Praxistest VW Golf GTD: Die beste Wahl

Von Jens Meiners, cen

Der GTD, das ist der Golf, den man uns abgewöhnen will. Ein leistungsstarker Diesel von Volkswagen? Dabei ist doch angeblich sonnenklar, dass die Zukunft elektrisch ist. Jetzt noch einen Diesel zu fahren, das ist beinahe erklärungsbedürftig. Wie fährt sich so ein Auto, das von Politikern und Managern schlechtgeredet wird? Der Kenner wird es nicht anders erwartet haben: Einfach hervorragend.

Seit nunmehr fast 40 Jahren ist der Golf GTD das sparsame, besonders drehmomentstarke Gegenstück zum GTI, ausgestattet mit den gleichen sportlichen Attributen und einem Turbodiesel modernster Bauart. Aktuell steckt ein 2,0-Liter-TDI unter der Haube, der 200 PS leistet, die über das Sieben-Gang-Doppelkupplungsgetriebe auf die Vorderachse übertragen werden. Das maximale Drehmoment von satten 400 Newtonmetern liegt auf einem Plateau von 1750 bis 3500 Umdrehungen in der Minute an.

Elektrifizierung gibt es hier nicht, und die hat der GTD auch nicht nötig: Im NEFZ-Zyklus verbraucht er ganze 4,4 Liter pro 100 Kilometer, und damit kommen die Behörden nicht umhin, ihn in der Effizienzklasse A einzustufen. Mit seinem 50-Liter-Tank errechnet sich so eine Reichweite von 1136 Kilometern – ein Wert, der sich übrigens auch bei zügigem Fahrstil erreichen oder übertreffen lässt, ganz im Gegensatz zu den offiziellen Reichweiten von Elektroautos, die meist ins Reich der Fabel gehören. Im WLTP-Verfahren sind es immer noch bescheidene 5,2 bis 5,5 Liter je 100 Kilometer.

Zudem ist der GTD extrem sauber. Das Twin-Dosing-Adblue-Einspritzverfahren sorgt für extrem niedrige Abgaswerte; man darf mit Fug und Recht behaupten, dass die Problematik lokaler Abgasemissionen gelöst ist. Damit fällt auch das wichtigste Argument für Plug-in-Hybride flach, beispielsweise den Golf GTE, der sich im Gegensatz zu GTD und GTI durch eine unharmonische Antriebscharakteristik, schwerfällige Fahreigenschaften und unerfreuliche Realverbräuche profiliert.

Die Fahrleistungen des Golf GTD sind herausragend: Die 100-km/h-Marke wird in nur 7,1 Sekunden durchmessen, die Spitze liegt bei 245 km/h. Dabei spricht der Motor auf Gaspedalbewegungen spontan an und erfreut den Fahrer mit einem gedämpften, satten Brummen. Das Fahrwerk ist mit der hohen Motorleistung nicht überfordert; die Lenkung ist präzise, der GTD federt je nach (optionaler) Fahrwerkseinstellung harmonisch bis trocken ab. Im Grenzbereich geht er in ein leichtes Untersteuern über. Das Platzangebot ist Golf-typisch großzügig, die Sitze passen wie angegossen, die Ladeschale für das Mobiltelefon ist perfekt positioniert. Mit seinen Allroundeigenschaften empfiehlt sich der GTD nicht nur als kompaktes Stadtauto, sondern auch als Langstreckenfahrzeug für die große Reise.

Kritik verdient allerdings das Bedienkonzept der Generation 8. Während der Lautstärkeregelung eine Beleuchtung fehlt, darf die „Wisch“-Funktion für den Zentralbildschirm als überflüssige Spielerei gelten. Um das lästige Spurhaltesystem abzuschalten, bedarf es viel zu vieler Eingriffe, und dass ausgerechnet der wichtige Drehzahlmesser nur in zwei vermeintlich sportlichen Anzeigemodi angezeigt wird, während sich weitaus unwichtigere Funktionen teils sogar doppelt auf die Info-Kacheln legen lassen, ist unverständlich.

Besonders schlecht funktioniert das im GTD leider serienmäßige Multifunktionslenkrad mit den Sensortasten, die selten reagieren wie vom Fahrer gewünscht. Die einfachere Ausführung mit normalen Tasten lenkt viel weniger ab und fühlt sich im übrigen hochwertiger an.

Kritikwürdig ist auch die Informationspolitik: Die technischen Informationen auf der Webseite von VW sind spärlich, Prospekte gibt es nur noch in Form eines knappen pdf-Bilderbuchs, das kein Wort über den Antrieb verliert – und damit hat der GTD anderen VW-Modellen sogar noch etwas voraus. Der Kunde muss Beharrlichkeit und gehobene Fähigkeiten zur Recherche aufbieten, um mehr über dieses Auto zu erfahren.

Doch das sind in Anbetracht des Gesamtkonzepts eher Kleinigkeiten, die Volkswagen leicht in Griff bekommen könnte. Konkurrenz erfährt der nahezu perfekte Golf GTD eigentlich nur durch Premiummarken: Der Audi A3 40 TDI verfügt über den gleichen Antrieb, allerdings mit Quattro-Antrieb; BMW 120d und Mercedes-Benz A 220 d sind etwas leistugsschwächer.

Die Qualitäten des Golf GTD lässt sich Volkswagen entsprechend vergüten: Stolze 39.670 Euro müssen für ihn den Besitzer wechseln. Einen Preis, den die Kundschaft gerne bezahlt – ganz ohne Subventionen. Wenn VW weiterhin so hervorragende Diesel baut, wird es nicht leicht, die Kunden zu den Elektroautos des Hauses zu treiben. (ampnet/jm)

Daten Volkswagen Golf GTD

Länge x Breite x Höhe (m): 4,29 x 1,79 x 1,48
Radstand (m): 2,63
Motor: R4-Benziner, 1968 ccm, Turbo, Direkteinspritzung
Leistung: 147 kW / 200 PS
Max. Drehmoment: 400 Nm bei 1750–3500 U/min
Höchstgeschwindigkeit: 245 km/h
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 7,1 Sek.
NEFZ-Durchschnittsverbrauch: 4,4 Liter
Effizienzklasse: A
CO2-Emissionen: 117 g/km (Euro 6d)
Leergewicht / Zuladung: min. 1465 kg / max. 560 kg
Max. Anhängelast: 1800 kg
Basispreis: 39.670 Euro

Bilder zum Artikel

VW Golf GTD.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen

VW Golf GTD.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen

VW Golf GTD.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen

VW Golf GTD.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen

VW Golf GTD.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen

VW Golf GTD.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen

VW Golf GTD.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen

VW Golf GTD.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen

VW Golf GTD.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen

VW Golf GTD.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen