



Der Golf für alle Fälle

Plus an Traktion | Mit dem 4Motion-Allradantrieb hat VW das Angebotspektrum des neuen Golf um eine hochinteressante Variante erweitert.

— Sie sind gerade dabei, einen oder mehrere VW Golf VII für Ihren Fuhrpark anzuschaffen? Dann sollten Sie auf jeden Fall das Thema 4Motion in Ihre Entscheidungsfindung mit einfließen lassen. Denn: Seit Kurzem bieten die Wolfsburger ihren Bestseller auch mit Allradantrieb an. Für Flotten, die viel und häufig bei Schnee, Eis und Nässe unterwegs sind, mehr als nur ein nettes Gimmick.

Optisch ist der Allradler ein Golf wie jeder andere auch. Einziger Unterschied zum normalen Golf mit Frontantrieb: ein kleiner, dezenter 4Motion-Schriftzug am Heck und am Schalthebel.

Der Allradantrieb selbst basiert auf dem aus dem Golf VI 4Motion bekannten System, wiegt jedoch etwas weniger und verfügt

über eine weiterentwickelte Haldex-Kupplung der fünften Generation, die keinen Druckspeicher mehr benötigt. Resultat: Die Hinterachse schaltet sich – bei Bedarf gelangen nahezu 100 Prozent des Antriebsmoments nach „hinten“ – noch schneller zu als bisher.

Sicherheitsgewinn | Von dieser permanent aktiven Regelmechanik selbst spürt der Fahrer nichts, wohl aber deren traktionsfördernde Wirkung. Und das nicht nur bei Schnee, Eis oder Nässe. So bleibt der 4Motion beispielsweise auch bei flotter Kurvenfahrt auf trockenem Geläuf noch stoischer auf Kurs und wirkt auch sonst noch einen Tick fahrstabiler als der Fronttriebler. Angesichts dieser Qualitäten ist es schade, dass VW den 4Motion-Allradantrieb nur für den 1.6 TDI und den 2.0 TDI anbietet. Beide übrigens ausschließlich mit Sechsgang-Schaltgetriebe wobei dies beim 1.6 TDI einen Gang mehr als sonst bedeutet.

Nur als Viertürer | Das reizvolle Plus an Traktion an den Hinterrädern lässt sich VW gut bezahlen. Beide Allradler sind jeweils 1.513 Euro teurer als die entsprechenden Fronttriebler. Erschwerend kommt hinzu, dass sie momentan nur in Kombination mit vier Türen (756 Euro) sowie der Option „Reserverad, gewichts- und platzsparend“ (50 Euro) erhältlich sind.

Zu den systembedingten Nachteilen des 4Motion-Konzeptes, die neben dem höheren Anschaffungspreis in Kauf genommen werden müssen, zählen ein von 380 auf 343 Liter geschrumpftes Kofferraumvolumen, eine minimal geringere Endgeschwindigkeit sowie ein etwas höherer Spritkonsum.

Mehrverbrauch | So erhöht der mit einem Mehrgewicht von rund 95 Kilo zu Buche schlagende Allradantrieb den Normverbrauch beim 105 PS starken 1.6 TDI von 3,8 auf 4,5 Liter (CO₂: von 99 auf 119 g/km) und 2.0 TDI mit 140 PS von 4,1 auf 4,7 Liter (CO₂: von 106 auf 122 g/km). Angesichts der unbestrittenen Vorteile sind dies akzeptable Aufschläge, zumal die Allradler als Ausgleich dafür in den Genuss eines um fünf auf 55 Liter vergrößerten Tanks kommen.

Dem 2.0 TDI 4Motion spendierten die Wolfsburger zudem eine etwas kürzere Achsübersetzung. Dadurch spurtet er trotz Gewichtshandicap nicht nur genauso schnell auf Tempo 100 wie der normale 2.0 TDI, sondern glänzt auch mit noch besseren Elastizitätswerten. Beiden Allwetter-Experten gemeinsam: die gegenüber den Fronttrieblern um 100 auf 1.900 Kilogramm gestiegene maximale Anhängelast (gebremst bei 12 Prozent Steigung).

Fazit | Der 4Motion-Antrieb ist kein Schnäppchen, angesichts der zuletzt immer schlimmer werdenden Wetterkapriolen aber zunehmend eine Überlegung wert. | *mmd*



Sechs ist in | Als 4Motion kommt auch der 1.6 TDI in den Genuss eines Sechsgang-Getriebes

1.6 TDI 4Motion	ab 19.735 Euro
R4/1.598 cm ³ 77 kW/105 PS 250 Nm/1.500 U/min 6-Gang 11,5 s 187 km/h 4,5 D 115 g/km	
2.0 TDI 4Motion	ab 23.559 Euro
R4/1.968 cm ³ 110 kW/150 PS 320 Nm/1.750 U/min 6-Gang 8,6 s 211 km/h 4,7 D 122 g/km	
Wartung: nach Anzeige oder alle zwei Jahre	
4.255 x 1.790 x 1.454 mm 343–1.233 Liter	
Ausstattungen: Trendline Comfortline Highline	



Foto: Volkswagen

Nicht ohne | Der Aufpreis für den nur als Viertürer und Diesel angebotenen 4Motion beträgt 1.513 Euro