



Alles auf die Sechs

Designmäßig soll der neue VW Golf dem Wolfsburger Autobauer den Weg in die Zukunft weisen. Wertig will er ab Oktober durchstarten.

Wer wie Volkswagen mit dem Golf einen europäischen Champion im Stall hat, braucht für die Verteidigung des Titels eine klare Rennstrategie. Zumal die Konkurrenz um Ford Focus und Konsorten mächtig Druck macht, sich der Konzern-Cousin Audi A3 bei Flottenmanagern großer Beliebtheit erfreut und oben die Luft von Haus aus dünner wird.

„Wertiger denn je“ – so lautet also die Maxime, die sich die Wolfsburger Chefstrategen für die ab Oktober hierzulande erhältliche sechste Generation zurechtgelegt haben. Und mit dem Einstiegspreis von 13.866 Euro liegt er nur geringfügig über seinem Vorgänger, das Laederteil ist mit 350 bis 1.305 Litern wie beim Golf V.

Generell hat Volkswagen, den Kunden wird's freuen, die richtigen Schlüsse aus der Vergangenheit gezogen. Die Wolfsburger zeigen sich, was die ers-

ten Fakten verraten, bei der Serienausstattung spendabler. Über Features wie u. a. Klimaanlage, sieben Airbags inklusive Knieairbag, Dämpfungsfolie in der Frontscheibe, ein laut VW feiner abgestimmtes ESP und Tagfahrlicht verfügt jeder Golf ab Werk.

Klare Linien für Nummer 6

Neben diesen rationalen Pluspunkten soll der Golf VI natürlich auch über die emotionale Schiene funktionieren. Und das dürfte gelingen, so das Resümee der ersten Bildersichtung. Denn Volkswagen hat an seine „Ikone des Automobilbaus“ (Designchef Walter de Silva) außen zwar mutig, aber nicht zu radikal Hand angelegt. Das Ergebnis: eine klare und kraftvolle Optik.

Im neu gestalteten Innenraum, so der VW-Plan, sollen edle Oberflächen und Features die Insassen umschmeicheln. Angenehm: Lästigen Fahrgeräuschen



sagt der neue Golf dank der gedämpften Frontscheibe, neu konzipierten Dichtungen für Türen und Seitenscheiben, windschnittigeren Außenspiegeln, besser isoliertem Motor- respektive Fahrgastraum, leise abrollenden Reifen und neuen Motorlagern den Kampf an.

Apropos leise. Gerade bei den Selbstzündern wird sich der Wechsel von Pumpe-Düse- auf Common-Rail-Technik akustisch

bemerkbar machen. Zum Marktstart stehen vier Benziner (80 PS bis 160 PS) und zwei Diesel, die alle die künftig geltende Euro-5-Norm erfüllen, zur Verfügung. Serie beim neuen Golf ist ein Fünfgang-Handschalter, wahlweise lässt sich – je nach Drehmoment – ein Sechs- oder Siebengang-DSG ordern.

Bei den beiden serienmäßig partikelgefilterten Selbstzündern handelt es sich um 2,0-Liter-TDI, die 110 PS respektive 140 PS mobilisieren und ein maximales Drehmoment von 250 Nm bzw. 320 Nm auf die Kurbelwelle stemmen.

Der 110 PS leistende TDI soll sich auf der 100-Kilometer-Distanz mit 4,9 Litern (CO₂-Ausstoß: 119 g/km) begnügen, das 30 PS stärkere Aggregat mit 4,9 Litern (CO₂-Ausstoß: 129 g/km) – beides laut Papierwert ein Minus von 0,6 Litern gegenüber dem Vorgänger. Preislich starten die Diesel bei 17.647 Euro und 18.655 Euro.

Ferner ist die Rede davon, dass in Kürze ein 2,0-Liter-Common-Rail-TDI mit 170 PS, Ende 2008 ein Flüssiggas-Golf und 2009 ein 1,6-Liter-TDI (105 PS) – mit BlueMotion-Label und Start-Stopp-System – die Motorenpalette ergänzen sollen. Bei der Verteidigung der europäischen Krone bleibt nichts dem Zufall überlassen. PN 



Edel sei der Golf: wertige Materialien und Rundinstrumente à la Passat CC



Ein klares Design für den 4,20 Meter langen, 1,78 breiten und 1,48 hohen Golf VI