

# Die neue Einfachheit

Der VW Golf ist der VW Golf. Jeder kennt ihn, keiner meckert über ihn. Er begeistert nicht, enttäuscht nicht, macht nichts falsch, sticht aber auch nirgends hervor. Das i-Tüpfelchen könnte daher der Antrieb sein.

VON  
**Autoflotte**  
GETESTET

**2.500 Kilometer** in einer Woche mit einem Golf durch Deutschland? Nichts Besonderes. Das machen wöchentlich sicherlich Hunderte, wenn nicht sogar Tausende. Aber lediglich etwa ein Prozent davon werden einen Erdgasmotor im Bug und die Verbundwerkstoff-Tanks im Heck haben. Nachteil der Tanks. Der Kofferraum schrumpft auf 291 Liter und das Reserverad fehlt – aber das ist verschmerzbar. Wer

möchte, bestellt den Kombi (Variant) und bei beiden den umlegbaren Beifahrersitz (84 Euro) und verlängert den Gepäckraum.

## Unter vier Euro

Hinter der bekannten Tankklappe befindet sich nicht nur der Einfüllstutzen für den neun Liter kleinen Not-Benzin-Tank, dort guckt einen auch der Schnippel für CNG (Compressed Natural Gas) an. Eine einfache und saubere Sache ist das Erdgastanken übrigens. So ist kein Diesel-Plastikhandschuh nötig, um stinkende Finger zu vermeiden. Zapfpistole ansetzen, arretieren und Knopf an der Säule zum Start drücken. Rund zwei Minuten später sind die Tanks gefüllt und die Freude groß. Wer günstig tankt, bekommt das Kilogramm Erdgas für einen Euro; teuer wird es ab 1,15 Euro. In den Tank passen gemessene 16,5

Kilogramm CNG. Kostenpunkt: Maximal 19 Euro. Wer nun bedachtsam im Verkehr mit-schwimmt, fährt mit dem angegebenen WLTP-Normverbrauch von vier Kilogramm (H-Gas) tatsächlich 100 Kilometer weit. Kurz nachrechnen: Stimmt, im Idealfall kommt man also für vier Euro 100 Kilometer und hat eine Reichweite von etwa 450 Kilometern. Die kann sogar ausgereizt werden, es sind ja noch neun Liter Superbenzin in der Hinterhand.

Der Energiegehalt von einem Kilogramm Erdgas entspricht in etwa dem von 1,5 Litern Benzin oder 1,3 Litern Diesel – es steckt also mehr Kraft im Gas. Das ergibt die bereits angedeutete monetäre Ersparnis von etwa 50 Prozent zum Benziner und noch immer rund 30 Prozent zum Selbstzünder. Doch nicht nur die Firmenkasse profitiert. Auch der Umwelt wird weniger Schlechtes angetan. So kann mit her-

### Tops

- Niedrige TCO
- Dynamisch
- Passt einfach

### Flops

- Kofferraum kleiner (Kombi wählen)
- Sprachbedienung mies
- Einige Tankstellen nur EC-kompatibel

