

---

## Das Wolfsburger Streichkonzert

Von Jens Meiners

Seit dem Dieselskandal ist in Wolfsburg nichts mehr, wie es einmal war. Es war Ferdinand Piëch gelungen, Volkswagen zur Premium-Marke aufzubauen; Modelle wie Golf und Passat setzten Maßstäbe über ihr Segment hinaus, und die Spitzenmodelle Touareg und Phaeton beschämten die Konkurrenz aus München und Stuttgart. Kann Volkswagen diesen Anspruch heute noch bedienen?

Aus der Oberklasse haben sich die Wolfsburger verabschiedet. Die zweite Generation des Phaeton, in der Entwicklung weit vorangeschritten, sollte zuletzt nur noch als Elektroauto kommen. Und auch dieses Auto wurde gestrichen – vielleicht eine weise Entscheidung, denn ob die Elektromobilität sich durchsetzen wird, ist offen, und eine diesbezügliche Festlegung hätte dem Phaeton wohl geschadet.

Derzeit werden – eines nach dem anderen – jene VW-Modelle abgesetzt, die für Fahrspaß stehen. So sind die sportlichen Versionen des VW Up nicht mehr bestellbar: Weder der 90-PS-TSI noch der 115 PS starke GTI stehen noch im Konfigurator. Immerhin: VW sagt, dass der Up GTI wiederkommen soll. Dabei ist der TSI die bessere Wahl: Kaum langsamer als der GTI, viel günstiger, ohne die aufdringliche künstliche Geräuschkulisse. Aber es steht fest: Der 90-PS-TSI wird nicht mehr ins Programm aufgenommen.

Gleiches gilt für die handgeschaltete Variante des 200 PS starken Polo GTI. Sie ist sang- und klanglos aus dem Programm gefallen – obwohl VW das klassische Getriebe schon einmal gestrichen hatte und reumütig wieder einführen musste. Denn Polo-GTI-Kunden können die Gänge – es mag manchen Marketing-Verantwortlichen überraschen – noch selbst einlegen. Nun gibt es den Polo GTI nur noch mit einer Automatik, die nach dem Doppelkupplungs-Prinzip funktioniert. Und dank der neuesten Emissionsvorschriften nicht einmal akustisch noch etwas zu bieten hat.

Beim kommenden Golf 8 darf man davon ausgehen, daß es weiterhin GTI- und R-Varianten geben wird, wenngleich nur noch mit vier und nicht mehr mit zwei Türen. Die vom früheren Entwicklungschef Heinz-Jakob Neußer forcierte 400-PS-Variante steht in den Sternen. Enthusiasten wären schon zufrieden, wenn es Golf GTI und R weiterhin mit manueller Schaltung gäbe; der Polo GTI ist ein böses Omen.

Das endlose Hin und Her um den seidenweichen und leistungsstarken VR6-Motor scheint ebenfalls kein gutes Ende zu nehmen. Lange war geplant, die in China angebotene 2,5-Liter-Turboversion für den europäischen Passat und den Arteon zu adaptieren. Doch davon ist keine Rede mehr. Die Spitze bei den Ottomotoren markiert weiterhin der 2,0-Liter-Vierzylinder-Turbo mit 272 PS, der in der Leistung immerhin noch etwas steigen dürfte – vielleicht sogar in einer Version über 300 PS. Und das wäre eine gute Nachricht.

Schlechte Nachrichten kommen hingegen von der Dieselfront: Der einst stolz angekündigte 280-PS-Vier-Zylinder-Turbodiesel für Passat und Arteon ist aus den Planungen gestrichen, und dem Vernehmen nach könnte sogar der 240-PS-Turbodiesel aus den Preislisten verschwinden. Dann bliebe ein Top-Diesel mit 190 PS übrig, der sich in seinen Eckdaten in keiner Weise von anderen Massenmarken absetzen kann.

In jedem Volkswagen – auch in einem 85-PS-Golf – ist noch heute überlegene Präzision zu spüren. Mit einem technik- und leistungsorientierten Ansatz hatte sich VW von der Konkurrenz abgesetzt, seit Ferdinand Piëch die Marke im Premium-Segment neu definiert hatte. Wieviel davon übrigbleibt, ist derzeit offen. Nicht zuletzt weil gewaltige Beträge in

---

die Elektrifizierung gesteckt werden. Eine technische Weichenstellung, die viele der treuesten Kunden und Liebhaber der Marke kaltlässt.  
(ampnet/jm/GTspirit.de)

---

## Bilder zum Artikel



Volkswagen Polo GTI.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse



Volkswagen Polo GTI.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



Volkswagen Arteon.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen