

Neue Dimension

Plus in allen Bereichen | Setzt der neue, ab 23. August erhältliche Golf Variant neue Maßstäbe im Segment der Kompaktklasse-Kombis?



Foto: VW

— Von unförmig oder gar hässlich zu sprechen wäre sicherlich übertrieben, doch von hinten formal so richtig gelungen und hübsch war sicherlich noch keine „Rucksack-Version“ des Golf. Angesichts der Tatsache, dass das Kombiheck bislang immer in einer Art Notoperation nachträglich angehängt wurde, kein Wunder.

Von Beginn an geplant | Beim Golf VII dagegen war der Variant erstmals von Beginn an ein planmäßiges Mitglied im Lastenheft, sprich die Kombiversion wurde nicht vom Schrägheckmodell abgeleitet, sondern parallel dazu entwickelt.

Und das sieht man der Neuauflage auch sofort an. Bis zur B-Säule mit Drei- und Fünftürer identisch, „entwickelt“ sich im Anschluss daran nämlich der optisch mit Abstand dynamischste und eleganteste Golf Variant der immerhin schon seit dem Golf III existierenden Baureihe.



Bekannte Größe | Das funktionelle und hochwertige Interieur stammt aus Drei- und Fünftürer

Die Tatsache, dass die Designer die Form der typischen Golf-C-Säule auf die D-Säule des Variant übertragen, unterstreicht dabei genauso wie die erstmals zweigeteilten Rückleuchten ganz bewusst die Familienzugehörigkeit zur Marke und Baureihe. Im Gegensatz zum Schrägheck-Golf ist das Kennzeichen beim Variant allerdings nicht in den hinteren Stoßfänger, sondern in die Heckklappe integriert.

Von der Seite betrachtet wirkt der Golf Variant dank langer Fensterflächen und der leicht nach hinten abfallenden Dachlinie nebst elegant darin integrierter serienmäßiger Reling lang und gestreckt. Ein Eindruck, der keineswegs täuscht, wie ein Blick in das Datenblatt bestätigt. Denn: Mit 4.562 Millimetern ist der neue Golf Variant fast 31 Zentimeter länger als die Limousine und hat zudem auch im Vergleich zum Vorgänger um fast drei Zentimeter zugelegt.



Bekannter Anblick | Bis zur B-Säule entspricht der Variant eins zu eins dem normalen Golf

Neue Dimension | Ebenfalls gewachsen ist das bis dato nicht sonderlich große Ladeabteil. Und das nicht zu knapp. So warten hinter der weit öffnenden Heckklappe – inklusive Souterrain unter dem variablen Ladeboden – nun stattliche 605 Liter Gepäckraum. Ein Plus von 100 Litern und sogar minimal mehr als beim großen Bruder Passat Variant (603 Liter). Der Maximalwert nach Umklappen der von Haus aus asymmetrisch geteilten Rücksitzlehne liegt bei 1.620 Litern, 125 mehr als beim Vorgänger.

Mit dieser neuen Stauraum-Dimension übertrifft der Wolfsburger nicht nur die Ladevolumina seiner beiden deutschen Hauptrivalen Ford Focus Turnier (490 bis 1.516 Liter) und Opel Astra Sports Tourer (500 bis 1.550 Liter) deutlich, sondern kann es erstmals fast mit wegen seines traditionell großen Ladevolumens als Benchmark geltenden Konzernbruder Skoda Octavia Combi (610 bis 1.740 Liter) aufnehmen.

Dazu kommt ein praxisgerechter Zugschnitt des durch die breite Heckklappenöffnung und die niedrige Ladekante (63 Zentimeter) ausgesprochen gut zugänglichen Laderaums. So weist der Stauraum eine Mindestbreite von 1.003 Millimetern und eine Mindesthöhe von 936 Millimetern auf. Die Laderaumlänge bis zur Rückbank beträgt 1.055 Millimeter, bis zu den Lehnen der Vordersitze sind es 1.831 Millimeter. Klappt man die Beifahrersitzlehne um (Serie bei Comfortline, für Trendline 77 Euro Aufpreis), können sogar bis zu 2,67 Meter lange Gegenstände transportiert werden.

Praktisch | Überzeugen können auch eine ganze Reihe praxisgerechter Details. Dazu gehören neben vier Taschenhaken vor allem die serienmäßige Fernentriegelung der Rücksitzlehnen sowie die Tatsache, dass sich sowohl die als Rollo mit zweistufiger Aufrollautomatik ausgeführte Gepäckraumabdeckung als auch die stabile separate Netztrennwand bei Nichtgebrauch unter dem Ladeboden verstauen lassen.

Dass VW für dieses auch hinter den Vordersitzen aufspannbare Sicherheitsfeature allerdings in allen drei Ausstattungsvarianten 147 Euro in Rechnung stellt, ist ganz schön frech. Zumindest in der Basisversion Trendline ebenfalls mit 143 Euro separat berechnen die Wolfsburger eine Durchlademöglichkeit nebst Mittelarmlehne in der Rücksitzlehne.

Verzeihbar | Etwas umständlich gestaltet sich ferner das Tieferlegen respektive der Ausbau des normalerweise fast bündig mit der Ladekante abschließenden variablen Ladebodens, sobald das volle Stauvolumen



Groß, größer, Variant | Mit 605 bis 1.620 Litern übertrumpft der VW den Ford Focus Turnier und den Opel Astra Sports Tourer deutlich

benötigt wird. Und: selbst in dessen Normalposition ergibt sich beim Umlegen der Rück Sitzlehnen keine ganz ebene Ladefläche. Unter dem Strich läuft beides jedoch unter „Jammern auf hohem Niveau“.

Da das Plus an Außenlänge – bei so gut wie identischem Radstand – gegenüber der Schrägheckversion ausschließlich dem Ladeabteil zugutekommt, gibt es in Sachen Platzangebot für die Insassen keinen Variant-Bonus. Gegenüber dem Vorgänger freilich fällt es spürbar großzügiger aus.

Antrieb | Allesamt von Drei- und Fünftürer her bekannt, sind die zur Markteinführung angebotenen sieben TSI- und TDI-Motoren. Bis auf den 85-PS-TSI lassen sich alle optional mit einem Sechs- oder Sieben-Gang-DSG kombinieren.

Den 1.6 TDI BMT und den 2.0 TDI BMT gibt es optional auch mit Allradantrieb 4Motion. Der Aufpreis gegenüber den Fronttrieblern

1.2 TSI BMT R4/1.197 cm ³ 63 kW/85 PS 160 Nm/1.400 U/min 5-Gang 12,6 s 180 km/h 5,0 S 115 g/km	ab 15.924 Euro
1.2 TSI BMT R4/1.197 cm ³ 77 kW/105 PS 175 Nm/1.400 U/min 6-Gang 10,7 s 193 km/h 5,0 S 117 g/km	ab 17.080 Euro
1.4 TSI BMT R4/1.395 cm ³ 90 kW/122 PS 200 Nm/1.500 U/min 6-Gang 9,7 s 204 km/h 5,3 S 124 g/km	ab 19.769 Euro
1.4 TSI BMT R4/1.395 cm ³ 103 kW/140 PS 250 Nm/1.500 U/min 6-Gang 8,9 s 213 km/h 5,3 S 121 g/km	ab 20.609 Euro
1.6 TDI BMT R4/1.598 cm ³ 77 kW/105 PS 250 Nm/1.500 U/min 5-Gang 11,2 s 193 km/h 3,9 D 102 g/km	ab 18.992 Euro
1.6 BlueTDI R4/1.598 cm ³ 81 kW/110 PS 250 Nm/1.500 U/min 5-Gang 11,0 s 196 km/h 3,9 D 102 g/km	ab 19.664 Euro
2.0 TDI BMT R4/1.968 cm ³ 110 kW/150 PS 320 Nm/1.750 U/min 6-Gang 8,9 s 218 km/h 4,2 D 108 g/km 4.562 x 1.799 x 1.481 mm 605–1.620 Liter Wartung: zwei Jahre oder alle 30.000 km Ausstattungen: Trendline Comfortline Highline	ab 22.920 Euro

beträgt je 1.513 Euro, der Mehrverbrauch für das Plus an Traktion der Papierform nach da wie dort 0,6 Liter.

Weniger eine Gewissens- als eine Budgetfrage ist die Entscheidung zwischen dem normalen 1.6 TDI BMT mit 105 PS und dem 110 PS starken, bereits die Euro-6-Norm erfüllenden 1.6 BlueTDI. Verbrauchs- und CO₂-technisch absolut identisch, trennen beide preislich nämlich immerhin 672 Euro.

Identisch | Ebenfalls aus

Drei- und Fünftürer bekannt sind das Interieur, die jeweiligen Umfänge der drei angebotenen Ausstattungsversionen Trendline, Comfortline und Highline sowie die Fülle der zur Verfügung stehenden Extras die neben zahlreichen Fahrer-Assistenzsystemen auch die empfehlenswerte adaptive Fahrwerksregelung DCC beinhaltet.

Beibehalten hat VW auch die Politik der „zwei Hinterachsen“, sprich bei allen Modellen bis 122 PS kommt auch beim Variant eine einfachere Variante als bei den leistungsstärkeren Versionen zum Einsatz. Und: analog zum normalen Golf gibt es auch bei der Kombiversion nur die Außenfarbe „Uranograu“ frei Haus. Der Rest kostet extra, der „Pure White“ getaufte Flottenklassiker „weiß“ beispielsweise 115 Euro.

Überzeugend | Gleichfalls – allerdings ganz klar im positiven Sinn – im Gleichschritt mit Drei- und Fünftürer marschiert der jetzt nicht mehr in Mexiko, sondern im sächsischen Zwickau vom Band laufende Variant in Sachen Fahrverhalten und Komfort. Ausgewogen abgestimmt, fährt er sich genauso agil, handlich und komfortabel.

Kaum teurer | Charmant macht den neuen Lademeister auch die Preispolitik. So verlangt VW für ihn kaum mehr als für den Vorgänger. Zudem fällt der Aufpreis gegenüber dem Fünftürer zwar nicht einheitlich gleich hoch, in Summe jedoch erfreulich moderat aus. Beim Basisbenziner liegt der Zuschlag beispielsweise lediglich bei 735 Euro, beim Basisdiesel beträgt er sogar nur 609 Euro.

Fazit | Die Antwort auf die eingangs gestellte Frage lässt sich guten Gewissens mit Ja beantworten. Der Golf Variant hat deutlich an Format gewonnen. Formal, technisch qualitativ und platzmäßig. Durch dieses Plus in allen Bereichen rückt er sogar dem Passat Variant ziemlich dicht auf den Pelz. Mitunter dichter, als es den Flottenverantwortlichen in Wolfsburg lieb sein dürfte. | mmd

Jaguar | Business-Paket zum Nulltarif für den XF und XF Sportbrake

– Jaguar bietet für die Dieselversionen (2.2 D und 3.0 D) des XF und XF Sportbrake derzeit ein Business-Paket im Wert von 3.782 Euro zum Nulltarif an. Es beinhaltet ein Navigationssystem mit Sieben-Zoll-Touchscreen und 30-GB-Festplattenlaufwerk, eine Bluetooth-Schnittstelle, eine Sitzheizung für die Vordersitze sowie vordere und hintere Einparkensensoren inklusive Rückfahrkamera.

Das Angebot gilt allerdings nur für vorkonfigurierte, zu Preisen ab 42.437 Euro (Limousine) respektive ab 45.664 Euro (Kombi) erhältliche Fahrzeuge, die ab Lager verfügbar sind.



Foto: Jaguar

Citroën | Mehr Sicherheit für den C1

– Beim Citroën C1 zählen ab sofort bereits in der Basisversion Kopfairbags für die Vorder- und Rücksitzpassagiere sowie eine geteilt umklappbare Rücksitzbank mit zwei Isofix-Befestigungen zur Serienausstattung.

Die Aufwertung hat erfreulicherweise keine Auswirkungen auf den Preis. Als Dreitürer ist der vor allem bei Pflegediensten beliebte Stadtfliker mit 68 PS starkem 1,0-Liter-Benzinmotor – wahlweise mit manuellem 5-Gang- oder mit EGS-Getriebe – ab 8.025 Euro erhältlich. Die Preise für den Fünftürer beginnen bei 8.395 Euro.



Foto: Citroën

Peugeot | Neuer 308 bereits bestellbar

– Der neue Peugeot 308, der im September auf der IAA seine Weltpremiere feiert und danach auf den Markt kommt, ist ab sofort zu Preisen ab 13.824 Euro (Otto) respektive ab 16.429 Euro (Diesel) bestellbar.

Basismotorisierung ist ein 82 PS starker 1,2-Liter-Dreizylinder-Benziner. Darüber rangiert ein 1,6-Liter-THP-Vierzylinder mit 125 PS oder 156 PS. Darüber hinaus kommen zwei Diesel zum Einsatz. Der 1,6-Liter-HDi leistet wahlweise 92 PS oder 115 PS und soll sich mit einem Verbrauch von lediglich 3,6 bzw. 3,7 Litern auf 100 Kilometer begnügen.



Foto: Peugeot