

Ein Golf. Ein Kombi. Ein Rekord.

Volkswagen | Auf dem Genfer Auto-Salon zeigte VW den neuen Golf Variant: Die aktuelle Kombi-Generation ist geräumiger und dennoch leichter. Die TDI BlueMotion-Version verbraucht nur 3,3 Liter – ein Rekordwert in der Golf-Kombi-Historie.

— Bis zur B-Säule ähnelt der neue Variant dem Schrägheckmodell des Golf VII. Doch spätestens am Heck mit kurzen Überhängen erkennt man die Eigenständigkeit seines Designs. Die in die Heckklappe integrierten Hälften der Rückleuchten sind größer als beim Schrägheck, das Kennzeichen befindet sich wie beim Kombivorgänger in der Heckklappe und nicht im Stoßfänger.

Neue Parameter | Gegenüber seinem Vorgänger hat der aktuelle Golf Variant stolze 105 Kilogramm abgespeckt. Zugelegt hat er beim Radstand (2.637 statt wie bisher 2.578 mm) und erfreulicherweise auch an anderer Stelle: 605 und nicht mehr nur 505 Liter passen nun in den Kofferraum. Bei umgeklappter Fond-Sitzreihe reicht das maximale Ladevolumen nun bis 1.620 Liter. Bislang passten hier nur 1.495 Liter in den Variant. Gut schneidet der Kombi auch in Sachen Ladehöhe ab: Die sitzt auf einer niedrigen Höhe von nur 630 Millimetern.

Überhaupt hatten die Entwickler das Thema Ladung im Visier: Laut VW besitzt der Variant nun erstmals ein Rollo mit zweistufiger Aufrollautomatik als Gepäckraumabdeckung, das sich wie die Netztrennwand unter dem nun in der Höhe einstellbaren und ausbaubaren Ladeboden verstauen lässt.



Markantes Heck | Von hinten sieht man die Unterschiede zur Schrägheck-Karosserie am besten

Das Leistungsspektrum reicht von 85 bis 150 PS, umgesetzt in vier Benzinern (85/105/122/140 PS) und drei Selbstzündern (105/110/150 PS). Die sieben Aggregate (immer mit Start-Stopp) gehören wie bei der Schrägheck-Karosserie zu zwei komplett neuen Motorgenerationen und werden je nach Version über Fünf-/Sechsganggetriebe geschaltet. Die meisten TSI/TDI lassen sich auch mit automatischem Direkt Schaltgetriebe kombinieren.

Ebenfalls in Genf zeigte VW bereits die Allradversion Golf Variant 4Motion. In Vorbereitung soll zudem eine CNG-Version sein.

Erstmals BlueMotion | Während es bereits zur Tradition gehört, dass der Variant dem Schrägheckmodell als Kombi-Pendant folgt, findet dieses Mal zum ersten Mal eine eigen-



Foto: VW

Transport-Qualitäten | In den neuen Variant passen bis zu 1.620 Liter – 125 Liter mehr als vorher

ständige TDI-BlueMotion-Variante (110 PS) Einzug ins Variant-Portfolio. Mit manuellem Sechsgangschalter erreicht diese einen Verbrauch von nur 3,3 Litern. Die Wolfsburger klassifizieren das Sparwunder, das sich auch äußerlich – etwa durch ein teilgeschlossenes Kühlerschutzgitter – absetzt, damit als „sparsamsten Volkswagen Variant aller Zeiten“.

Innovative Technik | Die TDI BlueMotion wird es in „Trendline“ und „Comfortline“ und damit in zwei der drei Ausstattungen (neben „Highline“) geben. In Serie sind etwa ESP, Klimaanlage, Tagfahrlicht und Fünf-Zoll-Touchscreen immer dabei. Neue Option neben vielen Assistenzsystemen: das proaktive Insassenschutzsystem und die adaptive Fahrwerksregelung DCC plus „Comfort“. | löw

Volkswagen | e-up als erstes vollelektrisches Serienfahrzeug aus Wolfsburg

— Mitte März haben die Wolfsburger auf der Jahres-Presse- und Investorenkonferenz erstmals den e-up und damit ihr erstes vollelektrisches Serienfahrzeug gezeigt.

Der nahezu lautlose Viersitzer kommt mit seinem 82 PS starken Elektromotor bei einer Dauerleistung von 55 PS immerhin 150 Kilometer weit, ehe er wieder zum Aufladen an die Steckdose muss. Folglich hält der Hersteller sein urbanes Elektroauto für ideal, um den Ansprüchen von Pendlern oder an einen Zweitwagen Genüge zu leisten.



Foto: VW

Der nur 1.185 Kilogramm leichte e-up mit einem Drehmoment von 210 Newtonmetern, das beim Elektroantrieb naturgemäß vom Stand weg abrufbar ist, braucht 14 Sekunden, um Tempo 100 zu erreichen. Maximal wird er 135 Stundenkilometer schnell.

Auf Touren bringt ihn dabei eine Lithium-Ionen-Batterie, die im Unterboden des Fahrzeugs verbaut ist und die über eine Speicherkapazität von 18,7 Kilowattstunden verfügt. In nur 30 Minuten, so rechnet Volkswagen in einer Meldung vor, lässt sich der e-up wieder auf bis zu 80 Prozent seiner Speicherkapazität aufladen.

Dafür wird das hinter dem „Tankdeckel“ befindliche, optional von Volkswagen und weiteren Herstellern standardisierte Ladesystem namens „Combined Charging System“ (CCS) genutzt. Dieses System unterstützt nicht nur Gleich-, sondern auch Wechselstromladung. So können Fahrer offiziell Bekunden nach an den meisten Ladestationen unabhängig von

der Stromquelle und der angebotenen Ladegeschwindigkeit für Energienachschub sorgen.

Anders als etwa bei der Erdgas-Variante eco-up, die nur an einem entsprechenden Logo am Heck zu identifizieren ist, wurde der e-up auch äußerlich etwas verändert. Man erkennt die elektrische Variante des Kleinwagens an der bogenförmigen Anordnung der LED-Tagfahrlichter im Stoßfänger. Außerdem haben die Wolfsburger angegeben, an Front, Schweller und Unterboden Hand angelegt zu haben, um die Aerodynamik zu verbessern.

Weitere Kennzeichen des e-up: glanzgedrehte 15-Zoll-Leichtmetallräder, blau hinterlegte Volkswagen-Embleme und ein „e-up“-Schriftzug am Fahrzeugheck.

Offizielle Messepremiere wird der kleine Stromer im September auf der Internationalen Automobil-Ausstellung in Frankfurt feiern. Im Anschluss, so heißt es in der offiziellen Meldung weiter, fällt dann der Schuss für den Bestellstart.