



Der neue Golf

Internationale Fahrvorstellung

Portugal, November 2019

Hinweis: Diese Presseinformation sowie Bildmotive und Filme zum neuen Golf finden Sie im Internet unter www.volkswagen-newsroom.com.

Alle Ausstattungsangaben und Preise gelten für den deutschen Markt.

1 = Diese Version wird noch nicht zum Verkauf angeboten.



Inhalt

Auf den Punkt

Der neue Golf **Seite 03**

Zentrale Aspekte

Das Design und die Dimensionen **Seite 11**

Die neuen Ausstattungslinien **Seite 13**

Der digitalisierte Arbeitsplatz **Seite 16**

Die vernetzte Welt von „Volkswagen We“ **Seite 21**

Die neuen Antriebssysteme **Seite 24**

Die neuen Assistenz- und Lichtsysteme **Seite 29**

Das perfektionierte Fahrwerk **Seite 34**

Die Golf Historie **Seite 39**

Die technischen Daten des neuen Golf **Seite 43**



Auf den Punkt

Der neue Golf – intelligent, vernetzt und elektrifiziert

Unverkennbar ein Golf – der progressivste aller Zeiten

- **Achte Generation.** Neu entwickelter und designer Golf wird die Kompaktklasse ab Dezember mit Innovationsschub revolutionieren
- **Exterieur-Design.** Perfekte Proportionen und prägnante Linien verleihen dem neuen Golf eine starke Präsenz und Dynamik
- **Interieur-Design.** Digitale Benutzeroberflächen schaffen ein revolutionäres Design und vereinfachen das Leben an Bord
- **LED-Lichtkonzept.** Der neue Golf macht serienmäßig mit modernster LED-Technik die Nacht zum Tag
- **Benchmark im Segment.** Größte Freiheit in der Gestaltung und Interaktion mit dem Fahrer kennzeichnen das neue Ambientlicht

Breitestes Antriebsspektrum der Klasse – fünf neue Hybridversionen

- **Nachhaltig.** Mehr Effizienz, weniger Emissionen – neue Antriebstechnologien bieten Verbrauchsvorteile von bis zu 17 Prozent gegenüber dem vergleichbaren Vorgänger
- **Hybridoffensive.** Der neue Golf wird als erster Volkswagen mit fünf Hybridversionen (eTSI und Plug-in-Hybrid) durchstarten
- **eTSI.** Als einziges Modell der Klasse bietet der Golf drei effiziente 48V-Mild-Hybridantriebe mit 81 kW¹, 96 kW¹ und 110 kW
- **Plug-in-Hybrid.** Der neue Golf wird als Plug-in-Hybrid in zwei Leistungsstufen starten: mit 150 kW¹ und als 180 kW¹ starker GTE
- **Vorverkaufstart:** Ab Dezember sind zwei TSI (96 kW und 110 kW), ein eTSI (110 kW) und zwei TDI (85 kW und 110 kW) bestellbar

Dank intelligenter Digitalisierung – schnell und intuitiv zu bedienen

- **Der Mensch im Mittelpunkt.** Anzeigen und Bedienelemente wurden konsequent digitalisiert, damit sie selbsterklärend funktionieren
- **Innovision Cockpit.** Golf ist das erste Modell seiner Preisklasse mit einem serienmäßig komplett digitalen Highend-Cockpit
- **Neue Sprachbedienung.** Innovative Sprachsteuerung reagiert auf natürliche Sprachkommandos und ist kinderleicht zu bedienen
- **„Alexa“ fragen.** „Alexa“ ist direkt in den Golf integriert. Man kann

Pressekontakt:

Volkswagen Communications
Product Communications
Bernd Schröder
Sprecher Product Line Compact
Tel: +49 5361 9-36867
bernd.schroeder1@volkswagen.de

Product Communications
Philipp Dörfler
Sprecher Product Line Compact
Tel: +49 5361 9-87633
philipp.doerfler@volkswagen.de



Mehr unter
volkswagen-newsroom.com



„Alexa“ bitten, Musik zu spielen, kompatible Smart Home-Geräte zu steuern oder Infos wie Nachrichten und Wetter abzurufen

- **Mobile Key.** Kompatible Smartphones machen den klassischen Fahrzeugschlüssel im Golf künftig überflüssig
- **Der Golf ist always on.** „We Connect“ und „We Connect Plus“ holen Streaming, Webradio und weitere Online-Features an Bord
- **Functions-on-Demand.** Im Golf werden auch nachträglich Funktionen und Systeme mittels „We Upgrade“ freischaltbar sein

Serienmäßig mit Car2X – Golf setzt Maßstäbe in der Sicherheit

- **Car2X.** Als erster Volkswagen setzt der Golf mit serienmäßiger Car2X-Kommunikation neue Standards in der Verkehrssicherheit
- **Windshield-Head-up-Display.** Wichtige Infos wie Geschwindigkeit oder Navigationshinweise befinden sich im Sichtfeld des Fahrers
- **IQ.DRIVE.** „Travel Assist“ unterstützt den Fahrer durch intelligentes, aktives Lenken, Gasgeben und Bremsen bis 210 km/h
- **IQ.LIGHT – LED-Matrixscheinwerfer.** Interaktive Lichttechnologie verbessert im neuen Golf die Sicherheit bei Nacht erheblich

Smart Home – im neuen Golf fühlt sich jeder zuhause

- **Personalisierung 2.0.** Golf speichert Fahrer-Einstellungen und kann sie via Cloud nach jedem Fahrer- oder Fahrzeugwechsel abrufen
- **3-Zonen-Klimaanlage.** Via „Smart Climate“ werden intuitiv Klimafunktionen wie „Hände wärmen“ oder „Frische Luft“ gestartet
- **Sound von Harman Kardon.** Neues 480-Watt-Premium-Soundsystem des US-Spezialisten sorgt für Klangperfektion im Golf

Neuer Golf startet mit Hightech-Serienausstattung

Wolfsburg, November 2019. Der Countdown läuft: Bereits im Dezember beginnt in Deutschland der Vorverkauf des neuen Golf; schon im ersten Quartal 2020 folgen alle weiteren europäischen Märkte. Mit der achten Generation des bislang mehr als 35 Millionen Mal verkauften Bestsellers debütiert nicht nur eines der weltweit innovativsten Kompaktklasse-Modelle, sondern eines der progressivsten Automobile überhaupt. Die digitale Interieur-Architektur des Golf ermöglicht eine neue Dimension der intuitiven Bedienung; das assistierte Fahren ist bis zu 210 km/h möglich;



als erster Volkswagen nutzt der neue Golf via Car2X die Schwarmintelligenz des Verkehrs und warnt so vorausschauend vor Gefahren; mit gleich fünf Hybridversionen elektrisiert er die Kompaktklasse. Massiv erweitert wurde die Serienausstattung des Golf. Schon die neue Grundversion hat Hightech-Features wie den Spurhalteassistenten „Lane Assist“, das Umfeldbeobachtungssystem „Front Assist“ mit City-Notbremsfunktion und Fußgängererkennung, einen neuen Abbiegeassistenten, Car2X, ein digitales Cockpit, ein Online-Infotainmentsystem mit 8,25-Zoll-Touchscreen, ein Multifunktionslenkrad sowie LED-Scheinwerfer und LED-Rückleuchten an Bord.

Dynamische Evolution des Exterieurs

- Kraft, Präzision und LED-Technologie prägen das neue Golf Exterieur
- Der Luftwiderstandsbeiwert (c_w) wurde von 0,3 auf 0,275 gesenkt

Charismatisches Exterieur. Seit dem Debüt des ersten Golf vor 45 Jahren war dieser Volkswagen immer ein Fahrzeug, das eine hohe Alltagstauglichkeit mit einem klaren, präzisen Design in Einklang brachte. Diese Ausrichtung führt der neue Golf weiter. Par excellence ein Beispiel für die Ästhetik und Funktion in Perfektion: die Silhouette. Das hier prägende Design-Element ist die für den Golf charakteristische C-Säule. Sie dynamisiert die Karosserie nach vorn, verdichtet den Körper nach hinten und überträgt die ikonische Grafik des Ur-Golf in die Gegenwart. Ebenso prägend: die kraftvolle Schulter- und sehr starke Heckpartie, die charismatische Frontpartie mit dem betont schmalen Kühlergrill sowie ein umlaufender Undercut als scharfe Linie in Höhe der Türgriffe. LED-Technologie ersetzt in allen Versionen jegliche konventionelle Lichttechnik – das neue Lichtdesign wird dabei zu einem dominanten und unverwechselbaren Stilelement des achten Golf.



Dimensionen und Aerodynamik. Dass jedes Teil der Karosserie neu geformt und im Windkanal geschliffen wurde, zeigt ein Blick auf die aerodynamischen Werte: Die Stirnfläche wurde auf 2,21 m² gesenkt, der Luftwiderstandsbeiwert (c_w) von 0,3 auf 0,275. Die perfektionierte Aerodynamik wirkt sich nicht nur positiv auf den Verbrauch aus: Da die Karosserie mit weniger Luftwiderstand als je zuvor durch den Fahrtwind gleitet, ist der neue Golf ein noch leiseres und damit komfortableres Auto geworden.

Digitale Revolution im Interieur

- Das digitale Cockpit verändert die Art und Weise wie wir fahren
- Die Digitalisierung ermöglicht eine intuitive Bedienung

Selbsterklärende digitale Welt. Die neuen Instrumente und Online-Infotainmentsysteme verschmelzen auf einer Achse zu einem digitalen Cockpit; Bedieninseln mit Touchtasten und Touchslidern perfektionieren diese digitale Welt des Golf. Optional ergänzt ein Windshield-Head-up-Display das Informationsspektrum. Die konsequente Digitalisierung ermöglicht – über die Touchflächen, eine natürliche Sprachsteuerung sowie die Web-App „Alexa“ – eine selbsterklärende und damit intuitive Bedienung. Volkswagen zieht hier alle Register und nutzt die digitalen Bedienelemente und Anzeigen, um das Interieur auf ein neues Level der Interaktion zwischen Mensch und Maschine zu heben. Vernetzt sind die Systeme nicht nur untereinander, sondern über eine Online-Connectivity-Unit (OCU) auch mit der Welt außerhalb des Golf. Die serienmäßige OCU mit integrierter eSIM vernetzt sich mit den Online-Funktionen- und Dienstleistungen von „We Connect“ und „We Connect Plus“. Ein Beispiel: Die Navigation wird dank Online-Anbindung interaktiv, da fortan automatisch angezeigte „Points of Interest“ entlang der Route mit Informationen hinterlegt sind – etwa der Telefonnummer zum Buchen eines Tisches im Restaurant via Smartphone und der Bluetooth-Schnittstelle des Golf. Fest steht: Das vernetzte, digitale Cockpit des Golf wird die Art und Weise, wie wir Autofahren, verändern.



Der Technologiesprung ist an dieser Stelle mit dem Debüt der ersten touchbasierten Smartphones vergleichbar.

Assistiertes Fahren und Schwarmintelligenz für mehr Sicherheit

- Neuer Golf kann bis 210 km/h assistiert gefahren werden
- Car2X-Kommunikation warnt frühzeitig vor lokalen Gefahren

Vernetzte Technologien. Der achte Golf setzt in der Kompaktklasse den neuen Status quo der assistierten Fahrfunktionen: Der erstmals in einem Volkswagen der Kompaktklasse eingesetzte „Travel Assist“ macht es möglich, dass der Golf auf Autobahnen bis 210 km/h assistiert ohne aktives Lenken, Gasgeben und Bremsen gefahren werden kann. Insbesondere auf langen Strecken verbessern sich damit der Komfort und die Sicherheit. Als erster Volkswagen vernetzt sich der neue Golf zudem serienmäßig mit seinem Umfeld: Die Car2X-Funktion nutzt die Informationen anderer Fahrzeuge im Umfeld von bis zu 800 Metern sowie Signale der Verkehrsinfrastruktur, um den Fahrer zu warnen und diese Warnungen auch an andere Car2X-Modelle weiterzuleiten. Die Schwarmintelligenz wird damit zur Gegenwart. Es ist der Beginn einer neuen Phase der Verkehrssicherheit, da Volkswagen Warnungen via Car2X mit Volumenmodellen vom Kaliber eines Golf in sehr kurzer Zeit zum Standard werden lässt. Ein weiteres Plus an Sicherheit bieten zudem die neuen „IQ.LIGHT – LED-Matrixscheinwerfer“ mit ihren zum Teil interaktiven Lichtfunktionen.

Acht neue Antriebsversionen für den Golf

- Hybridoffensive startet mit dem Debüt des neuen Golf
- Wegweisend sparsame TSI- und TDI-Hightech-Motoren

TSI, TDI, TGI, eTSI, Plug-in-Hybrid. Das Motorenprogramm des neuen Golf beinhaltet Benzin- (TSI), Diesel- (TDI), Erdgas- (TGI), Mild-Hybrid- (eTSI) und Plug-in-Hybridantriebe. Alle Otto- und Dieselmotoren sind Direkteinspritz-



zer mit Turboaufladung. Ihr Leistungsspektrum wird (nach dem Anlauf aller Motoren) zwischen 66 kW / 90 PS¹ und mehr als 221 kW / 300 PS¹ liegen. Acht Antriebsversionen kommen erstmals im Golf zum Einsatz. Neu im Programm sind als Premieren zwei Dreizylinder-Benziner mit 66 kW / 90 PS¹ und 81 kW / 110 PS¹ sowie zwei Vierzylinder-Diesels mit 85 kW / 115 PS und 110 kW / 150 PS. Die neuen TSI weisen unter anderem durch das innovative „TSI-Miller Brennverfahren“ besonders niedrige Verbrauchswerte und Emissionen auf. Ein Novum der TDI: Hier reduziert Volkswagen via Twindosing – einer zweifachen AdBlue-Einspritzung – signifikant die Stickoxid-Emissionen (NOx). Verbrauchsvorteil der neuen TDI: bis zu 17 Prozent gegenüber dem vergleichbaren Vorgänger. Ebenfalls neu: vier der fünf Hybridantriebe des achten Golf.

Drei eTSI und zwei Plug-in-Hybrid. Als erster Volkswagen wird der neue Golf mit gleich fünf Hybridantrieben erhältlich sein. Ihr Debüt feiert dabei die 48V-Technologie bei Volkswagen: Ein 48V-Riemen-Startergenerator, eine 48V-Lithium-Ionen-Batterie und die neueste Generation der effizienten TSI-Motoren bilden hier als eTSI einen neuen Mild-Hybridantrieb. Spürbare Vorteile: eine Verbrauchseinsparung von rund 10 Prozent gegenüber dem vergleichbaren Vorgänger sowie eine höchst agile und komfortable Anfahrperformance. Volkswagen wird den Golf mit drei Leistungsstufen des eTSI anbieten: 81 kW / 110 PS¹, 96 kW / 130 PS¹ und 110 kW / 150 PS. Darüber hinaus wird es die neue Generation des Bestsellers mit zwei Plug-in-Hybridantrieben geben. Eine neue Effizienzversion dieses Plug-in-Hybrids entwickelt 150 kW / 204 PS¹, eine sehr sportlich ausgelegte GTE-Version (weiterentwickelt aus dem Vorgänger) liefert 180 kW / 245 PS¹. Beide Golf mit Plug-in-Hybridantrieb haben eine neue 13 kWh-Lithium-Ionen-Batterie an Bord, die große elektrische Reichweiten ermöglicht und den Golf temporär zum Zero-Emission-Vehicle macht.

Fünf Motoren zum Vorverkaufsstart. Ab Dezember wird der neue Golf in Deutschland zuerst mit fünf Antriebsversionen konfigurierbar sein: zwei Benzinmotoren (TSI mit 96 kW / 130 PS und 110 kW / 150 PS), einem Mild-



Hybridantrieb (eTSI mit 110 kW / 150 PS) und zwei Dieselmotoren (TDI mit 85 kW / 115 PS und 110 kW / 150 PS). Kombinierbar sein werden diese fünf Antriebsversionen zum Vorverkaufsstart zuerst mit der neuen Ausstattungslinie „Life“.

Vier neue Ausstattungslinien sorgen für maximale Individualität

- „Golf“, „Life“, „Style“ statt „Trendline“, „Comfortline“, „Highline“
- Neue „R-Line“-Ausstattung ersetzt „R-Line“-Pakete des Vorgängers

Lines neu konfiguriert. Volkswagen hat das Ausstattungsspektrum des serienmäßig fünftürigen Golf komplett neu konfiguriert. Die bisherigen Ausstattungslinien „Trendline“, „Comfortline“ und „Highline“ sind Geschichte. Fortan wird es die Linien „Golf“, „Life“ und „Style“ sowie eine sportliche „R-Line“-Version geben. Alle neuen Linien sind deutlich umfangreicher ausgestattet als die vergleichbaren Vorgänger. Bereits zur Grundausstattung gehören Features wie LED-Scheinwerfer und LED-Rückleuchten, „Keyless Start“, ein digitales Cockpit, die mobilen Online-Dienste und -Funktionen von „We Connect“ und „We Connect Plus“, ein Multifunktionslenkrad, eine Klimaautomatik, der Spurhalteassistent „Lane Assist“, ein neuer Abbiegeassistent, das Umfeldbeobachtungssystem „Front Assist“ mit City-Notbremsfunktion und vorausschauendem Fußgängerschutzsystem sowie Car2X. Folgen werden im Laufe des nächsten Jahres die eigenständigen Modelle Golf GTI¹, GTI TCR¹, Golf GTD¹, Golf GTE¹ und Golf R¹.

Golf spiegelt neuesten Stand des „Modularen Querbaukastens“ wider

- Innovationen des Golf haben Einfluss auf alle MQB-Baureihen
- Volkswagen produziert jährlich über 3,4 Millionen MQB-Modelle



Motor des Fortschritts. Mit der achten Generation des Golf debütiert die neueste Version des „Modularen Querbaukastens“ (MQB). Der Golf ist deshalb – wie zu allen Zeiten – weit mehr als nur eine Baureihe. Der weltweite Erfolg von Volkswagen und der Aufstieg der Volkswagen AG zur Nummer 1 aller Automobilhersteller sind unmittelbar mit dem Golf verbunden. 2012 war er das erste MQB-Modell der Marke; auf dieser höchst variablen technischen Matrix entstehen seitdem Weltbestseller. Dazu gehören millionenfach verkaufte Volkswagen wie der Passat, der US-amerikanische Jetta oder die erfolgreichen China-Modelle Lavida und Sagitar. Darüber hinaus sind es SUV-Hits wie der Tiguan, der T-Roc oder das US-Modell Atlas, deren MQB-Gene bis auf den Golf zurückreichen. Addiert man allein die Produktionszahlen der Volkswagen Modelle auf MQB-Basis für das Jahr 2018, ergibt das weit mehr als 3,4 Millionen Fahrzeuge. Konzernweit inklusive aller Marken entstanden 2018 sogar rund 5,1 Millionen MQB-Exemplare. All diese Modelle werden von den neuen Innovationen des achten Golf profitieren, denn er ist das Start- und Leitmodell für den MQB des nächsten Jahrzehnts.



Zentrale Aspekte

Das Design und die Dimensionen: Referenz in Funktion und Ästhetik

Ästhetik und Funktion in Perfektion

Eyecatcher einer neuen Zeit. Seit jeher gilt das Design des Golf als Urmeter seiner Klasse – über bislang sieben Generation wurde es kontinuierlich weiterentwickelt, präzisiert und in Teilen immer wieder neu erfunden. Dabei kristallisierte sich eine ganz eigene Design-DNA heraus. Sie machte den Golf zu einer Ikone der Kompakten, fälschungssicher, unverwechselbar. Diese DNA hat das Volkswagen Design mit dem neuen Golf weiterentwickelt und zum Eyecatcher einer neuen Zeit geformt.

Indikator der Gegenwart. Volkswagen Chefdesigner Klaus Bischoff: „Der neue Golf ist ein Indikator der Gegenwart – das ist heute im Volumensegment möglich. Sein Design ist die Evolution des ‚Zuhausegefühls‘ von Millionen Menschen.“ Seit dem Debüt des ersten Golf vor 45 Jahren war dieser Volkswagen immer ein Fahrzeug, das eine hohe Alltagstauglichkeit mit einem klaren, präzisen Design in Einklang brachte. Diese Ausrichtung führt der neue Golf weiter. Par excellence ein Beispiel für die Ästhetik und Funktion in Perfektion: die Silhouette. Das hier prägende Design-Element ist die für den Golf charakteristische C-Säule. Sie dynamisiert die Karosserie nach vorn, verdichtet den Körper nach hinten und überträgt die ikonische Grafik des Ur-Golfs in die Gegenwart. Klaus Bischoff: „Der neue Golf avanciert zu einer Skulptur von Raum, Aerodynamik und Ästhetik.“ Das ideale Verhältnis von Greenhouse (Dachbereich plus Verglasung) und Body (unterer Bereich ab der Fensterlinie) verleiht dem neuen Golf zudem eine starke Präsenz, die tiefgezogene Dachlinie eine authentische Sportlichkeit.

Dimensionen und Aerodynamik. Obwohl der neue Golf flacher, gestreckter und dynamischer wirkt, wurden seine kompakten Dimensionen beibehalten. 4.284 mm sind es in der Länge, 1.789 mm in der Breite und 1.456 mm



in der Höhe. Der Radstand beträgt 2.636 mm. Dass jedes Teil der Karosserie neu geformt und im Windkanal geschliffen wurde, zeigt ein Blick auf die aerodynamischen Werte: Die Stirnfläche wurde auf 2,21 m² qm gesenkt, der Luftwiderstandsbeiwert (c_w) von 0,3 auf 0,275. Die Aerodynamik wurde durch verschiedenste Maßnahmen realisiert. Dazu gehören neben dem generell aerodynamischeren Design c_w -optimierte Außenspiegel, Aeroecken und Spoiler im hinteren Dachbereich, eine vollflächige Unterbodenverkleidung und aerodynamisch optimierte Features in den Radhausschalen (vorn Verdrängungskörper, hinten Spoiler).

Fünfsitziger Allrounder. Selbst auf längeren Strecken bietet der neue Golf fünf Personen ausreichend Raum; in dieser Sitzkonfiguration ist zudem Platz für 380 Liter Gepäck im Kofferraum. Wird die asymmetrisch teilbare Rücksitzlehne umgeklappt, steigt das Ladevolumen auf bis zu 1.237 Liter. Gegenüber dem Vorgänger praktisch unverändert blieben die Schulterraumbreite (1.420 mm vorn, 1.370 mm hinten) und die Kopffreiheit (1.018 mm vorn, 968 mm hinten).



Die neuen Ausstattungslinien:

Bereits die Grundversion kommt vernetzt auf den Markt

„Golf“. **Alles andere als Basis.** Volkswagen hat das Ausstattungsspektrum des stets fünftürigen Golf komplett neu konfiguriert. Die bisherigen Ausstattungen „Trendline“, „Comfortline“ und „Highline“ wurden dabei durch die Linien „Golf“, „Life“ und „Style“ sowie eine sportliche „R-Line“-Version abgelöst. Das Ausstattungsspektrum beginnt mit dem „Golf“. Und bereits hier wurden die serienmäßigen Umfänge gegenüber der vergleichbaren Version des Vorgängers stark erweitert. Zusätzlich an Bord sind nun der Spurhalteassistent „Lane Assist“, das Umfeldbeobachtungssystem „Front Assist“ mit City-Notbremsfunktion und vorausschauender Fußgängererkennung, Car2X (lokale Kommunikation mit anderen Fahrzeugen und der Verkehrsinfrastruktur), digitale Instrumente und ein 8,25-Zoll-Infotainmentsystem, die mobilen Online-Dienste und -Funktionen von „We Connect“ und „We Connect Plus“, ein Multifunktionslenkrad, die Climatronic (1-Zonen-Klimaautomatik), die schlüssellose Zentralverriegelung „Keyless-Go“, eine Bluetooth-Telefonvorbereitung, LED-Scheinwerfer, LED-Leseleuchten sowie zwei USB-C-Steckdosen im Handschuhfach. Die Ausstattung „Golf“ wird mit den 15-Zoll-Stahlrädern des Typs „Leonhard“ ausgeliefert. Serienmäßiger Stoff im Interieur: „Paper Soul“ in einem dunklen, sportlichen Farbton.

„Life“. **Vernetzt und mit Ambientebeleuchtung.** Die Individualisierungsstufe „Life“ wird als erste Ausstattungslinie bereits in diesem Jahr angeboten. Über „Golf“ hinaus gehören zu „Life“ serienmäßig unter anderem die 16-Zoll-Leichtmetallfelgen des Typs „Norfolk“, eine Exterieur-Ambientebeleuchtung inklusive einer Logo-Projektion auf den Untergrund und einer Beleuchtung der Türgriffmulden, eine Schnittstelle zum induktiven Laden des Smartphones, „Wireless App-Connect“ (drahtlose iPhone-Integration), eine Mittelarmlehne vorn (mit zwei USB-Schnittstellen und



Luftausströmern), eine Mittelarmlehne hinten (inklusive Durchladefunktion), Chromelemente im Bereich der Luftausströmer sowie der Fensterheberschalter und der Spiegeleinstellung, der „ParkPilot“ als Einparkhilfe sowie das automatisch aktivierte Autobahn- und Stadtlicht. Ebenfalls serienmäßig: Lendenwirbelstützen vorn, die Höheneinstellung des Beifahrersitzes, Smartphone- und Kartentaschen an den Vordersitzen, ein funktionsseitig erweitertes Infotainmentsystem, eine 12V-Steckdose im Kofferraum, beleuchtete Make-up-Spiegel in den Sonnenblenden und ein variabler Ladeboden. Der Golf hat ab der Ausstattungslinie „Life“ zudem eine in zehn Farben einstellbare Interieur-Ambientebeleuchtung an Bord. Serienmäßiger Stoff für die Sitze und Verkleidungen: das helle „Maze Stormgrey“ oder das dunklere „Maze Soul“.

„Style“. Exklusiv und assistiert Fahren. In der neuen Topausstattung „Style“ gehören zusätzlich respektive abweichend von den „Golf“- und „Life“-Features folgende Details zur Serienausstattung: 17-Zoll-Leichtmetallfelgen des Typs „Belmond“, zusätzliche Chromumfänge im Exterieur (u.a. Trapez-Endrohre und seitliche Fensterbrüstung), Sportsitze vorn mit Sitzmittelbahnen in „ArtVelours“ (Fahrerseite als ErgoActive-Sitz mit elektrischer Einstellung), Lederlenkrad und Lederschaltknäuf, eine Pedalerie in Alu-Optik, Außenspiegeleinstellung mit Memory-Funktion, Interieur-Ambientebeleuchtung in 32 Farben, LED-Scheinwerfer mit Abbiegelicht und Allwetterlicht, LED-Rückleuchten mit animierter Blinkfunktion, eine „Air Care Climatronic“ mit 3-Zonen-Temperaturregelung und der „Travel Assist“. Serienmäßiger Stoff im Interieur: das helle „Rock Stormgrey“ oder das dunklere „Rock Soul“.

„R-Line“. Durch und durch dynamisch. Die neue „R-Line“-Version ist die sportlichste Ausstattung des neuen Golf. Für den Vorgänger gab es verschiedene „R-Line“-Pakete. Sie werden in einer neuen Konzeption für den achten Golf durch die „R-Line“-Ausstattung ersetzt. Analog zu „Style“, gehören auch hier die Ausstattungsinhalte von „Golf“ und „Life“ zur Basisconfiguration. Darüber hinaus wird die „R-Line“-Version durch folgende



Features geprägt (Auszug): 17-Zoll-Leichtmetallräder des Typs „Valencia“, „R-Line“-spezifische Stoßfänger, Schwellerleisten in hochglänzendem Schwarz, einen Diffusor im Heck, Top-Sportsitze mit integrierten Kopfstützen, die Interieur-Ambientebeleuchtung in 32 Farben, Sportfahrwerk, Progressivlenkung, Fahrprofilauswahl, Dachhimmel in Schwarz, Schalthebelknopf in Alu, Multifunktionslenkrad mit gelochtem Leder, „R-Line“-spezifische Zier- und Kontrastnähte sowie Pedalerie und Fußstütze in Edelstahl gebürstet. Serienmäßiger Stoff im Interieur: das graue „Karoso Soul“.

Technologien können nachgerüstet werden. Unabhängig von der gewählten Ausstattung gilt: Als Novum werden die Technologien an Bord des Golf erstmals nicht nur update-, sondern in vielen Fällen auch upgradefähig sein – nachträglich freischaltbar („We Upgrade“). So können unter anderem die automatische Distanzkontrolle „ACC“, der Fernlichtassistent „Light Assist“, die Navigation, „App-Connect“ (Smartphone-Apps einbinden), „Wireless App-Connect“ (kabellos iPhones-Apps einbinden), ein WLAN-Hotspot und die Sprachbedienung künftig nachträglich aktiviert werden.

Neun Farben zum Start: Der neue Golf startet in neun verschiedenen Farbtönen durch. Es sind die drei Uni-Lackierungen „Uranograu“ (Serie), „Pure White“ und „Mondsteingrau“, die vier Metallic-Töne „Atlantic Blue“, „Delfingrau“, „Limonengelb“ und „Kings Red“ sowie der Perleffektlack „Deep Black“ und die Premiumlackierung „Oryxweiß Perlmuttereffekt“.

Neues Panoramadach. Volkswagen hat für den Golf ein neues Panorama-Aufstell- und Schiebedach entwickelt. Geöffnet und geschlossen wird das Dach über einen intuitiv nutzbaren Touchslider vorn im Dachhimmel. Das neue Panoramadach besitzt eine neue Full-Glasoptik mit deutlich weniger Fugen und einer um fünf Prozent vergrößerten Glasfläche. Um Luftverwirbelungen und damit Geräusche bei höheren Geschwindigkeiten zu vermeiden, wird das geöffnete Dach mit zunehmender Geschwindigkeit auf Wunsch automatisch ein Stück weit geschlossen.



Der digitalisierte Arbeitsplatz:

Neue Freiräume, funktional und ästhetisch vernetzt

Serienmäßiges digitales Cockpit. Der neue Golf ist ein Automobil, das sich stärker als je zuvor mit seinen Besitzern vernetzt. Die Basis dafür bilden serienmäßig digitale Instrumente („Digital Cockpit“) mit einem 10 Zoll großen Display, dem ebenfalls serienmäßigen Infotainmentsystem „Composition“ (8,25-Zoll-Touchscreen mit 1.083 x 480 Pixeln) sowie ein Multifunktionslenkrad. Wichtig: Alle für den Golf angebotenen Radio- und Radio-Navigationssysteme gehören zur dritten Generation des „Modularen Infotainmentbaukasten“ (MIB3). Sie alle sind an eine Online-Connectivity-Unit (OCU) gekoppelt, die mit einer eSIM ausgestattet ist. OCU und eSIM ermöglichen den Zugriff auf ein permanent wachsendes Spektrum von online-basierten Funktionen und Dienstleistungen, die über das markeneigene Ecosystem „Volkswagen We“ bereitgestellt werden. Dabei serienmäßig im neuen Golf nutzbar: das Spektrum von „We Connect“ (für eine zeitlich unbegrenzte Nutzung vorbereitet) und „We Connect Plus“ (in Europa zur kostenfreien Nutzung für ein oder drei Jahre vorbereitet).

Neue digitale Architektur. Durch die Fusion des „Digital Cockpits“ und des Infotainmentsystems entsteht eine neue, durchgängig digitale Architektur. Neu gestaltet, zusammengefasst und intuitiver bedienbar wurden auch die Licht- und Sicht-Funktionen: Das Licht sowie die Heizung der Front- und Heckscheibe werden nun über ein digitales Tastenfeld links von den Instrumenten bedient. Eine perfektionierte Ergonomie kennzeichnet auch die Mittelkonsole: Insbesondere in Verbindung mit dem nun deutlich kleineren Shift-by-Wire-Schaltknopf für das Direktschaltgetriebe (DSG) wirkt dieser Bereich cleaner denn je. Dieses Bild setzt sich in der neuen Dachkonsole fort; auch hier wurde die Bedienung – inklusive eines Touchsliders für das optionale Panoramaschiebedach – digitalisiert.



