
Vorstellung VW E-Golf und Golf GTE: Elektro-Menü für jeden Geschmack

Von Axel F. Busse

Wohl dosiert und in bekömmlichen Portionen serviert Volkswagen die Vielfalt seines beliebtesten Menüs: die Geschmacksvarianten eines Golf sind mit den Ende Januar präsentierten Benzin- und Dieselmotoren längst nicht erschöpft. Die Elektrifizierung wartet mit neuen Aromanuancen auf und die Sporthäppchen zeigen mehr Schärfe. Wenn Kunden sich nicht so recht für ein Elektromobil erwärmen können, ist meistens die Reichweite das Thema, was Skepsis erzeugt. Deshalb hat Volkswagen sich beim Update des E-Golfs besonders ins Zeug gelegt.

Die magische Ziffer „300“, andernorts die Marke, die einen Temporausch auslösen kann, ist zum wichtigsten Argument für den Stromer unter den Gölfen geworden. Stolze 300 Kilometer Reichweite gibt der Hersteller jetzt als offiziellen Wert für den elektrifizierten Kompaktwagen an. Zumindest unter idealen Bedingungen. Möglich wurde dies durch Verwendung neuer Batteriezellen, die im gleichen Bauraum wie beim Vorgänger eine höhere Energiedichte erlauben. Die Kapazität stieg um 11,6 kWh auf 35,8 Kilowattstunden, die mögliche Leistungsausbeute auf 100 kW/ 136 PS. Dies entspricht einer Zugabe von 21 PS.

Ob je ein Kunde mit einer Batterieladung – die an der Schnell-Ladesäule in 45 Minuten 80 Prozent Füllstand ermöglichen soll – tatsächlich 300 Kilometer weit kommt, muss die Praxis erweisen. Die Verlautbarungen zur Präsentation des neuen Autos sprachen über eine Langzeitnutzung unter verschiedenen Anforderungs- und Klimabedingungen von „durchschnittlich 200 Kilometern im relevanten Kundenbetrieb“. Wie nah die Versprechen an der Wirklichkeit sind, lässt sich an einem Probetag kaum ermitteln, so auch bei dieser Gelegenheit. Nach knapp 100 Testkilometern auf der Landstraße mit zwei Personen und Gepäck zeigte das Ladeinstrument immerhin noch gut ein Drittel Füllstand. Zu sorglosem Umgang mit dem wertvollen Stromvorrat verleitet der E-Golf ohnehin nicht: Die Höchstgeschwindigkeit ist auf 150 km/h limitiert.

Mit der Kapazität der Hochvolt-Batterie stieg auch das Gewicht des Akkus, das jetzt bei 345 Kilogramm liegt. Ein enormer Klotz, der dem Golf da zwischen den Achsen liegt und die Gesamtmasse des Fünftürers auf mehr als 1600 Kilogramm schraubt. Zum Erstaunen des Testfahrers macht der Trumm den Golf aber keineswegs behäbig, sondern lässt ihn mit satter Bodenhaftung und souverän griffig die Kehren nehmen. Die Gründe sind in dem durchaus deftigen Drehmoment von 290 Newtonmetern zu sehen, mit denen der Kompakt-Elektriker zu Werke geht, und in dem tiefen Fahrzeugschwerpunkt, den der Einbauort der Batterie mit sich bringt. Gegenüber einem konventionell angetriebenen Golf mit 1,4-Liter-TSI-Motor liegt das Zentrum der Gravitation beim E-Golf um fast sieben Zentimeter näher an der Fahrbahn.

Noch ein bisschen agiler benimmt sich die GTE-Version des Golfs, die auf gleich zwei Kraftquellen zurückgreifen kann. Abweichend vom rein elektrischen Schwestermodell hat er seine Ladebuchse hinter dem VW-Markenemblem an der Front. Der 110 kW /150 PS starke Benzinmotor und der 102-PS-Elektromotor vereinigen sich zu einer Systemleistung von 150 kW / 204 PS. Da das Gewicht des Fahrzeugs dem des e-Golfs ebenbürtig ist, sprintet er schon in 7,6 Sekunden und damit zwei Sekunden schneller auf 100 km/h. Tribut fordert die Hybridtechnik allerdings beim Ladevolumen. Der Batteriekoffer im Heck nagt am Gepäckraum und lässt nur 272 Liter übrig.

Der angegebene Verbrauch von durchschnittlich 1,6 Litern Kraftstoff je 100 Kilometer hat lediglich statistischen Wert, aber mit dem Zweifachen dessen ist durchaus gut Fortkommen – so jedenfalls vom Bordcomputer errechnet nach Ende der Testfahrt. Beiden elektrifizierten Varianten gemein ist das leichtgängige und unkomplizierte Handling, die Golf-typische Übersichtlichkeit und die inzwischen umfangreiche Auswahl an Konnektivitäts- und Assistenzsystemen. Nicht ohne Grund hat Volkswagen für die Überarbeitung seines Bestsellers den in der Internetwelt gebräuchlichen Begriff „Update“ gewählt, statt die Modellrenovierung wie üblich „Facelift“ zu nennen.

Für Entwicklungschef Dr. Frank Welsch ist die Tatsache, dass der Golf nunmehr dank eigener SIM-Karte ständig online ist, nur konsequent und selbstverständlich, ein eigenständiger „Teil des Internets der Dinge“. Das „Herz von Volkswagen“, das Welsch im Modell Golf sieht, müsse Trendsetter und Innovator sein. Mit der ersten Gestensteuerung für ein Infotainmentsystem in der Kompaktklasse untermauert der Golf diese Vorreiterrolle. Allerdings kostet das dafür notwendige Navigationsgerät Discover Pro auch 2385 Euro extra. Laut Welsch, der bereits an der Entwicklung der vierten Golf-Generation mitwirkte, setze der Wagen „Maßstäbe an Qualität und Wertigkeit“. Deshalb „positionieren wir ihn ganz oben in der Klasse, die nach ihm benannt ist“.

Wer sich die digitalen Segnungen im neuen Golf anschaut, muss zu der Erkenntnis gelangen, dass fahren nicht mehr das wichtigste bei diesem Auto ist. Ohne Scheu vor unvermeidlichem finanziellem Aufwand kann man seinen Kompakten zum persönlichen Assistenten hochrüsten, der nicht nur selbstständig im Stop-and-Go-Verkehr mitschwimmt, sondern auch das Bild des Briefträgers auf den Navi-Monitor überträgt, wenn der zuhause an der Tür klingelt. Dass gleichzeitig eine Sprechverbindung zu dem Boten aufgebaut werden kann, versteht sich von selbst.

Drei verschiedene Monitorgrößen stehen zur Auswahl, wobei 6,5 Zoll das Minimalmaß darstellt. Stolze 9,2 Zoll ist er bei der Topversion groß und präsentiert sich als edel anmutende glatte Oberfläche, in der die Bedienfelder bündig eingelassen und nur optisch zu differenzieren sind. Wer's mag, wird es lieben, eine haptische Rückmeldung oder eine fühlbare Abgrenzung der Sensorflächen voneinander wäre aber für eine zielsichere Bedienbarkeit auch nicht schlecht gewesen. Zum Paket der Neuerungen gehört noch, dass die Xenon-Scheinwerfer aus dem Programm verschwunden sind. Außer dem Standard-Halogenlicht leuchten jetzt LED-Strahler die Fahrbahn aus. (ampnet/afb)

Daten Volkswagen E-Golf

Maße (Länge x Breite x Höhe in m): 4,27 x 1,80 x 1,48
Radstand (m): 2,63
Motor: Permanentmagnet-Synchronmotor
Leistung: 100 kW / 136 PS bei 3000–12 000 U/min
Maximales Drehmoment: 290 Nm bei 0–3000 U/min
Höchstgeschwindigkeit: 150 km/h
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 9,6 Sek.
Verbrauch je 100: 12,7 kWh je 100 km (Schnitt nach EU-Norm)
Leergewicht/Zuladung: 1615 kg / max 480 kg
Gepäckraum: k.A.
Basispreis: 35 900 Euro

Daten Volkswagen Golf GTE

Maße (Länge x Breite x Höhe in m): 4,27 x 1,80 x 1,48
Radstand (m): 2,63
Motor: R4-Ottomotor, 1395 ccm
Leistung: 110 kW / 150 PS bei 5000 U/min

Maximales Drehmoment: 250 Nm bei 1500–3500 U/min
Leistung E-Maschine: 75 kW / 102 PS
Systemleistung: 150 kW / 204 PS
Höchstgeschwindigkeit: 222 km/h
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 7,6 Sek.
Verbrauch je 100 km (nach EU-Norm): 1,6 Liter
Leergewicht/Zuladung: 1615 kg / max. 500 kg
Gepäckraum: 272–1162 Liter
Basispreis: 36 900 Euro

Bilder zum Artikel



Volkswagen Golf GTE (I.) und E-Golf.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



Volkswagen E-Golf.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



Volkswagen E-Golf.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



Volkswagen E-Golf.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



Volkswagen E-Golf.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



Volkswagen E-Golf.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



Volkswagen Golf GTE.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



Volkswagen Golf GTE.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



Volkswagen Golf GTE.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



Volkswagen Golf GTE.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen