsräder. Immerhin ruhen 63 Prozent des Gesamtgewichts auf der Vorderachse, sodass schon konstruktionsbedingt für gute Traktion auf glatten Straßen gesorgt ist.

Andererseits bringt dieses Konzept keine besonders günstigen Voraussetzungen für guten Fahrkomfort mit – leichte Autos mit kurzem Radstand sind in dieser Beziehung grundsätzlich benachteiligt. So ist das Komforterlebnis nur befriedigend: Ein unangenehm hartes Auto ist der Golf zwar nicht, allerdings auch kein besonders kommodes. Kurze Bodenwellen werden von der Federung schlecht absorbiert, und deren Abstimmung erscheint nicht optimal.

Das Federungsverhalten der Sitze ist an diesem Mangel nicht ganz unschuldig; unter bestimmten Bedingungen werden die Passagiere kräftiger in Vertikalbewegungen versetzt als das Auto – weniger Nachgiebigkeit im Sitzkern würde hier sicher für eine Verbesserung sorgen.

Bleibt noch die Bremsanlage zu erwähnen: Scheibenbremsen vorn gibt es serienmäßig nur bei den stärker motorisierten S-Versionen, in denen gleichzeitig ein Bremskraftverstärker zum Einbau kommt. Mit dieser Auslegung gibt es keine Probleme, sodass es nicht zum Überbremsen bei niedrigen Geschwindigkeiten kommen kann. Auf der anderen Seite stehen genügende Reserven für forcierten Betrieb bereit. Dass die Scheibenbremse an den Vorderrädern bei den schwächeren Elfhundertern nicht vorgesehen ist, muss freilich als gravierender Mangel erscheinen.

Das Volkswagenwerk setzt große Hoffnungen in den neuen Golf, und diese Hoffnungen sind – das zeigte sich nach ausgiebigem Umgang mit dem neuen VW – durchaus berechtigt. Denn für das Publikum stellt das jüngste Wolfsburger Produkt eine wichtige Angebotsbereicherung dar: Wer in der Preisklasse zwischen 8000 und 9000 Mark zukünftig einkaufen will, wird auch zu überlegen haben, ob das nächste Auto nicht ein Golf werden soll. Von der Sache her spricht einiges für eine solche Entscheidung: Einen so fahraktiven und nützlichen Volkswagen gab es bisher noch nie. ■

TECHNISCHE DATEN UND MESSWERTE

MOTOR

Vierzylinder-Reihenmotor, vorn quer, fünffach gelagerte Kurbelwelle, eine obenliegende Nockenwelle (Zahnriemenantrieb), zwei Ventile pro Zylinder, Druckumlaufschmierung mit Ölfilter im Hauptstrom, ein Fallstromvergaser (Solex), mechanische Benzinpumpe, Batterie 12 V 36 Ah, Drehstromlichtmaschine 420 Watt.

Leistung	51 kW (70 PS) bei 5800/min
spezifische Leistung	34,7 kW/l (47,6 PS/l)
Hubraum	1471 cm^3
Bohrung x Hub	76,5 x 80,0 mm
Verdichtungsverhältnis	8,2:1
max. Drehmoment	112 Nm (11,4 mkg) bei 3000/min
mittl. Kolbengeschw. bei Nenndrehzahl	15,5 m/s

KRAFTÜBERTRAGUNG

Vorderradantrieb, Einscheiben-Trockenkupplung, vollsynchronisiertes Vierganggetriebe (Automatikgetriebe auf Wunsch), Übersetzungen (in Klammern Gesamtübersetzungen): I. 3,45 (13,455), II. 1,96 (7,644), III. 1,37 (5,343), IV. 0,97 (3,783), R. 3,17 (12,363), Achsübersetzung 3,90.

KAROSSERIE/FAHRWERK

Selbsttragende Karosserie, Einzelradaufhängung vorn mit Querlenkern, MacPherson-Federbeinen, Verbundlenkerachse hinten mit Federbeinen, Zahnstangenlenkung, 3,5 Lenkradumdrehungen, hydraulisches Zweikreis-Bremssystem mit Bremskraftverstärker, Scheibenbremsen vorn, Trommelbremsen hinten, Felgen 5 J x 13, Reifen 175/70 SR 13 (optional), Goodyear G 800 S.

ABMESSUNGEN

L x B x H	3723 x 1610 x 1410 mm
Radstand	2400 mm
Spurweite vorn/hinten	1400/1358 mm
Innenbreite vorn/hinten	1320/1270 mm
Innenhöhe vorn/hinten	930/870 mm
Sitztiefe vorn/hinten	500/480 mm
Knieraum hinten	80–220 mm
Wendekreis links/rechts	10,1/10,8 m
Tankinhalt	45 l

GEWICHTE

Leergewicht vollgetankt	820 kg
Gewichtsverteilung vorn/hinten	62,8/37,2 %
zulässiges Gesamtgewicht	1210 kg
Zuladung	390 kg
zulässige Anhängelast/gebremst	590/800 kg
zulässige Dachlast	50 kg
Leistungsgewicht vollgetankt	16,1 kg/kW (11,7 kg/PS)

FAHRLEISTUNGEN

Beschleunigung (auf effektive Geschwindigkeit, vollgetankt, zwei Personen)	s
0 – 60 km/h	5,0
0 – 80 km/h	8,2
0 – 100 km/h	12,8
0 – 120 km/h	19,3
0 – 140 km/h	34,2
1 km mit stehendem Start	34,7
Elastizität (im IV. Gang)	**s**
40 – 60 km/h	6,0
40 – 80 km/h	12,4
40 – 100 km/h	18,9
40 – 120 km/h	27,3
1 km ab 40 km/h	37,6
Höchstgeschwindigkeit	160 km/h

GESCHWINDIGKEITSBEREICHE	km/h
I. Gang	bis 53
II. Gang	14 bis 94
III. Gang	23 bis 134
IV. Gang	35 bis 190*

* theoretischer Wert

INNENGERÄUSCH	db(A)
bei 50 km/h	62
bei 80 km/h	66
bei 100 km/h	69
bei 120 km/h	72
bei 140 km/h	75
Standgeräusch	49

VERBRAUCH	l/100 km
Normalbenzin	
Autobahn Ø ca. 110 km/h	9,1
Autobahn Ø ca. 125 km/h	11,0
Landstraße Ø ca. 70 km/h	8,8
Kurzstrecke	9,0–10,8
Testverbrauch	10,2

WARTUNG

Inspektion	alle 15 000 km
Ölwechsel	alle 7500 km

PREIS (1974)	DM
VW Golf LS	9370,–

Wilde

Kommt zu uns ein Auto als „Alter im Test“, ist das ja wie ein Kumpelsabend, zu dem man nur die besten Freunde einlädt. Jene, die sich treu blieben, darüber aber nie verbissen wurden – wie der VW Golf I GTI. Über 110 PS, 850 Kilo, 9,9 Sekunden, 182 km/h und ein Leben auf der Überholspur der Vernunft.

TEXT Sebastian Renz // **FOTOS** Hans-Dieter Seufert



Tugend

Um Erklärungen verlegen? Wir doch nicht. Dennoch müssen wir gestehen, dass nicht wir die überzeugendste Antwort haben auf die Frage: „Warum hat das so lange gedauert?“ Die gab Cary Grant vor exakt 60 Jahren in Alfred Hitchcocks „Der unsichtbare Dritte“ mit: „Ich habe ein großes Gesicht und nur einen kleinen Rasierer.“ Etwas komplizierter ist das mit uns und dem VW Golf I GTI. Wir hatten bald 20 „Alte im Test“, warum kommt der GTI erst jetzt? Nun, Freunde – wir sind ja unter uns. Also: Wir haben uns nicht getraut. Weil wir da eigentlich nur verlieren können. Und das kommt so.

Für alle, die es noch kennen, samstagabends im Bademantel und mit Salzstangen auf dem Cordsofa zu sitzen und „Wetten, dass ..?“ zu gucken, war ein Einser-GTI nach dem Führerschein doch kein komplett fernes Traumauto. Irgendwie hätte es klappen können, einen GTI zu haben – zumindest wenn wir alles an Geld und Mut zusammengekratzt hätten. Wir taten es nicht und reden uns bis heute ein, es habe nur am Geld gefehlt. Hat es, erheblich sogar, aber eben nicht nur. Jetzt kommt entweder raus, dass wir zwei Jahrzehnte damit verplempert haben, einem Auto hinterherzuträumen, das es nicht wert war. Oder – noch schlimmer – der GTI ist grandios. Dann hätten wir uns all die Jahre in voreiligem Vernünftig- und Erwachsensein selbst um den Spaß gebracht.



auto motor und sport
Ausgabe 19/2019
vom 29. August 2019

Der Karo-König

Der Tag scheint einiges vorzuhaben, so früh, wie die Sonne sich über den Horizont reckt, dem die A 8 entgegenhügelt. Vor einer Stunde stand der GTI noch im fiebrigen Neonlicht der Tiefgarage. Der Einser-Golf und wir – man kennt sich ja. Das Knacken der Türöffner. Die hohe Sitzposition auf den karogemusterten Recaro. Alle Tasten, Schalter, Hebel. Und das: Kupplung treten. Zündschlüsseldreh, Anlasserorgeln. Dann ein blinzelkurzer Moment vollkommener Stille, bis der Motor startet, dabei das Auto durchrüttelt. Erster Gang, Kupplung kommt, ab dafür. Hoch zum Rolltor, durch die Stadt zur Autobahn.

Da geht es vehement voran im GTI. Wobei die subjektive Vehemenz des Vorankommens, der auch das breit aufgestellte Geräuschportfolio zuträgt, nicht recht in Einklang mit der Tatsache steht, dass wir so oft überholt werden. Genau darin eben liegt der Zauber des Golf: dass er Tempo und Geschwindigkeit voneinander zu trennen vermag. Er fühlt sich viel schneller an, als er ist.

Um halb sieben steht der GTI in Hockenheim in der Boxengasse, getankt, gewaschen und: gewo-



Pst! Na, endlich müssen Otto und Seb mal die Klappe halten – während der Innengeräuschmessung

„Seb, schau, der EA-827-Motor. Wie gern wäre ich früher mit dem GTI zur Disco gefahren!“ – „Otto, stammst du nicht aus der Zeit, als man dazu noch ‚Tanzvergnügen‘ sagte?“













„Schau, Otto, Golfball-Schalthebel, Sportsitze, Drehzahlmesser, Tacho bis 220. Ach, wir waren so jung, so leicht zu begeistern und hatten so bescheidene Ansprüche damals!“ – „Sag, Seb, hat nicht diese Bettina bei eurem Klassentreffen genau das über die Tändelei mit dir so gesagt?“



9,9 Sekunden für null bis hundert.

Klar, früher gab es immer einen, der behauptete, sein GTI schaffe das in achtfünf. 1976 in unserem Test waren es 9,4. Vmax damals: handgestoppte 184,6 km/h. Komma sechs!



gen – 850 Kilo! Mit so viel Gewicht drückte der letzte Golf VII GTI, der bei uns zum Test vorbeischaute, allein mit der Vorderachse auf die Waage.

Viel ist nicht dran am Einser-GTI, diesem 3705 Millimeter kurzen, 1630 Millimeter schmalen, dünnblechigen Kompakten. So erklärt sich auch die unausgewogene Gewichtsverteilung: vorn Antrieb, MacPherson-Aufhängung, innenbelüftete Scheibenbremsen, hinten nur Tank und Verbundlenkerachse samt Trommelbremsen. Deswegen lasten fast zwei Drittel des Gewichts auf der Vorderachse, was das Handling durchaus prägen sollte.

Mehr noch charakterisiert natürlich der Motor den GTI. Obwohl die Geschichte so oft und nachdrücklich beschworen wurde, dass wir sie bald für erfunden halten werden, wiederholen wir sie noch mal. Die von den VW-Ingenieuren, die nach Feierabend den 1,6-Liter-Einspritzmotor des Audi 80 GTE quer in den Motorraum des Golf schreinern – eine Idee, viel zu gut und vergnüglich, um aus der Chefetage stammen zu können. Die mischt sich erst ein, als der Wagen fertig ist, und beschließt, ihn auf der IAA 1975 als GTI zu präsentieren.

Da steht er in voller Tracht: draußen der Kühlergrill mit schwarzem VW-Logo und rotem Rand, Frontspoiler, an den Flanken Radlaufblenden und Rallyestreifen und am Heck die schwarz umrahmte Scheibe. Drinnen: Karopolster, Golfball-Schalthebel, Sportlenkrad. Das Fahrwerk haben sie straffer abgestimmt, die Karosserie 20 mm tiefergelegt.

Dazu gibt es Querstabis vorn und hinten sowie breite 175er-Gürtelreifen. Also breit im Vergleich zu den 145ern oder 155ern, auf denen der Golf sonst herumschlappt. 3050 Mark mehr als ein Golf LS mit 70 PS kostet der GTI, was zur nächsten Story führt: der, wonach die Marketingabteilung das Verkaufspotenzial des Wagens auf nur 5000 Exemplare fehlkalkuliert.

Genug in den Katakomben der Folklore herumgekraucht. Messelektronik verkabeln, raus auf den



GP-Kurs. Die Rennstrecke lungert im frühen Licht herum, Morgentau benetzt die Curbs. Bis der Asphalt trocken genug für Beschleunigungs- und Bremsmessung ist, erheben wir die Innengeräusche, zu denen der Motor einen durchaus nennenswerten Beitrag leistet. Zudem verheddert sich der Fahrwind an der kantigen Karosserie.

Früher war mehr Lametta

Wir klären die Tachoabweichung – keine prahlige Angeberei da beim GTI – und den Wendekreis, vermessen den Innenraum. Der Golf hat kaum mehr Platz als ein Up von heute. Was zeigt, wie sehr sich die Dimension gewandelt hat, in der wir an Kompaktwagen denken.

Früher erschien uns der Golf größer, solider und als GTI, tja, also: stärker. Liegt aber wieder nur an uns und unserer von all den Turbos aufgeplusterten Krafterwartung. Trotz des niedrigen Gewichts und der durchzugs- wie verbrauchsintensivierend knapp gestuften Viergangbox ist der GTI kein Durchzieher, er ist ein Hochdreher. Seine 137 Nm hat er erst bei 5000/min beisammen, die 110 PS bei sechseins. Bei niedertourigem Herumschlurfen verhaspelt sich die K-Jetronic, die neben der Einspritzung auch das I für den GTI beisteuert.

Den musst du in diesem Halbstarkenstil fahren, den sie früher für sportlich hielten. Na, den haben wir doch drauf! Also los zum Startpunkt für die Beschleunigungsmessung. Entschlossen aufs Gas, den Motor drehen und die Drehzahlnadel hochzwirbeln lassen, weil unter 3500/min nicht so richtig was passiert. Wir kavalierstarten los, der Motor packt das Auto, zerrt es voran und in 9,9 Sekunden auf 100 km/h. Dazu braucht es heute keinen Hot Hatch mehr, das kann doch jeder angewärmte Kleinwagen? Darauf wollen wir differenziert antworten. Mit: Stimmt.

Da kommt jetzt wohl ein Aber um die Ecke geschlichen, meinen Sie? Nein, es kommt nicht

geschlichen, es kommt brüllend den Berg runtergestürmt: Aber es kommt nicht allein auf die Geschwindigkeit an, sondern auf die Art, sie zu inszenieren. Das hat keiner seiner Nachfolger und außer dem Peugeot 205 GTi keiner seiner Nachahmer so gut drauf wie der Golf I GTI. Und obwohl er nach heutigen Maßstäben nicht mal mehr wirklich flott ist, fühlt er sich doch immer agil und mitreißend an.

So wie es nur wirklich grandiose Autos vermögen, zieht dich der GTI in den Augenblick. Kuppeln, Schalten, Kurve-Anbremsen, Einlenken, Hinterradheben, Lastwechselprovozieren, Heckwegwitschen-Einfangen, Wiederrausbeschleunigen, Motorwummern und noch mal von vorn – all das wird zu einem Rhythmus, zu einem Song, den du spielst und dabei nur bis zur nächsten Note, aber nie an den nächsten Takt denkst. Alles verschmilzt zu einem Moment.

Da geht es unter und über

Danach fühlst du dich mitgerissen und mitgenommen – schon wegen der hohen Kräfte, die aufzubringen sind, um der bemerkenswert indirekten Lenkung Richtungsänderungen abzutrotzen. Da grippt sich der GTI wie nun im Slalom erst mit den Vorderrädern beim Einlenken im Asphalt fest, die Hinterräder hechten hinterher. Zu viel Gas jetzt, und der GTI schubbert in ausführliches Untersteuern. Zu wenig, und er zackt lastwechselnd mit dem Heck. Trotz Stabis ist der Golf zudem der Seitenneigung keineswegs, nun, abgeneigt.

Auch nicht beim doppelten Spurwechsel, in dem er ebenfalls mit dem Heck drängelt. Was heute natürlich seiner Legende zuträgt, wonach er eben ein Auto war, mit dem man umzugehen wissen musste. Aber schon weil er so schmal ist, geht ihm eigentlich nie die Straße aus, oder er kann sich um Hindernisse drum rumdrücken. Was nicht die schlechteste Alternative zum Bremsen ist. Dabei setzt die Verzögerung nämlich auf unaufdringlichem Niveau ein, um sich danach nicht mehr zu steigern. Was die Trommeln an der stark entlasteten Hinterachse nicht davon abhält, früh und entschlossen zu blockieren.

Doch Reifenabrieb ist keineswegs die einzige Spur, die der GTI heute hinterlässt. Morgen wird er sich auf der Verbrauchsrunde um Sparsamkeit bemühen. Jetzt packen wir in Hockenheim zusammen. Für die eineinhalb Stunden und 150 km zurück brauchen wir fünf Stunden und 250 km. Wir hatten da noch eine Menge wilder Jugend nachzuholen. Falls Sie fragen, was da so lange gedauert hat. ■



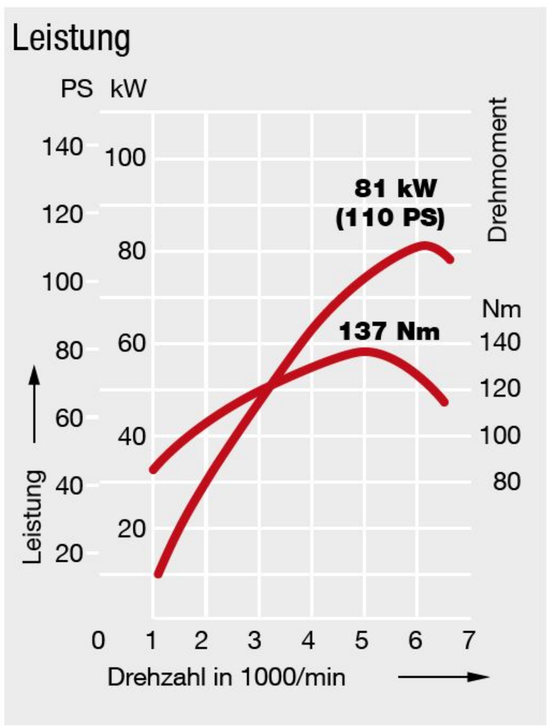
„So, Otto, und jetzt der älteste Testerwitz: Was für Reifen hat er?“ – „Vier Stück, alle schwarz und rund“

TECHNISCHE DATEN UND MESSWERTE

MOTOR

Vierzylinder-Reihenmotor, vorn quer, fünffach gelagerte Kurbelwelle, eine obenliegende Nockenwelle (Zahnriemenantrieb), zwei Ventile pro Zylinder, über Tassenstößel betätigt, mechanische Benzineinspritzung Bosch K-Jetronic.

Leistung	81 kW (110 PS)
bei	6100/min
Hubraum	1588 cm³
Bohrung x Hub	79,5 x 80,0 mm
spez. Leistung	51,0 kW/l (69,3 PS/l)
Verdichtungsverhältnis	9,5 : 1
max. Drehmoment	137 Nm
bei	5000/min
mittlere Kolbengeschwindigkeit	
bei Nenndrehzahl	16,3 m/s
Ölinhalt Motor	3,0 l
Kühlsysteminhalt	4,5 l



KRAFTÜBERTRAGUNG

Vorderradantrieb, Vierganggetriebe. Übersetzungen: I. 3,45, II. 1,94, III. 1,37, IV. 0,97, R. 3,17. Achsantrieb 3,70 : 1.

KAROSSERIE/FAHRWERK

Fünfsitzige Limousine mit zwei Türen, Einzelradaufhängung vorn mit Querlenkern, MacPherson-Federbeinen, Verbundlenkerachse hinten mit Federbeinen, Stabilisator vorn und hinten, mechanische Zahnstangenlenkung ohne Servounterstützung, 3,75 Lenkradumdrehungen, innenbelüftete Scheibenbremsen vorn (239 mm), Trommelbremsen hinten (180 mm), Rädergröße 5,5 J x 13, Reifengröße 175/70 R 13 H, Uniroyal Rain Expert.

FAHRLEISTUNGEN*

Beschleunigung	s
0 – 30 km/h	1,4 (1,6)
0 – 40 km/h	2,1 (2,2)
0 – 50 km/h	3,0 (2,7)
0 – 60 km/h	4,0 (3,4)
0 – 70 km/h	5,1 (4,3)
0 – 80 km/h	6,3 (5,0)
0 – 100 km/h	9,9 (6,6)
0 – 120 km/h	14,1 (9,0)
0 – 130 km/h	18,3 (10,2)
0 – 140 km/h	23,9 (11,6)
400 m	16,9 s/127 km/h
Höchstgeschw.	182 (250) km/h
Zwischenbeschleunigung	s
60 – 100 km/h	5,9 (3,2)
80 – 120 km/h	7,8 (4,0)

BREMSWEG*

	m
aus 100 km/h kalt	44,5 (35,8)
aus 130 km/h kalt	74,1 (58,6)

INNENGERÄUSCH

Gang	III.	IV.
bei 80 km/h	75	80
bei 100 km/h	72	77
bei 130 km/h	83	82
Standgeräusch		62 (44)
Maximalgeräusch im III. Gang		83 (77)

TACHOMETERABW.

	km/h
80/100/130	79/99/129

FAHRVERSUCHE*

	km/h
Slalom 18 m	58,6 (68,3)
doppelter Spurwechsel	121,8 (143,5)

VERBRÄUCHE*

	l/100 km
DIN-Verbrauch gesamt	8,0
Testverbrauch	S 9,8 (8,7)
CO_2-Ausstoß im Test	228 (202) g/km
Reichweite	408 (574) km

*Werte in Klammern beziehen sich auf einen VW Golf VII GTI, Viertürer, 230 PS, manuelles Sechsganggetriebe, Modelljahr 2018

FAHRDYNAMIK

Lenkung

indirekt ● direkt

Balance

untersteuernd ● übersteuernd

Beherrschbarkeit

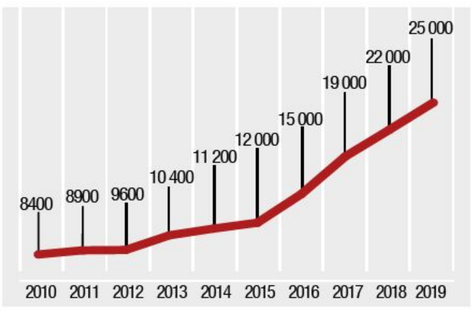
leicht ● anspruchsvoll

FAHRZEUGKONZEPT

konservativ ● sportlich

PREISENTWICKLUNG

Preise in Euro



ABMESSUNGEN UND GEWICHTE

Werte in Klammern für Golf VII GTI Viertürer. Vorn VW Golf GTI Typ 17, hinten VW Golf GTI Typ AU



Radstand 2398 (2626) mm

Länge 3705 / Breite 1630 / Höhe 1395 mm

(Länge 4258/Breite 1790/Höhe 1492 mm)

① Knickmaß	950–1125 (920–1165) mm
② Innenhöhe vorn	960 (1020) mm
③ Innenhöhe hinten	880 (975) mm
④ Innenbreite vorn	1320 (1485) mm
⑤ Innenbreite hinten	1365 (1445) mm
⑥ Sitztiefe vorn	520 (530) mm
⑦ Sitztiefe hinten	450 (510) mm
⑧ Sitzraum	600–780 (570–825) mm
Normsitzraum	620 (695) mm
effektive Sitzhöhe	
über Fahrbahn	520 (455) mm
Lenkraddurchmesser	380 (375) mm
Ladekantenhöhe	750 (645) mm
Spurw. v./h.	1404/1372 (1533/1540) mm
Wendekreis r./l.	10,7/9,9 (11,0/11,1) m
Leergewicht	850 (1392) kg
zul. Gesamtgewicht	1230 (1860) kg
Zuladung	380 (458) kg
Gewichtsverteilung	
vorn/hinten	63,5/36,5 (60,3/39,7) %
Anhängelast ungebremst	400 (680) kg
Anhängelast gebremst	1000 (1800) kg
Dachlast	75 (75) kg
Kofferraumvol.	320–870 (380–1270) l
Tankinhalt	40 (50) l
Luftwiderstandsbeiwert c_W	0,42

KOSTEN

UNTERHALTSKOSTEN[1)]

Steuer (mit/ohne H-Kennzeichen)	191,–/337,–
Haftpflicht (TK 10 R6)	178,–
Teilkasko (TK 18 R6)	50,–
Vollkasko (TK 20 R6)	328,–
Festkosten pro Jahr	419,–
Betriebskosten pro 100 km	17,50
Wertzuwachs/Jahr (Prognose: ams)	2000,–

Gesamtkosten/km[1),2)]	
bei 15 000 km/Jahr	0,12/0,22
bei 30 000 km/Jahr	0,15/0,20
Monatliche Unterhaltskosten[1),2)]	
bei 15 000 km/Jahr	145,–/270,–
bei 30 000 km/Jahr	363,–/489,–

PREISE

Grundpreis (1976)	DM 13 850,–
Aktueller Wert	ca. Euro 25 000,–

[1)] in Euro; [2)] mit/ohne Wertverlust

BEWERTUNG ★★★★★

Wir haben ja nur fünf Sterne. Zwei gibt es für die Leichtigkeit, mit der uns der GTI mitreißt, einen fürs Landstraßenzaubern, einen fürs Alltagstalent und einen für die Unvernunft, zu der sogar ein Golf dabei fähig ist.

KAROSSERIE

+ eine Form, die mit der Zeit in ihrer Schlichtheit noch mehr gewinnt
+ die Zweisamkeit störenden Fondpassagiere reisen in angemessener Enge
+ zielführende Liegesitze
+ brillante Rundumsicht
+ Hutablage ermöglicht Einbau von Kugelboxen
– schüchterne Rostabwehr

FAHRKOMFORT

+ haltstarke, mondän gemusterte Sportsitze
+ umgängliche Federung
+ Schalldämmung nimmt sich zurück für kernigeren Motorklang

ANTRIEB

+ der flotte Einspritzer ist darüber erhaben, die Legenden über seine enorme Leistungsfähigkeit zu bestätigen

FAHREIGENSCHAFTEN

+ ertüchtigt Fahrer durch hohe Lenkkräfte und Kombination aus Einlenkunter- und Lastwechselübersteuern
+ stilbildendes Heben des kurveninneren Hinterrades

SICHERHEIT

+ ... ist doch oft nur ein Gefühl, in dem man sich wiegt. Dazu gibt der GTI wenig Anlass

UMWELT

+ sparsamer Materialeinsatz im Karosseriebau
– Feld und Flur nahmen auf eiligen Rückfahrten aus Tanz-Etablissements öfter Schaden

KOSTEN

+ durch intensive Nutzung nur noch kleiner, wertstabiler Restbestand, doch der ist nun recht günstig im Unterhalt

Rekord-Diesel

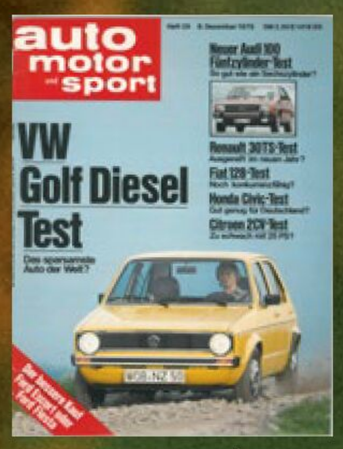
VW baut den sparsamsten und kleinsten Diesel-Personenwagen der Welt.

TEXT Gert Hack // **FOTOS** Hans Peter Seufert



Opel und Daimler-Benz fuhren Geschwindigkeits-Weltrekorde, um auf die Qualitäten ihrer Dieselmotoren aufmerksam zu machen. Dagegen legte das VW-Werk beim Debüt seines ersten Personenwagens mit Dieselmotor Rekorde ganz anderer Art vor: Die in einem Großversuch mit 300 Fahrzeugen ermittelten Verbrauchswerte (Stadtverkehr 4,7 l/100 km; Landstraße 5,8 l/100 km; Autobahn 6,4 l/100 km) sind so niedrig, dass sie den Schluss nahelegen, der Golf Diesel sei das sparsamste Auto der Welt. Wie sparsam die neueste Schöpfung des Volkswagenwerkes wirklich ist und welche Vor- und Nachteile sie sonst noch bietet, untersuchte auto motor und sport in einem umfangreichen Test.

In Karosserie und Fahrwerk entspricht die Dieselversion exakt ihren Seriengeschwistern mit Ottomotoren. Es bestand auch keinerlei Veranlassung, die kompakte und praktische Golf-Karosserie für den Selbstzünder-Motor zu modifizieren. Lediglich ein großes „D“ am Ende der Typenbezeichnung weist auf die Identität des Motors hin.



auto motor und sport
Ausgabe 25/1976
vom 8. Dezember 1976

In der Ausstattung wurden alle Golf-Modelle des Jahrgangs 1977 einer gelinden Revision unterzogen. Ab Werk sind nun drei Varianten lieferbar (Basis, L und GL), die nach Bedarf und Belieben durch diverse Extras und Zusatzpakete ergänzt werden können – oder besser müssen. Denn selbst der im Preis um fast 1500 Mark über dem Grundmodell liegende GL-Testwagen ist keinesfalls besonders großzügig ausstaffiert und lässt etwa so wichtige Details wie Bremskraftverstärker, Halogen-Hauptscheinwerfer,



Verbundglas-Frontscheibe und einen Heckscheibenwischer vermissen.

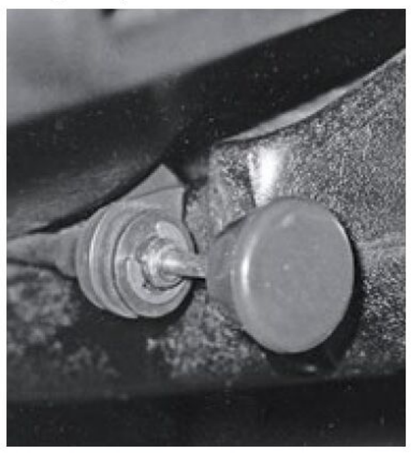
Die Lackpalette ist bunter und attraktiver geworden (insgesamt 13 Farben stehen zur Wahl), die Polsterbezüge wurden dezenter und angenehmer. Positiv ist auch das geänderte Betätigungsschema von Heizung und Lüftung zu beurteilen, das für die Richtungen oben und unten eine separate Dosierung erlaubt. Ein relativ leise laufendes, dreistufiges Gebläse ersetzt im Bedarfsfall mangelnden Fahrtwind.

Einfache Bedienung

In der Bedienung unterscheidet sich der Diesel nur wenig von den benzingetriebenen Golf-Modellen. Neben der Lenksäule sitzt ein Zugknopf, der beim Kaltstart das Anspringen erleichtert und die Rauchentwicklung vermindert. Der „Kaltstart-Beschleuniger“ – so die offizielle Werksbezeichnung – kann schon nach kurzer Laufzeit (circa eine Minute) wieder eingeschoben werden, da der Dieselmotor des Golf – wie alle Selbstzünder – keine Kaltlauf-Anreicherung (Choke) benötigt. So tritt in der Warmlaufphase auch kein Mehrverbrauch auf.

Vor dem Anlassen muss jedoch bei kalter Maschine eine angemessene Vorglühzeit eingehalten werden, die je nach Außentemperatur zwischen zehn Sekunden und einer Minute liegt. Der Zündschlüssel wird zu diesem Zweck in einer bestimmten Stellung festgehalten, bis das Erlöschen einer Kontrolllampe anzeigt, dass eine ausreichende Vorglühtemperatur erreicht ist. Schon nach kurzem Umgang mit dem Golf Diesel gewöhnt man sich an die simple Startprozedur, die in der Regel durch spontanes Anspringen belohnt wird.

Exakte Verbrauchsmessung per Zusatztank. Zugknopf für den Kaltstart



Bis etwa minus 15 Grad ist mit dieser Startbereitschaft zu rechnen, unter der Voraussetzung, dass Mehrbereichsöl (SAE 15 W-50) und der richtige Diesel-Kraftstoff eingefüllt sind. Bei noch niedrigeren Temperaturen empfiehlt das Volkswagenwerk dünneres Motoröl (SAE 10 W oder SAE 5 W-20) sowie die Beimischung von Petroleum oder Benzin zum Diesel-Kraftstoff. In welcher Menge beigemischt werden muss, verrät die in diesem Punkt vorbildlich abgefasste Betriebsanleitung.

Solche Vorkehrungen zum sicheren Kaltstart sind freilich nur bei extrem niedrigen Temperaturen nötig und keineswegs typische Merkmale des Golf Diesel. Denn der Diesel-Treibstoff wird infolge von Paraffin-Ausscheidung bei niedrigen Außentemperaturen zähflüssiger, sodass die verminderte Startwilligkeit generell für alle Selbstzünder gilt. Ist die relativ kleine 1,5-Liter-Maschine erst einmal angesprungen, so lässt lautes, aus dem Motorraum dringendes Nageln keine Zweifel daran aufkommen, welches Verbrennungsverfahren stattfindet.

Ungewohntes passiert erst dann, wenn das Gaspedal heruntergetreten wird. Sowohl kalt wie warm reagiert der Motor spontan auf den Druck des Gasfußes und schnurrt willig in höhere Drehzahlbereiche. Und ganz atypisch für einen Diesel hängt er wie ein Benzinmotor am Gas und dreht ohne störende Geräusche bis über seine Nenndrehzahl (5000/min) hinaus. Da auch das Getriebe gut abgestuft ist, lassen sich in den vier Gängen respektable Geschwindigkeiten erreichen.

Spritziger Dieselmotor

So ist es kein Wunder, dass der Antrieb des Golf Diesel schon bei der ersten Bekanntschaft als äußerst angenehm empfunden wird. Es fehlt ihm völlig die dieseltypische Behäbigkeit, und dank des geringen Fahrzeuggewichts lassen sich durchaus befriedigende Fahrleistungen realisieren. Weder am Berg noch beim Überholen stellt sich der Eindruck der Untermotorisierung ein, und mit einer Höchstgeschwindigkeit von deutlich über 140 km/h ist man selbst auf der Autobahn relativ flott unterwegs.

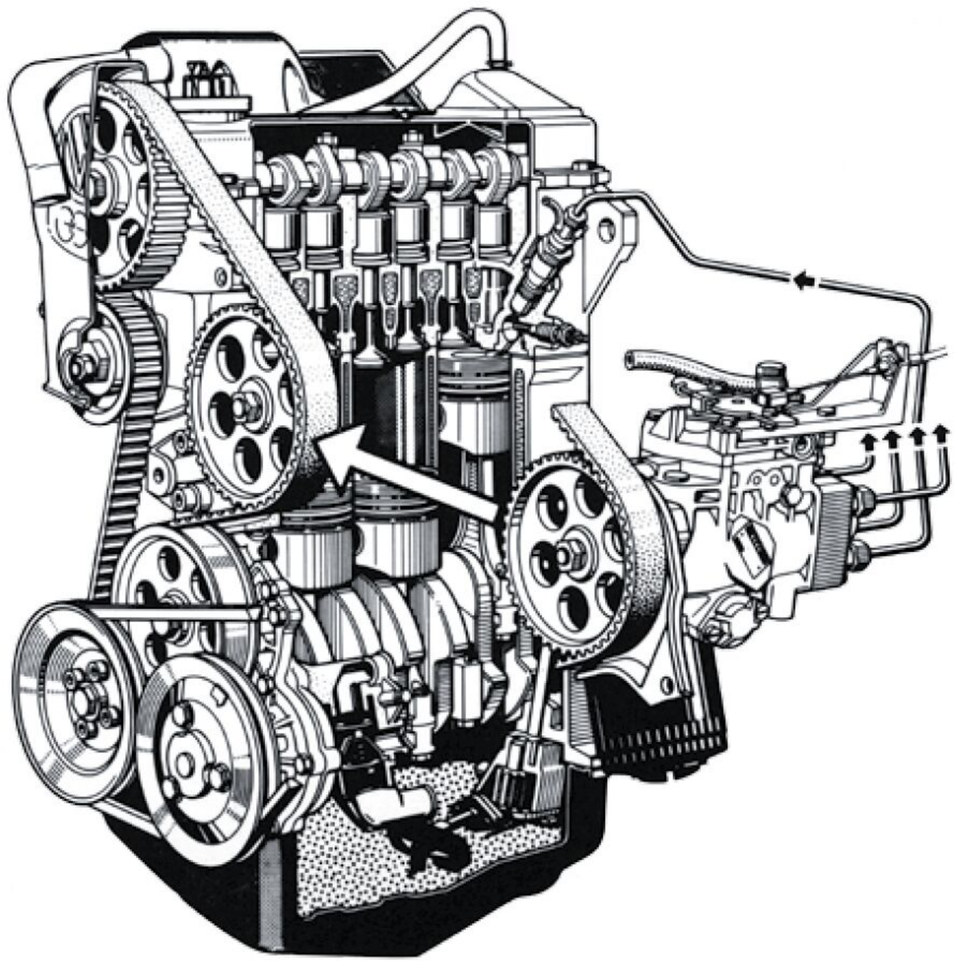
Dabei steht auch die Akustik hohen Dauertempi nicht im Wege, denn die Geräuschentwicklung im Innenraum erinnert kaum an die selbstzündende Verbrennung. Vom Leerlaufnageln abgese-

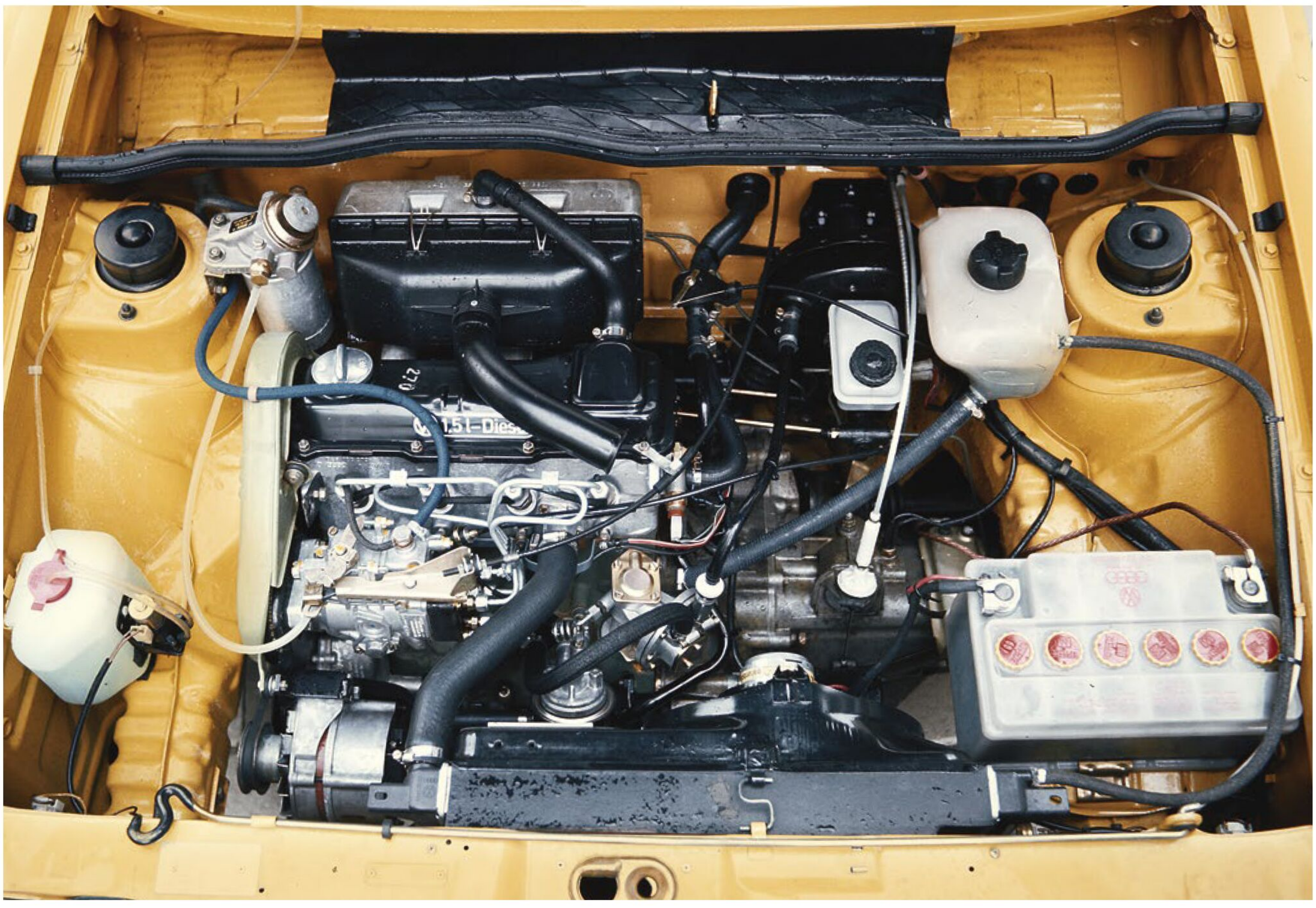


Keine Wartungsprobleme bereitet der Motor des Golf Diesel. Luftfilter, Ölfilter und Ventile sowie alle wichtigen Nebenaggregate sind gut zugänglich. Eine separate Kontrollleuchte gibt Aufschluss über die richtige Vorglühdauer

INFO

Der Motor des Golf Diesel ist von der Konstruktion her der modernste Selbstzünder. Der Zahnriemenantrieb der obenliegenden Nockenwelle steuert auch die Kraftstoff-Einspritzpumpe. Seine Nennleistung von 50 PS (37 kW) erreicht der Vierzylinder bei 5000/min. Das maximale Drehmoment liegt mit 8,2 mkg bei 3000/min recht günstig.







Sichere Fahreigenschaften trotz schmaler Serienbereifung (145 SR 13)

hen, das bei warmer Maschine deutlich abnimmt, ist der Innengeräuschpegel sogar niedriger als bei den Benzinern und wird auch auf langen Strecken nicht lästig.

Allerdings sind die Fahrleistungen und der erstaunlich gute Motorkomfort des Selbstzünders kaum Anlass genug, um den gegenüber den beiden Ottomotoren mit 50 und 70 PS nicht unerheblichen Mehrpreis (1275 bzw. 480 Mark) zu zahlen. Denn in diesen beiden Punkten bietet vor allem der 1,6-Liter-Benziner für weniger Geld deutlich mehr. Die größte Stärke des Golf Diesel liegt zweifellos in einer für diese Wagengröße und Transportkapazität bisher nicht erreichten Wirtschaftlichkeit.

Sie resultiert nicht allein aus dem geringen Verbrauch, sondern basiert auch auf der einfacheren Wartung und der voraussichtlich längeren Lebensdauer des Motors. Doch wäre es müßig, jetzt schon aufrechnen zu wollen, nach welcher Laufstrecke sich der Mehrpreis der Dieselversion amortisiert hat. Denn dazu müsste die künftige Preisentwicklung der verschiedenen Kraftstoffe bekannt sein und – als besonders spekulativer Posten – der spätere Wert dieses Autos auf dem Gebrauchtwagenmarkt.

Konkretes lässt sich zurzeit lediglich über den Verbrauch sagen, und dieser ist nicht nur für Vielfahrer attraktiv genug, um die Diesel-Version den benzingetriebenen Golf-Modellen vorzuziehen.

Auf einen Blick

Zwei- und viertürig lieferbare Kompakt-Limousine mit großer Heckklappe. Gute Übersichtlichkeit, ausreichendes Platzangebot, Kofferraum durch umklappbare Rücksitzlehne variabel, befriedigende Verarbeitung. Bequeme Vollschaumsitze mit ausreichendem Verstellbereich, gut regulierbare Heizung, mäßige Lüftung. Ausreichende Instrumentierung, praxisgerechte Anordnung der Schalter und Hebel. Akzeptabler Federungskomfort, relativ geringes Innengeräusch. Problemlose, sichere Fahreigenschaften. Befriedigende Fahrleistung, Höchstgeschwindigkeit 144,6 km/h. Äußerst geringer Kraftstoffverbrauch (7,2 Liter Diesel pro 100 km).

Obwohl im betont zügig abgewickelten Testbetrieb nicht die extrem niedrigen Werte des VW-Großversuchs erreicht wurden, zeigte sich der Selbstzünder von einer außergewöhnlich sparsamen Seite. Bei Vergleichsfahrten mit dem gleich starken Golf 1100 konnte der Diesel trotz 70 kg Mehrgewicht (der Testwagen war viertürig) einen um durchschnittlich zwei Liter/100 km günstigeren Verbrauch aufweisen.

Sehr niedriger Verbrauch

Dabei kommt der Verbrauchsvorteil des Dieselprinzips vorwiegend im Kurzstreckenverkehr zum Tragen, wo selbst in der wildesten Rushhour kaum mehr als sechs Liter/100 km konsumiert werden. Auf Landstraßen und Autobahnen reichen etwa sieben Liter, um ausgesprochen zügig voranzukommen. So klingt es durchaus glaubwürdig, wenn Versuchsfahrer des Werkes bei etwas zurückhaltender Fahrweise eine Reichweite von 700 km mit einer Tankfüllung (45 Liter) nennen.

Zieht man noch den gegenüber Normalbenzin in der Bundesrepublik etwas, in vielen anderen Ländern jedoch wesentlich billigeren Diesel-Kraftstoff in Betracht, so steht außer Frage, dass der Golf Diesel wohl der wirtschaftlichste vollwertige Personenwagen ist, der zurzeit gebaut wird. Auf diese Weise ist auch das Volkswagenwerk mit diesem Auto zu einem echten Rekordwagen gekommen. ■



Neu für 1977: geänderte Sitzbezüge und optimierte Bedienung



TECHNISCHE DATEN UND MESSWERTE

MOTOR

Vierzylinder-Reihen-Dieselmotor (Wirbelkammer), vorn quer, fünffach gelagerte Kurbelwelle, eine obenliegende Nockenwelle (Zahnriemenantrieb), zwei Ventile pro Zylinder über Tassenstößel betätigt, Druckumlaufschmierung mit Hauptstromfilter, mechanisch geregelte Bosch-Einspritzpumpe, Batterie 12 V 63 Ah, Drehstromlichtmaschine 770 Watt.

Leistung	37 kW (50 PS) bei 5000/min
spezifische Leistung	25,2 kW/l (34,0 PS/l)
Hubraum	1471 cm³
Bohrung x Hub	76,5 x 80,0 mm
Verdichtungsverhältnis	23,5 : 1
max. Drehmoment	80 Nm (8,2 mkg) bei 3000/min
mittl. Kolbengeschw. bei Nenndrehzahl	13,3 m/s

KRAFTÜBERTRAGUNG

Vorderradantrieb, Einscheiben-Trockenkupplung, vollsynchronisiertes Vierganggetriebe, Übersetzungen (in Klammern Gesamtübersetzungen): I. 3,45 (13,46), II. 1,94 (7,57), III. 1,37 (5,34), IV. 0,97 (3,78), R. 3,17 (12,36), Achsübersetzung 3,90 : 1.

KAROSSERIE/FAHRWERK

Selbsttragende Karosserie, Einzelradaufhängung vorn mit Querlenkern, MacPherson-Federbeinen, Verbundlenkerachse hinten mit Federbeinen, Zahnstangenlenkung, 3,75 Lenkradumdrehungen, hydraulisches Zweikreis-Bremssystem mit Bremskraftverstärker, Scheibenbremsen vorn, Trommelbremsen hinten, Felgen 4,5 J x 14, Reifen 145 SR 13, Michelin zX.

ABMESSUNGEN

L x B x H	3725 x 1610 x 1410 mm
Radstand	2400 mm
Spurweite vorn/hinten	1390/1350 mm
Innenbreite vorn/hinten	1320/1270 mm
Innenhöhe vorn/hinten	930/870 mm
Sitztiefe vorn/hinten	500/480 mm
Knieraum hinten	80–220 mm
Norm-Knierraum	100 mm
Wendekreis links/rechts	10,7/10,6 mm
Tankinhalt	45 l
Kofferraumvolumen	200 l
bei umgeklapptem Rücksitz	480 l

(nach auto motor und sport-Norm)

GEWICHTE

Leergewicht (vollgetankt)	860 kg
(davon Vorderachse 550 kg, Hinterachse 310 kg)	
Gewichtsverteilung	64,0/36,0 %
zulässiges Gesamtgewicht	1250 kg
Zuladung	390 kg
zulässige Anhängelast/gebremst	400/800 kg
Leistungsgewicht (vollgetankt)	23,2 kg/kW (17,2 kg/PS)

FAHRLEISTUNGEN

Beschleunigung (auf effektive Geschwindigkeiten, vollgetankt, zwei Personen)	s
0 – 40 km/h	3,7
0 – 60 km/h	7,0
0 – 80 km/h	12,2
0 – 100 km/h	19,2
0 – 120 km/h	33,2
1 km mit stehendem Start	39,5

Elastizität (im IV. Gang)	s
40 – 60 km/h	8,2
40 – 80 km/h	16,5
40 – 100 km/h	26,5
40 – 120 km/h	40,0
1 km ab 40 km/h	41,8
Höchstgeschwindigkeit	144,6 km/h

GESCHWINDIGKEITSBEREICHE	km/h
I. Gang	bis 42
II. Gang	12 bis 75
III. Gang	20 bis 106
IV. Gang	28 bis 150*

* theoretischer Wert

INNENGERÄUSCH	db(A)
bei 50 km/h	64
bei 80 km/h	70
bei 100 km/h	74
bei 120 km/h	78
bei 130 km/h	78
bei 140 km/h	78
Standgeräusch	55

VERBRAUCH	l/100 km
Diesel	
DIN-Verbrauch	6,5
Testverbrauch	7,2

WARTUNG	
Inspektion	alle 15 000 km
Ölwechsel	alle 7500 km

PREIS (1976)	DM
VW Golf GLD viertürig	12 410,–

Hersteller: Volkswagenwerk AG, 3180 Wolfsburg

BEWERTUNG

AUSSTATTUNG 3

GL-Ausstattung reichhaltig, jedoch nicht voll befriedigend (Verbundglas-Frontscheibe, Halogenlicht und Bremskraftverstärker fehlen). Gut regulierbare Heizung, mäßige Lüftung.

BEDIENUNG/HANDLICHKEIT 2

Praxisgerechte Anordnung der Schalter und Hebel. Ausreichende Instrumentierung. Leichtgängige und exakte Lenkung, geringe Pedalkräfte. Etwas großer Wendekreis.

FAHRSICHERHEIT 2

Guter Geradeauslauf, sicheres und unproblematisches Kurvenverhalten mit leichter Untersteuerneigung. Gute Wintertauglichkeit. Mit Bremskraftverstärker gute Bremseigenschaften.

KAROSSERIE 2

Befriedigend verarbeitete, übersichtliche Karosserie mit großer Heckklappe. Für vier Personen ausreichendes Platzangebot, etwas knapper, aber variabler Kofferraum.

KOMFORT 3

Insgesamt befriedigender Federungskomfort, relativ geringer Innengeräuschpegel, gut profilierte, bequeme Sitze.

FAHRLEISTUNG 3

Ausreichendes Beschleunigungsvermögen, befriedigende Durchzugskraft im unteren Drehzahlbereich. Höchstgeschwindigkeit 144,6 km/h.

MOTOR UND KRAFTÜBERTRAGUNG 2

Vierzylinder-Dieselmotor mit hoher Drehfreudigkeit und guter Laufkultur. Gut abgestuftes und leicht schaltbares Vierganggetriebe.

WIRTSCHAFTLICHKEIT 1

Sehr günstige Unterhaltskosten.
Gesamtkosten bei
10 000 km/Jahr 22,6 Pf/km
20 000 km/Jahr 18,2 Pf/km
30 000 km/Jahr 16,8 Pf/km
Motorölwechsel alle 7500 km, Inspektion alle 15 000 km. Garantie ein Jahr ohne km-Begrenzung. Äußerst geringer Kraftstoffverbrauch, im Testmittel 7,2 Liter Diesel/100 km.

* 1 = sehr gut, 2 = gut, 3 = ausreichend, 4 = unbefriedigend, 5 = mangelhaft

Frischer Wind

Mit dem nostalgischen Charme des Käfer Cabrios kann der offene Golf zwar nicht aufwarten, doch ansonsten ist er in jeder Hinsicht ein würdiger, zeitgemäßer Nachfolger.

TEXT Clauspeter Becker //
FOTOS Jochen Richter (5),
Hans Peter Seufert (2)

Selbst auf holprigen Pisten bleibt der Aufbau stabil und akustisch ruhig

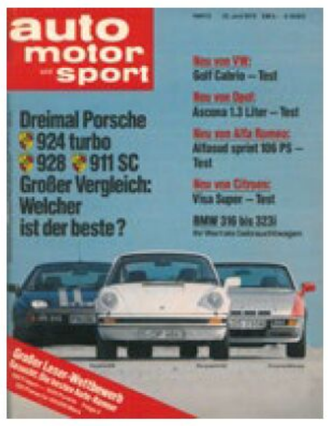
Das heilige Tier war schlachtreif. Nach 30 Jahren ungeschmälerter Cabriolet-Konjunktur sah sich das Volkswagenwerk gezwungen, trotz eines steigenden Auftragsbestandes das Käfer Cabrio aus dem Verkaufsprogramm zu streichen. Unerfüllbare Abgasbestimmungen, schärfere Geräuschvorschriften und auch Verbrauchsbeschränkungen, so ließen die offiziellen Verlautbarungen wissen, machten den Modellwechsel unvermeidlich. Schuld am Ableben des offenen Käfers war aber eher die Tatsache, dass er als einziger seiner Art noch in Deutschland gebaut wurde. Der Golf hatte längst seine Nachfolge übernommen, und so empfahl er sich als die wirtschaftlichere Basis.

Ebenso sachlich wie diese Überlegungen ist das Ergebnis des ersten Modellwechsels in der Geschichte der VW Cabrios. Der Golf mit Faltdach ist ein nüchternes Auto, den nostalgischen Charme des Käfers sucht der Betrachter vergeblich. Das macht es dem Neuen schwer in der Gunst des Publikums, das sich zurzeit noch den letzten VW Cabrios vom alten Schlag zuwendet und deren Preise in den Himmel treibt.

Auf die Dauer freilich werden selbst jene Kritiker, die kein gutes Stück Blech an der schlichten Zweckform des neuen Cabrios lassen, nicht verhindern können, dass auch der „luftgekühlte Golf“ (VW-Werbeslogan) auf Erfolgskurs steuert. Er ist nun mal neben dem Peugeot 504 und dem Rolls-Royce Corniche der einzige serienmäßig produzierte offene Viersitzer der Welt. Und so lassen sich denn Anzeichen eines vom Modellwechsel völlig ungebremsten Cabrio-Booms bereits in den Auftragsbüchern der VW-Händler erkennen.

Aufwendiges Blechkorsett

Die Konstruktion der Cabrio-Karosse für den Golf stammt vom Produktionspartner Karmann in Osnabrück, dessen Techniker bei der Enthauptung keine leichte Aufgabe zu bewältigen hatten. Denn ihre Ausgangsbasis war eine selbsttragende, in konsequenter Leichtbautechnik entworfene und eigentlich Cabrio-feindliche Karosserie, die nach Amputation des Blechdachs erheblich an Stabilität einbüßt. Deshalb wurde dem geschwächten Gehäuse ein sehr aufwendiges Stützgerüst von längs und quer angeordneten Profilträgern aus Blech



auto motor und sport
Ausgabe 13/1979
vom 20. Juni 1979

einverleibt, und auch der Überrollbügel dient als Bestandteil dieses Stahlkorsetts.

Die Messtechniker in Wolfsburg äußern sich lobend über diese Konstruktion, denn der offene Golf ist ähnlich verwindungssteif wie der geschlossene und beträchtlich stabiler als das alte Käfer Cabrio. Natürlich ging mit dieser Stützaktion eine gewisse Gewichtszunahme einher, die vom Werk mit insgesamt 130 Kilogramm beziffert wird. Die reale Differenz liegt indes niedriger; mit 935 kg brachte der Testwagen nur 75 kg mehr auf die Waage als ein 1977 von uns getesteter Golf GLS mit ähnlicher Ausstattung.

Für die Gewichtsverteilung hat die Versteifungsaktion sogar einen positiven Effekt. Während beim geschlossenen Golf 61,6 Prozent der gesamten Masse auf den Vorderrädern und 38,4 Prozent auf den Hinterrädern lasten, lautet das Verhältnis beim Cabrio 59,5 zu 40,5 Prozent. Zudem lässt die Verwandlung erkennen, dass Karmann nicht nur als der Welt größter, sondern auch als deren bester Cabrio-Bauer gelten möchte.

Vorbildliches Faltdach

Jedenfalls präsentiert sich das Klappverdeck als Lehrstück an funktioneller Perfektion, das sich noch müheloser öffnen und schließen lässt als das bereits mustergültige Exemplar seines Vorgängers. Zurückgeklappt rastet das Gestänge automatisch in zwei Federklinken ein, die es sicher halten. In geschlossenem Zustand bietet es soliden Schutz selbst bei schwerer Großwetterlage, es hält jedem Regen und jeder Waschanlage stand. Und während im Käfer noch kräftige Windgeräusche toben, gibt sich die Golf-Haube akustisch ähnlich zurückhaltend wie eine gut gebaute Limousine.

Der Aufwand für so ein perfektes Dach ist denn auch erheblich. Vier Lagen Stoff und eine Polsterfüllung sorgen hier für Ruhe und Geborgenheit, weshalb die VW-Werber vom „Fahren unter dem fünften Himmel“ sprechen. Nicht unbeteiligt an den vorteilhaften Eigenschaften ist der Überrollbügel, der einmal dem geschlossenen Verdeck als solide Stütze dient und zum anderen die Führung der Seitenscheiben verbessert.

Die Türfenster sind vorn durch einen Rahmen gehalten und haben hinten am Bügel eine stabile Anlage. Die hinteren Seitenscheiben finden in ihm





In geschlossenem Zustand sitzt das dick gepolsterte Verdeck straff auf der Karosserie. Der Mechanismus macht die Bedienung sehr einfach, doch das gefaltete Dach ragt hoch hinaus und behindert die Rücksicht



eine präzise Führung vor, lassen sich aber nicht voll versenken. Mithilfe des Bügels gelang es so, den großflächigen und ungerahmten Scheiben den rechten Halt zu geben und sie erfolgreich an der Erzeugung von Windgeräuschen zu hindern. So fährt man bei geschlossenem Verdeck nicht nur ein leises, sondern auch ein lichtes Auto. Selbst die Aussicht durch das beheizbare Glas-Rückfenster ist ausreichend.

Dieser Vorteil geht verloren, wenn das Dach zurückgeklappt wird. Dann liegt es wie ein dickes Paket auf dem Wagenheck und versperrt die Aussicht durch den Innenspiegel weitgehend. Ist das mitgelieferte Futteral darübergezogen, wird das Aussehen des offenen Golf nicht sehr viel vorteilhafter. Denn der sieht nun aus, als trage er einen Rucksack. Ein voll versenkbares Verdeck würde dem Auto sicher besser stehen, doch da kontert Karmann: „Wir können nicht den Kofferraum der Schönheit opfern."

Einiges vom Gepäckabteil geht trotzdem zulasten der Dachöffnung und Karosserieversteifung, und so bleibt ein Stauvolumen von 196 Litern – gemessen nach auto motor und sport-Norm – übrig. Wer mit diesem Golf zu viert in Urlaub fährt, tut gut daran, textilfreie Strände als Ziel zu wählen. Zwar lässt sich die Heckablage herausnehmen und der Stauraum damit auf 244 Liter vergrößern, aber dann geht das Verdeck nicht mehr auf. Und eine Erweiterung auf 412 Liter gelingt nur durch Umklappen der hinteren Rückenlehne sowie der Wandlung zum Zweisitzer. Zu allem Überfluss muss das Gepäck durch ein kleines Deckelchen eingeführt werden, das eine noch kleinere Öffnung zu einem backofenartigen Verlies freigibt.

Eindeutig großzügiger geraten ist da die Ausstattung des Cabrios, denn es wird grundsätzlich mit dem gehobenen GL-Paket ausgeliefert. Damit bekommt der Kunde eine insgesamt schmucke Aufmachung, eine reichhaltige Instrumentierung (Tachometer, Drehzahlmesser, Tankanzeige, Kühlwasserthermometer und Zeituhr) sowie eine Reihe von heute selbstverständlichen Dingen, die beim Käfer noch extra honoriert werden mussten, wie Halogenlicht, Wisch-Wasch-Automatik, Intervallschalter und heizbare Heckscheibe. Wegen der flacher verlaufenden Dachlinie bleibt das Rückfenster sogar bei schlechtem Wetter sauber, ein zusätzlicher Wischer erübrigt sich.

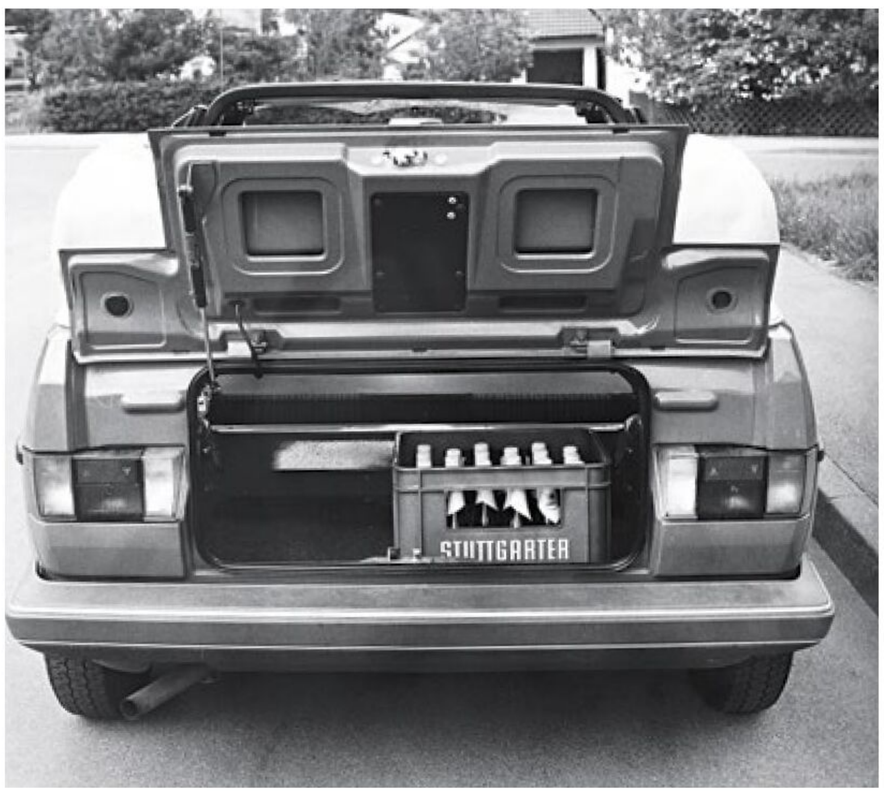
Die Innenverkleidung ist beinahe schon zu edel geraten, denn Teppiche auf dem Wagenboden und Veloursbezüge auf den Sitzen machen das Interieur zwar sehr wohnlich, sind aber wohl kaum so strapazierfähig und pflegeleicht wie die schlichten Gummimatten und Kunststoffbezüge früherer Cabrios, denen der beim Offenfahren zwangsläufig auftretende Staubbefall wenig anhaben kann. Dagegen erweist sich die sehr wirksame Heizung als große Annehmlichkeit, weil man nach dem Prinzip „Kopf kühl, Füße warm" selbst bei kühler Witterung noch komfortabel offen fahren kann.

Lebhaftes Temperament

Angesichts seines nobleren Charakters und des höheren Gewichts wird das Cabrio nur mit den beiden stärksten Motoren angeboten, wobei das 1,6-Liter-Toptriebwerk aus dem GTI mit Benzineinspritzung und 110 PS sicher besonders reizvoll ist. Doch schon die 70 PS starke S-Maschine setzt sich im Testwagen durch lebhaftes Temperament, geringe Geräuschentfaltung und mäßigen Benzinkonsum vorteilhaft in Szene. Ein Mangel an Leistung ist jedenfalls kaum zu beklagen, wenngleich ihm die Messwerte eine deutlich weniger rasante Beschleunigung als dem Festdach-Golf attestieren. Besonders im oberen Geschwindigkeitsbereich erweist sich selbst das geschlossene Verdeck als Tempobremse, statt knapp 160 schafft das Cabrio nur wenig mehr als 150 km/h.

Sehr viel vorteilhafter fällt der Vergleich mit seinem Vorgänger aus, der bis 100 km/h reichlich 20 Sekunden benötigt und sich selten zu mehr als 130 km/h herbeilässt. Neben dem behäbigen Käfer,





Gut bestücktes Cockpit mit eingängiger Bedienung. Kofferraum mit kleiner Öffnung und wenig Platz fürs Urlaubsgepäck



Ein zweiter Außenspiegel und die recht große, beheizbare Heckscheibe verbessern die Sicht nach hinten

der allenfalls zum Spazierenfahren animiert, nimmt sich der Frischluft-Golf wie ein offener Sportwagen aus und verbraucht dabei noch deutlich weniger Sprit. Allerdings sollten temperamentvolle Nutzer mit erhöhten Werten rechnen, weil das moderne Cabrio häufiger zu schnellem und offenem Fahren verleitet. So unterscheiden sich die beiden Modelle in ihrem Charakter mindestens ebenso deutlich wie in ihrem Aussehen.

Das gilt erst recht für den Fahrbetrieb, wo die umfangreiche Festigungskur am offenen Aufbau sehr überzeugend die angestrebte Wirkung zeigt. Der Faltdach-Golf wirkt rundum solide und frei von Verwindungserscheinungen, die sonst bauarttypischen Knack- und Ächz-Laute fehlen hier. Erst bei ausgesprochen forscher Fahrweise auf extrem welligen Straßen deutet leichtes Schütteln im Armaturenbrett darauf hin, dass es sich eben doch um ein offenes Auto handelt.

Sichere Fahreigenschaften

Ein weiteres Kompliment kann man den Fahreigenschaften in Kurven machen, die das Cabrio in bewährter Golf-Manier neutral bis leicht untersteuernd umrundet. Ebenso bleibt der gute Geradeauslauf des Fronttrieblers voll erhalten, sodass schnelle Autobahnfahrten mit intensiver Frischluftmassage überhaupt kein Problem darstellen.

Da auch die übrigen positiven Golf-Eigenschaften wie beste Handlichkeit, sicheres Bremsverhalten und gute Traktion im Winter nicht geschmälert werden, kommt man um die Feststellung nicht umhin, dass dieses neue VW Cabrio fast alles besser kann als das alte, was freilich seinen Preis hat: 17 235 Mark sind ein stolzer Betrag für einen Golf.

Das Käfer Cabrio vermittelte das Frischluftvergnügen noch 3000 Mark billiger, und es verlieh seinem Besitzer jenes angenehme Gefühl, ein Auto zu fahren, das in der Gunst der Mitmenschen einen hohen Stellenwert hat. Das sehr viel sachlicher geratene Golf Cabrio taugt weniger dazu, vor den Leuten zu repräsentieren. Man kauft es besser nicht, um anderen zu gefallen, sondern um selber größeren Spaß am Fahren zu haben. ■

TECHNISCHE DATEN UND MESSWERTE

MOTOR

Vierzylinder-Reihenmotor, vorn quer, fünffach gelagerte Kurbelwelle, eine obenliegende Nockenwelle (Zahnriemenantrieb), zwei Ventile pro Zylinder über Tassenstößel betätigt, Druckumlaufschmierung mit Hauptstromfilter, Fallstromvergaser Solex 34 PICT-5, Batterie 12 V 36 Ah, Drehstromlichtmaschine 500 Watt.

Leistung	51 kW (70 PS) bei 5600/min
spezifische Leistung	35,0 kW/l (48,0 PS/l)
Hubraum	1457 cm³
Bohrung x Hub	79,5 x 73,4 mm
Verdichtungsverhältnis	8,2:1
maximales Drehmoment	110 Nm bei 2500/min
mittl. Kolbengeschw. bei Nenndrehzahl	13,7 m/s

KRAFTÜBERTRAGUNG

Vorderradantrieb, Einscheiben-Trockenkupplung, vollsynchronisiertes Vierganggetriebe, Übersetzungen (in Klammern Gesamtübersetzungen): I. 3,454 (13,45), II. 1,944 (7,57), III. 1,286 (5,01), IV. 0,969 (3,77), R. 3,167 (12,34), Achsantrieb 3,895:1.

FAHRWERK

Selbsttragende Karosserie, Einzelradaufhängung vorn mit Querlenkern, MacPherson-Federbeinen, Verbundlenkerachse hinten mit Federbeinen, Zahnstangenlenkung, 3,75 Lenkradumdrehungen, hydraulisch betätigte Zweikreisbremse mit Bremskraftverstärker, Scheibenbremsen vorn, Trommelbremsen hinten, Felgen 5 J x 13, Reifen 155 SR 13 Michelin XzX.

ABMESSUNGEN

Außenmaße	3815 x 1610 x 1410 mm
Radabstand	2400 mm
Spurweite vorn/hinten	1390/1358 mm
Innenbreite vorn/hinten	1325/1280 mm
Innenhöhe vorn/hinten	930/850 mm
Sitztiefe vorn/hinten	490/450 mm
Knieraum	115–270 mm
Normknieraum	115 mm
Tankinhalt	40 l
Kofferraumvolumen	
mit heruntergeklappter Hutablage	196 l
mit offener Ablage	244 l
mit umgeklappter Rücksitzbank	412 l
(nach auto motor und sport-Norm)	

GEWICHTE

Leergewicht vollgetankt	935 kg
(davon Vorderachse 560 kg, Hinterachse 375 kg)	
Gewichtsverteilung vorn/hinten	59,9/40,1 %
zulässiges Gesamtgewicht	1270 kg
Zuladung	335 kg
zulässige Anhängelast/gebremst	400/1000 kg
Leistungsgewicht	18,3 kg/kW (13,4 kg/PS)

FAHRLEISTUNGEN

Beschleunigung	s
(auf effektive Geschwindigkeiten, vollgetankt, zwei Personen)	
0 – 40 km/h	3,4
0 – 60 km/h	5,9
0 – 80 km/h	9,4
0 – 100 km/h	14,6
0 – 120 km/h	22,8
0 – 140 km/h	48,4
400 m mit stehendem Start	19,3
1 km mit stehendem Start	36,2
Elastizität (im IV. Gang)	s
40 – 60 km/h	8,1
40 – 80 km/h	15,7
40 – 100 km/h	24,0
40 – 120 km/h	34,9
40 – 140 km/h	60,2
Höchstgeschwindigkeit	
offen/geschlossen	144,6/153,2 km/h

VERBRAUCH

Normalbenzin	l/100 km
Autobahn Ø ca. 120 km/h	11,4
Landstraße Ø ca. 65 km/h	9,9
Testverbrauch	10,8

PREIS (1979) DM

VW Golf GLS Cabrio 17 235,–

Hersteller: Volkswagenwerk AG, 3180 Wolfsburg

Im Golf-Strom

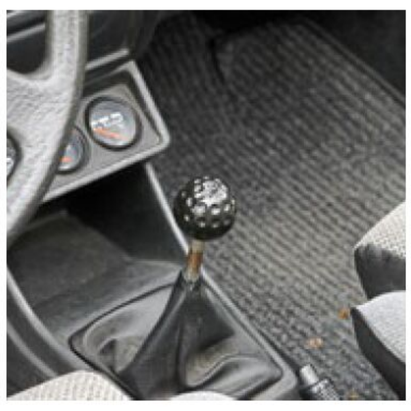


Es ist ja nicht so, dass wir uns nach den guten alten Zeiten sehnten, sondern vielmehr nach unserem besseren, jüngeren Selbst. Wobei das „Besser“ sich nicht mal so sehr in Äußerlichkeiten wie der Fülle des Haupthaars ausdrücken muss oder der Fähigkeit, Kleingedrucktes ohne Sehhilfe lesen zu können. Stattdessen geht es um diesen von furchtloser Naivität geprägten Optimismus, potenziell ruinöse Entscheidungen zu riskieren. Und zugleich um die Tatsache, dass unsere Träume damals noch Bescheidenheit kannten.

Es ist der 18. August 1997, als ich mein Sparbuch auf den Wert des Papierheftchens reduziere und Herrn Beuter vom Autohaus Haug in Balingen 4500 Mark auf den Schreibtisch zähle. In seinem Blick liegen mehr Zweifel als in meinem, ob es wirklich eine gute Idee ist, dafür ein elf Jahre und 139 213 km altes Golf Cabrio aus fünfter Hand bei ihm zu kaufen. Wird schon, immerhin verdiene ich als Zivi 13,50 Mark am Tag (ja, am Tag), dazu ein bisschen was mit Nachhilfestunden hier, Rasenmähen da und dort oder Kellnern anderswo.

Der Golf steht seit ein paar Wochen eher im Randbezirk des Autohaus-Kiesplatzes, ich umschwirre ihn nachmittagelang, bis ich mir eine passende Argumentation zusammengezimmert habe: Einen Traumwagen darf man sich ja eigentlich gar nicht leisten können, und gerade deswegen kaufen. Sonst wäre es ja kein Traumwagen. Und nur Pessimisten erfüllen sich keine Träume.





Mein Golf hat auch diese Alus, ist aber schwarz und nie so ganz dicht – bei Regen jedenfalls. Falls einer von euch mein Cabrio hat (Fahrgestell-Nr. 15 ZHK000364), schreib‘ an: srenz@motorpresse.de



„Nur Pessimisten erfüllen sich keine Träume. Und es geht doch auch alles immer gut. Bis ich mir erträume, es könnte noch besser gehen.“

Sebastian Renz, Autor Test & Technik

Ein Traum aus fünfter Hand

Was soll schon passieren?, frage ich mich, worauf der Golf einige Antworten parat hat. Aber es kommt doch drauf an, wie man umgeht mit dem, was passieren soll. Mal geht der Motor unterwegs aus, mal lässt er sich nicht mehr abstellen, was die Fahrt unterbricht oder ihr Ende verzögert. Durch das Dach dringt Wind ein und manchmal auch Regen – meist aber beides, und das selbst, nachdem ein Sattler es provisorisch geflickt hat. Aber es tropft nur rein, wenn der Golf im Regen steht, also lege ich dann eben Handtücher auf die Sitze.

Dagegen fahre ich fast immer offen. Ob Juli oder Januar: Ein Cabrio, finde ich, ist zum Offenfahren – erst recht, wenn das geschlossene Verdeck nur vor gutem Wetter zu schützen vermag. Trotz kleiner Unpässlichkeiten ist der Golf damals wie in meiner Erinnerung eines der allerwunderbarsten Autos, die ich je hatte. Vom Fahrwind umtost, brause ich mit ihm neuen, entfernteren Zielen entgegen, erobere unbekannte Straßen, ja das eigene Leben im Sturm. Es geht immer alles gut – bis ich mir erträume, es könnte noch besser gehen, mit einem größeren, neueren Auto. Überstürzt verkaufe ich mein Golf Cabrio. Doch es zählt eben zum zauberhaften Risiko der Jugend, sich nie die Zeit zu nehmen, etwas im Voraus zu vermissen. ■

Egal ob in der Fahrschule oder als Mietwagen, als erstes eigenes Auto oder in reifen Jahren – fast jeder Autofahrer in Deutschland hat Erinnerungen an eine spezielle Baureihe oder Variante des Golf. Hier geben vier Kollegen preis, welches Modell sie besonders beeindruckt hat.

FOTOS: Dino Eisele, fact/Joachim Schahl, Rossen Gargolov, Hans-Dieter Seufert, Hans-Peter Seufert

Als bei mir die Entscheidung fürs erste eigene Auto anstand, war der Golf auch als Gebrauchtwagen noch zu teuer. Dem damaligen Beuteschema entsprachen eher VW Käfer, Citroëns Ente und Fiat 127. Oder, wie in meinem Fall, Renault 4.

Allerdings trennte der Rost uns schnell wieder, ein VW Bus T2a folgte. Der Herr beim TÜV hatte bessere Augen als ich, nach einem guten Jahr wurde auch diese Romanze ein Rost-Opfer. Doch die Sympathie für VW-Erzeugnisse blieb, als Nächstes kamen ein Passat Variant B1, danach ein Audi 50, Golf fuhren da immer noch andere.

Die Karriere des Golf II begann ungefähr zur selben Zeit wie meine bei auto motor und sport. VW hatte beim Zweier die Qualität unter hohem Aufwand verbessert, der Golf wurde immer mehr das klassenlose Auto, mit dem man sich stets passend angezogen fühlte. Das ultimative Modell war der exklusive G60 Limited für abgehobene 68 500 Mark: 210 PS und Allradantrieb, verpackt in dezentes Brillantschwarz.

„Mein“ Golf war dagegen schon damals der GT in Special-Ausstattung mit dem langhubigen 1,8-Liter-Benziner mit 90 PS, am liebsten in Oakgrün Metallic. Er trug einen Doppelscheinwerfer-Grill, BBS-Felgen im Kreuzspeichendesign und Kotflügelverbreiterungen, dazu kamen sportliche Sitze und ein Fünfgang-Schaltgetriebe: ein bezahlbarer Traum.





GT-Schriftzug auf Oakgrün, abgedunkelte Rückleuchten und Felgen im Kreuzspeichendesign – so wurde aus dem biederen Zweier ein ganz besonderer Golf

Zeitsprung in die frühen 2000er-Jahre: Mit der Scheidung war der Familienkombi weg, guter Rat durfte nicht teuer werden. Ich fantasierte von großen und günstigen Autos, meine Kollegen wussten es zum Glück besser: Kauf dir einen Golf II. Langlebig, verfügbar, bezahlbar. Der quintessenzielle Golf halt. Aber ganz normal wollte ich ihn dann doch nicht, und auf einmal war da wieder das Bild vom GT in Special-Ausführung.

Rostvorsorge für zwei Autoleben

Ich fand genau so einen, zweitürig und, natürlich, in Oakgrün. Der Vorbesitzer wollte ein Tuning-Projekt daraus machen, doch die Leitungen der Klimaanlage waren den vorgesehenen Domstreben im Weg. So verkaufte er den Wagen, der Preis passte, und wir blieben zwölf Jahre zusammen. Als ich mich 2014 von ihm trennte, lief an warmen Tagen noch immer Hohlraumversiegelung aus der Heckklappe. Da war der Golf 23 Jahre jung.

Manchmal durchstöbere ich das Internet nach einem Zweier. Aber mein GT war ein Herzens-Auto, den gibt es nur einmal.

„Der Zweier zementierte mit seiner Langzeit-Qualität den Ruf vom klassenlosen und zuverlässigen Golf“

Michael Heinz, Geschäftsführender Redakteur







Es war ein besonderer Moment, als im Sommer 1998 ein ganz gewöhnlicher Golf vor unserem Haus hielt – die erste Fahrstunde. Fahren lernte unsere Familie bei Herrn Born. Der Fahrlehrer nutzte, wie sehr viele seiner Kollegen, einen Golf, mein Lehrfahrzeug war ein 1.9 TDI „Rolling Stones“. Es war die Zeit des ersten Direkteinspritzer-Dieselmotors im Wolfsburger Kompakten und der VW-Sondermodelle mit Bandnamen. In unserer Garage stand zur gleichen Zeit ein Variant „Bon Jovi“. Meiner Mutter hatte das Chagallblau gefallen, meinem Vater die Zusatzausstattung mit Preisvorteil. Es war sein erstes Auto mit Klimaanlage und Zentralverriegelung, beidem misstraute er anfangs ein wenig.

Bis heute sieht mancher den Golf III kritisch, denn so ewig wie der Vorgänger hielt dieser nicht. Für mich ist er jedoch schon deswegen ein ganz besonderes Auto, weil es das erste war, mit dem ich auf die Straße durfte – in der Fahrschule sowie nach dem Bestehen der theoretischen und praktischen Prüfung zur Führerscheinklasse 3 am Steuer des elterlichen Variant. Auf den Kombi hatte VW die Golf-Kundschaft 19 Jahre warten lassen. Ebenfalls im Golf III hatten Airbags, TDI und Sechszylinder Premiere.





Das etwas biedere Interieur und das trübe Handling spielen keine Rolle, wenn du das erste Mal legal am Straßenverkehr teilnehmen darfst. Der erste TDI im Golf war stark, rau und sparsam

Die größere Karosserie mit der leichten Keilform, dem Knick („Fase“) von den ovalen Hauptscheinwerfern bis zu den Rückleuchten und den bündig im Radhaus stehenden Rädern, hatten Ingenieure und Designer auf einen c_w-Wert von 0,3 geglättet. Auch dank der Derivate Cabrio, Vento und Variant baute VW ab 1991 rund 4,83 Millionen „A3“, so das interne Kürzel.

Klasse drei im Golf III

Der geduldige Herr Born und der Golf brachten mir bei, beim Losfahren über die Schulter zu blicken, mit Gefühl den Druckpunkt der Kupplung zu finden und genau so stark aufs Gas zu tapsen, wie es die Situation und das Tempolimit erlauben. Das bedeutete am Ortsausgang gerne: Vollgas von 50 bis 100 km/h – mit der entsprechenden Rußwolke. Die ersten TDI waren kräftig, rau und durften noch rauchen, Filter kamen erst später.

Rußwolke und Turboloch amüsierten damals den Fahrlehrer Born, denn er hatte nicht nur Geduld, sondern auch einen schalkhaften Witz – zwei sehr wesentliche Fahrlehrer-Tugenden. Freundlich, geduldig und streng hatte er schon Oma, Onkels und Cousins zum Führerschein begleitet. Dass ich später mit Autofahren und Autos Geld verdienen könnte, war damals höchstens ein Wunschtraum, ist aber auch ihm zu verdanken. Und ein bisschen dem roten Golf III TDI, Sondermodell „Rolling Stones“. Der Zufall hatte uns zusammengebracht. Es war eine gute Zeit. ■



Mit dem Golf III lernte ich Autofahren und den Schub eines TDI zu schätzen. Nicht die große Liebe, aber ein großer Schritt in die Freiheit

Andreas Of-Allinger, Redakteur

Nach meinen automobilen Anfängen mit mehreren Golf I bis III sowie einer sich anschließenden 20-jährigen VW-Abstinenz bewohnt seit knapp drei Jahren wieder ein Golf meine Garage: ein GTI der siebten Generation, gebraucht erworben mit vier Türen, DSG und 245 PS. Für mich ist Nummer sieben der akkurateste und am konsequentesten zu Ende entwickelte Golf aller Zeiten. Das strahlt schon seine Karosserie aus: Nach dem eher rundlichen Vorgänger legt der Siebener Pausbacken und bis zu 100 Kilo Gewicht ab, wirkt wirklich erwachsen statt nur volljährig.

Die kantige Karosserie erfordert eine präzise Fertigung mit geringen Toleranzen, was viele Hersteller so nicht hinbekommen. VW schon. Als der Golf VII 2012 auf die Straßen rollt, scheint Volkswagen oben angekommen zu sein – nicht nur im Karosseriebau. Neben den klassischen Verbrennern gibt es Gas-, Elektro- und Plug-in-Varianten, zudem Front- oder Allradantrieb. Selbst die Trendline-Basis für anfangs unter 17 000 Euro beeindruckt durch eine Materialqualität im Innenraum, die den Vergleich mit viel teureren Autos nicht scheuen muss. Oder wie es Ex-VW-Chef Martin Winterkorn sagen würde: Da scheppert nix. Unter seiner Regie verbessert sich die Qualität enorm, VW bringt sogar Hersteller höherer Preisregionen in Erklärungsnöte, auch die im eigenen Konzern.

Gescheppert hat es bei VW später dafür umso heftiger: Nach dem Bekanntwerden von systematischen Abgas-Manipulationen muss Winterkorn 2015 gehen. Im realen Straßenverkehr stoßen Diesel zigmal so viel NO_x aus wie erlaubt. Obwohl viele Hersteller auf ähnliche Weise getrickst haben, bekommt Volkswagen die volle Härte des Strafgesetzbuches ab, bezahlt über 30 Milliarden Euro, vor allem in den USA. Geld, das man in Zeiten aufkommender Elektromobilität gut für neue Entwicklungen hätte gebrauchen können.





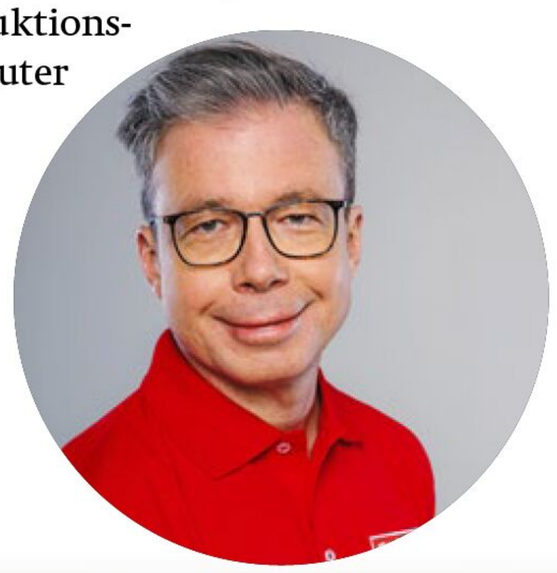
Nur echt mit Schottenkaro: Der Bezugsstoff „Clark“ erinnert an den Ur-GTI von 1976. Performance-Variante mit größeren Bremsscheiben, etwas mehr Leistung und einer mechanischen Differenzialsperre

Am Ende muss gespart werden

Dass in der Folge gespart werden muss, zeigt nicht erst der schlichtere Golf VIII mit viel Hartplastik und unbeleuchteten Bedienelementen im Cockpit. Ab 2017 lassen sich schon beim Siebener Vereinfachungen feststellen: Selten bestellte Antriebs-Varianten werden gestrichen, ebenso die Zweitürer. Dem Rotstift fallen Details zum Opfer wie die Schubladen unter den Vordersitzen oder der rahmenlose Innenspiegel. Seinen soliden Charakter lässt er sich jedoch nicht mehr verbiegen, wie mir mein kurz vor Produktionsschluss Ende 2019 gebauter GTI täglich beweist. ■

Rückkehr nach rund 20 Jahren Abstinenz: Ein Leben ohne Golf ist möglich, aber sinnlos

Dirk Gulde, Redakteur Mobilität



Breitenwirk

Ein Autohaus in Hannover baute den stärksten Golf der Welt mit V8-Motor.

TEXT Götz Leyrer // **FOTOS** Hans Peter Seufert



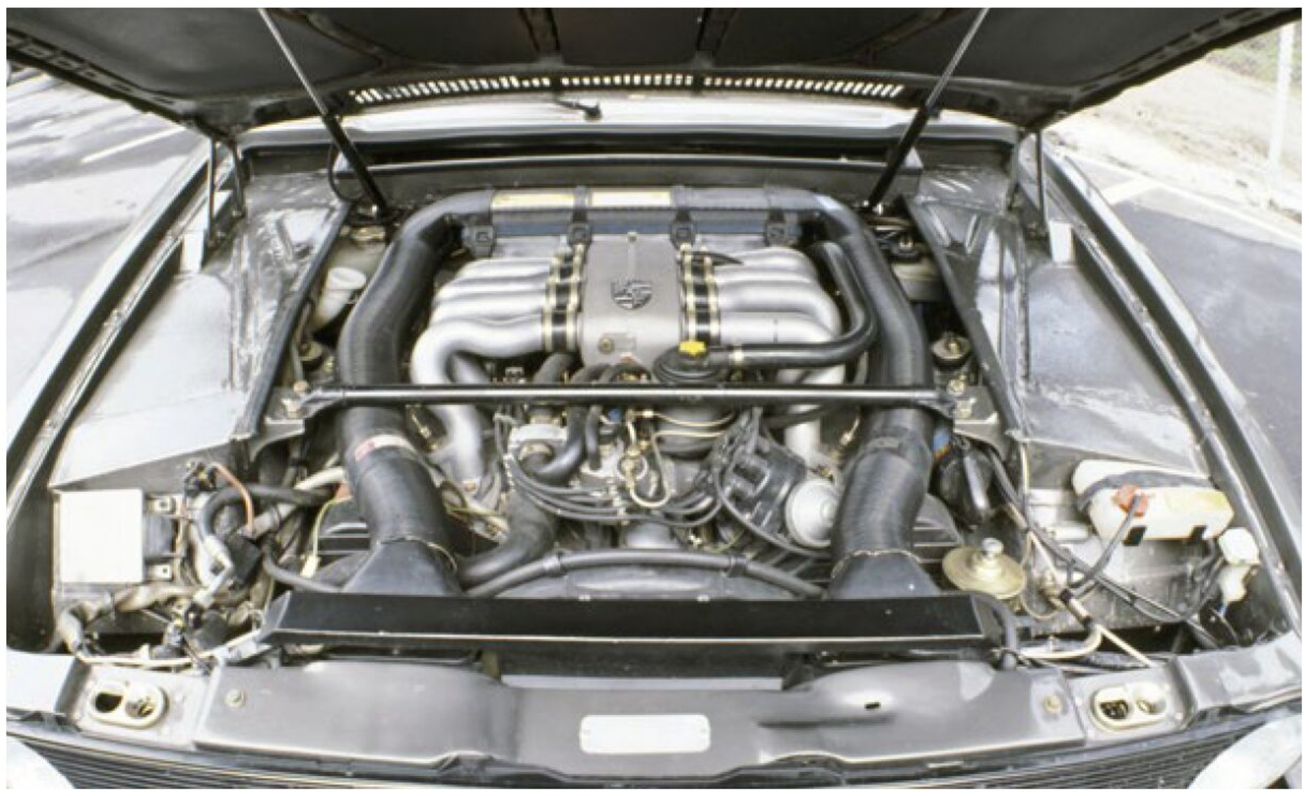
ung



Auf Messfahrt:
der Achtzylinder-Golf
von Nordstadt



Viel Platz und Einzelsitze im Fond



Drangvolle Enge im Motorraum





Auch das Cockpit des Super-Golf stammt vom Porsche 928





auto motor und sport
Ausgabe 12/1979
vom 6. Juni 1979

In der Höchstgeschwindigkeit übertrifft der Nordstadt-Golf sogar seinen Genspender

Der Mercedes-Fahrer traut seinen Augen nicht: Die Tachonadel zeigt gerade Tempo 200 an, aber sein Hintermann fordert mit der Lichthupe energisch eine freie Überholspur. Noch dazu ein schlichter VW Golf in unscheinbarem Grau. Der Linksfahrer schwenkt nach rechts und gibt Vollgas, denn mit einem 450 SE muss es doch möglich sein, einem Volkswagen davonzufahren. Aber der Mausgraue tut einen Satz nach vorn, überholt zügig und ist schon bald am Horizont verschwunden.

Wenig später treffen sich die beiden an einer Tankstelle bei Hannover, und der stolze Mercedes-Besitzer lässt seinem Erstaunen freien Lauf: „Ist der nun breit“, fragt er den Golf-Fahrer, „oder bin ich es?“ Breit sein, das muss man in diesem Zusammenhang wissen, kennzeichnet in Norddeutschland jenen Zustand, der nach reichlichem Genuss alkoholischer Flüssigkeiten entsteht.

Dabei gibt es keinen Grund zur Sorge für den Mercedes-Mann. Er dürfe sich durchaus fahrtüchtig fühlen, meint der Golf-Bändiger ruhig, und er müsse auch nicht zum Augenoptiker. Denn der graue Golf ist tatsächlich ganze 21 Zentimeter breiter als seine Serienbrüder. Gebaut hat ihn Günter Artz, 38, Geschäftsführer der Firma Nordstadt in Hannover, von dem man ruhigen Gewissens behaupten darf, dass er Deutschlands einfallsreichster VW-Händler ist.

Warum ihm sein jüngstes Kind so breit geriet, erklärt ein Blick unter die Motorhaube. Dort nämlich sitzt keineswegs ein schlanker, mit klassischem Tuning aufgeblasener Vierzylinder, sondern jener 4,5 Liter große V8, der normalerweise im Porsche 928 zu finden ist.

Aufwendiges Understatement

Solche Kraftkuren sind für Artz nichts Neues. Bereits 1973 überraschte er mit einem Käfer, den ein vor der Hinterachse platziertes Carrera-Triebwerk von Porsche weit über 200 km/h schnell machte, und Anfang letzten Jahres kam er auf die Idee, aus dem Golf einen ähnlichen Kraftmeier zu machen. Golf-Spieler Artz: „Wir nahmen eine komplette Bodengruppe vom 928 und fertigten dafür in Handarbeit eine Golf-Karosserie.“

Mit Serienteilen von VW nämlich war es nicht getan. Lediglich die Türen stammen vom Original-Golf, alle übrigen Blechbestandteile mussten maßgeschneidert werden. Eine teure Angelegenheit natürlich: „Allein die Form für die Frontscheibe hat uns 6000 Mark gekostet“, erläutert Günter Artz, der über den endgültigen Preis seines Super-Golf lieber nicht sprechen möchte. Doch wer auch immer einen dicken Scheck für ihn ausstellen wird – er wird mit Sicherheit seine helle Freude an der Rarität aus Hannover haben.

Das fängt schon beim Einsteigen an, denn im Innenraum ist von der Nüchternheit eines Serien-Golf nichts mehr zu spüren. Die bequemen, mit

Leder bezogenen Sitze stammen vom 928 – ebenso wie das Lenkrad, der komplette Instrumententräger und sämtliche Bedienungselemente. So fühlt man sich ganz ähnlich wie im Achtzylinder-Porsche – mit kleinen, aber wichtigen Unterschieden: Die Übersichtlichkeit ist deutlich besser, und auf den schalenförmigen Rücksitzen, die zum Vergrößern des Gepäckraums umgeklappt werden können, fühlen sich auch langbeinige Erwachsene nicht über Gebühr beengt.

Luxus aus der Oberklasse

Für kommodes Reisen ist somit gut vorgesorgt – zumal auch die Ausstattung jeder Luxuslimousine zur Ehre gereichen würde. Die Fenster verschwinden auf Knopfdruck in den Türen, das große Schiebedach wird von leisen summenden Elektromotoren bewegt, und eine Klimaanlage verhindert, dass dem Fahrer bei warmem Wetter die Schweißperlen auf die Stirn treten.

Dafür freilich gibt es auch sonst keinen Grund. Dieser Golf nämlich ist nicht nur so potent, dass nichtsahnenden Mitmenschen die Augen übergehen, er ist auch mustergültig fahrsicher. Das Fahrwerk übernahm Günther Artz bis auf geänderte vordere Dreieckslenker und andere Achslenker hinten ebenfalls vom Porsche 928, und so kann mit fast identischen Fahreigenschaften gerechnet werden.

Der Breit-Golf erreicht hohe Kurvengeschwindigkeiten, wobei er sich mit der leichtgängigen und exakten Servolenkung mühelos dirigieren und – da die Kraft natürlich über die Hinterräder



Golf-Spieler Günter Artz

auf die Straße gebracht wird – auch einmal zu einem sauberen Drift verleiten lässt. Der gute Geradeauslauf und der ordentliche Federungskomfort tun ein Übriges, um den Aufenthalt im Nordstadt-Golf vergnüglich zu machen – er ist ein Auto, aus dem man auch nach 1000 Kilometern Autobahnfahrt noch entspannt aussteigt.

Zumal dafür nicht allzu viel Zeit ins Land geht, denn die Fahrleistungen sind klarerweise nicht von schlechten Eltern. auto motor und sport hatte als einzige Zeitschrift Gelegenheit, exakte Messungen vorzunehmen und kam zu erstaunlichen Ergebnissen: Mit einer Höchstgeschwindigkeit von über 230 km/h war der Power-Golf schneller als ein kürzlich geprüfter 928.

In der Beschleunigung ergaben sich dagegen ganz ähnliche Werte, denn ebenso wie der Porsche-Sportwagen geriet der Golf im Schafspelz keineswegs zu einem Leichtgewicht. Er wiegt immerhin 1520 Kilogramm, die für die 240 PS des V8-Motors allerdings keine allzu schwere Bürde darstellen. Wenn die fünf Gänge bis zur Drehzahlgrenze (6400/min) ausgedreht werden, katapultiert sich die Nordstadt-Kreation in nur 7,6 Sekunden von 0 auf 100 km/h, ist nach 18,9 Sekunden bereits 160 km/h schnell und überschreitet nach knapp 40 Sekunden die 200-km/h-Grenze.

Wer lieber reisen als rasen möchte, profitiert im Übrigen ebenfalls vom großen Hubraum und von der üppigen Leistung. Das im Gegensatz zu amerikanischen Achtzylindern keineswegs flüsternde Laufgeräusch des Leichtmetall-V8 ist gut gedämpft, und die gute Elastizität des Motors

TECHNISCHE DATEN UND MESSWERTE

MOTOR

Achtzylinder-V-Motor (90°), vorn längs, fünffach gelagerte Kurbelwelle, je eine obenliegende Nockenwelle pro Zylinderreihe (Zahnriemenantrieb), zwei über hydraulische Tassenstößel betätigte Ventile pro Zylinder, Druckumlaufschmierung mit Hauptstromfilter, mechanische Kraftstoffeinspritzung (Bosch K-Jetronic).

Leistung	177 kW (240 PS) bei 5250/min
Hubraum	4474 cm³
Bohrung x Hub	95,0 x 78,9 mm
Verdichtungsverhältnis	8,5 : 1
maximales Drehmoment	363 Nm bei 3600/min

KRAFTÜBERTRAGUNG

Hinterradantrieb, Zweischeiben-Trockenkupplung, vollsynchronisiertes Fünfganggetriebe vor der Hinterachse (Transaxle), Übersetzungen: I. 3,601, II. 2,466, III. 1,819, IV. 1,343, V. 1,0, R. 3,162, Achsantrieb 2,75 : 1.

KAROSSERIE/FAHRWERK

Selbsttragende Karosserie, Einzelradaufhängung vorn und hinten mit Doppelquerlenkern, Schraubenfedern, Stoßdämpfern, Stabilisator vorn und hinten, Zahnstangenlenkung mit Servounterstützung, hydraulische Zweikreisbremse mit Servounterstützung, innenbelüftete Scheibenbremsen vorn und hinten, Leichtmetallräder 7 J x 16, Reifen 225/50 VR 16, Pirelli P 7.

ABMESSUNGEN UND GEWICHTE

L x B x H	4025 x 1820 x 1420 mm
Radstand	2500 mm
Spurweite vorn/hinten	1540/1500 mm
Innenbreite vorn/hinten	1485/1485 mm
Innenhöhe vorn/hinten	900/825 mm
Sitztiefe vorn/hinten	500/460 mm
Knieraum	45–230 mm
Leergewicht	1520 kg
Gewichtsverteilung vorn/hinten	50,0/50,0 %
Tankinhalt	86 l

FAHRLEISTUNGEN

Beschleunigung	s
0 – 60 km/h	3,6
0 – 80 km/h	5,6
0 – 100 km/h	7,6
0 – 120 km/h	10,7
0 – 140 km/h	14,1
0 – 160 km/h	18,9
0 – 180 km/h	25,1
0 – 200 km/h	39,9
400 m mit stehendem Start	15,6

Elastizität (im V. Gang)	s
40 – 60 km/h	4,7
40 – 80 km/h	9,9
40 – 100 km/h	15,3
40 – 120 km/h	21,0
40 – 140 km/h	27,2
40 – 160 km/h	33,6
40 – 180 km/h	42,3
1 km ab 40 km/h	34,2
Höchstgeschwindigkeit	232,3 km/h

INNENGERÄUSCH

	db(A)
bei 50 km/h	66
bei 80 km/h	70
bei 100 km/h	71
bei 120 km/h	74
bei 140 km/h	78
bei 160 km/h	81
bei 180 km/h	83
Leerlauf im Stand	56

HERSTELLER

Nordstadt, Vahrenwalder Straße 193, 3000 Hannover.





Der Achtzylinder-Golf ist 21 Zentimeter breiter als das Serienmodell





Doppelauspuff, breite Reifen und US-Stoßstangen sorgen für weitere Differenzierung

erlaubt es, den Griff zum Schalthebel auch einmal zu vergessen. Wenn der Fahrer bei 40 km/h im fünften Gang Vollgas gibt, legt der Nordstadt-Golf immer noch ein beträchtliches Temperament an den Tag. Nach 15,3 Sekunden rollt man schon mit 100 km/h dahin, und bis 160 km/h vergehen gerade 33,6 Sekunden.

Noch mehr Leistung in Sicht

An wohlhabende Menschen, die nicht nur den rechten Arm, sondern auch das rechte Bein schonen möchten, hat Günter Artz natürlich ebenfalls gedacht. Aus der verstellbaren Lenksäule ragt der zierliche Betätigungshebel für einen Tempostaten hervor, mit dem ein gleichmäßiges Autobahntempo fixiert werden kann und der zudem über eine Einrichtung zum Beschleunigen und Verzögern verfügt.

Obwohl die Fahrleistungen des Nordstadt-Autos schon heute keine Wünsche offenlassen, wird Günter Artz in Zukunft noch ein Übriges tun, um das Understatement vollends auf die Spitze zu treiben. Hauseigenes Tuning ist dafür nicht nötig, denn

„Davon können wir sicher zehn Exemplare bauen und verkaufen“

auf der nächsten Internationalen Automobil-Ausstellung (IAA) im Herbst wird Porsche den 928 S präsentieren, dessen auf fünf Liter Hubraum vergrößerter Achtzylinder mit der stattlichen Leistung von 300 PS aufwartet. „Und den“, so schmunzelt Artz, „wird dann natürlich auch mein Golf bekommen.“

Ob der stärkste Golf der Welt ein Geschäft wird? Artz ist davon überzeugt: „Ich hoffe“, meint er, „dass sich die Investitionen gelohnt haben und es nicht bei diesem Einzelstück bleibt. Insgesamt zehn Exemplare können wir sicher bauen und verkaufen.“

Bekommen freilich wird ihn nicht jeder, der als einzige Tugend eine dicke Brieftasche aufzuweisen hat. „Nur Freunde des Hauses Nordstadt“, gibt sich Artz zugeknöpft, „werden die Chance haben, einen solchen Golf zu kaufen und zu fahren.“

Wie viel sie dafür bezahlen müssen, bleibt einstweilen sein Geheimnis. Artz: „Wenn jemand ernsthaftes Interesse zeigt, werden wir uns gemütlich bei einem Glas Wein zusammensetzen und über den Preis reden.“ Na denn: Prost. ■

Aus Erfahrung

Nach neun Jahren kommt jetzt die zweite Auflage des Golf, die alles besser können soll als der Vorgänger.

TEXT Götz Leyrer // **FOTOS** Hans Peter Seufert

Wenn es McDonald's heute notwendig erschiene, den Big Mac zu verbessern, könnte es dabei eigentlich nur um den Inhalt der erfolgreichsten Frikadelle der Welt gehen – an der äußeren Form lässt sich wohl nicht viel ändern. Ganz ähnlich, so scheint es, müssen auch die Überlegungen im Hause VW ausgesehen haben, als der Nachfolger des Golf zur Debatte stand: Da gab es zwar ein sehr rundlich geratenes Forschungsauto, außerdem einen Entwurf von Giorgio Giugiaro; aber schließlich machte das hauseigene Design das Rennen, das sich – sei es wegen bewussten Weitblicks oder wegen mangelnder Fantasie – ganz an der Figur des bisherigen Bestsellers orientiert hatte.

So bleibt, obwohl der Golf größer und stattlicher geworden ist, zunächst eines festzustellen: Das VW-Werk ist wieder einmal zu der Überzeugung gelangt, dass es Formen gibt, die man nicht verbessern kann. Tatsächlich sieht man dem Neuen erst auf den zweiten Blick an, dass kein Blechteil seiner Karosserie mit einem vom alten Golf identisch ist. Dafür spricht auch die Tatsache, dass der Testwagen von kaum einem Passanten besonders beachtet oder bestaunt wurde.

Diese Unauffälligkeit kann sowohl Nachteil wie Vorteil sein, doch wohlproportioniert ist die Karosse ganz gewiss, und rein sachlich kann man ihr ohnehin wenig vorwerfen. Mit einem c_w-Wert von nur 0,34 ist sie deutlich windschlüpfiger geworden, ohne jene Nachteile aufzuweisen, die manchen ganz auf optimale Aerodynamik ausgelegten Autos anhaften. Nach wie vor stehen die Scheiben relativ steil, weshalb auch die Aufheizung durch Sonneneinstrahlung beim Golf kein Thema ist.

Spürbar wärmer als im Vorgänger wird es jedenfalls nicht – dafür sorgt schon die neu entwickelte Lüftungsanlage, die nun zusätzlich über Ausströmer in der Mitte des Armaturenbretts verfügt und für reichlichen Luftdurchsatz sorgt. Auch in umgekehrtem Sinne ist Gutes zu erwarten, denn die Heizung, deren Bedienung sehr über-

gut

sichtlich geriet, produziert schon kurz nach dem Anspringen des kalten Motors warme Luft.

Armaturen und Bedienungshebel tun ein Übriges, um sich im neuen Golf sofort heimisch zu fühlen. Denn auch hier widerstand VW der Versuchung, Avantgardistisches oder elektronischen Schnickschnack zu bieten. Allein die Uhrzeit wird – in Verbindung mit dem gegen Aufpreis lieferbaren Drehzahlmesser – mit Digitalziffern verkündet; die übrigen Anzeigen blieben stockkonservativ und sind so gut abzulesen, dass man sich fragen muss, ob schlichte weiße Zeiger auf schwarzem Untergrund nicht doch das Optimum auf diesem Gebiet darstellen. Ähnliches gilt für die Kippschalter rund um das Lenkrad, die größer geworden und griffgünstig platziert sind. Nur die darin integrierten Kontrollleuchten fallen so winzig aus, dass sie bei Tageslicht kaum zu erkennen sind.

Die übrigen Warnlampen sind wie bisher als Leuchtdioden ausgebildet und nicht zu übersehen. Eine weitere Verbesserung stellt der nunmehr blau statt gelb eingefärbte Leuchtpunkt für das eingeschaltete Fernlicht dar. Und schließlich gibt es neben dem Handschuhfach noch offene Ablagen unter dem Armaturenbrett und in den Türen.



auto motor und sport Ausgabe 19/1983 vom 21. September 1983

Wichtigstes Merkmal des neuen Golf indessen ist seine größer gewordene Karosserie, denn die räumt gleich zwei Nachteile des Vorgängers aus der Welt: den knappen Knieraum im Fond und den kleinen Kofferraum. Der Golf II hat hier deutlich mehr Format und kann es nun mit ausgewachsenen Mittelklasse-Autos aufnehmen. Fondpassagiere jedenfalls müssen sich nicht mehr damit abfinden, dass sie eben die schlechteren Plätze erwischt haben; selbst wenn es sich vorn groß gewachsene Menschen bequem machen, bleibt dahinter noch genügend Beinraum. An Kopffreiheit mangelt es ebenfalls nicht, und der Einstieg nach hinten geht sogar beim Zweitürer dank der größeren Türen ohne Probleme vonstatten.

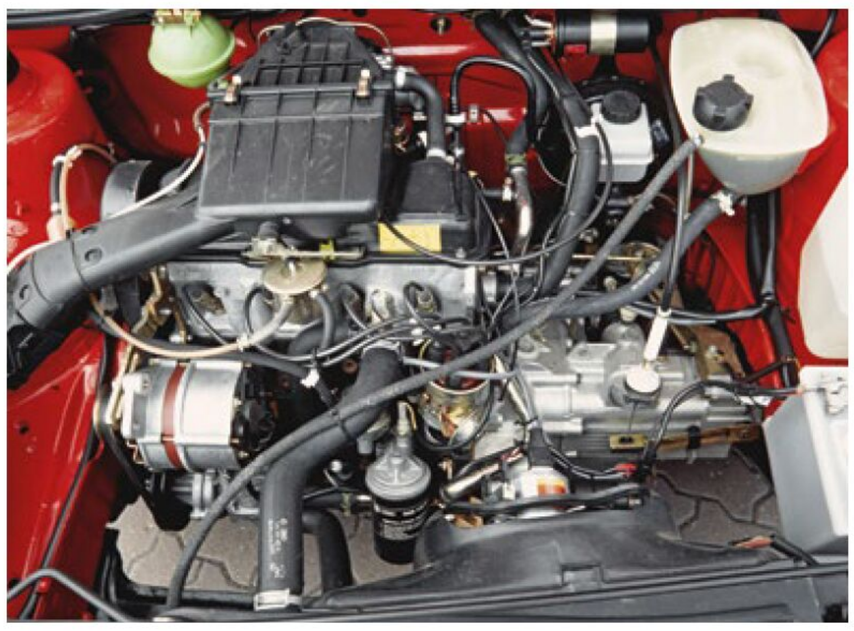
Der Kofferraum, der nach VDA-Norm nunmehr 336 Liter fasst, reicht gut für das Gepäck von vier Personen und ist wegen seiner glattflächigen Form zudem leicht zu beladen. Beim getesteten GL-Modell lässt sich die Rücksitzlehne sogar asymmetrisch geteilt umklappen, wodurch eine zusätzliche Variationsmöglichkeit entsteht. Unter dem Ladeboden liegt der verwinkelte Kunststofftank, dessen Form zunächst einmal vermuten lässt, dass er die letzten Liter Kraftstoff nur unter heftigem Aufstoßen zu sich nimmt. Doch weit gefehlt: Der Golf lässt sich problemlos volltanken, und wenn die Zapfpistole abschaltet, kann man ihm allenfalls noch einen Liter aufnötigen.

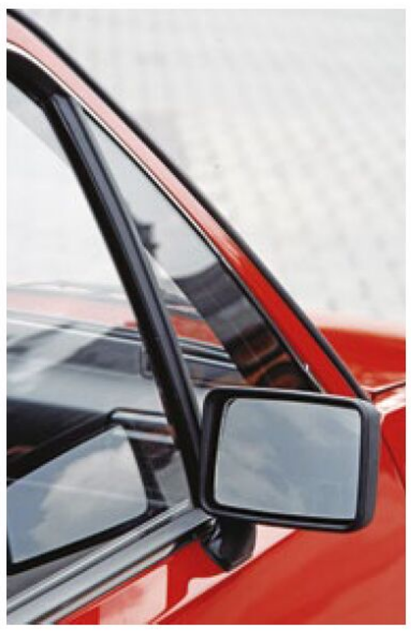
Sitzen auf Tuchfühlung

Es gibt noch mehr Erfreuliches zu erwähnen – die Sitze beispielsweise, die sehr bequem sind, sich leicht verstellen lassen und gute Seitenführung bieten. Zwischen den beiden vorderen Sesseln allerdings könnte man sich einen etwas größeren Abstand wünschen, denn zu den Seiten wird viel Raum vergeudet. So kommt der Fahrer beim Schalten leicht den Beinen des Beifahrers ins Gehege. Abgesehen davon sitzt man sehr gut im Golf – relativ hoch zwar, aber das kommt wiederum der Übersichtlichkeit zugute. Nach vorn ist sie ohnehin perfekt, und schräg nach hinten stören die breiten C-Säulen zumindest beim Zweitürer weniger, als man zunächst vermuten möchte.

Insgesamt eine Karosserie also, die – wie schon die des Vorgängers – neue Maßstäbe setzt, obwohl ihre Gestaltung gar nicht so neu wirkt. Der Fortschritt liegt im Detail, wobei Bewährtes beibehalten wurde – glücklicherweise auch die sorgfältige Verarbeitung. Tatsächlich lässt sich daran nichts aussetzen, obwohl der Testwagen noch der Vorserie entstammte. Doch vermutlich erfüllen die Roboter in der neuen Halle 54, in der das Golf-Gehäuse vollautomatisch produziert wird, ihre Aufgabe sogar besser als qualifizierte Facharbeiter.







Die Armaturen und Bedienungshebel sind sehr übersichtlich. Der 1,6-Liter-Motor ist temperamentvoll und sparsam. Beim GL-Modell lässt sich der Rücksitz getrennt umklappen. Glatte Flächen an der A-Säule



Leider wurde diesen Hilfskräften auch aufgetragen, nur ein Notrad in die Reserveradmulde zu legen, und das ist sicher kein Fortschritt. Ein vollwertiges Ersatzrad ist nur gegen Aufpreis (75 bis 250 Mark je nach Reifengröße) lieferbar und stellt eines der sinnvollsten Extras dar. Auf vieles andere kann man dagegen verzichten, denn die Grundausstattung zumindest der getesteten GL-Version lässt nichts wirklich Wichtiges vermissen.

Nicht einmal eine Servolenkung, die mit 1102 Mark Aufpreis zu Buche schlägt. Sie mag eine erfreuliche Beigabe sein, wenn man sich für Breitreifen mit 60er-Querschnitt oder den schwergewichtigen Turbodiesel-Motor entscheidet – bei den kleineren Benzinern ist sie jedoch nicht notwendig. Denn die Normallenkung arbeitet selbst beim Rangieren mit erträglichen Lenkkräften und geht beim Kurvenfahren so leicht, dass die Bizepse nur minimal beansprucht werden.

Dabei ist sie ausreichend direkt und sehr exakt, womit sie ganz entscheidend dazu beiträgt, dass das Kurvenfahren im Golf wenig Mühe und viel Freude bereitet. Auch die größeren Abmessungen und das gegenüber dem Vorgänger gestiegene Gewicht machen sich nur wenig störend bemerkbar – der Golf ist nach wie vor ein behendes und handliches Auto, das sich spielerisch dirigieren lässt.

Von gutmütigem Wesen

Und er besitzt ein vorbildliches Fahrverhalten – nahezu neutral in Kurven mit einer ganz leichten Tendenz zum Untersteuern. Selbst in engen Biegungen, die schnell und mit entsprechend großen Antriebskräften an der Vorderachse durchfahren werden, neigt der Golf nicht zum Geradeausschieben; die Antriebseinflüsse in der Lenkung bleiben so gering, dass sie der Fahrer kaum wahrnimmt.

Es gibt tatsächlich nichts, was die Gutmütigkeit dieses neuen VW erschüttern könnte. Volle Beladung akzeptiert er genauso gelassen wie kräftige Lastwechsel, wenn beispielsweise in einer schnell gefahrenen Kurve das Gas weggenommen oder gar gebremst werden muss. Die Reaktion darauf ist so harmlos, dass es wahrhaftig keiner Fahrkunst be-

darf – im Extremfall genügt ein ganz leichtes Zurücknehmen des Lenkeinschlags.

Zur insgesamt hohen Fahrsicherheit tragen schließlich auch die Bremsen mit asbestfreien Belägen bei; auto motor und sport hat sie auf ausgiebigen Passfahrten erprobt. Sie erfordern nur geringen Pedaldruck, sind gut dosierbar und lassen selbst bei extremer Beanspruchung nur geringfügig in ihrer Wirkung nach.

Talentierter Wellenreiter

Die hohe Klasse des Fahrwerks unterstreicht der gebotene Federungskomfort, der in dieser Klasse seinesgleichen sucht. Obwohl auf eine betont weiche Abstimmung verzichtet wurde, schluckt es Bodenunebenheiten aller Art, ohne an die Insassen unangenehme Stöße zu verteilen. Speziell lange Wellen absorbiert der Golf souverän, und kleine Unregelmäßigkeiten der Straßenoberfläche meistert er wie ein Großer. Selbst Querfugen auf der Autobahn bringen die Vorderachse nicht spürbar ins Stuckern. Dazu gesellt sich ein bemerkenswert guter Abrollkomfort, der vielen größeren Mittelklasse-Autos gut anstehen würde.

Zugelegt hat ebenfalls die Motorisierung, denn das bisherige 1,5-Liter-Triebwerk mit 70 PS, das bei der Kundschaft den größten Zuspruch fand, musste einer neuen 1,6-Liter-Version weichen. Dieser Vierzylinder, entstanden durch Vergrößerung der Bohrung und Verlängerung des Hubs, leistet 75 PS bei 5000/min – genug, um dem Vorgänger zumindest auf der Autobahn klar davonzufahren. Das ist zugleich ein Verdienst der verbesserten Aerodynamik – jedenfalls lief der Testwagen immerhin 165 km/h schnell. Damit blieb er zwar 2 km/h unter der offiziellen Werksangabe, zeigt aber



INFO

Viel Fortschritt, aber auch Rückschritt

NEU

ALT



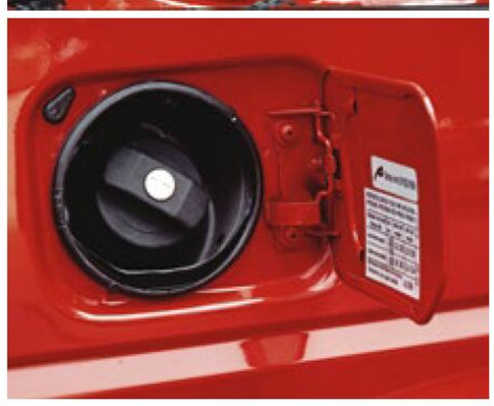
Die Kippschalter wurden beim neuen Golf größer und handlicher; die Betätigung von Heizung und Lüftung ist noch übersichtlicher gestaltet



Nach VDA-Norm passen nun 336 Liter in den Kofferraum, beim Vorgänger waren es nur 260 Liter



Das schmale Notrad des neuen Modells ist zweifellos ein Nachteil. Ein vollwertiges Ersatzrad wird nur gegen Aufpreis mitgeliefert



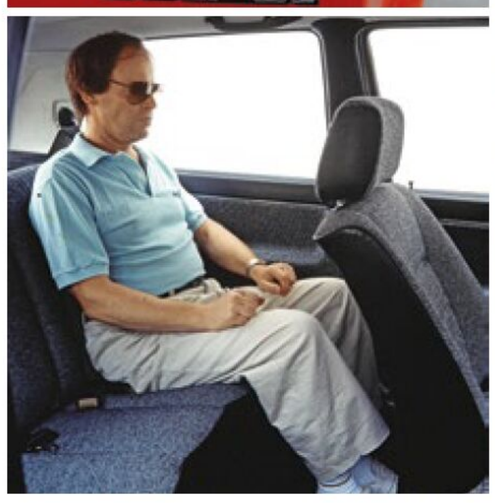
Der Einfüllstutzen des größer gewordenen Tanks verbirgt sich hinter einer Klappe. Dank spezieller Entlüftung ist das Volltanken leichter geworden



Die Entriegelung des Kofferraums wurde handlicher; außerdem gibt es jetzt einen praktischen Handgriff



Die neue Form der Rückleuchten ermöglichte es, die Ladekante tieferzulegen – wenn auch nur geringfügig



Vor allem hinten gibt es nun deutlich mehr Platz, der Knieraum hat inzwischen Mittelklasse-Format – nach auto motor und sport-Norm 230 statt 100 Millimeter



In Kurven verhält sich der Golf fast neutral – mit leichter Tendenz zum Untersteuern

eindrucksvoll, wozu kleine und nicht allzu stark motorisierte Autos in der Lage sein können.

Die gute Beschleunigung trägt überdies dazu bei, dass in diesem Golf kaum jemals der Wunsch nach mehr Leistung aufkommen dürfte. Wichtiger ist ohnehin die ausgeprägte Elastizität des neuen 1,6-Liter-Motors. Er zieht schon bei niedrigen Drehzahlen ordentlich los und gibt sich insgesamt so durchzugskräftig, dass man nicht schon an leichten Autobahnsteigungen von der lang übersetzten fünften Fahrstufe des gegen Aufpreis lieferbaren 4+E-Getriebes in den vierten Gang zurückschalten muss.

Dass in der drehzahlsenkenden E-Übersetzung nur 158 statt 165 km/h erreicht werden, ist in der Praxis nicht von Bedeutung. Als weniger angenehm erweist sich allein die Tatsache, dass dieses Tempo einen Drehzahlbereich bedeutet, in dem das Triebwerk zu Dröhnfrequenzen neigt. Denn bei höheren Drehzahlen wird der Motor wieder hörbar leiser.

Insgesamt aber überwiegen die Vorzüge des langen Fünften – trägt er doch mit dazu bei, dass der Golf selbst bei schneller Autobahnfahrt mit wenig Benzin zufrieden ist. Im Mittel ergab sich ein Verbrauch von nur 9,1 l/100 km; nur bei fast ständigem Ausnutzen der Leistung steigt dieser Wert bis auf 11 l/100 km. In Verbindung mit dem 55-Liter-Tank ergibt sich so eine befriedigende Reichweite.

Ganz neu an diesem 1,6-Liter-Motor, der trotz seiner Tendenz zum Brummen zwischen 4000 und 4500/min zu den besonders kultiviert arbeitenden Vierzylindern gehört, ist schließlich der Pierburg-Registervergaser vom Typ 2 E. Er verfügt über eine Schubabschaltung und trägt somit zum lobenswert geringen Kraftstoffkonsum bei.

Kleine Schönheitsfehler haften dieser Gemischaufbereitungsanlage allerdings bisher noch an: Wenn die Abschaltung der Benzinzufuhr bei einer Drehzahl von rund 1200/min im Schiebebetrieb wieder aufgehoben wird, gibt es einen kleinen Ruck und eine minimale, aber etwas gewöhnungsbedürftige Bewegung des Gaspedals. Zudem war beim Testwagen die Startautomatik des Vergasers zu bemängeln: Nach dem Kaltstart starb der Motor oft noch einmal ab, nahm schlecht Gas an und neigte zum Ruckeln.

Schwierige Mängelsuche

Den guten Gesamteindruck, den der neue Golf beim ersten, intensiven Kennenlernen hinterlässt, können solche Kleinigkeiten freilich kaum stören. Es wäre ja fast ein Wunder, wenn ein ganz neu konstruiertes Auto ohne den geringsten Makel auf den Markt käme, und in diesem Fall gleicht die Fahndung nach Mängeln oder Unzulänglichkeiten der sprichwörtlichen Suche nach einer Stecknadel im Heuhaufen. So kann man VW getrost bescheinigen, ein rundum überzeugendes Modell auf die Räder gestellt zu haben. Das bedeutet gute Aussichten für die nächsten Jahre – wenn das Publikum akzeptiert, dass auch der Golf II eben so aussieht wie ein Golf. ■

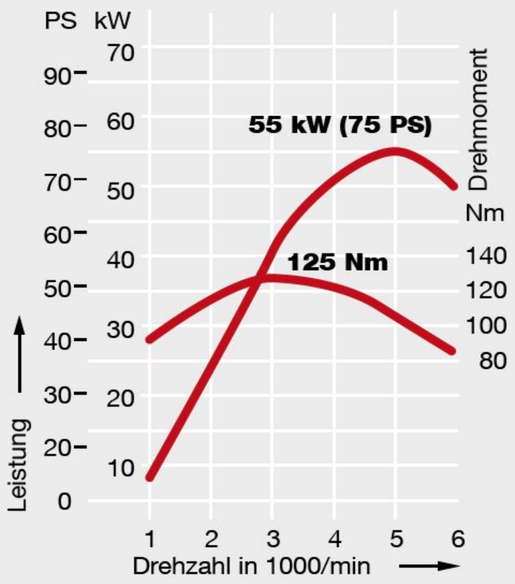
TECHNISCHE DATEN UND MESSWERTE

MOTOR

Vierzylinder-Reihenmotor, vorn quer, fünffach gelagerte Kurbelwelle, eine obenliegende Nockenwelle (Zahnriemenantrieb), zwei Ventile pro Zylinder über Tassenstößel betätigt, Registervergaser mit Schubabschaltung, Batterie 12 V 36 Ah, Drehstromlichtmaschine 910 W.

Leistung	55 kW (75 PS) bei 5000/min
spez. Leistung	34,5 kW/l (47,0 PS/l)
Hubraum	1595 cm³
Bohrung x Hub	81,0 x 77,4 mm
Verdichtungsverhältnis	9,0 : 1
max. Drehmoment	125 Nm bei 2500 /min
mittl. Kolbengeschw. bei Nenndr.	12,9 m/s
Ölinhalt Motor	3,5 l
Kühlsysteminhalt	6,5 l

Leistung



KRAFTÜBERTRAGUNG

Vorderradantrieb, vollsynchronisiertes Fünfganggetriebe, Einscheiben-Trockenkupplung.
Übersetzungen: I. 3,45, II. 1,94, III. 1,29, IV. 0,91, V. 0,75, R. 3,17, Achsantrieb 3,67 : 1.

KAROSSERIE/FAHRWERK

Fünfsitzige Limousine mit zwei Türen und Heckklappe, selbsttragende Karosserie, Einzelradaufhängung vorn mit Querlenkern, MacPherson-Federbeinen, Verbundlenkerachse hinten mit Federbeinen, Zahnstangenlenkung, Lenkübersetzung 19,06 : 1, 3,25 Lenkradumdrehungen, hydraulische Zweikreisbremse, Scheibenbremsen vorn, Trommelbremsen hinten, Bremskraftverstärker, Bremskraftregler, Feststellbremse auf die Hinterräder wirkend, Felgengröße 5,5 J x 13, Reifengröße 175/70 SR 13.

WARTUNG

Inspektion	alle 15 000 km
Ölwechsel	alle 7500 km

FAHRLEISTUNGEN

Beschleunigung	s
0 – 60 km/h	5,2
0 – 80 km/h	7,8
0 – 100 km/h	12,4
0 – 120 km/h	19,4
400 m mit steh. Start	18,2
1 km mit steh. Start	34,6
Elastizität	s
40 – 100 km/h (IV. Gang)	19,6
60 – 120 km/h (V. Gang)	33,9
Höchstgeschwindigkeit	165 km/h

INNENGERÄUSCH

	db(A)
bei 50 km/h	60
bei 100 km/h	69
bei 130 km/h	75
bei 140 km/h	75
bei 160 km/h	79

TACHOABWEICHUNG

Anzeige	km/h effektiv
50	43
100	90
130	118
160	148
Kilometerzählerabweichung	+ 2 %

LENK- UND PEDALKRÄFTE

	N
Lenkung im Stand	89
Lenkung bei Fahrt	39
Kupplungspedal	110
Gaspedal	20
Bremspedal bei 80 % Verz.	170

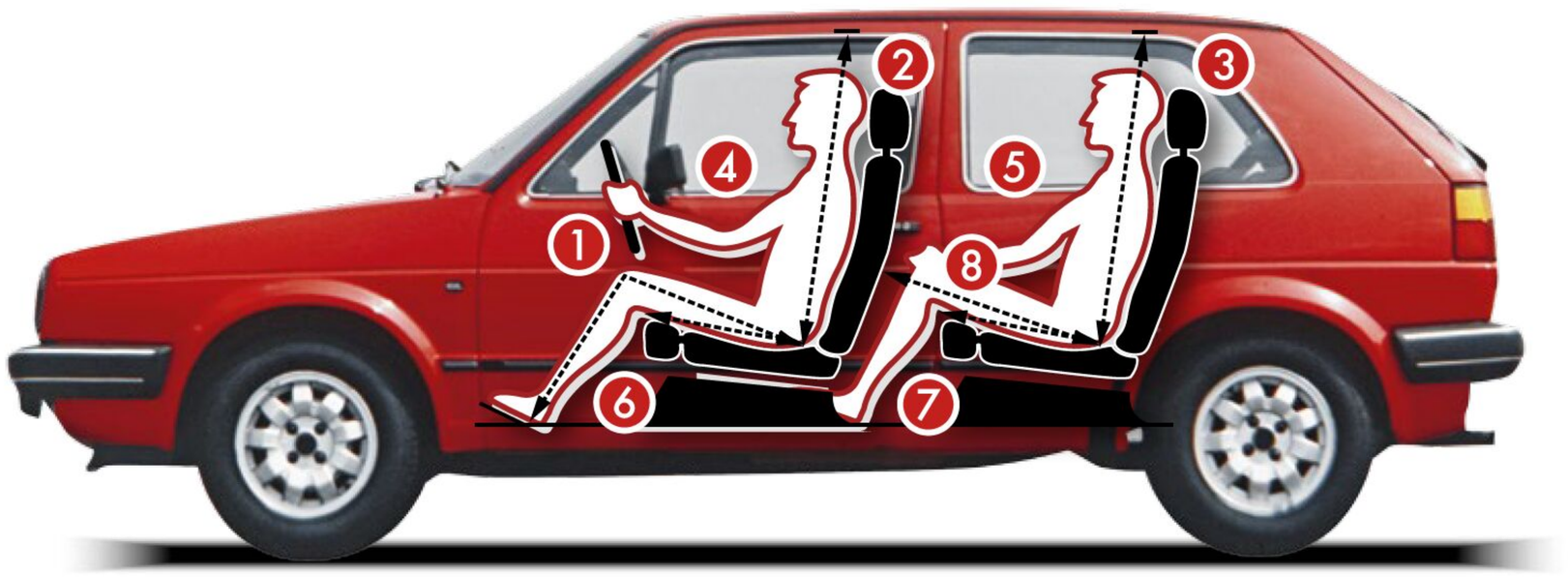
DIN-VERBRAUCH

	l/100 km
bei 90 km/h im V. Gang	5,3
bei 120 km/h im V. Gang	7,1
Stadtverkehr	8,7

VERBRAUCH

	l/100 km
Normalbenzin	
minimal	7,9
maximal	11,0
Landstraße Ø ca. 70 km/h	8,3
Autobahn Ø ca. 130 km/h	9,3
Testverbrauch	9,1

ABMESSUNGEN UND GEWICHTE



Radstand 2475 mm

Länge 3985 / Breite 1665 / Höhe 1415 mm

Wendekreis links/rechts 10,5/10,7 m

1 Knickmaß	870–1080 mm	8 Sitzraum	635–855 mm	Anhängelast/gebremst	470/1000 kg
2 Innenhöhe vorn	935 mm	Normknieraum	230 mm	Dachlast	75 kg
3 Innenhöhe hinten	910 mm	Spurweite v./h.	1427/1422 mm	Lenkraddurchmesser	360 mm
4 Innenbreite vorn	1425 mm	Leergewicht	912 kg	Kofferraumvolumen	336–705 l
5 Innenbreite hinten	1440 mm	Gewichtsverteilung v./h.	60,7/39,3 %	Tankinhalt	55 l
6 Sitztiefe vorn	475 mm	zulässiges Gesamtgewicht	1400 kg	Luftwiderstandsbeiwert c_W	0,34
7 Sitztiefe hinten	445 mm	Zuladung	488 kg	Luftwiderstandsindex (c_W x A)	0,64 m²

KOSTEN

AUSSTATTUNG/PREISE

	DM
Grundpreis (1983)	17 145,–

SERIENAUSSTATTUNG

Außenspiegel links von innen einstellbar, Halogen-Scheinwerfer, Heckscheibe beheizbar, Heckwischer, Kofferraumbeleuchtung, Nebelschlussleuchte, Rückfahrscheinwerfer, Rücksitze asymmetrisch umklappbar, Verbundglas-Frontscheibe

ZUSATZAUSSTATTUNG

Außenspiegel links elektr. betätigt und beheizbar	150,–
Außenspiegel rechts elektr. betätigt und beheizbar	225,–
Drehzahlmesser	259,–
Ersatzrad 13 Zoll	75,–
Ersatzrad LM 14 Zoll	250,–
Fahrersitz höhenverstellbar	98,–
Fensterheber elektrisch	1350,–
Fünfganggetriebe (4+E)	410,–
Nebelscheinwerfer	309,–
Klimaanlage	2045,–
Lederausstattung	2696,–
Leichtmetallräder 14 Zoll	1050,–
Metallic-Lackierung	357,–
Scheinwerferreinigungsanl.	297,–
Schiebedach mechanisch	579,–
Servolenkung	1102,–
Sportlenkrad	163,–
Sitzheizung vorn	362,–
Wärmeschutzglas	360,–
Zentralverriegelung	390,–

Vorzüge

+ geräumige, praktische Karosserie
+ gute Übersichtlichkeit
+ bequeme Sitze
+ niedriger Verbrauch
+ sehr sichere, unproblematische Fahreigenschaften
+ überzeugender Federungskomfort

Nachteile

– kein vollwertiges Ersatzrad
– Neigung zum Ruckeln nach dem Kaltstart
– Dröhnneigung des Motors zwischen 4000 und 4500/min

Sechs-Geflüster

Der mit Spannung erwartete Golf VR 6 betritt Neuland, und eines ist sicher: Das klassenlose Gefährt mit dem leise flüsternden Sechszylindermotor ist eine Klasse für sich.

TEXT Wolfgang König //
FOTOS Hans Peter Seufert



Die Idee hat was. Ein schöner, relativ großvolumiger Sechszylinder in einer schön kompakten Limousine der Kompaktklasse – Stoff für eine ebenso attraktive wie dünn besetzte Marktnische. Eigentlich ist sie sogar verwaist, spätestens seit BMW, Spezialist für kompakte Sechszylinder, mit der neuen Dreier-Reihe im Format wie auch im Preis in höhere Gefilde gedriftet ist. Und dass es ausnahmsweise nicht die Japaner sind, welche die entstandene Vakanz ausfüllen, lässt hoffen.

Beste Voraussetzungen also für den neuen VW Golf VR 6, der treffsichersten Nischenidee aus Wolfsburg seit dem Ur-GTI vor 15 Jahren. Tatsache ist, dass die Verpflanzung des bereits aus dem Passat bekannten Sechszylinders in die Neuauflage des Bestsellers nicht nur ganz automatisch den zukünftigen Traum-Golf kreiert. Sie erschließt zugleich ein gänzlich neues Marktsegment, dessen einziger Vertreter bis auf Weiteres der Golf VR 6 sein wird.



auto motor und sport
Ausgabe 23/1991
vom 31. Oktober 1991

Es fällt nicht schwer, sich die Wirkung dieser neuen Mischung auszumalen. Um so kritischer die erste, intensivere Begegnung mit dem vermeintlichen Wolfsburger Wunder. Euphorie oder wieder einmal die sich bei gefeierten Newcomern so häufig einstellende Ernüchterung? Das Fazit ausnahmsweise gleich vorweg: weder noch. Der Golf VR 6 ist genau so, wie man ihn sich vorstellt – weder besonders aufregend noch enttäuschend, einfach nur gut, wohltuend gut.

Nach den Ursachen für dieses Wohlgefühl braucht der Tester nicht lange zu fahnden, sie liegen zum größten Teil auf der Hand. An erster Stelle natürlich die Zahl der Zylinder: Die sechs V-förmig, in einem ungewöhnlich schmalen Winkel von 15 Grad gruppierten Hubräume gewährleisten ein Maß an Seidigkeit, das in der Golf-Klasse sonst nicht zu haben ist.

Harmonie von Kraft und Kultur

Den kultivierten Tonfall untermalt ein dezentes, wohltemperiertes Grollen, das immer dann etwas mehr in den Vordergrund tritt, wenn Drehzahlen jenseits 5000/min aufgesucht werden. Dazu besteht indes selten Anlass, und das leitet nahtlos zu einer weiteren Annehmlichkeit dieser Golf-Variante über.

Kraft gibt es überall und im Überfluss, was bei 174 PS (128 kW) und 1213 Kilogramm zwar kein Wunder, aber auch keineswegs selbstverständlich ist. Denn weniger das Verhältnis von Leistung zu Gewicht prägt den Fahreindruck als die gewichtsspezifische Ausstattung mit Hubraum, und mit 2,8 Litern fällt sie in diesem Fall sogar ausgesprochen üppig aus.

In die Praxis übersetzt heißt das: Die eindrucksvollen Kraftreserven dieses Sechszylinders muss



Der neue Spitzen-Golf verzichtet bewusst auf den GTI-Habitus, denn der VR-6-Motor sorgt für einen ganz anderen, betont kultivierten Charakter





man nicht mühsam herauspressen; der VR 6 schüttelt sie locker aus dem Ärmel. Damit unterscheidet er sich vorteilhaft von der Spezies der Vierventiler – allzu häufig Papiertiger, deren schwindelerregende Leistungsausbeute mit nicht weniger schwindelerregenden Drehzahlen verknüpft ist.

Der VW-Sechszylinder ist ein Zweiventiler, und er beweist, dass diese Bescheidenheit durchaus ihr Gutes hat. Schließlich geht diese lässige, niedertourige Kraftentfaltung fast automatisch mit einer Steigerung des Komfort-Charakters einher. Der Golf VR 6 ist jedenfalls keiner, der seinen Fahrer zu Hektik antreibt, somit auch kein typischer GTI, weshalb ihm seine Erzeuger diese drei Buchstaben wohlweislich erspart haben.

Den höchsten Genuss verspricht der Sechszylinder bei schaltfauler, komfortbetonter Fahrweise, ohne dass darin jedoch sein Repertoire erschöpft wäre. Was dieser luxuriös motorisierte Golf bei Nutzung seiner sämtlichen Möglichkeiten zu Wege bringt, dokumentieren in aller Eindeutigkeit die einschlägigen Werte: Spurt von null auf 100 km/h in 7,6 Sekunden, auf 160 km/h in 18,7 Sekunden; Beschleunigung im vierten Gang von 60 auf 100 km/h in 8,7 Sekunden, im fünften von 80 auf 120 km/h in 12,5 Sekunden.

Geringer Verbrauchszuschlag

Das sollte genügen, wobei abschließend noch darauf hingewiesen sei, dass es selbst das derzeit stärkste Pferd im Stall der BMW Dreier-Reihe nicht besser kann; in puncto Elastizität ist der 325i trotz höherer Leistung (192 PS) sogar klar schlechter. Auch die Abstufung des Fünfganggetriebes erscheint der stets willigen Kraftentfaltung des VR 6 bestens angemessen.

Die Höchstgeschwindigkeit von 225 km/h wird im Fünften bei knapp 6000/min erreicht, was bedeutet, dass bei gängigem Autobahntempo zivile Drehzahlen notiert werden. Das nützt auch der Sparsamkeit, wobei der Golf VR 6 einmal mehr beweist, dass große Hubräume nicht schrecken müssen. Entscheidender sind Drehzahlniveau und Fahrwiderstände, letztere abhängig von Luftwiderstand und Gewicht.

Da geht die Rechnung summa summarum für einen 2,8-Liter-Golf eben nicht viel schlechter aus als für die Basisversion mit gerade halb so viel Hubraum. Der Test ergab einen Durchschnitt von 11,1 Litern Superbenzin auf 100 Kilometer, bei verhaltener Fahrweise kommt man jedoch auch ohne Weiteres auf weniger als zehn Liter.

Der VR 6 wäre kein echter Golf, wenn die motorischen Qualitäten nicht im Einklang mit dem Rest des Autos stünden. Und sie tun es. Von Übermotorisierung jedenfalls kann bei diesem Fronttriebler nicht die Rede sein, auch nicht von übertriebener Sportlichkeit. Stattdessen dominiert der Eindruck von Harmonie zwischen Antrieb und Fahrwerk.





Serienmäßig hat der VR 6 Leichtmetallräder mit 50er-Reifen und eine Auspuffanlage mit doppeltem Endrohr, dazu ein gut bestücktes, übersichtliches Cockpit und ein griffiges Lederlenkrad. Stil und Verarbeitung passen auch in die Sechszylinder-Klasse

Dahinter stecken gewisse technische Vorsorgen, denn von gewöhnlichen Golf-Typen unterscheidet sich das VR-6-Fahrwerk nicht nur durch die übliche Straffung und Tieferlegung. Hinzu kommen die gegen Antriebseinflüsse weniger empfindliche Geometrie der sogenannten Plus-Vorderachse sowie die serienmäßige Ausstattung mit der EDS genannten elektronischen Differenzialsperre.

Das Ergebnis ist ein hohes Maß an Fahrsicherheit, kombiniert mit ausgeprägter Agilität, die den leichtfüßigen Charakter dieser Golf-Variante vortrefflich unterstreicht. Das leicht untersteuernde Kurvenverhalten lässt sich auch durch plötzliche Lastwechsel nicht aus der Ruhe bringen, ebenso wenig wie durch die bei starken Fronttrieblern gefürchteten Traktionsprobleme.

Das weich, aber effektiv arbeitende EDS erweist sich hier als adäquate Lösung. Eine sensible, jedoch nicht nervöse Lenkung und standfeste, gut dosierbare Bremsen mit ABS tun ein Übriges, sodass es selbst dem chronisch unzufriedenen Tester schwerfällt, diesem Golf den Stempel des Unvollkommenen aufzudrücken. Weil es denn sein muss, zum Schluss die Liste der offenen Wünsche: Die Federung könnte bei langsamer Fahrt komfortabler, die Fahrwerksgeräusche dürften besser gedämpft sein. Zudem wirkt die Innenverkleidung stellenweise billig, das Armaturenbrett unnötig sperrig.

Bleibt die bei VW inzwischen schon berüchtigte Kabelschaltung, die im Testwagen einmal mehr beweist, dass der aktuelle Entwicklungsstand das Optimum noch nicht sein kann. Ein kratzender erster Gang und Hakeln beim schnellen Schalten deuten darauf hin.

Nichts zu meckern gibt es indessen am Preis. Der Golf VR 6 kostet zweitürig und weitgehend komplett ausgestattet 37 995 Mark. Deshalb: Nie war er so wertvoll wie heute. ■

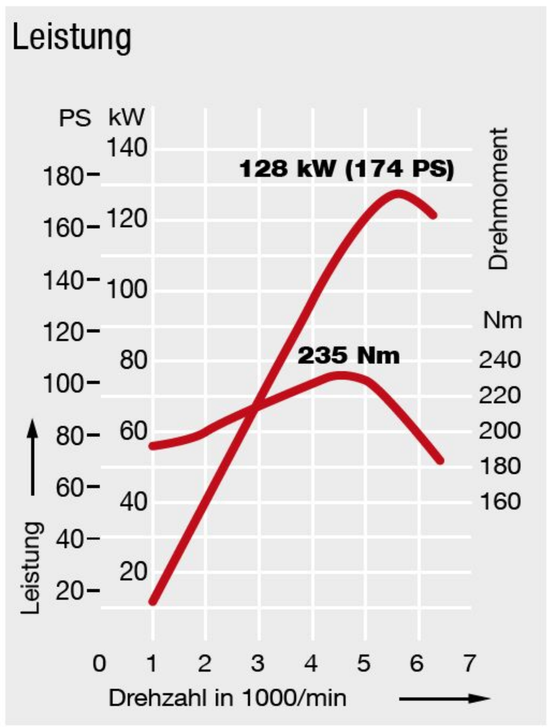


TECHNISCHE DATEN UND MESSWERTE

MOTOR

Sechszylinder-V-Motor, vorn quer, siebenfach gelagerte Kurbelwelle, zwei obenliegende Nockenwellen (Kettenantrieb), zwei Ventile pro Zylinder über Tassenstößel mit hydraulischem Spielausgleich betätigt, elektronische Kraftstoffeinspritzung (Bosch Motronic), geregelter Dreiwegekatalysator, Batterie 12 V 54 Ah, Drehstromlichtmaschine 1015 Watt.

Leistung	128 kW (174 PS) bei 5800/min
spez. Leistung	45,8 kW/l (62,3 PS/l)
Hubraum	2792 cm³
Bohrung x Hub	81,0 x 90,3 mm
Verdichtungsverhältnis	10,0 : 1
max. Drehmoment	235 Nm bei 4200/min
mittl. Kolbengeschw. bei Nenndr.	17,5 m/s
Ölinhalt Motor	7,0 l
Kühlsysteminhalt	9,0 l



KRAFTÜBERTRAGUNG

Vorderradantrieb, Fünfganggetriebe. Übersetzungen: I. 3,300, II. 1,940, III. 1,310, IV. 1,030, V. 0,840, R. 3,600, Achsantrieb 3,390 : 1.

KAROSSERIE/FAHRWERK

Fünfsitzige Limousine mit vier Türen und Heckklappe, Einzelradaufhängung vorn mit Querlenkern, MacPherson-Federbeinen, Verbundlenkerachse hinten mit Federbeinen, Stabilisator vorn und hinten, Zahnstangenlenkung mit Servounterstützung, Lenkübersetzung 17,5 : 1, 3,5 Lenkradumdrehungen, hydraulische Zweikreisbremse, innenbelüftete Scheibenbremsen vorn, Scheibenbremsen hinten, Bremskraftbegrenzer, Antiblockiersystem (Teves), Feststellbremse auf die Hinterräder wirkend, Felgengröße 6,5 J x 15, Reifengröße 205/50 R 15 V, Continental CV 90.

WARTUNG

Inspektion	alle 30 000 km
Ölwechsel	alle 15 000 km

FAHRLEISTUNGEN

Beschleunigung	s
0 – 80 km/h	5,4
0 – 100 km/h	7,6
0 – 120 km/h	10,0
0 – 140 km/h	13,5
0 – 160 km/h	18,7
0 – 180 km/h	26,1
0 – 200 km/h	44,0
1 km mit stehendem Start	28,1
Elastizität	s
60 – 100 km/h (IV. Gang)	8,7
80 – 120 km/h (V. Gang)	12,5
Höchstgeschwindigkeit	225 km/h

BREMSWEG/VERZ.

m (m/s²)	
aus 100 km/h kalt	41,1 (9,4)
aus 100 km/h warm	38,6 (10,0)

INNENGERÄUSCH

db(A)	
bei 50 km/h	60
bei 100 km/h	69
bei 130 km/h	73
bei 160 km/h	77
bei 200 km/h	82

LENK- UND PEDALKRÄFTE

N	
Lenkung im Stand	42
Lenkung bei Fahrt	30
Kupplungspedal	120
Gaspedal	30
Bremspedal kalt	330
Bremspedal warm	540

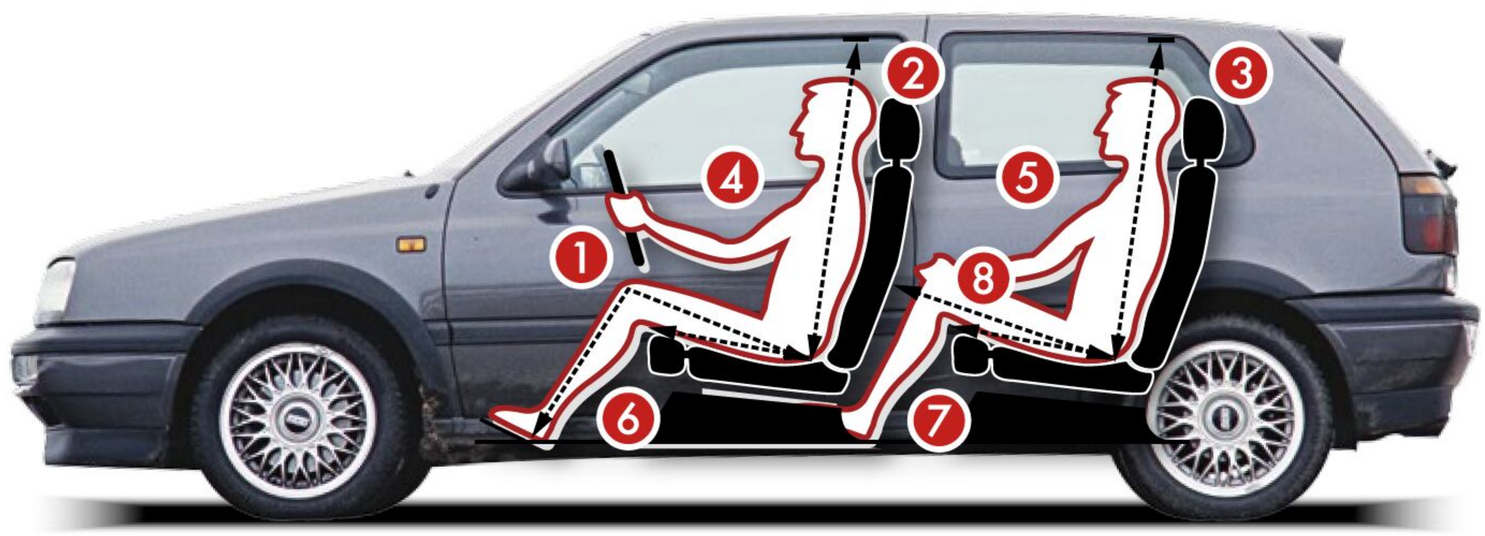
DIN-VERBRAUCH

l/100 km	
bei 90 km/h	7,3
bei 120 km/h	8,9
Stadtverkehr	12,3

VERBRAUCH

l/100 km	
Super bleifrei	
minimal	9,2
maximal	13,8
Testverbrauch	11,1

ABMESSUNGEN UND GEWICHTE



1 Knickmaß	900–1110 mm	8 Sitzraum	580–760 mm	Anhängelast/gebremst	600/1200 kg
2 Innenhöhe vorn	990 mm	Normsitzraum	640 mm	Lenkraddurchmesser	360 mm
3 Innenhöhe hinten	940 mm	Spurweite v./h.	1450/1434 mm	Kofferraumvolumen	330–1162 l
4 Innenbreite vorn	1440 mm	Leergewicht	1213 kg	Tankinhalt	55 l
5 Innenbreite hinten	1430 mm	Gewichtsverteilung v./h.	65,0/35,0 %	Luftwiderstandsbeiwert	c_W 0,30
6 Sitztiefe vorn	480 mm	zulässiges Gesamtgewicht	1680 kg	Stirnfläche A	1,90 m²
7 Sitztiefe hinten	440 mm	Zuladung	467 kg	Luftwiderstandsindex c_W x A	0,60 m²

KOSTEN

AUSSTATTUNG/PREISE

DM	
Grundpreis (1991)	37 995,–
Testwagenpreis	40 548,–

SERIENAUSSTATTUNG

Antiblockiersystem, Außenspiegel elektrisch einstellbar und beheizbar, Drehzahlmesser, elektronische Differenzialsperre, Fensterheber vorn und hinten elektrisch betätigt, Leichtmetallräder, Rücksitze umklappbar, Servolenkung, Wärmeschutzglas, Zentralverriegelung.

UNTERHALTSKOSTEN

Steuer (13,20 pro 100 cm³)	370,–
Haftpflicht (100 %-Prämie)	1681,–
Teilkasko (TK 40, ohne SB)	1857,–
Vollkasko (TK 29, 650 SB, 100 %)	2552,–

BEWERTUNG

KAROSSERIE

befriedigendes Platzangebot, ausreichend großer Kofferraum, gute Funktionalität, gut konturierte, bequeme Sitze, umfangreiche Serienausstattung, ordentliche Verarbeitungsqualität

ANTRIEB

sehr kultivierter Motor mit guter Leistungscharakteristik, hohe Kraftreserven, gutes Ansprechen über den gesamten Drehzahlbereich, harmonisches Fünfganggetriebe, nicht ganz befriedigende Schaltung

FAHRWERK

sehr gute Fahrsicherheit, nur leicht untersteuerndes Kurvenverhalten, ausgeprägte Handlichkeit durch leichtgängige und exakte Lenkung, gute Traktion, bei langsamer Fahrt zu straff wirkende Federung

WIRTSCHAFTLICHKEIT

in Anbetracht von Leistungsniveau und Ausstattung günstiger Anschaffungspreis, bescheidener Benzinverbrauch, voraussichtlich hoher Wiederverkaufswert, dichtes Servicenetz

Golf-Medaille

Nach gut 14 Jahren schickt VW das erste Golf Cabrio in Rente und den Nachfolger mit deutlich mehr Platz und Komfort sowie einem modernen Sicherheitspaket ins Rennen. Taugt er nun wieder als Glanzstück in der Modellpalette?

TEXT Bernd Stegemann // **FOTOS** Hans Peter Seufert



Zu kleine Stückzahlen? Zu großer Aufwand? Einfach vergessen? Es gibt wohl viele Gründe für das lange Leben des Golf Cabrios, das in der VW-Modellpalette zuletzt wie ein Überbleibsel aus einer anderen Zeit wirkte, als die ersten Fronttriebler mit wassergekühlten Reihenmotoren den Wolfsburger Giganten aus der Krise in eine bessere Zukunft führten. Schließlich ging der kleine Viersitzer mit dem soliden Faltdach bereits 1979 in Serie und überlebte nicht nur seine Basis Golf I (um volle zehn Jahre), sondern auch dessen Nachfolger Golf II.

Sowohl das rundliche Design als auch die deutlich gewachsenen Abmessungen zeigen, dass das Cabrio eine Golf-Generation übersprungen hat

Die hohe Ausreifung des Oldies sowie die geringe Konkurrenz haben sein Überleben sicher begünstigt, und obwohl er wegen seines Sturzbügels oft als Erdbeerkörbchen verspottet wurde, fand er in 14 Jahren immerhin gut 392 000 Käufer – weit mehr als sein Vorgänger auf Käfer-Basis in 30 Jahren (330 281). Doch seit der Cabrio-Boom eine Vielzahl frischer Rivalen hervorbrachte, ließ sich ein moderner Nachfolger nicht länger aufschieben. Mit dem Modellwechsel sollten zugleich diverse Schwachstellen des Urtyps ausgemerzt, nicht aber das Grundkonzept geändert werden.



Denn während etwa beim im Frühjahr eingeführten Opel Astra Cabrio ein verlängertes Stufenheck sowohl die Eleganz als auch das Ladevolumen steigert, wahrt der offene Golf neben Format und Stil auch den rundlichen, etwas pummeligen Gesamteindruck des Festdachmodells. Nur die ansteigende Seitenlinie mit Spoilerlippe am Heck sowie das Faltdach mit kleineren Scheiben sorgen für Abgrenzung, ebenso natürlich der markante Überrollschutz, auf den die Entwickler schon wegen der höheren Sicherheit und Verwindungssteifigkeit nicht verzichten mochten.



auto motor und sport
Ausgabe 21/1993
vom 8. Oktober 1993

Tatsächlich wirkt die enthauptete Karosserie kaum weniger solide als die geschlossene, dank umfangreicher Verstärkungen an tragenden Teilen und zweier Schwingungsdämpfer bleibt sie frei von Knarz- und Knistergeräuschen. Der Bügel fungiert zudem als Führung für die rahmenlosen Seitenscheiben, die sich nun auch hinten komplett versenken lassen, sowie als stabile Auflage für das geschlossene Verdeck. In gewohnter, mehrlagiger Qualität schützt es die Insassen vor den Unbilden der Witterung, sein straffer Sitz und die ausgezeichnete Passform senken die Windgeräusche fast auf das Niveau der Limousine.

Leicht zu öffnen

Für 615 Mark Mehrpreis gibt es jetzt sogar eine Hülle aus feinem Textil statt Kunststoff. Beide Varianten sind waschanlagentauglich, doch bei Alljahresbetrieb mit Laternengarage ist die PVC-Haube sicher pflegeleichter und haltbarer. Auch die 1945 Mark für ein elektrohydraulisches Verdeck kann man sich getrost sparen, denn das muss ebenfalls manuell ent- und verriegelt werden.

Und schon die serienmäßige Handbedienung macht es leicht, jedem spontanen Bedürfnis nach einem Sonnenbad nachzugeben. Dazu sind zunächst zwei Verriegelungshebel zu lösen, die in geschlossenem Zustand als Haltegriffe dienen. Ohne größeren Kraftaufwand lässt sich das Dach dann in wenigen Sekunden zurückklappen und mit einem Hebel sichern.

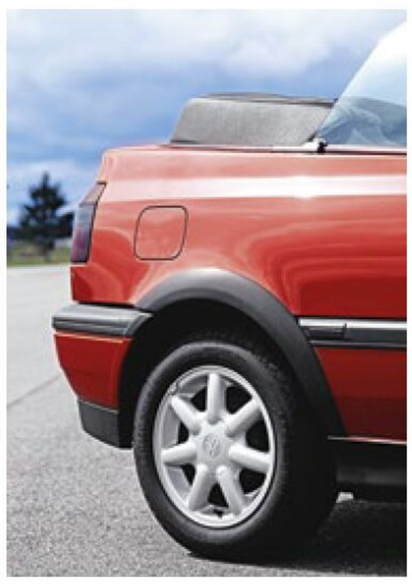
Im Gegensatz zum Vorgänger darf das neue Cabrio sogar ohne Schutzhülle gefahren werden, obwohl die nun leichter aufzuziehen ist: hinten den Rand zwischen Verdeck und Karosserieblech einschieben, vorne zwei Druckknöpfe befestigen, fertig. Egal ob mit oder ohne Abdeckung – die Rück-Sicht profitiert in beiden Fällen von dem flacheren Gestänge, wobei die gefaltete Plane wie bisher auf dem Kofferraum liegt.

Der verfügt nun endlich über eine größere Luke und ein für vier Personen angemessenes Volumen, ohne an die stattlichen 390 Liter eines Astra Cabrios zu reichen. Immerhin lassen sich die normalen 270 auf 448 Liter erweitern, wenn man die Rücksitzlehne vorklappt, die eine Öffnung zum Heckabteil freigibt. Bei nicht besetzten Fondplätzen kann man außerdem ein vor der Sitzfläche aufgerolltes Windschott (Extra) hochziehen und am Bügel einhängen, das in der ersten Reihe vor allzu heftigen Verwirbelungen schützt.

Für Hinterbänkler bleibt die Mitfahrt im offenen Wagen dagegen weiterhin eine stürmische Angelegenheit, und wegen der Dachkonstruktion müssen sie überdies mit weniger Innenbreite und Kniefreiheit sowie einer steileren Rückenlehne als im Festdach-Golf vorliebnehmen. Generell sorgt das deutliche Plus an Radstand, Länge und Breite aber selbst mit geschlossenem Dach für ein spürbar luftigeres Raumgefühl, obwohl der Armatu-







Das Verdeck liegt nun flacher auf dem Heck, die Seitenscheiben lassen sich voll versenken. Zur Avantgarde-Ausstattung gehören die bunt gemusterten Sitzbezüge sowie Anbauteile aus schwarzem Kunststoff. Immer Serie: klappbare Rücksitzlehne mit Durchlade zur Vergrößerung des Stauraums



Hohes Heck mit Spoilerlippe und deutlich vergrößerter Ladeklappe

renträger die Zierlichkeit des Vorgängers abgelegt hat und nun mit Wucht das Cockpit dominiert. An seiner funktionalen Gestaltung und eingängigen Bedienung gibt es jedoch ebenso wenig zu bemängeln wie an Qualität und Verarbeitung.

Zur Perfektion im Detail kommt die verbesserte Ausstattung. Sportsitze vorn, Servolenkung und höhenverstellbares Lenkrad sind schon bei der Basisversion mit 75 PS serienmäßig, außerdem ein Antiblockiersystem und Airbags für Fahrer und Beifahrer. Auf Wunsch kann man zum hellen Interieur ein zweifarbiges Armaturenbrett sowie hilfreiche Extras wie Klimaanlage und elektrische Fensterheber ordern.

Schwer zu bremsen

Natürlich bleibt der Mehrwert nicht ohne Folgen für das Gewicht. 1216 Kilogramm brachte der Testwagen auf die Waage – ein Plus von 168 kg gegenüber dem Vorgänger und immer noch 59 kg mehr als der Standard-GTI mit dem gleichen Zweiliter-motor. Zusammen mit der softeren Fahrwerksabstimmung macht sich das in stärkerem Untersteuern und einem etwas trägeren Handling bemerkbar, erklärt aber nicht allein die schwache Verzögerung der gemischten Anlage (vorne Scheiben, hinten Trommeln): Bei warmen Bremsen sinkt sie aus 100 km/h von 9,7 auf 7,7 m/s^2.

Der 115 PS starke Vierzylinder fällt hingegen weder beim Testverbrauch (8,9 l/100 km) noch bei der Laufkultur aus dem Rahmen, zumal er kraftvoll und mühelos aus niedrigen Drehzahlen beschleunigt und insgesamt gut zur gelassenen Fortbewegung in einem Cabrio passt. Allerdings gibt es das Toptriebwerk nur in Verbindung mit dem rund 2000 Mark teuren Avantgarde-Paket, zu dem neben Leichtmetallrädern, Colorglas und elektrischen Außenspiegeln auch die unschönen Radhaus- und Schwellerverbreiterungen gehören.

Aus den 37 490 Mark für das Basismodell sind damit bereits 42 950 Mark geworden, ohne dass man ihm das ansieht. Doch vielleicht ist es ja gerade der größte aller Vorzüge des Golf Cabrios, dass man in ihm die Freuden des Offenfahrens ganz unauffällig ohne Neid und Exhibitionismus-Verdacht genießen kann. ■



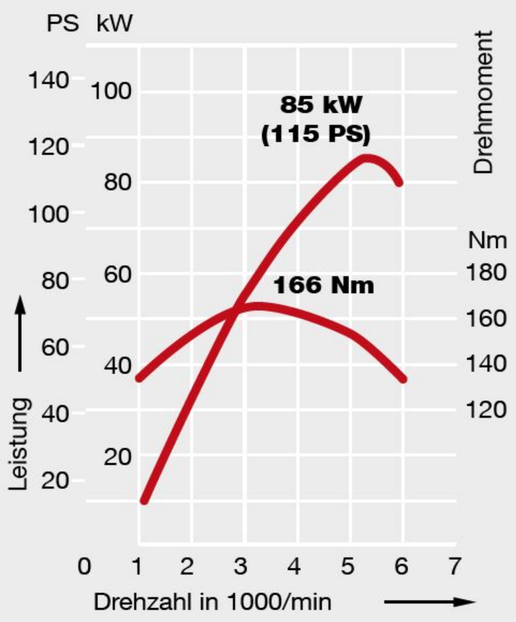
TECHNISCHE DATEN UND MESSWERTE

MOTOR

Vierzylinder-Reihenmotor, vorn quer, fünffach gelagerte Kurbelwelle, eine obenliegende Nockenwelle (Zahnriemenantrieb), zwei Ventile pro Zylinder über Tassenstößel mit hydraulischem Spielausgleich betätigt, elektronische Kraftstoffeinspritzung (VW Digifant), geregelter Dreiwegekatalysator, Batterie 12 V 44 Ah, Drehstromlichtmaschine 1015 Watt.

Leistung	85 kW (115 PS) bei 5400/min
spez. Leistung	42,8 kW/l (58,0 PS/l)
Hubraum	1984 cm³
Bohrung x Hub	82,5 x 92,8 mm
Verdichtungsverhältnis	10,4 : 1
max. Drehmoment	166 Nm bei 3200/min
mittl. Kolbengeschw. bei Nenndr.	16,7 m/s
Ölinhalt Motor	4,4 l
Kühlsysteminhalt	6,2 l

Leistung



KRAFTÜBERTRAGUNG

Vorderradantrieb, Fünfganggetriebe, Übersetzungen: I. 3,450, II. 1,940, III. 1,290, IV. 0,970, V. 0,810, R. 3,170, Achsantrieb 3,670:1.

KAROSSERIE/FAHRWERK

Viersitziges Cabrio mit zwei Türen, Einzelradaufhängung vorn mit Querlenkern, MacPherson-Federbeinen, Verbundlenkerachse hinten mit Federbeinen, Zahnstangenlenkung mit Servounterstützung, Lenkübersetzung 17,0 : 1, drei Lenkradumdrehungen, hydraulische Zweikreisbremse mit Bremskraftverstärker, innenbelüftete Scheibenbremsen vorn, Trommelbremsen hinten, Bremskraftbegrenzer, Antiblockiersystem (Teves), Feststellbremse auf die Hinterräder wirkend, Rädergröße 6 J x 14, Reifen 185/60 R 14 H, Continental CH 90.

WARTUNG

Inspektion	alle 30 000 km
Ölwechsel	alle 15 000 km

FAHRLEISTUNGEN

Beschleunigung	s
0 – 60 km/h	5,0
0 – 80 km/h	7,9
0 – 100 km/h	11,6
0 – 140 km/h	24,0
0 – 160 km/h	36,6
400 m mit stehendem Start	17,8
1 km mit stehendem Start	33,0
Elastizität	s
60 – 100 km/h (IV. Gang)	12,4
80 – 120 km/h (V. Gang)	17,2
Höchstgeschwindigkeit	190 km/h

BREMSWEG/VERZ.

	m (m/s²)
aus 100 km/h kalt	39,8 (9,7)
aus 100 km/h warm	50,1 (7,7)

INNENGERÄUSCH

	dB(A)
bei 50 km/h	61
bei 100 km/h	68
bei 130 km/h	74
bei 160 km/h	78

LENK- UND PEDALKRÄFTE

	N
Lenkung im Stand	41
Lenkung bei Fahrt	29
Kupplungspedal	110
Gaspedal	30
Bremspedal kalt	350
Bremspedal warm	830

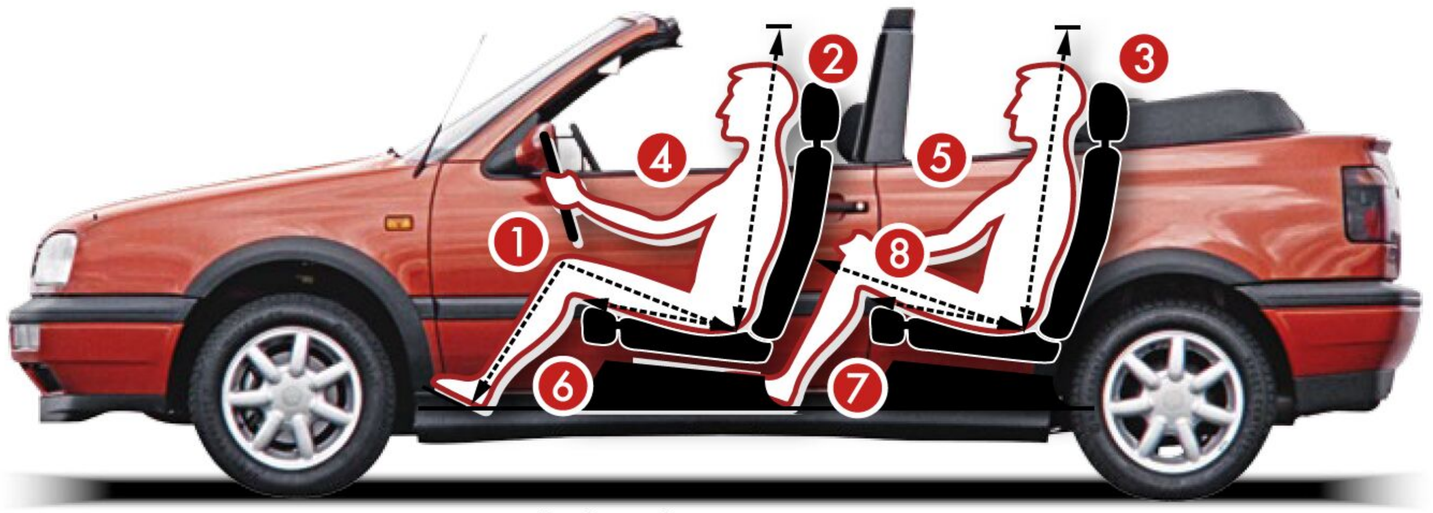
DIN-VERBRAUCH

	l/100 km
bei 90 km/h	6,2
bei 120 km/h	7,9
Stadtverkehr	10,5

VERBRAUCH

Super bleifrei	l/100 km
minimal	6,8
maximal	10,9
Testverbrauch	8,9
Reichweite	618 km

ABMESSUNGEN UND GEWICHTE



Radstand 2475 mm

Länge 4020 / Breite 1695 / Höhe 1400 mm

Wendekreis links/rechts 10,7/10,6 m

1 Knickmaß	890–1120 mm	8 Sitzraum	570–780 mm	Zuladung	404 kg
2 Innenhöhe vorn	970 mm	Normsitzraum	650 mm	Anhängelast/gebremst	500/1200 kg
3 Innenhöhe hinten	950 mm	Spurweite v./h.	1464/1448 mm	Lenkraddurchmesser	365 mm
4 Innenbreite vorn	1450 mm	Leergewicht	1216 kg	Kofferraumvolumen	270–448 l
5 Innenbreite hinten	1250 mm	Gewichtsverteilung v./h.	59,3/40,7 %	Tankinhalt	55 l
6 Sitztiefe vorn	475 mm	zulässiges Gesamtgewicht	1620 kg	Luftwiderstandsbeiwert	c_W 0,37
7 Sitztiefe hinten	450 mm				

KOSTEN

AUSSTATTUNG/PREISE

	DM
Grundpreis (1993)	42 950,–
Testwagenpreis	46 950,–

SERIENAUSSTATTUNG

Airbag für Fahrer und Beifahrer, Antiblockiersystem, Außenspiegel elektrisch einstellbar, Bordcomputer, Gurthöhenverstellung vorn, Leichtmetallräder, Servolenkung, Wärmeschutzverglasung.

UNTERHALTSKOSTEN

Steuer (13,20 pro 100 cm³)	264,–
Haftpflicht (100 % Prämie)	1383,–
Teilkasko (TK 39, ohne SB)	1511,–
Vollkasko (TK 22, 650 SB)	2361,–
Festkosten pro Jahr	3158,–
Betriebskosten pro 100 km	26,80
Wertverlust (15 000 km/Jahr)	4300,–

Gesamtkosten pro km in Pfennig*	
bei 10 000 km/Jahr	97,9/58,4
bei 20 000 km/Jahr	66,2/42,6
bei 30 000 km/Jahr	54,2/37,3
Monatliche Unterhaltskosten*	
bei 15 000 km/Jahr	957,–/598,–
bei 30 000 km/Jahr	1354,–/933,–

* mit/ohne Wertverlust

BEWERTUNG

KAROSSERIE

Offener Viersitzer mit ausreichend Platz auch im Fond, akzeptables Ladevolumen, leichtgängiges und gut isoliertes Verdeck, befriedigende Ausstattung, solide Verarbeitung

FAHRKOMFORT

Komfortable Federung, leichte Bedienung, bequeme Sitze mit passender Position, geringes Geräuschniveau, durchschnittliche Aufheizung, ausreichende Belüftung

ANTRIEB

Kraftvoll ansprechender und auch bei hohen Drehzahlen kultivierter Vierzylinder, passend abgestimmtes Fünfganggetriebe, gute Fahrleistungen sowie hohe Elastizität

FAHREIGENSCHAFTEN

Sicheres Kurvenverhalten, stabiler Geradeauslauf, geringe Windempfindlichkeit, exakte und leichtgängige Servolenkung, gute Handlichkeit und Traktion, Bremsen mit ABS, aber wenig standfest

SICHERHEIT/UMWELT

Gute Crashvorsorge, Überrollbügel und Seitenaufprallschutz, Airbags für Fahrer und Beifahrer serienmäßig, starkes Bremsfading, hohes Recycling-Potenzial, Rücknahmegarantie

WIRTSCHAFTLICHKEIT

Angemessener Kaufpreis, relativ günstiger Benzinverbrauch, guter Wiederverkauf, geringe Wartungskosten, sechs Jahre Garantie gegen Durchrostung, sehr dichtes Werkstattnetz

Es lebe der

TEXT Dirk Johae // **FOTOS** IMAGO, McKlein, Motorsport-Images, VW

Für ein sportliches Auto wie den Golf GTI gehören Motorsporteinsätze zum Geschäft. Mit der leistungsstärksten Ausführung erlebte der Kompakte aus Wolfsburg den Aufstieg zum Hot Hatch. Allerdings ahnte bei der Präsentation im Sommer 1976 niemand, dass er damit einen Trend setzen würde.

Um die Sportqualitäten zu unterstreichen, führten die Wolfsburger mit dem Golf GTI ihre Cup-Tradition auf der Rundstrecke fort. Mit 150 PS hatte der Fronttriebler an Muskeln gegenüber der Serienversion ordentlich zugelegt. In baugleichen Autos wurde eine Meute von 40 erfolgshungrigen Fahrern losgelassen: Die Zuschauer erlebten typische Cup-Spektakel mit einer wilden Mischung aus rauflustigen Piloten und gewieften Taktikern. Walter Struckmann, einer der erfahrensten Breitensportler Deutschlands am Lenkrad, zeigte gleich in der Premierensaison allen Mitstreitern die eckigen Rücklichter: zehn Läufe, zehn Siege.

Vorzeigesportler Mit dem Golf II 16V wurden Erwin Weber und Matthias Feltz Gesamtvierte bei der Safari Rallye 1987. Dieser Wettbewerb in Afrika zählt zu den brutalsten Weltmeisterschaftsläufen auf dem Globus

Rundstrecke und Rallye

Der bis 1982 ausgetragene Markenpokal verhalf nicht nur Nachwuchspiloten zum Aufstieg, sondern auch künftigen Tunern wie beispielsweise Alfons Hohenester aus Gaimersheim bei Ingol-

Sport

Im Motorsport war der VW Golf über Generationen hinweg ein echter Tausendsassa. Unzähligen Breitensportlern diente er treu als Renngerät in vielen Disziplinen. Vor allem in den Rallyeversionen sorgte er auch international für Aufsehen und konnte besonders bei den härtesten Wettbewerben glänzen.



Spitzname Zebra Mit einem seriennahen Golf GTI des Werksteams sorgte Jochi Kleint 1977 für die ersten Einsätze der Rallyeversion. Die Lackierung mit stilisiertem Schriftzug bescherte dem Auto seinen Kosenamen



Erster Meistertitel Alfons Stock und Paul Schmuck feierten 1981 den Gesamtsieg in der Deutschen Rallyemeisterschaft. Das kräftige Grün spendierte Sponsor Rheila



Mit G-Lader und Allrad In Neuseeland sorgten Erwin Weber und Manfred Hiemer für den größten internationalen Erfolg des Rallye-Golfs: Sie wurden Dritte im WM-Lauf

stadt, der zwei Mal den Gesamtsieg einfuhr. Nicht nur mit der Cup-Version, sondern auch mit der leistungsstärkeren Gruppe-2-Version setzten Privatfahrer auf Golf. Im Rallyesport sorgte der GTI immer mehr für Aufsehen: Der Schwede Per Eklund erkämpfte bei der Rallye Monte-Carlo 1980 in einem Werkswagen den fünften Gesamtplatz als bester Fahrer mit einem Fronttriebler.

Die Kombination aus schwedischem Fahrer und GTI entwickelte sich zum Erfolgsrezept. Im rund 200 PS starken Golf II 16V, jetzt nach Gruppe-A-Reglement vorbereitet, sorgte Kenneth Eriksson für die größten internationalen Erfolge. 1986 fei-



Doppel-Herz Den speziell für das US-Bergrennen in Pikes Peak gebaute Bimotor-Golf steuerte Jochi Kleint. Ein Defekt an der Radaufhängung kurz vor dem Ziel sorgte für den Ausfall des spektakulären VW

erte der damals 30 Jahre alte Werksfahrer die FIA-Gruppe-A-Weltmeisterschaft mit Beifahrer Peter Diekmann.

Das skandinavisch-deutsche Duo errang in der Folgesaison sogar den größten Einzelerfolg eines Golf auf der Rallyebühne, denn das Werksteam gewann die materialmordende Rallye Elfenbeinküste. Außerdem wurden Eriksson/Diekmann Gesamtzweite in Neuseeland und Dritte in Portugal, der Schwede erreichte den vierten WM-Platz. „Trotz fehlender Motorleistung vollbrachte Kenneth Eriksson wahre Wunder mit Auto“, schrieb der britische Journalist Graham Robson.

Im gleichen Jahr 1987 erlebte der 1000 kg schwere Über-Golf namens Bimotor, den Formel-V-Konstrukteur Kurt Bergmann („Kaimann“) eigens für das US-Bergrennen Pikes Peak baute, seinen einzigen Renneinsatz. Die Leistung der beiden 1,8-Liter-Turbotriebwerke summierte sich auf über 650 PS. „Im Vergleich zu den Rallyeautos, die normalerweise bei Volkswagen Motorsport in Hannover entstehen, ist der Bimotor-Golf ein absoluter Kurzbrenner“, urteilte jedoch schon damals Bernd Ostmann in seinem Tracktest für auto motor und sport. Beim Rennen bewahrheitete sich diese Einschätzung: Ex-Rallye-Europameister Jochi Kleint schied durch einen Defekt an der Radaufhängung aus. Danach wurde dieser spektakuläre Renn-Golf ins Museum geschoben.

Rückkehr mit Allradantrieb

Ab 1990 zündete VW mit dem Rallye-Golf G60 seine nächste Stufe für die Quertreiber-Fraktion. Dank des G-Laders leistete der Vierzylinder jetzt 282 PS, die er erstmals in seiner Rallyekarriere an alle vier Räder weiterleitete. Gleich beim ersten WM-Einsatz 1990, der Rallye Neuseeland, erkämpften Erwin Weber und Manfred Hiemer als Gesamt-





Nordschleife
2007 erzielte ein Fahrerquartett mit René Rast und Dieter Depping im 300 PS starken Golf V GTI mit DSG-Getriebe den achten Gesamtplatz beim 24-Stunden-Rennen



Jubiläumsstart
Zum 35. Geburtstag des GTI schickte VW den Golf 24 (440 PS) zum 24-Stunden-Rennen auf dem Nürburgring. Technische Defekte vereitelten den Erfolg des Allradlers



TCR-Rakete
Nachwuchspilot Luca Engstler startete in der ADAC TCR Germany. Dieser 340 PS starke Renn-Golf VII ist der erfolgreichste Sportler der gesamten Modellfamilie

dritte einen Podiumsplatz. Der blieb jedoch das beste internationale Ergebnis.

In der Saison darauf beschränkte sich das Werksteam auf nationale Einsätze. Weber/Hiemer sorgten mit dem deutschen Meistertitel 1991 für den zweiten Erfolg eines Golf im heimischen Championat. Danach wurde es recht still um den Kompaktsportler.

Erst 2015 mit der Einführung der TCR-Kategorie für Renntourenwagen feierte der Golf sein großes Comeback. Von den Rallyepisten wechselte er auf die Rennstrecken der Welt. Zwei Jahre in Folge ging der Gesamtsieg in der TCR International Series an Golf-Piloten. 2019 feierte Benny Leuchter den Laufsieg im Tourenwagen-Weltcup auf dem Nürburgring. Über 100 TCR-Versionen baute Volkswagen auf und verkaufte sie an Kunden wie das deutsche Team von Franz Engstler. ■

Das exzellente Handling zählt zu den herausragenden Stärken des neuen Golf

Die Kurve gekriegt

Bessere Qualität, mehr Sicherheit und höherer Fahrkomfort – das Volkswagenwerk verspricht der Kundschaft den besten Golf, den es je gegeben hat. Im Test zeigt das Einstiegsmodell mit dem 75 PS starken 1,4-Liter-Motor, ob die vierte Generation des Bestsellers den Versprechungen gerecht wird.

TEXT Götz Leyrer // **FOTOS** Hans-Dieter Seufert

So sieht nun ein Auto aus, mit dem wir in das Jahr 2000 fahren: steiles Heck, quer eingebauter Motor, Frontantrieb. Genau so, wie sich das in der Kompaktklasse seit über 20 Jahren eingebürgert hat. Kurz: Golf bleibt Golf. Das Volkswagenwerk bewegt sich auch mit der neuesten Auflage dieses Bestsellers auf bewährten Pfaden. Ein ganz neues Konzept, wie es sich Mercedes bei der A-Klasse ausgedacht hat, stand bei der Konstruktion der nunmehr vierten Generation nicht zur Debatte. Warum auch? Was bisher einen derartigen Erfolg hatte, wird nicht von heute auf morgen altbacken.

Es gibt Formen, die man nicht verbessern kann – mit diesem Slogan warben die Wolfsburger einst für den Käfer. Den Golf-Designern ist er offensichtlich im Gedächtnis geblieben: Die vierte Generation sieht ihrem Vorgänger so ähnlich, dass sie im Straßenbild keinerlei Aufsehen erregt. Wer sie kauft, verschwindet in jener Unauffälligkeit, die mit dazu beigetragen hat, dem Golf ein klassenloses Image zu bescheren.

Den höchsten Neuigkeitswert hat noch die Heckpartie mit dem jetzt im Stoßfänger angebrachten Kennzeichen. Vorn setzen die unter klarem Glas montierten Scheinwerfer, die ein sehr gutes Licht liefern, einen neuen Akzent. Und wer nicht nur flüchtig hinschaut, wird feststellen, dass die in Länge (13 Zentimeter) und Breite (drei Zentimeter) gewachsene Karosserie nun deutlich stämmiger wirkt – ein Effekt, der auch den größeren Rädern zuzuschreiben ist.

Das Raumangebot ist besser geworden, allerdings in einem Maß, das keinen Quantensprung bedeutet. Der neue Golf ist kein Raumwunder, aber er bietet genügend Platz, um eine vierköpfige Familie bequem zu transportieren. Der Kofferraum fällt weniger durch seine Größe als durch seine praxisgerechte, glattflächige Form auf, die durch die räumliche Trennung von Schraubenfedern und Stoßdämpfern an der Hinterachse ermöglicht wird und die es erlaubt, das gebotene Volumen (330 Liter) vollständig auszunutzen. Schade nur, dass sich VW eine geteilt umklappbare Rücksitzbank beim Basismodell extra bezahlen lässt.



auto motor und sport
Ausgabe 21/1997
vom 2. Oktober 1997

Vorn wird der Zuwachs an Innenbreite durchaus spürbar. Das subjektive Raumgefühl ist eindeutig besser geworden, wozu auch das völlig neu gestaltete, flacher gehaltene Armaturenbrett beiträgt. Die Übersichtlichkeit nach vorn hat dadurch gewonnen, und die Motorhaube entzieht sich nicht gänzlich den Blicken des Fahrers, wie das bei vielen modernen Autos üblich geworden ist. Auch nach hinten sieht man gut, die Golf-typische breite C-Säule stört kaum noch, weil sie inzwischen weit vom Fahrerplatz entfernt ist.

Bedingt wird sie durch das weit nach hinten gezogene Dach, das in der Praxis einen offensichtlichen Vorteil bietet: Die Fondpassagiere haben kaum unter direkter Sonneneinstrahlung zu leiden, die Kopffreiheit wird erst dann knapp, wenn jemand deutlich über 1,80 Meter groß ist.

Der Knieraum erfüllt die Ansprüche, die in dieser Klasse gestellt werden, ohne durch besondere Großzügigkeit aufzufallen. Die rückwärtige Bank bietet guten Sitzkomfort, die stark konturierte Lehne sorgt für stabilen Seitenhalt, aber zugleich dafür, dass die in den Papieren suggerierte Fünfsitzigkeit Theorie bleibt wie bei allen Autos dieser Größenkategorie.

Perfekte Sitzposition

Am Sitzkomfort gibt es speziell vorn nichts auszusetzen. Die straffe Polsterung erweist sich auf langen Strecken als bequem, doch bei schneller Kurvenfahrt wünscht man sich mehr seitliche Unterstützung im Rückenbereich. Das in Höhe und Neigung verstellbare Lenkrad sowie die praktische Höhenverstellung des Fahrersitzes, die sehr leichtgängig arbeitet, ohne die Neigung der Sitzfläche zu verändern, ermöglicht eine Sitzposition, über die es nur eines zu sagen gibt: perfekt. Somit sind beste Voraussetzungen dafür geschaffen, dass man sich wohlfühlt im neuen Golf.

Den wohl wichtigsten Beitrag dafür liefert allerdings die Qualität der vollverzinkten Karosserie, die einen Standard erreicht hat, der sich sogar in der gehobenen Mittelklasse sehen lassen könnte. Das fängt schon mit der Optik und Haptik an. Die Kunststoffe im Innenraum wirken ungewöhnlich hochwertig, ihre Passgenauigkeit lässt Liebe zum Detail erkennen. Die unerschütterliche Steifigkeit des Aufbaus und das damit verbundene Fehlen von Karosseriegeräuschen selbst bei forcierter Fahrt über schlechte Straßen vermitteln einen rundum überzeugenden Qualitätseindruck.

Ganz ohne Kritik geht es allerdings nicht ab. Weil in der Mittelkonsole Platz geschaffen werden musste für den Bildschirm des auf Wunsch lieferbaren Navigationssystems, sind die Bedienungselemente für die Heizung zu tief nach unten ge-



Das Lenkrad ist serienmäßig axial und vertikal einstellbar, was die Sitzposition weiter verbessert



Andere schaffen das Ersatzrad ab, VW führt es wieder ein – auf Druck der Kunden

Der Golf ist ein leises Auto – auch wegen der niedrigen Wind- und Fahrwerksgeräusche

Vor dem Umklappen der Lehne muss die Sitzfläche vorgezogen werden. Die Beinfreiheit im Fond reicht aus, ist aber nicht besonders üppig







Der Temperamentseindruck des Basismotors ist besser als die realen Messwerte. Bis 5000/min läuft er kultiviert, darüber wird er brummig





Die vier Scheibenbremsen mit ABS verzögern wirksam und auch bei hoher Beanspruchung ohne nennenswertes Fading

rutscht. Und das Handschuhfach, dessen große Klappe so vielversprechend aussieht, macht seinem Namen alle Ehre, weil viel mehr als ein Paar Handschuhe nicht hineinpasst.

Im Gegenzug sind die Rundinstrumente sehr groß und klar gekennzeichnet, wobei sich die blaue Hintergrundbeleuchtung lediglich als ein optischer Gag erweist, denn die Ablesbarkeit bei Dunkelheit wird dadurch nicht verbessert. Daneben sorgt die Lüftung für einen hohen, weitgehend zugfreien Durchsatz, bis zur zweiten Stufe arbeitet das Gebläse angenehm leise. Die wie die Heckscheibe steil stehenden Seitenscheiben sind dafür verantwortlich, dass sich die Innenraumaufheizung in Grenzen hält. Erst wenn die Außentemperatur über 25 Grad klettert, keimt der Wunsch nach einer Klimaanlage auf.

Die gute Laune steigt noch, wenn der Golf auf kurvenreichen Landstraßen unterwegs ist. Im Handling, jenem komplexen Begriff, der von der Lenkung ebenso geprägt ist wie vom Kurvenverhalten, macht ihm keiner etwas vor, wobei es hier zu berücksichtigen gilt, dass der Comfortline-Testwagen nicht mit der Serienbereifung (175/80 R 14), sondern mit den aufpreispflichtigen 15-Zoll-Rädern und Reifen der Dimension 195/65 R 15 ausgerüstet war. Freilich lässt sich absehen, dass diese schon wegen des besseren Aussehens von den meisten Kunden bevorzugt werden.

Vorbildliche Fahrsicherheit

Der Golf ist genau das, was die Engländer mit „forgiving car“ bezeichnen, denn er besitzt im höchsten Maß die Fähigkeit, die Fahrfehler eines allzu optimistischen Piloten auszubügeln. Nahezu neutral umrundet er Kurven, bleibt dabei extrem gutmütig bis in den Grenzbereich. Selbst erschrecktes Gaswegnehmen bei hoher Querbeschleunigung bringt ihn nicht aus der Ruhe. Das Heck drückt in diesem Fall ganz leicht nach außen – gerade in jenem Maß, das hilfreich ist, um auf dem gewünschten Kurvenradius zu bleiben. Selbst bei voller Zuladung bleiben diese mustergültigen Manieren erhalten.

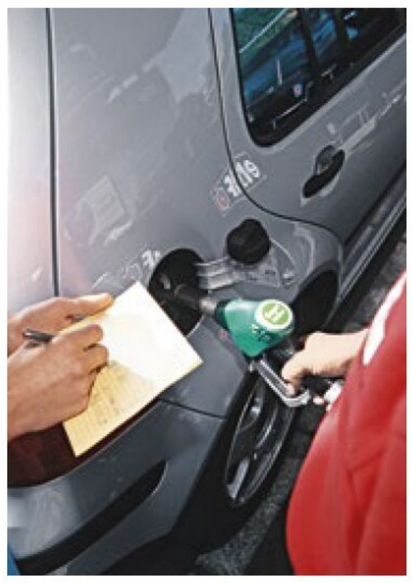
Die Lenkung trägt ebenfalls dazu bei, dass sich der Golf so mühelos und sicher fahren lässt. Sie arbeitet nicht nur leichtgängig, sondern auch sehr direkt und präzise. Schon auf kleine Lenkbewe-



gungen erfolgen spontane Reaktionen, allerdings ohne jegliche Nervosität, die das Einhalten einer sauberen Kurvenlinie und den stabilen Geradeauslauf beeinträchtigen könnte. Störende Fahrbahneinflüsse sind nicht zu beobachten, auch kein Zerren der angetriebenen Vorderräder. Die Golf-Lenkung erreicht damit jenes hohe Niveau, das man gemeinhin nur bei Autos findet, die ihre Kraft auf die Hinterräder übertragen.

Das Bild einer überdurchschnittlichen Fahrsicherheit wird durch die bei den Bremsprüfungen erzielten Ergebnisse untermauert. Da der Golf jetzt grundsätzlich rundum mit Scheibenbremsen (vorn innenbelüftet) ausgerüstet ist, verzögert er unter allen Bedingungen gut. An der Wirksamkeit und Standfestigkeit gibt es ebenso wenig auszusetzen wie an der Dosierbarkeit der Bremsen.

Im April nächsten Jahres soll die Fahrsicherheit des Golf einen weiteren Fortschritt erfahren, denn dann wird hier erstmals in dieser Klasse für rund 1500 Mark Aufpreis ein elektronisches Fahrstabilitätssystem von ITT Automotive angeboten. Es soll vier Wochen zuvor bereits für den neuen BMW Dreier lieferbar sein.



Der Golf ist leicht zu betanken, aber man muss es auch oft machen

Zum Klassenprimus in Sachen Federungskomfort ist der Golf nicht geworden. Den auf der identischen Fahrwerkskonstruktion basierenden Audi A3 übertrifft er zwar spürbar, doch die straffe Abstimmung von Federung und Dämpfung, so dienlich sie dem Fahrverhalten auch sein mag, verhindert ein optimales Komfort-Ergebnis.

Das wird vor allem deutlich, wenn es kurze, aber ausgeprägte Unebenheiten oder kurz aufeinanderfolgende Unregelmäßigkeiten der Straßenoberfläche zu bewältigen gilt. Dann reagiert der Golf mit kräftigen Vertikalbewegungen. Lange Wellen schluckt die Federung dagegen sauber weg, hervorstehende Kanaldeckel absorbiert sie ebenso souverän und ohne Fahrwerkspoltern.

Selbst mit Querfugen auf der Autobahn, die bestens geeignet sind, eine Vorderachse zum Stuckern anzuregen, wird der Golf gut fertig. Der Gesamteindruck des Fahrkomforts bleibt also positiv, zumal das Abrollgeräusch der Reifen nur stark gedämpft bis zu den Insassen durchdringt.

Leiser Einstiegsmotor

Die 1,4-Liter-Basisversion mit 75 PS überzeugt im Prinzip durch ihre lobenswerte Geräuschkultur. Der neu entwickelte Vierventiler, der von Kopf bis Fuß aus Aluminium besteht, läuft bis zum mittleren Drehzahlbereich angenehm leise. Wer viel im Stadtverkehr und auf der Landstraße unterwegs ist, wird an diesem Triebwerk nichts auszusetzen haben, weil es da kaum nötig ist, das Drehvermögen voll auszuschöpfen. 4500 Umdrehungen genügen bei ruhiger Fahrweise, um im nächsthöheren Gang guten Anschluss zu finden.

Darüber aber wird der Vierzylinder brummiger, um dann bei 5000/min in eine lästige Dröhnfrequenz zu geraten. Die stört beim kurzzeitigen Hochbeschleunigen weniger als auf der Autobahn, denn im Interesse befriedigender Durchzugskraft

Rund elf Meter Wendekreis sind nur eine durchschnittliche Leistung



wurde die Antriebsübersetzung relativ kurz gewählt. Das hat den Vorteil, dass man auf der Autobahn nur wenig schalten muss. Auch leichte Steigungen bewältigt der Golf im höchsten Gang, ohne dass das Tempo allzu sehr abfällt. Dabei bereitet die Betätigung des Fünfganggetriebes durchaus Vergnügen, denn die über ein Gestänge gesteuerte Schaltung arbeitet sehr leichtgängig, dazu vorbildlich exakt und mit kurzen Wegen.

Verhaltenes Temperament

Da der Golf – erst recht mit zahlreichen Extras wie der Testwagen – ein stattliches Gewicht (1187 Kilogramm) auf die Waage bringt, stellt der 1,4-Liter mit 75 PS zu Recht die Basismotorisierung dar. Zwar reagiert der Motor spontan aufs Gas und dreht locker bis zum weich einsetzenden Drehzahlbegrenzer, weshalb der Leistungseindruck besser ist, als es die Messwerte vermuten lassen. Aber hohe Zuladung drückt spürbar aufs Temperament, die Durchzugskraft beim Beschleunigen aus niedrigen Drehzahlen bleibt erwartungsgemäß bescheiden. Außerdem neigt der Vierzylinder bei Teillast zum Ruckeln.

Rund 160 km/h wären für den Golf ein angenehmes Reisetempo, denn dabei ist er noch deutlich entfernt von der Volllast, die naturgemäß den Verbrauch stark ansteigen lässt. Doch genau in diesem Bereich pendelt die Nadel des Drehzahlmessers um jene 5000/min, bei denen das Dröhnen des Motors aufdringlich wird.

Und weil sich die Maschine oft anstrengen muss, ist es kein Wunder, dass der Verbrauch relativ hoch ausfällt. Die 8,8 Liter auf 100 Kilometer, die im Test als Durchschnitt ermittelt wurden, sind angesichts der gebotenen Leistung eindeutig zu viel. Um unter acht Liter zu kommen, muss man schon sehr gemächlich fahren. Wer Leistung und Drehvermögen häufig ausnutzt, was bei nur 75 PS nicht ausbleiben kann, kommt bis auf rund zehn Liter pro 100 Kilometer.

Es bleibt also Raum für Verbesserungen – obwohl es schwerfällt, zum Preis des Golf ein besseres Auto zu finden. Die Qualität und die Fahreigenschaften setzen Glanzlichter, und selbst die Preise wirken angesichts der reichhaltigen, vor allem im Sicherheitsbereich guten Ausstattung moderat. Da muss man kein Prophet sein, um die Prognose zu wagen: Der Golf wird der Liebling der Deutschen bleiben. ■



Das neue Heck ist ein glänzender Abschluss, das riesige VW-Logo aber etwas aufdringlich

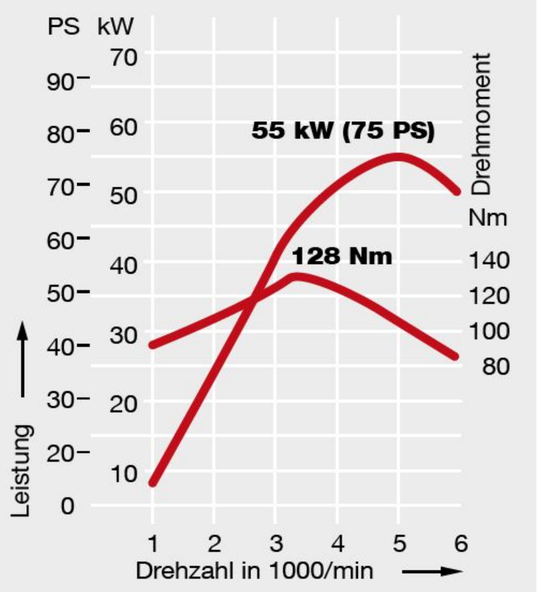
TECHNISCHE DATEN UND MESSWERTE

MOTOR

Vierzylinder-Reihenmotor, vorn quer, fünffach gelagerte Kurbelwelle, zwei obenliegende Nockenwellen (Zahnriemenantrieb), vier Ventile pro Zylinder über Tassenstößel mit hydraulischem Spielausgleich betätigt, elektronische Kraftstoffeinspritzung, geregelter Dreiwegekatalysator, Batterie 12 V 44 Ah, Drehstromlichtmaschine 1015 W.

Leistung	55 kW (75 PS) bei 5000/min
spez. Leistung	39,6 kW/l (54,0 PS/l)
Hubraum	1390 cm^3
Bohrung x Hub	76,5 x 75,6 mm
Verdichtungsverhältnis	10,5 : 1
max. Drehm.	128 Nm bei 3300/min
mittl. Kolbengeschw. bei Nenndr.	12,6 m/s
Ölinhalt Motor	3,5 l
Kühlsysteminhalt	4,5 l

Leistung



KRAFTÜBERTRAGUNG

Vorderradantrieb, Fünfganggetriebe, Übersetzungen: I. 3,450, II. 1,940, III. 1,290, IV. 0,970, V. 0,810, R. 3,170. Achsantrieb 4,470 : 1.

FAHRWERK

Einzelradaufhängung vorn mit Querlenkern, MacPherson-Federbeinen, Verbundlenkerachse hinten mit Schraubenfedern, Stoßdämpfern, Stabilisator vorn und hinten, Zahnstangenlenkung mit Servounterstützung, drei Lenkradumdrehungen, hydraulische Zweikreisbremse mit Bremskraftverstärker, innenbelüftete Scheibenbremsen vorn, Scheibenbremsen hinten, Bremskraftbegrenzer, Antiblockiersystem (Bosch), Rädergröße 6 J x 15, Reifen 195/65 R 15 V, Firestone Firehawk 680.

ABGASWERTE

$CH+NO_x$ (Grenzwert)	0,186 (0,5) g/km
CO (Grenzwert)	0,467 (2,2) g/km
CO_2	154 g/km

WARTUNG

Inspektion alle	30 000 km
Ölwechsel alle	15 000 km

FAHRLEISTUNGEN

Beschleunigung	s
0 – 60 km/h	5,9
0 – 80 km/h	9,5
0 – 100 km/h	14,7
0 – 120 km/h	22,7
0 – 130 km/h	28,5
0 – 140 km/h	35,3
400 m mit stehendem Start	19,4
1 km mit stehendem Start	36,2
Höchstgeschwindigkeit	173 km/h

Elastizität	s
60 – 100 km/h im IV. Gang	14,7
60 – 100 km/h im V. Gang	18,4
80 – 120 km/h im IV. Gang	21,7
80 – 120 km/h im V. Gang	20,8

BREMSWEG/VERZ.

	m (m/s^2)
aus 100 km/h kalt (leer)	42,3 (9,1)
aus 100 km/h kalt (bel.)	40,6 (9,5)
aus 100 km/h warm (bel.)	41,8 (9,2)
aus 80 % Vmax (173 km/h)	74,7 (9,7)

TACHOABWEICHUNG

Anzeige	km/h effektiv
80/100/130	78/97/127

INNENGERÄUSCH

Gang	III.	IV.	V.
bei 50 km/h	62	61	61
bei 80 km/h	70	67	66
bei 100 km/h	71	70	69
bei 120 km/h	75	72	71
bei 140 km/h		75	73

dB(A)

AUSSENGERÄUSCH

	dB(A)
Standgeräusch (70/157/EG)	81
Fahrgeräusch (70/157/EG)	73
beschl. Vorbeifahrt (50 km/h; III. G.)	70
konst. Vorbeifahrt (80 km/h; IV. G.)	76

ECE-VERBRAUCH

	l/100 km
Stadt/über Land/gesamt	8,4/5,3/6,4

VERBRAUCH

Super	l/100 km
minimal	6,2
maximal	10,2
Normrunde	6,5
Testverbrauch	8,8
Reichweite in km	464

ABMESSUNGEN UND GEWICHTE

❶ Knickmaß	900–1130 mm	❹ Innenbreite vorn	1425 mm	❼ Sitztiefe hinten	465 mm
❷ Innenhöhe vorn	1000 mm	❺ Innenbreite hinten	1410 mm	❽ Sitzraum	585–830 mm
❸ Innenhöhe hinten	950 mm	❻ Sitztiefe vorn	495 mm	Normsitzraum	665 mm



Radstand 2511 mm

Länge 4149 / Breite 1735 / Höhe 1439 mm

Wendekreis links/rechts 10,9/11,3 m

Spurweite v./h.	1513/1494 mm
Leergewicht	1187 kg
Gewichtsverteilung v./h.	58,3/41,7 %
zulässiges Gesamtgewicht	1620 kg
Zuladung	433 kg
Anhängelast/gebremst	550/1000 kg
Lenkraddurchmesser	380 mm
Kofferraumvolumen	330–1184 l
Tankinhalt	55 l
Luftwiderstandsbeiwert c_w	0,31
Luftwiderstandsindex c_w x A	0,65 m^2

KOSTEN

AUSSTATTUNG/PREISE

DM

Grundpreis VW Golf 1.4 16 V Comfortline 4T (1997) 28 850,–

SERIENAUSSTATTUNG

Airbag für Fahrer und Beifahrer, zwei Seitenairbags, ABS, Außenspiegel elektrisch, Gurtstraffer vorn, Lenksäule einstellbar, elektrische Fensterheber vorn/hinten, Servolenkung, Zentralverriegelung.

UNTERHALTSKOSTEN

Steuer	139,–
Haftpflicht (TK 14, R 6)	1220,–
Teilk. (TK 19, R 6) 300 Mark SB	353,–
Vollk. (TK 11, R 6) 300 Mark SB	1037,–
Festkosten pro Jahr	1713,–
Betriebskosten/100 km	14,99
Wertverlust (15000 km/Jahr)	3395,–

Gesamtkosten/km*	in Pfennig
bei 15 000 km/Jahr	49,0/26,4
bei 30 000 km/Jahr	34,0/20,7
Monatliche Unterhaltskosten*	
bei 15 000 km/Jahr	613,–/330,–
bei 30 000 km/Jahr	850,–/517,–

Garantie: ein Jahr ohne Kilometerbegrenzung, 3 Jahre Lackgarantie, 12 Jahre gegen Durchrostung

* mit/ohne Wertverlust

BEWERTUNG ★★★★☆

Der neue Golf ist ein guter Wurf. Er bietet eine exzellente Verarbeitungsqualität, sichere Fahreigenschaften, gute Bremsen. Eine noch bessere Bewertung vereiteln der zu hohe Verbrauch, der ab 5000/min brummige 75-PS-Motor und der nicht restlos überzeugende Federungskomfort.

KAROSSERIE

+ befriedig. Raumangebot
+ sehr gute Verarbeitungsqualität
+ gute Karosseriesteifigkeit
+ funktionelle Gestaltung
– geteilte Rückbank bei Basisversion nur als Extra

FAHRKOMFORT

+ geringes Abrollgeräusch
+ befriedigendes Schluckvermögen der Federung
+ geringe Bedienungskräfte
+ wirksame Belüftung
– Sitze vorn mit wenig Seitenführung
– starke Vertikalbewegung auf groben Bodenwellen
– Dröhnfrequenz um 5000/min

ANTRIEB

+ bis 5000/min leiser Motor
+ exakte, leichtgängige Schaltung
– mäßige Durchzugskraft
– Ruckeln bei Teillast

FAHREIGENSCHAFTEN

+ sehr sicheres Kurvenverhalt.
+ guter Geradeauslauf
+ präzise, leichtgängige Lenkung
+ sehr gute Handlichkeit

SICHERHEIT

+ gute Bremsen
+ umfangreiche Sicherheitsausstattung

UMWELT

+ Einsatz wasserlös. Lacke
+ schadstoffarm nach D3
- hoher Benzinverbrauch

KOSTEN

+ akzeptabler Kaufpreis
+ gutes Preis-Leistungs-Verhältnis
+ voraussichtlich guter Wiederverkaufswert
+ günstige Kaskoeinstufung
+ 12 Jahre Garantie gegen Durchrostung
- nur ein Jahr Basisgarantie

Die tunen was

Obwohl VW – ermutigt durch den Erfolg des ersten GTI – nichts anbrennen lässt und immer stärkere Golf-Versionen auf den Markt bringt, finden gerade einheimische Tuningbetriebe stets noch eine Lücke für besondere Kreationen. Ein Streifzug durch Themen, Trends und Typen.

TEXT Bernd Stegemann //
FOTOS Achim Hartmann, Frank Herzog, Daniel Reinhard, Reinhard Schmid, Hans-Dieter Seufert, Hans Peter Seufert

Golf I



LS von Oettinger

Mit dem Einbau des 1,6-Liter-Saugmotors vom Audi 80 GT erstarkt der Golf LS 1975 von 70 auf 100 PS. Allerdings steigt zusammen mit den sportlichen Extras auch der Preis auf 16 258 Mark, sodass ihn der stärkere und günstigere Werks-GTI (13 850 Mark) ab Juni 1976 schnell verdrängt



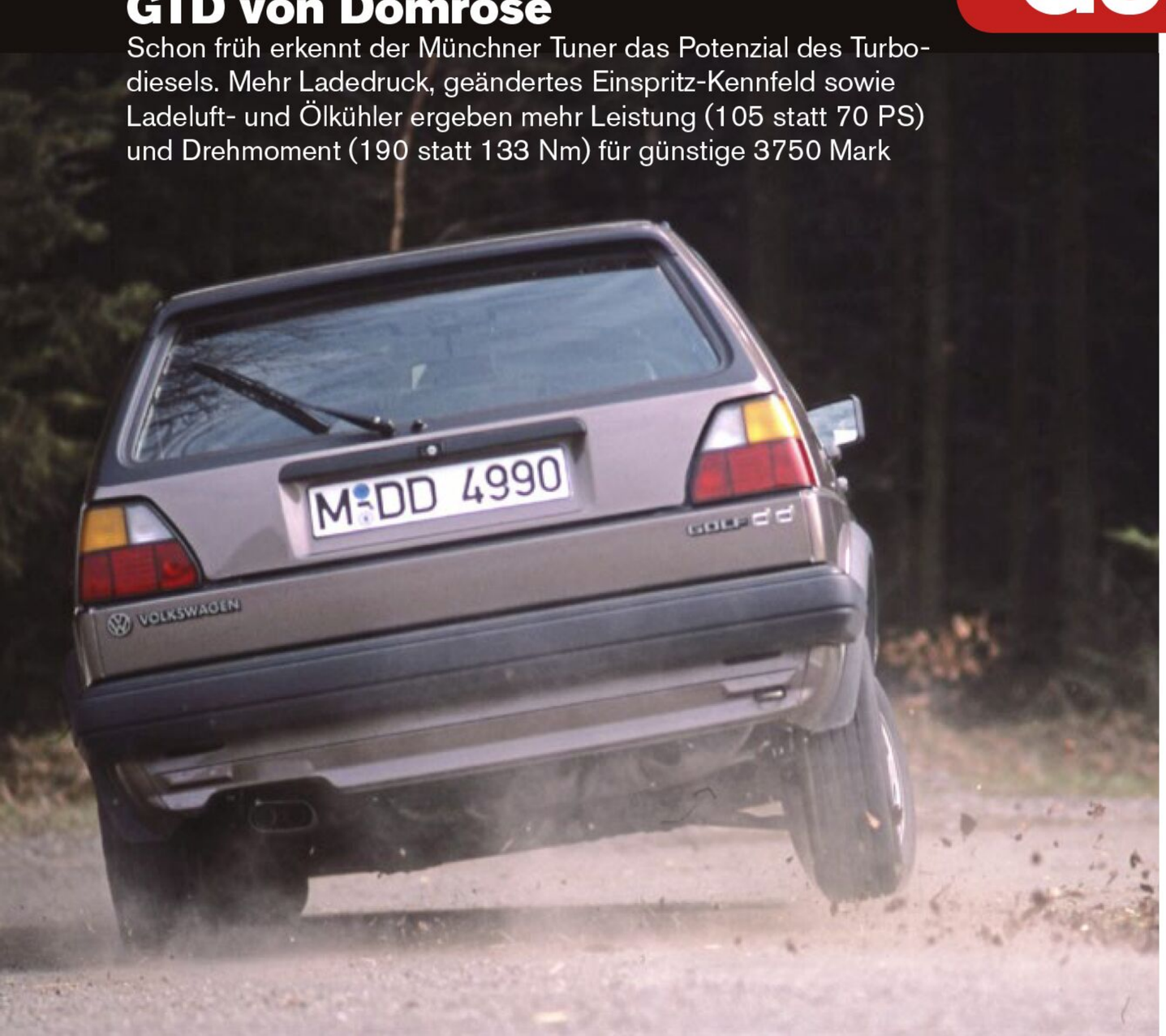
GTI Turbo von Rinspeed

Für 6350 Mark pusht der Schweizer 1982 den Einspritzmotor des GTI per Turbolader von 110 auf 135 PS, doch unter 4500/min wirkt er eher träger als das Original. Und wenn er gefordert wird, steigt der Verbrauch stark an (15,1 l/100 km)

Golf II

GTD von Domröse

Schon früh erkennt der Münchner Tuner das Potenzial des Turbodiesels. Mehr Ladedruck, geändertes Einspritz-Kennfeld sowie Ladeluft- und Ölkühler ergeben mehr Leistung (105 statt 70 PS) und Drehmoment (190 statt 133 Nm) für günstige 3750 Mark





GTI 2000 E von Oettinger

Die Aufstockung des GTI von 1800 auf 2000 cm³ und von 115 auf 140 PS für 6980 Mark ist eher als Nachrüstung attraktiv, denn ab Herbst 1985 liefert der neue GTI 16V ab Werk praktisch die gleichen Fahrleistungen – für weniger Geld und niedrigere Benzinverbräuche



Golf III



VR6 Abt, Nothelle, Wendland

Wem die serienmäßigen 174 PS des neuen Top-Golf nicht reichen, der kann sich bei den drei Tunern schon bald nach dessen Start einen Nachschlag holen. Doch während es die 195 PS von Wendland 1992 für günstige 1790 Mark gibt, kosten die 200 PS von Nothelle und die 230 PS von Abt rund 10 800 Mark Aufpreis

TDI von Oettinger

Bevor das Werk selbst an der Leistungsschraube dreht, bringt Oettinger den TDI von 90 auf 110 PS. Besonders die Elastizität (80 auf 120 km/h im fünften Gang in 11,9 statt 16,3 Sekunden) profitiert vom Umbau, der im Jahr 1994 mit 1558 Mark plus 1100 Mark für den Ölkühler zu Buche schlägt

Golf IV



GTI von Wendland

Zum Start der vierten Golf-Generation leistet der GTI maximal 150 PS, doch für günstige 2490 Mark holt der Tuner 50 PS mehr aus dem 1,8-Liter-Turbomotor. Resultat: bessere Beschleunigung (7,4 statt 7,9 s auf 100 km/h) und höheres Spitzentempo (238 statt 216 km/h). Mit größeren Rädern sowie Fahrwerks- und Aerodynamik-Kit steigt der Preis auf 45 450 Mark



GTI RS59 von TEC

Ein größerer KKK-Turbolader mit Ladeluftkühler, geänderte Ansaugluftführung und Auspuffanlage bringen den 1.8 T von 150 auf 286 PS und den GTI in 6,2 Sekunden von null auf 100 km/h. Komplettpreis 1998 mit Gewindefahrwerk, 18-Zoll-Rädern und AP-Bremsanlage: 88 470 Mark

Golf V



TDI von Wendland

Ein Software-Kit für 900 Euro steigert ab 2003 die Leistung des Pumpe-Düse-Zweiliters von 140 auf 180 PS, aber besonders seine Elastizität: Von 60 auf 100 km/h im vierten Gang braucht der Wendland-Golf nur 0,4 Sekunden mehr als ein BMW M3 CSL



GTI von Oettinger

Mehr als das Tuning und seine Ergebnisse sorgt bei diesem Auto 2006 ein Hebel am Lenkrad für Aufsehen, mit dem sich Maximalleistung (280 PS) und Drehmoment (400 Nm) bei Bedarf auf 230 PS und 340 Nm drosseln lassen – für den Filius beispielsweise

GTD von Abt, Digi-TEC, MTM

In bewährter Manier wird 2009 auch der Zweiliter-Turbodiesel des Golf GTD (170 PS, 30 115 Euro) per Chiptuning gedopt – von Abt auf 190 PS (1680 Euro), von Digi-TEC auf 200 PS (1249 Euro) und von MTM auf 205 PS (799 Euro). Erstaunlicherweise ist hier das günstigste Angebot zugleich das beste, denn im direkten Vergleich überzeugt der MTM mit dem stärksten Durchzug und dem niedrigsten Verbrauch (7,8 l/100 km)



Golf VI



1.4 TSI von Abt, MTM, Raeder, Sportec und Wendland

Aus dem doppelt aufgeladenen Golf 1.4 TSI mit 160 PS ab Werk (22 200 Euro) lässt sich ohne großen Aufwand die Leistung eines deutlich teureren GTI herauskitzeln, wie die fünf Probanden in einem Vergleich 2009 beweisen. Mit 200 bis 210 PS sowie 290 bis 310 Nm Drehmoment liegen sie ähnlich nah beieinander wie beim Preis für das reine Motortuning (980 bis 1095 Euro), nur der Abt fällt mit 1550 Euro etwas aus dem Rahmen. Allerdings auch im positiven Sinne: Bei den Testfahrten auf dem Hockenheimring kommt er ohne Ruckeln, Schleifen und Quietschen aus, lässt sich besonders schnell und leichtfüßig fahren

Golf VII

GTI von Abt, B&B und Oettinger

Mit modifizierter Motorsteuerung und erhöhtem Ladedruck bringen die drei Tuner den Zweiliter-Turbo des GTI Performance von 230 PS auf das Leistungsniveau eines serienmäßigen Golf R (300 PS), aber ohne dessen kräftezehrenden und verbrauchstreibenden Allradantrieb – und günstiger. Die Preise reichen 2014 von 40 200 (B&B) über 48 700 (Oettinger) bis zu 49 500 Euro für den Abt Dark Edition



Alles außer gewöhnlich



Speedster

Nach dem Nordstadt-Golf mit Porsche-928-Technik pimpt der VW-Händler aus Hannover 1980 auch das Cabrio. Vom Speedster mit zehn Zentimeter flacheren Scheiben und Überrollbügel sowie einem völlig neuen Verdeck entstehen sechs Exemplare, zwei mit Turbo



Flügeltürer

Auf dem Genfer Automobilsalon 1979 präsentiert Rinspeed dieses Unikat namens Aliporta mit Einarmwischer, Cocktailschrank innen und Flügeltüren. Allerdings erschweren die höheren Seitenschweller den Einstieg



Dreiachser

1981 nimmt die Firma Utler einen Zweitürer auf die Streckbank und schiebt ihm dann noch eine zweite Hinterachse unter. Der Verbleib des Einzelstücks mit sechs Rädern ist ungewiss – endlich mal ein Golf, über den noch nicht alles gesagt und geschrieben ist



Stretchlimo

In typischer US-Manier wird auch der US-Golf namens Rabbit in der Mitte zersägt und um ein zusätzliches Mittelstück mit Platz für zwei Extrasitze ergänzt. Ebenso üblich sind bei solchen Langversionen die Dachbespannung mit Kunstleder, eine verkleinerte Heckscheibe sowie ein luxuriöses Interieur



Lady-Golf

Schon in den 1950er-Jahren entwickelt Kamei ein breites Zubehörangebot für den Käfer. 1986 versucht sich der Spezialist als Frauenversteher und präsentiert einen Golf II für die Dame – mit üppigen Anbauteilen in Wagenfarbe sowie allerlei nützlichen Accessoires bis hin zum Schminktisch im ebenfalls weiß dominierten Interieur

Eine Frage des Prin

TEXT Gert Hack //
FOTOS Hans-Dieter Seufert

Wird die Sporthoheit bei Automobilen künftig vom Diesel übernommen? Beim VW Golf scheint es schon so weit zu sein. Inzwischen gibt es fünf GTI, drei davon mit Diesel- und zwei mit Benzinmotoren. Da wird die Qual der Wahl letztlich auch zu einer Frage des Verbrennungsprinzips. Besonders gut lässt sich diese Antriebsfrage anhand der ansonsten identischen 150-PS-Modelle diskutieren. Bis auf die Höchstleistung und die Zylinderzahl haben die beiden Triebwerke nichts gemeinsam.

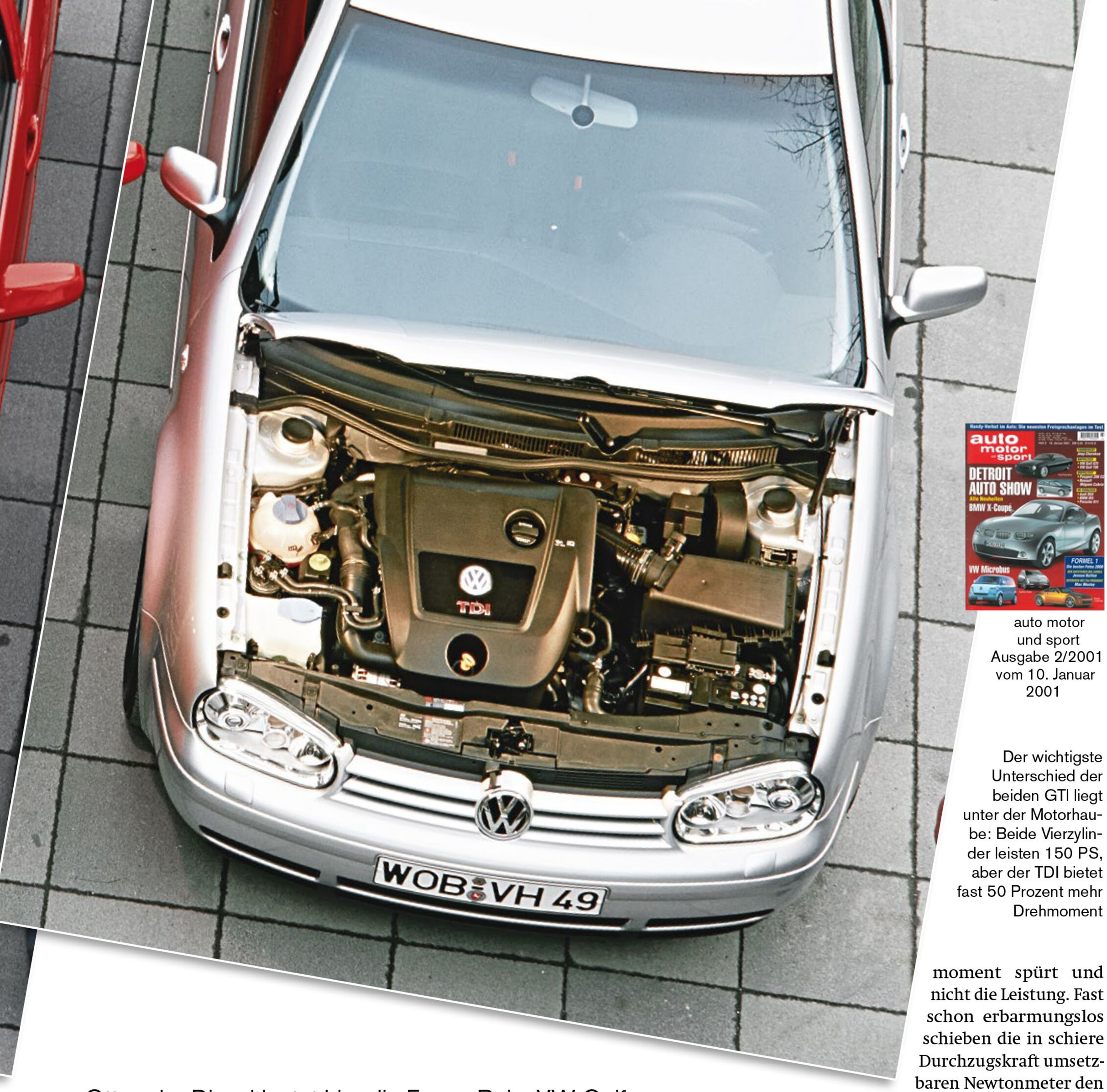
Der bekannte 1,8-Liter-Benziner erklimmt seine Leistungsspitze bei 5700 Umdrehungen. Hierzu benötigt er trotz aufwendiger Fünfventiltechnik einen Turbolader, der mit vergleichsweise mildem Ladedruck (0,74 bar) nachhilft. Der so gewonnene Mitteldruck wird vorwiegend in einen unaufgeregten Drehmomentverlauf umgemünzt, dessen Maximum (210 Nm) von 1750 bis 4600/min reicht.

Den moderaten Drehmomenthügel des Benziners kontert der Pumpedüse-Diesel mit einem Momenten-Massiv, das schon bei 1900 Umdrehungen auf 320 Newtonmeter springt und bis zur Nennleistungsdrehzahl (4000/min) nur wenig Neigung zeigt, abzufallen. Der Zweiventiler verdankt demnach sein hohes Leistungsniveau in erster Linie dem kräftigen Mitteldruck, den ihm der Turbolader mit 1,5 bar Ladedruck zwangsweise einhaucht.

Grundverschiedene Charaktere

Feldberg gegen Watzmann – wie macht sich eine solche Drehmoment-Konstellation auf der Straße bemerkbar? Betrachtet man die praktisch identischen Messwerte für Höchstgeschwindigkeit und Beschleunigung, so folgt das Ergebnis der Theorie: Gleiche Leistung muss im gleichen Auto zwangsläufig auch zu gleichen Fahrleistungen führen. So weit, so gut. Aber es fühlt sich grundverschieden an.

Der niedertourige Diesel vermittelt in jeder Situation den deutlich kräftigeren Eindruck. Und er bestätigt damit die alte Motorenbauer-Regel, dass der Fahrer am Gaspedal das Dreh-



auto motor und sport Ausgabe 2/2001 vom 10. Januar 2001

Der wichtigste Unterschied der beiden GTI liegt unter der Motorhaube: Beide Vierzylinder leisten 150 PS, aber der TDI bietet fast 50 Prozent mehr Drehmoment

Otto oder Diesel lautet hier die Frage. Beim VW Golf GTI können Kunden zwischen dem 1,8-Liter-Turbo und dem 1,9-Liter-Pumpedüse-TDI mit jeweils 150 PS wählen.Welcher der beiden ist die bessere Wahl?

zips

Diesel-GTI

moment spürt und nicht die Leistung. Fast schon erbarmungslos schieben die in schiere Durchzugskraft umsetzbaren Newtonmeter den vorwärts. Der eingelegte Gang spielt dabei keine so entscheidende Rolle.

Sogar auf der Autobahn, wo er spürbar müheloser als der Benziner seine Höchstgeschwindigkeit von 216 km/h erreicht, muss selten aus dem sechsten Gang zurückgeschaltet werden, es sei denn, der Speed fällt deutlich unter Lastwagentempo. Und seine überlegene Durchzugskraft spart selbst im zügigen Überlandverkehr Schaltvorgänge.

Dennoch stellt das serienmäßige Sechsganggetriebe keinen paradoxen Luxus dar. Denn der mit viel schmalerem nutzbarem Drehzahlbereich (maximal 4600/min) operierende Diesel braucht die insgesamt größere Übersetzungs-

TECHNISCHE DATEN UND MESSWERTE

VW Golf GTI		1.8 T	1.9 TDI
Motorbauart/Zylinderzahl		Reihe/4	Reihe/4
Hubraum	cm^3	1781	1896
Leistung	kW (PS) bei 1/min	110 (150) bei 5700	110 (150) bei 4000
max. Drehmoment	Nm bei 1/min	210 bei 1750	320 bei 1900
Leergewicht/Zuladung	kg	1334/406	1349/426
Länge x Breite x Höhe	mm	4149 x 1735 x 1444	
Radstand	mm	2511	
Wendekreis links/rechts	m	10,9/11,3	
Gepäckraum	l/VDA	330–1184	
Innenbreite vorn/hinten	mm	1425/1410	
Innenhöhe vorn/hinten	mm	1000/950	
Normsitzraum	mm	665	
Testwagenbereifung		Michelin MXM 205/55 ZR 16	
Kraftübertragung		Vorderradantrieb Fünfgang-getriebe	Vorderradantrieb Sechsgang-getriebe
Beschleunigung	s		
0 – 80 km/h		6,1	6,1
0 – 100 km/h		8,6	8,6
0 – 120 km/h		12,7	12,3
0 – 140 km/h		17,3	16,8
0 – 160 km/h		24,2	24,0
0 – 180 km/h		33,9	34,1
400 m mit stehendem Start		16,4	16,3
1 km mit stehendem Start		30,1	29,9
Elastizität[1]	s		
60 – 100 km/h (IV./V. G.)		8,3/11,2	6,3/8,7
80 – 120 km/h (V./VI. G.)		12,0/–	8,4/11,4
Höchstgeschwindigkeit	km/h	216	
Bremsweg (Verzögerung)	m (m/s^2)		
aus 100 km/h kalt		38,6 (10,0)	38,6 (10,0)
aus 100 km/h warm		39,4 (9,8)	39,4 (9,8)
Verbrauch	l/100km		
Testverbrauch		11,0	7,5
minimal/maximal		7,6/14,2	5,0/9,2
ams-Verbrauchsrunde		7,6	5,0
ECE-Verbrauch	l/100km	Super	Diesel
Stadt		10,7	7,1
über Land		6,2	4,3
gesamt		7,9	5,3
Innengeräusche	dB(A)		
bei 80 km/h		64	65
bei 100 km/h		66	68
bei 140 km/h		73	74
Fahrversuche leer/bel.	km/h		
Slalom 18 m		62,4/60,8	63,0/61,2
ISO-Wedeltest		123,0/120,1	124,1/121,0
VDA-Ausweichgasse			
Einfahrgeschwindigkeit		64,1/63,0	64,9/63,2
Ausfahrgeschwindigkeit		51,9/50,3	52,6/51,1
Kosten	DM		
Steuer		180,–	513,–
Haftpflicht		1613,–	1889,–
Teilkasko ohne SB		1127,–	1127,–
Vollkasko mit 300 Mark SB		3283,–	4120,–
Unterhaltskosten im Monat[2]	DM		
bei 15 000 km/Jahr		564,–	520,–
bei 30 000 km/Jahr		884,–	746,–
Preise/Ausstattung	DM		
Grundpreis viertürig (2001)		46 157,–	50 460,–
Klimaanlage		2132,–	
Lederausstattung		3168,–	
Metallic-Lackierung		704,–	
seitliche Kopfairbags		782,–	
elektr. Schiebedach		1486,–	
Xenon-Scheinwerfer		1633,–	

[1] Für die Punktewertung sind die im zweithöchsten (60–100 km/h) und höchsten (80–120 km/h) Gang erzielten Werte maßgebend; [2] ohne Wertverlust



spanne, um gut anfahren und trotzdem in den oberen Gängen mit moderater Drehzahl schnell fahren zu können.

Natürlich kann der TDI-GTI seinem Otto-Konkurrenten nicht wirklich davonfahren. Aber der muss sein gesamtes Drehzahlpotenzial ausschöpfen, um dem Diesel folgen zu können. Dabei wirkt der im Übrigen auch weniger spontan ansprechende Turbobenziner eher angestrengt als locker. Die hierzu häufiger notwendigen Gangwechsel gehen freilich leicht von der Hand, da sich das Fünfganggetriebe fast spielerisch schalten lässt.

Allerdings kosten solche Drehzahlorgien Kraftstoff: Bei betont zügiger Fahrweise kann die Verbrauchsdifferenz auf fast fünf Liter pro 100 Kilometer klettern. Und selbst bei geringem Leistungseinsatz – wie bei der auto motor und sport-Verbrauchsrunde – liegt der Mehrverbrauch des Benziners bei rund 50 Prozent.

Großer Diesel-Verbrauchsvorteil

Ganz klar, dass da im Antriebskapitel der TDI-GTI uneinholbar punktet. Denn wo sollte Zwillingsbruder Otto so viele Zähler gutmachen? In Karosserie und Fahrwerk sind beide fast identisch. Und gegenüber dem stets kernig laufenden Diesel reicht seine etwas bessere Laufkultur nur für einen bescheidenen Punktgewinn. Hinzu kommt, dass im oberen Geschwindigkeitsbereich der Schallpegel in beiden GTI von Windgeräuschen dominiert wird.

Auch bei den Fahreigenschaften ergeben sich erwartungsgemäß nur minimale Unterschiede. Mit seiner um 36 Kilogramm geringeren Vorderachslast lässt sich der Benziner noch eine Spur leichter in die Kurven drücken als der ebenfalls sehr handliche TDI. Und beim

GTI 1.9 TDI: Sportsitze sind serienmäßig, Leder kostet Aufpreis







Das schmalere nutzbare Drehzahlband des Diesel lässt sich mit den sechs serienmäßigen Gängen besser ausnutzen



Den größten Zeitgewinn holt der Diesel an der Tankstelle: Er tankt ein Drittel weniger

Herausbeschleunigen aus den Biegungen lässt die überschüssige Dieselkraft früher Traktionsschwächen erkennen als beim antrittsschwächeren Ottomotor. Doch ESP regelt das Problem, wie auch im Grenzbereich der Kurven. So bleibt dem Diesel-GTI in der Eigenschaftswertung ein zwar kleiner, aber doch bezeichnender Vorsprung erhalten.

Seine schlechtere Schadstoffeinstufung kontert er durch geringere CO_2-Emission und niedrigeren Verbrauch. Bleiben als echte Handicaps in diesem Vergleich der über 4000 Mark höhere Anschaffungspreis (50 460 Mark, viertürig) des 150-PS-TDI sowie zum Teil deutlich höhere Fest- und Wartungskosten.

Aber der GTI 1.8 Turbo ist ja auch nicht gerade preiswert. Und angesichts der in dieser Preislage eher ärmlichen Serienausstattung – Klimaanlage, dritte Kopfstütze hinten und sogar die Funkfernbedienung kosten Aufpreis – sind beide nicht unbedingt als Schnäppchen zu bezeichnen.

Eine übergeordnete Antwort auf die Frage Otto oder Diesel gibt also auch die Endwertung nicht. Sie macht aber klar, dass selbst im sportiven Bereich ein sehr guter Diesel dem Ottomotor Paroli bieten kann, zumal wenn jener nicht gerade zu den Perlen der Motorenbaukunst zählt. ■

GTI 1.8 T: Die stoffgepolsterten Sportsitze bieten guten Seitenhalt







Der Drehzahlbegrenzer setzt erst bei 6800 Umdrehungen ein, das Fünfganggetriebe lässt sich leicht schalten

ERGEBNISSE

VW Golf (Maximalpunktzahl in Klammern)		GTI TDI	GTI 1.8 T
Karosserie			
Innenmaße	(15)	13	13
Raumgefühl	(15)	14	14
Kofferraum	(15)	14	14
Zuladung	(5)	4	4
Bedienung/Funktionalität	(15)	12	12
Ausstattung	(10)	6	6
Zusatzausstattung	(5)	3	3
Qualitätsanmutung	(20)	18	18
SUMME	**(100)**	**84**	**84**
Fahrkomfort			
Federung leer	(25)	20	20
Federung beladen	(10)	7	7
Sitze vorn	(20)	17	17
Sitze hinten	(15)	13	13
Klimatisierung	(10)	6	6
Innengeräusch-Messwerte	(5)	4	5
Geräuscheeindruck	(15)	10	12
SUMME	**(100)**	**77**	**80**
Antrieb			
Laufkultur	(10)	6	8
Durchzugskraft	(10)	9	6
Leistungsentfaltung	(5)	4	4
Schaltung/Getriebeabst.	(10)	8	8
Beschl./Höchstgeschw.	(20)	17	17
Elastizität	(20)	15	15
Testverbrauch	(20)	13	6
Reichweite	(5)	4	2
SUMME	**(100)**	**76**	**66**
Fahreigenschaften			
Fahrsicherheit leer	(20)	18	18
Fahrsicherheit beladen	(15)	13	13
Fahrdynamik-Test	(10)	8	8
Handling	(20)	17	18
Lenkung	(10)	9	9
Wendigkeit	(10)	6	6
Traktion	(10)	7	8
Geradeauslauf/Windempf.	(5)	4	4
SUMME	**(100)**	**82**	**84**
Sicherheit			
Bremsverzögerung kalt leer	(15)	15	15
Bremsverzögerung 80 % Vmax	(10)	10	10
Bremsverzögerung kalt beladen	(10)	10	10
Bremsverzögerung warm beladen	(10)	10	10
Ansprechverhalten Bremse	(5)	4	4
Sicherheitsausstattung	(40)	23	23
Sicht/Licht	(10)	8	8
SUMME	**(100)**	**80**	**80**
Eigenschaftswertung	**(500)**	**399**	**394**
Umwelt			
CO2-Emission	(15)	11	8
Minimalverbrauch	(15)	12	7
Schadstoffeinstufung	(10)	5	10
Leergewicht	(10)	4	4
SUMME	**(50)**	**32**	**29**
Kosten			
Grundpreis	(25)	21	25
Aufpreisgestaltung	(5)	3	3
Wiederverkaufschancen	(10)	8	7
Festkosten	(15)	9	15
Wartung/Reparaturen	(15)	12	15
Kraftstoffkosten	(20)	20	11
Garantie	(10)	4	4
SUMME	**(100)**	**77**	**80**
Gesamtwertung	**(650)**	**508**	**503**

1. VW Golf GTI 1.9 TDI: Der Dieselmotor steht dem sportlichen Anspruch des Golf GTI nicht im Weg. Im Gegenteil: Das im Vergleich zum Benziner um fast 50 Prozent kräftigere Drehmoment führt zu einem subjektiv besseren Leistungseindruck, allerdings bei höherem Innengeräuschpegel. So richtig punkten kann der TDI-GTI daher nur mit seinem günstigen Verbrauch. Seine höheren Anschaffungs- und Unterhaltskosten relativieren das Bild.



2. VW Golf GTI 1.8 T: In den Fahrleistungen und der Fahrdynamik unterscheidet sich der Benziner nur marginal vom Diesel. Allerdings lässt der direkte Vergleich mit dem TDI die bekannten Schwächen des 1,8-Liter-Fünfventilers deutlicher zutage treten – vor allem der hohe Verbrauch und das etwas zögerliche Ansprechverhalten. Bei beiden GTI-Modellen gibt es zum hohen Kaufpreis eine eher bescheidene Serienausstattung.



Immer wenn das Produktionsende einer Golf-Generation naht, legt VW noch rasch ein besonders attraktives, leistungsstarkes Sportmodell auf Kiel. Ein Jahr vor der Wachablösung kommt jetzt der neue Golf R32 mit einem 241 PS starken Sechszylinder.

TEXT Werner Schruf //
FOTOS Achim Hartmann

Schnellsch







Riesige Luftöffnungen im Bug und unproblematische Fahreigenschaften sind typische R32-Merkmale. Der quer installierte Sechszylinder mit nur 15 Grad Bankwinkel baut extrem kompakt und tritt stets sehr kraftvoll an. Sechs Gänge und Allradantrieb gehören selbstverständlich dazu. Die Sportsitze von König bieten wenig Halt im Rücken- und Schulterbereich



auto motor und sport
Ausgabe 19/2002
vom 4. September 2002



Beispiele für die schöne Tradition gibt es so viele wie Golf-Generationen: vier. Im Herbst 1982 machte der 1,8-Liter-GTI mit 112 PS den Anfang, 1988 folgte der Rallye-Golf mit 160 PS, 1995 kam der VR6 Syncro mit 190 PS, und jetzt, ein Jahr vor dem Wechsel zum Golf V, steht der R32 mit 241 PS in den Startlöchern.

Mit dem Golf R32, der vor seinem für Racing stehenden Kennbuchstaben eine symbolisierte geschwungene Zielflagge im Emblem führt, startet VW eine ganze Serie sportlicher R-Modelle. In jeder Baureihe soll es künftig eine solche Topversion geben – vom Polo ebenso wie vom Phaeton. Damit verfolgt Volkswagen das gleiche Ziel wie die Konkurrenten mit den S-Typen (Audi), den M-Modellen (BMW) und den AMG-Varianten (Mercedes).

Doch nun zum neuen Golf-Spieler, von dem etwa 5000 Exemplare geplant sind und der ab Beginn des nächsten Jahres auch viertürig vom Band rollen soll. Die Ziffer 32 in der Bezeichnung verrät den Hubraum seines Motors, nicht aber die Zylinderzahl sechs. Es handelt sich um jenes 1991 eingeführte Triebwerk, das wegen seines kleinen Zylinderwinkels von nur 15 Grad früher als VR-Motor (R stand fälschlicherweise für Reihe) bezeichnet wurde und das in seiner aktuellen Version mit Vierventiltechnik und voll variabler Nockenwellensteuerung auch als Basismaschine im Luxusliner Phaeton Dienst tut.

Mehr Kraft, weniger Drehzahlen

Im Zug der Hubraumerhöhung auf 3,2 Liter wurde das komplette Ansaugsystem strömungstechnisch optimiert. Dazu tragen auch größere Einlassventile, erweiterte Gaskanäle im Zylinderkopf sowie das modifizierte Kunststoffsaugrohr bei. Zudem erhielt die doppelflutige Abgasanlage eine neue Abstimmung.

Verglichen mit dem 2,8-Liter-V6 (Werte in Klammern) leistet der mit 11,3 : 1 (10,8) höher verdichtete 3,2-Liter nicht nur 37 PS mehr, sondern er bietet vor allem ein viel fülligeres Drehmoment. Sein Maximum von 320 Newtonmetern (270) erreicht er bereits bei 2800 Touren (3200).

Der kraftvolle Antritt ist es auch, der den Charakter dieses Sechszylinders prägt. Knapp oberhalb von 2000/min reagiert er bis hinauf zum Einsetzen des Abreglers bei etwa 6600 Touren spontan auf

kleinste Gaspedalbewegungen und lässt den Golf wie von einem starken Gummiband beschleunigt eindrucksvoll davonstürmen.

Weniger überzeugend wirkt die mechanische Laufruhe des schmalen V6, die teilweise von unangenehmem Ruckeln bei Schaltvorgängen gestört wird. Akustisch bemüht er sich um eine ausgeprägt sportliche Note – mit tiefem Brabbeln bei niedriger Drehzahl und kernigem Sound in höheren Bereichen.

Die Klangfülle weckt zwar spontan Begeisterung, sie kann aber auf längeren Fahrten auch ganz schön lästig werden. Dass unterhalb von 3000/min im Teillastbetrieb eine kräftige Brummfrequenz den Konzertpegel in die Höhe treibt, macht den R32 auf Dauer nicht sympathischer.

Ganz im Gegensatz zum wunderbaren Gefühl, welches das souveräne Kraftpotenzial der Maschine vermittelt. Ein paar Zahlen gefällig? In den großen Gängen beschleunigt der R32 mit Bravour – beispielsweise im kurz übersetzten sechsten in 9,7 Sekunden von 80 auf 120 km/h. In der Elastizität kann er es locker mit einem Porsche Boxster S aufnehmen.

Auch aus dem Stand kommt er rasch in Fahrt, verfehlt jedoch mit 6,8 Sekunden für den Spurt von null auf Tempo 100 die Werksangabe um zwei Zehntel. Im Gegenzug schafft er mit 251 immerhin 4 km/h mehr als versprochen, während der Testverbrauch von 13,1 Litern pro 100 km nicht eben von Genügsamkeit zeugt.

Mitschuld daran hat natürlich der serienmäßige Allradantrieb, bei dem eine Haldex-Kupplung die Verteilung der Antriebskräfte zwischen Vorder- und Hinterachse steuert. Doch abgesehen vom erhöhten Gewicht und Kraftstoffkonsum überzeugt das 4Motion-System auch im R32 auf der ganzen Linie: Es sichert ausgezeichnete Traktion, beschert ihm ein unproblematisches Kurvenverhalten mit leichtem Untersteuern bei zu viel Speed (vor dem Einsatz von ESP) sowie ein gut beherrschbares, dezentes Hineindrehen in Kurven bei Lastwechseln und garantiert stoischen Geradeauslauf.









Instrumente mit Zierringen, Tacho bis 300 km/h und im Drehzahlmesser eines von insgesamt 17 R-Emblemen. Neu: 18-Zoll-Leichtmetallrad in attraktivem Design. Dazu Gumminoppen auf Metallpedalen

Starke Verzögerung

Die beim Rangieren etwas schwergängige Lenkung arbeitet frei von störenden Antriebseinflüssen und sehr präzise, was das agile Handling bei zügiger Fahrt begünstigt. Eine Schokoladenseite des R: die Bremsen mit den riesigen Scheiben aus dem Passat W8 vorne. Sie verzögern gewaltig und spurtreu, sind gut dosierbar und standfest.

Zwei Zentimeter tiefergelegte Karosserie, üppige 18-Zoll-Bereifung und eine harte Abstimmung lassen den Golf zwar wie das sprichwörtliche Brett auf der Straße liegen, reduzieren aber den Komfort auf ein Minimum. Besonders auf Querfugen und kleineren Wellen teilt die Federung kräftige vertikale Stöße aus, die empfindlichen Fahrern leicht auf den Magen schlagen. Da wäre weniger mehr gewesen, zumal der R mit seiner sportlich-noblen Ausstattung gar kein Rennwagen sein will.

Auch auf den manuell verstellbaren König-Sportsitzen mit hohen Seitenwangen (im Testwagen mit Alcantara/Leder bezogen, Aufpreis 1550 Euro) kommt keine große Freude auf, weil die Lehnen stark nach hinten gewölbt sind und weil sie vor allem im Rücken- und Schulterbereich viel zu wenig Seitenhalt bieten. Außerdem ist der Kranz des wurstigen Lenkrads schlicht zu dick, um angenehm in der Hand zu liegen.

Und während gebürstete und lackierte Alublenden an Mittelkonsole und Armlehnen eine feine Note ins Interieur bringen, künden die wuchtigen Bug- und Heckschürzen samt breiter Seitenschweller, zwei dicke Auspuffrohre und der Dachspoiler vom Wolf im Golf. Passend zum optischen Auftritt erhebt sich auch der Preis (31 950 Euro) über das übliche Golf-Niveau, doch das gehört eben mit zur Tradition der sportlichen Topmodelle. ■



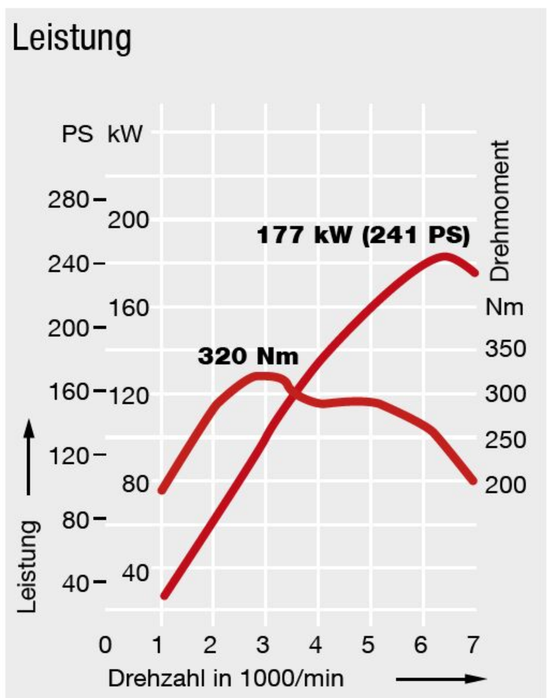
In den Fahrleistungen kann der R32 mit den Großen mithalten: Der Testwagen erreichte eine Höchstgeschwindigkeit von 251 km/h

TECHNISCHE DATEN UND MESSWERTE

MOTOR

Sechszylinder-V-Motor, vorn quer, siebenfach gelagerte Kurbelwelle, zwei obenliegende Nockenwellen (Kettenantrieb), vier Ventile pro Zylinder über Rollenschlepphebel mit hydraulischem Spielausgleich betätigt, elektronische Kraftstoffeinspritzung.

Leistung	177 kW (241 PS) bei 6250/min
spez. Leistung	55,5 kW/l (75,6 PS/l)
Hubraum	3189 cm³
Bohrung x Hub	84,0 x 95,9 mm
Verdichtungsverhältnis	11,3:1
max. Drehmoment	320 Nm bei 2800/min
mittl. Kolbengeschw. bei Nenndr.	20,0 m/s
Ölinhalt Motor	5,5 l
Kühlsysteminhalt	11,0 l



KRAFTÜBERTRAGUNG

Permanenter Allradantrieb mit Lamellensperre, Sechsganggetriebe. Übersetzungen: I. 3,36, II. 2,09, III. 1,47, IV. 1,10, V. 0,86, VI. 0,72, R. 3,08, Achsantrieb 4,24 : 1.

KAROSSERIE/FAHRWERK

Fünfsitzige Limousine mit zwei Türen und Heckklappe, Einzelradaufhängung vorn mit Querlenkern, MacPherson-Federbeinen, hinten mit Doppelquerlenkern, Längslenkern, Schraubenfedern, Stoßdämpfern, Stabilisator vorn und hinten, Zahnstangenlenkung mit Servounterstützung, Lenkübersetzung 15,6 : 1, drei Lenkradumdrehungen, hydraulische Zweikreisbremse mit Bremskraftverstärker, innenbelüftete Scheibenbremsen vorn und hinten, Bremskraftbegrenzer, Antiblockiersystem, Rädergröße 7,5 J x 18, Reifengröße 225/40 ZR 18, Michelin Pilot Sport.

ABGASWERTE

HC (Grenzwert)	0,039 (0,039) g/km
NO_x (Grenzwert)	0,031 (0,1) g/km
CO (Grenzwert)	0,355 (1,0) g/km
CO_2	276 g/km

WARTUNG

Inspektion	alle 30 000 km
Ölwechsel	alle 30 000 km

oder nach Wartungsintervallanzeige

FAHRLEISTUNGEN

Beschleunigung	s
0 – 50 km/h	2,1
0 – 80 km/h	4,6
0 – 100 km/h	6,8
0 – 120 km/h	8,9
0 – 140 km/h	12,6
0 – 160 km/h	16,2
0 – 180 km/h	21,8
0 – 200 km/h	27,6
400 m mit steh. Start	14,8
1 km mit steh. Start	27,0
Höchstgeschwindigkeit	251 km/h

Elastizität	s
60 – 100 km/h im IV./V. Gang	5,6/7,8
80 – 120 km/h im IV./V. Gang	6,0/7,4
60 – 100 km/h im VI. Gang	10,4
80 – 120 km/h im VI. Gang	9,7

BREMSWEG/VERZ.

	m (m/s²)
aus 100 km/h kalt leer	35,7 (10,8)
aus 100 km/h kalt belad.	36,4 (10,6)
aus 100 km/h warm belad.	38,2 (10,1)
aus 80 % Vmax (198 km/h)	116,9 (10,6)

INNENGERÄUSCH

Gang	III.	IV.	V.	VI.
bei 80 km/h	70	67	75	75
bei 100 km/h	72	71	71	77
bei 130 km/h		73	73	73
bei 160 km/h		77	76	76
bei 180 km/h			79	81

	dB(A)
Standgeräusch	46
Maximalgeräusch im III. Gang	77

AUSSENGERÄUSCH

	dB(A)
Stand-/Fahrgeräusch (EG)	88/75
beschl. Vorbeifahrt (50 km/h; III. G.)	76
konst. Vorbeifahrt (80 km/h; IV. G.)	72

TACHOABWEICHUNG

km/h	effektiv
80/100	79/99
130/160	129/159

FAHRVERSUCHE

km/h	
Slalom 18 m leer/bel.	65,7/63,8
ISO-Wedelgasse leer/bel.	134,7/129,4
VDA-Ausweichgasse	
Einfahrgeschw. leer/bel.	71/70
Ausfahrgeschw. leer/bel.	49/53

ECE-VERBRAUCH

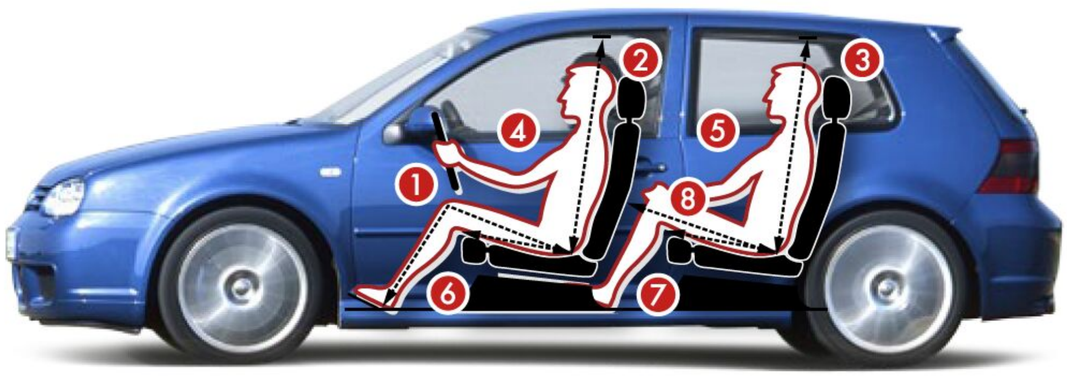
l/100 km	
Stadt/über Land/gesamt	16,4/8,6/11,5

VERBRAUCH

l/100 km	
Super Plus	
min. (ams-Verbrauchsrunde)	8,3
maximal	17,6
Testverbrauch	13,1
Reichweite in km	473

ABMESSUNGEN UND GEWICHTE

❶ Knickmaß	900–1130 mm
❷ Innenhöhe vorn	1000 mm
❸ Innenhöhe hinten	950 mm
❹ Innenbreite vorn	1425 mm
❺ Innenbreite hinten	1410 mm



Radstand 2518 mm

Länge 4149 / Breite 1735 / Höhe 1414 mm

Wendekreis links/rechts 11,3/10,9 m

❻ Sitztiefe vorn	495 mm
❼ Sitztiefe hinten	465 mm
❽ Sitzraum	585–830 mm
Normsitzraum	665 mm
Spurweite v./h.	1513/1487 mm
Lenkraddurchmesser	380 mm
Leergewicht	1493 kg
Gewichtsverteil. v./h.	61,8/38,2 %
zul. Gesamtgewicht	2000 kg
Zuladung	507 kg
Dachlast	75 kg
Kofferraumvolumen	245–1099 l
Tankinhalt	62 l
Luftwiderstandsbeiwert c_W	0,31
Stirnfläche A	2,10 m²
Luftwiderstandsindex c_W x A	0,65 m²

KOSTEN

AUSSTATTUNG/PREISE

Euro	
VW Golf R32 (2002)	31 950,–
Testwagenpreis	33 500,–

SERIENAUSSTATTUNG

Fahrer-/Beifahrerairbag, Sidebags, Kopfairbags, ESP, el. Fensterheber, Geschwindigkeitsregelanlage, Klimaautomatik, Metalliclackierung, Radio „gamma“, Regensensor, Sitzheizung, Xenon-Scheinwerfer.

UNTERHALTSKOSTEN

Steuer (Euro 4)	164,–
Haftpflicht (TK 19, R 6)[1]	1088,–
Teilkasko TK 33, ohne SB[1]	576,–
Vollkasko TK 32, 150 Euro SB[1]	3524,–
Festkosten/Jahr	1828,–
Betriebskosten/100 km	19,25
Wertverlust/Jahr	4700,–

(voraussichtlicher Wertverlust nach 36 Monaten und 45 000 km; Prognose: EurotaxSchwacke)

Gesamtkosten/km[2]

bei 15 000 km/Jahr	0,62/0,31
bei 30 000 km/Jahr	0,44/0,25

Monatliche Unterhaltskosten[2]

bei 15 000 km/Jahr	781,–/393,–
bei 30 000 km/Jahr	1090,–/634,–

GARANTIE

zwei Jahre ohne Kilometerbegr., zwölf Jahre gegen Durchrostung

[1] vorläufige Angaben; [2] mit/ohne Wertverlust

BEWERTUNG ★★★☆☆

Trotz seines kräftigen Sechszylindermotors, ausgezeichneter Fahreigenschaften und hervorragender Fahrleistungen vermittelt der Golf R32 nicht jenen spezifischen Reiz früherer GTI-Modelle. Zudem schränken Sitze und Federungskomfort das Fahrvergnügen stark ein.

KAROSSERIE

+ hohe Karosseriesteifigkeit
+ gute Verarbeitungsqualität
+ ausreichend Platz
+ gute Ausstattung
– kleiner Kofferraum

FAHRKOMFORT

+ gute Klimatisierung
– sehr harte, wenig schluckfähige Federung
– unbequeme Sitze mit zu geringem Seitenhalt

ANTRIEB

+ durchzugsstarker Motor
+ spontane Gasannahme
+ sehr gute Fahrleistungen
+ kultivierter Allradantrieb
+ gute Getriebeabstufung
– Motorsound nervt bei längeren Fahrten

FAHREIGENSCHAFTEN

+ sicheres Fahrverhalten
+ hohe Kurventempi
+ ausgezeichnete Traktion
+ gutes Handling
– beim Rangieren schwergängige Lenkung

SICHERHEIT

+ hervorragende Bremsen
+ ESP serienmäßig
+ Front-, Seiten- und Kopfairbags Serie

UMWELT

+ schadstoffarm nach Euro 4
– hoher Benzinverbrauch

KOSTEN

– hoher Anschaffungspreis
– hohe Festkosten
– voraussichtlich hoher Wertverlust

Individualisten

Von allen Golf-Baureihen gibt es limitierte Varianten, die mit speziellen Extras und Farben sowie besonderen Details zum Vorteilspreis auf Kundenfang gehen. Einige genießen sogar längst Kultstatus und werden als Liebhaberobjekte zu Liebhaberpreisen gehandelt. Erinnern Sie sich?

TEXT Bernd Stegemann // **FOTOS** Dino Eisele, Hardy Mutschler, Hans Peter Seufert, VW

GOLF I

Cabrio Genesis In seiner Schlussphase schmückt sich das Cabrio 1992 mit der Sonderfarbe Violet Touch Perleffekt sowie einem 10-Wege-Soundsystem mit Subwoofer im Kofferraum

LX Zum Abschied des Golf I rüstet VW 1983 die Basisversion mit Doppelscheinwerfern, Heckscheibenwischer und weiteren sinnvollen Extras zum preisgünstigen LX auf







GTI Pirelli 10 500-mal baut VW 1983 den GTI 1.8 mit Pirelli-P6-Reifen 185/60 HR 14 auf speziell designten Alufelgen. Ein Kultauto





GT Special Attraktive Extras und Farben machen den Special beliebter als den normalen GT

Fire & Ice Die Sonderserie von 1990 bleibt vor allem wegen ihres coolen Namenslogos in Erinnerung

GOLF II

Pasadena Mit Colorglas, Breitreifen, Doppelscheinwerfern und Sportsitzen wirft sich der Golf II zum Finale 1991 noch mal in Schale



ohne Allüren

GOLF III



Pink Floyd Nicht in Pink, aber mit speziellen Logos und einer hochwertigen Soundanlage begleitet der Golf III die Europa-Tournee der Band 1994



Cabrio auto motor und sport
Zu unserem 50. Jubiläum 1996 werden 50 Exemplare mit ams-Schriftzug und rotem Leder als TDI mit 110 PS gebaut

Rolling Stones
1995 leihen die britischen Altrocker diesem unspektakulären Golf III ihren Namen. Da ist viel Musik drin, aber ansonsten wenig dran



GOLF IV



25 Jahre GTI 2001 feiert VW den runden Geburtstag des ersten GTI mit 3000 veredelten Exemplaren des aktuellen Modells – mit 180 PS, Spoilerpaket, Sportauspuff, 18-Zoll-BBS-Alufelgen und roten Bremssätteln



Pacific In dieser Version von 2003 bringt auch der Variant ab Werk Aluräder, Klimaanlage, Zentralverriegelung und ein kleines Lederpaket mit

GOLF VI



Cabrio Karmann Besondere Lackfarben, Sitzbezüge und Einstiegsleisten sollen 2015 den traditionsreichen Karosseriebauer ehren

Adidas Fit wie ein Turnschuh der namensgebenden Marke präsentieren sich 2010 genau 4410 individuell ausstaffierte GTI





Golf, klasse

Der Autoliebling der Nation tritt in neuer Form an. Im Test muss der VW Golf 1.9 TDI zeigen, ob er nach wie vor der Primus der von ihm geschaffenen Klasse ist.

TEXT Götz Leyrer //
FOTOS Achim Hartmann (3), Hans-Dieter Seufert





Unter allen Bedingungen bietet der neue Golf ein ausgeprägt sicheres Fahrverhalten. Der 1,9-Liter-Turbodiesel erweist sich als durchzugsstark, aber wenig kultiviert. Große, gut ablesbare Instrumente dominieren im Cockpit





Bitte anschnallen. Es geht los. Der neue VW Golf, die fünfte Generation der Wolfsburger Kompaktklasse-Dynastie, präsentiert sich im Testbericht von auto motor und sport. Auf sechs Seiten. Dabei würden sechs Zeilen genügen, um zu beschreiben, dass der neuerliche Modellwechsel dem Kunden genau das Gleiche beschert wie diejenigen in der Vergangenheit.

Der Golf ist gegenüber seinem Vorgänger größer und geräumiger geworden. Er bietet mehr Komfort und Fahrsicherheit. Sein Motor ist umweltfreundlicher, seine Crash-Sicherheit liegt auf höherem Niveau. Doch wir schauen natürlich genauer hin. Ein Auto, das zum Symbol einer ganzen Klasse geworden ist und von dem Wohl und Wehe des größten deutschen Automobilherstellers abhängen, muss schließlich beweisen, dass es den Maßstab in seinem Segment setzt. Weniger wäre einfach nicht genug.

Der Reihe nach. Größer stimmt wie immer. 55 Millimeter mehr Länge, 24 Millimeter mehr Breite, 41 Millimeter mehr Höhe. Das Ganze basiert auf einer Bodengruppe, die als wichtigstes Maß für das Platzangebot einen um 67 Millimeter längeren Radstand aufweist. Golf Nummer fünf ist damit größer als die erste Passat-Generation der 1970er-Jahre.

Mehr Innen- und Kofferraum

Aus dem neuen Format resultiert unter anderem ein um 20 auf 350 Liter gewachsener Kofferraum, dessen glattflächige Form die Nutzung erleichtert. Dass zur Erweiterung nur noch die Lehne der Rücksitzbank, nicht aber die Sitzfläche umgeklappt werden kann, macht die Bedienung einfacher, weil die Kopfstützen an ihrem Platz bleiben können. Allerdings entsteht so keine ganz ebene Ladefläche.

Eine der Schwächen des Vorgängers, das knappe Platzangebot im Fond, ist angesichts des Wachstums kein Thema mehr. Die Beinfreiheit hat spürbar zugenommen, sodass die Hinterbänkler nicht mehr auf das Entgegenkommen der vorderen Passagiere angewiesen sind. Die knappe Sitztiefe in der zweiten Reihe und deren wenig konturierte Polsterung verhindern jedoch eine Bestnote beim Sitzkomfort.

Wer vorne Platz nehmen darf, ist hingegen bestens bedient. Die neu konstruierten Sitze sind von bemerkenswerter Bequemlichkeit, sie geben dem Körper festen Halt und verfügen über einen großen Verstellbereich. Erstklassig auch die Sitzposition – etwas tiefer und sportlicher als bisher.

Sie sorgt aber zusammen mit der stark abfallenden Motorhaube dafür, dass die Übersichtlichkeit nach vorn bescheiden ist. Durchschnittlich groß gewachsene Fahrer sehen vom Vorbau gar nichts, womit der Golf im Kreis der modernen Kompakten nicht allein dasteht.

Weniger hochwertiges Cockpit

Auch das, was man sieht, nämlich das Cockpit, ruft nicht einhellige Begeisterung hervor. Die reichliche Verwendung von Hartplastik lässt den Rotstift erkennen. Das ist insofern enttäuschend, als Volkswagen im Bereich der optischen und haptischen Qualität bisher konsequent um Bestleistungen bemüht war.

Die Funktionalität der Gestaltung freilich liegt auf höchstem Niveau. Sehr gut ablesbare Instrumente tragen dazu ebenso bei wie die zahlreichen geräumigen Ablagen sowie die Anordnung und Gestaltung der Bedienungselemente. Sogar für Golf-Novizen gibt es kein Rätselraten, man fühlt sich auf Anhieb zu Hause.

Einmal in Fahrt, wird die hohe Qualität der Karosseriestruktur fühlbar. Selbst auf sehr schlechten Straßen bleibt der Aufbau ruhig wie ein Grab. VW beziffert die Erhöhung der statischen Steifigkeit gegenüber dem Vorgänger mit 80 Prozent. Da glaubt man gern, dass der Insassenschutz im Falle eines Crashs erheblich besser geworden ist. Zumal an passiver und aktiver Sicherheitsausstattung alles an Bord ist, was heute den Stand der



auto motor und sport
Ausgabe 21/2003
vom 1. Oktober 2003

Technik ausmacht – nicht zuletzt sehr wirksame und standfeste Bremsen.

Die solide Karosseriestruktur bietet gleichzeitig beste Voraussetzungen für ein präzises Fahrverhalten. Dem gleichen Zweck dienen eine modifizierte Federbein-Vorderachse sowie eine völlig neue Hinterachse. Statt der Verbundlenker-Konstruktion kommt nun eine unabhängige Radaufhängung mit vier Lenkern zum Einsatz.

Dynamik ohne Komfortverlust

Tatsächlich erscheinen die Fahrwerkseigenschaften als bedeutendste Verbesserung gegenüber dem Vorgänger. Die Federung ist straff abgestimmt, was die Bewegungen der Karosserie beim Kurvenfahren und Bremsen minimiert. Trotzdem geht die Orientierung an bestmöglicher Fahrdynamik nicht auf Kosten des Federungskomforts. Bodenwellen werden so sauber absorbiert, dass von einem optimalen Kompromiss gesprochen werden darf: gutes Gefühl für die Straße, aber keine Belästigung der Insassen durch kurze Stöße oder langhubige Vertikalbewegungen.





Die Version Comfortline verfügt über eine Scheinwerferautomatik. Dank der verdeckten Griffmulde im hinteren VW-Emblem bleiben die Finger sauber

Dabei liegt der Golf, im Test ausgerüstet mit der optionalen 16-Zoll-Bereifung, wie das sprichwörtliche Brett. Die Neigung der Karosserie bei hoher Querbeschleunigung wird im Innenraum kaum spürbar, das Fahrverhalten ist so neutral, wie es bei einem Fronttriebler nur sein kann. Wer eine Kurve bewusst sehr schnell angeht, wird entdecken, dass immer noch Reserven bleiben.

Das ESP zum Eingreifen zu veranlassen, erfordert ein sehr provokatives Verhalten – etwa plötzliches Gaswegnehmen bei hohem Kurventempo. Dann schwenkt das Heck leicht nach außen, gerade genug, um auf dem gewünschten Kurs zu bleiben. Ein kaum merklicher Bremseneingriff des ESP bereinigt die Sache.

Wichtiger noch, da sich das Leben nicht im Grenzbereich abspielt: das hervorragende Handling. Es macht das Fahren leicht und vergnüglich, weil der Golf so feinfühlig und millimetergenau zu dirigieren ist. Obwohl eine Lenkung mit elektrischer Unterstützung nach bisheriger Erfahrung nicht unbedingt Gutes verheißt, zeigt die des Golf, was machbar ist: ein präziser Fahrbahnkontakt,



Der Zweitürer kostet 995 Euro weniger als der Viertürer



Alle Messungen wurden mit dem Viertürer durchgeführt





Viel Platz für Kleinkram: großes Handschuhfach und Fächer in den Türen



Die vorderen Sitze sind bequem. Sie bieten guten Halt und einen großen Verstellbereich



Bein- und Kopffreiheit auf den Rücksitzen sind gegenüber dem Vorgänger gewachsen



Das Armaturenbrett zeigt eine schlichte, aber sehr funktionelle Gestaltung



Asymmetrisch geteilt umklappbare Rücksitzlehne



Mit einer Tankfüllung kommt der TDI 800 Kilometer weit

vor allem auch um die Mittellage, dazu ein perfekt abgestimmtes Rückstellmoment in Kurven. Da nimmt man gern in Kauf, dass die Lenkkraft-Unterstützung nicht stark genug ist, um mit einem Finger einzuparken.

Auf der Autobahn zeigt der Golf einen sehr stabilen Geradeauslauf sowie geringe Abroll- und Windgeräusche. Angenehme Ruhe also, wäre da nicht der Dieselmotor, der bei hoher Drehzahl kräftig brummt und Vibrationen entwickelt. Und drehen muss er, denn er wurde mit einer kurzen Übersetzung kombiniert. Bei Höchstgeschwindigkeit bedeutet dies mehr als 4000 Umdrehungen im fünften Gang des leicht und exakt schaltbaren Getriebes. Da wünscht man sich ein Sechsganggetriebe, das ab Anfang 2004 lieferbar ist.

Die Auslegung der Übersetzung unterstützt auf der anderen Seite vorteilhaft die Leistungscharakteristik des Motors. Er spricht schon im untersten Drehzahlbereich kräftig an und legt ohne Verzögerung unmittelbar bis zum Aufbau des vollen Ladedrucks zu. Damit ermöglicht er eine höchst gelassene und schaltarme Fahrweise.



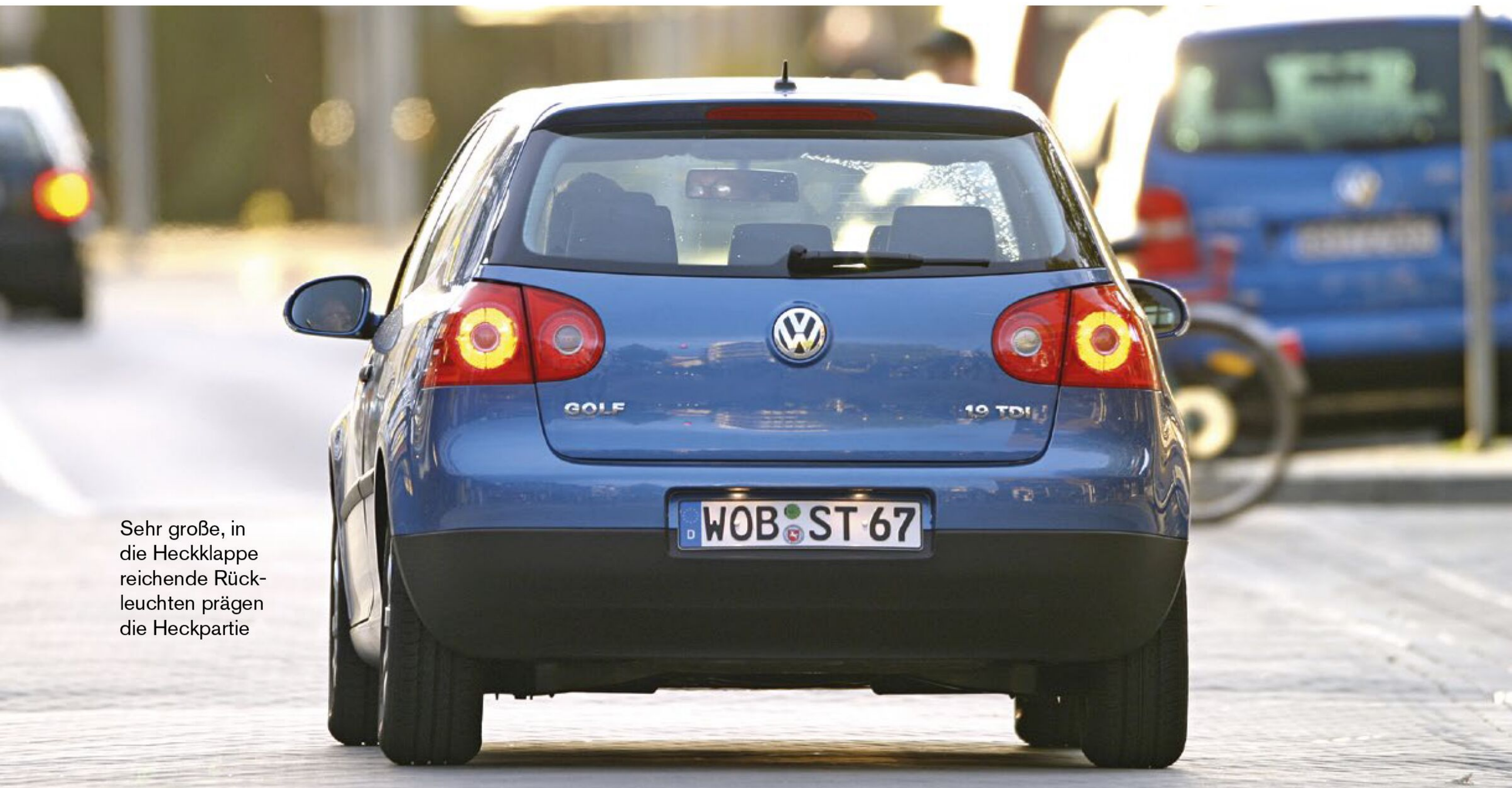


Die Fahrersitz-Höhenverstellung bietet schon die Basisversion Trendline. Gegen den Durst gibt es serienmäßig Getränkehalter für vorn und hinten

Noch kein Partikelfilter lieferbar

Die wiederum kommt dem Verbrauch zugute, der im Testmittel bei bescheidenen 6,8 Litern/100 km liegt. Da kann man schon eher darüber meckern, dass ein Rußpartikelfilter erst ab Ende 2004 und dann für den deftigen Aufpreis von 562 Euro lieferbar sein wird. Immerhin erfüllt der 1.9 TDI schon jetzt die Euro-4-Norm.

Trotz aller Kritik im Detail: Die Eckpunkte der eingangs formulierten Kurzfassung erfüllt der neue Golf überzeugend. An ihm wird sich, wie gewohnt, die Konkurrenz zu orientieren haben. Allerdings nicht, was den Preis angeht. Denn auch da bleibt der Golf an der Spitze. ■



Sehr große, in die Heckklappe reichende Rückleuchten prägen die Heckpartie

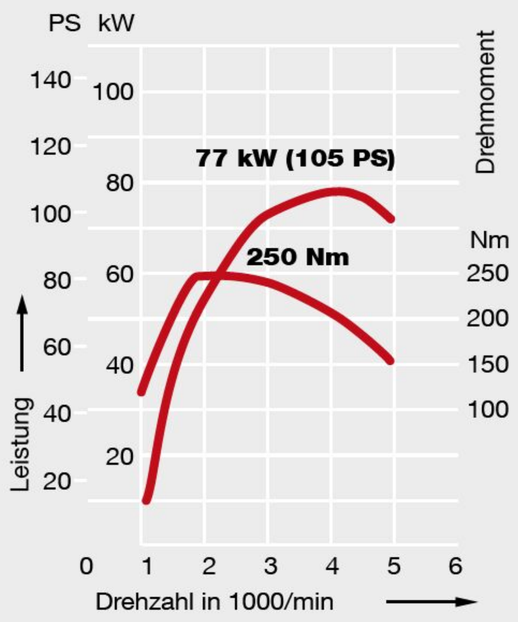
TECHNISCHE DATEN UND MESSWERTE

MOTOR

Vierzylinder-Reihen-Dieselmotor (Pumpe-Düse), vorn quer, mit Abgasturbolader und Ladeluftkühler, fünffach gelagerte Kurbelwelle, eine obenliegende Nockenwelle (Zahnriemenantrieb), zwei Ventile pro Zylinder über Tassenstößel mit hydr. Spielausgleich betätigt.

Leistung	77 kW (105 PS) bei 4000/min
spez. Leistung	40,6 kW/l (55,4 PS/l)
Hubraum	1896 cm³
Bohrung x Hub	79,5 x 95,5 mm
Verdichtungsverhältnis	19,0 : 1
max. Drehm.	250 Nm bei 1900/min
mittl. Kolbengeschw. bei Nenndr.	12,7 m/s
Ölinhalt Motor	4,2 l
Kühlsysteminhalt	8,1 l

Leistung



KRAFTÜBERTRAGUNG

Vorderradantrieb Fünfganggetriebe. Übersetzungen: I. 3,78, II. 2,06, III. 1,35, IV. 0,97, V. 0,74, R. 3,60, Achsantrieb 3,39 : 1.

KAROSSERIE/FAHRWERK

Fünfsitzige Limousine mit vier Türen und Heckklappe, Einzelradaufhängung vorn mit Querlenkern, MacPherson-Federbeinen, hinten mit Quer-/Längslenkern, Schraubenfedern, Stoßdämpfern, Stabilisator vorn/hinten, Zahnstangenlenkung mit elektrischer Servounterstützung, Lenkübersetzung 15,0 : 1, drei Lenkradumdrehungen, hydraulische Zweikreisbremse mit Bremskraftverstärker, innenbelüftete Scheibenbremsen vorn, Scheibenbremsen hinten, Bremskraftbegrenzer, Antiblockiersystem, Rädergröße 6,5 J x 16, Reifengröße 205/55 R 16 V, Bridgestone Turanza ER30.

ABGASWERTE

HC + NO_X (Grenzwert)	0,203 (0,3) g/km
CO (Grenzwert)	0,047 (0,5) g/km
CO_2	135 g/km
Partikel	0,019 g/km

WARTUNG

Inspektion	alle 30 000 km
Ölwechsel	alle 30 000 km

oder nach Wartungsintervallanzeige

FAHRLEISTUNGEN

Beschleunigung	s
0 – 60 km/h	4,3
0 – 80 km/h	7,3
0 – 100 km/h	11,0
0 – 120 km/h	16,8
0 – 130 km/h	20,2
0 – 140 km/h	24,2
400 m mit stehendem Start	17,5
Höchstgeschwindigkeit	187 km/h
Elastizität	s
60 – 100 km/h im IV./V. G.	8,6/12,5
80 – 120 km/h im IV./V. G.	9,9/13,1

BREMSWEG

	m
aus 100 km/h kalt (leer)	42
aus 100 km/h kalt (belad.)	42
aus 100 km/h warm (belad.)	42
Hochgeschw. aus 150 km/h	91

AUSSENGERÄUSCH

	dB(A)
Stand-/Fahrgeräusch (EG)	79/73
beschl. Vorbeifahrt (50 km/h; III. G.)	76
konst. Vorbeifahrt (80 km/h; IV. G.)	74

INNENGERÄUSCH

Gang	III.	IV.	V.	dB(A)
bei 50 km/h	63	61	61	
bei 80 km/h	73	65	65	
bei 100 km/h	76	69	68	
bei 120 km/h	78	70	72	
bei 140 km/h		76	74	
Standgeräusch			48	
Maximalgeräusch im III. Gang			78	

TACHOABWEICHUNG

Anzeige	effektiv km/h
80	76
100	95
130	125

FAHRVERSUCHE

	km/h
Slalom 18 m leer/bel.	62,7/62,3
ISO-Wedelgasse leer/bel.	121,8/121,5
VDA-Ausweichgasse	
Einfahrgeschw. leer/bel.	73/69
Ausfahrgeschw. leer/bel.	46/53

ECE-VERBRAUCH

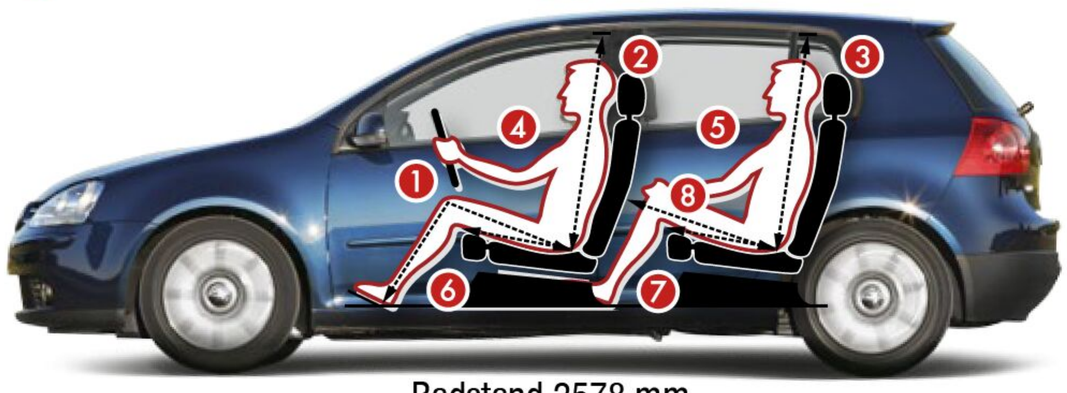
	l/100 km
Stadt	6,5
über Land	4,3
gesamt	5,0

VERBRAUCH

	l/100 km
Diesel	
min (ams-Verbrauchsrunde)	4,9
maximal	8,8
Testverbrauch	6,8
Reichweite in km	809

ABMESSUNGEN UND GEWICHTE

① Knickmaß	940–1165 mm	④ Innenbreite vorn	1455 mm
② Innenhöhe vorn	1015 mm	⑤ Innenbreite hinten	1440 mm
③ Innenhöhe hinten	972 mm	⑥ Sitztiefe vorn	505 mm



Radstand 2578 mm

Länge 4204 / Breite 1759 / Höhe 1485 mm

Wendekreis links/rechts 10,8/11,0 m

⑦ Sitztiefe hinten	480 mm
⑧ Sitzraum	585–825 mm
Normsitzraum	705 mm
Lenkraddurchmesser	370 mm
Spurweite v./h.	1539/1528 mm
Leergewicht	1406 kg
Gewichtsvert. v./h.	62,1/37,9 %
zulässiges Gesamtgewicht	1890 kg
Zuladung	484 kg
Anhängelast/gebr.	660/1400 kg
Dachlast	75 kg
Kofferraumvolumen	350–1305 l
Tankinhalt	55 l
Luftwiderstandswert c_W	0,32
Stirnfläche A	2,22 m²
Luftwiderstand-Index c_W x A	0,72 m²

KOSTEN

AUSSTATTUNG/PREISE

	Euro
VW Golf 1.9 TDI	
Comfortline 4T (2003)	21 275,–
Testwagenpreis	25 860,–

SERIENAUSSTATTUNG

Fahrer-/Beifahrer-Airbag, Sidebags vorn, seitliche Kopfairbags, ESP, elektr. Fensterheber, Geschwindigkeitsregelanlage, LM-Räder, einstellbare Lenksäule, Regensensor.

UNTERHALTSKOSTEN

Steuer (Euro 4)	262,–
Haftpflicht TK 16, R 6	912,–
Teilkasko TK 22, ohne SB	292,–
Vollk. TK 17, 150 Euro SB	1449,–
Festkosten pro Jahr	1467,–
Betriebskosten/100 km	6,99
Wertverlust/Jahr	2500,–

(bei einer Haltedauer von 36 Monaten und 45 000 km; Prognose: EurotaxSchwacke)

Gesamtkosten/km*	
bei 15 000 km/Jahr	0,33/0,17
bei 30 000 km/Jahr	0,22/0,12
monatliche Unterhaltskosten*	
bei 15 000 km/Jahr	415,–/210,–
bei 30 000 km/Jahr	538,–/297,–

GARANTIE

zwei Jahre ohne Kilometerbegrenzung, zwölf Jahre gegen Durchrostung.

* mit/ohne Wertverlust

BEWERTUNG ★★★★★

Vor allem die vorzüglichen Fahr- und Komforteigenschaften sichern dem Golf einen Vorsprung in seiner Klasse. Allerdings stört die mangelnde Laufkultur des TDI den positiven Gesamteindruck.

KAROSSERIE

+ gutes Raumangebot
+ hohe Steifigkeit
+ funktionelle Gestaltung
– eingeschränkte Übersichtlichkeit

FAHRKOMFORT

+ sehr gut abgestimmte Federung
+ bequeme Sitze
+ geringe Abroll- und Windgeräusche
+ gute Klimatisierung
+ einfache Bedienung

ANTRIEB

+ gute Durchzugskraft
+ exakte Schaltung
+ große Reichweite
– Motor bei hoher Drehzahl brummig
– Sechsganggetriebe nur gegen Aufpreis

FAHREIGENSCHAFTEN

+ sicheres Fahrverhalten
+ ausgeprägte Handlichkeit
+ exakte Lenkung
+ gut abgestimmtes ESP

SICHERHEIT

+ umfangreiche Sicherheitsausstattung
+ standfeste, gut dosierbare Bremsen

UMWELT

+ schadstoffarm, Euro 4
+ geringer Verbrauch
– noch kein Rußfilter lieferbar

KOSTEN

+ günstige Kaskoeinstufung
+ lange Inspektionsintervalle
– erhöhtes Preisniveau

Reiß-Golf

Befeuert von einem 200 PS starken Turbomotor will der neue VW Golf GTI endlich wieder seinem Ruf der frühen Jahre gerecht werden.

TEXT Alexander Bloch //
FOTOS Hans-Dieter Seufert, Hans Peter Seufert (2)

Großer Wabenkühler, 17-Zoll-Räder und das rote Frontband – der neue GTI zeigt seine Sportlichkeit offen heraus









Keiner hatte mehr Angst vor dem bösen Golf – weder die Linksspur-Fraktion auf der Autobahn noch die Konkurrenten. Was war passiert? Der Golf GTI, Ikone der schnellen Volksbewegung, war zur Ausstattungslinie verkommen. Nüchtern fristete er sein Dasein neben den Trendline, Comfortline und Highline der Golf-IV-Preisliste. Es gab ihn mit einem 150 PS starken Benziner und diversen Turbodieseln. Viel Auswahl, aber kaum noch eine Spur vom bezahlbaren sportlichen Autoglück der Anfangsjahre.

Volkswagen hatte seinen Image-Träger „zu stark entkoffeiniert“, fasst VW-Marketingleiter Jörn Hinrichs die Lage beim Vorgänger zusammen. Die 2001 zum 25. Jubiläum nachgeschobene Variante mit 180 PS zeigte zwar wieder in die richtige Richtung, doch das limitierte Sondermodell war zu teuer und zu wenig konsequent. Und es fehlten die kleinen, aber kultigen Details wie etwa das charakteristische rote Band um den Kühlergrill.

Das Band ist wieder da und mit ihm auch der tiefgezogene Kühler, der auf vielen künftigen VW-Modellen prangen soll. Für die GTI-Maniacs in Kurzform die wichtigsten Erkennungsmerkmale ihres Kompakt-Heroen: am Heck ein Doppelendrohr, an der Front der tiefgezogene Frontspoiler mit zusätzlichen Lufteinlässen im Wabendesign sowie seitlich glänzende Blenden an den B-Säulen und kreischend rote Bremssättel. Hinzu kommen ein kleiner Heckspoiler und serienmäßig hohl gegossene 17-Zoll-Leichtmetallfelgen mit Reifen der 225er-Kategorie.

Auch beim stärksten Golf kosten Fondtüren extra. Ob Lenkrad, Schaltung oder Pedale – zur exzellenten Funktion kommt auch noch die passende Anfassqualität hinzu. Die Tachoskala reicht bis 300 km/h und zeigt: Ein kleines bisschen Angeber war der GTI schon immer

Nageln im Leerlauf

Es müsste nicht GTI draufstehen, um ihn als sportlichsten der aktuellen Gölfe zu erkennen. Ob so viel zur Schau gestellte Dynamik peinlich oder scharf ist, wird die Gemüter des Publikums sicherlich erhitzen. Doch bis dahin ist alles noch Ausstattung, das konnte auch der Vorgänger. Ein Dreh am Zündschlüssel offenbart dagegen Neues. Ein hauchzartes Nageln dringt im Leerlauf an die Ohren – Indiz für die Arbeitsweise einer Benzin-Direkteinspritzung und bisher Garant für mäßige Durchzugskraft. Was hat VW dem GTI angetan? Nur Gutes.

Auf den ersten Gaspedalbefehl hin stürmt der Sport-Golf los wie ein Jagdhund zum getroffenen Wild. Heiser röchelnde Aggressivität mischt sich in den sonoren Ton des laufruhigen Vierventilers.

Bei heißem Motor blubbert es wohlig im Auspuff. So soll ein GTI klingen. Obwohl auf dem Motorblock FSI für „full stratified injection“ steht, versucht bei dieser Direkteinspritzung kein supermagerer Schichtbetrieb die letzten Prozente an Spritersparnis herauszuquetschen. Der GTI-Motor läuft im homogenen, auf Leistungsoptimierung ausgelegten Modus, unterstützt von einem Schaltsaugrohr und einem Turbolader mit Ladeluftkühlung.

In 7,3 Sekunden reißt der Golf damit die Tempo-100-Barriere – fast zwei Sekunden früher als sein Urahn. Viel wichtiger als der reine Wert ist die Botschaft an die Weißt-du-noch-Nostalgiker: Dieser GTI geht mindestens genauso ab wie der erste zu seiner Zeit. Und während die schwachen Bremsen des Urahns heutigen Fahrern den Angstschweiß auf die Stirn treiben würden, wirft der Neue den ganz großen Anker. Die vorn innenbelüfteten 16-Zoll-Bremsscheiben zwingen den Golf gut dosierbar in echten Sportwagen-Maßstäben zum Stillstand.

Beim Spritkonsum übt er sich dagegen in Zurückhaltung. Die 10,3 Liter Testverbrauch sind in Zeiten von abhebenden Benzinpreisen eine Menge Kohlenstoff, verglichen mit den 11,9 Litern eines 37 PS schwächeren und über drei Zentner leichteren Mini Cooper S nehmen sie sich jedoch geradezu sparsam aus.

Gleichwohl bietet der neue GTI Kraft in allen Lebenslagen. Für die Statistik: Zwischen 1800 und 5000/min liegen ständig 280 Newtonmeter an. Für die Emotionen: Damit scharren bei Vollgas und Nässe die angetriebenen Vorderräder unter dem herben Druck des Drehmoments wie die Hufe eines Zuchtbullen. Sobald die Pneus Grip finden, schießt der Golf turbolochfrei los.

Dabei ergreift den Fahrer jedoch nie das Gefühl, auch in der nächsten Kurve wolle der Golf nur geradeaus fahren. Die Kennlinie der Lenkung wurde für den GTI direkter ausgelegt, zudem wirken höhere Rückstellkräfte. Kaum zu glauben, dass die gefühlvolle Steuerung auf der Basis rein elektrischer Befehle beruht. Die passende Würze setzt das satt in der Hand liegende Lederlenkrad hinzu.

Die knackige Sechsgangschaltung reiht sich nahtlos in das Ensemble der präzisen Bedienelemente ein. Wer zum aufpreispflichtigen Doppelkupplungsgetriebe greift, erhält neben formidablem Schaltkomfort theoretisch sogar noch bessere Beschleunigungswerte.



auto motor und sport
Ausgabe 24/2004
vom 10. November 2004

Kurven bis zum Abwinken

Egal ob mit Handschaltung oder DSG – der echte GTI-Fahrer sucht sein Heil in kurvigem und hügeligem Geläuf – wohl wissend, dass sein neuer Wagen bis zu hohen Tempi neutral bleibt. Den großen Agilitäts-Orden, meist verliehen an die Garde mit Hinterradantrieb, darf sich auch der GTI an den Wabenkühler heften. Nur bei allzu beherztem Gaseinsatz in der Kurve schiebt er sanft über die Vorderräder.

Im Gegenzug bringen ihn und sein sportlich spät agierendes ESP selbst provozierte Lastwechsel

HISTORIE

Fünf Generationen Volkssport

Über 1,5 Millionen Mal hat sich der Golf GTI in 28 Jahren Lebenszeit verkauft. Aber ohne ein paar mutige Versuchsingenieure, die sich 1973 bei Schnittchen und Bier auf eigene Faust und im Geheimen zur Arbeitsgruppe „Sportgolf“ trafen, wäre die erfolgreichste Sportversion eines Großserienfahrzeugs wohl nie auf die Straße gekommen. „Viel zu teuer, ihr seid verrückt“, so fiel das vernichtende Urteil des damaligen Entwicklungsvorstandes Ernst Fiala über den ersten Prototyp aus. Feinarbeit an Motor und Fahrwerk überzeugten den Vorstand dann doch. In Kooperation mit Audi entstand der passende 1,6-Liter-Einspritzer mit 110 PS. 1975 feiert der GTI dann Premiere auf der IAA. Auf die überwältigende Resonanz der Besucher hin wird eine Sonderserie von 5000 Exemplaren beschlossen. Die Eckdaten des „Einser“-GTI lesen sich für die 70er-Jahre beeindruckend: von null auf 100 km/h in neun Sekunden, Spitzengeschwindigkeit 182 km/h. Das Ganze zum volksnahen Preis von exakt 13 850 Mark, Golfball-Schalthebel und karierte Sportsitze inklusive. Mit der zweiten Generation verliert der GTI 1984 aufgrund des Katalysators 4 PS. Doch schon 1986 hat der erste 16V-GTI Premiere, Leistung mit Kat: 130 PS. Dem 1990 eingeführten GTI G 60 mit 160 PS ist nur eine kurze Laufzeit beschieden, seine G-Lader sterben wie die Fliegen. 1992 folgt der zweite 16V mit 150 PS. Zum Auslauf der dritten Baureihe gibt es den GTI ab 1996 auch mit TDI-Motor. Der Golf IV GTI brachte insgesamt sogar acht verschiedene Motorvarianten hervor.









Der Einser-GTI (ganz oben) ist mit neun Sekunden von null auf 100 km/h eine Rakete seiner Zeit. Dem Golf II GTI (links) nimmt der Katalysator 4 PS. Der 1991 debütierende Golf der dritten Generation (Mitte) gilt schon als etwas pummelig. Mit dem Golf IV wird der GTI ab 1998 endgültig zur reinen Ausstattungsvariante







nicht aus der Ruhe. Wenn dynamisch, dann mit Gelassenheit – das ist der neue GTI. Die Basis dafür legt das modifizierte Fahrwerk. 15 Millimeter tiefer kauert die Karosserie über den Rädern, bei gleichzeitig härteren Feder-Dämpfer-Kennlinien. Die hinteren Stabilisatoren weisen eine um 20 Prozent erhöhte Steifigkeit auf.

Gesunde Härte, die der Golf auch weitergibt, wenn er etwas staksig bei niedriger Geschwindigkeit über Bodenunebenheiten holpert. Mit jedem km/h mehr verbessert sich zwar das Ansprechen, doch komfortabel wird die Federung trotzdem nie. Damals wie heute gilt: Wer GTI kauft, muss auch was aushalten können.

Eine Tortur brauchen die Fahrer aber nicht zu erdulden, dafür sorgen schon die exzellenten Sportsitze. Deren Ausformung ist wie ein guter Freund: immer nahe, aber nie zu aufdringlich. Die Polsterung verdient für ihren Härtegrad die Bezeichnung al dente – perfekt. Stilbewusste GTI-Fahrer nehmen sie nur im traditionellen Schotten-Karomuster. So erhält man den Kult und spart nach Art der Highlander auch den happigen Aufpreis von 1740 Euro für die Lederausstattung.

Sehr agil und handlich wedelt der Golf um die Pylonen, die bequemen Sportsitze im Karomuster sorgen für Halt. Der Turbomotor begeistert mit Klang und Kultur

Narzisstische Übertreibung

Keinen Euro mehr kosten der bis 300 km/h reichende Tacho und der bei 8000/min endende Drehzahlmesser, beide von Chrom umrahmt, obwohl der GTI diese Werte längst nicht erreicht. Was soll's, es schadet so wenig wie die Aluminiumverkleidung der Pedale, die als narzisstische Petitessen des Gesamtkunstwerks GTI gelten können. Zu dessen Vollendung ist nur noch der Aufpreis für die Klimaautomatik (300 Euro) und das CD-Radio RCD 300 (520 Euro) einzuplanen, erst damit wird der Sport-Golf richtig rund.