Vernetztes Info- und Entertainment. Optional kann der digitale Arbeitsplatz des Fahrers mit einem von zwei 10-Zoll-Infotainmentsystemen (Auflösung: 1.560 x 700 Pixel) inklusive Navigationsfunktion ausgebaut werden: dem „Discover Media“ oder dem „Discover Pro“. Die Systeme unterscheiden sich in der Serienausstattung: Im Top-Navigationssystem kommt unter anderem eine High-End-Kartennavigation, „Wireless App-Connect“ und die natürliche Sprachsteuerung zum Einsatz. Über einen konfigurierbaren Homescreen lassen sich die Funktionen der Top-Systeme ähnlich einfach steuern, wie über das Display eines Smartphones. Darüber hinaus ist ein Windshield-Head-up-Display erhältlich. Windshield steht für ein Head-up-Display, bei dem die Informationen direkt in die Windschutzscheibe und somit virtuell vor den Fahrer projiziert werden.

Soundsystem von Harman/Kardon. Komplett neu entwickelt wurde das optionale 480-Watt-Soundsystem von Harman Kardon mit einem 12-Kanal-Ethernetverstärker und zehn Lautsprechern. Die Lautsprecher machen den Innenraum in folgender Anordnung zum Konzertsaal: pro Fahrzeugseite gibt es jeweils einen Hochtöner (60 mm Durchmesser) in den A-Säulen und in den hinteren Türverkleidungen sowie einen Tieftöner (168 mm) in den vorderen und hinteren Türverkleidungen. Hinzu kommen vorn in der Instrumententafel ein Center-Speaker (116 mm) und in der Reserveradmulde ein Subwoofer (18 Zoll im Durchmesser).

Neues Interieur-Ambientelicht. Ab der Ausstattungslinie „Life“ ist der Golf serienmäßig mit einem Interieur-Ambientelicht ausgestattet, das in zehn verschiedenen Farben eingestellt werden kann. Im gewählten Farbton beleuchtet werden eine Dekorleiste in der Instrumententafel, die Türdekorleisten vorn und hinten, die Ablagefächer in den vier Türen, der vordere Fußraum links und rechts (ab „Style“ auch hinten) sowie die zentrale Ablage in der Mittelkonsole vorn; darüber hinaus übernehmen auch die digitalen Instrumente und das Infotainmentsystem den gewählten Grundton. Optional respektive ausstattungsabhängig wird zudem ein Ambientelicht mit 32 Farben angeboten. Neben den Einzelfarben – verschieden einstell-



bar für unterschiedlichste Zonen des Interieurs – können über ein sogenanntes „Mood-Menü“ vorkonfigurierte Beleuchtungsprofile mit nur einem digitalen Touch gewählt werden: etwa „Infinity“ für ein warmes Orange oder „Desire“ für ein kühlen Blauton.

Personalisierung. Die personalisierten Einstellungen werden im Golf direkt und auf Wunsch via Cloud gespeichert, um sie nach einem Fahrer- respektive Fahrzeugwechsel wieder abzurufen. Gespeichert werden je nach Ausstattung die Einstellungen des „Innovision Cockpits“, der Sitzposition, der Außenspiegel und Klimaanlage, des Ambientelichts und des Coming-/Leaving-Home-Lichts.

Intuitive Bedienbarkeit

Mehr Funktionen einfacher Steuern. Volkswagen setzt seit jeher auf intuitiv bedienbare Autos. Mit dem neuen Golf debütiert dabei das erste Modell der Marke mit einer wie skizziert generell serienmäßigen Kombination aus digitalen Instrumenten und MIB3. Cockpit und Infotainment verschmelzen hier auf einer Sichtachse zu einer digitalen Displaylandschaft. Trotz des signifikant gestiegenen Funktionsumfangs dieser Systeme erschließen sich die Anzeigen- und Bedienelemente intuitiv. Digital bedient werden neben dem Infotainmentsystem auch die Licht- und Sichtfunktionen sowie die Elemente in der Dachkonsole – je nach Funktion via Touchscreen, Touchslider oder direkten Zugriffstasten. Wie intuitiv das funktioniert, zeigt stellvertretend die Bedienung der Klimaanlage, des Infotainmentsystems und des Panoramadaches: In all diesen Fällen kommen als sekundäre oder primäre Bedienung Slider zum Einsatz. Beispiel Klimaanlage und Infotainmentsystem: Hier gibt es einen zentralen Slider in der Mittelkonsole. Er ist in drei Zonen eingeteilt: links, Mitte und rechts. Wischen respektive sliden Fahrer oder Beifahrer mit einem Finger über die zwei Außenbereiche, stellen sie intuitiv die Innenraumtemperatur ein. Machen sie das gleiche in der mittleren Zone des Sliders, verändern sie ebenso intuitiv die Lautstärke des Soundsystems. Im Navigationsmodus indes kann via mittlerer Slider-Zone



mit zwei Fingern das Kartenzoom verändert werden. Das alles funktioniert so simpel wie die Bedienung einer Smartphone-Oberfläche. Beispiel Panoramadach: Einfach in der Dachkonsole den Finger nach hinten oder vorn ziehen, und schon öffnet oder schließt sich das Schiebedach. Selbsterklärender geht es nicht.

„Hallo Volkswagen“ – intuitive Sprachsteuerung. Unterstützt wird die selbsterklärende Bedienung im Golf optional durch eine neue natürliche Sprachsteuerung. Das System wird einfach per Ansprache („Hallo Volkswagen“) oder Voice-Button im Lenkrad aktiviert. Der Golf antwortet jetzt zum Beispiel mit „Ja, bitte?“ und „Was möchten Sie tun“ und reagiert auf intuitive Sprachkommandos wie „nach Lissabon“ (Navigation) oder etwa „mir ist kalt“ (Klimaautomatik). Neue digitale Mikrofone perfektionieren dabei nicht nur die Spracherkennung und die Sprachqualität (bei Telefonaten), sondern lokalisieren auch den Sprechenden (Fahrer oder Beifahrer). Per Sprache gesteuert werden können zum Beispiel die Navigation, die Klimaanlage, das Telefon und das Infotainment. Folgen wird zudem die Integration der optionalen Web-App „Alexa“.

„Alexa – wie wird das Wetter?“ Die Sprachunterstützung via „Alexa“ wird Volkswagen in Verbindung mit den 10-Zoll-Infotainmentsystemen „Discover Media“ und „Discover Pro“ anbieten. Folgende fahrzeugbezogene Funktionen können über „Alexa“ angesteuert werden: die Point-of-Interest-Suche (POI) im Umkreis, die POI-Eingabe in die Navigation sowie die Lautstärkeregelung. Darüber hinaus wird das bereits aus dem Wohnungsumfeld bekannte Funktionsspektrum abrufbar sein; dazu gehören Bereiche wie Wissensfragen, Wetterinfos, Nachrichten, Öffnungszeiten und die Steuerung des Smart Homes. Dabei reicht ein Befehl wie „Alexa, schaltet das Licht im Wohnzimmer ein“, um die entsprechende Funktion zu aktivieren. „Alexa“ kann in den Sprachen Englisch (US / UK), Deutsch, Französisch, Italienisch und Spanisch im Golf gesteuert werden.

Smarte Elektronik erleichtert die Bedienung. Rein elektronisch gesteuert wird im neuen Golf mit Doppelkupplungsgetriebe (DSG) auch die Schaltar-



beit des Fahrers: Sie erfolgt Shift-by-wire. Durch den elektronisch betätigten Wechsel der Fahrstufen wird zum einen der Schaltknopf sehr viel kleiner und damit platzsparender, zum anderen erhöht sich der Schaltkomfort. Ein Beispiel: Dank Shift-by-wire kann bei niedrigen Geschwindigkeiten schon beim Vorwärtsfahren der Rückwärtsgang einlegt werden, um einfacher zu Rangieren; der Golf wird erst dann sanft in „R“ schalten, wenn die Geschwindigkeit passt. Die Elektronik verhindert also eine Fehlbedienung. Smart ist auch die Bedienung der optionalen 3-Zonen-Klimaautomatik („Climatronic“). Sie ist mit neuen Funktionen ausgestattet: Via „Smart Climate“ werden per Screen oder Sprachsteuerung die vorkonfigurierten Klimafunktionen „Frei Sicht“, „Füße wärmen“, „Hände wärmen“, „Füße kühlen“ und „Frische Luft“ gestartet. In dieses Bild passen die neuen „Car Menüs“ zu den Funktionen des Fahrzeugs: Der Golf wird dabei als Ganzes innen und außen visuell dargestellt. Soll etwa eine Funktion wie das Head-up-Display im Innenraum konfiguriert werden, findet der Fahrer im Display intuitiv das entsprechend angeordnete Menü für die Einstellungen des Head-up-Displays. Gleiches gilt für die Fahrerassistenzsysteme, deren Konfiguration sich ebenfalls über eine visuell intuitiv erfassbare Displaydarstellung erschließt.

„Wireless App-Connect“. Ein Komfortplus bietet zudem die neueste Version von „App-Connect“: „Wireless App-Connect“. Via „App-Connect“ können Fahrer und Beifahrer direkt per Infotainmentsystem auf ausgewählte Smartphone-Apps zugreifen. Im Golf 7 war das, als üblicher Standard, nur per Kabel zwischen Smartphone und Infotainmentsystem möglich. Nun funktioniert es mit dem iPhone und „Apple CarPlay“ auch drahtlos (Englisch: wireless). Und zwar ebenso einfach wie die Verwendung von Bluetooth: Die Verbindung wird automatisch aktiv, sobald der Fahrer mit seinem Smartphone in den Golf einsteigt.



Die vernetzte Welt von „Volkswagen We“: Mobile Online-Dienste und -Funktionen im neuen Golf

„We Connect“ und „We Connect Plus“ serienmäßig

Online wird Standard. Der neue Golf ist in die Welt von „Volkswagen We“ integriert – ein eigenes Eco-System der Marke, über das ein stetig wachsendes Programm von Online-Diensten und -Funktionen angeboten wird. Dabei serienmäßig im neuen Golf nutzbar: das Spektrum von „We Connect“ (für eine zeitlich unbegrenzte Nutzung vorbereitet) und „We Connect Plus“ (in Europa zur kostenfreien Nutzung für ein oder drei Jahre vorbereitet). Die Sache funktioniert einfach: Jeder Fahrer eines Volkswagen meldet sich einmal im Fahrzeug über das „We Connect“ Portal oder über die „We Connect“ App an und erhält dabei seine „Volkswagen ID“. Mit dieser ID loggt er sich dann im neuen Golf ein und kann dann auf das Angebotspaket von „We Connect“ und „We Connect Plus“ zugreifen. Zudem hat jeder Golf die Basisfunktionen Personalisierung (Speicherung der persönlichen Einstellungen), e-Call (automatische oder manuelle Hilfe in Notsituationen) und Notruf-Service (Hilfe über ein mehrsprachig besetztes Callcenter) an Bord. Die Datenkosten zur Nutzung der Online-Dienste und -Funktionen werden von Volkswagen übernommen; ausgenommen sind hier nur das Media-Streaming und das Webradio sowie der WLAN-Hotspot.

„We Connect“. „We Connect“ beinhaltet folgende Funktionen:

- Mobiler Schlüssel“ (ausstattungsabhängig / Entriegeln, Verriegeln und Start des Golf via kompatibelem Smartphone)
- Pannruf
- Fahrzeugstatus
- Türen & Licht
- Automatische Unfallmeldung
- Fahrzeugzustandsbericht
- Fahrdaten



- Parkposition
- Service-Terminplanung

„We Connect Plus“. „We Connect Plus“ beinhaltet ausstattungsabhängig zusätzlich zum Spektrum von „We Connect“ folgende Funktionen:

- Gebietsbenachrichtigung
- Geschwindigkeitsbenachrichtigung
- Hupen & Blinken
- Online-Diebstahlwarnanlage
- Online-Standheizung
- Online-Standlüftung
- Verriegeln & Entriegeln
- Abfahrtszeiten (bei Plug-in-Hybridantrieb)
- Klimatisierung (bei Plug-in-Hybridantrieb)
- Laden (bei Plug-in-Hybridantrieb)
- Online-Verkehrsinformation plus Gefahreninformation
- Online-Routenberechnung
- Tankstellen und Ladestationen
- Online-Kartenaktualisierung
- Parkplätze
- Online-Sonderzielsuche
- Online-Sprachbedienung
- „We Deliver“ (macht den Golf zum Empfänger von Lieferungen und Dienstleistungen)
- Webradio
- Medien-Streaming (Tidal und Apple Music)
- WLAN-Hotspot

„In-Car Shop“. Über das Infotainmentsystem lassen sich zudem Datenpakete für die Nutzung von Streaming-Diensten oder den WLAN-Hotspot buchen und verlängern. Genauso ist es möglich, im „In-Car Shop“ Add-ons wie „We Park“ (bargeldlos Parken in 134 deutschen Städten), „We Experi-



ence“ (optionale Tipps zu individualisierten Angeboten von Restaurants, Shops oder Tankstellen entlang der Route) oder die Web-App „Alexa“ ohne zusätzliche Kosten zu aktivieren. Auch die Verlängerung von „We Connect Plus“ kann einfach über den „In-Car Shop“ gebucht werden. Darüber hinaus wird man über den „In-Car Shop“ – ähnlich wie bei einem App-Store auf dem Smartphone – künftig weitere Zusatzfunktionen laden können.

„We Connect Fleet“. Für Unternehmen wurde der optionale Service „We Connect Fleet“ entwickelt – ein digitales Fuhrparkmanagement. Dieser Service bietet folgende Funktionen:

- Digitales Fahrtenbuch
- Digitales Tankbuch
- Fahreffizienz
- GPS-Ortung und Routenverlauf
- Verbrauchsanalyse
- Wartungsmanagement

„Mobiler Schlüssel“. Künftig wird das Smartphone zum Fahrzeugschlüssel. Und auch hier ist „We Connect“ die Schnittstelle. Über die „We Connect“ App werden kompatible Smartphones von Samsung dafür eingerichtet und via Infotainmentsystem und als Hauptnutzer einmalig via vTAN autorisiert. Um das Smartphone als mobilen Schlüssel zu nutzen, wird keine Mobilfunkverbindung benötigt. Zum Öffnen reicht es, das Smartphone analog zum Schließ- und Startsystem „Keyless Access“ in die Nähe des Türgriffs zu bringen. Um den Motor zu starten, wird das Smartphone in der Mittelkonsole (Koppelbox) abgelegt. Zudem wird es möglich sein, den „Mobilen Schlüssel“ an Freunde oder Familienmitglieder zu versenden, damit auch sie ihr Smartphone als Schlüssel nutzen können.



Die neuen Antriebssysteme:

Hybridantriebe mit 48V-Technik oder Plug-in-System

Elektrifizierte Effizienz. Das Motorenprogramm des neuen Golf beinhaltet Benzin-, Diesel-, Erdgas- (CNG), Mild-Hybrid- und Plug-in-Hybridantriebe. Alle Otto- und Dieselmotoren sind Direkteinspritzer mit Turboaufladung. Ihr Leistungsspektrum wird nach dem Anlauf aller Motoren zwischen 66 kW / 90 PS und mehr als 221 kW / 300 PS liegen. Acht Antriebsversionen kommen erstmals im Golf zum Einsatz. Darüber hinaus wurde für die frontgetriebenen Modelle ein neues, effizientes 6-Gang-Handschaftgetriebe entwickelt, durch das die CO₂-Emissionen weiter reduziert werden konnten. Alle Motoren des neuen Golf erfüllen die Abgasnorm Euro 6d.

Fünf Motoren zum Vorverkaufsstart. Ab Dezember wird der neue Golf in Deutschland zuerst mit fünf Antriebsversionen konfigurierbar sein: zwei Benzinmotoren (TSI mit 96 kW / 130 PS und 110 kW / 150 PS), einem neuen Mild-Hybridantrieb (eTSI mit 110 kW / 150 PS) und zwei Dieselmotoren (TDI mit 85 kW / 115 PS und 110 kW / 150 PS).

Benziner (TSI). Die mit einem Otto-Partikelfilter ausgestatteten TSI-Motoren des neuen Golf leisten 66 kW / 90 PS, 81 kW / 110 PS, 96 kW / 130 PS und 110 kW / 150 PS. Die Versionen mit 90 PS und 110 PS sind 1,0-Liter-Dreizylindermotoren, die erstmals im Golf zum Einsatz kommen. Die TSI mit 130 PS und 150 PS sind 1,5-Liter-Motoren; ihr besonderes Kennzeichen ist eine temporäre Zylinderabschaltung (ACT). Alle Motoren bis 130 PS verbindet das effiziente „TSI-Miller Brennverfahren“ und ein Turbolader mit variabler Turbinengeometrie (VTG). Die TSI-Motoren sind serienmäßig mit einem manuellem Getriebe gekoppelt; ab 110 PS werden sie auch als Mild-Hybridantriebe (eTSI) mit 48V-System und Doppelkupplungsgetriebe (DSG) konfigurierbar sein. Wie immer zeitversetzt folgen werden drei 2,0-Liter-TSI-Motoren für den Golf GTI, Golf GTI TCR und Golf R, zwei Plug-in-



Hybridmodelle sowie ein 1,5-Liter-TGI für den Betrieb mit Erdgas (CNG) und Benzin.

Mild-Hybrid (eTSI). Als Weltpremieren debütieren die drei eTSI (Mild-Hybridantriebe) des Golf. Es sind Benzinmotoren, die an ein 48-Volt-System plus 7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe (DSG) gekoppelt sind. Ein 48V-Riemen-Startergenerator, eine 48V-Lithium-Ionen-Batterie und die neueste Generation der wegweisend effizienten TSI-Motoren perfektionieren dabei die Performance und senken signifikant den Kraftstoffverbrauch. Die Mild-Hybridantriebe wird es mit 81 kW / 110 PS, 96 kW / 130 PS und 110 kW / 150 PS geben. Alle eTSI verfügen über eine leistungsfähige Energierückgewinnung (Rekuperation). Das 48V-System macht es zudem möglich, mit komplett abgeschaltetem Verbrennungsmotor zu „segeln“ und dadurch nochmals Kraftstoff zu sparen. Der Wiederstart des Motors ist dank des 48V-Systems deutlich komfortabler. Darüber hinaus bieten die eTSI durch das elektrische Boosten eine außergewöhnlich gute Anfahrperformance.

- **48V-Mild-Hybridantrieb im Detail:** Das 48V-System kommt zusätzlich zum 12V-System im Auto zum Einsatz. Es ermöglicht mit vergleichsweise kleinen Leitungsquerschnitten und damit geringem Gewicht des Kabelsatzes die Übertragung höherer elektrischer Leistungen. Dies führt beim Bremsen zur Rekuperation einer deutlich größeren Energiemenge. Mit der in der 48V-Lithium-Ionen-Batterie gespeicherten Energie wird das 12V-Bordnetz versorgt und der 48V-Riemen-Startergenerator angetrieben. Dieser Riemen-Startergenerator übernimmt die Rolle der Lichtmaschine und des Anlassers; gleichzeitig fungiert er aber als kleiner, leichter Elektromotor, der beim Anfahren verzögerungsfrei das Antriebsdrehmoment erhöht. Die Kraft des Generators wird dabei durch den Riementrieb übertragen. Zudem startet er kaum spürbar den während der Fahrt so oft wie möglich abgeschalteten Verbrennungsmotor.



Plug-in-Hybrid. Das Plug-in-Hybridprogramm wird sich in eine reichweitenoptimierte Version mit 150 kW / 204 PS und eine auf Performance ausgelegte GTE-Variante mit 180 kW / 245 PS (jeweils Systemleistung) aufgliedern. Der Plug-in-Hybridantrieb besteht unter anderem aus einem 1,4-Liter-TSI, dem Hybridmodul mit E-Maschine und 6-Gang-DSG sowie einer Lithium-Ionen-Batterie. Den neuen Akku kennzeichnet ein um 50 Prozent größerer Energiegehalt (13 kWh) und somit eine verbesserte elektrische Reichweite; nahezu alle Tagesdistanzen im urbanen Raum können so lokal emissionsfrei zurückgelegt werden.

Diesel (TDI). Neu entwickelt hat Volkswagen die zwei Turbodieseldirekteinspritzer des achten Golf. Die 2,0-Liter-TDI leisten 85 kW / 115 PS und 110 kW / 150 PS. Beide TDI-Motoren werden mit Schaltgetriebe sowie DSG bestellbar sein. Der Wirkungsgrad der Motoren konnte signifikant optimiert und der CO₂-Ausstoß damit verringert werden; gleichzeitig wurde das Ansprechverhalten verbessert. Dank eines neuen Twindosing-SCR-Systems mit doppelter AdBlue-Einspritzung werden zudem die Stickoxid-Emissionen um bis zu 80 Prozent im Vergleich zum Vorgänger reduziert. In der neuesten Evolutionsstufe dieses SCR-Kat-Systems wird das AdBlue gezielt vor zwei hintereinander angeordneten SCR-Katalysatoren eingespritzt. Die neuen TDI gehören so zu den saubersten Verbrennungsmotoren der Welt. Beide TDI werden direkt zur Markteinführung bestellbar sein. Analog zum GTI bei den Benzinern wird auch der Performance-TDI des neuen Golf GTD im Laufe des nächsten Jahres an die Startlinie fahren.

