

Pressepräsentation Volkswagen Golf Variant GTD und Alltrack: Variationen mit Klappe

Von Peter Schwerdtmann

Der Volkswagen Golf Variant hat Symbolcharakter. Er steht für all' die braven Väter, denen Familie und Vernunft einen Kombi aufdrängen, aber auch für eine ganze Reihe von Geschäftsreisenden, die den Laderaum mindestens ebenso schätzen wie die übrigen Qualitäten des Golf. Der Kombi ist typisch deutsch, der Golf noch mehr. Aber das heißt heute nicht mehr, dass mit der Klappe im Heck auch die Langeweile in die Garage einziehen muss.

Mit Erfolg wendet sich der Volkswagen Golf GTD gegen die Langeweile, jetzt zum ersten Mal als Kombi. In den Bergen nördlich vom spanischen Malaga vergaßen wir rasch den Laderaum im Rücken. Was der bisherige GTD mit Steilheck bieten kann, schafft auch der Kombi mit Bravour. Sein Zwei-Liter-Turbodiesel stemmt immerhin 380 Newtonmeter (Nm) maximales Drehmoment und 135 kW / 184 PS an die beiden angetriebenen Vorderräder. Im Zusammenspiel mit der Sechs-Gang-DSG-Automatik kommen ansehnliche Fahrleistungen zustande: Den Sprint von 0 auf 100 km/h schafft er in 7,5 Sekunden und die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 228 km/h.

Aber wie einen GTI fährt man auch einen GTD nicht wegen der Höchstgeschwindigkeit auf Autobahnen, sondern wegen der möglichen hohen Kurvengeschwindigkeit. Dafür sorgen auch beim GTD die Progressiv-Lenkung, das 15 Millimeter tiefer gelegte Sportfahrwerk, das ESC Sport und das „elektronische Sperrdifferenzial“ XDS+, das den GTD in die Kurve hineindrängt. So entsteht ein wieselflinkes Fahrverhalten.

Innen helfen dem Betrachter der typische karierte Bezugstoff der Sitze und das schwarze Ambiente, den Kombi als Sportler zu erkennen. Von Außen gibt sich der GTD Variant eher nur dem Wissenden als einer der sportlichsten Diesel zu erkennen.

Da fällt es einem schon leichter, den Volkswagen Golf Variant Alltrack von außen vom normalen Golf zu unterscheiden. Denn erstens steht er 20 Millimeter höher über der

Fahrbahn, und zweitens hat sich das Design Einiges einfallen lassen, um auch die Fähigkeiten des Kombis im Gelände zu unterstreichen. Die mattglänzende, schwellerähnliche Leiste vorn und an beiden Seite, die auffällige Querstrebe im Gesicht und der Unterfahrschutz am Heck lassen keinen Zweifel daran zu, dass seine Entwickler es mit den guten Geländeeigenschaften ernstgemeint haben. Und in der Tat schafft der Alltrack mehr als nur schlechte Tracks.

Wer meint, das gehe zu Lasten der Straßentauglichkeit, der sieht sich getäuscht. Der Alltrack zeigt auch auf den Serpentin- und Bergstrecken eine erstaunliche Agilität. So wie man als GTD-Fahrer das Heck mit Klappe rasch vergisst, so verdrängt der Alltrack bei flotter Gangart auch den Eindruck von großer Bodenfreiheit. Volkswagen spricht davon, mit dem Alltrack habe man eine Verbindung zwischen dem Personenwagen und dem SUV geschaffen. Im Gelände erweisen sich der Allradantrieb 4Motion und das Sechsgang-Doppelkupplungsgetriebe dieser Aussage jedenfalls gewachsen.

Kann man das Fahren eines Golf Variant GTD selbst schon als Hobby verstehen, so ist der Alltrack eher das Fahrzeug, das einem beim Hobby hilft. Bei zwei Tonnen Anhängelast kann er sogar zwei Pferde zum Turnierplatz schaffen oder mit seinen maximal 570 Kilogramm Nutzlast so Einiges für die Freizeit transportieren. Aber als Kombi können beide ihre Variabilität für Alltag und Freizeit einsetzen.

Besonders Deutsche sehen im Kombi die eigentliche hohe Schule des Automobilbaus, auch wenn er oft hausbacken und nützlich daherkommt. Doch die Variantionen mit Heckklappe aus Wolfsburg zeigen, dass sich auch dort etwas geändert hat. Es gab Zeiten, da wollte man sich den Golf Kombi schenken, weil man einen Golf Plus hatte. Den – heute heißt er Golf Sportsvan – gibt es immer noch. Doch auf einmal bietet man und gleich vier Varianten des Variant: den normalen, den Alltrack, den GTD und den Golf R als 300-PS-Renner. Aber das ist eine andere Geschichte. (ampnet/Sm)

Volkswagen Golf Variant Alltrack 2.0 TDI 4Motion

Motor: D4-Diesel, 1968 ccm, Turbo, Direkteinspritzung

Leistung: 110 kW / 150 PS bei 3500 - 4000 U/min

Max. Drehmoment: 340 Nm von 1750 - 3000 U/min

Höchstgeschwindigkeit: 207 km/h

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 8,9 Sek.

ECE-Durchschnittsverbrauch: 4,9 Liter

CO₂-Emissionen: 127 g/km (Euro 6)

Effizienzklasse: B

Leergewicht / Zuladung: min. 1555 kg / max. 570 kg
Kofferraumvolumen: 605 Liter, erweiterbar auf 1620 Liter
Räder / Reifen: 7J x 17 / 205/55 R 17
Max. Anhängelast: 2000 kg
Basispreis: 32 675 Euro

Volkswagen Golf Variant GTD 2.0 TDI 4Motion DSG

Motor: D4-Diesel, 1968 ccm, Turbo, Direkteinspritzung
Leistung: 135 kW / 184 PS bei 3500 - 4000 U/min
Max. Drehmoment: 380 Nm von 1750 - 3000 U/min
Höchstgeschwindigkeit: 228 km/h
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 7,5 Sek.
ECE-Durchschnittsverbrauch: 4,5 Liter
CO2-Emissionen: 119 g/km (Euro 6)
Effizienzklasse B
Leergewicht / Zuladung: min. 1377 kg / max. 550 kg
Kofferraumvolumen: 605 Liter, erweiterbar auf 1620 Liter
Räder / Reifen: 7,5J x 17 / 225/45 R 17
Max. Anhängelast: 1800 kg
Basispreis: 33 925 Euro

Bilder zum Artikel



Volkswagen Golf GTD Variant.



Volkswagen Golf GTD Variant.



Volkswagen Golf GTD Variant.



Volkswagen Golf GTD Variant.



Volkswagen Golf GTD Variant.



Volkswagen Golf GTD Variant.



Volkswagen Golf GTD Variant.



Volkswagen Golf Variant Alltrack.



Volkswagen Golf Variant Alltrack.



Volkswagen Golf Variant Alltrack.



Volkswagen Golf Variant Alltrack.



Volkswagen Golf Variant Alltrack.



Volkswagen Golf Variant Alltrack.



Volkswagen Golf Variant Alltrack.



Volkswagen Golf Variant Alltrack.



Volkswagen Golf Variant Alltrack.