So bestückt schlagen 25 020 Euro für den GTI der fünften Generation zu Buche. Viel für einen Golf, aber nicht zu viel für einen der besten sportlichen Kompaktwagen. Der Ur-GTI – er ist zurück, nur besser denn je. ■

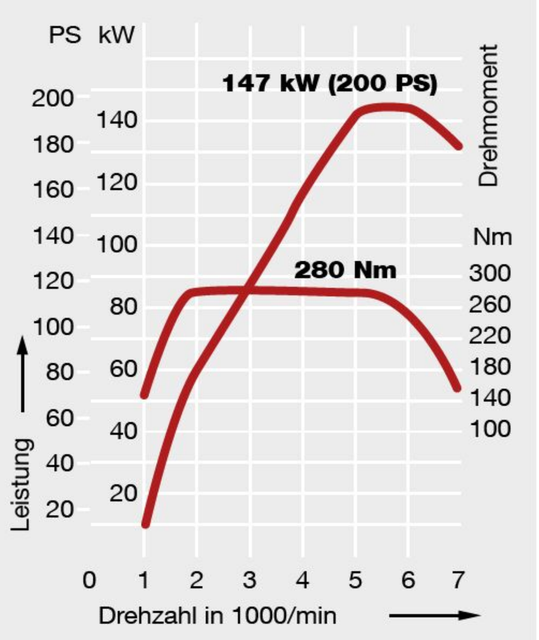
TECHNISCHE DATEN UND MESSWERTE

MOTOR

Vierzylinder-Reihenmotor, vorn quer, mit Abgasturbolader und Ladeluftkühler, fünffach gelagerte Kurbelwelle, zwei Ausgleichswellen, zwei obenliegende Nockenwellen (Zahnriemenantrieb), vier Ventile pro Zylinder, über Rollenschlepphebel mit hydr. Spielausgleich betätigt, elektronische Kraftstoffeinspritzung.

Leistung	147 kW (200 PS) bei 5100/min
spez. Leistung	74,1 kW/l (100,8 PS/l)
Hubraum	1984 cm³
Bohrung x Hub	82,5 x 92,8 mm
Verdichtungsverhältnis	10,5:1
maximaler Ladedruck	0,7 bar
max. Drehmoment	280 Nm bei 1800/min
mittl. Kolbengeschw. bei Nenndr.	15,8 m/s
Ölinhalt Motor	4,9 l
Kühlsysteminhalt	8,4 l

Leistung



KRAFTÜBERTRAGUNG

Vorderradantrieb, Sechsganggetriebe. Übersetzungen: I. 3,36, II. 2,09, III. 1,47, IV. 1,10, V. 0,87, VI. 0,73, R. 3,12, Achsantrieb 3,94:1.

KAROSSERIE/FAHRWERK

Fünfsitzige Limousine mit zwei Türen und Heckklappe, Einzelradaufhängung vorn mit Querlenkern, MacPherson-Federbeinen, hinten mit Querlenkern, Längslenkern, Schraubenfedern, Stoßdämpfern, Stabilisator vorn und hinten, Zahnstangenlenkung mit Servounterstützung, Lenkübersetzung 15,0:1, drei Lenkradumdrehungen, hydraulische Zweikreisbremse mit Bremskraftverstärker, innenbelüftete Scheibenbremsen vorn, Scheibenbremsen hinten, Bremskraftbegrenzer, Antiblockiersystem, Rädergröße 7,5 J x 17, Reifengröße 225/45 R 17 W, Bridgestone Potenza RE 050.

ABGASWERTE

HC (Grenzwert)	0,070 (0,1) g/km
NO_X (Grenzwert)	0,020 (0,08) g/km
CO (Grenzwert)	0,330 (1,0) g/km
CO_2	192 g/km

WARTUNG

nach Wartungsintervallanzeige

FAHRLEISTUNGEN

Beschleunigung	s
0 – 60 km/h	3,2
0 – 80 km/h	5,0
0 – 100 km/h	7,3
0 – 120 km/h	9,8
0 – 130 km/h	11,4
0 – 140 km/h	13,6
0 – 160 km/h	17,8
400 m mit stehendem Start	15,2
Höchstgeschwindigkeit	235 km/h
Elastizität	s
60 – 100 km/h im IV./V. G.	5,4/7,0
80 – 120 km/h im IV./V. G.	5,8/7,4
60 – 100 km/h im VI. G.	9,8
80 – 120 km/h im VI. G.	9,5

BREMSWEG

	m
aus 100 km/h kalt (leer)	40
aus 100 km/h kalt (belad.)	40
aus 100 km/h warm (belad.)	40
Hochgeschw. aus 170 km/h	115

AUSSENGERÄUSCH

	dB(A)
Stand-/Fahrgeräusch (EG)	90/75
beschl. Vorbeifahrt (50 km/h; III. G.)	77
konst. Vorbeifahrt (80 km/h; IV. G.)	75

INNENGERÄUSCH

Gang	III.	IV.	V.	VI.
bei 80 km/h	68	65	64	64
bei 100 km/h	71	70	67	65
bei 130 km/h	73	71	72	70
bei 160 km/h		77	75	76
Standgeräusch				45
Maximalgeräusch im III. Gang				75

TACHOABWEICHUNG

	km/h
Anzeige	effektiv
80/100/130	76/94/133

FAHRVERSUCHE

	km/h
Slalom 18 m leer/bel.	66,0/65,2
ISO-Wedelgasse leer/bel.	133,8/132,9
VDA-Ausweichgasse	
Einfahrgeschw. leer/bel.	74/73
Ausfahrgeschw. leer/bel.	57/57

ECE-VERBRAUCH

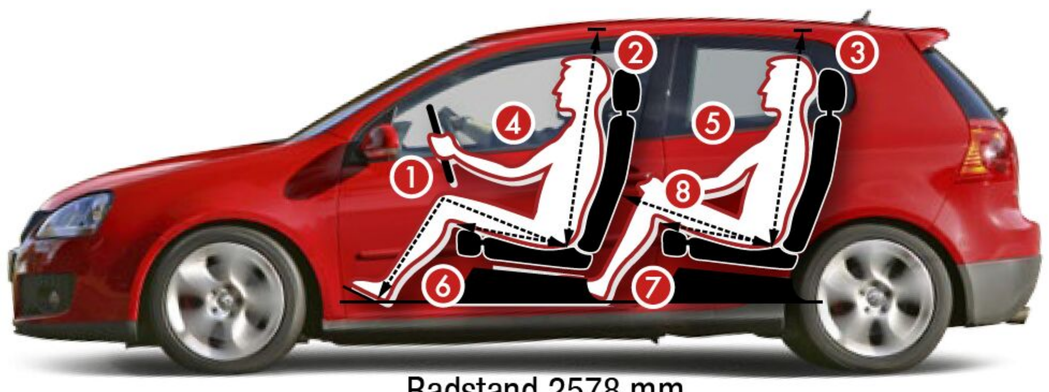
	l/100 km
Stadt/üb. Land/gesamt	11,0/6,2/8,0

VERBRAUCH

	l/100 km
Super Plus	
min. (ams-Verbrauchsrunde)	7,2
maximal	13,5
Testverbrauch	10,3
Reichweite in km	534

ABMESSUNGEN UND GEWICHTE

① Knickmaß	940–1165 mm	④ Innenbreite vorn	1455 mm	⑦ Sitztiefe hinten	480 mm
② Innenhöhe vorn	1015 mm	⑤ Innenbreite hinten	1440 mm	⑧ Sitzraum	585–825 mm
③ Innenhöhe hinten	972 mm	⑥ Sitztiefe vorn	505 mm	Normsitzraum	705 mm



Radstand 2578 mm

Länge 4216 / Breite 1759 / Höhe 1466 mm

Wendekreis links/rechts 11,0/10,8 m

Spurweite v./h.	1539/1528 mm
Lenkraddurchmesser	370 mm
Leergewicht	1400 kg
Gewichtsverteil. v./h.	63,1/36,9 %
Zulässiges Gesamtgewicht	1900 kg
Zuladung	500 kg
Zul. Anhängelast/gebr.	700/1400 kg
Dachlast	75 kg
Kofferraumvolumen	350–1305 l
Tankinhalt	55 l
Luftwiderstandswert c_w	0,32
Stirnfläche A	2,22 m²
Luftwiderstandsindex c_w x A	0,72 m²

KOSTEN

AUSSTATTUNG/PREISE

	Euro
VW Golf GTI (2004)	Euro 24 200,–
Testwagenpreis	Euro 29 310,–

SERIENAUSSTATTUNG

ABS, Fahrer-/Beifahrer-Airbag, Sidebags, seitliche Kopf-Airbags, ESP, elektrische Fensterheber, Klimaautomatik, Leichtmetallräder, einstellbare Lenksäule, Regensensor.

UNTERHALTSKOSTEN

Steuer (Euro 4)	135,–
Haftpflicht TK 17	968,–
Teilkasko TK 25, ohne SB	607,–
Vollk. TK 22, mit 150 Euro SB	2008,–
Festkosten pro Jahr	1710,–
Betriebskosten/100 km	15,40
Wertverlust/Jahr	3000,–

(bei einer Haltedauer von 36 Monaten und 45 000 km; Prognose: EurotaxSchwacke)

Gesamtkosten/km*	
bei 15 000 km/Jahr	0,47/0,27
bei 30 000 km/Jahr	0,33/0,21
monatliche Unterhaltskosten*	
bei 15 000 km/Jahr	584,–/335,–
bei 30 000 km/Jahr	820,–/528,–

GEWÄHRLEISTUNG

zwei Jahre ohne Kilometerbegrenzung, zwölf Jahre gegen Durchrostung.

* mit/ohne Wertverlust

BEWERTUNG ★★★★★

Der neue Golf GTI knüpft endlich wieder an den Ruf alter Tage an. Sein Zweiliter-Turbomotor klingt sexy, hat enormen Biss und ist trotzdem kein Säufer. Das agile Handling und die direkte Lenkung komplettieren das Erlebnis GTI.

KAROSSERIE

+ hohe Qualität
+ einfache Bedienung
+ gutes Raumangebot
– eingeschränkte Übersichtlichkeit

FAHRKOMFORT

+ exzellente Sportsitze
+ gute Klimatisierung
– harte Federung
– schlechter Langsamfahr-Komfort

ANTRIEB

+ sehr elastischer Turbomotor
+ sehr gute Fahrleistungen
+ hohe Laufkultur
+ präzise Sechsgangschaltung
+ sportlicher Motorsound

FAHREIGENSCHAFTEN

+ sehr agiles Handling
+ präzises Lenkverhalten
+ sportlich und sicher ausgelegtes ESP
– besonders bei Nässe eingeschränkte Traktion

SICHERHEIT

+ umfangreiche Sicherheitsausstattung
+ sehr gute Bremsen

UMWELT

+ angemessener Verbrauch
– lautes Standgeräusch

KOSTEN

+ gute Serienausstattung
+ angemessener Grundpreis
– nur zwei Jahre Gewährleistung

Varianten-Reich



Golf I 1974–1983



Golf II 1983–1992



Golf III 1991–1997



Scirocco I 1974–1981



Scirocco II 1981–1992



Golf I Cabrio 1979–1993



Golf III Cabrio 1993–2002



Jetta I 1979–1984



Jetta II 1984–1992



Vento/Jetta III 1992–1998



Caddy I 1979–2007



Corrado 1988–1995



Golf III Variant 1993–1999

Vor 20 Jahren war der Golf das Zentrum des VW-Universums, um den zahlreiche Planeten kreisten. Viele davon sind bereits verglüht, doch die jungen SUV-Sterne Tiguan und T-Roc leuchten längst so hell wie der Energiespender Golf

Schon der erste Golf war einfach zu gut, um allein zu bleiben. So wurden in den letzten 50 Jahren aus dem Grundtyp Coupés und Cabrios, Stufenheck und Kombi sowie diverse Vans abgeleitet, und auch der moderne Käfer namens Beetle ist ohne seinen Technikspender Golf nicht denkbar.

TEXT Bernd Stegemann // **FOTOS** Hardy Mutschler, Hans-Dieter Seufert, Hans Peter Seufert, VW



Golf IV 1997–2003



Golf V 2003–2008



Golf VI 2008–2012



Golf VII 2012–2019



Golf VIII 2019 ➔



Scirocco III 2008–2017

Golf VI Cabrio 2011–2016



Bora/Jetta IV 1998–2005



Jetta V 2005–2010



Jetta VI 2010–2018



Golf IV Variant 1999–2006



Golf V Variant 2007–2013



Golf VII Variant 2013–2020



Golf VIII Variant 2020 ➔



New Beetle 1998–2010



Beetle 2011–2019



New Beetle Cabrio 2003–2011



Beetle Cabrio 2013–2019



Golf Plus 2004–2014



Golf Sportsvan 2014–2020



Eos 2006–2015

Go Best

Auch die sechste Generation des VW Golf hat nichts weniger im Sinn, als in allen Disziplinen mit Bestwerten zu überzeugen. Im Top-Test muss er als 1.4 TSI mit 160 PS beweisen, ob er wieder zum Urmeter der Kompaktklasse taugt.

TEXT Marcus Peters // **FOTOS** Achim Hartmann (1), Hersteller (2), Hans-Dieter Seufert







Selbst bei einer Vollbremsung aus hohem Tempo bleibt der Golf spurstabil



auto motor und sport
Ausgabe 22/2008
vom 9. Oktober 2008

Mit dem VW Golf tauschen? Viele neiden ihm den Erfolg – aber würden sie auch den tonnenschweren Druck schultern, der auf jedem neuen Modell des ewigen Bestsellers lastet? Besser sein als sein Vorgänger, auch beliebter. Und vor allem: sich häufiger verkaufen. Alles andere wäre ein Desaster.

Massenkompatibel ist der Konsens-Star der sechsten Generation geblieben, und das trotz diverser Lichtkantenreflexe, Hohlkehlen-Effekte und Linienschärfe. Ein typischer Golf eben mit Design-Überraschungen allenfalls im Detail, weshalb er in der Stadt auch keine Aufläufe, Hysterie oder gar Handy-Verfolgungsjagden verursacht. Wohl aber richten sich zahlreiche Blicke und Finger auf ihn.

Leicht füllige Proportionen kennzeichnen ein Auto im besten Mannesalter. Verglichen mit dem Vorgänger-Golf 2.0 FSI (150 PS) mit Automatikgetriebe hat der aktuelle Testwagen, ein viertüriger 1.4 TSI mit 160 PS und Doppelkupplungsgetriebe, sein Gewicht gehalten – dank Motor-Downsizing. Und das Größenwachstum? Zwar wurde der Golf um 20 Millimeter breiter, dafür um fünf Millimeter kürzer und 34 Millimeter niedriger. Der Radstand bleibt identisch.

So geben die Türen auch nicht den Zugang zu einem Raumwunder frei, wohl aber zu einem geräumigen Vertreter der Kompaktklasse. Das Interieur ist ein bekanntes Umfeld mit Déjà-vu-Charakter: ein Mix aus Vorgänger-Golf, Tiguan und Passat CC. Alle Komponenten sind homogen verwoben, die Anmutung wirkt verhalten modernisiert – nach dem Credo der Konservativen: „Das Gute bewahren …“.

Die Tür schließt satt, und der Blick fällt auf die gut positionierten Fensterhebertasten. Darunter, in der Innenverkleidung, befindet sich das Fach für die Warnweste sowie eine Ausbeulung für 1,5-Liter-Kunststoffflaschen. Rundherum bieten weitere Ablagefächer ihre Dienste an, um Handy, Schlüssel, Sonnenbrille und Parkmünzen aufzunehmen. Nach wie vor sind die beiden Cupholder im Getriebetunnel durch den herausnehmbaren Flaschenöffner getrennt.

Hervorragender Sitzkomfort

Im Detail hat VW auch die Sitze verbessert; sie bieten vorn wie hinten mehr Beinauflage, wodurch die Sitztiefe zu- und die Ermüdungsneigung auf längeren Strecken abnimmt. Gleichzeitig sind der Normsitzraum und damit die Beinfreiheit hinten leicht gewachsen, ebenso die Innenbreite (plus 10 Millimeter) und die Raumhöhe (plus 25 mm).

Im Fond logieren die Fahrgäste luftig und leicht erhöht; sogar der mittlere Sitzplatz lässt sich nutzen, da die Rückbank nicht übertrieben ausgeformt ist. Einziger Kritikpunkt hier: Die mittlere Kopfstütze ist nicht weit genug herausziehbar, die Höhe genügt nur Kindern. Für die Schalen der



Kleinsten gibt es zwei Isofix-Befestigungen, ein dritter Sitz passt nicht dazwischen.

Der weite Verstellbereich der Vordersitze sollte jedem eine angenehme Position hinter dem Lenkrad gestatten. Sitzzwerge fühlen sich nicht mehr so stark abgeschottet, da die Abschlusskante auf dem Armaturenbrett weggefallen ist. Gewonnen hat die Übersichtlichkeit in alle Richtungen – knapp 23 Prozent der Rundumsicht werden von Blechteilen verdeckt, ein Ford Fiesta etwa liegt hier bei über 25. Schon beim Maßnehmen vor dem Ausparken vermittelt der VW ein gutes Empfinden für seine Dimensionen – der berühmte Wohlfühlfaktor des Golf.

Nach dem Umdrehen des Schlüssels bleibt jedoch ein Zweifel: Läuft der Motor überhaupt? Die Ohren würden diese Frage verneinen, doch ein Blick auf den Drehzahlmesser bestätigt, dass das Aggregat im Leerlauf verharrt. Die Lärmdämmung ist phänomenal, und nur Sensibelchen spüren unterschwellige Vibrationen – unauffälliger arbeitet derzeit kein Vierzylinder.

Oberklassiger Antrieb

Einen Teil des Abgasgeräusches dämpfen die beiden Lader, ein Eaton-Kompressor sowie ein Turbo von Borg Warner. Beide sind in Reihe geschaltet. Zunächst verdichtet der per Magnetkupplung angehängte Kompressor die Ansaugluft, bei höherer Drehzahl übernimmt der Turbo samt Ladeluftkühler. Der Übergang ist so fein abgestimmt, dass er nicht zu spüren ist. Mehr noch: Kaum ein Fahrer würde bei diesem Triebwerk überhaupt Aufladung vermuten – gefühlt plustert sich der 1,4-Liter zu einem gut gehenden Zweiliter-Sauger auf und hängt folgsam am Gas.

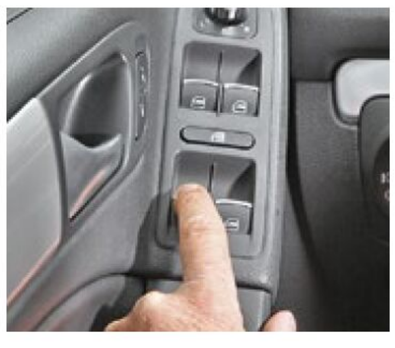
Zum Eindruck des oberklassigen Dahinschnürens in der Stadt trägt das derzeit serienmäßige siebenstufige Doppelkupplungsgetriebe (DSG) bei. Es verschleift die Wechsel so unauffällig, dass man

SPOTLIGHT

Bedienung verfeinert

Einfache Bedienung hat beim Golf Tradition. Trotzdem hat sich VW einiger Details angenommen: Die nervige Drückhebel-Bedienung des Bordcomputers wich zeitgemäßen Lenkradtasten. Die Fensterheber liegen jetzt griffgünstig angewinkelt weiter vorn, und wer den Tankdeckel öffnen will, muss im Innenraum nicht mehr nach einem Knopf suchen. Eine Sache könnte sich VW aber von Porsche abschauen: Deren neue Infotainment-Systeme lassen für alle Funktionen sowohl Tasten- als auch Touchscreen-Bedienung zu. Das VW-System setzt vor allem auf den Touchscreen – und dessen Bedienfelder sind während der Fahrt schwer zu treffen. blo





Der Golf im Härtetest

Im Top-Test muss der Golf ein ausgedehntes Pensum erledigen: Er wird auf eine lange Autobahnreise geschickt, muss sich durch das Kurvendickicht der Provinz kämpfen, in der Stadt den Überblick bewahren und schwer beladen Berge erklimmen. Dabei zeigt sich: Nur auf kurzen Bodenwellen könnte der Komfort der adaptiven Stoßdämpfer (925 Euro) etwas besser sein.



Auch bei voller Zuladung (491 Kilogramm) hat die Federung Reserven



Vor allem das niedrige Innengeräuschniveau macht Reisen im neuen Golf sehr angenehm



Normsitzraum sowie Innenhöhe und -breite haben leicht zugenommen



Sowohl im Slalom wie beim Elchtest und Wedeln bleibt der Golf leicht beherrschbar

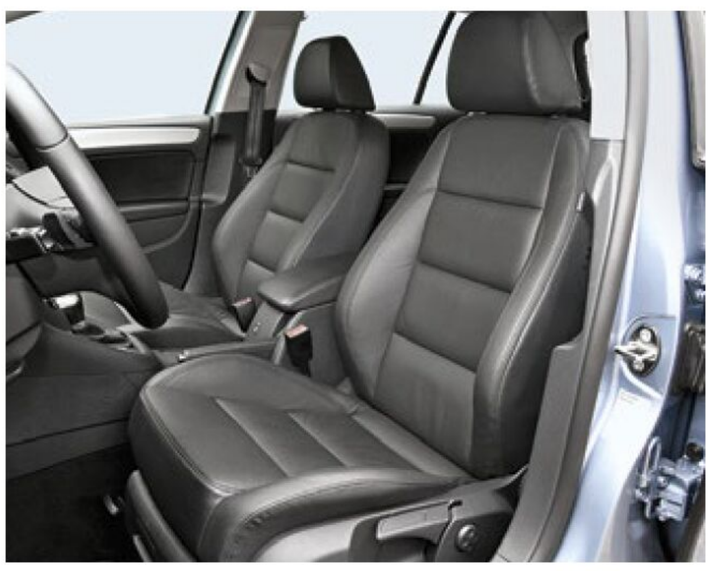


Eine Einparkhilfe (ab 103 Euro) lässt den Golf die Lücke suchen und selbstständig hineinlenken









sich bei Tempo 60 unversehens im sechsten Gang wiederfindet – bei leicht erhöhter Leerlaufdrehzahl. Untermalt vom Abrollgeräusch der 17-Zoll-Reifen rauscht man dahin, bei 100 km/h dreht der 1,4-Liter gelangweilte 2000/min. Gut für den Verbrauch, der sich bis in Diesel-Niederungen unter sechs Liter auf 100 Kilometer drücken lässt.

Ähnlich wie ein TDI schiebt der Benziner auch an – ohne jedoch erst im Turboloch zu verharren. Und ohne dass ihm beizeiten die Puste ausgeht: Der Direkteinspritzer dreht nach der Überarbeitung deutlich williger gegen den roten Bereich, und die Nadel des hervorragend ablesbaren Tachos schwingt sich bis über die Zahl 200.

Selbst bei hohen Geschwindigkeiten auf unlimitierter Autobahn bleibt der Golf stets spurstabil und vermittelt ein sicheres Gefühl. Dazu trägt die fein dosierbare und scheinbar endlos beanspruchbare Bremsanlage bei. Obwohl die per Elektromotor unterstützte Lenkung fast keinen Kraftaufwand erfordert, ist sie aus der Mittellage heraus präzise, ohne Hektik zu verbreiten.

Dank flacher Rückbank ist auch der mittlere Platz im Fond nutzbar. Bei der Highline-Ausstattung sind Sportsitze serienmäßig. Der Direkteinspritzer ist hervorragend gedämmt. Weniger gut dagegen: die Stufe bei umgelegter Rücksitzlehne

Der Golf im Alltag

Um der Beste seiner Klasse zu sein, darf sich der Golf nirgends Schwächen erlauben. Deshalb begleitet er die Testredaktion auch durch den Alltag. Hier gilt das Augenmerk der teils teuren Zusatzausstattung sowie den kleinen Dingen, die ein Leben mit dem Auto anstrengend oder unbeschwert gestalten. Letzteres schafft der Golf in fast jeder Hinsicht, nur seine hohe Ladekante ist nicht optimal.



Der Direkteinspritzer mit doppelter Aufladung beweist Sparpotenzial



Endlich lässt sich das Leuchtmittel des Scheinwerfers wieder selbst wechseln



Die Rückfahrkamera hinter dem Markenlogo gehört zur aktiven Einparkhilfe (ab 103 Euro)



Platz für eine 1,5-Liter-Flasche bietet die Ablage in der Türverkleidung









Am Grundlayout des Fahrwerks mit MacPherson-Federbeinen vorn und Mehrlenkerachse hinten hat VW nichts geändert, doch erstmals gibt es nun ein adaptives Fahrwerk (925 Euro). Wer die Kennung per Knopf auf Sport schaltet, spürt erhöhte Rückstellkräfte – die Servounterstützung wird zurückgenommen.

Größer sind die Auswirkungen bei den Stoßdämpfern: Der Golf fühlt sich fast nach GTI an, lenkt zackig ein, reagiert auf Lastwechsel mit agilitätsförderndem Eindrehen, ohne dass das ESP eingreifen müsste. Bei den umfangreichen Fahrdynamiktests fordern selbst schnelle Zeiten keinen hohen fahrerischen Aufwand.

Nachteil der wendigen Grundabstimmung: Selbst im sogenannten Comfort-Modus wird der Golf nicht zum Fahrbahn-Schmeichler. Vermutlich federt die 15-Zoll-Basisbereifung vor allem bei kurzen Bodenwellen besser. Mit 17-Zöllern fällt dagegen eher die gute Rückmeldung auf, ohne dass die Fahrgäste jemals grobe Stöße erleiden müssten.

Zum sehr guten Gesamtkomfort addieren sich die effektive Lärmdämmung, die bequemen Sitze und die einfache, klar strukturierte Bedienung samt der umfangreichen Highline-Ausstattung mit beheizbaren Sportsitzen vorn, Klimaautomatik, Einparkhilfe, Nebelscheinwerfern und CD-Radio.

Der Preis, den Klassenmaßstab sein Eigen zu nennen, ist hoch, im Falle des Testwagens mindestens 25225 Euro. Doch dafür kauft man sich ein hohes Gut in diesen stressigen Zeiten: die beruhigende Wirkung, die eine Fahrt im neuen Golf unweigerlich auf den Fahrer ausübt. Das ist jeden Cent wert – sowie die Höchstnote im Test. ■

Über die Schnittstelle für iPods lässt sich die eigene Musiksammlung ins Auto holen. Über einen Knopf im Dachhimmel lässt sich ein Notruf absetzen (optional). Navi mit berührungssensiblem Bildschirm. Griffgünstige Regler der Klimaanlage aus dem Passat CC

MEINUNG DER TESTER

„VW hat das Bestehende perfektioniert. Der Golf ist wieder der Maßstab“
Marcus Peters



„Keine Eingewöhnungszeit, keine Rätsel – der neue Golf fährt sich unbeschwert“
Otto Rupp



Zu Beginn kein Nachlass

Zum Marktstart des neuen Golf bieten die VW-Händler keine Rabatte an. Der Zinssatz für Finanzierungen liegt mit 5,9 Prozent über den derzeit üblichen Konditionen. Als Nachlass gibt es nur eine kostenlose Garantieverlängerung, wenn sich der Kunde für eine VW-Versicherung entscheidet. Dank des niedrigen Verbrauchs ist der Golf im Unterhalt aber günstiger als die Konkurrenz. jk

km	VW Golf 1.4 TSI	Audi A3 Sportback 1.8 TSI	Ford Focus 2.0 16V	Opel Astra 1.6 Turbo	Peugeot 308 150 THP
10 000	361/157	405/174	366/177	415/190	378/172
15 000	432/212	479/227	436/231	496/251	450/226
30 000	632/372	700/404	652/411	742/454	670/407
40 000	742/470	822/513	773/521	882/581	795/519

Monatliche Unterhaltskosten in Euro mit/ohne Wertverlust. Den Kosten liegen eine Fahrzeughaltedauer von drei Jahren und eine Versicherungseinstufung nach SF 12 zugrunde. Es wird eine Haftpflicht- und Vollkaskoversicherung mit Vergünstigungen (wie Garage, Fahrerbeschränkung etc.) angenommen. In die Berechnung fließen Wartungskosten, Verschleißteilkosten (Reifen, Auspuff, Bremsbeläge), der ECE-Verbrauch und die Steuern mit ein.



Audi A3 1.8 TSI: Derzeit gibt es bei Audi günstige Leasingkonditionen



Ford Focus 2.0 16V: Bei Ford sind hohe Nachlässe mit dem Flatrate-Angebot möglich



Opel Astra 1.6 Turbo: Derzeit bietet Opel an, beim Kauf nur die Hälfte zu zahlen, den Rest erst 2010



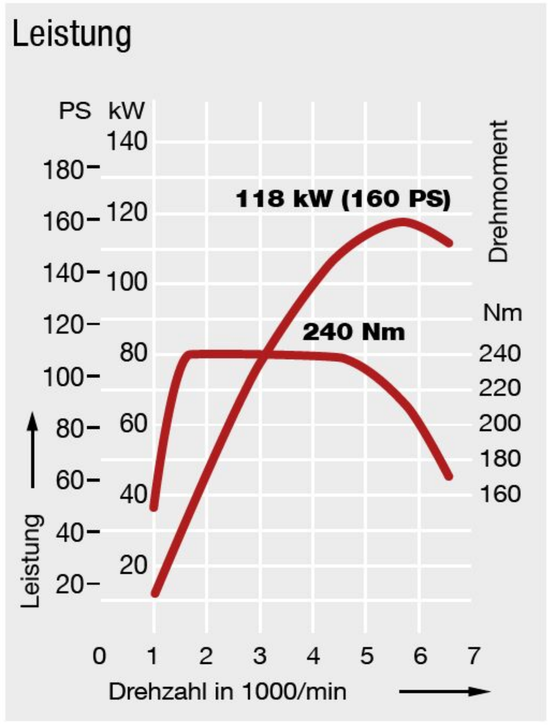
Peugeot 308 150 THP: günstige Leasingaktion (null Zinsen und Anzahlung)

TECHNISCHE DATEN UND MESSWERTE

MOTOR

Vierzylinder-Reihenmotor (Benzin-Direkteinspritzung), vorn quer mit Turbolader/Kompressor und Ladeluftkühler, fünffach gelagerte Kurbelwelle, zwei obenliegende Nockenwellen (Kettenantrieb), vier Ventile pro Zylinder über Rollenschlepphebel mit hydraulischem Spielausgleich betätigt.

Leistung	118 kW (160 PS) bei 5800/min
spez. Leistung	84,9 kW/l (115,1 PS/l)
Hubraum	1390 cm³
Bohrung × Hub	76,5 × 75,6 mm
Verdichtungsverhältnis	10,0 : 1
maximaler Ladedruck	1,5 bar
max. Drehmoment	240 Nm bei 1500/min
mittl. Kolbengeschw. bei Nenndr.	14,6 m/s
Ölinhalt Motor	3,6 l
Kühlsysteminhalt	7,3 l



KRAFTÜBERTRAGUNG

Vorderradantrieb, Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe. Übersetzungen: I. 3,76, II. 2,27, III. 1,53, IV. 1,12, V. 1,18, VI. 0,95, VII. 0,79, R. 2,05, Achsantrieb (I.–IV. Gang) 4,44 : 1, (V.–VII. Gang) 3,23 : 1.

KAROSSERIE/FAHRWERK

Fünfsitzige Limousine mit vier Türen und Heckklappe, Einzelradaufhängung vorn mit Querlenkern, MacPherson-Federbeinen, hinten mit Querlenkern, Längslenkern, Schraubenfedern, Stoßdämpfern, Stabilisator vorn und hinten, Zahnstangenlenkung mit Servounterstützung, Lenkübersetzung 15,0 : 1, drei Lenkradumdrehungen, hydraulische Zweikreisbremse mit Bremskraftverstärker, innenbelüftete Scheibenbremsen vorn, Scheibenbremsen hinten, Antiblockiersystem, Rädergröße 7,5 J × 17, Reifengröße 225/45 ZR 17, Dunlop SP Sport 01.

ABGASWERTE	g/km
HC (Grenzwert)	0,031 (0,10)
NO_X (Grenzwert)	0,037 (0,06)
CO (Grenzwert)	0,261 (1,00)
CO_2	139

WARTUNG

Nach Wartungsintervallanzeige

FAHRLEISTUNGEN

Beschleunigung	s
0 – 50 km/h	2,9
0 – 80 km/h	5,6
0 – 100 km/h	7,8
0 – 130 km/h	12,7
0 – 160 km/h	20,2
0 – 180 km/h	27,4
0 – 400 m	15,7 (145 km/h)
Höchstgeschwindigkeit	220 km/h
Elastizität im IV./V./VI./VII. Gang	s
60 – 100 km/h	5,6/7,5/9,7/12,6
80 – 120 km/h	6,0/8,1/10,5/13,4

BREMSWEG

	m
aus 100 km/h kalt (leer)	39
aus 100 km/h kalt (beladen)	39
aus 100 km/h warm (beladen)	38
Hochgeschw. aus 160 km/h	98

TACHOABWEICHUNG km/h

80/100	75/94
120/140	113/131

AUSSENGERÄUSCH dB(A)

Stand-/Fahrgeräusch (EG)	75/68
beschl. Vorbeifahrt (50 km/h; III. G.)	76
konst. Vorbeifahrt (80 km/h; IV. G.)	74

INNENGERÄUSCH dB(A)

Gang	III.	IV.	V.	VI.	VII.
bei 80 km/h	67	66	67	66	65
bei 100 km/h	70	69	67	67	68
bei 130 km/h	–	71	70	70	70
bei 160 km/h	–	–	72	72	72
bei 180 km/h	–	–	75	73	73
Standgeräusch					39
Maximalgeräusch im III. Gang					74

FAHRVERSUCHE km/h

Slalom 18 m leer/bel.	63,8/63,5
ISO-Wedelgasse leer/bel.	127,3/126,9
VDA-Ausweichgasse	
Einfahrgeschwindigkeit leer/beladen	72/71
Ausfahrgeschwindigkeit leer/beladen	46/43

ECE-VERBRAUCH l/100 km

Stadt/über Land/gesamt	7,5/5,2/6,0

VERBRAUCH l/100 km

Super

minimal (ams-Verbrauchsrunde)	5,8
maximal	11,3
Testverbrauch	8,6
Reichweite in km	640

ABMESSUNGEN UND GEWICHTE

❶ Knickmaß	890–1100 mm	❹ Innenbreite vorn	1465 mm	❼ Sitztiefe hinten	500 mm
❷ Innenhöhe vorn	1040 mm	❺ Innenbreite hinten	1445 mm	❽ Sitzraum	570–840 mm
❸ Innenhöhe hinten	975 mm	❻ Sitztiefe vorn	520 mm		



Radstand 2578 mm

Länge 4199 / Breite 1779 / Höhe 1479 mm

Wendekreis links/rechts 10,7/10,8 m

Normsitzraum	720 mm
Lenkraddurchmesser	375 mm
Spurweite v./h.	1540/1513 mm
Leergewicht	1369 kg
Gewichtsverteilung v./h.	70,2/29,8
zulässiges Gesamtgewicht	1860 kg
Zuladung	491 kg
Anhängelast/gebr.	680/1400 kg
Dachlast	75 kg
Kofferraumvolumen	350–1305
Tankinhalt	55 l
Luftwiderstandsbeiwert c_W	0,31
Stirnfläche A	2,22 m²
Luftwiderstandsindex $c_W \times A$	0,69 m²

KOSTEN

AUSSTATTUNG/PREISE Euro

VW Golf 1.4 TSI Highline (2008)	25 975,–
Testwagenpreis	30 846,–

SERIENAUSSTATTUNG

ABS, Fahrer- und Beifahrer-Airbag, Sidebags, Kopfairbags, Knieairbag, ESP, Einparkhilfe, el. Fensterheber, Klimaanlage, einstellbare Lenksäule, Sportsitze, Sitzheizung.

UNTERHALTSKOSTEN

Steuer (Euro 5)	94,–
Haftpflicht TK 15	1063,–
Teilkasko TK 17	287,–
Vollkasko TK 17	1589,–
Festkosten pro Jahr	1444,–
Betriebskosten pro 100 km	11,93
Wertverlust/Jahr	2800,–

(bei einer Haltedauer von 36 Monaten und 45 000 km; Prognose: auto motor und sport)

Gesamtkosten/km*	
bei 15 000 km/Jahr	0,39/0,22
bei 30 000 km/Jahr	0,27/0,17
Monatliche Unterhaltskosten*	
bei 15 000 km/Jahr	490,–/269,–
bei 30 000 km/Jahr	678,–/415,–

GARANTIE

zwei Jahre ohne Kilometerbegrenzung, zwölf Jahre gegen Durchrostung

* mit/ohne Wertverlust

BEWERTUNG ★★★★★

Golf, der Beständige: Auch in der sechsten Generation setzt er Maßstäbe in Qualität, Fahrkultur und Sicherheit. Herausragend ist der laufruhige und sparsame Vierzylinder-Direkteinspritzer.

KAROSSERIE

\+ gutes Raumangebot
\+ saubere Verarbeitung
\+ sehr einfache Bedienung
\+ gute Übersichtlichkeit
– geringe Variabilität

FAHRKOMFORT

\+ bequeme Sitze
\+ guter Gesamtkomfort
\+ geringe Fahrgeräusche
\+ effektive Klimatisierung
– leichte Stuckerneigung

ANTRIEB

\+ munter ansprechender Vierzylinder-Benziner
\+ gute Durchzugskraft
\+ schnell und ruckfrei agierendes DSG
– derzeit noch kein Schaltgetriebe lieferbar

FAHREIGENSCHAFTEN

\+ sehr sicheres Fahrverhalten
\+ gut abgestimmtes ESP
\+ ausgeprägte Handlichkeit
\+ präzise Lenkung

SICHERHEIT

\+ standfeste, fein dosierbare Bremsanlage
\+ umfangreiche Sicherheitsausstattung

UMWELT

\+ niedriger Benzinverbrauch
\+ Schadstoff-Emission nach Euro 5

KOSTEN

\+ voraussichtlich guter Wiederverkaufswert
\+ lange Inspektionsintervalle
– hoher Preis
– nur zwei Jahre Garantie



Abendlicht statt Frühnebel: Der in Sunset Red lackierte Testwagen verzichtet auf Nebelleuchten

Offener Ausgang

Jetzt wird's wild: Der VW Golf macht sich oben nackig und möchte seinen Insassen mindestens ein Härchen krümmen. Ob der Star der Kompaktklasse als 160 PS starkes Cabrio wirklich mehr Emotionen zeigt, ohne bedeutend an Alltagstauglichkeit zu verlieren?

TEXT Jens Dralle // **FOTOS** Hans-Dieter Seufert

Schon bald bei Ihrem VW-Händler: das neue Golf Cabrio „Kellerkommando" und „Wilhelm Tell Me". Denn das sind Namen von Bands, die der Volkswagen-Konzern heute fördert. Früher gab es ja auch solche Sondermodelle: Genesis-, Pink-Floyd-, Rolling-Stones- und Bon-Jovi-Editionen. Deren Mut zur Farbe bekennt der Neuling bereits als Serienmodell zum Marktstart, denn gegen Aufpreis fällt nicht nur die 4,25 Meter lange Karosserie in den mit Sunset Red gefüllten Farbtopf, sondern auch das Garn für die Sitzwangen der optionalen Sportsitze.

Mit diesen Extras klopft der Viersitzer bereits lautstark an die 30 000-Euro-Tür, denn zum Test tritt die Version mit dem 160 PS starken TSI-Motor und Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe an. Basispreis: 27 875 Euro. Alles wie gehabt also, der volksnahe Golf steht als Cabrio wieder nur in der beheizten Doppelgarage neben der Oberklasse-Limousine des Hausherrn? Unwahrscheinlich, denn er bleibt preislich deutlich hinter dem Audi A3 Cabrio und sehr deutlich hinter dem Eos zurück, kombiniert zudem ein kompakt zusammenlegbares Textilverdeck mit völliger Bügelfreiheit.



auto motor und sport
Ausgabe 14/2011
vom 16. Juni 2011

Zwingen nun Elektrik und Hydraulik das von Webasto zugelieferte Dach in den dafür vorgesehenen Stauraum hinter den beiden Rücksitzen, bleibt das Ladevolumen von 250 Litern erhalten. Das Gepäckabteil lässt sich dank der Quaderform gut nutzen, sperriges Ladegut passt allerdings nur nach Anwendung der noch zu erfindenden Kunst des Koffer-Origami durch die enge Öffnung. Alternative: einfädeln über die Durchreiche, die sich nach dem Umlegen der Rücksitzlehnen-Hälften ergibt. Doch wen interessieren das Geklappe und die Beladerei schon?

Nun, Cabrio hin oder her, ein Golf will auch in dieser betont emotionalen Ausprägung mit hoher Praxistauglichkeit überzeugen. Daher ändert sich im Interieur durch das fehlende Blechdach nichts, von der reduzierten Innenraumbreite im Fond einmal abgesehen. Wer eine Mitfahrt in der zwei-

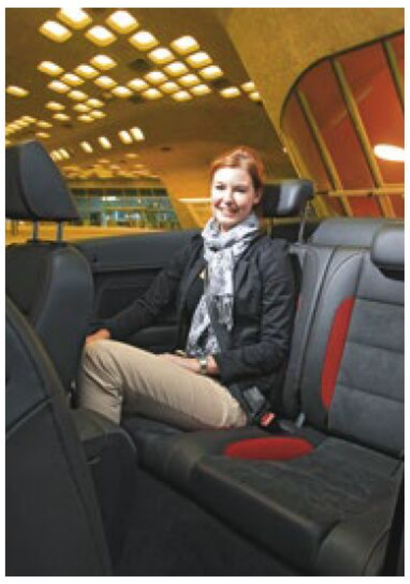
ten Reihe angeboten bekommt, darf gerne annehmen, denn das Platzangebot reicht aus. Und wer über die bequemen Alcantara-Sportsitze in der ersten Reihe meckert, beschwert sich vermutlich auch über den Gewinn des Lotto-Jackpots.

Alles Weitere lässt sich schnell abhaken. Übersichtlichkeit? Offen natürlich prima, geschlossen ebenfalls in Ordnung. Instrumente? Hervorragend ablesbar. Bedienbarkeit? Ähnlich stringent wie bei einem Wählscheibentelefon, Modell W48 von der Deutschen Bundespost. Einzig die Metalllasche zum Öffnen des Dachs wirkt ungewohnt – und die Abwesenheit der Taste für die Verstellung der adaptiven Dämpfer. Macht nichts, denn trotz 17 Zoll großen Optionsrädern zeigt der 1510 Kilogramm schwere Testwagen eindrucksvoll, wie schnuppe ihm Bodenwellen eigentlich sind.

Gedämpfte Dynamik

Erst wenn sich der Asphalt von seiner renovierungsbedürftigsten Seite zeigt, machen sich die Reifen mit dem flachen 45er-Querschnitt durch leichtes Poltern bemerkbar. Geräusche aus der Karosserie oder gar Verwindungen? Nicht im Golf. Mag sich hier der erhebliche Gewichtsnachteil von rund 200 Kilogramm gegenüber dem Viertürer noch positiv auswirken, so wirkt er auf die Fahrdynamik doch deutlich sedierend.

Im Vergleich zur Limousine lenkt das schwere Cabrio zwar etwas gemütlicher ein, für die direkte Konkurrenz vom Schlage eines BMW 120i reicht es aber immer. Wer es richtig krachen lässt, erntet Wankbewegungen und eine ausgeprägte Seitenneigung. Allerdings: Ein Golf lässt sich auch ohne festes Dach nicht aus der Ruhe bringen. Die Vokabel „böser Lastwechsel“ wollten die Wolfsburger nicht einmal ihren sportlichen R-Modellen eintrichtern, und der GTI hat sie fast verlernt. Wieso sollte sie also beim Cabrio auftauchen?



Hintensitzen bereitet zwar nicht die größte Freude, funktioniert jedoch auch auf längeren Strecken gut

Eine weitere Folge des Versteifungs-Specks in der Bodengruppe: Er untergräbt die Autorität des aufgeladenen Benzin-Direkteinspritzers. Eigentlich sollen stattliche 160 PS und ein maximales Drehmoment von 240 Nm für ordentlich Musik sorgen, doch gefühlt bleiben davon bestenfalls die 122 PS des nächstschwächeren Aggregats übrig. Das 1,4-Liter-Triebwerk mit tonangebender Turbo- und Kompressoraufladung plagt sich merklich, um den Zweitürer in neun Sekunden von null auf 100 km/h zu beschleunigen. Um der Werksangabe gerecht zu werden, hätte das Messgerät bereits sechs Zehntel früher stoppen müssen.

Obwohl die Insassen von den Anstrengungen des Vierzylinders zumindest akustisch nichts mitbekommen, fühlt sich der TSI hier viel deutlicher nach kleinem Hubraum an als im verlöteten Golf. Viel flotter dagegen: das Doppelkupplungsgetriebe mit sieben Gängen. Wie besessen wechselt es zum optimalen Zeitpunkt blitzschnell in die nächste Fahrstufe und versucht so, dem Leistungsanspruch der Motorisierung gerecht zu werden.

Zudem hilft das Getriebe mit seiner Übersetzung, den Testverbrauch des schweren Cabrios mit 8,2 l/100 km auf ein akzeptables Niveau zu drücken. Beim Fahren stört das eingeschränkte Temperament weniger als an der Kasse, denn der Preis-



Hinten leuchten LED in Bogenform – und zwar serienmäßig. Die 17-Zoll-Räder kosten Aufpreis






Neun Sekunden dauert es, bis aus Golf-Fahrern Sternengucker werden



Distanziert zeigt sich der Scheibenrahmen, er bleibt weit genug von der Stirn des Fahrers entfernt

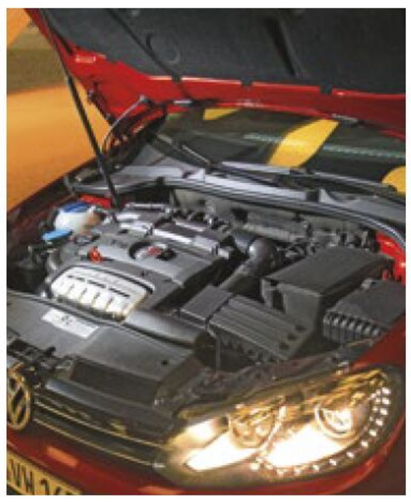
sprung zur Einstiegsversion 1.2 TSI beträgt ohne DSG immerhin 2450 Euro – ohne dass sich dadurch etwas am sonnigen Cabrio-Gefühl ändern würde.

Das beginnt bereits mit der Windschutzscheibe, die zwar flacher steht als beim Schrägheck-Modell, aber nicht bündig mit der Stirn des Fahrers abschließt, wie es gerne mal in diesem Segment vorkommt. Der Fahrtwind strömt angenehm durch das Interieur, ohne dabei den Insassen sofort in jedes Knopfloch und in die Nebenhöhlen zu kriechen, um dort gesundheitlichen Flurschaden anzurichten. Solange die Route ausschließlich Landstraßen beinhaltet, darf sogar das Windschott bleiben, wo es die Linie des Cabrios besonders unterstreicht: zusammengefaltet im Kofferraum.

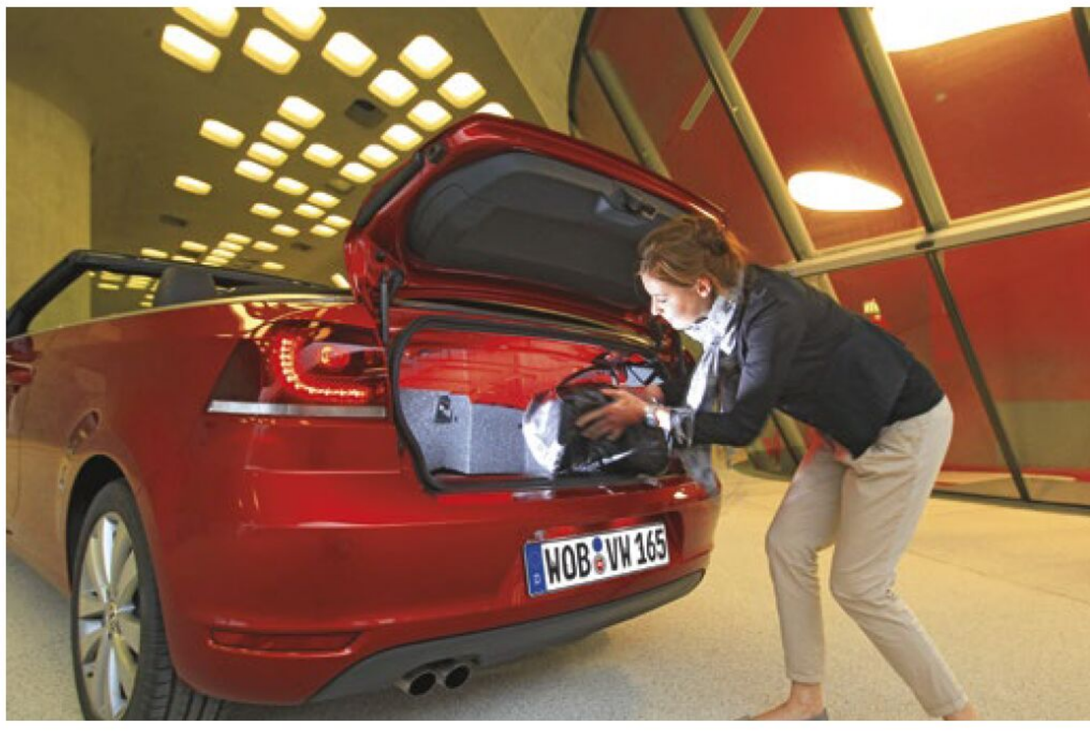
Schnell zugeknöpft

Selbst auf der Autobahn reicht es zunächst, per Knopfdruck am Zentralschalter die vier Seitenfenster aus der Versenkung zu holen. Und falls das Navi nicht rechtzeitig eine Umleitung um die nächste Schlechtwetterfront findet, knöpft sich der Golf sehr zügig in neun Sekunden zu. Dabei muss der Fahrer lediglich einen Finger krumm machen und darf dabei mit bis zu 30 km/h unterwegs sein. Ist der Deckel drauf, prasselt zwar der Regen hörbar, der Wind muss sein Lied aber woanders singen.

Sicher, es rauscht ein wenig, doch die Musik macht noch immer das Radio. Vielleicht spielt es den Soundtrack einer neuen Generation – von Kellerkommando und Wilhelm Tell Me. ■



1,4 Liter Hubraum reichen dem Vierzylinder, um 160 PS aus den Brennräumen zu pressen



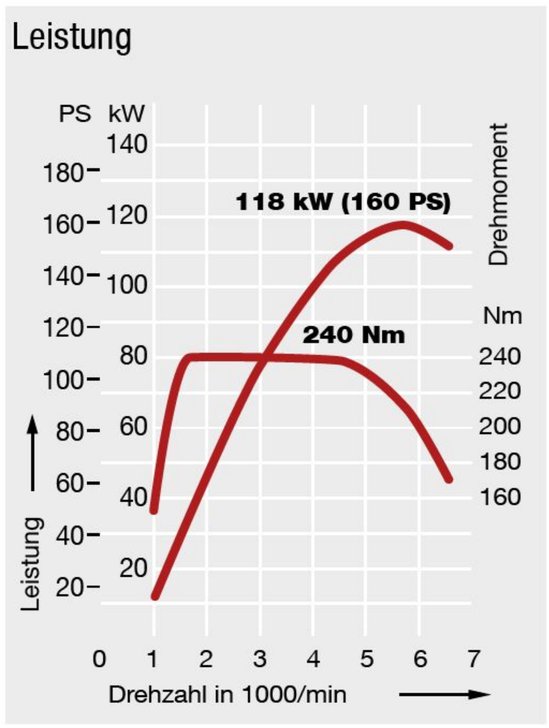
250 Liter passen in den Kofferraum, auch wenn das Dach faul im Verdeckkasten herumliegt

TECHNISCHE DATEN UND MESSWERTE

MOTOR

Vierzylinder-Reihenmotor (Benzin-Direkteinspritzung), vorn quer mit Turbolader/Kompressor und Ladeluftkühler, fünffach gelagerte Kurbelwelle, zwei obenliegende Nockenwellen (Kettenantrieb), vier Ventile pro Zylinder über Rollenschlepphebel mit hydraulischem Spielausgleich betätigt.

Leistung	118 kW (160 PS) bei 5800/min
spez. Leistung	84,9 kW/l (115,1 PS/l)
Hubraum	1390 cm³
Bohrung × Hub	76,5 × 75,6 mm
Verdichtungsverhältnis	10,0 : 1
maximaler Ladedruck	1,5 bar
max. Drehmoment	240 Nm bei 1500/min
mittl. Kolbengeschw. bei Nenndr.	14,6 m/s
Ölinhalt Motor	3,6 l
Kühlsysteminhalt	7,1 l



KRAFTÜBERTRAGUNG

Vorderradantrieb, Siebengang-DKG. Übersetzungen: I. 3,76, II. 2,27, III. 1,53, IV. 1,12, V. 1,18, VI. 0,95, VII. 0,79, R. 4,17. Achsantrieb (I.–IV. G.) 4,44 : 1, (V.–VII. G.) 3,23 : 1.

KAROSSERIE/FAHRWERK

Viersitziges Cabrio mit zwei Türen, Einzelradaufhängung vorn mit Querlenkern, MacPherson-Federbeinen, hinten mit Querlenkern, Längslenkern, Schraubenfedern, Stoßdämpfern, Stabilisator vorn und hinten, Zahnstangenlenkung mit elektrischer Servounterstützung, Lenkübersetzung 15,0 : 1, drei Lenkradumdrehungen, innenbelüftete Scheibenbremsen vorn (312 mm), Scheibenbremsen hinten (253 mm), Rädergröße 7 J x 17, Reifengröße 225/45 R 17 W, Dunlop SP Sport 01.

EMISSIONSWERTE

Abgasnorm	Euro 5
HC (Grenzwert)	0,03 (0,10) g/km
NO_x (Grenzwert)	0,04 (0,06) g/km
CO (Grenzwert)	0,20 (1,00) g/km
CO_2	148 g/km
Stand-/Fahrgeräusch (EG)	78/71 dB(A)

WARTUNG

Nach Wartungsintervallanzeige

FAHRLEISTUNGEN

Beschleunigung	s
0 – 40 km/h	2,4
0 – 80 km/h	6,3
0 – 100 km/h	9,0
0 – 120 km/h	12,8
0 – 130 km/h	15,0
0 – 140 km/h	17,6
0 – 160 km/h	24,4
0 – 180 km/h	34,4
400 m	16,6 (137 km/h)
Höchstgeschwindigkeit	216 km/h

BREMSWEG

	m
aus 100 km/h kalt (leer)	37,1
aus 100 km/h kalt (beladen)	36,7
aus 100 km/h warm (beladen)	37,5
Hochgeschw. aus 160 km/h	95,9

TACHOABWEICHUNG

km/h	
80	75
100	93
130	123
160	151

INNENGERÄUSCH

dB(A)	
Fahrstufe	D
bei 80 km/h	65
bei 100 km/h	69
bei 130 km/h	71
bei 160 km/h	74
Standgeräusch	40
Maximalgeräusch bei Kickdown	76

FAHRVERSUCHE

km/h	
Slalom 18 m leer/bel.	58,6/58,4
ISO-Wedelgasse leer/bel.	126,1/124,9
VDA-Ausweichgasse	
Ein-/Ausfahrgeschwindigkeit	72/46

NEFZ-VERBRAUCH

l/100 km	
Stadt	7,8
über Land	5,4
gesamt	6,3

VERBRAUCH

l/100 km	
Super	
minimal (ams-Verbrauchsrunde)	6,3
maximal	10,1
Testverbrauch	8,2
Reichweite in km	671

ABMESSUNGEN UND GEWICHTE

① Knickmaß	910–1130 mm	④ Innenbreite vorn	1485 mm	⑦ Sitztiefe hinten	470 mm
② Innenhöhe vorn	1010 mm	⑤ Innenbreite hinten	1260 mm	⑧ Sitzraum	530–790 mm
③ Innenhöhe hinten	925 mm	⑥ Sitztiefe vorn	490 mm		



Radstand 2578 mm

Länge 4246 / Breite 1782 / Höhe 1423 mm

Wendekreis links/rechts 10,6/10,8 m

Normsitzraum	660 mm
Lenkraddurchmesser	380 mm
Ladekantenhöhe	680 mm
Spurweite v./h.	1535/1508 mm
Leergewicht	1510 kg
Gewichtsverteilung v./h.	61,3/38,7 %
zulässiges Gesamtgewicht	1940 kg
Zuladung	430 kg
Anhängelast/gebr.	750/1400 kg
Kofferraumvolumen	250 l
Tankinhalt	55 l
Luftwiderstandsbeiwert c_W	0,34
Stirnfläche A	2,15 m²
Luftwiderstandsindex $c_W \times A$	0,73 m²

KOSTEN

AUSSTATTUNG/PREISE

Euro	
VW Golf Cabrio 1.4 TSI (2011)	27 875,–
Testwagenpreis	37 897,–

SERIENAUSSTATTUNG

ABS, Fahrer- und Beifahrer-Airbag, Sidebags, seitliche Kopfairbags, Knieairbags, ESP, Bordcomputer, elektrische Fensterheber, Klimaanlage, einstellbare Lenksäule, Zentralverriegelung mit Fernbedienung.

UNTERHALTSKOSTEN

Steuer	84,–
Haftpflicht (TK 13 R6)	165,–
Teilkasko (TK 19 R6)	74,–
Vollkasko (TK 19 R6)	370,–
Festkosten pro Jahr	323,–
Betriebskosten pro 100 km	13,13
Wertverlust/Jahr	3600,–

(bei einer Haltedauer von 36 Monaten und 45 000 km; Prognose: ams)

Gesamtkosten/km*	
bei 15 000 km/Jahr	0,39/0,15
bei 30 000 km/Jahr	0,28/0,14
Monatliche Unterhaltskosten*	
bei 15 000 km/Jahr	493,–/191,–
bei 30 000 km/Jahr	710,–/355,–

GARANTIE

2 Jahre ohne Kilometerbegrenzung, 12 Jahre gegen Durchrostung

* mit/ohne Wertverlust

BEWERTUNG ★★★★★

Als Cabrio hat sich der Golf ordentlich Speck auf die Hüften gefuttert, was sich aber auch in unerschütterlicher Solidität äußert. Hohe Alltagstauglichkeit und viel Frischluft gibt's obendrauf.

KAROSSERIE

+ gutes Platzangebot auch hinten
+ hohe Verarbeitungsqualität
+ verwindungssteife Karosserie
+ variabler Kofferraum
– kleine Ladeöffnung

FAHRKOMFORT

+ komfortable Fahrwerksabstimmung
+ niedrige Innengeräusche
+ bequeme Optionssitze
+ problemlose Bedienung
+ geöffnet kaum Zugluft

ANTRIEB

+ kultivierter Motorlauf
+ angenehme Leistungsentfaltung
+ sehr gute Getriebeabstimmung
– enttäuschende Fahrleistungen

FAHREIGENSCHAFTEN

+ sehr sicheres Fahrverhalten
+ präzise Lenkung
+ stabiler Geradeauslauf
– träges Handling

SICHERHEIT

+ gute Sicherheitsausstattung
+ feinfühlig regelndes ESP
+ standfeste, wirksame Bremsen
+ aufwendiger Überrollschutz
– wenig Assistenzsysteme

UMWELT

+ niedriger Benzinverbrauch
+ lange Ölwechselintervalle

KOSTEN

+ angemessener Preis
– nur zwei Jahre Garantie

Zahlen bitte!

Sie kennen vielleicht den sparsamsten, den leichtesten und den schnellsten Golf, aber auch den buntesten und den teuersten? Wir haben hier mal ein paar Fakten zusammengetragen, die den ohnehin beeindruckenden Leistungen des Bestsellers noch einige weniger bekannte hinzufügen.

TEXT Bernd Stegemann // **FOTOS** Picture Alliance, Ivo von Renner, Reinhard Schmid, Hans Peter Seufert, Shutterstock, VW



30514

Kilometer
von Alaska bis Feuerland legt 1975 ein Golf I in 94 Tagen zurück



141

Staaten
gibt es 1981 weltweit, in denen der Golf angeboten wird

1200 Mark



kosten die neuen Fahrer- und Beifahrer-Airbags für den Golf III bei ihrer Einführung im Mai 1992

2013
wählt eine internationale Jury den Golf VII zum **„Auto des Jahres“**





264

Exemplare

des Golf III werden in den USA und Kanada als „Harlequin“ verkauft

33-mal

in 48 Jahren gewinnt der Golf die Leserwahl Best Cars in seiner Klasse



188 938 Euro



erzielt der Golf IV von 1999 aus dem Privatbesitz von Papst Benedikt bei einer Online-Versteigerung im April 2005

32 %

Marktanteil

in seiner Klasse hat der Golf 1991 in der Bundesrepublik

21 517 415



Exemplare

des Golf sind bis zum 25.6.2002 entstanden. Damit überholt er seinen Vorgänger Käfer als Weltmeister

14

Stunden

beträgt 2023 die reine Montagezeit eines Golf VIII

Nummer sieben strebt

Der neue VW Golf trägt die Bürde von sechs erfolgreichen Vorgängern – und schultert sie ganz lässig mit cooler Perfektion.

TEXT Jörn Thomas // **FOTOS** VW





auto motor und sport
Ausgabe 22/2012
vom 4. Oktober 2012



Nicht erschrecken, wir fahren gleich los. Salbadert wurde genug, Fühl- und Sitzproben gab es zuhauf. Jetzt darf Golf Nummer sieben endlich das tun, wozu er da ist: fahren. Wir sitzen bequem auf Sportsitzen, und schon geht es los. Ein bisschen hört man den Zweiliter-TDI im Hintergrund knurren, bevor das Sechsgang-Doppelkupplungsgetriebe flink die Gänge nachlegt. Der Diesel mit 150 PS, zur Markteinführung am 10. November das stärkste Aggregat, zieht den 1,4-Tonner schwungvoll nach vorn. Leichtfüßig fädeln wir auf die Landstraße ein, und leichter soll er ja auch geworden sein – um bis zu 100 Kilo.

37 spart allein die optimierte Karosserie, die einen Tick länger und flacher, vor allem aber schlauer gebaut ist. Aufwendige Berechnungen und hochfeste Stähle machen sie steifer und leichter, die Teile sind exakt so stark dimensioniert wie nötig. Dabei profitiert der Golf vom sogenannten modularen Querbaukasten, der in Radstand, Spurweite und Radgröße so flexibel ist, dass ihn VW konzernweit auf über 40 Modelle anwenden wird. Das spart für jedes einzelne Kosten, macht Forschung und Entwicklung rentabel.

Selber singen im Trend

Dabei wirkt der Neue so solide wie gehabt, was uns vorhin schon beim Türenschließen aufgefallen ist. Alle vier Portale fallen satt ins Schloss, für die hinteren kassiert VW 900 Euro extra. Ansonsten bleibt der Preis gegenüber dem Vorgänger gleich, wobei die Klimaanlage stets serienmäßig ist. Wem eine andere Farbe als Uranusgrau beliebt und wer nicht selber trällern möchte, muss bei der Einstiegsvariante Trendline draufzahlen.

Die höherwertigen Ausstattungen heißen wieder Comfort- und Highline und bieten schon einen Hauch von Luxus, kosten aber wie unser Testwagen in Topversion mit DSG bereits 29 725 Euro. Ein hochklassiger Preis, gerechtfertigt durch hochklassiges Ambiente mit durchgefärbten Dekorflächen, penibel gesetzten Applikationen bis hin zu den schicken Lenksäulenhebeln – hochwertiger als in mancher Oberklasse-Limousine.

Gleiches gilt für das Top-Infotainmentsystem Discover Pro mit einem Acht-Zoll-Berührungsbildschirm plus Menütasten. Nähert man sich dem

Zu den neuen Optionen gehören unter anderem Abstandsregeltempomat, Notbremsassistent und adaptives Fernlicht mit Abblendfunktion



Große Heckklappe und niedrige Ladekante erleichtern das Beladen ebenso wie der höhenverstellbare Boden mit Fach für Heckablage



Nur die Vordersitze sind mit dem Gütesiegel „Aktion Gesunder Rücken“ zertifiziert, doch hinten ist es trotzdem geräumig und komfortabel

Der neue Golf steht auf dem Modularen Querbaukasten (MQB), der Radstand wuchs um sechs Zentimeter



Das Cockpit im Detail ❶ Dynamik Light Assist ❷ Dreispeichen-Sportlenkrad mit Bedientasten für ACC und Infotainment ❸ Hochauflösender Farbbildschirm im Instrumententräger ❹ Analoge Tankuhr ❺ Sportsitze mit „Aktion Gesunder Rücken“-Zertifikat ❻ Leisere (minus fünf db) Klimaautomatik mit verstellbarer Intensität ❼ Schalter für fünf Fahrprofile inklusive Eco und adaptive Dämpfer ❽ Elektrische Parkbremse ❾ Multimedia-Anschlussbuchse im Fach vor dem Schalthebel. Dort sitzt auch die optionale Telefonbox ❿ In der Topversion acht Zoll großer Touchscreen mit Annäherungssensor, Zwei-Finger-Zoom und Wischfunktion wie beim iPhone ⓫ Wie im Phaeton weiß hinterleuchtete Tasten





Schirm, öffnen sich selbstständig Menüs. Bedienen lässt sich das Ganze auch über Ziehen und Wischen mit den Fingerkuppen. Cool, etwa beim Flippern durch das Musikmenü oder beim Verschieben der Navikarte. Dagegen sieht der Vorgänger alt aus, doch beim Fahren ist der Unterschied kleiner. Gut so, denn was soll an schlanken A-Säulen und großzügigen Fensterflächen schlecht sein?

Ampelstopp. Der Motor schweigt. Und zwar tatsächlich, nicht so wie früher, als die TSI im Leerlauf zwar kaum hörbar flüsterten, aber ohne Start-Stopp-Automatik auskommen mussten. Die ist Serie, während wir auf ACT, das beim 1,4-Liter-Benziner je nach Lastzustand zwei Zylinder ausblendet und so bis zu einem halben Liter Sprit auf 100 Kilometer spart, noch warten müssen.

Bei unserem TDI arbeiten immer alle Zylinder, allerdings kuppelt das DSG im Eco-Modus in der Ebene manchmal aus und lässt den Wagen antriebsfrei rollen. Mit dem Fahrprofilschalter kann man zudem neben Motoransprechen, Lenkunterstützung, Dämpferkraft und Klimaanlage auch die Abstimmung des Tempomats beeinflussen. Dieser regelt radargesteuert sanft das Tempo und den Abstand, fährt von selbst wieder an und leitet im Notfall eine Vollbremsung ein. Das System kostet wie Spurhalte- und Lichtassistenz Aufpreis, doch die Multikollisionsbremse, die durch automatisches Verzögern bei Folgeunfällen schützt, ist inklusive – und exklusiv, denn das hat bisher sonst keiner.

Hurra: Es ist wieder ein Golf geworden! Und: Er ist moderner, hochwertiger und etwas geräumiger

Adaptivdämpfer schon. Sie schalten in Stellung Sport spürbar auf stur, über die 17-Zöller kommen bereits Stöße in den Sportsitzen an. In Normal und Comfort wird es dann deutlich geschmeidiger, lediglich Querfugen lassen sich nicht hundertprozentig wegzaubern. Nicht einmal von der Multilenker-Hinterachse, im Golf seit Generation fünf eingesetzt. Beim Neuen gibt es sie erst ab 122 PS aufwärts, darunter muss eine einfachere Verbundlenkerachse ran, die zwar leichter, platzsparender und preisgünstiger ist, aber nicht so fein reagiert.

Zur Neutralität verpflichtet

Und wie fein kassiert der Golf TDI mit der aufwendigen Radaufhängung nun kurvige Pisten? Leicht und sicher. Er bleibt sehr lange neutral, braucht erst spät Elektronikhilfe. Schon möglich, dass Mitbewerber noch zackiger abbiegen und herumwitschen, doch in Summe fährt Nummer sieben so zügig wie ausgewogen. Kein VW-Ingenieur würde sich trauen, den Quotenbringer Richtung feurigen Heckschwenker abzustimmen. Spätestens nach der Vorstands-Abnahmefahrt dürfte er sich ein paar deutliche Worte und seine Papiere abholen.

Abholen und wegfahren – das kann der 4,26 Meter lange Viertürer ebenfalls. Bequemer Zustieg nach hinten, körpergerechte Polster, etwas mehr Beinfreiheit und ein Kofferraumvolumen von 380 bis 1270 Liter unterstützen kurze wie lange Reisen. Besondere Tricks? Immer noch keine. Rücksitzlehnen umlegen, das war's. Immerhin schafft der solide, höhenverstellbare Ladeboden eine ebene Fläche, und wer die Heckablage loswerden will, kann sie unterm Ladeboden verstauen.

Praktisch ist er eben, der Siebener-Golf: von den großen Türablagen mit Flaschenfach über die neu positionierte Anschlussstelle für iPod & Co. bis hin zum hydraulischen Haubenaufsteller – nur für den Fall, dass jemand den einfach zugänglichen Ölmessstab ziehen möchte. Wir ziehen jedenfalls den Hut vor dem alten und neuen Maßstab. ■

FAZIT

Überrascht? Und ob!

Die Ingenieure hatten eine knackige Aufgabe – den sehr guten Golf VI zu verbessern. Wer einen hat, muss sich nicht grämen. Wem der Neue gefällt – nur zu. Er fährt einen Tick definierter, ist einen Hauch größer, bietet ein üppiges Optionsangebot mit modernen Assistenzen und einer aktuellen Multimediaabteilung, die richtig Spaß macht. Und die Anmutung: klasse bis in die Ecken. Die Konkurrenz kann schon mal die warmen Jacken rausholen. Es wird frisch.

Muster gültig

Jenseits der Großserie entstehen bei VW immer wieder ganz besondere Golf-Varianten mit innovativer Technik, die neben dem Fortschritt auch das Image beflügeln. Der Streifzug durch die Geschichte zeigt käufliche Raritäten sowie die wichtigsten und spektakulärsten Schaustücke.

TEXT Bernd Stegemann // **FOTOS** Hardy Mutschler, Hans-Dieter Seufert, VW, Wolfgang Wilhelm

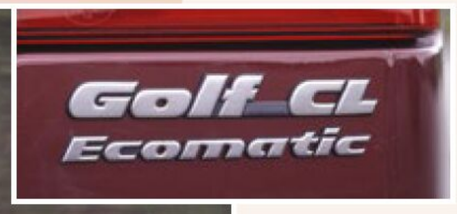
Golf II G60 Limited
Anders als der Rallye Golf setzt der Limited auf Understatement, bietet mehr Leistung (210 PS), Allradantrieb und Luxusausstattung im schlichten Serienkleid für 68 500 Mark. Die 71 Exemplare (1989–1991) sind heute begehrte Sammlerstücke



Golf II Country
Höhere Sitzposition, robuste Optik und Allradantrieb machen 1990 aus dem braven Viertürer einen Vorläufer kompakter SUV, doch die Zeit ist noch nicht reif für so etwas. So endet die Produktion bei Steyr-Daimler-Puch in Graz bereits Ende 1991 nach nur 7735 Exemplaren







Golf III Ecomatic Für 1320 Mark Aufpreis wird 1993 der 64 PS starke Golf Diesel mit Start-Stopp-Automatik und elektrischer Servolenkung auf mehr Sparsamkeit (4,6 l/100 km) getrimmt, doch das ungewohnte Eigenleben und Schütteln des Motors beim Abstellen überzeugen im Alltag ebenso wenig wie das träge Ansprechen des Gaspedals





Rallye Golf In Leistung (160 PS), Preis (44 500 Mark) und optischem Auftritt rangiert das Homologationsmodell klar über dem GTI 16V, doch mit 230 kg Mehrgewicht – auch wegen des Allradantriebs – sind die Fahrleistungen kaum besser. Von 1989 bis 1991 werden in Brüssel 5600 Exemplare gebaut





Cross Golf Mit hochgesetzter Karosserie, Dachreling, rustikalen Anbauteilen und größeren Federwegen wird ab 2006 aus dem vanartigen Golf Plus für rund 2100 Euro Aufpreis der Cross. Ein Allradantrieb steht jedoch nicht zur Wahl



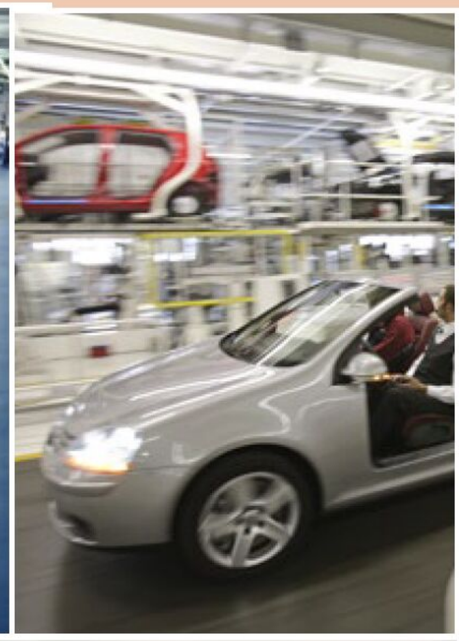
Golf III Citystromer Schon von 1993 bis 1996 baut VW 120 Golf mit E-Antrieb, Bremsenergie-Rückgewinnung und Vier-gang-Schaltgetriebe, die aber fast 50 000 Mark kosten und mit einer Akkuladung maximal 90 Kilometer weit kommen. Das Batteriepaket im Motorraum und im Wagenboden schmälert das Ladevolumen kaum

Raritäten

Einen Golf zum Preis einer Mercedes S-Klasse? Tatsächlich gibt es 1989 für die 68 500 Mark, die VW für den G60 Limited fordert, auch einen feinen 300 SE, und die Zahl der Liebhaber eines solchen Understatements ist entsprechend klein. Nicht viel mehr Käufer finden sich etwas später für einen Golf Ecomatic oder Citystromer, doch mit beiden Varianten bringt VW schon vor 30 Jahren moderne Technik in Kleinserie und sich selbst an die Spitze des Fortschritts, von dem auch die Großserie schon bald profitiert. Das gilt für Start-Stopp-Automatik und Rekuperation ebenso wie für den Trend zum SUV mit höherer Sitzposition, den der Golf Country vorwegnimmt. 1990 ist er noch ein Außenseiter, seine Nachfahren Tiguan & Co sind längst Mainstream.









Golf Design Vision GTI Gegenüber dem Serien-GTI ist dieses Konzeptauto zum Golf-Treffen am Wörthersee 2013 um 57 mm niedriger und 71 mm breiter, statt Rücksitzen hat der Zweitürer Querversteifungen und Platz für zwei Helme im Heck. Der Dreiliter-V6-Biturbo bringt seine 503 PS über alle viere auf die Straße



Golf A59 Turbo
Der silberne Super-Golf mit Zweiliter-Vierzylinder, 275 PS und Allradantrieb wird ursprünglich als Nachfolger des Rallye-Golf für die Rallye-WM 1994 entwickelt, aber nie eingesetzt. Immerhin absolviert Walter Röhrl mit dem A59 rund 20 000 Testkilometer auf der Nordschleife





Golf „Bähnle“ Für den Besuchertransport im Werk werden diverse Golf-Generationen (hier II, III und V) im Stil von Strandwagen ohne Dach und Türen umgebaut, um freien Zustieg und Ausblick zu ermöglichen. Weitere Gäste finden in den Anhängern Platz



Golf GTI Roadster Vision Der nur 1090 mm flache, aber 1894 mm breite Zweisitzer auf Basis der Vorjahresstudie wird speziell für das Sony-PS3-Spiel „Gran Turismo 6“ entwickelt und 2014 am Wörthersee gezeigt – mit Riesenflügel und vorn hochschwingenden Türen, aber ohne Dach

Golf R400 Auf der Auto China im April 2014 zeigt die Volkswagen R GmbH diese Studie mit einem auf 400 PS und 450 Nm erstarkten Zweiliter-Turbomotor, die 280 km/h erreichen soll. Im Interieur sorgen Schalensitze und Sichtcarbon für Rennsportflair





Golf GTI W12 650 Beim Golf-Treffen 2007 präsentiert VW diesen Kraftprotz, der mit einem serienmäßigen Golf V kaum mehr als die Silhouette gemeinsam hat. Der vor der Hinterachse eingebaute, 650 PS starke Sechsliter-W12-Biturbo von Bentley macht ihn nicht nur zum reinen Zweisitzer, sondern auch zum bis heute am üppigsten motorisierten Golf

Unikate

Einen Golf mit Zwölfzylinder-Mittelmotor, 650 PS und Macho-Optik, aber ohne Rücksitze? Darauf haben weder die typischen VW-Kunden noch die Welt gewartet. Nicht einmal die eingeschworenen Golf-Fans, die jeden Sommer am Wörthersee ihrer Ikone in allen Spielarten huldigen. Doch das Treffen bietet den Designern und Technikern eine gute Gelegenheit, den Publikumsgeschmack mit spektakulären Studien zu testen und die Richtung für künftige Entwicklungen auszuloten. Auch bei den Autos für Motorsporteinsätze geht es natürlich in erster Linie um Leistung und Dynamik, während die aufgeschnittenen Gölfe für Besuchertouren wohl nie über Schrittgeschwindigkeit und ihren Einsatz in den Werkshallen hinauskommen.







Unter der Hybridanzeige im Cockpit (links) sitzt ein kleiner Drehzahlmesser für den 1,4-Liter-TSI. Tasten für Sport- (GTE) und Elektromodus auf der Mittelkonsole

Gewohnte Variabilität mit asymmetrisch geteilter Rücksitzlehne, aber weniger Stauraum (272 Liter)

GTI macht blau

TEXT Bernd Stegemann
FOTOS Ingolf Pompe

Für den neuen Golf GTE verspricht VW das Blaue vom Himmel: emissions- und geräuschlos in der Stadt, ausdauernd und kraftvoll auf großer Fahrt. Die Hybris eines Hybrids?

Jetzt also auch GTE. Es mag ja noch angehen, dass sich die stärksten Diesel im Golf-Programm schon lange mit den Insignien und der Aura des einzig wahren GTI schmücken und GTD nennen dürfen, aber der erste Plug-in-Hybrid aus Wolfsburg? Ein Teilzeitstromer im Sportlerdress, der doch höchstens beim Spritsparen sportlichen Ehrgeiz entwickelt? Und das mit einem Preisschild, das erst mal zusammenzucken lässt: 36900 Euro für einen kompakten Viertürer mit 204 PS Systemleistung sind eine starke Ansage – 5400 Euro mehr als für einen vergleichbaren GTI mit 220 PS und DSG, 2000 Euro über einem e-Golf sowie nur 2325 Euro unter einem Golf R mit 300 PS und Allradantrieb – nur mal so zum Vergleich.

Die 1000 Euro Ersparnis gegenüber dem etwas größeren, aber technisch weitgehend identischen Audi A3 Sportback e-tron trösten da wohl weniger als das Versprechen, dass der GTE laut VW „Zero-Emission-Vehicle, Sportwagen und Langstreckenauto zugleich“ sei. Denn wie beim Konzernbruder erlaubt der 75 kW starke Elektromotor lautloses, emissionsfreies Fahren auf kürzeren Strecken, der 1,4-Liter-TSI-Benziner mit seinen 150 PS dagegen



Der Anschluss fürs Ladekabel verbirgt sich hinter dem VW-Logo



Vier Türen, zwei Endrohre links und der große Dachspoiler sind beim GTE serienmäßig

Ist der GTE der bessere GTI?

Mit sportlicher Aufmachung und 204 PS Systemleistung stößt der neue Plug-in-Hybrid Golf GTE ins Revier des GTI vor, doch Antrieb und Gewicht mindern das Fahrvergnügen.

Wer hat sich nicht schon alles am Golf abgearbeitet – und dann doch wieder von ihm ablassen müssen. Gleiches gilt für den einst als 5000er-Sonderserie geplanten GTI, der längst eine Marke für sich ist. Und dem soll der GTE jetzt den Rang ablaufen? Gewiss nicht und gewiss nicht nur, weil VW daran gar kein Interesse haben kann. Sondern weil der GTE neben seinen fast 200 Kilo extra auf den Rippen auch noch die Hypothek mit sich herumschleppt, Sportfahrer und Ökoaktivisten gleichermaßen bedienen zu müssen.
Letztere wird er schon deshalb nie ganz auf seine Seite ziehen, weil es ja noch den rein elektrisch betriebenen e-Golf gibt und über 200 PS Systemleistung für sie ohnehin viel zu viel sind. Die GTI-Fans legen dagegen eher die 1150 Euro für die Performance-Version mit 10 PS mehr obendrauf als 5400 Euro für einen zusätzlichen E-Motor, der noch dazu völlig geräuschlos ist. Denn der Zweiliter-Turbo klingt einfach scharf, entlässt bei jedem Gasstoß eine Sound-Salve aus den beiden Endrohren. Und, ja, er geht einfach besser, dreht gierig hoch und signalisiert bei aller Seriosität, dass er gerne auch mal spielen will.
Der GTE scheint hingegen seinen sportlichen Ehrgeiz nicht auf schnelle Zeiten, sondern auf größte (Reich-)Weiten und vorausschauendes Gleiten zu legen. Und wenn er per Sporttaste dann doch mal zu mehr Enthusiasmus aufgefordert wird, klingt der 1.4 TSI eher bemüht als begeistert. Trotz weitgehend gleicher Ausstattung mit Adaptivfahrwerk, Progressivlenkung und haltstarken Sportsitzen wirkt der GTI zudem mehr als nur eine Spur agiler, neutraler und direkter, vom besseren Temperament ganz zu schweigen.
Verschweigen lässt sich allerdings nicht, dass auch der junge Wilde von einst im bürgerlichen Lager angekommen ist. Und da gibt man sich gerne einen grünen Anstrich – selbst wenn er mit blauen Streifen daherkommt.

TECHNISCHE DATEN

VW GOLF (2014)		**GTI**	**GTE**
Hubraum	cm^3	1984	1395
Leistung	PS/kW	220/162	204/150
Leergewicht/Zuladung	kg	1386/545	1572/448
Beschl. 0–100 km/h	s	6,4	7,5
Höchstgeschw.	km/h	244	217
Preis (4-Türer mit DSG)	Euro	31 500	36 900



Der GTI trägt eine andere Frontschürze und rote Streifen, der GTE blaue

flotte Autobahnabschnitte und trotz des von 50 auf 40 Liter verkleinerten Tanks Gesamtreichweiten bis zu 940 Kilometer (Werksangabe). Obwohl er im Testbetrieb nicht ganz so weit kam (elektrisch 45, gesamt 829 km), sind hier keine Abstriche gegenüber normalen Autos mit Verbrennungsmotor zu machen.

Alles eine Frage der Einstellung

Ebenso wenig im alltäglichen Umgang, weil der GTE zuerst und vor allem ein Golf ist. Bis auf das Laden des 8,8 kWh großen Akkus – Vollladung an der Steckdose in fünf Stunden, via Wallbox laut Hersteller in zwei Stunden und 15 Minuten – gibt es keine zusätzlichen Aufgaben, allenfalls Möglichkeiten. So kann der Fahrer im Menü vorgeben, ob er die Batteriekapazität nutzen, erhalten oder erhöhen will, um etwa später in reglementierte Umweltzonen einfahren zu können. Oder per E-Modus den Golf zum reinen Stromern verdonnern. Dabei sorgen die 330 Nm Drehmoment der E-Maschine für ansatzlose, gleichmäßige Beschleunigung bis maximal 130 km/h bei moderatem Stromverbrauch (16,6 kWh/100 km).

Seine sportliche Seite zeigt der Hybrid dagegen beim Druck auf die GTE-Taste. Dann strafft das adaptive Fahrwerk DCC (865 Euro) spürbar die Dämpfer, der TSI-Benziner wechselt in eine schärfere Ton- und Gangart, und das serienmäßige Doppelkupplungsgetriebe legt erst bei höheren Drehzahlen den nächsten Gang ein. So eilt der schon leer 1572 kg schwere Fronttriebler mit der Extra-Batterie im Heck völlig unspektakulär durch Wechselkurven, stürmt dank Elektro-Boost in



auto motor und sport
Ausgabe 23/2014
vom 30. Oktober 2014



Mit zwei Motoren und zusätzlichem Akku bringt es der GTE auf ein Leergewicht von 1572 kg

7,5 Sekunden von null auf 100 km/h und bringt dabei auf trockener Piste die elektronische Traktionskontrolle ins Schwitzen. Erst bei 217 km/h streicht er die Segel.

Apropos segeln: Artgerechter, entspannter und sparsamer ist man natürlich im Standardprogramm unterwegs, wenn die Leistungselektronik frei zwischen Rekuperation, E-Antrieb, entkoppeltem Gleiten (Segeln) und Verbrennerbetrieb den effizientesten Modus wählen kann. Der Wechsel geschieht meist sanft und unauffällig, aber nicht immer ohne Vibrationen und Zittern. Ansonsten macht der GTE wenig Aufhebens um seine aufwendige Technik, gefällt mit geschliffenen Manieren, eingängiger Bedienung sowie hoher Fahrsicherheit bei geschmeidigem Komfort.

Mit Herz und Seele

Das gilt allerdings für jeden Golf und lässt potenzielle Kunden wohl kaum spontan die Kreditkarte zücken. Selbst die günstigen Unterhaltskosten dürften den hohen Preisaufschlag nie kompensieren, und den versprochenen Sportwagen geben die leichteren, agileren GTI und GTD einfach überzeugender. Aber vielleicht passt ein dynamischer Hybrid wie der GTE schon deshalb gut in die Zeit, weil er nicht nur zwei Herzen, sondern auch zwei Seelen hat. ■

TECHNISCHE DATEN UND MESSWERTE

MOTOR

Vierzylinder-Reihenmotor (Benzin-Direkteinspritzung), vorne quer mit Turbolader und Ladeluftkühler, fünffach gelagerte Kurbelwelle, zwei obenliegende Nockenwellen (Zahnriemenantrieb), vier Ventile pro Zylinder, permanenterregter Synchron-Elektromotor.

Leistung	110 kW (150 PS) bei 5000/min
Hubraum	1395 cm³
Bohrung x Hub	74,5 x 80,0 mm
spezifische Leistung	78,9 kW/l (107,5 PS/l)
Verdichtungsverhältnis	10,0:1
Ladedruck	1,2 bar
maximales Drehmoment	250 Nm bei 1600/min
mittl. Kolbengeschw. bei Nenndrehzahl	13,3 m/s
Leistung Elektromotor	75 kW
maximales Drehmoment Elektromotor	330 Nm
Systemleistung	150 kW (204 PS)
Systemdrehmoment	350 Nm
Lithium-Ionen-Batterie Kapazität	8,8 kWh

KRAFTÜBERTRAGUNG

Vorderradantrieb, Sechsgang-DKG.

FAHRWERK

Einzelradaufhängung vorn mit Querlenkern, MacPherson-Federbeinen, hinten mit Querlenkern, Längslenkern, Schraubenfedern, Stoßdämpfern, Stabilisatoren vorn und hinten, innenbel. Scheibenbremsen vorn (312 mm), Scheibenbremsen hinten (272 mm), Rädergröße vorn 7,5 J x 17, Reifengröße 225/45 R 17 Y, Dunlop Sport Maxx RT.

GEWICHT

Leergewicht	1572 kg
Gewichtsverteilung v./h.	57,3/42,7 %
Zuladung	448 kg

FAHRLEISTUNGEN

Beschleunigung	s
0 – 50 km/h	3,1
0 – 80 km/h	5,4
0 – 100 km/h	7,5
0 – 130 km/h	11,5
0 – 160 km/h	17,5
0 – 180 km/h	24,0
0 – 200 km/h	34,3
400 m	15,4 (152 km/h)
Höchstgeschwindigkeit	217 km/h

BREMSWEG

	m
aus 100 km/h kalt leer	34,6
aus 100 km/h warm beladen	35,0
Hochgeschw.-Bremstest (160 km/h)	90

FAHRVERSUCHE

	km/h
Slalom 18 m leer/beladen	65,5/65,1
ams-Wedelgasse leer/beladen	134,7/131,6

EMISSIONSWERTE

	g/km
CO_2-Ausstoß NEFZ	35
Abgasnorm	Euro 6

NEFZ-VERBRAUCH

	l + kWh/100 km
gesamt (Super + Strom)	1,5 + 11,4
Tankinhalt	40 l

VERBRAUCH/REICHWEITE/LADEN

ams-Verbrauchsrunde[1]	5,1 l
ams-Profil (typ. Autofahrer)[2]	1,4 l + 12,1 kWh
Verbrauch rein elektrisch[3]	16,6 kWh
Reichweite elektrisch[3]	45 km
Reichweite gesamt im Test	829 km
Ladedauer Vollladung (230 V)	5,0 h
Ladeenergie für Vollladung	7,5 kWh
CO_2-Ausstoß ams-Profil gesamt[4]	100 g/km

KOSTEN

	Euro
Steuer	28,–
Haftpflicht (TK 17 R6)	363,–
Teilkasko (TK 21 R6)	145,–
Vollkasko (TK 19 R6)	349,–
Fixkosten	536,–
Betriebskosten pro 100 km	8,14
Wertverlust/Jahr	5600,–

(bei einer Haltedauer von 36 Monaten und 45 000 km; Prognose: auto motor und sport)

Gesamtkosten/km[5]	
bei 15 000 km/Jahr	0,49/0,12
bei 30 000 km/Jahr	0,32/0,10
Monatliche Unterhaltskosten[5]	
bei 15 000 km/Jahr	608,–/146,–
bei 30 000 km/Jahr	790,–/248,–

GRUNDPREIS

VW Golf GTE (2014) 36 900,–

Serienausstattung: ABS, Fahrer- und Beifahrer-Airbag, Sidebags, seitliche Kopf-Airbags, Knie-Airbag Fahrerseite, Bordcomputer, Einparkhilfe vorn und hinten, ESP, Klimaautomatik, LED-Scheinwerfer, einstellbare Lenksäule, Sportsitze vorn.

[1] Stadt, über Land und Autobahn, Start mit leerer Batterie; [2] bei einer Jahresfahrleistung von 15 000 km, davon 10 000 km Kurzstrecke (max. 40 km); [3] ams-Elektrorunde sparsam; [4] Anteil Kraftstoff 32,5 g/km, Anteil Strom 67,5 g/km (Basis Strommix für D mit 559 g/kWh); [5] mit/ohne Wertverlust

BEWERTUNG ★★★★½

Der GTE verbindet harmonisch die Kraft und Reichweite eines sportlichen Benziners mit der Möglichkeit, bis zu 45 km rein elektrisch und lokal emissionsfrei zu fahren. Eine voll alltagstaugliche, aber weniger agile und viel teurere Alternative zum GTI.

1.6 TDI: 110 PS, 250 Nm. Spitze: 195 km/h, 0–100 km/h in 10,8 s, Normverbrauch 3,8 Liter Diesel pro 100 km, CO_2-Ausstoß 99 g/km. Ab 21 875 Euro

Es ist erst August, und schon liegt die Preisliste fürs VW-Modelljahr 2016 vor. Darin findet sich der erste Dreizylinder der Golf-Historie. Mit 115 PS konkurriert der Einliter-Benziner mit dem 1.2-TSI-Vierzylinder und dem 1.6 TDI um die Knauser-Krone.

Wer spart am besten?

TEXT Michael Harnischfeger // **FOTOS** Arturo Rivas





1.0 TSI Bluemotion:
115 PS, 200 Nm. Spitze:
204 km/h, 0–100 km/h
in 10,3 s, Normverbrauch
4,3 Liter Super, CO_2-
Ausstoß 99 g/km.
Ab 20 450 Euro

1.2 TSI: 110 PS,
175 Nm. Spitze:
195 km/h, 0–100 km/h
in 10,5 s, Normverbrauch
4,9 Liter Super, CO_2-
Ausstoß 114 g/km.
Ab 19 375 Euro

Die große Zylinderzahl ist ja ein Auslaufmodell, auch bei VW. Dort schöpfte man lang und gern aus dem Vollen, verpasste dem Passat einen technisch ambitionierten Achtzylinder, pflanzte in den Touareg sogar einen V10-Diesel und einen W12-Benziner oder implantierte dem Golf einen Sechszylinder. Vorbei das alles. Direkteinspritzung und Turboaufladung machen es ja möglich, aus weniger Motor genügend Leistung zu holen, ohne dass der Verbrauch in prohibitive Regionen driftet.

Rekuperation im Schubbetrieb und beim Bremsen sowie ein Start-Stopp-System tun ein Übriges, und für alle diese Maßnahmen haben sich die Jungs in Wolfsburg das Label Bluemotion Technology ausgedacht. Es ziert im Grunde alle VW, weshalb wir es gar nicht mehr erwähnen. Fehlt das Wörtchen Technology, fehlt keine dieser Technologien. Bluemotion ist für die Sparsamsten der Sparsamen reserviert – und nur in dieser Version gibt es den Golf 1.0 TSI mit dem neuen, 115 PS starken und dank 200 Newtonmetern durchzugskräftigen Dreizylinder-Turbo. Wie alle Bluemotion-Modelle verfügt dieser Golf über einen teilverkleideten Unterboden, einen Heckspoiler und einen nahezu geschlossenen Kühlergrill, um den Luftwiderstand zu optimieren.



auto motor und sport
Ausgabe 17/2015
vom 6. August 2015



Besser geht's kaum: Bei Bedienlogik und Verarbeitung lässt sich der Golf nichts vormachen – egal mit welchem Motor

Hinzu kommen Leichtmetallräder schon in der Basisausstattung Trendline (sonst Serie erst ab Comfortline) und ein Fahrwerk mit 15 Millimetern Tieferlegung, welches in der Preisliste als Sportfahrwerk firmiert. Alles honorige Ingenieurslösungen, gegen die sich die Optimierung im Innenraum kleinkrämerisch ausnimmt: Die ab Comfortline serienmäßigen Textilfußmatten (103 Euro für Trendline) fehlen nämlich im 1.0 TSI Bluemotion und sind auch nicht bestellbar.

Ob dieses Mindergewicht wirklich dazu beiträgt, den CO_2-Ausstoß auf 99 Gramm pro Kilometer zu senken und damit exakt auf den Wert des 1.6 TDI? Der 1.2 TSI liegt da mit 114 Gramm schon deutlich schlechter.

Neue Töne im Golf

Wer nicht in den Fußraum schaut, kann sich trotzdem nicht über mangelndes Ambiente des 1.0 TSI Bluemotion beschweren, der wie seine hausinternen Rivalen als Comfortline zum Test antrat. Das Dreispeichenlenkrad und der Schalthebel sind mit Leder bezogen, viele Schalter ziert ein feines Chromrähmchen, und zwischen den kommoden, aber nicht sonderlich seitenhaltstarken Komfortsitzen findet sich eine Armlehne.

So kennen wir den Golf: durchdacht, sauber verarbeitet, auf der Suche nach Perfektion, nicht nach Faszination. Dass der Dreizylinder nun eine Revolution brächte, war nicht zu erwarten. Und so startet und fährt der 1.0 TSI eben genau so, wie man es von einem Golf kennt. Fast jedenfalls.

Nach dem Start verfällt er wie sein Benziner-Kollege 1.2 TSI in einen Leerlauf, der deutlich gesitteter ist als der des etwas grummeligen 1.6 TDI. Doch beim Anfahren und Hochdrehen unter viel Last kommen neue, charakterstarke Töne von vorn. Bauarttypisches Trommeln mit leicht rauem Timbre ist zu hören, und je näher das Gaspedal dem von keiner Textilfußmatte geschützten Boden kommt (ja, dieser Punkt beschäftigt uns), desto markanter wird dieser Ton.

Es braucht einige Zeit, sich daran zu gewöhnen, es vielleicht sogar zu mögen. Der 1.2 TSI jedenfalls läuft akustisch unauffälliger und auch einen Tick



Erkennen Sie den kleinen, feinen Unterschied? Der 1.0 TSI (Mitte) hat einen anderen Spoiler über und neben der Heckscheibe

1.0 TSI: Erst stutzt man im Einliter-Golf, doch dann passt der Dreizylinder

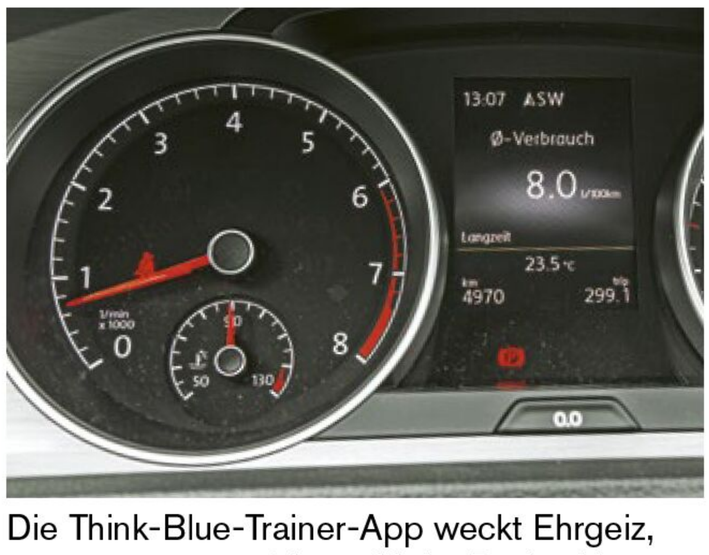




Mit Tipps zum Spritsparen geizt der Golf nicht. Der 1.0 TSI trägt auch etwas dazu bei, etwa mit verkleinerten Lufteinlässen

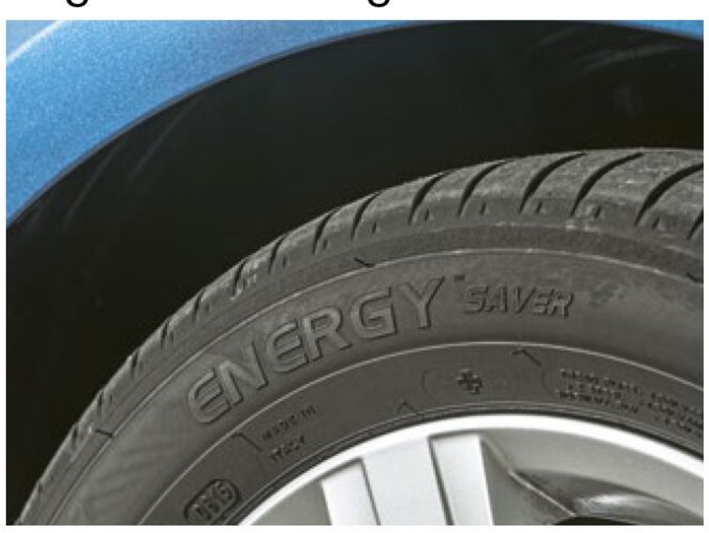
1.2 TSI: Der kleine Vierzylinder läuft leise und hier am kultiviertesten





Die Think-Blue-Trainer-App weckt Ehrgeiz, extrasparsam zu fahren. Hohe Drehzahlen sollte man dann großräumig meiden

1.6 TDI: Dass der Diesel am meisten wiegt, merkt man am trägeren Handling





Alle drei fahren auf rollwiderstandsoptimierten Reifen. Der Warnbereich des Diesel beginnt 1000/min vor dem der Benziner

TECHNISCHE DATEN UND MESSWERTE

VW Golf		1.0 TSI Bluemotion Comfortline	1.2 TSI Comfortline	1.6 TDI Comfortline
Antrieb				
Motorbauart/Zylinderzahl		Reihe/3	Reihe/4	Reihe/4
Hubraum	cm^3	999	1197	1598
Leistung	kW (PS) bei 1/min	85 (115) bei 5000	81 (110) bei 4600	81 (110) bei 3200
max. Drehm.	Nm bei 1/min	200 bei 2000	175 bei 1400	250 bei 1500
Kraftübertragung		Vorderradantrieb Sechsganggetriebe	Vorderradantrieb Sechsganggetriebe	Vorderradantrieb Fünfganggetriebe
Testwagenbereifung		205/55 R 16 V Michelin Energy Saver	205/55 R 16 V Michelin Energy Saver	205/55 R 16 V Michelin Energy Saver
Maße/Gewichte				
Leergewicht/Zuladung	kg	1226/504	1249/511	1341/489
Länge × Breite (mit Spiegeln) × Höhe	mm	4255 × 1799 (2027) × 1437	4255 × 1799 (2027) × 1452	4255 × 1799 (2027) × 1452
Radstand	mm	2637	2637	2637
Wendekreis links/rechts	m	11,1/11,0	11,1/11,0	11,1/11,0
Gepäckraum	l/VDA	380/1270	380/1270	380/1270
Tankinhalt	l	50	50	50
Anhängelast/gebremst	kg	610/1000	600/1300	640/1500
Innenbreite vorn/hinten	mm	1485/1445	1485/1445	1485/1445
Innenhöhe vorn/hinten	mm	1020/975	1020/975	1020/975
Normsitzraum	mm	695	695	695
Verbrauch/Reichweite/CO_2				
Testverbrauch	l/100 km	6,5	7,0	6,0
ams-Eco		4,9	5,3	4,5
ams-Pendler		6,4	6,9	6,0
ams-Sport		8,6	9,1	7,8
CO_2-Ausstoß im Test	g/km	151	163	158
Reichweite	km	769	714	833
NEFZ-Verbrauch	l/100 km	Super	Super	Diesel
Stadt/über Land/gesamt		5,3/3,7/4,3	6,1/4,2/4,9	4,5/3,5/3,8
CO_2-Ausstoß	g/km	99	114	99
Schadstoffeinstufung		Euro 6	Euro 6	Euro 6
Effizienzklasse		A	B	A
Beschleunigung/Höchstgeschwindigkeit				
Beschleunigung	s			
0 – 80 km/h		6,9	7,0	7,4
0 – 100 km/h		10,3	10,5	10,8
0 – 120 km/h		14,4	14,7	15,4
0 – 130 km/h		17,0	17,3	18,9
0 – 140 km/h		20,2	20,7	22,1
0 – 160 km/h		29,2	30,5	31,0
0 – 400 m		17,2	17,3	17,5
Zwischenspurt	s			
60 – 100 km/h		5,8	6,0	6,4
80 – 120 km/h		7,5	7,7	8,0
Höchstgeschwindigkeit	km/h	204	195	195
Bremswege				
aus 100 km/h kalt	m	35,6	36,7	37,0
aus 130 km/h kalt		63,4	63,3	64,7
aus 130 km/h warm		65,3	64,3	65,0
aus 140 km/h kalt		74	74	76
Innengeräusche				
bei 80 km/h	letzter Gang	61	63	62
bei 100 km/h	dB(A)	64	65	64
bei 130 km/h		68	68	69
bei 160 km/h		72	72	73
Fahrversuche				
Slalom 18 m	km/h	66,3	65,3	65,5
doppelter Spurwechsel		139,4	138,0	134,7
Fahrdynamikbewertung		◀ Ø ▶	◀ Ø ▶	◀ Ø ▶
Lenkpräzision	indirekt/direkt	○○●○○	○○●○○	○○●○○
Balance	unter-/übersteuernd	○○○●○	○○●○○	○○●○○
ESP	konservativ/sportlich	○○○●○	○○●○○	○○●○○
Beherrschb.	leicht/anspruchsv.	○●○○○	●○○○○	●○○○○
Fahrzeugkonzept	konservativ/sportl.	○○●○○	○○●○○	○○●○○
Kosten				
Festkosten	Euro			
Steuer		28,–	66,–	160,–
Haftpflicht		300,–	300,–	328,–
Teilkasko[1]		70,–	70,–	120,–
Vollkasko[2]		371,–	371,–	366,–
Kraftstoffkosten pro 100 km	Euro	9,10	9,80	6,72
Grundpreis (2015)	Euro	23 050,–	22 300,–	24 800,–

[1] ohne SB; [2] mit 150 Euro SB

geschmeidiger als der neue Drilling, der seine an sich gute Laufkultur sogar ohne verbrauchstreibende Ausgleichswellen realisiert und obenherum ein wenig freier aufspielt als der Vierzylinder. Mehr als 5000 Umdrehungen gehen ihm aber auch nicht wirklich freudig von der Hand.

Gedämpfte Diesel-Agilität

Der Diesel? Sein Brummeln ist nicht zu überhören, aber im Golf vertraut und nicht nervig. Zudem nimmt es spürbar ab, wenn das Wunschtempo erreicht ist und der TDI, der als Einziger nur fünf Vorwärtsgänge hat, lediglich das Tempo halten muss. An den Geräuschkomfort des 1.2 TSI kommt allerdings auch er nicht heran; der weiche Klang des Vierzylinders passt am besten zum Golf, diesem großen Irritationsvermeider.

Dass die Benziner rund 100 Kilogramm weniger wiegen als der Diesel, dessen Mehrgewicht größtenteils auf der Vorderachse lastet, zeigt sich bei engagierter Fahrweise: Alle drei pfeifen zwar relativ früh durch die Rillen ihrer mit 20,5 Zentimeter Breite nicht üppig bemessenen Energiesparreifen, doch der TDI folgt der Lenkung mit etwas indirekteren Reaktionen.

Nachteil des 1.0 TSI wiederum, der – im sicheren Rahmen – zum Lastwechselübersteuern neigt: Sein Sportfahrwerk muss mit weniger Federweg auskommen. Das bedingt eine straffere Abstimmung, die spürbare Folgen für den Federungskomfort hat. Querrinnen und kleine Fugen, die der 1.2 TSI und vor allem der mit adaptiven Dämpfern (1035 Euro) aufgerüstete 1.6 TDI überwiegend gelassen schlucken, stoßen dem Dreizylinder deutlich auf. Und Bodenwellen kommentiert er mit harscherem Nachwippen der Hinterachse.

Was verbrauchen sie denn?

Ohne direkten Vergleich lässt sich damit allerdings gut leben. Denn der 1.0 TSI, der als Einziger der drei Gölfe nicht mit Abstandsregeltempomat ausgerüstet werden kann, wirkt beileibe nicht unharmonisch. Und für sein Geschmeidigkeitsmanko entschädigt er ja an der Zapfsäule.

Beim Testverbrauch nämlich rangiert der Golf mit dem neuen Turbo-Drilling, der ihm hier ganz nebenbei zu den besten Fahrleistungen verhilft, mit 6,5 Litern exakt zwischen 1.2 TSI (7,0 Liter) und 1.6 TDI (6,0 Liter). Auch bei den detaillierten Verbräuchen für besonders ökonomische oder dynamische Fahrweise sowie eine Strecke mit typischem Berufspendler-Profil liegt er zwischen dem Diesel und dem Vierzylinder-Benziner.

Den Verbrauchsvorteil gegenüber dem 1.2 TSI gibt's jedoch nicht geschenkt, in der Comfortline-Ausstattung beträgt der Aufpreis 750 Euro. Dass der TDI noch einmal 1750 Euro mehr kostet, macht ihn zum Fall für Vielfahrer. So liefern sich die drei zum Ende hin ein ganz enges Rennen, aber wie so oft gewinnt den Vergleichstest: der Golf. ■

Gesucht: der beste

Nach Limousine und Variant steht mit dem neuen Sportsvan nun eine weitere Golf-Spielart beim Händler, der Nachfolger des Golf Plus. Völlig klar: Jeder der drei will in seinem Segment spitze sein. Und wer ist nun der Allerbeste? Wir geben die Antwort.

TEXT Michael von Maydell // **FOTOS** Hans-Dieter Seufert

IM VERGLEICH



VW Golf 2.0 TDI:
150 PS, 340 Nm,
0–100 km/h in 8,4 s,
ab 26 800 Euro



VW Golf Sportsvan 2.0 TDI: 150 PS, 340 Nm,
0–100 km/h in 8,7 s,
ab 28 350 Euro



VW Golf Variant 2.0 TDI:
150 PS, 340 Nm,
0–100 km/h in 8,8 s,
ab 28 250 Euro

Golf

Vierzig Jahre baut Volkswagen nun den Golf, und immer noch verkauft sich in Deutschland kein Auto besser. Allein im Juni gingen 1044 frische Fahrzeugbriefe auf diesen Wagentyp über den Tisch – pro Werktag wohlgemerkt. So bitter es für die Konkurrenten auch ist: Kaum ein Auto hat bei auto motor und sport mehr Vergleichstests gewonnen, egal ob als Limousine, Variant oder Golf Plus, der sich gerade zum schickeren Sportsvan gewandelt hat. Anlass genug, diese drei Gölfe mal gegeneinanderzustellen.

Um die entscheidenden Unterschiede nicht zu verfälschen, sind alle drei Testwagen in der edelsten Highline-Ausführung als 2.0 TDI (150 PS) mit Schaltgetriebe, adaptiven Dämpfern und gleicher Bereifung vorgefahren. Zudem haben wir gründlich über Längen, Literangaben und Ausstattungslisten gegrübelt, sind über Schlechtwegstrecken gerumpelt und ams-Verbrauchsrunden gefahren. Und tatsächlich – es gibt sie, die Unterschiede. Teils sind sie sogar überraschend.

Dann mal los. Der günstigste Golf ist die normale, 4,26 Meter lange Limousine, die mit vier Türen (900 Euro Aufpreis), 150-PS-TDI und Grundausstattung für 26 800 Euro in der Liste steht. Beim hier getesteten Highline (28 450 Euro) kommen Nettigkeiten wie Klimaautomatik, höhenverstell- und beheizbare Sportsitze, Bi-Xenon-Scheinwerfer mit Abbiegelicht, zwei Mittelarmlehnen sowie eine Durchlade in der asymmetrisch geteilten Rücksitzlehne dazu.



auto motor und sport
Ausgabe 17/2014
vom 7. August 2014

Der Kombi kostet bei gleicher Ausstattung 1525 Euro mehr, und dafür gibt es bei fast identischem Radstand ein 30,7 Zentimeter längeres Heck und einen enorm großen Kofferraum. Wie groß? Dazu gleich mehr. Erst stellen wir noch den Sportsvan dazu. Schon mal interessant: Mit einer Länge von 4,34 Metern sortiert sich der Nachfolger des Golf Plus genau zwischen seinen beiden Brüdern ein, ist mit einem Preis von 30 125 Euro aber 150 Euro teurer als der Variant und kostet 1675 Euro mehr als die Limousine.

Und nun folgt schon die erste kleine, punkterelevante Überraschung: Die City-Notbremsfunktion (Front Assist) ist beim Sportsvan 2.0 TDI bereits serienmäßig eingebaut, bei Limousine und Kombi kostet das System dagegen 300 Euro mehr. Ebenfalls erwähnenswert, da zum Nachteil der Limousine: Einen Spurwechselassistenten samt Auspark-Kontrolleur gibt es bei den Gölfen (bislang) nur für die beiden Großen.

Wer bietet den meisten Platz?

So, Preislisten beiseite, Türen auf, einsteigen. Da die Radstände von Limousine und Variant nur um zwei Millimeter differieren, unterscheiden sich deren Innenraummaße minimal. Vier große Personen kommen gut unter und dürften sich an den bequemen, seitenhaltstarken Sportsitzen erfreuen. Sobald es ans Beladen geht, hat die Limousine allerdings schlechte Karten. 380 bis 1270 Liter Gepäck oder 466 Kilo Zuladung – mehr verträgt die

LIMOUSINE: KOMPAKT, AGIL UND ZUGLEICH DER GÜNSTIGSTE





380 bis 1270 Liter Ladevolumen bietet der Kofferraum der Limousine



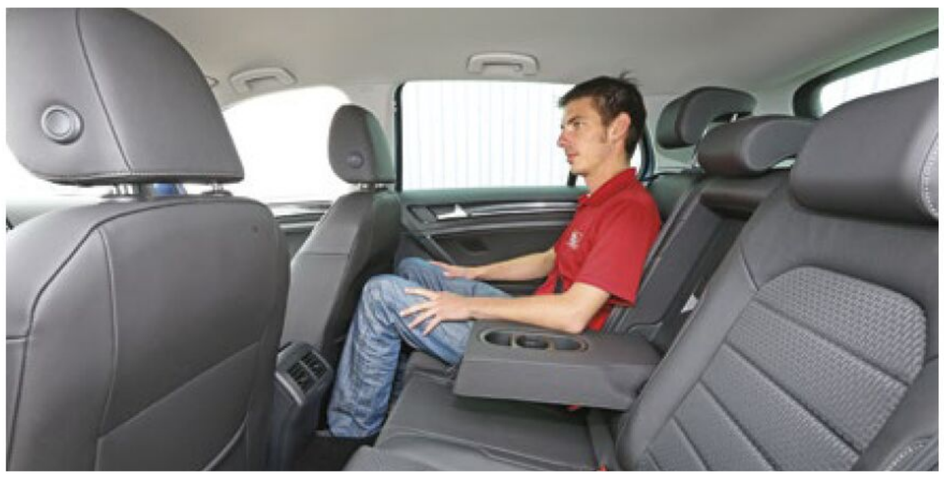
Hochwertig, sauber verarbeitet und mit ausreichend großen Ablagen gut gerüstet – das Cockpit ist klasse



Die Ladekante der Limousine liegt 20 Millimeter über der des Variant



Sind die Lehnen umgelegt, ergibt sich eine fast ebene Fläche



Im Fond von Limousine und Variant erwartet die Insassen eine bequeme, deutlich ausgeformte Sitzbank

SPORTSVAN: VARIABEL UND GEMÜTLICH – ABER TEUER





Fürs Gepäck stehen im Sportsvan 500 bis 1520 Liter Volumen zur Verfügung



Das Armaturenbrett im Sportsvan ist steiler und zentraler ausgerichtet. Sehr breites Fach in der Mittelkonsole



Klapptische bietet nur der Sportsvan. Serie beim 150-PS-TDI



Die mittlere Fondlehne lässt sich serienmäßig separat umklappen



Wer mehr Fußraum benötigt, kann die seitenhaltarme Rückbank um 18 Zentimeter längs verschieben

VARIANT: SEHR GERÄUMIG, KOMFORTABEL UND PRAKTISCH





605 bis 1620 Liter fasst der Kofferraum – nicht viel weniger als im Passat Variant



Per Fernentriegelung klappen die Fondlehnen nach vorn. Die maximale Laderaumlänge beträgt 1,83 Meter



Das Rollo lässt sich klapperfrei im Unterboden verstauen



Die Sitzhöhe liegt sechs Zentimeter unter der des Sportsvan



Der Variant bietet hinten etwas mehr Kopffreiheit und eine tiefere Sitzbank als seine beiden kürzeren Brüder

TECHNISCHE DATEN UND MESSWERTE

VW Golf		2.0 TDI Highline	Sportsvan 2.0 TDI Highline	Variant 2.0 TDI Highline
Motorbauart/Zylinderzahl			Reihe/4	
Hubraum	cm^3		1968	
Leistung	kW (PS) bei 1/min		110 (150) bei 3500	
max. Drehmoment	Nm bei 1/min		340 bei 1750	
Schadstoffeinstufung			Euro 6	
Leergewicht/Zuladung	kg	1391/466	1463/507	1401/569
Länge × Breite (mit Spiegeln) × Höhe	mm	4255 × 1799 (2027) × 1452	4338 × 1807 (2050) × 1578	4562 × 1799 (2027) × 1481
Radstand	mm	2637	2685	2635
Wendekreis links/rechts	m	11,1/11,0	11,0/11,0	11,1/11,0
Gepäckraum	l/VDA	380/1270	500/1520	605/1620
Anhängelast/gebremst	kg	680/1600	730/1600	710/1600
Tankinhalt	l	50	50	50
Innenbreite vorn/hinten	mm	1485/1445	1495/1475	1480/1445
Innenhöhe vorn/hinten	mm	1020/975	1020/950	1025/985
Normsitzraum	mm	695	780	705
Quadermaß L × B × H	klein mm groß mm	350 × 870 × 680 1185 × 870 × 680	380 × 945 × 740 1325 × 945 × 740	645 × 840 × 590 1520 × 840 × 590
Testwagenbereifung			225/45 R 17 W Dunlop SportMaxx RT	
Kraftübertragung			Vorderradantrieb Sechsganggetriebe	
Beschleunigung	s			
0 – 80 km/h		6,1	6,2	6,3
0 – 100 km/h		8,4	8,7	8,8
0 – 120 km/h		11,7	12,3	12,4
0 – 130 km/h		14,1	14,8	14,7
0 – 140 km/h		16,2	17,3	17,1
0 – 160 km/h		23,1	25,9	24,7
0 – 400 m		16,3	16,4	16,5
Elastizität[1]	s			
60 – 100 km/h (IV./V. Gang)		6,4/10,8	6,6/11,7	7,1/11,9
80 – 120 km/h (V./VI. Gang)		10,1/12,0	11,0/12,1	11,5/13,4
Höchstgeschwindigkeit	km/h	216	212	218
Bremsweg	m			
aus 100 km/h kalt leer		34,8	34,4	35,1
aus 100 km/h kalt beladen		35,4	34,4	34,4
aus 100 km/h warm beladen		34,8	34,1	34,4
aus 160 km/h kalt leer		93	92	91
aus 100 km/h nass		44	44	43
µ-split-Bremsweg		105	100	102
Testverbrauch	l/100 km	6,1	6,5	6,3
min. (ams-Verbrauchsrunde)		4,4	4,7	4,3
maximal		7,7	8,0	7,9
Reichweite	km	819	769	793
NEFZ-Verbrauch	l/100 km	Diesel	Diesel	Diesel
Stadt		5,0	5,1	5,1
über Land		3,6	3,9	3,7
gesamt		4,1	4,3	4,2
CO_2-Ausstoß	g/km	106	112	108
Innengeräusch	dB(A)			
bei 80 km/h		61	62	64
bei 100 km/h		60	63	65
bei 130 km/h		65	68	69
bei 160 km/h		69	72	71
Fahrversuche	km/h			
Slalom 18 m leer/bel.		64,5/63,7	61,4/61,1	62,9/62,3
ams-Wedelgasse leer/bel.		136,1/134,7	132,4/131,6	132,0/131,1
ams-Ausweichgasse leer				
Einfahr-/Ausfahrgeschwindigkeit		71/53	70/47	70/52
Festkosten	Euro			
Steuer		212,–	224,–	216,–
Haftpflicht		286,–	276,–	276,–
Teilkasko[2]		140,–	148,–	167,–
Vollkasko[3]		412,–	415,–	416,–
Unterhaltskosten im Monat[4]				
bei 15 000 km/Jahr	Euro	176,–	181,–	181,–
bei 30 000 km/Jahr	Euro	300,–	308,–	305,–
Grundpreis (2014)	Euro	28 450,–	30 125,–	29 975,–
Ausstattung	Euro			
adaptives Fahrwerk		1015,–	1000,–	1015,–
Navigationssystem		2315,–	2315,–	2315,–
Bi-Xenon-Scheinwerfer		•	•	•

[1] Für die Punktwertung sind die im zweithöchsten (60 bis 100 km/h) und höchsten (80 bis 120 km/h) Gang erzielten Werte maßgebend; [2] ohne SB; [3] mit 150 Euro SB; [4] ohne Wertverlust; • = Serie



Variant und Sportsvan federn auf der Rüttelstrecke geschmeidiger

1391 Kilo schwere Version nicht. Immerhin: Die Hutablage passt zur Not unter den verstellbaren Ladeboden, und wie für die beiden Brüder gibt es optional einen umklappbaren Beifahrersitz – jedoch nie für die Highline-Modelle.

Den Kombi-Fahrer dürfte diese Einschränkung kaum stören. Schließlich kann er auch so bis zu 1,83 Meter lange Gegenstände auf der nahezu ebenen Ladefläche platzieren – wenn er denn die Lehnen per Fernentriegelung umgelegt hat. 1620 Liter an Gepäck nimmt der mit der niedrigsten Ladekante (625 mm) gesegnete Variant so mit, als Fünfsitzer bleiben immer noch 605 Liter. Praktisch: Gepäckrollo und Trennnetz (175 Euro) passen – falls nötig – auch in die Unterbodenfächer.

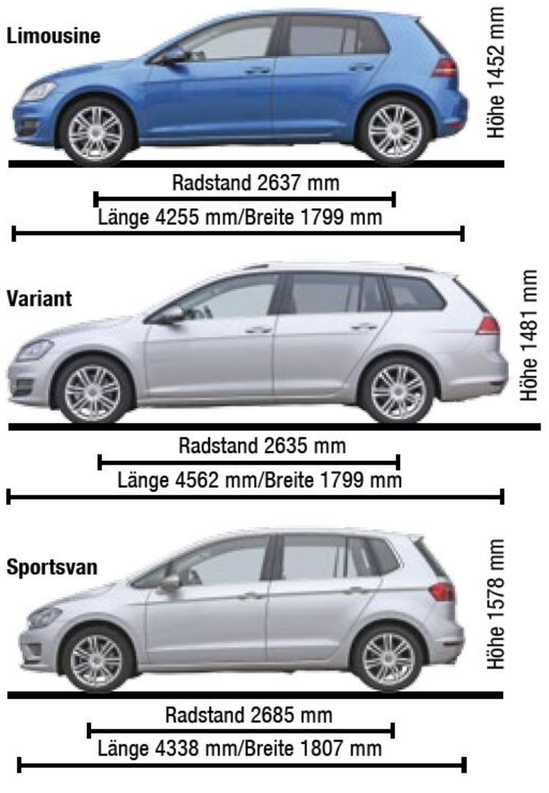
Da kann selbst der 1463 Kilo schwere Sportsvan nicht mithalten. Ein Netz gibt es erst gar nicht, und mehr als 500 bzw. 1520 Liter passen nicht hinein. Immerhin lässt sich seine dreiteilige Rückbank um 18 Zentimeter verschieben und die Lehnenneigung variieren.

Wo reist es sich bequemer?

Ohnehin liegen die Vorzüge des bis zu 12,6 Zentimeter höheren Vans eher im leichten, rückenfreundlichen Zustieg und im üppigen Raumangebot. Seine Vordersitze sind sechs Zentimeter höher montiert, und dank fünf Zentimeter längerem Radstand sowie der verschiebbaren Bank bietet der Sportsvan im Fond rund acht Zentimeter mehr Beinfreiheit als seine Brüder. Einziger Nachteil: Die im Testwagen mit rutschigem Leder bezogene Sitzbank ist weniger ausgeformt, straffer und bietet mit 490 Millimetern weniger Sitztiefe als die

ABMESSUNGEN

Während beim 30,7 Zentimeter längeren Variant der Radstand fast dem der Limousine gleicht, stehen beim 4,34 Meter langen Sportsvan die Achsen rund fünf Zentimeter weiter auseinander. Das erhöht die Beinfreiheit im Fond.





deutlich bequemeren Highline-Stoffbänke (515 mm) von Variant und Limousine.

Das Interieur des Sportsvan selbst ist ebenso hochwertig und sorgfältig verarbeitet, nur ist sein Armaturenbrett insgesamt etwas steiler ausgerichtet, und die Mittelkonsole bietet ein breiteres Fach, da der Parkbremsschalter nach vorn zum Schalthebel umziehen musste. Dort sitzt bei allen drei Gölfen auch die Auswahltaste der adaptiven Fahrwerksregelung, und natürlich stellt sich die Frage: Bieten alle auch den gleichen Fahrkomfort? Nein. Leer wie beladen verarbeitet die Limousine Unebenheiten und Querfugen längst nicht so geschmeidig und polterfrei wie die größeren Ableger, die sich hier kaum voneinander unterscheiden.

Erst im Handling-Parcours und bei flotter Kurvenfahrt differieren die beiden deutlicher. So gibt sich der Sportsvan schwerfälliger, nimmt Kurven mit mehr Seitenneigung und lenkt zudem nicht so direkt ein wie der ruhiger liegende Kombi. Am besten schneidet hier die Limousine ab, die mit leichtfüßiger Agilität und hoher Fahrpräzision beeindruckt. Zudem spurtet sie bei Bedarf in nur 8,4 Sekunden auf Tempo 100, während der Sportsvan schon 0,3 Sekunden mehr benötigt und der Variant hintendran folgt.

Die Zweiliter-Diesel selbst? Vorbildlich. Mit dem strammen Drehmoment von 340 Nm ab 1750/min schieben sie stets kraftvoll an und bleiben dabei leise, laufruhig und sparsam. Unterschiede sind kaum zu spüren, selbst die Minimal- und Testverbräuche (4,3 bis maximal 6,5 l/100 km) gleichen sich bis auf ein oder zwei Schnapsgläser Diesel.

Und jetzt? Tja – Variant und Sportsvan bringen die Urform ziemlich in Bedrängnis. Und in Summe ist der Variant der Beste. ■



1. Golf Variant
Wer bietet mehr? Keiner. Der Kombi verbindet gekonnt enormes Ladevolumen mit hohem Fahrkomfort und ist bei Bedarf sehr flott unterwegs.



2. Golf
Dem Original mangelt es hier im Vergleich an Platz und Komfort. Dafür offeriert er das beste Handling, ist schnell, sparsam und günstig. Ein klasse Golf.



3. Golf Sportsvan
Komfortabel wie der Variant, aber letztlich nicht ganz so geräumig, liegt er zunächst knapp vor der Limousine. Sein hoher Preis wirft ihn aber zurück.

ERGEBNISSE

VW Golf (Maximalpunktzahl)		Variant 2.0 TDI	2.0 TDI	Sportsvan 2.0 TDI
Karosserie				
Innenmaße	(10)	8	8	9
Raumgefühl	(10)	8	8	9
Kofferraum	(15)	12	5	9
Zuladung	(10)	7	3	5
Funktionalität	(5)	4	3	4
Variabilität	(10)	7	7	8
Instrumente	(10)	9	9	9
Rundumsicht	(15)	10	11	10
Zusatzausstattung	(5)	4	4	4
Qualitätsanmutung	(10)	8	8	8
SUMME	**(100)**	**77**	**66**	**75**
Sicherheit				
passive Sicherheitsausstattung	(15)	11	11	11
aktive Sicherheit	(15)	10	9	11
Licht	(10)	9	9	9
Bedienbarkeit	(10)	8	8	8
Bremsweg leer (100 km/h)	(10)	7	7	8
Bremsweg leer nass (100 km/h)	(5)	5	5	5
Bremsweg kalt beladen (100 km/h)	(5)	4	3	4
Bremsweg warm beladen (100 km/h)	(10)	8	8	8
Verzögerung 160 km/h	(5)	5	4	4
Pedalgefühl	(5)	4	4	4
µ-split-Stabilität	(5)	4	4	4
µ-split-Bremsweg	(5)	4	4	4
SUMME	**(100)**	**79**	**76**	**80**
Fahrkomfort				
Federung leer	(25)	22	20	22
Federung beladen	(15)	13	11	13
Sitze vorn	(20)	18	18	17
Sitze hinten	(10)	8	8	8
Klimatisierung	(10)	8	8	8
Innengeräusch-Messwerte[1)]	(10)	9	10	9
Geräuscheindruck	(10)	7	7	7
SUMME	**(100)**	**85**	**82**	**84**
Antrieb				
Laufkultur	(10)	8	8	8
Durchzugskraft	(10)	8	8	8
Leistungsentfaltung	(5)	3	3	3
Schaltung/Getriebeabstufung	(10)	8	8	7
Beschleunig./Höchstgeschwindigkeit	(20)	14	16	14
Elastizität	(20)	9	11	9
Testverbrauch	(20)	15	16	15
Reichweite	(5)	4	5	4
SUMME	**(100)**	**69**	**75**	**68**
Fahreigenschaften				
Handling	(15)	12	13	10
Lenkung	(10)	8	8	8
Traktion/Wintertauglichkeit	(10)	8	8	8
Geradeauslauf/Windempfindlichkeit	(5)	4	4	4
Wendekreis	(10)	3	3	3
Fahrsicherheit leer	(25)	23	23	23
Fahrsicherheit beladen	(15)	13	13	13
Fahrdynamik	(10)	7	8	6
SUMME	**(100)**	**78**	**80**	**75**
Eigenschaftswertung	**(500)**	**388**	**379**	**382**
Umwelt				
Minimalverbrauch	(20)	15	15	14
Emissionsverhalten	(15)	13	13	13
Leergewicht	(10)	6	7	6
Stand- und Fahrgeräusch[1)]	(5)	5	5	5
SUMME	**(50)**	**39**	**40**	**38**
Kosten				
Grundpreis[1)]	(25)	23	25	22
Ausstattung[1)]	(10)	10	10	10
Aufpreisgestaltung	(5)	4	4	4
Wiederverkaufschancen	(10)	8	8	8
Festkosten für 5 Jahre[1)]	(10)	10	10	10
Wartung/Reparaturen 100 000 km[1)]	(15)	15	15	15
Kraftstoffkosten 100 000 km[1)]	(15)	15	15	15
Garantie	(10)	5	5	5
SUMME	**(100)**	**90**	**92**	**89**
Gesamtwertung	**(650)**	**517**	**511**	**509**
		1	2	3

[1)] Bester erhält volle Punktzahl

Watt-Ablösung

Der Käfer mobilisierte einst halb Deutschland. Sein Nachfolger Golf prägte sogar eine eigene Klasse – ach was, eine ganze Generation. Und jetzt übernimmt der ID.3, oder?

TEXT Clemens Hirschfeld // **FOTOS** Maximilián Balázs



auto motor und sport
Ausgabe 17/2021
vom 29. Juli 2021



Gefühlt bietet der ID.3 mehr Platz, messbar ist das aber nur im Fond. Anfassen will man das mit Ambiente-LEDs inszenierte Hartplastik-Interieur eher nicht. Das umstandskrämerische Infotainment ist serienmäßig. Die schicken 20-Zoll-Felgen kosten 1800 Euro und etwas Abrollkomfort

Gleich drei Großprojekte auf einmal? Das war dann doch selbst für Volkswagen ein bisschen zu viel. Neben dem Golf samt modifizierter MQB-Plattform entwickelte man in Wolfsburg gleichzeitig den Modularen E-Antriebs-Baukasten (MEB) des ID.3 – und für beide zusammen noch ein zentrales Infotainment- und Assistenz-System, den MIB. Vor allem Letzteres bereitete aber derartige Startschwierigkeiten, dass sie die Frage, wer denn nun der bessere Wagen fürs Volk sei, komplett überschatteten.

Mit dem neuesten Update, das gerade over the air einfliegt, scheinen nun die größten Bugs behoben zu sein. Wir können also endlich klären, ob der ID.3 die größte Revolution für VW seit dem Käfer ist, oder hat der Golf doch (noch) nicht ausgedient? Wie wir das machen? Na, wir testen. Und fangen gleich mit den Antrieben an.

Den ID.3 gibt es natürlich nur rein elektrisch, wobei sich die Auswahl auf zwei Leistungsstufen (150 und 204 PS) und drei Akkugrößen (45, 58 und 77 kWh) beschränkt. Dagegen besteht beim Golf auch in Generation acht die Qual der Wahl: Egal ob als Benziner, Diesel, Erdgas, Mild- oder Plug-in-Hybrid – fast alles ist möglich, auch als Kombi. Für den Vergleichstest der Basisvarianten schickt VW den kompakten Viertürer als 1.0 eTSI ins Rennen.

Keine schlechte Wahl, schließlich ist der mildhybridisierte Dreizylinder im Testschnitt einigermaßen sparsam unterwegs (6,7 Liter/100 km), wobei eine Fünf vor dem Komma locker drin ist. Ebenso zurückhaltend sind allerdings auch die Fahrleistungen. Mit 110 PS und 200 Nm – von denen das Drehmomentmaximum nur im schmalen Bereich von 2000 bis 3000/min anliegt – beschleunigt der stets mit DKG gekoppelte Mildhybrid-Golf in gemächlichen 11,1 Sekunden auf Tempo 100.

Und ja, das fühlt sich genau so an, wie es sich liest. Aufhorchen lässt einen nur der sonst gut gedämmte Dreizylinder, der aber gegenüber einem E-Antrieb vor allem unter Last regelrecht unkultiviert wirkt. Wie gut, dass ihn der 48-Volt-Startergenerator im Schubbetrieb, etwa vor roten Ampelkreuzungen, komplett abstellt.

Das hat der ID.3 nicht nötig. Vielmehr nutzt er – auf Wunsch sogar weitestgehend selbstständig – das Heranrollen zur Energierückgewinnung. Schaltet die Ampel auf Grün, absolviert er die Sprintübung nicht nur flüsternd, sondern mit 9,3 Sekunden auch schneller. Selbst beim Überholen tritt der Stromer in der kleinsten Leistungsstufe mit 150 PS subjektiv und messbar stärker an. Klar, schließlich drückt der Synchronmotor permanent mit 310 Nm Drehmoment.

Zur Wahrheit gehört aber, dass der ID.3 bei Tempo 160 abregelt, während der Golf sogar die 200er-Marke knackt – ein Zugeständnis an den Stromverbrauch. Der liegt im Testmittel bei 22,3 kWh/100 km. Im Test sind mit dem 45-kWh-Akku und optionaler Wärmepumpe (990 Euro) bei som-

9,3 Sekunden benötigt der 150 PS starke ID.3 für den Standardsprint auf 100 km/h. Der nur 110 PS schwache Golf braucht fast zwei Sekunden mehr und wirkt subjektiv viel behäbiger



merlichen Temperaturen nur 215 km Reichweite drin. Klingt wenig und wird im Winter noch weniger, zumal der Golf jederzeit mehr als dreimal so weit mit einer Tankfüllung kommt.

Trotzdem dürfte den meisten die Reichweite des Stromers im Alltag reichen. Wenn es damit aber auch in den Urlaub geht, sollte auf jeden Fall die 110-kW-Schnellladeoption für 650 Euro bestellt werden, die den ID.3 in 28 Minuten zu 80 Prozent aufladen kann. Oder Sie ordern ihn gleich mit dem größeren 58- oder 77-kWh-Akku (plus 3500 beziehungsweise 10 660 Euro).

Wenn der Preis stimmt …

Sie merken schon, das geht schnell ins Geld. Und damit sind wir bei den Kosten: Der Golf ist mit einem Testwagenpreis von 30 975 Euro nicht gerade günstig, zumal viele Annehmlichkeiten wie das Infotainment-System (Aufpreis 1950 Euro) extra bezahlt werden wollen. Obwohl dies beim ID.3 serienmäßig ist, summiert sich der Testwagenpreis auf 37 015 Euro – unter anderem wegen der teuren 20-Zöller. Kleiner Trost: Sie können davon genau 9570 Euro Umweltprämie abziehen.

Und falls Sie noch eine Wallbox für das Laden zu Hause brauchen – mit maximal 7,2 kW dauert Vollladen mit Wechselstrom rund sechseinhalb Stunden –, fördert der Staat deren Kauf mit 900 Euro. Ja, das sind hohe Anfangsinvestitionen, die sich langfristig rechnen. Denn durch die Befreiung von der Kfz-Steuer sowie niedrigere Wartungs- und Energiekosten fällt der Unterhalt um etwa ein Drittel geringer aus als beim Golf.

Und es wird noch besser. Stattet man beide Kompaktwagen vergleichbar aus, spart man mit dem ID.3 rund 7000 Euro bei der Anschaffung. Dabei gilt jedoch die Faustregel: Je mehr Sie ankreuzen, desto geringer wird die Preisdifferenz. VW verschnürt die Extras beim Stromer nämlich meist in teurere Pakete, während sich der Golf fast frei konfigurieren lässt. Und noch ein Argument spricht derzeit für den Klassiker: der Wiederverkauf. Obwohl VW acht Jahre Akkugarantie beim ID.3 gibt, kann Ihnen heute niemand zuverlässig prognostizieren, wo sich der Restwert des E-Autos zukünftig einpendelt.

Gutes Stichwort, denn wir sind zurück auf der Straße. Und die wird gerade richtig kurvig und ist zudem noch schlecht asphaltiert. Den Golf mit optionalen 18-Zoll-Sportreifen und Basisfahrwerk beeindruckt das nicht: Mühelos schluckt er sämtliche Unebenheiten und stabilisiert seinen Aufbau auch in engen Wechselkurven. Braucht es da überhaupt adaptive Dämpfer, wie sie der ID.3 für 1150 Euro an Bord hat? Immerhin federt der „Volkswagen“ so ebenfalls auf hohem Niveau.

Allerdings bringt er seinen höheren Aufbau auf schlechten Straßen nicht ganz so gut unter Kontrolle, auch weil die Spreizung der Fahrmodi (Eco, Comfort und Sport) sehr gering ausfällt. Hinzu

Auch im Golf gibt es viel harten Kunststoff und genügend Platz, jedoch weniger Ablagen. Etwas benutzerfreundlicher: klassische Lenkradtasten und übersichtlicheres Digitalcockpit samt Head-up-Display. Die 18-Zöller samt Sportreifen erhöhen Grip- und Preislevel (1755 Euro)

1300 Kilogramm darf der Golf an den Haken hängen. Für den ID.3 bekommt man lediglich einen Fahrradträger. Und auch auf dem Dach darf nichts lasten



Motorhaube versus Wartungsklappe: Im Golf werkelt der mildhybridisierte und recht gut gedämmte Dreizylinder. Er wirkt vergleichsweise schlaff, ist aber sparsam. Im ID.3 füllt man vorn nur die Betriebsflüssigkeiten auf – der E-Motor sitzt im Heck. Platz für Ladekabel ist vorn nicht vorgesehen

kommt, dass er beim flinken Kurvenfahren früher über die rollwiderstandsoptimierten, 20 Zoll großen Eco-Reifen auf der Vorderachse schiebt und mit der indirekteren Lenkung – außer beim Rangieren – schneller an seine Grenzen stößt.

Ein Grund dafür ist sein Gewicht von 1777 kg – fast eine halbe Tonne mehr als beim Golf! Klingt dramatisch, nur spürt man davon wegen des niedrigen Schwerpunkts und der nahezu ausgeglichenen Gewichtsverteilung nicht viel. So kurvt der ID.3 agil um die Hütchen, wenngleich beim doppelten Spurwechsel deutlich langsamer. Mehr Zeit und Raum nimmt sich der E-VW jedoch auch bei der Vollbremsung aus Tempo 100, mit seinen Trommelbremsen an der Hinterachse braucht er dazu 36,1 Meter. Der rundum mit Scheibenbremsen und Sportreifen ausgestattete Golf steht hingegen nach 34,4 Metern.

Mehr Raum, weniger Last

Zum Abschluss widmen wir uns noch den inneren Werten, denn auf die kommt es doch an, oder? Obwohl beide VW innen wie außen ähnlich lang und breit bauen, ist der Raumeindruck ein gänzlich anderer. Durch die Skateboard-artige Architektur des MEB mit dem Akkupaket zwischen den Achsen wächst der Radstand auf 2,77 Meter (Golf: 2,62 Meter). Im ID.3 thront man neun Zentimeter höher in einem luftigen Ambiente und erfreut sich an vielen großen Ablagemöglichkeiten sowie bis zu 30 Farben der Interieurbeleuchtung.

215 Kilometer schafft der ID.3 mit dem kleinen 45-kWh-Akku im Test. Wer mehr braucht, investiert in größere Batterien oder in den Golf, der bis zu 746 Kilometer weit kommt

Blöd nur, dass die Teile und Verkleidungen fast ausschließlich aus hartem Plastik zusammengesetzt und wichtige Bedienfelder unter dem Mitteldisplay nicht beleuchtet sind. Im Fond stört das weniger, zumal man dort durch die großzügiger bemessenen Türen bequemer einsteigt als in den Golf und sogar zu dritt die Beine ausstrecken kann, weil ein Mitteltunnel fehlt.

Da das Kofferraumvolumen der beiden fast identisch ausfällt und lediglich die Ladekante des ID.3 zehn Zentimeter höher liegt, fragen Sie sich zu Recht: Wo ist bei ihm der Haken? Antwort: Es gibt keinen – zumindest keinen zum Ziehen. Dem ID.3 können Sie lediglich einen Fahrradträger auf die Kupplung schnallen, aber keine Box aufs Dach. Und da es keinen Frontkofferraum gibt, müssen die Ladekabel ins Heck.

Der Golf dagegen verträgt fast eine halbe Tonne oder schleppt bis zu 1300 kg. Zwar ist es im Fond kuscheliger, dafür fühlt sich der Fahrer vorn in den Sportsitzen besser integriert als im ID.3. Zudem ärgert er sich im Golf weniger über die ebenfalls simplen Materialien oder die Bedienung des Infotainments, da man den Bordcomputer hier mit klassischen Tasten statt Touchfeldern bedient und sich die Anzeigen besser ablesen lassen.

So ist der Golf (noch) der bessere Wagen fürs Volk – aber auch der teurere. Doch jede Wachablösung braucht ihre Zeit: Käfer und Golf wurden schließlich mehr als ein Vierteljahrhundert lang parallel produziert. ■

TECHNISCHE DATEN UND MESSWERTE

VW		Golf 1.0 eTSI Life	ID.3 Pro Pure
Antrieb			
Motorbauart/Zylinderzahl		Reihe/3	permanenterregter Synchronmotor/–
Nockenwellenantrieb/Aufladung		Zahnriemen/Turbo	–
Hubraum	cm^3	999	–
Leistung	kW (PS) bei 1/min	81 (110) bei 5500	110 (150)
max. Drehmoment	Nm bei 1/min	200 bei 2000	310
Kraftübertragung		Vorderradantrieb Siebengang-DKG	Hinterradantrieb feste Übersetzung
Testwagenbereifung		225/40 R 18 Y Bridgestone Potenza S005	215/45 R 20 T Bridgestone Turanza Eco
Maße/Gewichte			
Leergewicht/Zuladung/Sitze	kg	1316/494/5	1777/473/5
Anhängelast/gebremst	kg	650/1300	–/–
Länge × Breite (mit Spiegeln) × Höhe	mm	4284 × 1789 (2073) × 1491	4261 × 1809 (2070) × 1568
Radstand	mm	2619	2770
Wendekreis links/rechts	m	10,9/10,9	10,1/10,1
Gepäckraum	l/VDA	381/1237	385/1267
Ladekantenhöhe	mm	660	760
Innenbreite vorn/hinten	mm	1485/1430	1445/1435
Innenhöhe vorn/hinten	mm	1030/965	1030/940
Normsitzraum	mm	690	730
Sitzhöhe über Fahrbahn	mm	470	560
Verbrauch/Reichweite/CO_2			
Testverbrauch	auf 100 km	6,7 l	22,3 kWh
ams-Eco		5,3 l	16,0 kWh
ams-Pendler		6,6 l	22,3 kWh
ams-Sportfahrer		8,7 l	28,9 kWh
CO_2-Ausstoß im Test	g/km	156	89[1]
WLTP-Verbrauch		Super	Strom
gesamt	auf 100 km	5,1 l	15,5 kWh
Schadstoffeinstufung		Euro 6d	–
CO_2-Ausstoß (WLTP)	g/km	117	0
Batteriekapazität/Tankinhalt		–/50 l	45 kWh (netto)/–
Reichweite Eco/Test	km	943/746	300/215
Beschleunigung/Höchstgeschwindigkeit			
Beschleunigung	s		
0 – 50 km/h		3,6	3,0
0 – 80 km/h		7,5	6,2
0 – 100 km/h		11,1	9,3
0 – 120 km/h		16,0	13,4
0 – 130 km/h		18,8	16,0
0 – 140 km/h		22,3	19,0
0 – 160 km/h		32,4	26,9
0 – 400 m		17,7	16,7
Zwischenspurt	s		
60 – 100/80 – 120 km/h		6,4/8,5	5,5/7,2
Höchstgeschwindigkeit	km/h	202	160
Bremswege			
aus 100 km/h kalt[2]	m	34,4	36,1
aus 100 km/h warm[2]		34,3	35,4
Innengeräusche			
bei 80 km/h	letzter Gang	65	63
bei 100 km/h	dB(A)	67	67
bei 130 km/h		70	70
bei 160 km/h		72	73
Fahrversuche			
Slalom 18 m	TC/ESP ein/aus	65,5/65,5	62,6/–[3]
doppelter Spurwechsel	km/h	140,4/140,9	128,6/–[3]
Fahrdynamikbewertung		◄ Ø ►	◄ Ø ►
Lenkpräzision	indirekt/direkt		
Balance	unter-/übersteuernd		
ESP	konservativ/sportlich		
Beherrschb.	leicht/anspruchsvoll		
Fahrzeugkonzept	konservativ/sportl.		
Kosten			
Festkosten	Euro		
Steuer[4]/Haftpflicht		64,–/387,–	68,–/366,–
Teilkasko[5]/Vollkasko[6]		81,–/423,–	62,–/372,–
Unterhaltskosten im Monat[7]			
bei 15 000/30 000 km/Jahr	Euro	236,–/431,–	180,–/344,–
Grundpreis (2021)	Euro	28 085,–	31 960,–[8]
Testwagenpreis	Euro	30 975,–[9]	37 015,–[8],[9]

[1] auf Basis Testverbrauch und Strommix für Deutschland mit 401 Gramm CO_2 pro kWh; [2] Prüfgeschwindigkeit 100 km/h bei Vmax < 180 km/h (langsamstes Fahrzeug); [3] nicht deaktivierbar; [4] steuerbefreit für 10 Jahre; [5] ohne SB; [6] mit 150 Euro SB; [7] ohne Wertverlust; [8] vor Abzug von 9570 Euro Umweltbonus; [9] inklusive fahrdynamischer und komfortrelevanter Extras



1. VW Golf

Er ist und bleibt ein Kompaktwagen für alle Fälle: Der Golf kurvt flink, bremst sicher und federt dazu noch komfortabel. Doch selbst mit dem schwächlicheren Mildhybrid ist er teurer.



2. VW ID.3

Auf vergleichbarem Raum schafft der ID.3 vor allem im Fond mehr Platz. Der E-Antrieb hat Wucht, aber mit kleinem Akku wenig Ausdauer. Trotz der E-Auto-Prämie verliert er knapp.

ERGEBNISSE

VW (Maximalpunktzahl)		Golf 1.0 eTSI	ID.3 Pro (45 kWh)
Karosserie			
Raumangebot	(20)	9	9
Kofferraumvolumen	(15)	8	8
Zuladung	(10)	7	6
Variabilität/Funktionalität	(20)	14	16
Instrumente/Anzeige	(30)	25	18
Bedienung	(40)	29	26
Rundumsicht	(5)	4	4
Qualitätsanmutung	(10)	7	6
SUMME	**(150)**	**103**	**93**
Sicherheit			
Sicherheitsausstatt./-assistenz	(30)	16	16
Licht	(15)	14	14
Bremsweg kalt (100 km/h)	(20)	13	9
Bremsweg kalt (130 km/h)	(20)	–	–
Bremsweg warm (100 km/h)	(20)	13	11
Pedalgefühl	(5)	4	3
Fahrstabilität	(40)	37	35
SUMME	**(150)**	**97**	**88**
Komfort			
Federungskomfort	(40)	34	32
Sitze vorn	(20)	16	13
Sitze hinten	(15)	12	14
Multimedia	(30)	22	22
Komfort-Assistenzsysteme	(10)	6	6
Klimatisierung	(15)	12	12
Innengeräusch-Messwerte	(10)	7	7
Geräuscheindruck	(10)	7	9
SUMME	**(150)**	**116**	**115**
Antrieb			
Laufkultur	(10)	7	10
Durchzugskraft	(20)	6	9
Leistungsentfaltung	(20)	8	14
Schaltung/Getriebeabstufung	(10)	8	10
Beschl./Höchstgeschwindigkeit	(15)	4	4
Zwischenbeschleunigung	(10)	3	4
Reichweite	(20)	15	0
Dauer Energiezufuhr	(15)	15	6
SUMME	**(120)**	**66**	**57**
Fahrverhalten			
Fahrdynamik	(10)	6	4
Handling/Fahrspaß	(25)	20	18
Lenkung	(20)	18	16
Wendekreis	(10)	5	8
Traktion/Wintertauglichkeit	(15)	11	10
Fahrmodi/Regelsysteme	(10)	2	7
Geradeauslauf/Windempf.	(10)	9	9
SUMME	**(100)**	**71**	**72**
CO_2-Emission Testverbrauch	(50)	16	30
SUMME	**(50)**	**16**	**30**
Eigenschaftswertung	**(720)**	**469**	**455**
Kosten			
Testwagenpreis*	(50)	42	50
Ausstattung*	(10)	7	10
Aufpreisgestaltung	(15)	11	7
Wiederverkaufschancen	(10)	8	5
Festkosten für 5 Jahre*	(10)	9	10
Wart./Reparatur 100 000 km*	(20)	19	20
Energiekosten 100 000 km*	(25)	20	25
Garantie	(10)	3	3
SUMME	**(150)**	**119**	**130**
Gesamtwertung	**(870)**	**588**	**585**
		1	**2**

* Bester erhält volle Punktzahl

R ist wieder da!

Auch nach der Modellpflege bleibt dem Golf das R-Topmodell erhalten – und zwar mit 333 PS als Standardleistung. Optisch noch etwas schüchtern in Tarnfolie, darf auto motor und sport mit dem Prototyp schon mal fleißig Schnee- und Eiskristalle umschichten.

TEXT Jens Dralle // **FOTOS** Hans-Dieter Seufert, VW (1)

Ein perfektes Leben? Soll angeblich existieren. Frei von Fehlern, reich an Harmonie. Jetzt, da du den Golf R nach der Bergauf-Links ganz hinten im letzten Eck des Fahrgeländes per Lastwechsel betont lässig in die schon leicht schlonzige Bergab-Rechts umsetzt, prasselt diese Harmonie lautstark in Form von Schneematsch in den Radhäusern. Doch zu viel Harmonie? Hm. Klingt andererseits irgendwie … fad, langweilig. Oder? Wichtig ist: Wer Fehler begeht, muss dazu stehen. Also: auto motor und sport hat's verbockt. Ganz klar. Irgendwie fiel der 20. Geburtstag des Golf R durch den Rost. Obwohl VW großzügig mit dem Sondermodell „20 Years" dazu einlud, rauschte das Fest einfach so vorbei.

Gut, dass die Truppe aus der lauschigen Gemeinde Warmenau im Norden Wolfsburgs nicht nachtragend ist und bereits jetzt den Fahrersitz des modellgepflegten Golf R freigibt. Laut Peter Jost, zuständig für Vertrieb und Marketing bei VW R, stand beim Facelift „noch mehr Fahrspaß, mehr Leistung und ein etwas aggressiveres Design" im Lastenheft, „auch wenn unsere Kunden eher den Wolf im Schafspelz bevorzugen".

Na gut, dieser Golf steckt eh noch unter der 50-Jahre-Geburtstag-Tarnfolie, die er erst im Sommer verliert. Zudem darf er heute lediglich auf Eis und Schnee bewegt werden, was einen aussagekräftigen Rundum-Fahrbericht ausschließt. Wen stört's? Lasst uns feiern! Der Prototyp lässt sanfte Bässe aus den vier Endrohren der Akrapovic-Titan-Abgasanlage die Eiskristalle glatt schleifen. Sofort findest du eine passende Sitzposition, angemessen tief, in optimalem Abstand zu Lenkrad und Pedalen.

Dünne Schalensitze, wie es sie noch optional für Generation VI gab? Kehren auch mit der Modellpflege nicht zurück – zu aufwendig und teuer in der Homologation, jedenfalls gemessen an der Absatzprognose. Achtung, Spoiler: Zumindest am Ende dieses Tages werden Schalensitze nicht gefehlt haben, obwohl dasselbe auch für die Querbeschleunigung gilt. Zunächst jedoch: gemütliches Einrollen auf den zahlreichen Kursen des Winterfahrparks Stegergut im österreichischen Thomatal. Obwohl insgesamt nur drei Kilometer Streckenlänge zur Verfügung stehen, benötigt deren Unterteilung in diverse Parcours Orientierung. Bis hin zur Kreisbahn mit 60 Metern Durchmesser und 15 Metern Fahrbahnbreite – alles dabei, was es für ein paar launige Stunden braucht.



Not-Ausknopf und schwarze Filzmatten im Cockpit – ein echter Prototyp. Da auf dem großen Zentralbildschirm noch nicht die finale Grafik zu sehen ist, besteht VW auf die Tarnung

Und der Golf? Reicht dir vier Fahrmodi, wobei sich „Race" nochmals in „Special" und „Drift" aufteilt. Spätestens dann darf auch die Stabilitäts-Regelung ESC komplett deaktiviert werden (nun, zumindest solange die einzelnen Fahrmanöver nicht dem Bauteilschutz im Weg stehen – merkst du hin und wieder bei einer gewagten Kombination aus Lenkwinkel und Gaspedalstellung). Allzu viel Zeit, um lange durch die Menüs zu flippern, bleibt nicht. Und überhaupt, was soll jetzt die

Tester-Schauspielerei? Schneestrecke, Allrad-Kompaktwagen mit sogenanntem Torque Splitter an der Hinterachse, Zweiliter-Turbomotor mit 333 PS und voraussichtlich 420 Nm, Drift-Modus: Niedere Instinkte wabern durchs Cockpit wie sonst gerne die Nebelschwaden hier durchs Thomatal. Heute glücklicherweise nicht. Also erst mal im neuen, großen Monitor den Special-Modus angewählt.

Der ist zwar für die Nordschleife optimiert, doch gerade deshalb für diese Bedingungen recht gut geeignet. Warum? Wegen der tendenziell eher weichen Dämpferabstimmung und des ansonsten maximal vorgespannten Antriebsstrangs. So fegst du mühelos und von Beginn an immer schön quer über die Strecken, schnupfst jeden Kurvenradius auf, kannst wunderbar lastwechseln, damit den Golf umsetzen, aber auch in dieser einen, etwas weitläufigen Wechselkurve nur sacht übersteuernd herausbeschleunigen und in einer Geraden zum nächsten Einlenkpunkt hechten.

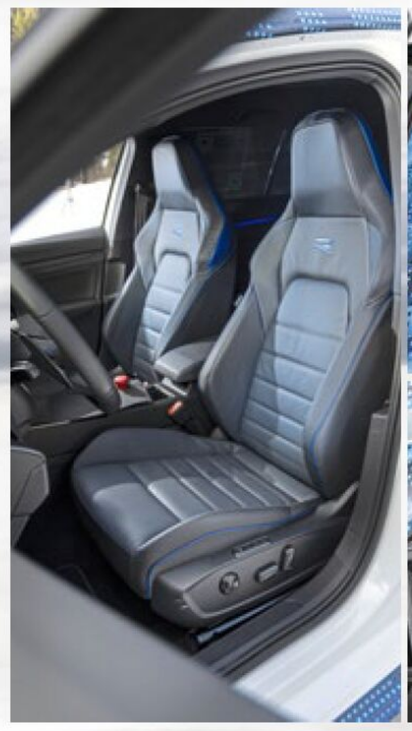
Das Verblüffende dabei: der Turbomotor. Gut, nicht das Aufladungsprinzip als solches, wohl aber das hellwache Ansprechen des Vierzylinders bereits im unteren Drehzahlbereich, speziell eben nach Lastwechsel. Da plumpst das Drehmoment nicht etwa die Kellertreppe herunter, sondern stürmt vielmehr aus dem Erdgeschoss in den ersten Stock. Bildlich gesprochen. Jedenfalls musst du nicht in die Drifterei irgendwelche Leerlauf-Sekunden einplanen, um im richtigen Moment Druck auf den Rädern zu haben. Das Aggregat aus der VW-Universal-Baureihe EA888 mit Nachnamen Evo4 LK3 braucht keine Extraeinladung, verpennt keine Party, ist immer da – und immer mit einem Getränk in der Hand. In jenen Fahrmodi, in denen es darauf ankommt, hält die Elektronik den Ladedruck oben, ermöglicht so das tadellose Ansprechen – und das Arbeiten mit dem R.



„Der Golf ist der Kern der Marke, also zu 100 Prozent R-DNA“
Peter Jost,
Vize-Chef VW R

Quer play

Eine Arbeit, die unglaublich viel Vergnügen bereitet. Erst recht, wenn die niederen Instinkte völlig frei drehen und du den Driftmodus aktivierst. Dann lässt sich der Golf praktisch aus dem Stand









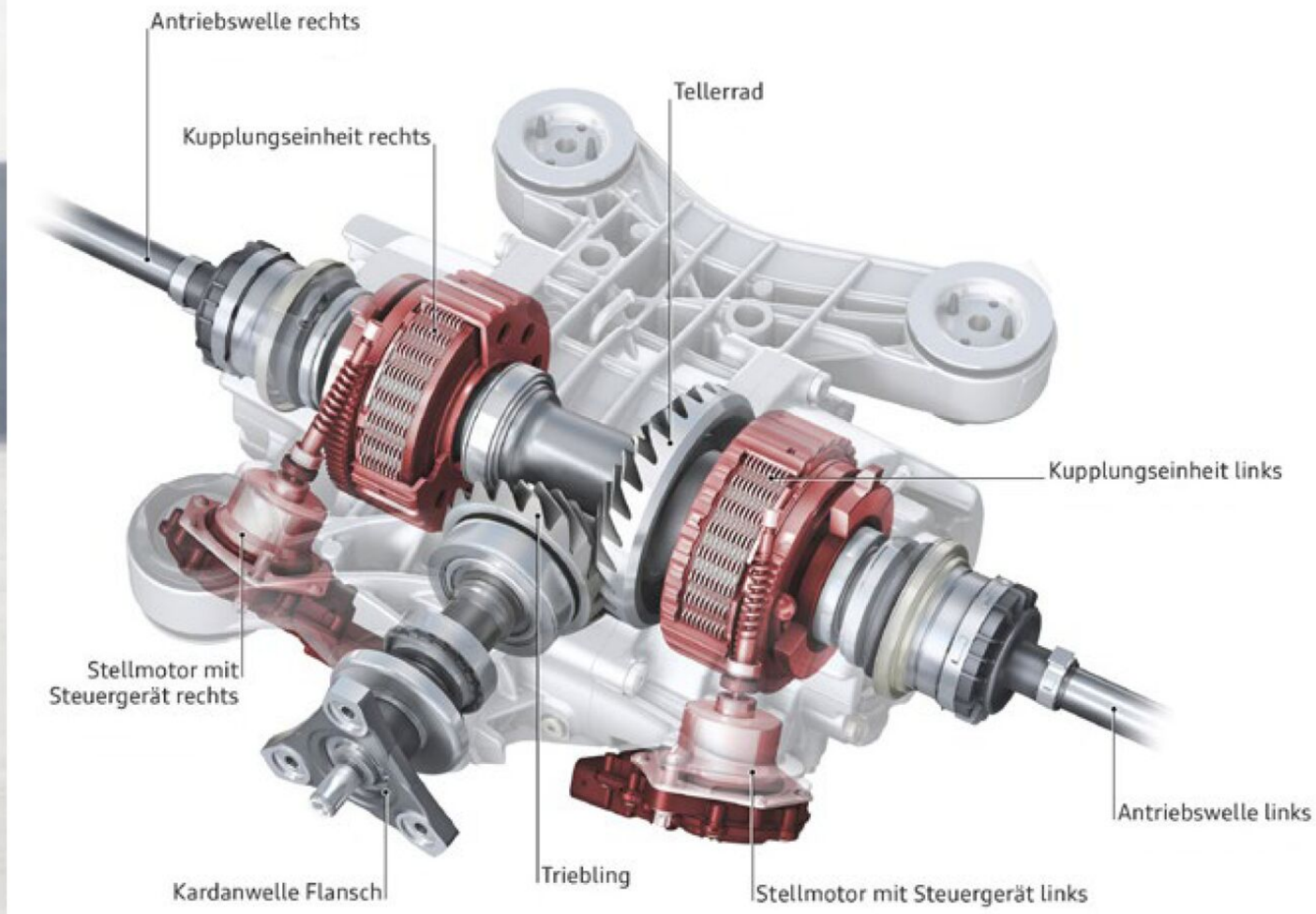
Packende und komfortabel gepolsterte Sportsitze zeichnen auch die neue R-Generation aus. Dazu: optionale Titan-Abgasanlage. Bekannte 18-Zoll-Felgen auf Winterreifen, zur Premiere gibt's Schmiederäder. Die schicke Geburtstagsfolierung vielleicht ebenfalls?

extrem kontrolliert extrem quertreiben, lange im Drift halten, selbst auf der Kreisbahn. Im Uhrzeigersinn? Gegen den Uhrzeigersinn? Völlig wumpe. Der driftet also von alleine? Nun, das auch nicht. A bisserl G'fühl, wie man hier im Salzburger Land sagen würde, braucht's dabei schon, schließlich wechselt der Reibwert der Fahrbahn doch hier und da mal von schlidderig über rutschig in huuiiii. Dann heißt es: mit dem nächsten Gasstoß warten, das Auto zur Stabilität in der Instabilität kommen lassen, dann wieder voll auf den Stempel. Wichtiger Tipp für alle Hinterradantriebs-Spezialisten: nicht zu wild gegenlenken.

Auch wenn durch den Driftmodus die Elektronik nicht sofort Panik bekommt und die gesamte Antriebskraft zur Stabilisierung an die Vorderachse schickt (wie bei Allradsystemen mit elektronisch gesteuerter Lamellenkupplung üblich), bleibt die Grundfunktion der Technik erhalten. Wirklich spektakuläre Lenkwinkel für Film und Foto kommen jedenfalls nicht zustande, höchstens einmal, wenn du kurz davor bist, es zu verbocken.

Wenn der Lastwechsel zu abrupt zuschlägt, du es möglicherweise verlempelst, rechtzeitig sacht ans Gas zu gehen. Na und? Nix und. Alles gerettet. Okay, einen Dreher gab's mal, aber auf der Strecke. Kein schweres Bergegerät notwendig. Liegt auch an der feinen Lenkung, die dich nicht mit übertriebenem Handmoment stresst und selbst unter diesen Bedingungen mit reichlich Rückmeldung über Reibwert und Lenkwinkel informiert. Kurz vor dem Anschlag allerdings lümmelt sie ein wenig gummiartig herum, doch hey, das hier ist: extrem.

Und der Golf R ist, na, ein Golf eben. Also ein Typ, mit dem du nicht nur entspannt zu einer Strecke wie dieser anreist, von wo auch immer. Ebenso entspannt fährst du auch wieder heim, bestreitest dort den kompletten Alltag. Okay, zum Wühltischpreis steht so ein Auto nicht in der Preisliste. Das letzte Sondermodell vor der Modellpflege mit dem 333-PS-Motor sowie einigen Performance-Goodies kam auf über 76 000 Euro. Aber irgendwas ist ja immer. Und Perfektion? Genau: kann ja durchaus langweilen. ■



TECHNIK

Der Torque Splitter

Im Gegensatz zu dem üblichen Hinterachsdifferenzial mit einer elektronisch gesteuerten Lamellenkupplung in einem Allrad-Antriebsstrang wie dem des Golf (der auf Frontantrieb basiert, auch als „Prinzip Haldex" bekannt) kommen hier zwei dieser Kupplungen zum Einsatz. Sie sitzen an den jeweiligen Antriebswellen und können so das Antriebsmoment auf das kurvenäußere, also höher belastete Antriebsrad aktiv leiten. Das bewirkt zunächst eine deutlich geringere Tendenz zum Untersteuern bis hin zu bewusstem Übersteuern. Jede der beiden Lamellenkupplungen nutzt ein eigenes Steuergerät, das die Raddrehzahlsensoren des ESP einbezieht. Weitere beeinflussende Parameter: Längs- und Querbeschleunigung, Lenkwinkel, Gaspedalstellung, der gewählte Gang und der Gierwinkel.

Golf Match

Ja, das war ein Golf-II-Sondermodell, aber am Ende geht es darum, wie der Golf über Generationen Generationen begleitet. Weil er sich selbst treu bleibt und so als Perfect Match immer passt.

TEXT Sebastian Renz // **FOTOS** Sebastian Renz, Hans-Dieter Seufert

Vor 40 Jahren treffe ich den Entschluss, dass ein Golf mein erster selbst bezahlter Neuwagen werden soll. Die weitsichtige Selbstsicherheit, welche diese Entscheidung auszeichnet, zählt zu den Privilegien eines jeden Sechsjährigen. Sie ist mir über die Jahrzehnte zunehmend abhandengekommen. 1984 jedenfalls gehe ich in die erste Klasse und setze meinen Plan um, aber erst nach zwei Monaten. So lange muss ich sparen, bis ich aus den 50 Pfennig Taschengeld pro Woche die vier Mark zusammenhabe, die der Golf kostet. Er hängt in der „Boutique Marianne“ an einem Drehständer mit Matchbox-Modellen.

Der Laden liegt auf meinem Schulweg. Jeden Dienstag nach dem Nachmittagsunterricht und vor „Spaß am Dienstag“ mit Werner und Zini (kann man keinem erklären, der die nicht kennt) schaue ich, ob der Golf GTI noch da ist. Zur Vorsicht habe ich ihn auf einen Haken tief unten gehängt, zugeräumt mit unattraktiveren Modellen. Am achten Dienstag zähle ich Frau Marianne (vielleicht heißt sie tatsächlich Brunhilde oder Walburga, man weiß es nicht) acht 50-Pfennig-Stücke auf den Kassenteller und nehme den Golf mit.

Golf geht generell

Es ist eine Investition, die ich nie bereut habe, zudem eine von großer Nachhaltigkeit. Denn den GTI habe ich noch immer, im Online-Kleinanzeiger wird so einer heute mit rund fünf Euro gehandelt.



In der „Boutique Marianne“ hätte es auch Audi quattro oder Porsche 911 gegeben. Aber es ist nicht alles Golf, was glänzt

Zuverlässig (mein GTI hat noch alle Räder, die Motorhaube öffnet und schließt passgenau), dauerhaft, wertstabil – was der Matchbox-Golf im Maßstab 1:58, ist der Golf in 1:1. Vor allem ist er noch immer eines dieser definitiven Autos, die man nicht erklären, nie rechtfertigen muss, die nicht immer nur passen, sondern stets dieses entscheidende „Mehr als man erwartet“ bieten.

Er ist eine Institution und ein Botschafter des Landes, irgendwo zwischen Gartenzwerg und „Wetten, dass..?“. Seit 1974 und acht Generationen ist er mehr als ein Gefährt, er ist ein Gefährte durch die Gezeiten der Dekaden, ein Versprechen auf eine Verlässlichkeit, die sich den Anforderungen der Zeit anpasst statt den Trends der Kurzzeitigkeit. Die Welt dreht sich immer wilder, der Golf passt sich an, bleibt doch immer: der Golf. ■



IMPRESSUM

auto motor und sport Edition
50 Jahre VW Golf
Verleger: Paul Pietsch †
Chefredaktion: Michael Pfeiffer, Birgit Priemer
Verantwortlicher Redakteur: Bernd Stegemann
Texte: Clauspeter Becker, Alexander Bloch, Jens Dralle, Dirk Gulde, Gert Hack, Michael Harnischfeger, Michael Heinz, Clemens Hirschfeld, Dirk Johae, Wolfgang König, Götz Leyrer, Michael von Maydell, Carl Nowak, Andreas Of-Allinger, Marcus Peters, Sebastian Renz, Werner Schruf, Bernd Stegemann, Jörn Thomas, Klaus Westrup
Fotos: Maximilian Balázs, Dino Eisele, fact/Joachim Schahl, Rossen Gargolov, Achim Hartmann, Frank Herzog, Hardy Mutschler, Ingolf Pompe, Daniel Reinhard, Jochen Richter, Arturo Rivas, Reinhard Schmid, Hans-Dieter Seufert, Hans Peter Seufert, VW, Wolfgang Wilhelm
Geschäftsführender Redakteur GB Mobilität: Michael Heinz
Content Delivery Management: Paulina Ulherr (Junior CDM), Jonas Greiner (Multimedia), Johannes Holzwarth (Textarchiv), Rainer Herrmann (Fotoarchiv)
Daten: Edwin Meister, Andreas Lucyk
Layout: Jörg Rettenmayr (Creative Director), Olga Kunz (Stv. Art Director), Jürgen Decker, Katrin Harten-Losch, Sandra Ngnoubamdjum, Saskia Schechter, Christian Traulsen
Schlussredaktion: Schlussredaktion.de

Redaktion:
auto motor und sport, 70162 Stuttgart
Tel.: 07 11/182-12 67
Fax: 07 11/182-19 58
redaktion_ams@motorpresse.de
Verlag: Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, Leuschnerstraße 1, 70174 Stuttgart,
Tel.: 07 11/182-01
Fax: 07 11/182-13 49
Geschäftsführung: Dr. Andreas Geiger, Jörg Mannsperger
Leitung Geschäftsbereich Mobilität: Stefan Karcher
Publisher Automobil: Benjamin Pfalzgraf
Unit Sales Director Automotive: Markus Eiberger
Anzeigenleitung: Stephen Brand
Für den Anzeigenteil verantwortlich: Gabriele Volkert

Herstellung: Michael Wander
Digitale Bildbearbeitung: Otterbach Medien KG GmbH & Co., 76437 Rastatt
Druck und Weiterverarbeitung: Vogel Druck und Medienservice GmbH & Co. KG, Höchberg, Printed in Germany
Vertrieb: MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH & Co. KG, Ohmstraße 1, 85716 Unterschleißheim 089/319 06-0, info@mzv.de

Nachdruck, Übersetzung und Auszüge nur mit ausdrücklicher Genehmigung des Verlages und mit voller Quellenangabe. Gerichtsstand: Stuttgart
Einzelheft: 14,90 Euro
EDITION im Abonnement: Abonnenten Service Center GmbH
Telefon Inland: 07 81/639 66 57
Telefon Ausland: (+49) 781 639 66 58
E-Mail: motorpresse@burdadirect.de
Preis für 4 Ausgaben (ggf. inkl. eines Sonderheftes zum Preis von zzt. 14,90 Euro) inkl. MwSt. und Versand: Deutschland: 59,60 € (Österreich: 65,60 €, Schweiz: 95,20 CHF; übrige Auslandspreise auf Anfrage)
Nachbestellung: Einzelheft 14,90 Euro + 2,00 Euro Versandkosten (Inland)
Tel.: 07 81/639 66 57

Kontakt zum Datenschutzbeauftragten: Abonnenten Service Center GmbH, Postfach 1223, 77602 Offenburg, Tel.: 07 81/639 61 02. Namens-, Adress- und Kontaktdaten zum Vertragsschluss erforderlich. Verarbeitung (auch durch Zahlungs- und Versanddienstleister) zur Vertragserfüllung sowie zu eigenen und fremden Werbezwecken (Art. 6 I b) bzw. f) DSGVO), solange für diese Zwecke oder aufgrund von Aufbewahrungspflichten erforderlich. Bei Art. 6 I f) DSGVO ist unser berechtigtes Interesse die Durchführung von Direktwerbung.

Sie haben Rechte auf Auskunft, Berichtigung, Löschung oder Einschränkung der Verarbeitung, Widerspruch gegen die Verarbeitung, auf Datenübertragbarkeit sowie auf Beschwerde bei einer Aufsichtsbehörde.
Datenschutzanfragen: 07 81/84 61 02
automotorsport@datenschutzanfrage.de
www.auto-motor-und-sport.de
Alle Rechte vorbehalten
© by Motor Presse Stuttgart

GRÜSSE VON DER NORDSCHLEIFE



SPORT AUTO LESER SIND ANDERS: sie sehen und lesen die Welt mit anderen Augen. Sie lieben alles, was schnell ist und wummm hat. Und sie trauen nur den härtesten Tests auf den härtesten Rennstrecken. Für diese Menschen machen wir dieses Magazin: **SPORT AUTO** – Monat für Monat am Limit und am Kiosk.

auto motor und sport EDITION

ALLE EDITIONEN JETZT IM ABO!

4 Ausgaben für nur 59,60 €*
verschenken oder selbst lesen

Jedes Heft widmet sich einer großen Marke oder einem berühmten Modell

Der Inhalt: die Historie, die Gegenwart und die Zukunft.



WERTVOLLE SAMMLER-STÜCKE FÜR AUTO-LIEBHABER

Hinweis: Bei den hier gezeigten Titeln handelt es sich um bereits erschienene Ausgaben.

Angebot der Abonnenten Service Center GmbH, Hauptstr. 130, 77652 Offenburg in gemeinsamer Verantwortlichkeit mit Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG und Motor Presse Hamburg GmbH & Co. KG Verlagsgesellschaft. Sie haben ein gesetzliches Widerrufsrecht. Die Belehrung können Sie unter shop.motorpresse.de/agb abrufen. Dort finden Sie auch die für den Vertrag geltenden Allgemeinen Geschäftsbedingungen. *Alle Preise in Euro inklusive der gesetzlichen MwSt. und Versand. Datenschutzinfo: Kontakt zum Datenschutzbeauftragten: Abonnenten Service Center GmbH, Postfach 1223, 77602 Offenburg, Tel: 0781-6396102. Namens-, Adress- und Kontaktdaten zum Vertragsschluss erforderlich. Verarbeitung (auch durch Zahlungs- und Versanddienstleister) zur Vertragserfüllung sowie zu eigenen und fremden Werbezwecken (Art. 6 I b) bzw. f) DSGVO) solange für diese Zwecke oder aufgrund Aufbewahrungspflichten erforderlich. Bei Art. 6 I f) DSGVO ist unser berechtigtes Interesse die Durchführung von Direktwerbung. Sollten wir ihre Daten in einen Staat außerhalb der Europäischen Union übermitteln, stellen wir sicher, dass Ihre Daten gemäß Art. 44ff. DSGVO geschützt sind. Sie haben Rechte auf Auskunft, Berichtigung, Löschung oder Einschränkung der Verarbeitung, Widerspruch gegen die Verarbeitung, auf Datenübertragbarkeit sowie auf Beschwerde bei einer Aufsichtsbehörde. Details unter: shop.motorpresse.de/datenschutz. Bei großer Nachfrage kann es zu Lieferverzögerungen kommen. Dieses Angebot gilt nur in Deutschland (Auslandskonditionen bitte auf Anfrage) und solange der Vorrat reicht.

Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, Leuschnerstr. 1, 70174 Stuttgart, Handelsregister: Stuttgart HRA 9302

Direkt zum Angebot

Jetzt bestellen unter

auto-motor-und-sport.de/editionen-abo

0781 639 6651

Bei telefonischer Bestellung die Bestell-Nr. angeben:
selbst lesen **AME1PRE,** verschenken **AME1PRG**