



Nicht mehr schwarz (wie beim „Ur-Pirelli“) sondern in Wagenfarbe sind Stoßfängerunterteil und Schwellerverkleidung beim neuen GTI Pirelli.

DREIMAL „MEHR ALS GOLF“: VARIANT, CABRIO-COUPÉ EOS, GTI PIRELLI

Soll es „etwas mehr als Golf“ sein, so hat Volkswagen jetzt drei Extra-Angebote: Der „wiedergeborene“ Golf Variant bietet zusätzlichen Raum im Heck, das Cabriolet-Coupé Eos verbindet offenen Fahrspaß mit Ganzjahrestauglichkeit und das Exklusiv-Modell Golf GTI Pirelli setzt im Herbst mit 169 kW/230 PS die Geschichte eines der bekanntesten Golf-Sondermodelle fort.

Die Bezeichnung Variant für Kombi-Modelle von Volkswagen geht auf den Typ 1500 des Jahres 1963 zurück – elf Jahre vor den Start des Golf, der in diesem Jahr die Produktionsmarke von 25 Millionen überschreitet. Darunter waren seit 1993 immerhin 1,2 Millionen Exemplare des Golf Variant. Der Name Eos bezieht sich auf die griechische Göttin der Morgenröte. Die Karosserie wurde nicht – wie bei den bisherigen Golf Cabriolets – von einem geschlossenen Modell abge-

leitet, sondern eigenständig als Cabriolet-Coupé entwickelt. Der „Ur-Pirelli“ auf der Basis des Golf GTI der ersten Generation kam 1983 auf den Markt und sagenhafte 10 500 Mal wurde das 82 kW/112 PS starke Sondermodell binnen eines halben Jahres produziert und verkauft. Prägnantes Erkennungszeichen waren – neben Pirelli-Reifen – eigens konzipierte Leichtmetallfelgen mit dem „Pirelli-P“ im Außenrand. Während der neue Golf Variant der Weltpresse

in Deutschland „rund um Wolfsburg“ und das Cabriolet-Coupé Eos (dem Namen entsprechend) in Griechenland präsentiert wurden, feierte der neue GTI Pirelli seine Weltpremiere Ende Mai auf dem traditionellen GTI-Treffen am Wörthersee in Kärnten/Österreich – im Schatten des reinen Showcar GTI W12-650 mit 477 kW/650 PS starkem Zwölfzylinder-Biturbio-Mittelmotor.

Geräumig und variabel

Der neue Golf Variant ist mit 4,56 Meter nicht nur deutlich länger als der klassische Golf und der Golf Plus (inklusive Cross Golf) – er übertrifft auch seinen Vorgänger um 16 Zentimeter. So wuchs das maximale Ladevolumen von 1 470 auf 1 550 Liter. Mit fünf Personen nimmt der Golf Variant bis zur Fensterhöhe 505 Liter und bei montierter Netztrennwand 690 Liter Gepäck auf. Zusätzlich fasst die Reserveradmulde 55 Liter. Die

maximale Zuladung beträgt mehr als 600 Kilogramm und die zulässige Anhängelast bis zu 1,5 Tonnen. Asymmetrisch geteilt umklappbare Rücksitzbank und -lehne gehört zum serienmäßigen Lieferumfang. Bereits in der Grundausstattung Trendline sind ESP, sechs Airbags, 16-Zoll-Räder, vier elektrische Fensterheber, Zentralverriegelung mit Funkfernbedienung und hochschwenkbarer Ladeboden enthalten. Markanteste Sonderausstattung (und im Golf Variant Sportline sogar Serie) ist das aus zwei Hälften bestehende Panorama-Schiebedach aus Glas mit einer Länge von 1,36 Meter und einer Breite von 0,87 Meter.

Unter Vorgänger-Preis

Zur Markteinführung am 1. Juni tritt der Golf Variant mit einem 75 kW/102 PS starken Benziner und zwei Dieselmotoren mit Partikelfilter an, die 77 kW/105 PS oder 103 kW/140

PS leisten. Der kleinere dieser zwei TDI gibt sich mit 5,2 Liter Kraftstoff je 100 Kilometer zufrieden und emittiert so nur 137 g/km CO₂. Im Sommer folgen doppelt aufgeladene TSI-Motoren mit 103 kW/140 PS oder 125 kW/170 PS und der Basisbenziner mit 59 kW/80 PS. Den gibt es als Golf Variant Trendline 1.4 ab 17.600 Euro – trotz verbesserter Ausstattung und höherer Mehrwertsteuer günstiger als der Vorgänger! Die Volkswagen Bank bietet für den neuen Golf Variant interessante Finanzierungsbedingungen an: Mit dem Angebot „AutoCredit“ erhält man die bislang meist verkaufte Version, den Golf Variant TDI in der Trendline-Ausstattung, schon ab 239 Euro im Monat – bei 20 Prozent Anzahlung, 36 Monaten Laufzeit, 15 000 Kilometer Jahresfahrleistung und 9.700 Euro Schlussrate.

Göttin der Morgenröte

Die Verwandtschaft zum Golf zeigt der Eos mit fast identischen 1,79 Meter Breite und 1,44 Meter Höhe, in der Länge hat das Cabriolet Coupé mit 4,41 Meter jedoch um 20 Zentimeter zugelegt. Geringfügig größer ist auch die Spurbreite von mehr als 1,55 Meter. Die 350 Liter Kofferraumvolumen des Golf übertrifft der Eos bei geschlossenem Dach mit 380 Liter. Davon bleiben im Cabrio-Modus immerhin noch 205 Liter übrig und lassen sich mit zwei Koffern gut nutzen. Serienmäßig schließt sich die Kofferraumklappe auf den letzten Millimetern über eine elektrische Zuziehhilfe und in der Rückbank gibt es eine integrierte, abschließbare Durchlademöglichkeit.

Ein echter Viersitzer

Über komfortablen Vordersitzen beim Einstiegsmodell oder Sportsitzen bei den Modellen ab 140 PS und für Erwachsene auch über längere Strecken relativ bequemen Fondplätzen herrscht bei geschlossenem Dach genügend Kopffreiheit. Das in 25 Sekunden komplett öffnende oder schließende fünfteilige Cabriolet-, Schiebe- und Coupé-Dach (CSC-Dach) ist im vorderen Segment durchsichtig und kann als Panorama-Schiebedach separat geöffnet oder um fast vier Zentimeter hochgestellt werden. Selbst im geschlossenen Zustand ist der Innenraum hell und freundlich. Das weit span nende Hardtop ermöglicht einen kurzen Windschutzscheibenrahmen, der weder beim Ein- und Aussteigen noch beim Blick zum Himmel im Wege ist. Darü-



In 30 Sekunden völlig versenkbar ist beim Eos das fünfteilige Harddach mit integriertem Glasteil.



„Länge läuft“ gilt auch für den Variant als längsten Golf und die Rückleuchten reichen nicht in die Heckklappe sondern weit um die Kotflügel.

ber hinaus sorgt das CSC-Dach für uneingeschränkte Ganzjahrestaughkeit und in geschlossenem Zustand für niedrige Windgeräusche. Die harte Schale des zusammen mit der deutschen Firma Webasto entwickelten Daches macht zudem Vandalen und Dieben das Leben schwer.

Hochentwickeltes Interieur

Funktions- und Bedienungsdetails wie Licht, Klima oder Radiosysteme entsprechen bekannten VW-Standards. Cabriospezifisch sind Seitenverkleidungen, Rücksitzanlage und Klimaautomatik. Optional „merken“ elektrisch aktivierte Easy-Entry-Sitze mit Lordosenstütze ihre Längsposition und kehren dorthin auf Knopfdruck zurück, nachdem Fondgäste aus- oder eingestiegen sind. Sicherheit bringen serienmäßig ESP, optimierte Kopfstützen vorn, Frontairbags, Kopf-Thoraxairbags und ein bei

kritischen Situationen binnen 0,25 Sekunden ausfahrendes Überroll-Schutzsystem. Als Wunschausstattungen sind ein Dynaudio-Soundsystem mit 600 Watt Ausgangsleistung oder Bi-Xenonscheinwerfer mit dynamischem Kurven- und statischem Abbiegelicht verfügbar.

Vier Benziner – ein Diesel

Vier Benzinmotoren und ein Diesel stehen im Eos zur Wahl. Von 85 kW/115 PS über 110 kW/150 PS bis 147 kW/200 PS decken Vierzylinder-Direkteinspritzer das Leistungsspektrum ab. Das 184 kW/250 PS starke V6-Top-Triebwerk ist stets mit dem Doppelkupplungsgetriebe DSG kombiniert. Der Zweiliter-TDI mit Pumpe-Düse-Einspritzung entwickelt 103 kW/140 PS. Für ihn und den Turbo FSI als stärksten Vierzylinder-Benziner gibt es statt dem Sechsgang-Schaltgetriebe ebenfalls das automa-

tisierte DSG. Im Durchschnitt verbrauchen die Vierzylinder Ottomotoren 7,6 bis 8,3 Liter Super je 100 Kilometer bei einer CO₂-Emission von 181 bis 194 g/km. Beim V6-Triebwerk sind es 9,2 Liter oder 219 g/km. Dem TDI reichen handgeschaltet 6,0 und mit DSG 6,7 Liter, die 158 oder 177 g/km entsprechen.

