

---

## Der achte VW Golf: Ein alter Bekannter wird hip

Von Peter Schwerdtmann

Den Vorwurf, die Vorbereitungen für den neuen Volkswagen Golf seien ins Stocken geraten, wollte Volkswagen-Entwicklungsvorstand Dr. Frank Welsch nicht unwidersprochen lassen. Vor einem noch getarnten Exemplar des kommenden Modells erklärte er heute in einer Wolfsburger Versuchswerkstatt bestimmt: „Wir sind genau im Plan!“ Und der Leiter der Elektro- und Elektronikentwicklung, Dr. Rolf Zöller, setzte noch einen drauf, als er sagte, schon der erste Kunde werde seinen Golf mit allen Angeboten frei konfigurieren können.

Das ist der Plan: Zurzeit läuft die Vorserienproduktion. Im dritten Quartal soll die Serie anlaufen. Die Weltpremiere soll im Oktober in Wolfsburg stattfinden als Vorbereitung der Markteinführung noch in diesem Jahr. Der Anlauf wird mit drei Motoren erfolgen: einem 1,5-Liter TSI-Benziner, einem 2,0-Liter-TDI-Diesel und einem Mildhybridsystem mit dem 1,5-Liter-TSI. Soweit so klassisch der Anlauf – mit dem Sahnehäubchen Mildhybrid gleich von Anfang an.

Gar nicht klassisch gestaltet sich heutzutage aber der Anlauf der Elektronik an Bord, zumal dann nicht, wenn auch dieser Golf wieder den Anspruch erfüllen soll, in seiner Klasse die Maßstäbe zu setzen und dabei gleichzeitig digitale Spitzentechnik in ein Volumenmodell einzuführen. Wie komplex diese Aufgabe ist, illustrierte Welsch mit einem Beispiel: Die Software des neuen Golf besteht aus rund 100 Millionen Code-Zeilen. Der modernste Kampfflugzeug der US-Luftwaffe – die F-35 – muss mit 20 Millionen Zeilen auskommen. Und der Jet kann in einer seiner Varianten sogar senkrecht starten und landen.

Beim Golf geht es nur um die Längs- und die Querschleunigung. Dass sie dieses Thema beherrschen, glaubt man den Wolfsburgern auch heute schon. Deswegen zeigte in der Versuchswerkstatt kaum jemand Interesse an dem, was sich unter der Tarnfolie verbergen könnte. Wie ein neuer Golf aussehen könnte, ahnt jeder – so ähnlich wie der alte. Und das seit den 70er Jahren. Auch größer soll er nicht werden; der Radstand bleibt gleich. Also alles wie gewohnt?

Wie sehr dieser äußere Eindruck täuscht, wird schon dem drastisch deutlich, der einmal durch ein Seitenfenster blicken kann. Die Revolution findet nicht nur im unsichtbaren Bereich der Elektronik statt. Golf-Fahrer werden sich auch von der gewohnten Geometrie der Armaturentafel verabschieden müssen. Wo einst klare Kante herrschte, überspannt jetzt ein eleganter Bogen den 20-Zoll-Bildschirm der edelsten Infotainment-Variante. Diese neue Optik verblüfft alle, die die Generation eins bis sieben erlebt haben. Die Sachlichkeit weicht neuem Schwung. Über der Mittelkonsole ragt ein weiterer Bildschirm hervor, groß und freistehend.

Auf dem Tunnel ersetzt ein Minihebel oder Schalter den bekannten Wahlhebel für die Automatik. Denn der Golf kann jetzt Shift-by-Wire. Er legt die Gänge elektronisch gesteuert ein, ohne mechanische Nachhilfe. Das führt dann direkt zum Park-by-Wire. Weil der Golf beim automatischen Einparken längs oder quer jetzt selbst schaltet, ist der Parkvorgang nun komplett automatisch möglich.

Auch sonst bietet der nächste Golf viel Technik: Den niedrigsten Luftwiderstandsbeiwert seiner Klasse kündigte Welsch an, außerdem LED-Scheinwerfer als Serie, Matrix-LED-Scheinwerfer gegen Aufpreis, Ambiente-Licht extern und intern, zum Mildhybrid auch einen weiterentwickelten Plug-in-Hybridantrieb und sparsamere Verbrennermotoren. Auch

---

beim automatisierten Fahren geht es voran: IQ-Drive mit Travel Assist, vorausschauendes ACC, Car2X-Sicherheit (das Auto kann mit der Außenwelt kommunizieren), Emergency Assist sowie als Serie der Lane Assist und der Front Assist.

Die Entscheidung, nicht auf den 5G-Mobilfunkstandard zu warten, sondern jetzt die vorhandene WLAN-B-Technik einzusetzen (Welsch: „Wir bauen das Auto für heute“) passt zu dem, was sonst noch auf dem Gebiet der Digitalisierung geboten werden wird. Der Touareg, der die Spitze der Digitalisierung bei der Marke Volkswagen darstellt, wird viel von seinem Vorsprung einbüßen, immer getreu dem Motto, dass auch Volkswagen für sich in Anspruch nimmt: Hochtechnik zu demokratisieren.

„Wir haben uns bei der Bedienung an dem orientiert, was die Menschen heute gewohnt sind“, sagt Welsch und meint damit die Bedienung von Smartphone und Tablet-Computer. Also wird gewischt, heruntergezogen, angetippt und gesprochen. Alles ist frei konfigurierbar, so dass sich der Nutzer aus dem zunächst verwirrend vielfältigen Angebot an Steuermöglichkeiten und Dienstleistungen sein Paket zusammenstellen kann – und das auch noch in der Farbe seiner Wahl.

Das beeindruckte bei der Präsentation in der Versuchswerkstatt kolossal. Es gibt aber neben der Hochtechnik auch noch eine Einsteigerversion mit zwei Knöpfen, mit denen sich ein geringerer Leistungsumfang steuern lässt. Aber die Optik der großen Lösung beeindruckt so sehr, dass Volkswagen keine Probleme haben wird, Käufer davon zu überzeugen, dass nur der hip ist, der mit den beiden großen Bildschirmen beeindruckt kann. (ampnet/Sm)

---

## Bilder zum Artikel



Volkswagen Golf, die achte: Der Fotograf hat geschickt verhindert, dass die überraschend neu gestaltete Armaturentafel sichtbar wird.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



Volkswagen Golf, die achte: Unter der Tarnfolie scheint sich ein alter Bekannter zu verbergen.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen