



VW Golf Variant 4Motion

Alpen Golf

Der Winter in den Alpen ist zwar nicht mehr der, der er mal war. Aber, wenn er kommt, bist du froh, mit einem Allrad unterwegs zu sein. So zum Beispiel mit dem neuen Golf Variant 4Motion.

■ Auffi muaß i. Auf d' Alm. Auch, wenn's stürmt und schneit. Anstieg um Anstieg, Kurve um Kurve fräst sich der Golf Variant 4Motion seinen Weg. Wenn du g'scheite Winterreifen drauf hast und einen sensiblen Gasfuß, der das Drehmoment des TDI in verträgliche Dosen portioniert, kommst du fast überall rauf,

hungen den Schnee motorhaubenhoch stapeln, ist Schluss mit Vortrieb. Da fehlen natürlich Masse und Bodenfreiheit. Allein, dafür gibt es ja den Touareg.

■ Volkswagen legt den Golf Kombi nun neu als „4Motion“ genannte Allradvariante auf. Dass Allradantrieb nicht nur auf Schnee Sinn macht, sondern generell die

Bedingungen, wie gut ein Allradantrieb funktioniert. Der im Golf arbeitet bestens.

■ Das zentrale Element hierfür ist die Haldex-Kupplung, eine im Ölbad laufende Lamellenkupplung, die elektronisch gesteuert werden kann und dadurch mit den anderen verbauten Systemen wie ABS, ASR und ESP harmonisiert. Wenn Drehzahlunterschiede zwischen Vorder- und Hinterachse auftreten, werden zwei Kupplungsinterne Ringkolbenpumpen aktiviert, die in der Lamellenkupplung Druck aufbauen und so für eine Verbindung zwischen den Achsen sorgen. Die Höhe des ausgeübten Drucks variiert das

übertragbare Drehmoment und damit den Kraftfluss, der durch die Kupplung stufenlos zwischen beiden Achsen verteilt wird. Dadurch können bis zu hundert Prozent der Kraft an die Hinterachse gelangen. Im Normalfall, bei optimalem Grip, gehen jedoch neunzig Prozent an die Vorderachse und zehn Prozent an die Hinterachse. Das elektronische Steuergerät der Kupplung nutzt dazu für seine Arbeit alle wesentlichen Antriebs- und Motorinformationen und regelt Höhe und Verlauf des hydraulischen Drucks, der auf die Kupplungslamellen ausgeübt wird. Ergebnis: siehe oben.

■ Einzige Kraftquelle ist der aus dem BlueMotion bereits bekannte und sparsame 1,9 Liter TDI mit Partikelfilter. Kräftiger als erwartet, hat er mit dem Gewicht von rund 1,5 Tonnen keine weitere Mühe und eignet sich ebenfalls fürs Gespannfahren, umso mehr als das ESP über eine integrierte Gespannstabilisierung verfügt. Zum Wühlen im Getriebe stehen sechs Gänge zur Verfügung. Die elektromechanische Servolenkung werkelt direkt und präzise und unterstützt so das agile Handling des dynamisch ausgelegten Fahrwerks. Für ausreichend komfortables Fortkommen ist dennoch gesorgt.

■ Die Meriten des Golf wie ästhetische Optik und angenehme Haptik der Materialien, durchdachte Ergonomie und gute Verarbeitung finden sich natürlich auch im Variant 4Motion. Dazu gesellen sich 1.550 Liter Ladevolumen und 626 Kilogramm Zuladung, die, außer auf den fünf Sitzplätzen, über eine niedrige Ladekante hinweg auf einer 1,70 Meter langen ebenen Ladefläche verstreut werden können. Lademeister, was begehrt du mehr? Die nunmehr dritte Generation des Allradkombis wird als Trendline und Comfortline nimmt seit April Österreichs Straßen sommers wie winters unter die vier angetriebenen Hufe.

Text: Gerald Kollmann
Fotos: Werk



ohne die Traktionskontrolle bemühen zu müssen. Selbst, wenn der Schnee rasch anfriert und die Unterlage dadurch rutschig wird. Erst ganz oben, wo Verwe-

Fahrsicherheit über alle Jahreszeiten hinweg erhöht, sollte mittlerweile ein alter Hut sein. Dennoch zeigt sich gerade unter den oben beschriebenen extremen

Daten & Fakten



Karosserie	
LxBxH (mm)	4556 x 1781x 1504
Leergewicht (kg)	1.474
Motor	4 Zylinder Turbodiesel
Hubraum (ccm)	1.896
Leistung (kW/PS)	77/105
Max. Drehmoment (Nm/min)	250/1.900
V-max. (km/h)	185
0-100km/h (s)	12,9
Normverbrauch (l/100km)	6,0
CO ₂ -Emission (g/km)	158
Preis, ab	25.702,-