Ein VW, zwei Segmente

Der Eos ist bewusst über der A- oder Golf-Klasse positioniert. Mit der Qualitätsanmutung der höheren B-Klasse gehen ein größeres Leistungsspektrum der Motoren und Highend-Technologien einher. Auch bei den Fahrleistungen und Preisen vermischt der Eos die Grenzen zwischen den Klassen. Der stärkste Vierzylinder-Benziner reicht schon für 232 km/h Höchstgeschwindigkeit und beschleunigt in 7,8 Sekunden aus dem Stand auf Tempo 100. Mit je-

Auto der Woche



Eine homogene und edle Linienführung zeigt der Eos mit geschlossenem Dach.



Geschlossen bietet der Eos mehr Kofferraumvolumen als ein Golf.



Einladend sind Vordersitze und zweifarbige Armaturenanlage des Eos V6.



Markant profiliert sind die Mittelbahnen der Sitze im GTI Pirelli.



Über einen Meter breit ist die Gepäckraumöffnung und die Ladefläche des Golf Variant.



Mehr als einen Quadratmeter groß ist das hälftig zu öffnende Panoramadach des Golf Variant.

weils 320 Nm maximalem Drehmoment schafft die V6-Top-Motorisierung 247 km/h und 7,3 Sekunden oder der Pumpe-Düse-Turbodiesel 206 km/h und 10,3 Sekunden. Das Einstiegsmodell Eos FSI gibt es ab 26.621 Euro, den TDI ab 30.724 Euro und den Turbo-FSI ab 30.981 Euro. Turbo-Diesel und -Benziner sind gegen 1.693 Euro extra mit dem DSG-Getriebe erhältlich, das der Eos V6 für 36.418 Euro serienmäßig hat.

Mächtige 18-Zoll-Felgen

Die legendären Reifenspuren seines Vorgängers verlängert der neue Golf GTI Pirelli wieder auf Pneu der italie-

nischen Marke. Sie umspannen aber jetzt mächtige 18-Zoll-Pirelli-Felgen in Titanoptik. Die mehr als verdoppelte Leistung von 169 kW/230 PS reicht für 245 km/h Höchstgeschwindigkeit und in 6,8 Sekunden schiebt der Turbo-FSI den GTI Pirelli aus dem Stand auf Tempo 100. Noch schneller geht es mit dem optionalen Doppelkupplungsgetriebe DSG: 6,6 Sekunden genügen dann für den Standard-Sprint. Zur GTI Philosophie der Agilität passt dabei die Effizienz: 8,2 Liter Super auf 100 Kilometer oder nur 7,9 Liter mit DSG zeigen, wie virtuos Volkswagen die Klaviatur des Motorenbaus beherrscht.

Einmalige Sportsitzanlage

Komplett lackierte Stoßfänger und Seitenschweller trennen den GTI Pirelli optisch vom 200-PS-GTI. Rechts an der Heckklappe unterstreicht eine Plakette mit Schriftzug die Exklusivität. Seitlich ist der Neue an abgedunkelten hinteren Scheiben und einem weiteren Pirelli-Schriftzug an den Seitenschutzleisten zu erkennen. Vier Farben stehen zur Wahl: „Blue Graphit“, „Black magic perl“ und „Reflexsilber“ sowie das eigens kreierte „Sunflower“. Den Innenraum veredelt eine einmalige Sportsitzanlage. Die anthrazitfarbenen Wangen, Rückenlehnen, Kopfstützen und Mit-

telarmlehnen sind mit Leder (Typ „Vienna“) bezogen. Gelbe Ziernähte sorgen für einen feinen Kontrast. Der Clou aber sind die Sitzmittelbahnen aus einer atmungsaktiven und sehr hochwertigen Microfaser des italienischen Herstellers Miko: In die ebenfalls schwarze Microfaser ist das Reifenprofil eingepreßt!

Karl Seiler

... und nächste Woche im

Autohandel

Seat Neuheiten