

---

## Generation Golf 8.2: Zum Jubiläum in Perfektion

Von Jens Meiners

Die achte Generation des Volkswagen Golf geht in ihre zweite Lebenshälfte: Passend zum 50. Jubiläum der Baureihe haben sich die Wolfsburger den Dauerbrenner gründlich vorgenommen – und sich dabei nicht zuletzt auf das Infotainment-System konzentriert, das anfangs bei vielen Kunden auf Kritik gestoßen war. Gleichzeitig wird das Motorenprogramm gestrafft.

Die stilistischen Änderungen sind dezent: Das Gesicht ist vor allem beim Basismodell und in den komfortbetonten Varianten namens Life und Style noch aufgeräumter und klarer als bisher gezeichnet, das Optik- und Ausstattungspaket R-Line sowie die Hochleistungsvarianten GTI und GTE treten indessen aggressiv auf wie eh und je. Gut für die Sicherheit: In der höchsten der drei angebotenen Ausbaustufen leuchten die Frontscheinwerfer einen halben Kilometer weit, am Heck sitzen Rückleuchten mit neugestaltetem Innenleben.

Das Cockpit wird dominiert durch einen neuen Zentralbildschirm, der mit 10,4 oder 12,9 Zoll Diagonale angeboten wird und einen regelrechten Sprung nach vorn gegenüber dem bisherigen Modell darstellt. So gibt es oben und unten am Bildschirm jeweils einen fest programmierten Streifen mit berührungsempfindlichen Funktionstasten, und die unterhalb des Bildschirms angebrachten Sensor-Schieber sind endlich beleuchtet.

Die zappeligen Sensorflächen am Lenkrad gehören der Vergangenheit an, es gibt dort wieder normale Tasten. Deutliche Verbesserungen also, wenngleich mancher Kunde die Abdeckung oberhalb der Ladeschale für das Mobiltelefon vermissen wird: Sie ist dem Rotstift zum Opfer gefallen. Dafür gibt es im GTI optional erstmals Dekoreinlagen aus Kohlefaser-Verbundstoff, bisher war das Spezialvarianten des Golf R vorbehalten.

Das neue Infotainment-System, mit dem nicht zuletzt die zahlreichen Assistenzsysteme angesteuert werden, ist nicht nur leichter bedienbar, sondern es reagiert auch deutlich schneller als bisher. Die Kinderkrankheiten gehören endgültig der Vergangenheit an.

Das Antriebsportefeuille ist neu aufgestellt: Es beginnt nicht mehr mit dem 1,0-Liter-Dreizylinder, der ersatzlos entfällt, sondern nunmehr mit einem 85 kW/115 PS starken 1,5-Liter-Vierzylinder, der an eine manuelle Sechsgang-Schaltung gekoppelt ist. Darüber rangiert eine Variante mit 110 kW/150 PS. Wer eine Siebengang-Doppelkupplungs-Automatik bevorzugt, bekommt in der jeweils gleichen Leistungsstufe die 48-Volt-Hybridisierung mit dazu.

Darüber rangieren zwei Plug-in-Hybride mit 2,0-Liter-Ottomotoren und Sechsgang-Doppelkupplungs-Automatik, die mit 150 kW/204 PS bzw. 200 kW/272 PS Systemleistung aufwarten. Das stärkere Modell hört auf die Bezeichnung GTE; es orientiert sich im Auftritt am weiterhin angebotenen GTI. Beide Plug-in-Hybride können jetzt bis zu 100 Kilometer weit elektrisch fahren und lassen sich mit bis zu 50 kW aufladen.

Kommen wir zu den sportlichen Spitzenmodellen: Der GTI leistet weiterhin 195 kW/265 PS und ist leider nur noch mit Siebengang-Automatik zu bekommen: Die Handschaltung ist Geschichte. Verschwunden ist auch das Diesel-Topmodell GTD, das bislang hervorragende Fahrleistungen mit äußerst knauserigem Konsumgebaren verband. Es gibt nur noch zwei Dieselvearianten, die jeweils über 2,0 Liter Hubraum verfügen: Einen Handschalter mit 85 kW/115 PS und eine Automatik-Version mit 110 kW/150 PS.

Allerdings kündigt VW schon jetzt weitere Varianten an: Einen leistungsgesteigerten GTI Clubsport sowie zwei Allradmodelle, nämlich einen 2,0 TSI mit 150 kW/204 PS sowie das Spitzenmodell Golf R mit vermutlich deutlich mehr als 220 kW/300 PS. Weiterhin im Angebot ist der ausgesprochen geräumige Golf Variant. Er wird in allen Versionen mit Ausnahme der Plug-in-Hybride und der GTI-Varianten vermarktet.

---

Die Produktaufwertung des Golf kommt zum richtigen Zeitpunkt – und sie läutet ein Jahr ein, das neben dem noch ganz frischen, vollelektrischen ID 7, dem „German Car Of The Year“, auch im Zeichen der Verbrenner- und Hybrid-Modelle Passat und Tiguan steht. Technisch breit aufgestellt und klassenlos wie eh und je könnten die Marktaussichten für den inzwischen mehr als 37 Millionen mal gebauten Golf kaum besser sein. (aum/jm)

---

## Bilder zum Artikel



Volkswagen Golf GTE.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Volkswagen



Volkswagen Golf GTE.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Volkswagen



Volkswagen Golf GTE.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Volkswagen



Volkswagen Golf Style e-Hybrid.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Volkswagen



Volkswagen Golf GTE.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Volkswagen

---



Volkswagen Golf GTE.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Volkswagen



Volkswagen Golf Variant R Line.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Volkswagen



Volkswagen Golf Variant R Line.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Volkswagen



Volkswagen Golf Variant R Line.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Volkswagen



Volkswagen Golf Variant R Line.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Volkswagen

---



Volkswagen Golf Style e-Hybrid.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Volkswagen



Volkswagen Golf Style e-Hybrid.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Volkswagen



Volkswagen Golf GTI.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Volkswagen



Volkswagen Golf GTI.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Volkswagen



Volkswagen Golf GTI.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Volkswagen

---



Volkswagen Golf GTI.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Volkswagen



Volkswagen Golf GTI.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Volkswagen



Volkswagen Golf GTI.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Volkswagen



Volkswagen Golf GTI.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Volkswagen

---