

SAMSTAG, 20. OKTOBER 2012 – REUTLINGER GENERAL-ANZEIGER

TECHNIK IM BLICK

Volkswagen Golf 1.2 TSI
Karosserie: Limousine, 2 Türen, 5-Sitzer
Länge/Breite/Höhe: 4 255/1 790/1 452 mm
Motor: 4-Zylinder-Benzin, Abgasturbolader, direkte Benzin-Einspritzung
Hubraum: 1 197 ccm
Leistung: 63 kW/85 PS
Maximales Drehmoment: 160 Nm (bei 1 400–3 500 U/min)
Getriebe: 5-Gang-Schaltung, Frontantrieb
Bremsen vorn/hinten: Scheiben innenbelüftet, Scheiben
Sicherheitstechnik: ABS, ESP, Brems-Assistent, Multikollisionsbremse
Kofferraum: 380 – 1 270 Liter
Leer-/Gesamtgewicht: 1 205/1 720 kg
Basisbereifung: 195/65 R15T
0–100 km/h: 11,9 sec
Höchstgeschwindigkeit: 179 km/h
Verbrauch: 4,9 Liter Super
Tankinhalt: 50 Liter
CO₂-Emission: 113 g/km
Grundpreis: 16 975 Euro
Versicherungs-Typklassen
HP/VK/TK: Noch keine Einstufung
Jahressteuer/Abgasnorm: 24 Euro/EU 5

Keine billigen Felgenreiniger

STUTTGART. Beim Kauf eines Felgenreinigers sollten Autofahrer nicht knausrig sein. Produkte für weniger als acht Euro stuft die Gesellschaft für Technische Überwachung (GTÜ) in einem Test als bedingt oder nicht empfehlenswert ein. Nur die teureren Reiniger wurden nach Ansicht der Tester mühelos mit dem Schmutz fertig.

Die GTÜ nahm zwölf Felgenreiniger zwischen 1,50 und 20 Euro unter die Lupe. Allerdings kamen auch die teuren Produkte an ihre Grenzen: Fest eingebraunten Bremsstaub bekam keiner der normalen Reiniger in den Griff. Dafür müsse eine spezielle Politur her, sagen die Experten.

Grundsätzlich sollte das Mittel nicht zu lange einwirken. Sonst beschädigen auch einige der besseren Reiniger das Material, fanden die Tester heraus. Deshalb sollte das Mittel beim Aufsprühen auch möglichst nur die Felgen treffen und nicht den Lack, die Scheinwerfer oder den Kunststoff. (tmn)

Neuvorstellung – Die siebte Generation des klassenlosen Volkswagens leistet sich kaum Schwächen

Der neue Golf als alter Bekannter

VON STEPHAN ZENKE

OLBIA. Erstaunlich, wie Volkswagen das hinkriegt: Der neue Golf ist ein alter Bekannter. Wer jemals Golf gefahren ist, wird sich sofort zu Hause fühlen. Alle anderen erleben ein Produkt mit an Langeweile grenzender Perfektion. Denn die siebte Generation des Volkswagens ist wie seine Vorgänger ein Auto ohne wirkliche Schwächen geblieben. Geändert hat sich dennoch eine ganze Menge.

Mehr Kanten fürs Geld bietet die Karosserie, deren Grundform mit breiter Hecksäule sofort als Golf zu erkennen ist. Etwas länger ist er geworden, ein Stück breiter sowie im Kofferraum einen Hauch größer. Den Ingenieuren ist dabei das Kunststück gelungen, trotz Verzicht auf teure Werkstoffe wie Aluminium bis zu 100 Kilogramm Gewicht zu sparen.

Leichteres Fahrwerk

Leichter ist etwa das Fahrwerk der schwächer motorisierten Varianten: Zum Einsatz kommt ein vertrautes Stück einfacher Technik namens Verbundlenker-Hinterachse, während die stärkeren Modelle wieder eine Mehrlenkerachse haben. Solche Feinheiten sind ein Beispiel für den gelungenen Spagat von Volkswagen zwischen erschwinglich und luxuriös. Doch wie preiswert ist der neue Golf wirklich?

Das Basismodell kostet mit zwei Türen 16 975 Euro sowie als Viertürer 17 875 Euro



Der neue Golf, hier zur Neuvorstellung fein in Weiß herausgeputzt.

GEA-FOTO: ZENKE

inklusive einer anständigen Serienausstattung mit Klimaanlage, Fensterheber und Zentralverriegelung sowie der Multikollisionsbremse als Sicherheitsgewinn, weil sie nach einem Unfall das Auto abbremst, um weiteres Ungemach zu ver-

hindern. Das Einstiegsmodell ist innen stets Schwarz und außen ohne Aufpreis nur in Uranograu lackiert, alle anderen Farben inklusive Weiß kosten extra. Auch für ein passendes Radio will Volkswagen 410 Euro berechnen. Das Gesamtpaket bleibt dennoch bezahlbar, bringt dabei die wesentlichen Werte dieses Volkswagens mit.

Der Golf stellt auch in der siebten Generation ein Musterbeispiel für höchste Qualität dar, wovon seine direkten Vorgänger den TÜV auch nach Jahren überzeugen. Die Mühelosigkeit der Bedienung ist beeindruckend. Das Auto ist selbsterklärend, hebt sich damit wohltuend von Konkurrenten ab, die auf Mittelkonsolen den Krieg der Knöpfe austragen. Dabei hat der Golf erst jetzt alles, was der Wettbewerb teils schon länger bietet.

Assistenzsysteme sind nunmehr reichlich vorhanden, und füllen die Aufpreisliste. Wer mag, kann sich beim Wachbleiben, Spurhalten oder der Verkehrszeichenerkennung helfen lassen oder die automatische Distanzregelung mit Notbrems-

funktion ordern – im Paket kosten sämtliche Helfer 2 350 Euro. Erwähnenswert auch eine adaptive Fahrwerksregelung mit Fahrprofilauswahl.

Keine Überraschungen – das beschreibt es am besten. Der Golf nimmt Straßen mit einer Ausgewogenheit zwischen Sportlichkeit und Komfort, die in dieser Form einmalig ist. Seine Lenkung ist erstklassig feinfühlig.

Es darf gerne auch etwas schneller zur Sache gehen, das Fahrwerk nimmt's gelassen. Beeindruckend ist die Ruhe im Innenraum, an der vor allem die TSI-Benzin-

motoren maßgeblich beteiligt sind. Die Zeit der Saugmotoren ist nun auch beim Golf vorbei. Unter der Haube stecken ausnahmslos Triebwerke mit Turboaufladung und Direkteinspritzung. Alle haben ein Start-Stopp-System mit Bremsenergie-Rückgewinnung. Zur Auswahl stehen drei Benziner mit einer Leistung zwischen 63 kW (85 PS) und 103 kW (140 PS), wobei der stärkste Ottomotor ebenso wie der Spitzen-Selbstzünder auch mit automatischer Zylinderabschaltung geordert werden kann.

Drei TDI-Varianten

Als Diesel bietet Volkswagen drei TDI-Varianten mit Common-Rail-Einspritzung in den Leistungsstufen 77 kW (105 PS) bis 110 kW (150 PS) an. Beim Verbrauch sprechen die Wolfsburger von zweistelligen Einsparungen im Vergleich zum Vorgänger, doch von sensationell niedrigen Werten ist der Golf noch ein Stück entfernt.

Am stärksten spart das Basismodell mit dem spritzigen 1,2-Liter TSI, denn verglichen mit dem alten 1,4-Liter Saugmotor im Vorgänger kommt es bei einem Verbrauchswert von durchschnittlich 4,9 Liter Superbenzin pro 100 Kilometer auf 23 Prozent weniger Benzin aus. Das ist nett, aber keine wirkliche Überraschung.

Der schwächste Diesel genehmigt sich einen im Klassenvergleich unterdurchschnittlichen Verbrauch von 3,8 Liter, und ist damit in der Golf-Familie das sparsamste Mitglied zum Kaufpreis von 20 725 Euro.