Die zur Markteinführung angebotenen Antriebsversionen im Detail

1.5 TSI mit 96 kW und Schaltgetriebe. Der zwischen 5.000 und 6.000 U/min 130 PS starke TSI des Golf ist ein Hightech-Benziner. Zwei der vier Zylinder werden dank des aktiven Zylindermanagements ACT so oft wie möglich und dabei unmerklich abgeschaltet. Das reduziert den Verbrauch und die Emissionen. Ein Turbolader mit einer variablen Turbinengeometrie



(VTG) sorgt parallel in jedem Drehzahlbereich für eine höchst effiziente Dynamik. Das maximale Drehmoment von 200 Nm steht zwischen 1.400 und 4.000 U/min zur Verfügung. Der Golf 1.5 TSI mit 6-Gangschaltgetriebe (MQ200) ist 214 km/h schnell und beschleunigt in 9,2 Sekunden auf 100 km/h.

1.5 TSI mit 110 kW und Schaltgetriebe. Ebenfalls mit der Zylinderabschaltung ACT und 6-Gang-Schaltgetriebe (MQ200) ausgestattet ist der 150 PS starke TSI des neuen Golf. Dieser Benzinmotor entwickelt gleichfalls zwischen 5.000 und 6.000 U/min seine höchste Leistung; das maximale Drehmoment von 250 Nm gibt er in einem Drehzahlbereich von 1.500 bis 3.500 U/min ab. Der Golf ist mit dieser Motorisierung beachtliche 224 km/h schnell. Den Sprint von 0 auf 100 km/h erledigt er in 8,5 Sekunden.

1.5 eTSI mit 110 kW und DSG. Der 150 PS starke 1.5 eTSI ist serienmäßig mit einem 7-Gang-DSG (DQ200) kombiniert. Die Leistungswerte (110 kW zwischen 5.000 und 6.000 U/min) teilt er sich mit dem gleichstarken TSI ohne 48V-Technologie und DSG. Das ebenfalls identische maximale Drehmoment von 250 Nm liegt im Bereich von 1.500 bis 3.500 U/min an. Nach 8,5 Sekunden ist der Golf 1.5 eTSI 100 km/h schnell; die Höchstgeschwindigkeit erreicht er bei 224 km/h.

2.0 TDI mit 85 kW. Der 115-PS-TDI gehört unter anderem dank des Twinosings zu den weltweit nachhaltigsten Motoren seiner Klasse. Dieser Nachhaltigkeit stehen souveräne Fahrleistungen gegenüber: Der Golf 2.0 TDI mit 6-Gang-Schaltgetriebe ist in dieser Leistungsstufe 202 km/h schnell. In 10,2 Sekunden absolviert der Golf 2.0 TDI den Sprint auf 100 km/h. Das ebenso komfortable wie dynamische Fahrverhalten dieses Golf wird zudem durch das große maximale Drehmoment des TDI von 300 Nm (bei 1.750 bis 3.200 U/min) bestimmt. Die höchste Leistung des Vierzylinders steht zwischen 3.250 und 4.000 U/min zur Verfügung.

2.0 TDI mit 110 kW und DSG. Der zur Zeit stärkste TDI des Golf entwickelt zwischen 3.500 und 4.000 U/min eine Leistung von 110 kW / 150 PS. Ge-



koppelt ist diese Leistungsstufe an ein 7-Gang-DSG. Das beachtliche maximale Drehmoment von 360 Nm liegt in einem Drehzahlpektrum von 1.750 bis 3.000 U/min an. Wie der 115-PS-TDI, ist auch die 150-PS-Version mit der doppelten AdBlue-Einspritzung (Twindosing) ausgestattet. Der 223 km/h schnelle Golf 2.0 TDI DSG beschleunigt in lediglich 8,8 Sekunden auf 100 km/h.



Die neuen Assistenz- und Lichtsysteme:

Car2X, „Travel Assist“ und „IQ.LIGHT“ als Novum im Golf

Car2X sorgt für mehr Sicherheit. Die Car2X-Kommunikation macht es möglich, dass der Golf als erster Volkswagen verkehrsrelevante Informationen mit anderen Fahrzeugen und der Verkehrsinfrastruktur im lokalen Umfeld von bis zu 800 Metern austauscht. Dieser Austausch der Informationen erfolgt binnen Millisekunden. Durch die Verwendung eines innerhalb der Europäischen Union harmonisierten und herstellerübergreifenden Car2X-Standards (WLANp / ITS G5) ist der Informationstransfer zwischen Autos aller Marken und der Infrastruktur aller EU-Staaten möglich. Diese „gemeinsame Sprache“ ist dabei eine wesentliche Voraussetzung, um länderübergreifend die Zahl der Verkehrsunfälle zu reduzieren. Dank Car2X wird der Fahrer über lokale Gefahrenstellen informiert und davor gewarnt.

- **Car2X im Detail:** Die Funktion „Gefahrenwarnung“ nutzt die Car2X-Kommunikation, um den Fahrer über lokale Gefahrenstellen zu informieren und davor zu warnen. Folgende Szenarien werden via Car2X-Kommunikation registriert: Unfälle, Pannenfahrzeuge, Stauenden, Baustellen, Gefahrenbremsungen und Einsatzfahrzeuge. Beispiel Einsatzfahrzeuge: Hier ermöglicht die Warnung die zielgerichtete konkrete Information über Abstand und Richtung heran nahender und mit Car2X-System ausgestattete Krankenwagen, Feuerwehren, Polizeiwagen etc.; der Fahrer kann dadurch frühzeitig reagieren. Zudem können Gefahren, die etwa durch das Überfahren einer roter Ampel während der Einsatzfahrt entstehen, verringert werden. Darüber hinaus kann die Fahrtzeit der Einsatzfahrzeuge beispielsweise durch die frühzeitige Bildung einer Rettungsgasse verkürzt werden. Fahrzeuge, die eine Panne oder einen Unfall haben, können indes durch ein „virtuelles Warndreieck“ (als Anzeige im Cockpit anderer Fahrzeuge) frühzeitig auf die potentiell



gefährliche Situation aufmerksam machen. Ein weiteres Sicherheitsfeature ist das „elektronische Bremslicht“: Bremsen weit vor dem Golf fahrende Wagen sehr stark ab, wird automatisch das Bremslicht der Folgefahrzeuge aktiviert; alle folgenden Autos respektive deren Fahrer können dadurch dank Car2X deutlich früher reagieren. Fest steht: Die zielgerichtete visuelle und akustische Unterstützung des Fahrers bei Gefahrensituationen via direkter Car2X-Kommunikation im Golf kann Unfälle verhindern – und das ist ein Meilenstein auf dem Weg zum unfallfreien Fahren.

Travel Assist. Der im Golf neue „Travel Assist“ ermöglicht das assistierte Fahren bis 210 km/h. Dabei greift das System unter anderem auf die automatische Distanzkontrolle „ACC“ (Längsführung) und den Spurhalteassistenten „Lane Assist“ (Querführung) zu. Über das Multifunktionslenkrad wird der „Travel Assist“ aktiviert. Aus rechtlichen und sicherheitsrelevanten Gründen soll der Fahrer das System permanent überwachen – dazu muss er mindestens eine Hand am Lenkrad haben. Dank einer neuen kapazitiven Sensorik des Lenkrads reicht es, dass der Fahrer das Volant lediglich berührt. Löst er indes länger als 15 Sekunden die Hände vom Lenkrad, wird er durch optische und akustische Warnsignale sowie durch einen Bremsruck darauf aufmerksam gemacht. Spätestens jetzt muss der Fahrer reagieren und das Lenkrad anfassen, da ansonsten der „Emergency Assist“ (Notfallassistent) aktiv wird und den Golf zum Stehen bringt.

„ACC mit vorausschauender Geschwindigkeitserkennung“. Die neueste Generation der automatischen Distanzregelung arbeitet im Golf vorausschauend. Dabei errechnet das System über die Strecken- und GPS-Daten des Navigationssystems die Position des Golf und vermindert so vorausschauend die Geschwindigkeit vor Kurven, Kreisverkehren, Kreuzungen, Tempolimits und Ortschaften. Parallel greift das „ACC“ auf die Verkehrszeichenerkennung via Frontkamera zu und reguliert das Tempo, sobald ein Limit erkannt wird. Darüber hinaus wird das „ACC“ in der höchsten Ausbaustufe einen Stauendeassistenten erhalten.



„Front Assist“. Der „Front Assist“ bietet neue Funktionsumfänge. Das mit einem Radarsensor und in Verbindung mit der Frontkamera arbeitende Umfeldüberwachungssystem warnt und bremst in Notsituationen bei einem zu geringen Abstand zum vorausfahrenden Fahrzeug – mittels City-Notbremsfunktion und Fußgängererkennung auch bei sehr niedrigen Geschwindigkeiten in der Stadt. Nun wird dieses Spektrum um eine Radfahrererkennung, eine Ausweichunterstützung und – erstmals bei Volkswagen – um einen Abbiegeassistenten erweitert.

Abbiegeassistent. Bei Linksabbiegemanövern wird der Golf mit dem Abbiegeassistent automatisch bis zum Stillstand abgebremst (mit einer zeitgleichen akustischen und optischen Warnung), sollte auf der zu kreuzenden Fahrbahn ein Fahrzeug entgegenkommen. Je nach Geschwindigkeit beider Fahrzeuge kann der Abbiegeassistent im Rahmen der Systemgrenzen den Unfall verhindern oder dessen Folgen mindern.

„IQ.LIGHT – LED-Matrixscheinwerfer“. Volkswagen wird den neuen Golf mit drei unterschiedlichen LED-Scheinwerfer-Versionen anbieten. In der Topversion kommen erstmals in der Kompaktklasse besonders lichtstarke „IQ.LIGHT – LED-Matrixscheinwerfer“ zum Einsatz. Das System wurde in ähnlicher Form erstmals mit dem aktuellen Touareg eingeführt und dann auf den neuen Passat übertragen. Mittels „Dynamic Light Assist“ schaltet der Fahrer das System ein. Über die jeweils 22 LEDs pro Scheinwerfer-Matrixmodul werden je nach Golf Modell bis zu zehn unterschiedliche, zum Teil interaktive Lichtfunktionen aktiviert und auf die Straße projiziert. Ein weiteres erstmals im Golf integriertes Feature ist eine wischende Blinkfunktion der „IQ.LIGHT – LED-Matrixscheinwerfer“. Die wischende Blinkfunktion wirkt sich durch ihre markante Optik positiv auf die aktive Sicherheit aus. Die Lichtfunktionen der „IQ.LIGHT – LED-Matrixscheinwerfer“ im Überblick:

- Landstraßenlicht
(aktiviert durch die Geschwindigkeit)



- Fernlicht (aktiviert durch die Geschwindigkeit)
- Abbiegelicht (aktiviert durch den Lenkradeinschlag oder den Fahrtrichtungsanzeiger; auch bei Rückwärtsfahrt)
- Schlechtwetterlicht (aktiviert durch den Fahrer)
- Autobahnlicht (aktiviert durch die Geschwindigkeit und GPS-Daten)
- Dynamisches Kurvenlicht im Stadtlicht, Landstraßenlicht, Autobahnlicht, Fernlicht und Teilfernlicht (aktiviert durch den Lenkradeinschlag)
- Schilderentblendung (aktiviert durch die Blendungserkennung der Frontkamera)
- Stadtlicht (aktiviert durch die Geschwindigkeit und GPS-Daten)
- Teilfernlicht (aktiviert durch die Objekterkennung der Frontkamera)
- Reisemodus (Umschalten auf Linksverkehr, aktiviert durch den Fahrer im Fahrzeug-Menü)

LED-Technologie als Serienausstattung

LED-Scheinwerfer und -Rückleuchten. Schon ab dem Grundmodell des neuen Golf ist die LED die bevorzugte Lichtquelle. Im Serienscheinwerfer wird das Abblend-, Fern-, Positions- und Tagfahrlicht in tageslichthellen LEDs realisiert. Die Rückleuchten im Heck sind ebenfalls ausschließlich in LED-Technologie ausgestattet. Durch das Design und die LED-Konturen entsteht so im Heck eine unverwechselbare dreidimensionale Nachtlightsignatur. Das Bremslicht der optionalen Rücklicht-Topversion ist zudem mit einer prägnanten Umschaltung der LED Signaturen („Klick-Klack-Effekt“) ausgestattet; wischend animiert ist in dieser Version auch die Blinkfunktion.

Exterieur-Ambientelicht. Je nach Ausstattung ist der neue Golf erstmals mit einer Exterieur-Ambientebeleuchtung ausgestattet. Dabei gibt es eine auf Wunsch animierte „Coming-/ und Leaving-Home“-Funktion. Die Exterieur-Ambientebeleuchtung wird via Scheinwerfer, Heckleuchten sowie



den Türgriffmuldenbeleuchtungen und Projektionsleuchten in den Außenspiegeln realisiert. „Coming-Home“ wird durch die Deaktivierung der Zündung, „Leaving-Home“ durch das Entriegeln des Golf aktiviert. Die Funktion startet bereits bei einer Annäherung mit dem Fahrzeugschlüssel.



Das perfektionierte Fahrwerk: Neuer Fahrdynamik-Manager, weiterentwickeltes DCC und Feinschliff im Detail

Komfort und Dynamik verbessert. Volkswagen hat das Fahrwerk des Golf weiterentwickelt und perfektioniert. Insbesondere der Abrollkomfort konnte nochmals verbessert werden. Darüber hinaus wurde für den achten Golf ein neues Fahrdynamikregelsystem entwickelt: der Fahrdynamik-Manager inklusive einer neuen Evolutionsstufe der adaptiven Fahrwerksregelung DCC. Die Spreizung zwischen maximalem Komfort und maximaler Dynamik wird so deutlich vergrößert; die fahrdynamischen Eigenschaften des neuen Golf werden signifikant geschärft.

Der Fahrdynamik-Manager

Zentral und übergeordnet. Im achten Golf hat Volkswagen eine neue, zentrale und übergeordnete Steuerung und Regelung der das Fahrverhalten beeinflussenden Funktionen etabliert: Mit dem Fahrdynamik-Manager werden sowohl die XDS-Funktion als auch die Querdynamikanteile der geregelten Dämpfer (optionales DCC) angesteuert. Mit leichten radindividuellen Bremseingriffen respektive einer bewussten radselektiven Veränderung der Dämpferhärten kann das Eigenlenkverhalten des Golf deutlich beeinflusst werden. Das bereits in der Grundauslegung neutrale und stabile Fahrverhalten wird damit nochmals weiter optimiert.

Perfekt aufeinander abgestimmt. Der Fahrdynamik-Manager ermöglicht bei jedem Fahrmanöver die Auswahl des richtigen Regelsystems zur richtigen Zeit. Ungewollte Überlagerungen oder Neutralisierungen von Effekten des XDS und DCC werden somit vermieden; die Systeme arbeiten perfekt miteinander und prägen damit maßgeblich den fahrdynamischen Charakter des Golf. Das Fahr- und Lenkverhalten wird durch den Einsatz des weiterentwickelten DCC und der XDS-Funktion deutlich präziser und stabiler; die



Regeleingriffe sind noch feinfühlicher als bisher. Darüber hinaus werden die dynamischen Wankbewegungen des Fahrzeuges reduziert und besser gedämpft; der neue Golf spricht so spürbar schneller auf die Lenkbefehle des Fahrers an und lässt sich noch intuitiver bis in den Grenzbereich bewegen.

Die adaptive Fahrwerksregelung DCC

Breitere Spreizung. Die adaptive Fahrwerksregelung DCC reagiert permanent auf die Fahrbahn und die Fahrsituation und berücksichtigt dabei zum Beispiel Lenk-, Brems- und Beschleunigungsvorgänge. Über den eingestellten Fahrprofil-Modus kann der Fahrer die Reduzierung der Karosseriebewegungen nach seinem Geschmack beeinflussen. Für jedes Rad wird in Sekundenbruchteilen die erforderliche Dämpfung berechnet und an den vier Stoßdämpfern eingestellt. Das DCC bietet damit jederzeit den besten Fahrkomfort und im Zusammenspiel mit dem Fahrdynamik-Manager eine optimale Fahrdynamik. Im neuen Golf lässt sich die Einstellung im Modus INDIVIDUAL über das bisherige Spektrum der festen Modi COMFORT, ECO und SPORT hinaus erweitern. Über einen digitalen Schieberegler kann der Fahrer seinen persönlichen Fahrmodus individuell feinstufig einstellen und abspeichern. Der Schieberegler beeinflusst kontinuierlich über das DCC und das XDS die Querdynamik des Golf. Mit dem Schieberegler sind nun auch Zwischenstufen zwischen den bekannten Modi einstellbar. Darüber hinaus gibt es im Golf fortan erweiterte Einstellbereiche außerhalb der bisher bekannten Grenzen: Jenseits von COMFORT wird die Karosserie maximal von der Straße entkoppelt und der Fahrkomfort nochmals gesteigert. Oberhalb von SPORT ergibt sich ein erweiterter Einstellbereich mit maximaler Dämpfung für minimierte Karosseriebewegungen und besonders direkte Fahrzeugreaktionen. So kann das Kurven- und Ansprechverhalten des Volkswagen auf Lenkbefehle von komfortabel-ruhig bis sportlich-agil eingestellt werden.



Das Fahrwerkslayout

Zwei verschiedene Hinterachsen. Vorn kommt eine McPherson-Achse zum Einsatz, hinten je nach Antrieb eine Verbundlenkerachse (unter 110 kW und Frontantrieb) oder Mehrlenkerachse (ab 110 kW oder Allradantrieb).

McPherson-Vorderachse. Vorn sorgt im Golf wieder eine McPherson-Vorderachse (Spurweite 1.549 mm) mit untenliegendem Dreiecksquerlenker sowie spurstabilisierendem Lenkrollradius für optimale Handling- und Lenkeigenschaften; sehr ausgewogen ist das Schwingungsverhalten. Zentral an der Vorderachse angeordnet ist ein Hilfsrahmen; dieser auf hohe Steifigkeit ausgelegte Rahmen nimmt neben den Vorderachsbauteilen die Lenkung und Teile der Aggregatlagerung auf. In Verbindung mit dem adaptiven Fahrwerk (DCC) ist der Hilfsrahmen – für eine nochmals verbesserte Fahrdynamik – in einer ca. drei Kilogramm leichteren und extrem steifen Aluminiumkonstruktion ausgeführt. Der gewichtsoptimierte Rohrstabilisator reduziert wirksam die Wankneigung des Golf. Direkt auf den Stabilisator vulkanisiert sind die Gummilager; dieses Verfahren sorgt für optimale akustische Eigenschaften sowie für das bestmögliche fahrdynamische Ansprechverhalten. Die Gummimetalllager der Querlenker wurden für einen weiter verbesserten Komfort und eine höhere Lenkpräzision optimiert.

Verbundlenker-Hinterachse. Alle Golf unter 110 kW Leistung und Frontantrieb werden mit einer Verbundlenker-Hinterachse ausgeliefert. Die modulare Leichtbauachse (Spurweite 1.519 mm) besteht aus einem nach unten geöffneten Querprofil, in das jeweils an den äußeren Enden ein Einlegeblech geschweißt ist. Durch eine unterschiedliche Ausführung in der Länge der Einlegebleche lassen sich verschiedene Torsionsraten erzielen. Dabei entsteht im Vergleich zu einem eingeschweißten Rohrstabilisator ein deutlicher Gewichtsvorteil. Die Anordnung eines nach unten geöffneten Querprofils optimiert darüber hinaus das Wankverhalten und die Quersteifigkeit. Die modulare Leichtbauachse korrespondiert optimal mit den kleinen Motoren; zudem sorgt sie in Kombination mit der McPherson-Vorderachse für ausgezeichnete Komfort- und Handlungseigenschaften. Beim optionalen



Sportfahrwerk kommt eine Achse mit erhöhter Torsionsrate zum Einsatz. Die Führungslager der Achse sind zur Steigerung des Fahrkomforts und der akustischen Eigenschaften der Achse als Hydrolager konzipiert.

Mehrlenker-Hinterachse. Ab einer Motorleistung von 110 kW kombiniert Volkswagen die McPherson-Vorderachse mit einer Mehrlenker-Hinterachse. Diese Achse kommt darüber hinaus für alle allradgetriebenen Golf (4MOTION) zum Einsatz. Ein besonderes Augenmerk legte Volkswagen hier auf die Bereiche Kinematik, Akustik, Gewicht und Modulfähigkeit. Das grundlegende Konzept einer konsequenten Trennung von Längs- und Quersteifigkeit wurde beibehalten. Die niedrige Längssteifigkeit der Achse wird durch das weiche Achsführungslager des Längslenkers generiert, um so den Fahrkomfort weiter zu steigern. Die kinematischen und elastokinematischen Eigenschaften der Achse wurden gegenüber der Achse des Vorgängers neu ausgelegt: Modifizierte Querlenkerlager sowie neu konstruierte Radträger steigern die Lenkpräzision und Fahrstabilität signifikant. Die Spur- und Sturzwerte werden über Exzentrerschrauben am Federlenker und am oberen Querlenker individuell je nach Anforderung für jeden Fahrzeugtyp eingestellt. Ein wichtiges konstruktives Merkmal ist die Anbindung des Rohrstabilisators und des Achsdämpfers am Federlenker; hierdurch reduzieren sich die Kräfte innerhalb der Achse.

Zwei Lenkungen

Spürbar direkter. Für den neuen Golf sind zwei verschiedene Lenkungen erhältlich. In der Grundversion kommt ein Lenkgetriebe mit einer linearen Übersetzung zum Einsatz. Im Hinblick auf einen kleineren Lenkwinkelbedarf und spontanere Fahrzeugreaktionen wurde die Übersetzung dieser Lenkung im Vergleich zum Vorgänger nun spürbar direkter ($i = 14.6$ statt 15.0). Optional ist wieder eine Progressivlenkung mit nochmals direkterer Übersetzung in der Mitte ($i=14.1$) und nur zwei Lenkradumdrehungen von Anschlag zu Anschlag erhältlich. Bei beiden Systemen sind in der Software



neue Algorithmen etabliert worden, die insbesondere das dynamische Ansprechverhalten der Lenkung weiter optimieren. Die Lenkung prägt damit maßgeblich den fahrdynamischen Charakter des neuen Golf: agil, präzise, stabil und bis in den Hochgeschwindigkeitsbereich wohl dosiert lenkbar.

