



DAS BESTE AUS BEIDEN WELTEN

Alle Informationen zum neuen Golf eTSI und zu allen anderen VWs auf

www.godrive.at

KOMFORT UND AGILITÄT SCHLIESSEN EINANDER NICHT AUS. IM INTENSIV-TEST: DER VW GOLF 1.5 eTSI STYLE

„Limonengelb“. Die einzige Eyecatcher-Lackierung im Farbprogramm des VW Golf 8. Deutlich stärker in Szene setzen sich allerdings die LED-Matrix-Scheinwerfer (samt dynamischer Fernlicht-Regulierung), mit denen das Testexemplar ausgerüstet war. Nicht nur für Nachtblinde ein echtes Sicherheitsplus! Der Aufpreis dafür in der gehobenen Style-Ausstattung des eTSI-Modells? Gerade noch dreistellig.

Fotos: W.R. Deutsch

Kommen wir gleich auf den Punkt. Was Kanzler Kurz für seine türkis-grüne Regierung beansprucht, nämlich „das Beste aus beiden Welten“ gebildet zu haben, demonstriert der Golf in achter Generation auf seine eigene Weise. Und nein, dabei geht's nicht ums vieldiskutierte Digital-Cockpit, sondern um das abermals verbesserte Fahrwerk. Den VW-Technikern ist hier eine Art Gesamtkunstwerk gelungen. Eines, das derzeit von keinem direkten Mitbewerber übertroffen wird.

Trotz vieler elektronischer Helfer – Feintuning in Sachen Fahrwerksabstimmung kann man sich deshalb noch lang nicht ersparen. Und so vermittelt ein Testexemplar bei unterschiedlicher Straßenbeschaffenheit und härterer Gangart recht bald, welche Kompromisse eingegangen wurden. Also tendenziell zugunsten des Fahrkomforts oder der Fahrsicherheit. Nicht so beim neuen Golf, der tatsächlich das Beste aus beiden Welten repräsentiert. Sowohl Federungskomfort als auch Fahrverhalten des Fronttrieblers zeigen sich unter allen Bedingungen untadelig.

Wobei sich Langstrecken in der Style-Ausstattung (hat Highline ersetzt) wirklich ermüdungsfrei zurücklegen lassen – dank serienmäßigem „ergoActive“-Sitz samt Memory-Funktion.

Und wie bereitet der Golf 8 älteren Semestern wie dem Autor den meisten Fahrspaß? Modus „Individual“ aufrufen (daneben gibt's noch die fixen Modi „Eco“, „Comfort“ und „Sport“), dann Fahrwerk auf „Comfort“ einstellen, Lenkung auf „Sport“, Antrieb aber auch auf „Comfort“ (man will ja flott, aber

dennoch relativ sparsam unterwegs sein) und den an sich hervorragenden Travel Assist, der die automatische Distanzregelung mit der adaptiven Spurführung vereint, deaktivieren. Sonst stört's ein bisserl. Perfekt: Der Achter verträgt Kurvengeschwindigkeiten – man glaubt es kaum. Auf welliger Fahrbahn hebt's in zwar zart aus den Federn („Comfort“), trotzdem fährt er wie auf Schienen.

Klar: Als eTSI mit 150 PS verfügt der Golf bereits über die aufwändige Mehrlenker-Hinterachse. Doch der Unterschied zu den schwächer motorisierten Modellen mit der einfachen, aber exakt geführten Verbundlenkerachse ist im Alltag vernachlässigbar. Schon eher bemerkbar macht sich die aufpreispflichtige Fahrwerksregelung DCC mit elektrisch verstellbaren Dämpfern. Die war im Test-Golf aber nicht installiert. Auch nicht die optionale Progressivlenkung. Kein Problem: Die Serienlenkung agiert bei sportlicher Fahrweise zwar weniger spitz, aber sehr präzise. Und auch die Kurbelei im Stand funktioniert angenehm leichtgängig. Voilà! Mehr wünscht man sich nicht.

Was das Geräuschniveau betrifft, bestätigt der Golf einmal mehr, dass er der Kompaktklasse entwachsen ist. In der Style-Ausführung vernimmt man vom 1,5-Liter-Benziner, der sich nach dem Kaltstart noch etwas knurrig gibt, dank ausgezeichneter Dämmung so gut wie nichts. Das hat Premium-Qualität. Und gilt ebenso für die makellose Verarbeitung. „Da scheppert nix!“, würde Ex-

Das voll digitalisierte, nahezu schalterabstinente Cockpit stellt mit seinen unzähligen Features zwar die Klassenkonkurrenz in den Schatten, erfordert aber Gewöhnung. Von Anbeginn kinderleicht zu bedienen: der Mini-Wippschalter der DSG-Automatik.



Eleganz im unverwechselbaren Golf-Look – samt absolut bündig eingepassten LED-Heckleuchten. Und dazu Spaltmaße, über die auch der selige „Fugen-Ferdl“ Piëch voll des Lobes gewesen wäre. Ebenfalls erfreulich: Die Sicht nach hinten ist trotz der Golf-typisch breiten C-Säulen besser als erwartet. Definitiv zu erwarten war dagegen die Top-Bewertung beim Euro NCAP-Crashtest mit hervorragendem Insassenschutz.

VW-Chef Winterkorn sagen. Aber wir wollen seiner nicht zu lange gedenken ...

NATÜRLICHE HALTUNG: FREILAUFENDER GOLF

Und wofür steht nun das „e“ beim 150 PS starken eTSI (der übrigens später auch mit 110 und 130 PS offeriert wird)? Der Vierzylinder ist an einen 48-Volt-Riemens-Starter-Generator und eine 48-Volt-Lithium-Ionen-Batterie gekoppelt, die sich unterm Beifahrersitz verbirgt. Die Leistungsentfaltung unterstützt ein Elektromotörchen mit 9,4 kW, das seine

Kraft aus besagter Batterie schöpft, die im Schubtrieb oder beim Bremsen wieder geladen wird (Stichwort Rekuperation). Damit besitzt der Golf ein Sprit sparendes Mildhybrid-System. Dieses schaltet den Verbrennungsmotor, sobald er quasi nichts mehr zu melden hat, nämlich auch aus. Nicht nur beim Heranrollen vor einer roten Ampel, ebenso während der Fahrt. Bis zu 160 km/h ist das so genannte „Segeln“ möglich. Aber auch der Fahrer wird dank permanenter Verbrauchsanzeige zum effizienten Cruisen erzogen. Geht man vom Gas, wird entweder gleich „Freilauf“ signalisiert oder zuvor erst „2-Zylinder-Modus“. Dafür steht das bereits hinlänglich bekannte VW-Kürzel ACT. Dabei werden bei niedrigen Drehzahlen zwei der vier Zylinder in den Ruhestand geschickt. Unmerklich, versteht sich.

Mag alles ein wenig kompliziert klingen, funktioniert im Fahrbetrieb aber ungemein homogen und harmonisch. Beispiele: Anfahrtschwäche? Geschichte! Die DSG-Automatik (neuerdings mit moderner „Shift by wire“-Technologie, daher der Mini-Wählhebel) reagiert prompt und schaltet überdies butterweich. Auch die – natürlich abschaltbare – Start/Stopp-Automatik arbeitet schon sanfter als sanft. Und ganz ehrlich: ▶





! Spielerei: Via „Smart Climate“ kann man auf die Menükachel „Freie Sicht“ tippen – statt die Klimaanlage zu aktivieren. Oder einfach „MAX“ auf der Touch-Insel links vom Volant (kl. Bild). Nix für ungeübte Finger: die Touch-Slider direkt unterm Monitor.

Außer bei eindeutigen Verkehrssituationen überreißt man nicht sofort, weshalb das Auto dezent verzögert. Hat's einfach nur wieder Lust aufs Rekuperieren? Oder gibt der – aktivierte – Distanzregler zu verstehen, dass man auf den Vordermann zu flott auffährt? Der Golf eTSI samt seiner vernetzten Bordtechnik kümmert sich um alles. Und sorgt bei halbwegs moderatem Fahrstil für einen tollen Durchschnittsverbrauch von 5,8 l/100 km. Die maximale Reichweite beträgt damit ob des kleinen 45-Liter-Tanks noch akzeptable 776 km.

Apropos Bordtechnik: Beim kompromislosen Digital-Cockpit des neuen Golf (siehe dazu auch die Präsentation in GO! 1/2020) scheiden sich die Geister. Und



! Entfernt man die ebenso stabile wie höhenverstellbare Bodenplatte, tut sich ein wahrer Abgrund auf. VW nennt das „Reserverad gewichts- und platzsparend“. Der Laderaum des Golf 8 fasst 381 bis 1.237 Liter – ähnlich viel wie im Vormodell.

zwar je nach Jahrgang. Während sich Smartphone-Freaks in Anbetracht der gefühlt tausend möglichen Funktionen und Features vor Begeisterung kaum einkriegen und den – immerhin bemerkenswert hoch aufgelösten – Touchscreen mit sagenhafter Selbstverständlichkeit bedienen, ist unsereins schlicht überfordert. „Kurz mal die Bedienungsanleitung studieren“, wie von den Generationen Y und Z mitleidig kolportiert, reicht da einfach nicht aus. Witzig auch, dass VW einerseits darauf hinweist, „alle Einstellungen der Display-Anzeigen im Kombi-Instrument und der Bildschirm-Anzeigen im Infotainment-System nur bei stehendem Fahrzeug durchzuführen“. Andererseits ist ein paar Seiten weiter davon die Rede, wie man vorgeht, „wenn Sie ein Fahrprofil während der Fahrt ausgewählt haben“.

LIEBER TRATSCHEN STATT TOUCHEN

Logisch: Ein Cockpit hat man intuitiv bedienen zu können. Wo hat das – bisher – besser geklappt als in einem Golf? Die treffsichere Toucherei auf einem Monitor erfordert dagegen Übung. Auch wenn man sie im Golf 8 dank des durchdachten Infotainments wahrscheinlich früher intus hat als bei manch anderem virtuellen Cockpit. Immerhin verfügt der Achter von Haus aus über ein Multifunktionslenkrad. Auf dem man z.B. bevorzugt die Radiolautstärke einstellt – statt auf den Slidern unterhalb des Zentralmo-

niters. Noch besser freilich: Man nutzt die hervorragende Sprachsteuerung, mit der der Hightech-Golf auf Anhieb fette Sympathiepunkte sammelt. Auf die Begrüßung „Hallo, Volkswagen!“ meldet sich eine redselige Dame, die Fahrer wie Beifahrer (nahezu) alle Wünsche erfüllt. Die Einstellung des Raumklimas ist dabei das Mindeste. Bloß den Sprachaufruf über den Voice-Button am Lenkrad hat die Gute im Test-Golf nach einer Weile negiert und stattdessen lieber „pausiert“. Frauen halt.

Wie auch immer. Mit dem besten VW Golf aller Zeiten sind auch neue Zeiten angebrochen. Die können sich Pensionisten, wie der Schreiber dieser Zeilen, Gott sei Dank nehmen. Um sie besser kennenzulernen.



! Unverändert gute Beinfreiheit im Fond. Üppiger dürfte sie im neuen Golf Variant geraten, der über den langen Radstand des Skoda Octavia verfügen soll.

VW Golf 1.5 eTSI ACT mHeV (Mildhybrid) Techn. Daten

Motor: Vierzyl.-Turbobenziner, 1.498 ccm
Leistung: 110 kW/150 PS bei 5.000 U/min
Drehmoment: 250 Nm ab 1.500 U/min
E-Unterstützung: 9,4 kW/12 PS
Antrieb: Vorderrad
Getriebe: 7G-Doppelkupplung (Automatik)
0–100 km/h: 8,5 sec (Werksangabe)
Spitze: 224 km/h (Werksangabe)
L/B/H: 4.284/1.789/max.1.491 mm
Leergewicht: 1.347 kg
Gesamtgewicht: 1.880 kg
Testbereifung: Goodyear Eagle 225/45 R17
Tankinhalt: ca. 45 Liter
Verbr. n. WLTP: 5,9 l/100 km (134 g/km CO₂)
Verbr. n. NEFZ: 4,7 l/100 km (108 g/km CO₂)
Testverbr.: 5,8 l/100 km (ca. 50% Eco-Modus)
Abgasnorm: Euro-6d-TEMP-EVAP-ISC
Preis: € 35.850,- (eTSI nur als „Style“ lieferbar)

5 JAHRE GARANTIE

FORD KUGA PLUG-IN HYBRID



ELEKTRISCH AUF KNOPFDROCK.

DER NEUE FORD KUGA JETZT AB € 21.990,-¹⁾ BEI LEASING.

Energie für die Abenteuer von morgen. Im Ford Kuga Plug-in Hybrid entscheiden Sie selbst, ob Sie rein elektrisch, nur mit Kraftstoff oder mit einer Kombination aus beiden Antrieben fahren. Ein Knopfdruck genügt.

Ford | BEREIT FÜR MORGEN

Ford Kuga: Kraftstoffverbrauch kombiniert 5,0 – 7,0 l/100 km | CO₂-Emission kombiniert 132 – 163 g/km (Prüfverfahren: WLTP)* Ford Kuga Plug-in Hybrid: Kraftstoffverbrauch gewichtet kombiniert 1,4 l/100 km | CO₂-Emission gewichtet kombiniert 32 g/km | Stromverbrauch: 16,8 kWh/100 km | Elektrische Reichweite: bis zu 56 km** (Prüfverfahren: WLTP)*

* Weitere Informationen zum offiziellen Kraftstoffverbrauch und den offiziellen spezifischen CO₂-Emissionen neuer Personenkraftwagen können dem Leitfaden über den Kraftstoffverbrauch, die CO₂-Emissionen und den Stromverbrauch neuer Personenkraftwagen entnommen werden, der bei allen Ford Vertragspartnern unentgeltlich erhältlich ist und unter <http://www.autoverbrauch.at/> heruntergeladen werden kann. ** Bei voller Aufladung. Die nach dem WLTP-Verfahren ermittelte rein elektrische Reichweite von bis zu 56 km gilt für eine verfügbare Konfiguration. Die tatsächliche Reichweite kann aufgrund unterschiedlicher Faktoren (Wetterbedingungen, Fahrverhalten, Fahrzeugzustand, Alter der Lithium-Ionen-Batterie) variieren. Symbolfoto 1) Unverbindlich empfohlener nicht kartellierter Aktionspreis (beinhaltet Importeurs- und Händlerbeteiligung sowie Ford Bank Bonus und Versicherungsbonus) inkl. USt, NoVA und 5 Jahre Garantie (beginnend mit Auslieferungsdatum, beschränkt auf 100.000 km), gültig bis 31.07.2020 bei Ford Bank Leasing in Verbindung mit dem Abschluss des Vorteilssets (Haftpflicht-, Vollkasko-, Insassenunfall- und/oder Rechtsschutzversicherung) der Ford Auto Versicherung (Versicherer: Garanta Versicherungs-AG Österreich). Leasingrate € 89,- zzgl. € 200,- Bearbeitungsgebühr und 1,17% gesetzlicher Vertragsgebühr, Laufzeit 36 Monate, 30% Anzahlung, 30.000 km Gesamtfahrleistung, Fixzinssatz 4,9%, Gesamtbelastung € 24.596,65 freibleibendes unverbindliches Angebot, vorbehaltlich Bonitätsprüfung der Ford Bank Austria. Nähere Informationen auf www.ford.at