Stärker motorisiert und nobler ausgestattet, klettert der Golfstarf ebenso zügig in Richtung 30 000 Euro – und damit weit weg von dem, was noch als Volkswagen bezeichnet werden kann. (GEA)



Innen gut gestylt, beim Einstiegsmodell ganz in Schwarz. FOTO: PR

NÄCHSTE WOCHE IN AUTO+FREIZEIT
 Neuvorstellung
Ford B-MAX

Heckklappe in Tiefgarage lädiert

MÜNCHEN. Öffnet jemand in einer Tiefgarage unachtsam die Heckklappe, muss er Schäden am Blech hinterher eventuell selbst tragen. Darauf weist der ADAC hin und beruft sich auf eine Entscheidung des Amtsgerichts München (Az.: 262 C 20120/11). Zwar gelte die angegebene Deckenhöhe auf den befahrbaren Strecken. Doch könne die Heckklappe beim Öffnen in einen nicht zum Fahren ausgewiesenen Bereich schwenken und dort beschädigt werden. Dann verletze der Garagenbetreiber nicht die Verkehrssicherungspflicht, sagte ADAC-Verkehrsrichter Markus Schäpe.

In dem konkret verhandelten Fall hatte ein Autofahrer die Kofferraumklappe an einem Eisenträger im hinteren Bereich eines Parkhauses beschädigt. Obwohl sich der Träger in einer Höhe von 1,70 Meter befand, war nach Auffassung des Gerichts der Garagenbetreiber nicht verpflichtet, Warnschilder aufzustellen. Der Träger habe sich außerhalb der Verkehrsflächen befunden. Im übrigen Bereich hatte die Tiefgarage eine Höhe von zwei Metern. (tmn)

Anzeige

VW Golf VII

Bei Interesse an diesem Fahrzeug beraten wir Sie gerne. Wir freuen uns auf Ihren Besuch.

AMM Auto-Maier Autohaus Wetzlar
 Doppelt gut fährt besser. Mössingen · Tel. (0 74 73) 7 01 00
 Tübingen · Tel. (0 70 71) 9 42 57-0

AUTOHAUS WETZLAR
 Hauptstraße 62
 72525 Münsingen
 Telefon 0 73 81/9 30 30

bhg Autohandels-gesellschaft mbH
Reutlingen
 Ernst-Abbe-Straße 20 | 72770 Reutlingen
 Tel.: 0 71 21 583-100 | www.bhg-mobile.de
 Ihr Vertrauen verdienen – jeden Tag!

Pneus – Mit Winterreifenwechsel nicht mehr lange warten. Unter vier Millimeter Profil nicht ratsam

Gewappnet gegen Matsch und Schnee

REUTLINGEN. Wer sein Auto noch nicht mit Winterreifen ausgerüstet hat, sollte in die Gänge kommen. Denn sobald Schneeglätte, Schneematsch, Eis- oder Reifglätte auf den Straßen auftreten, sind Reifen mit »M+S«-Symbol (Matsch und Schnee) gesetzlich vorgeschrieben. Das können Winter- oder auch entsprechend gekennzeichnete Ganzjahresreifen

sein. Wie genau Saisonreifen für die kalte Jahreszeit beschaffen sein müssen, darüber soll die Bundesregierung auf EU-Ebene möglichst bald Klarheit schaffen. Die Verkehrsminister der Länder fordern das schon länger.

Keine exakten Vorgaben

Denn für Profil, Profiltiefe und Materialzusammenset-

zung von Winterreifen gibt es bislang keine exakten Vorgaben. Die Verkehrsministerkonferenz wünscht auch eine eindeutige rechtliche Regelung, ob nun beim Verstoß gegen die Winterreifenpflicht der Halter oder der Fahrer eines Wagens bestraft werden soll. Das sagt Jens-Uwe Schade, Pressesprecher des Ministeriums für Infrastruktur und Landwirtschaft

des Landes Brandenburg. Bislang wird in der Regel der jeweilige Fahrer zur Kasse gebeten.

Wer bei winterlichen Straßenverhältnissen von der Polizei mit Sommerreifen erwischt wird, muss mit 40 Euro Bußgeld und einem Punkt in der Flensburger Verkehrssünderkartei rechnen. 80 Euro und ein Punkt sind fällig, wenn wegen der

unpassenden Bereifung andere Verkehrsteilnehmer behindert werden.

Der Gesetzgeber schreibt auch eine Mindestprofiltiefe von 1,6 Millimetern vor. Nach Meinung vieler Automobilclubs und Kfz-Experten reicht das nicht aus. Sie warnen davor, mit weniger als 4 Millimetern Reifenprofil über Schnee und Eis zu fahren. (dpa)