



© R. Kierner

Suchtpotenzial

Schon optisch ist der e-Golf ein Leckerbissen. Wer ihn fährt, kann durchaus süchtig werden. Antritt, Straßenlage, Reichweite, Technik – da passt alles.

Der VW e-Golf ist E-Force One

Testbericht: Der neue Elektro-Golf vermittelt solides Jet-Feeling – und das zu günstigsten Fixkosten.

WIEN. Der Elektro-Golf ist durch und durch ein Golf. Und das ist im qualitätsmäßig besten Sinne gemeint. Wer in das Auto einsteigt, findet alles da, wo es sein soll. Was uns beim 1.000 km-Test besonders gefallen hat, ist die ausgezeichnete Straßenlage. Aber das ist eigentlich bei einem Golf nicht erwähnenswert, bei einem Elektrofahrzeug aber schon, weil sich halt nicht alle immer den Straßengegebenheiten gut anpassen können.

Die Reichweite und ...

Die VW-Ingenieure haben die Batterien zum Großteil im Kardantunnel untergebracht, was im Kofferraum für sehr gute Platzverhältnisse sorgt. Auch das ist nicht selbstverständlich. Ein anderer Punkt, der manche Fahrer schaudern lässt, ist die Reichweite. Die muss man im Elektro-Golf nicht wirklich haben. Angegeben ist eine Reichweite von 300 km, die im Stadt-

verkehr sicherlich problemlos zu erreichen sein wird. Wir schafften 250 km im Drittmix, was immer noch sehr beachtlich ist. Angst, mit dem Fahrzeug, das unglaublich antrittsstark (100 kW Maximalleistung; Drehmoment 290 Nm) ist, liegen zu bleiben, hatten wir nie.

... die Tücken des Waldviertels

Allerdings gab es eine Tour, wo wir dachten, es wird sich nicht ausgehen: Wir waren von den unendlichen Weiten des Marchfelds unterwegs zum Bärenwald im Waldviertler Arbesbach. Bewusst haben wir den Lader in Krems vernachlässigt, weil das Auto mit 300 km voll geladen war, und es eigentlich keine Schwierigkeiten machen sollte, die 190 km entfernte Destination problemlos zu erreichen. Doch als es im Waldviertel aufwärts ging, schrumpften die Kilometer deutlich. Um nicht hängen zu bleiben, haben wir den Golf für

eine Stunde am Normalstrom bei den freundlichen Bärenpflegern in Arbesbach aufgeladen. Als wir wieder unterwegs waren, wussten wir schon nach wenigen Kilometern, dass dies unnötig gewesen war. Denn von da an ging es Richtung Donau nur noch bergab, und als wir zurück in Krems waren, hatten wir noch fast 100 km Restreichweite.

Eine genaue Rechnung zu Hause hat das Mirakel aufgeklärt: Wir haben auf der Strecke 700 Höhenmeter zurückgelegt. Wenn man die Berg- und Talfahrt dazwischen noch einbezieht, waren es wahrscheinlich mehr als 1.000 Meter. Der Golf hat also wirklich eine beachtliche Leistung hingelegt.

Überkomplette Ausstattung

Wir wollen nicht darauf eingehen, was das Testfahrzeug alles hatte, denn da war alles da, was man sich wünschen kann. Nur ein paar Schmankerl wollen wir

aufzählen: Sogar ein Autopilotensystem ähnlich jenem im Tesla hat der E-Golf. Das lernen Sie auf langen Autobahnstrecken schätzen, wenn Ihnen die Technik die Routinearbeit abnimmt – und Sie wie im Jet nur die Geräte überwachen. Der Technikgeist verhält sich allerdings ziemlich mies, wenn man das Lenkrad nicht rechtzeitig wieder festhält, denn nach einigem Rütteln legt er eine kurze Vollbremsung hin, wo auch der letzte Halbtote munter wird und das Lenkrad wieder ergreift, wie es der Gesetzgeber verlangt.

Technik-Schmankerl

Das adaptive Fernlicht imponiert schon, wenn man nachts in das Fahrzeug einsteigt, weil es für wenige Sekunden ein veritables Lichtspiel vorzaubert, in LED natürlich. Weiters hat das GPS gefallen, das direkt zwischen den Armaturen eingeblendet wird. Das Ding bewegt sich wie bei einem Flugzeug mit und sorgt für die richtige Jet-Atmosphäre.

Schade nur, dass VW offenbar nicht plant, den Golf in die neue E-Fahrzeug-Palette mit aufzunehmen – er hätte sich es durchaus verdient. Aktuell ist das Fahrzeug dank diverser Förderungen, Steuernachlässe und kaum Betriebskosten besonders für Selbstständige auch bei einem höheren Anschaffungspreis ein gutes Geschäft. (rk)