



Bloß gut sein, bloß nicht auffallen

Eine Klasse höher | Der Golf ist für VW das Markendestillat, der Dreh- und Angelpunkt des Erfolges. Entsprechend viel Mühe haben sich die Wolfsburger bei der ab 10. November erhältlichen Neuaufgabe gegeben.

— Er ist der heilige Gral der hart umkämpften Kompaktklasse: der VW Golf. Als Marktdominator für Wolfsburg ungemein wichtig, darf sich auch die neue siebte Generation keinen Patzer erlauben.

Gewollt unauffällig | Niemand dreht sich nach uns um: Obwohl der neue Golf etwas breiter und länger geworden ist und mit einem kantigeren Blechkleid vorfährt, fällt er nicht auf. Das gehört zum Wolfsburger Erfolgsrezept: Möglichst unauffällig eckt das Design nirgends an und wirkt zudem alterungsbeständig. Als Serienfarbe steht ausschließlich ein Grauton zur Verfügung, normales Weiß kostet 115 Euro. Türen hinten werden mit 756 Euro berechnet, wobei dort die elektrischen Fensterheber inklusive sind.

Eine Klasse höher | Der Innenraum wurde etwas größer, insbesondere die Passagiere im Fond genießen bei unveränderter Luftsäule über dem Kopf mehr Beinfreiheit. Der Kofferraum legte um 30 auf 380 Liter zu. Nach Umlegen der generell asymmetrisch geteilten Lehnen sind es allerdings nur noch

1.270 Liter – hier hatte der Vorgänger noch 35 Liter mehr zu bieten. Praktisch: die optional komplett umlegbare Beifahrersitzlehne (77 Euro) sowie der serienmäßige variable Ladeboden.

Materialien und Verarbeitung sind top. Die Bedienung lässt sich Golf-typisch blind erledigen. Auffällig ist die fahrerorientierte Cockpitgestaltung mit der breiten BMW-like leicht zum Fahrer hin geneigten Mittelkonsole, die an höherklassige Fahrzeuge erinnert. Die bequemen Sitze sind großzügig dimensioniert und straff gepolstert. Dazu passend gibt es erfreulicherweise ab einem bestimmten Öffnungswinkel stufenlos arretierbare Türen – so etwas kannte man bisher eher von Topmodellen wie der Mercedes S-Klasse.

Ohne Radio | Der Golf wird von VW „im Rahmen“ des neuen modularen Querbaukastens (MQB) produziert. Das Einsetzen von über die Baureihen hinweg standardisierten Teilen und flexiblen Maschinen hilft, Kosten zu sparen. Wohl deshalb startet der neue

Golf beim Preis des alten, sprich bei 14.265 Euro. Die Serienausstattung wurde dabei um Start-Stopp, Multikollisions- und elektrische Parkbremse, Reifendruckkontrolle, Fünzfoll-TFT und die elektronische Differenzialsperre XDS erweitert. Aber: In der Basisausstattung Trendline fehlt nach wie vor ein Radio (ab 345 Euro).

Opel und Toyota machen das im Astra bzw. Auris zwar auch nicht besser, aber im preiswerten Kia Ceed beispielsweise gibt es Radiosound ab Werk. Die „günstigste“ Navigationslösung inklusive Radio wird von VW in Summe mit 1.155 Euro berechnet.

Neue Assistenten | Optional kann der Golf jetzt mit Hightech-Assistenten ausgestattet werden. Den sanft bis zum Stopp regelnden Abstandstempomaten gibt es schon für 466 Euro. Der Spurhalte-Assistent (424 Euro) hält das Fahrzeug in der Mitte der Fahrspur – aber nur für ein paar Sekunden. Ebenfalls verfügbar: proaktives Insassenschutz-System, Fernlicht-Assistent, Einpark-Assistent für Parklücken längs und quer zur

Foto: Volkswagen



Top gemacht | Das Interieur des neuen Golf ist qualitativ hochklassig und funktionell



Schnittiges Heck | Scharfe Lichtkanten und eckige Heckleuchten dominieren die Rückansicht



Mehr Platz | Drei Zentimeter mehr Kniefreiheit im Fond



Mehr Liter | Der Kofferraum fasst jetzt im Normalfall 380 Liter Gepäck

Fahrbahn, Rückfahrkamera, Müdigkeitswarner und Verkehrszeichen-Erkennung.

Leichter | Das Fahrwerk des neuen Golf muss mit weniger Gewicht fertig werden. Um bis zu 100 Kilo (1.4 TSI) haben die Wolfsburger ihren Bestseller abgespeckt. Im Falle des 2.0 TDI sind es immer noch 50 Kilogramm. Aber: Während Golf 5 und 6 generell mit einer Mehrlenker-Hinterachse untergewaren, wird bei Generation sieben

diesbezüglich gespart: Fahrzeuge bis einschließlich 122 PS müssen mit einer günstigeren Verbundlenkerachse vorliebnehmen. VW selbst bezeichnet diese allerdings als Leichtbauhinterachse, da diese elf Kilo weniger wiegt als die bei den Modellen mit mehr PS verbaute Mehrlenkerkonstruktion.

Verstellbar | Neu ist die per Knopfdruck einstellbare Fahrprofilwahl (Eco, Sport, Normal und Individual) für 101 Euro, die Ein-

fluss auf Lenkung, Motorsteuerung und Schaltzeitpunkte (DSG) nimmt. Im Fahrprofil Eco werden zudem Klimaanlage und weitere Verbraucher verbrauchsoptimal gesteuert. Ferner gibt es in diesem Modus bei Fahrzeugen mit DSG bei zweckoptimaler Nutzung der kinetischen Energie eine sogenannte Segelfunktion, die das Getriebe auskuppelt – etwa beim Heranrollen an rote Ampeln – und der Motor läuft dann im Leerlauf.



Fahrzeuge **mieten oder leasen?**



Mobilitätsmodule – die Antwort auf alle Fragen rund um Ihren Fuhrpark.

Wir erarbeiten für Sie ein individuelles Konzept, maßgeschneidert auf die spezifischen Bedürfnisse Ihres Unternehmens. Sie werden erkennen, welche erheblichen Einsparpotenziale in Ihrem Fuhrpark schlummern und können flexibel entscheiden, welche Module Sie nutzen möchten, um mit einem Maximum an Transparenz das Beste aus Ihrem Fuhrpark herauszuholen.

Ihre Vorteile:

- effizientere Fahrzeugauslastung
- Kosteneinsparungen
- Einkaufsvorteile

www.dbfuhrpark.de

- umfangreiche Serviceleistungen
- minimierter Verwaltungsaufwand durch Prozessoptimierung

Die Bahn macht mobil.



Design ganz vorsichtig |
Der Golf VII sieht seinem Vorgänger auch von der Seite her sehr ähnlich

Wer das uneingeschränkt empfehlenswerte verstellbare adaptive Fahrwerk (DCC) für 832 Euro ordert, bekommt noch die Einstellung Comfort dazu. Damit bügelt die Federung dann selbst äußerst fiese Autobahn-Querrillen sauber weg.

Unabhängig davon ist bereits das Serienfahrwerk – zumindest mit der von uns gefahrenen Mehrlenkerhinterachse – fein und ausgewogen abgestimmt. Selbst bei sportlicher Herangehensweise zieht der Wolfsburger sauber und ohne zu zucken in Kurven seine Bahn. Die Lenkung hinterlässt selbst im Komfortmodus einen präzisen und ausreichend direkten Eindruck, die Umstellung auf „Sport“ verringert die Servounterstützung spürbar. Für die Autobahn sicherlich die ideale Einstellung.

Salamitaktik | Zum Marktstart in Deutschland am 10. November wird der Golf in vier Benzin- und zwei Diesel-Motorisierungen angeboten. Start-Stopp und Rekuperation sind generell dabei. Die Palette der Schaltungen umfasst Fünf- und Sechsganghandschaltungen sowie Sechs- und Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe (DSG). Das Allradangebot (4Motion) beschränkt sich vorerst auf die beiden Selbstzünder. Aufpreis für das Plus an Traktion: 1.513 Euro.

Freuen dürfen sich Flottenbetreiber auf den 110 PS starken BlueMotion, mit 3,2 Liter Diesel (analog 85 g/km CO₂) der sparsamste Golf aller Zeiten. Laut VW startet der Vorver-

kauf noch in diesem Jahr, die Auslieferung beginnt jedoch erst im Laufe des ersten Quartals 2013. Für Ende nächsten Jahres sind zudem eine Erdgas- und eine Elektro-Version angekündigt. Für 2014 steht zudem ein Plug-in-Hybrid auf der Agenda.

Zylinderabschaltung | Der neue 140-PS-TSI macht dem Golf vom Start weg Beine. Optional (461 Euro) gibt es ein „aktives Zylindermanagement“ (ACT): Wird nicht die volle Leistung benötigt, schalten sich zwei der vier Zylinder ab. Vom „Umschaltvorgang“ bekommen die Insassen nichts mit, nur in der Anzeige des Bordcomputers wird auf die spritsparende Betriebsart hingewiesen. Bei hohen Tempo wird das Aggregat ein bisschen knurrig. Dafür soll der vorerst stärkste Benziner im Golf-Programm – egal ob mit Sechsgangschaltgetriebe oder Siebengang-DSG – mit lediglich 4,7 Litern auf 100 Kilometern auskommen.

Richtig leise | Der von uns ebenfalls gefahrene 2.0 TDI fällt akustisch auf: Er ist leise wie fallender Schnee. Dabei geht das Dieseltriebwerk quasi ab leicht erhöhter Leerlaufdrehzahl kräftig zur Sache und lässt in seinem Streben selbst bei hohen Geschwindigkeiten kaum nach. Selbst unter Last bleibt der durchzugsstarke und elastische 150-PS-Selbstzünder ausgesucht leise – auch hier fährt der Golf in einer höheren Klasse.

Positives gibt es auch verbrauchsseitig zu vermelden: Laut Werk genügen dem vorläu-

figen Golf-Top-Diesel im Schnitt 4,1 Liter pro 100 Kilometer, in Kombination mit dem DSG sind es 4,4 Liter.

Sauberer Schalter | Das in unserem Testwagen verbaut, tadellos abgestufte manuelle Sechsganggetriebe ließ sich ausgesprochen leichtgängig und präzise schalten. Für Vielfahrer dürfte aus Komfortgründen nichtsdestotrotz das Sechsgang-DSG (1.534 Euro) die bessere Wahl sein.

Fazit | Er bleibt vorn: Der neue Golf ist genau das richtige „Mit-mir-kann-man-nichts-falsch-machen“-Auto, das er bereits die letzten Jahrzehnte war. Alles wurde nicht nur besser, sondern auch hochklassiger: der geräumige und ergonomisch fast perfekte Innenraum, das komfortable und dynamische Fahrwerk sowie die auf Sparsamkeit getrimmten Motoren. Und wer will, bekommt den neuen Golf trotz erweiterter Serienausstattung – zumindest teilweise – zum Preis des alten. Aber dafür dreht sich auch niemand nach ihm um. | Gregor Hebermehl

1.2 TSI R4/1.197 cm ³ 63 kW/85 PS 160 Nm/1.400 U/min 5-Gang 11,9 s 179 km/h 4,9 S 113 g/km	ab 14.265 Euro
1.2 TSI R4/1.197 cm ³ 77 kW/105 PS 175 Nm/1.550 U/min 6-Gang 10,2 s 192 km/h 4,9 S 114 g/km	ab 15.504 Euro
1.4 TSI R4/1.395 cm ³ 90 kW/122 PS 200 Nm/1.500 U/min 6-Gang 9,3 s 203 km/h 5,2 S 120 g/km	ab 17.859 Euro
1.4 TSI R4/1.395 cm ³ 103 kW/140 PS 250 Nm/1.500 U/min 6-Gang 8,4 s 212 km/h 5,2 S 119 g/km	ab 18.088 Euro
1.6 TDI R4/1.598 cm ³ 77 kW/105 PS 250 Nm/1.500 U/min 5-Gang 10,7 s 192 km/h 3,8 D 99 g/km	ab 17.416 Euro
2.0 TDI R4/1.968 cm ³ 110 kW/150 PS 320 Nm/1.750 U/min 6-Gang 8,6 s 216 km/h 4,1 D 106 g/km 4.255 x 1.790 x 1.452 mm 380–1.270 Liter Wartung: zwei Jahre oder alle 30.000 km Ausstattungen: Trendline Comfortline Highline	ab 21.239 Euro



Fünf- oder Dreitürer | Die fünftürige Variante des neuen Golf (links) kostet 756 Euro Aufpreis. Elektrische Fensterheber hinten sind im Aufpreis inbegriffen



HYUNDAI LEASING IST
FULL-SERVICE

Das neue Hyundai Leasing* macht für Sie ein sorgenfreies Tagesgeschäft möglich, denn es nimmt Ihnen viele kleine Arbeitsschritte ab, die Ihnen sonst im Weg wären, beispielsweise die Organisation Ihrer Winterreifen oder die pünktliche Überweisung der GEZ-Gebühren. Stellen Sie sich Ihr individuelles Hyundai Leasing modular zusammen. Es bietet Ihnen flexibel gestaltbare Kilometerverträge, z.B. inklusive Technik-Service. Darin enthalten sind alle empfohlenen/vorgeschriebenen Inspektionen und Wartungsarbeiten, alle Verschleißreparaturen, HU-Gebühren, Bremssonderuntersuchungen sowie Schmier- und Hilfsstoffe innerhalb der Wartungsintervalle. Außerdem für Sie zubuchbar: Reifenservice, Tankservice, GEZ- und Kfz-Steuer-Service, Versicherungsservice und Rentservice. Ihr Hyundai Händler berät Sie gerne.