

# Der beste Golf aller Zeiten

**Beitrag von „Sittingbull“ vom 9. September 2008 um 18:50**

Wolfsburg, 08. September 2008 - Golf-Wertigkeit und -Komfort setzen Klassengrenzen außer Kraft - Neues Golf-Design weist den Weg in die Volkswagen Zukunft, TDI-, TSI- und DSG-Systeme senken Verbrauch um bis zu 28 Prozent und erster Golf mit Adaptivem Fahrwerk und Automatischer Distanzregelung.

\* Volkswagen schickt einen neuen Golf in die Welt, den besten aller Zeiten. Der Golf, ganz gleich welcher Generation, ist ein Phänomen. Positi\*oniert in der Kompaktklasse, widersetzt sich die Stil-Ikone allen automobilen und gesellschaftlichen Klassengrenzen. Kein anderes Auto hat es im selben Preissegment je geschafft, auch nur annähernd ein vergleichbar großes Spektrum an Menschen zu erreichen. Allein der Golf ist es, der immer passt. Der Neue passt noch besser.

\* In jedem Detail wurde er perfektioniert. Perfektion ist es auch, mit der das Design des Golf auf ein neues Niveau ge\*hoben wurde. Das Team um Walter de Silva, den Chef\*designer des Konzerns, hat es geschafft, dem Golf eine Präsenz, eine Schärfe, eine Kraft zu verleihen, die noch mehr Spaß macht. Spaß beim Ansehen, Spaß beim Fahren. Ein intelligentes Auto. Werte wie 4,5 Liter Durchschnitts\*verbrauch für einen 110-PS-TDI rücken die Kraftstoffpreise zurecht. Auf Wunsch parkt sich der Golf in der City dank „Park Assist“ nahezu selbständig ein, hält auf der Autobahn via Distanzkontrolle (ACC) den Ideal-Abstand und wird auf Knopfdruck vom Cruiser zum Sportler, sobald die neue, „Adaptive Fahrwerksregelung DCC“ an Bord ist.

\* Über allem steht dabei ein in dieser Preisklasse nie zuvor realisierter Qualitätsanspruch. Prof. Dr. Martin Winterkorn, Vorstandsvorsitzender der Volkswagen AG, bringt es auf den Punkt: „Wertiger denn je, definiert die nun sechste Golf-Generation das Qualitäts- und Komfortniveau seiner Klasse in weiten Teilen völlig neu.“ Die europäische Markt\*einführung des neuen Golf wird im Oktober beginnen; suk\*zessive folgen Afrika, Asien, Australien und Nordamerika.

Innovationskraft – der Golf demokratisiert Fortschritt

\* Das klare und kraftvolle Design des als Zwei- sowie Viertürer in den Ausstattungslinien „Trendline“, „Comfort\*line“ und „Highline“ angebotenen Golf weist der gesamten Marke den Weg in die Zukunft. Die akustischen Eigen\*schaften und der Gesamtkomfort des Volkswagen reißen Klassengrenzen nieder. Innovative Motoren- und Getriebe\*technologien senken die Verbrauchswerte um bis zu 28 Pro\*zent. Alle Benziner und Diesel erfüllen die Grenzwerte der künftig geltenden Euro-5-Norm.

\* Assistenzsysteme wie die „Automatische Distanzregelung ACC“ sowie Entwicklungen im Stile der „Adaptiven Fahrwerksregelung DCC“ und des „Park Assist“ bringen weitere Top-Technologien in die Golf-Klasse. Ein neues, im Regelbereich feiner ansprechendes ESP-System, nochmals optimierte Crasheigenschaften, sieben Airbags inklusive Knieairbag, dem Schleudertrauma entgegenwirkende Kopfstützen (WOKS), eine im Golf debütierende „Anschallerkennung“ für den Fond und Tagfahrlicht sorgen für ein Höchstmaß an Sicherheit.

#### Exterieur-Design – Präzision in einer neuen Form

\* Die hohe Wertigkeit des neuen Golf spiegelt sich par excellence in seinem stilvollen Design wider; alle wesentlichen Karosseriekomponenten wurden neu gestaltet: „Wir haben die Kernelemente des Golf in eine präzise, neue Form gegossen“, erklärt Walter de Silva. Und er unterstreicht: „Der Golf gilt weltweit als Ikone des Automobilbaus. Deshalb ist auch das neue Modell in seiner Architektur und Grafik absolut eindeutig und einmalig.“ Gleichwohl wirkt der sechste Golf sportlicher und prägnanter als jede Generation der Baureihe zuvor. De Silva: „Er ist akzentuierter, dreidimensionaler als seine Vorgänger; mit exakt definierten Linien und Kanten, mit fein proportionierten Wölbungen und Hohlkehlen.“ Und Klaus Bischoff, Chefdesigner der Marke Volkswagen, ergänzt: „Jedes Detail ist kompromisslos darauf ausgerichtet, die Wertigkeit zu verbessern.“

\* Besonders im direkten Vergleich der Generationen V und VI wird klar, wie stark sich der neue Golf verändert hat. Das Team um Walter de Silva, Klaus Bischoff und den Leiter des Kreativ-Designs des Konzerns, Flavio Manzoni, kristallisierte gezielt die Ur-Gene der Baureihe heraus und schickte sie auf eine Reise in die Zukunft. Zu diesen Stilmerkmalen zählen die klare Frontpartie der ersten Generation und die mit der vierten Generation perfektionierte C-Säule.

\* Die Dachpartie ruht jetzt, ähnlich wie beim neuen Scirocco, auf einer dominant herausgearbeiteten Schulterpartie. Verantwortlich dafür ist eine prägnant modulierte Linie, die sich, wie ein bis in die letzte Faser trainierter Muskel von den Scheinwerfern hin zu den Rückleuchten erstreckt. In der Silhouette sorgt diese Linie – vom Volkswagen Design „Charakterlinie“ genannt – dafür, dass der neue Golf auch in der seitlichen Perspektive satter, tiefer auf der Straße liegt.

\* Alle Flächen sind gespannter, athletischer. Vorn nimmt der Neue das zwischen den Scheinwerfern horizontal ausgerichtete Band des Kühlergrills der ersten Golf-Generation auf; der Grill selbst ist hochglänzend schwarz. Die Linienführung des Stoßfängers korrespondiert mit der des Kühlers. Im Bereich darunter erschließt sich, in schwarz gehalten, ein weiterer Lufteinlass. Ebenfalls auf einem schwarzen Hintergrund angeordnet sind die verchromten Leuchtkörper der dynamisch gezeichneten Scheinwerfer.

\* Auch den Heckbereich prägt eine Dominanz der horizontalen Linien. Die nun sehr breiten Rückleuchten kennzeichnet unter anderem ein unverwechselbares Nachtdesign. Stilistisch zeigen sie mit ihrem kristallklaren Band für die Blinker und Rückfahrcheinwerfer Nähe zu den

Rückleuchten des Touareg. Generell wirkt der Golf im Zusammenspiel aller Designmerkmale deutlich breiter, flacher und noch hochwertiger.

#### Interieur – Klassengrenzen gesprengt

\* Diese Wertigkeit kennzeichnet auch den neu gestalteten Innenraum, der mit seinen edlen Oberflächen und Features haptisch wie optisch besonders im Cockpitbereich vollends die Klassengrenzen aus den Angeln hebt. Die Anmutung und Gestaltung der Materialien, Details wie Chrom-Applikationen in seidenmatt oder die direkt vom Passat CC abgeleiteten Rundinstrumente und Lenkräder lassen den Eindruck entstehen, tatsächlich in einem Fahrzeug des nächst höheren Segmentes zu sitzen. Weiterentwickelt präsentiert sich auch die Ergonomie des Innenraumes. So sind alle Funktions-elemente noch leichter bedienbar. Hierzu zählen die ebenfalls erstmals mit dem Passat CC vorgestellte Steuerung der Klimaautomatik (Climatronic), das neue Radio-Navigationssystem RNS 310 mit Touchscreen und die nun weiter vorn und damit griffgünstiger in den Türverkleidungen angeordneten elektrischen Fensterheber.

\* Wie ein roter Faden zieht sich die für Volkswagen typische Detailperfektion durch den Wagen. Beispiel „Anschluckerkennung“ für den Fond: Wird der Golf mit hinteren Seitenairbags bestellt, kann der Fahrer über die Multifunktionsanzeige im Cockpit und eine akustische Warnung separat für jeden Sitz erkennen, ob seine Gäste im Fond angegurtet sind. Beispiel Ledersitze: Erstmals kommt mit dem Golf eine neue, robustere Oberflächenbeschaffenheit zum Einsatz. Beispiel Kofferraum: Auch im neuen Golf sorgen vier praktische Haken nach jedem Einkauf dafür, dass der Inhalt von Taschen und Tüten sich nicht im Gepäckabteil verteilt. Beispiel Außenspiegel: Dank einer aerodynamisch optimierten Form verschmutzen sie deutlich weniger. Von innen lassen sie sich einfacher justieren, da sich die elektrische Spiegelverstellung nun ebenfalls weiter oben und vorne in der Türverkleidung befindet.

#### Geräuschkomfort – der leiseste Golf seit Bestehen der Baureihe

\* Den neuen Golf kennzeichnen erstklassige akustische Eigenschaften. Eine spezielle Dämpfungsfolie in der Frontscheibe reduziert ebenso Fahrgeräusche wie ein neu entwickeltes Dichtungskonzept der Türen und Seitenscheibenführungen. Deutlich weniger Windgeräusche entstehen zudem durch die neue Form der Außenspiegel. Darüber hinaus wurden der Motor- und Fahrgastraum durch gezielte Maßnahmen akustisch besser voneinander isoliert. Leise abrollende Reifen und neue Motorlager runden das Paket zur Geräuschdämmung ab.

#### Dieselmotoren – Umstellung auf Common-Rail-Einspritzung

\* Einen erheblichen Beitrag zu den wegweisenden akustischen Eigenschaften leisten die erstmals im Golf eingesetzten, besonders leisen Common-Rail-TDI-Motoren. Zwei

Ausgleichswellen (ab 103 kW / 140 PS) machen zudem unerwünschten Vibrationen den Garaus. Geplant ist ein TDI-Leistungsspektrum von 66 kW / 90 PS bis 125 kW / 170 PS. Direkt zur Markteinführung wird Volkswagen den Golf mit zwei 2,0 Liter großen TDI-Motoren anbieten; sie leisten 81 kW / 110 PS und 103 kW / 140 PS. Stets dabei: ein Dieselpartikelfilter (DPF).

\* Die neuen TDI sind außergewöhnlich sparsam. Der 110 PS starke Diesel gibt sich mit 4,5 Litern Kraftstoff zufrieden (119 g/km CO<sub>2</sub>) – das entspricht einer Verbrauchsreduzierung um 0,6 Liter! Selbst die 140-PS-Version benötigt lediglich 4,9 Liter Diesel auf hundert Kilometern (129 g/km CO<sub>2</sub>) und damit 0,6 Liter weniger als der Vorgänger.

Benzinmotoren – sparsamer als je zuvor

\* Das Spektrum der Benziner bilden in der Startphase vier Varianten mit 59 kW / 80 PS, 75 kW / 102 PS, 90 kW / 122 PS sowie 118 kW / 160 PS. Ab 90 kW / 122 PS kommen TSI-Motoren mit Kompressor- und / oder Turbo-Aufladung zum Einsatz. Fakt ist: Auch die Benziner sind wegweisend sparsam. Die optimierte 80-PS-Einstiegsmotorisierung verbraucht lediglich 6,4 Liter Super auf hundert Kilometern (149 g/km CO<sub>2</sub>) – das sind 0,5 Liter weniger als der Vorgänger. Als Paradebeispiele in Sachen Effizienz setzen sich zudem einmal mehr die TSI-Motoren in Szene: Mit 122 PS verbraucht der neue Golf 1.4 TSI lediglich 6,2 Liter Super (144 g/km CO<sub>2</sub>); hier ergibt sich ein Verbrauchsvorteil von 0,1 Litern. Selbst die neue 160-PS-Spitzenversion des 1.4 TSI erreicht mit 6,3 Litern einen Topwert. Im Vergleich zum abgelösten 150-PS-FSI, konnte der Verbrauch des 160-PS-TSI sogar um 1,6 Liter gesenkt werden.

DSG – konventionelle Automatik abgelöst

\* Mit Ausnahme der Einstiegsversionen werden alle Benziner und Diesel mit den Volkswagen Doppelkupplungsgetrieben (DSG) kombinierbar sein. Je nach Motordrehmoment kommt dabei ein 6-Gang- oder 7-Gang-DSG zum Einsatz. Im Golf hat das extrem effiziente und agile DSG damit die klassische Wandlerautomatik abgelöst. Wie sparsam insbesondere die Allianz aus TSI plus DSG ist, zeigt der Durchschnittsverbrauch des 1.4 TSI mit 160 PS und 7-Gang-DSG: 6,0 Liter (139 g/km CO<sub>2</sub>). Dieses Hightech-Duo löst den 2.0 FSI mit 150 PS und 6-Gang-Automatik ab. Durchschnittsverbrauch dort: 8,3 Liter. Ersparnis: 2,3 Liter auf hundert Kilometern, respektive 28 Prozent – Fortschritt in seiner besten Form.