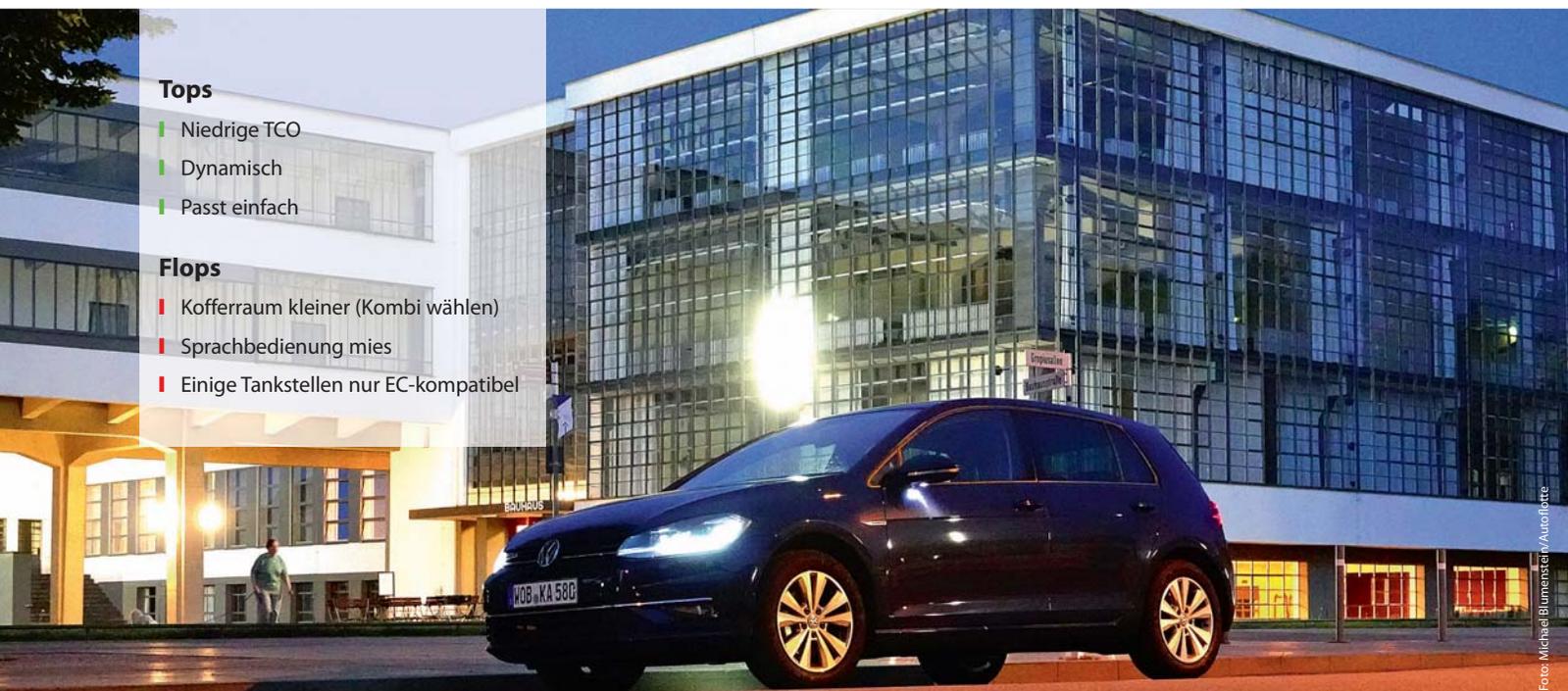


Foto: Michael Blumenstern/Autoflotte



Foto: Michael Blumenstein/Autoflotte

# 100% Bio-Erdgas kann die **CO<sub>2</sub>-Emission** laut Deutsche Energieagentur **um 97% senken.**

kömmlichem Erdgas der Stickoxidausstoß im Vergleich zum Diesel drastisch reduziert werden. Von einer Verminderung von bis zu 95 Prozent wird gesprochen. Und auch die CO<sub>2</sub>-Emissionen lassen sich um ein Fünftel reduzieren. Verkokungen der Ventile durch Rußablagerungen gibt es nicht. Die Verbrennung ist per se sehr sauber.

Der Golf rollt auf widerstandsarmen Michelin-Reifen stets in der schmalen 205er Dimension, montiert auf 16-Zoll-Alufelgen. Was mittlerweile klein anmutet, hat Vorteile beim Verbrauch und bei der Ersatzbeschaffung. Ein grundsätzlich weiter Vorteil, der des höheren Komforts, will

sich hingegen nicht einstellen. Der Golf TGI ist straff. Sehr straff. Ein Adaptivfahrwerk gibt es bei ihm nicht. Dafür zieht er selbst bei Tacho 220 wie an der Schnur gezogen durch lange Autobahnkurven. Gefestigt wird das stoische Verhalten durch die perfekt agierende Lenkung.

### Ausgesprochen dynamisch

Überhaupt traut man dem Golf mit seinem 1,5-Liter-Turbo-Triebwerk nicht die gebotene Dynamik zu. Untermotorisierung? Fehlanzeige. Auch bei 170 km/h legt der 130-PS-Erdgasmotor tapfer zu. Beim star-

### Golf TGI Comfortline

- Preise: ab 25.500 Euro (mit DSG)
- R4/1.498 cm<sup>3</sup> | 96 kW/130 PS
- 200 Nm ab 1.400 | 7-Gang-DKG
- 206 km/h | 9,6 s | WLTP 4,1 | 113g/km
- 4.258 x 1.799 x 1.492 mm
- 291 – 1.181 Liter
- Effizienz: A+
- HK | VK | TK: 14 | 18 | 20
- Wartung: 12 Monate/15.000 km
- Garantie: 2 Jahre ohne Begrenzung

### Autoflotte-Empfehlung

- VW Golf TGI Comfortline
- Preise ab: 25.500 Euro
- LED-Scheinwerfer: 912 Euro
- Business-Paket: 828 Euro
- App-Connect: 205 Euro
- Rückfahrkamera: 248 Euro
- DAB+: 206 Euro
- Blind-Spot-Sensor: 311 Euro

