

NEU IN DER AUTOREVUE-GARAGE

TEST

VW GOLF 2,0 TDI HIGHLINE

GELIEBTES VOLK, WERTE GEEKS

Volkswagen hat seinen Populärsten aufgefrischt. Was früher Facelift hieß, nennt sich nun „Update“ – klarer Hinweis darauf, dass ab sofort auch im Golf die Flatscreens hochgefahren werden.

Von Stefan Schlögl Fotos Christopher Mavrič



Sportsitze und Klavierlack verweisen auf ein Kreuzerl bei der Ausstattung Highline, zwei TFT-Schirme auf neue digitale Fertigkeiten.



Sitzt man im neuen Golf mit der fast bestmöglichen Bildschirmbestückung, also mit Active Info Display vor der Nase und einem Acht-Zoll-Screen in der Mittelkonsole, ist es so, also würde man einem Weltautokonzern beim Denken zusehen. Was, haben sich die Strategen in Wolfsburg wohl gefragt, wäre das

Next Big Thing, um den Golf zu dem zu machen, was er immer wieder war? Der Chief-Innovator der Kompaktklasse nämlich.

Historisch belegbar etwa sind die Erfindung des Breitensports (GTD), des Volkscabriolets sowie der kompakten Knauserei (TDI). Jetzt, im Jahr 2017, hätte sich vielleicht ein Stromschlag für die Massen angeboten. Also nicht bloß einen E-Golf im Portfolio, sondern einen echten, günstigen Fighter gegen die Reichweitenangst.

Stattdessen hat man sich bei der Überarbeitung der seit 2012 gebauten Generation sieben für eine andere Revolution entschieden: den Golf als digitales Infotainment-Erlebnis. So viel Interaktivität, so viele in Untermenüs harrende Dienstbarkeiten gab es bislang in dieser Liga noch selten zu bestaunen. Dazu noch Gestensteuerung, erstmals in der Kompaktklasse. Wolfsburg spricht gar von einer „Demokratisierung des Fortschritts“.

Letzterer ist vorderhand an zwei Bildschirmen abzulesen, einer hinterm Lenkrad, Active Info Display genannt, der andere im Mittelblock. Das digitale Duo ist ab der Ausstattung Comfortline optional zu haben, in der getesteten Edelvariante Highline verschwinden um 483 Euro die analogen Zeiger hinterm Volant. Im Mittelblock gibt's im Golf ab sofort nur noch mehrfarbige Touchscreens, die Diagonale wächst mit der Bereitschaft, ein entsprechendes Kreuzerl in der Aufpreisliste zu machen.



Im konkreten Fall halten wir bei 20,3 Zentimetern, zwar ohne Gestensteuerung, aber samt Annäherungssensorik, heißt: wenn sich ein Finger der Scheibe nähert, werden zusätzliche Menüs eingeblendet. Wer drei Zentimeter mehr und das Maximum an digitalen Aufmerksamkeiten will, muss zum Premiumpaket inklusive LED-Scheinwerfern und Navi greifen (2.525 Euro) und nochmals 1.250 Euro drauflegen, um einzelne Funktionen per Handwachelei animieren zu lassen. So weit, so komplex – und niemand hat behauptet, dass es Demokratie für umsonst gibt.

Zum Realitätscheck: Extrascharf strahlen die Pixel hinter superentspiegeltem Glas, acht Hauptmenüs stehen auf dem Touchscreen in der Mittelkonsole zur Wahl, sie alle verästeln sich logisch in subalterne Jobs wie Telefon-Link und Onlinedienste. Putztuch nicht vergessen! Für Hightech-Geeks wurde zwar etwas Eye Candy ausgestreut (futuristisch glimmt der Verbrauchsassistent, Stoppuhr und G-Messer in Jetfighter-Optik), bei den Normalo-Funktionen wie Radio oder Navi ist aber alles deutsch, also topseriös.

Definitiver Bringer ist das Lenkrad-Display, dessen Grafik sich an die jeweiligen Aufgaben anpasst, dann etwa, wenn Tacho und Drehzahlmesser galant der Navi-Karte Platz machen. Gut: VW ist nicht der Versuchung erlegen, auch die Bedienelemente für das

Raumklima zu digitalisieren. Schlecht: insgesamt 18 Knöpfe auf den Lenkradspeichen.

Um die geschmeidig korrekt zu bedienen, bedarf es eines genaueren Studiums der Betriebsanleitung und einer gewissen Routine. Sonst schaut man sich immer wieder beim Zappen durch die Menüs zu, während an anderer Stelle mehr Aufmerksamkeit gefragt wäre. Auf der Straße etwa. Ein mittlerweile klassischer Zielkonflikt, den alle hochgerüsteten, zeigewütigen, assistenzgeladenen Fortschrittsvehikel mit sich herumfahren und der wohl erst durch die vollautomatische Mobilität gelöst sein wird.

Den Teilautomatismus beherrscht der Digital-Golf zumindest jetzt schon souverän. Sein Spurassistent ist in Verbindung mit dem Abstandstempomaten ein verlässliches Komfortfeature für ausdauernde Autobahnfahrer. Kommt samt Verkehrszeichenerkennung um 722 Euro. Gut investiertes Geld.

Ein Auto hat VW um den Hightech-Aufmarsch übrigens auch herumgebaut. Insgesamt sind die optischen Optimierungen am Golf der siebten Generation dezent ausgefallen. Prägnantere Lufteinlässe und diverse Chrom-Akzente sind zumindest vermerkt, der Rest ist bekannt, dank scharf gezogener Bügelfalten sogar etwas markant, ansonsten aber gewohnt No-Nonsense. Am leichtesten ist die Neuauflage an LED-Tagfahrlicht-

Zackiger definierte Lufteinlässe und LED-Sicheln verweisen von außen auf die neuen Möglichkeiten der Digitalisierung. Viele Knöpfe am Lenkrad ebenso. Schicke Visuals lockern die Info-Dichte auf, rätselhaft indes die Botschaften auf den Dekorleisten.

SHORTCUT

Was wir mögen

Die Display-Grafiken. Übersichtlich, smart, chic.

Was uns fehlt

Schon ein bisschen das Selbstverständnis, mittlerweile mehr User als Fahrer zu sein.

Was uns überrascht

Die Optik der Dekorleisten. Ist das der genetische Code des Designers? Oder gar die Konzern-DNA?

Perfekt, wenn ...

... man den „White Silver Metallic“-Lack bestellt. Quasi die Feudalvariante des hinlänglichen Rauchsilber-Metallics.

Die Konkurrenz

Ford Focus, Opel Astra, Toyota Auris, Hyundai i30, Renault Mégane, um nur einige zu nennen.

FOTOS: CHRISTOPHER MAVRIC



Die beliebteste Kehrseite des Landes, jetzt ausschließlich mit LED-Leuchten, auf Wunsch auch mit animierten Blinkern. Audi-Fahrer staunen.

Sicheln an der Front und den Voll-LED-Rückleuchten zu erkennen. Die beherrschen um 405 Euro auch animierte Blinker, was von um den Golf kreisenden Audi-Fahrern aufmerksam registriert wurde.

Im Inneren dockt der Golf in der Ausstattung Highline, was Qualitäten und Komfort betrifft, fugenlos an die obere Mittelklasse an, was dann leider auch am Preis abzulesen ist. Samt einiger Wohltaten aus der Liste der Extras wird mit einem 2.0 TDI die 30.000-Euro-Grenze locker überschritten. Tröstlich, zumindest: Wie ehemals liegen Lenkrad, Schaltknüppel, alle analogen Hebel und Tasten tadellos zur Hand. Auch bei Details wurde mitgedacht: Der bei Keyless Access heimtlose Schlüssel hat ein kleines Fach, das Smartphone wird in einer Schale induktiv geladen, die Getränkehalter klammern vorbildlich. Nicht so gut: zu wenig Ablagen.

150 PS hat der Zwei-Liter-Turbodiesel, ein echtes Drehmoment-Tier (340 Nm), das zwar etwas zäh von der Kupplung kommt, dann aber pronto in den roten Bereich saust. Von den Vorderrädern kommt dennoch kein Mucks, kein Zirpen dringt bis ans Lenkrad. Über die etwas brummige Akustik des 2,0 TDI hilft der Wille zur Sparsamkeit hinweg. 5,7 Liter Verbrauch sind bei einem Wagen mit quasi null Kilometern auf der Uhr tadellos.

Ansonsten erledigt der Golf die klassischen Aufgaben der Fortbewegung mit

gewohnter Geläufigkeit. Der Sport-Trim (famose Sitze, 17 Zoll Alu, adaptive, dreistufige Fahrwerksregelung) schärft das insgesamt harmonische Wesen dezent nach. Straff, aber nicht zu straff abgestimmte Dämpfer, die exakte Lenkung und eine Sechsgangbox, durch die sich geschmeidig die Gänge durchziehen lassen, verdichten sich zur Gewissheit, dass der Golf noch immer die Benchmark in seiner Klasse ist. Und das nicht nur wegen all der neuen digitalen Opulenz. Sondern auch als Auto an sich. <

DATEN VW GOLF 2.0 TDI HIGHLINE

- Preis** € 29.130,- (NoVa 4 %)
- Basispreis** € 19.590,- (1,0 TSI Trendline)
- Steuer** jährl. € 652,09
- Motor, Antrieb** 4-Zylinder-DI-Turbodiesel, 1968 ccm, 6-Gang-Schaltgetriebe, Frontantrieb
- Leistung, Drehmoment** 110 kW (150 PS/3500-4000/min), 430 Nm/1750-3000/min
- Fahrleistungen** 0-100 km/h 8,6 sec, Spitze 216 km/h, Normverbrauch/CO2 gesamt 4,3 l/100 km, 109 g/km, Testverbrauch 5,7 l/100 km
- Dimensionen** 5 Sitze, L/B/H 4.258/1.799/1.492 mm, Tank 50 l, Kofferraum 380-1.270 l. Räder 225/45 R17
- Gewichte** Leergewicht 1366 kg, Zuladung 559 kg, Anhängelast gebr./ungebr. 1600/680 kg
- Sicherheit** EuroNCAP *****/94/89/65/71 % (2012)
- Ausstattung** Automatische Distanzregelung ACC mit City-Notbremsfunktion und Fußgängererkennung, 2-Zonen Klimanlage, Multifunktionsanzeige „Premium“, Radio „Composition Media“ (AUX- und USB-Anschluss, Touchscreen + Annäherungs-sensorik, ...) Multifunktions-Lederlenkrad, Sportsitze vorn, ZV mit FB, Nebelscheinwerfer und Abbiegelicht.
- Extras** Metallic € 543,-, 4 Türen € 893,-, Komfortpaket inkl. Einparkhilfe vo. und hi. + Winterpaket € 752,-, Sky-Paket (Panorama-Schiebedach, Keyless Access) € 1.129,-, Premium-Paket (TFT-Info-Display, LED-Scheinwerfer, Navi) € 2.525,-, Navi „Discover Pro“ zusätzl. Gestensteuerung, 23,3 cm TFT) € 1.778,-, Spurhalteassistent € 728,-, LM-Räder Dijon € 267,-.

VERGLEICHBAR



Opel Astra 1,6 BiTurbo CDTI Innovation
Preis € 26.490,- (NoVa 4 %)
Steuer jährlich € 718,26
Antrieb 4-Zyl.-DI-Turbodiesel, 1.598 ccm, 118 kW (160 PS), 350 Nm, 6-Gang-Schaltgetriebe, Frontantrieb.
Dimensionen 5 Sitze, L/B/H 4.370/1.809/1.485 mm, Kofferraum 370-1210 l, Gewicht 1.435 kg, Räder 225/45 R17
Fahrleistungen 0-100 km/h in 8,6 sec, 220 km/h, Normverbrauch/CO2 5,1/3,6/4,1 l/100 km, 109 g/km)



Ford Focus 2,0 TDCI
Preis € 27.500,- (NoVa 4 %)
Steuer jährlich € 652,09
Antrieb 4-Zyl.-DI-Turbodiesel, 1.997 ccm, 110 kW (150 PS), 370 Nm, 6-Gang-Schaltgetriebe, Frontantrieb.
Dimensionen 5 Sitze, L/B/H 4.360/2.001/1.480 mm, Kofferraum 363-1.262 l, Gewicht 1.460 kg, Räder 215/55 R16
Fahrleistungen 0-100 km/h in 8,8 sec, 210 km/h, Normverbrauch/CO2 4,7/3,7/4,0 l/100 km, 105 g/km)

EXKLUSIV FÜR CLUB-MITGLIEDER:

ÖAMTC | KASKO-VERSICHERUNG*

JETZT 3 Monate prämiertfrei!

Für Neuabschlüsse und Versicherungsbeginn bis 31.5.2017

Gültig für Pkw, Kombi, Lkw bis 1,5t Nutzlast, Wohnmobile bis 3,5t Gesamtgewicht

Details unter www.oamtc.at/versicherung

*Versicherungsagent: ÖAMTC Betriebe GmbH, GISA-Zahl: 23409217, Versicherer: Generali Versicherung AG