Die Räder und Reifen

Geringer Rollwiderstand. Der neue Golf wird je nach Ausstattung oder gewählter Option mit Rädern in den Dimensionen 15 bis 18 Zoll ausgeliefert. Alle Reifen des Golf sind im Hinblick auf einen besonders geringen Rollwiderstand und ein ausgewogenes akustisches Verhalten in Verbindung mit einem sehr guten Fahrkomfort und optimalen fahrdynamischen Eigenschaften entwickelt worden. Großen Wert legte Volkswagen bei der Rad-/Reifenentwicklung auf eine hohe Lenkpräzision, direkte Fahrzeugreaktionen und eine hohe Fahrstabilität. Aus diesen Gründen wurde bei den 16- und 17-Zoll-Rädern die Maulweite (inneres Maß der Felgenbreite) um ein halbes Zoll vergrößert. Die breiteren Räder sorgen für ein schnelleres und signifikanter lineares Ansprechverhalten der Reifen auf Lenkbewegungen und perfektionieren so den fahrdynamischen Charakter des neuen Volkswagen.



Die Golf Historie:

Sieben Generationen und mehr als 35 Millionen Exemplare

Golf I – 1974 bis 1983

Die Initialzündung. Der erste Golf der Serienproduktion fuhr im März 1974 von den Produktionsbändern in Wolfsburg und war ab Mai bei den Volkswagen Händlern. Dort, wo über Jahrzehnte der Käfer und damit der Heckmotor und Heckantrieb das Bild dominierte, begann so endgültig eine neue Epoche: die des quer eingebauten Frontmotors und Frontantriebs. Eingeleitet hatte diese Bewegung kurz zuvor der Scirocco und der 1973 vorgestellte Passat. Mit dem Golf war nun auch die volumenstärkste Klasse auf die neue Technologie umgestellt worden. Der von Giorgetto Giugiaro und Volkswagen entworfene Golf I musste als Nachfolger des legendären und mehr als 21,5 Millionen Mal gebauten Käfers der unermesslich großen Erwartung gerecht werden, die Erfolgsgeschichte des bis dato erfolgreichsten Autos der Welt fortzusetzen. Doch das moderne und sichere Antriebskonzept, die große Variabilität mit einer Heckklappe und umklappbarer Rücksitzlehne und letztlich auch das Design überzeugten derart, dass bereits im Oktober 1976 der millionste Golf gefeiert werden konnte. Von der ersten Generation des Golf – inklusive aller Derivate und dem seinerzeit baugleichen Jetta – wurden 6,99 Millionen Exemplare auf allen Kontinenten dieser Erde verkauft.

Golf II – 1983 bis 1991

Die erste Evolutionsstufe. Er war der zweite Golf, mit dem die Generation der Babyboomer, die heute 50-Jährigen, fahren lernte: Wurde schon der Vorgänger zum Liebling aller Fahrlehrer und Fahrschüler, dann fuhr sich der neue Golf nun endgültig und unauslöschbar in die Köpfe dieser Generation, die später sogar nach ihm benannt wurde. Und es war dieser Golf, der erstmals den Fortschritt demokratisierte – mit Technologien wie dem ge-



regelten Katalysator, dem Antiblockiersystem oder dem ersten Allradantrieb der Baureihe. Im Juni 1988 hatte der Golf bereits die magische Produktionsschallmauer von 10 Millionen Fahrzeugen durchbrochen. Nach 6,3 Millionen Exemplaren lief die zweite Generation des Golf im Sommer 1991 aus.

Golf III – 1991 bis 1997

Der Sieg der Sicherheit. Mit der dritten Generation des Golf leitete Volkswagen ab August 1991 eine neue Ära der Sicherheit ein. Zum einen war der Golf III der erste Typ der Baureihe, den es ab 1992 mit Frontairbags gab; zum anderen aber führten große Fortschritte im Bereich der Karosseriekonstruktion dazu, dass die Crasheigenschaften sich signifikant verbesserten. Rückblickend darf attestiert werden, dass Volkswagen mit diesem Golf die passive Sicherheit regelrecht revolutionierte, da der verbesserte Schutz weltweit Millionen von Autofahrern zugute kam. Doch mit dem Golf III sind zahlreiche weitere Meilensteine der Baureihe verbunden: der erste Sechszylindermotor (VR6), die Geschwindigkeitsregelanlage (Tempomat), der erste Oxydationskatalysator für die Dieselmotoren, der erste Dieseldirekteinspritzer und die ersten Seitenairbags. Im Mai 1994 feierte Volkswagen 15 Millionen produzierte Golf. 1997 lief die dritte Generation nach 4,83 Millionen gefertigten Exemplaren aus.

Golf IV – 1997 bis 2003

Die Stilikone. Heute gilt der Golf IV unter Design-Experten als Stilikone und wegweisend für die Baureihe – sicher auch deshalb, weil er mit all seiner Klarheit und dem für die Baureihe prägenden C-Säulen-Design die Brücke zum Golf I des Jahres 1974 schlug. Volkswagen realisierte mit dem Golf IV einen völlig neuen Qualitätsstandard im Segment. Parallel schritt mit dem Debüt des ESP die Demokratisierung der Sicherheit weiter voran. Ein Jahr später wurde das ESP zuerst in Deutschland Serienstandard. 2001 folgte



der heute bereits als Klassiker gesuchte Golf GTI 132 kW (zum 25. Geburtstag des GTI), 2002 der erste Golf mit Benzindirekteinspritzung (FSI) und das Debüt der serienmäßigen Kopfairbags. Ebenfalls 2002 stellte Volkswagen zudem den bis dato sportlichsten Golf vor: den 250 km/h schnellen R32. 2003 war es dieser Golf R32, der erstmals mit einem Doppelkupplungsgetriebe (DSG) erhältlich war. Im selben Jahr räumte der Golf IV nach 4,99 Millionen Exemplaren den Platz auf den Produktionsbändern für den Golf V.

Golf V – 2003 bis 2008

Das Ende der Klassengrenzen. Er war der fünfte Golf, dessen Komfort und Dynamik so manch einen Wettbewerber der höheren Mittelklasse hinter sich ließ. Nichts anderes galt für die Qualität. Ein Wert, der die Stabilität der per Laser geschweißten Karosserie untermauert, waren die 2003 beim Debüt des Golf V ausgewiesenen 35 Prozent Plus in der Torsionssteifigkeit. Erstmals war der Golf nun zudem auf Wunsch mit Seitenairbags im Fond lieferbar – zusammen mit den sechs serienmäßigen Airbags (Front, Seite vorn, Kopfairbags) waren damit acht der schützenden Luftpolster an Bord. In Sachen Komfort und Dynamik punktete der Golf V unter anderem dank seiner neuen Vierlenkerhinterachse und einem neuen 7-Gang-DSG, Bi-Xenonscheinwerfern, Regensensor und Panoramaschiebedach sowie dem Debüt des ersten Turbo-Benzindirekteinspritzers im Golf GTI und des weltweit ersten Twinchargers mit Turbo- und Kompressor-Aufladung. Als 2008 der Golf VI vorgestellt wurde, waren von der Generation V in allen Versionen 3,4 Millionen Exemplare produziert worden.

Golf VI – 2008 bis 2012

Die Highend-Kompaktklasse. In nur vier Jahren entstanden auf der Basis der 2008 vorgestellten sechsten Generation bis Ende Juli 2012 weitere 2,85 Millionen Golf. Und wieder machte auch die Sicherheit große Fort-



schritte: Die erneut per Laser geschweißte Karosserie war derart stabil, dass sie mit Bravour die maximalen fünf Sterne im EuroNCAP-Crashtest erzielte. Serienmäßig war nun zudem ein weiterer Airbag an Bord: der Knieairbag. Im Hinblick auf die Qualität galt insbesondere das Interieur des Golf VI als wegweisend. Neue Assistenzsysteme wie die automatische Fernlichtregelung „Light Assist“, der „ParkAssist“, der Berganfahrassistent und Technologien wie die adaptive Fahrwerksregelung „DCC“ machten das „World Car of the Year“ des Jahres 2009 zum bis dato fortschrittlichsten Golf. Ebenfalls verfügbar: Features wie das Start-Stopp-System und der Rekuperationsmodus, das dynamische Kurvenfahrlicht und LED-Rückleuchten.

Golf VII – 2012 bis 2020

Die Gewichtsspirale umgedreht. Am 4. September 2012 feierte Volkswagen in Berlin die Weltpremiere des siebten Golf. Schon einen Tag später startete in den ersten Ländern der Vorverkauf des bis dato 29,3 Millionen Mal verkauften Bestsellers. Das Gewicht des neuen Golf wurde um bis zu 100 kg gesenkt und damit die viel zitierte Gewichtsspirale umgedreht. Je nach Motor konnte der Verbrauch gegenüber dem Vorgänger um bis zu 23 Prozent reduziert werden. Darüber hinaus brachte Volkswagen den Golf mit einer ganzen Armada neuer Assistenzsysteme auf den Markt. Dazu gehörten Systeme wie die Multikollisionsbremse, ein proaktives Insassenschutzsystem sowie die automatische Distanzregelung „ACC“ und das Umfeldbeobachtungssystem „Front Assist“ inklusive City-Notbremsfunktion. Vom Golf VII verließen bislang rund 6,0 Millionen Exemplare die Werke.



Die technischen Daten des neuen Golf

	Golf 1.5 TSI	Golf 1.5 TSI	Golf 1.5 eTSI	Golf 2.0 TDI	Golf 2.0 TDI
Max. kW / PS	96 / 130	110 / 150	110 / 150	85 / 115	110 / 150
bei U/min	5.000 – 6.000	5.000 – 6.000	5.000 – 6.000	3.250 – 4.000	3.500 – 4.000
Max. Nm	200	250	250	300	360
bei U/min	1.400 – 4.000	1.500 – 3.500	1.500 – 3.500	1.750 – 3.200	1.750 – 3.000
Hubraum	1.498 cm ³	1.498 cm ³	1.498 cm ³	1.968 cm ³	1.968 cm ³
Getriebe	6-Gang-Schalt.	6-Gang-Schalt.	7-Gang-DSG	6-Gang-Schalt.	7-Gang-DSG
Vmax	214 km/h	224 km/h	224 km/h	202 km/h	223 km/h
0-100 km/h	9,2 s	8,5 s	8,5 s	10,2 s	8,8 s
Länge	4.284 mm				
Breite	1.789 mm				
Höhe	1.456 mm				
Radstand	2.636 mm				
Stirnfläche	2,21 m ²				
c _w -Wert	0,275				
Kofferraum	380 – 1.237 Liter				