Alle Preise netto zzgl. Umsatzsteuer

- 1 Erklärungen überflüssig. Beim TGI gibt es fortan ausschließlich DSG
- 2 430 Kilometer CNG-Reichweite sind die Regel
- 3 Denkbar einfach: Zapfpistole ansetzen, arretieren und Startknopf drücken. Etwa zwei Minuten dauert's bis „voll“



Fotos: Michael Blumenstein/Autoflotte



Der Golf geht gerade in seine letzte Saison. Ab Ende des Jahres ist der Golf VIII bestellbar – angeblich auch gleich wieder als TGI



Fotos: Michael Blumenstein/Autoflotte



1 Für schmale 1,10 Euro gibt es 100 % sauberes Bio-Erdgas – manchmal leider nur am Tankautomaten 2 Nicht wichtiger als bei der Diesel- oder Benzin-Zapfpistole: Aber beim CNG werden Auto und Zapfanlage (einfach und geruchsfrei) mit einem Umleghebel fixiert. Daher schadet der Hinweis vielleicht nicht 3 Der Kofferraum schrumpft auf 291 Liter, um für die Erdgastanks Platz zu machen

ken beschleunigen knurrt er ein bisschen, ist aber angenehmer und vor allem spontaner als jeder Diesel. Lediglich beim schnellen Gangwechsel nervt der nachdrehende Motor. Diese Abstimmung ist angeblich der Abgasnorm geschuldet, die dadurch einfacher erreicht werden kann, als wenn der Motor jedes Mal aus dem Drehzahlkeller wieder hochkrabbeln muss. Ein Schönheitsfehler, den keiner mehr merken wird. Denn unser handgeschalteter TGI war wohl einer der letzten.

### Ausschließlich Doppelkupplung

Zum Modelljahreswechsel hat VW ausschließlich die Variante mit Direktschaltgetriebe (DSG) im Programm, die eh bereits mehr als die Hälfte der Kunden wählten. Und die greifen mittlerweile recht tief in die Tasche. Den Golf TGI Comfortline (die einzige Ausstattung) gibt es ab 25.500 Euro. Der Erdgas-Aufschlag beläuft sich ausstattungsbedingt auf etwa 2.500 Euro, die jedoch schnell wieder reingefahren sind.

Trotzdem ist auch beim Golf nicht alles Gold, was glänzt. Auch er hat einige Details, die weniger überzeugen. So zum Bei-

spiel die in Wagenfarbe lackierten Fensterahmen, auf die man von innen blickt. Sie sind vor allem bei hellen Lacken auffallend unschön; da gehört eine Verkleidung dran. Die Fensterheber sind zu weit hinten angebracht; das große Navi nervt, da für die Lautstärke der Drehregler fehlt (gibt's im kleinen Navi) und die Sprachbedienung ist eher 0.2 als 2.0. Die Ergonomiesitze passen nicht für alle Hintern und Rücken und Matrixlicht vermissen nicht nur Nachtblinde

### DAT-PROGNOSE

#### Golf TGI Bluemotion Comfortline

Restwerte vom Listenpreis (Einkaufspreis; mit Sonderausstattung)

nach 36 Monaten und	
15.000 km/Jahr:	39,9 %
25.000 km/Jahr:	35,7 %
40.000 km/Jahr:	29,9 %



Vielfahrer. Carplay-Telefonate sind lediglich über das Infotainmentdisplay steuerbar. Aber: Es gibt Schlimmeres.

Denn gerade mit dem CNG-Motor ist der Golf ein Langstreckenrenner par excellence. Und wer nun meint, dass die rund 850 Tankstellen, die in Deutschland CNG anbieten, zu wenig sind, irrt. Auf unseren 2.500 Kilometern quer durch die Republik haben wir 15 Kilometer Umweg machen müssen, um bei unseren neun Tankstopps das komprimierte Gas zu bekommen. Nach rund 300 Kilometern guckt man auf der Smartphone-App nach der nächsten Möglichkeit, wenn man nicht eh „seine“ CNG-Tankstellen kennt. Zudem ist diese Zwangspause eine sinnvolle Erholung.

Nerven kann hingegen tatsächlich ein Umstand den Firmenwagenfahrer: Einige Erdgas-Tanksäulen stehen im Niemandsland und gehören Lokalanbietern, die das Bezahlen lediglich mit EC- oder Kreditkarte ermöglichen. Ergo ist eine Abrechnung über die Firmen-Tankkarte nicht immer möglich. Das ist aber der einzige Pferdefuß der ansonsten sehr einfach zu handhabenden, sauberen und Umwelt-respektierenden Antriebseinheit. *Michael Blumenstein*