

VW Golf 2 1.8 GL (1983) im alten Test

VW Golf II 1.8 GL aus auto motor und sport 19/1983 Der Golf II im alten Test



Hans Peter Seufert



Obwohl 18 Zentimeter länger, wird der Golf II gar nicht als neu wahrgenommen. Der Fortschritt steckt jedoch mehr in der Technik als in der Optik. Lesen Sie den originalen Test eines Golf 2 1.8 GL aus *auto motor und sport* 19/1983.

[Götz Leyrer](#)

18.10.2019

Wenn es McDonald's heute notwendig erschiene, den Big Mac zu verbessern, könnte es dabei eigentlich nur um den Inhalt der erfolgreichsten Frikadelle der Welt gehen – an der äußeren Form läßt sich ohnehin nicht viel ändern. Ganz ähnlich, so scheint es, müssen auch die Überlegungen im Hause VW ausgesehen haben, als der Nachfolger des Golf zur Debatte stand: Da gab es zwar ein sehr rundlich geratenes Forschungsauto, und es gab auch einen Entwurf von Giorgio Giugiaro – aber es gab auch eine Zeichnung des hauseigenen Stylisten Herbert Schäfer, der sich – sei es wegen bewußten Weitblicks oder wegen mangelnder Phantasie – ganz an der Figur des bisherigen Bestsellers orientiert hatte.

Der neue Golf sieht aus wie der alte



Hans Peter Seufert

Der Golf II ist 18 Zentimeter länger als der Vorgänger.

So bleibt, obwohl der Golf größer und stattlicher geworden ist, zunächst eines festzustellen: Das VW-Werk ist wieder einmal zu der Überzeugung gelangt, daß es Formen gibt, die man nicht verbessern kann. Tatsächlich sieht man dem Neuen erst auf den zweiten Blick an, daß kein Blechteil seiner Karosserie mit einem vom alten Golf identisch ist – dafür spricht auch die Tatsache, daß der *auto motor und sport*-Testwagen von kaum einem Passanten als das Auto identifiziert wurde, von dem die Zukunft des VW-Konzerns ganz entscheidend abhängt. Diese Unauffälligkeit kann sowohl Nachteil wie Vorteil sein, wohlproportioniert ist die Golf-Karosserie auf alle Fälle, und vom rein sachlichen Standpunkt aus kann man ihr ohnehin nichts vorwerfen. So ist sie zum Beispiel deutlich windschlüpfiger geworden: Ein cw-Wert von nur 0,34 kann sich in dieser wahrhaftig sehen lassen – zumal er nicht durch Nachteile erkauft wurde, die manchen, ganz auf optimale Aerodynamik ausgelegten Autos anhaften. Nach wie

vor stehen die Scheiben relativ steil, weshalb auch die Aufheizung durch Sonneneinstrahlung beim Golf kein Thema ist.

Spürbar wärmer als im Vorgänger wird es jedenfalls nicht – dafür sorgt schon die neuentwickelte Lüftungsanlage, die nun auch über Ausströmer in der Mitte des Armaturenbretts verfügt und für reichlichen Luftdurchsatz sorgt. Auch in umgekehrtem Sinne ist Gutes zu erwarten: Obwohl Wintererfahrungen mit dem Golf noch ausstehen, läßt sich jetzt schon sagen, daß die Heizung, deren Bedienung sehr übersichtlich geriet, schon kurz nach dem Anspringen des kalten Motors warme Luft produziert.

Fast perfekt: weiße Zeiger auf schwarzem Grund



Hans Peter Seufert

Fast perfekt ablesbare Instrumente und übersichtliche Armaturen.

Armaturen und Bedienungshebel tun ein übriges, daß man sich im neuen Golf sofort wie zu Hause fühlt. Denn auch hier widerstand das Volkswagenwerk der Versuchung, Avantgardistisches zu bieten; von elektronischem Schnickschnack kann keine Rede sein. Allein die Uhrzeit wird – in Verbindung mit dem gegen Aufpreis lieferbaren Drehzahlmesser – mit Digitalziffern verkündet; die übrigen Anzeigen blieben stockkonservativ und sind so gut abzulesen, daß man sich fragen muß, ob schlichte weiße Zeiger auf schwarzem Untergrund nicht doch den Höhepunkt der Entwicklung auf diesem Gebiet darstellen. Auch sämtliche Bedienungshebel findet man auf Anhieb; die größer gewordenen Kippschalter sind ganz in der Nähe des Lenkrads im Armaturenräger griffgünstig angeordnet. Die darin integrierten Kontrollleuchten fielen allerdings zu winzig aus und sind bei Tageslicht kaum zu erkennen.

Die übrigen Warnlampen sind wie bisher als Leuchtdioden ausgebildet und nicht zu übersehen; eine Verbesserung gegenüber dem Vorgängermodell konnte zudem dadurch erreicht werden, daß der Leuchtpunkt, der eingeschaltetes Fernlicht signalisiert, blau statt gelb gefärbt ist. Schließlich fehlt es im Golf auch nicht an Ablagemöglichkeiten für kleinere Gegenstände, denn neben dem Handschuhfach gibt es noch offene Ablagen unter dem Armaturenbrett und in den Türen.

Größere Karosserie mit mehr Platz



Hans Peter Seufert

Die größere Karosserie sorgt für mehr Platz auf den Rücksitzen und im Kofferraum.

Wichtigstes Merkmal des neuen Golf indessen ist seine größer gewordene Karosserie, denn die räumt gleich zwei Nachteile aus der Welt, die dem alten Modell angekreidet werden konnten: den knappen Knieraum vor den Rücksitzen und den kleinen Kofferraum. Der Golf II hat hier deutlich mehr Format – soviel sogar, daß man ihn auf eine Stufe mit ausgewachsenen Mittelklasse-Autos stellen kann. Passagiere im Fond jedenfalls müssen sich nicht mehr damit abfinden, daß sie eben die schlechteren Plätze erwischt haben; das Platzangebot ist ganz im Gegenteil auch dann noch großzügig bemessen, wenn es sich vorn großgewachsene Menschen bequem machen, ohne auf die Hinterbänkler Rücksicht zu nehmen. An Kopffreiheit fehlt es ebenfalls nicht, und der Einstieg nach hinten geht selbst beim zweitürigen Modell dank der größeren Türen ohne Probleme vonstatten.

Der Kofferraum, der nach VDA-Norm nunmehr 336 Liter faßt, reicht gut für das Gepäck von vier Personen; wegen seiner glattflächigen Form ist er zudem leicht zu beladen. Natürlich kann die Rücksitzlehne umgeklappt werden – beim getesteten GL-Modell ist sie überdies geteilt, wodurch eine zusätzliche Variationsmöglichkeit entsteht. Unter dem Gepäckabteil liegt der verwinkelte Kunststofftank, dessen Form zunächst einmal vermuten läßt, daß er die letzten Liter Kraftstoff nur unter heftigem Aufstoßen zu sich nimmt. Doch weit gefehlt: Der Golf läßt sich problemlos volltanken, und wenn die Zapfpistole abschaltet, kann man ihm allenfalls noch einen Liter aufnötigen.

Sehr bequeme Sitze

Es gibt noch mehr Erfreuliches zu erwähnen – die Sitze beispielsweise, die sehr bequem sind, sich leicht verstellen lassen und gute Seitenführung bieten. Zwischen den beiden vorderen Sesseln allerdings könnte man sich einen etwas größeren Abstand wünschen; zwischen Sitzen und Armlehne wird ziemlich viel Raum vergeudet, außerdem kommt der Fahrer beim Schalten leicht mit den Beinen des Beifahrers ins Gehege. Abgesehen davon sitzt man sehr

gut im Golf – relativ hoch zwar, aber das kommt wiederum der Übersichtlichkeit zugute. Nach vorn ist sie ohnehin perfekt, und schräg nach hinten stören die breiten C-Säulen zumindest beim Zweitürer weniger, als man zunächst vermuten möchte.

Insgesamt eine Karosserie also, die – wie schon die des alten Golf – neue Maßstäbe setzt, obwohl ihre Gestaltung gar nicht so neu wirkt. Der Fortschritt liegt im Detail, wobei Bewährtes beibehalten wurde – glücklicherweise auch die sorgfältige Verarbeitung. Tatsächlich läßt sich daran nichts aussetzen; obwohl der Testwagen noch der Vorserie entstammte, waren keine Mängel zu beobachten. Keine Frage, daß die Roboter in der neuen Halle 54, in der das Golf-Gehäuse vollautomatisch produziert wird, ihre Aufgabe sogar besser erfüllen als qualifizierte Facharbeiter. Leider wurde diesen Hilfskräften auch aufgetragen, nur ein Notrad in die Reserveradmulde zu legen, und das ist sicherlich kein Fortschritt. Ein vollwertiges Ersatzrad ist nur gegen Aufpreis (75 bis 250 Mark je nach Reifengröße) lieferbar und stellt eines der sinnvollsten unter den zahlreichen angebotenen Extras dar. Auf vieles andere kann man getrost verzichten, denn schon die Grundausstattung zumindest des getesteten GL-Modells ist so komplett, daß nichts Wichtiges vermißt wird.

Servolenkung überflüssig



Hans Peter Seufert

Eine Servolenkung ist nicht unbedingt nötig, der Golf lenkt sich exakt.

Auch nicht die Servolenkung, die man für ganze 1.102 Mark haben kann. Sie mag eine erfreuliche Beigabe sein, wenn Breitreifen mit Sechziger-Querschnitt geordert werden oder wenn man sich für den schwergewichtigen Turbodiesel-Motor entscheidet – beim 75-PS-Modell ist sie jedoch nicht notwendig. Denn die Normallenkung arbeitet selbst beim Rangieren mit erträglichen Lenkkräften; beim Kurvenfahren geht sie so leicht, daß die Bizepse nur minimal beansprucht werden.

Dabei ist diese Lenkung auch ausreichend direkt und sehr exakt, womit sie ganz entscheidend dazu beiträgt, daß das Umrunden von Straßenkrümmungen im Golf Spaß macht. Auch die größeren Abmessungen und das gegenüber dem Vorgänger gestiegene Gewicht machen sich

nur wenig bemerkbar; der Golf ist nach wie vor ein behendes und handliches Auto, das sich spielerisch dirigieren läßt.

Und er besitzt ein geradezu vorbildliches Fahrverhalten – nahezu neutral in Kurven mit einer ganz leichten Tendenz zum Untersteuern. Selbst in engen Biegungen, die schnell und mit entsprechend großen Antriebskräften an der Vorderachse durchfahren werden, neigt der Golf nicht zum Geradeausschieben; die Antriebseinflüsse in der Lenkung bleiben überdies so gering, daß sie der Fahrer kaum wahrnimmt. Es gibt tatsächlich nichts, was die Gutmütigkeit dieses neuen Volkswagens erschüttern könnte: Volle Beladung akzeptiert er genauso gelassen wie kräftige Lastwechsel, wenn beispielsweise in einer schnell gefahrenen Kurve das Gas weggenommen oder gar gebremst werden muß. Die Reaktion darauf ist so harmlos, daß es wahrhaftig keiner Fahrkunst bedarf – im Extremfall genügt ein ganz leichtes Zurücknehmen des Lenkeinschlags.

Souveränes Fahrwerk, gute Bremsen



Hans Peter Seufert

Der Golf fährt sehr gutmütig, auch Lastwechsel bringen das Fahrwerk nicht aus der Ruhe.

Zur insgesamt hohen Fahrsicherheit tragen schließlich auch die mit asbestfreien Belägen versehenen Bremsen bei; auto motor und sport hat sie auf ausgiebigen Paßfahrten erprobt. Sie erfordern nur geringen Pedaldruck, sind gut dosierbar und lassen selbst bei extremer Beanspruchung nur geringfügig in ihrer Wirkung nach. Daß das Fahrwerk des neuen Golf rundum gelungen ist, bestätigt im übrigen auch der gebotene Federungskomfort, der in dieser Klasse seinesgleichen sucht. Auf eine betont weiche Abstimmung wurde zwar verzichtet, aber trotzdem wird dieser VW mit Bodenunebenheiten aller Art fertig, ohne an die Insassen unangenehme Stöße zu verteilen. Speziell lange Wellen schluckt er souverän, aber auch kleine Unregelmäßigkeiten der Straßenoberfläche meistert er wie ein Großer; Querfugen auf der Autobahn werden absorbiert, ohne daß die Vorderachse spürbar ins Stuckern gerät. Dazu gesellt sich ein bemerkenswert guter Abrollkomfort – insgesamt also steht fest, daß der Golf auch hier, wie im Karosseriebereich, ein Niveau erreicht hat, das vielen größeren Mittelklasse-Autos gut anstehen würde.

Zugelegt hat er ebenfalls, was die Motorisierung angeht, denn das bisherige, 1,5 Liter große 70-PS-Triebwerk, das bei der Golf-Kundschaft den größten Zuspruch fand, mußte einer neuen 1,6-Liter-Version weichen, die durch Vergrößerung der Bohrung und Verlängerung des Hubs entstand. 75 PS (55 kW) leistet dieser Vierzylinder bei 5000/min – genug, um der bisherigen 70-PS-Ausführung zumindest auf der Autobahn klar davonzufahren. Das ist natürlich auch ein Verdienst der verbesserten Aerodynamik – jedenfalls lief der Testwagen immerhin 165 km/h schnell, womit er zwar 2 km/h unter der offiziellen Werksangabe blieb, aber dennoch demonstrierte, wozu kleine und nicht allzu stark motorisierte Autos in der Lage sein können.

4+E-Getriebe mit Schongang

Die gute Beschleunigung trägt gleichfalls dazu bei, daß im 75-PS-Golf kaum jemals der Wunsch nach mehr Leistung aufkommen dürfte. Wichtiger indessen ist wohl noch die ausgeprägte Elastizität des neuen 1,6-Liter-Motors. Er zieht schon bei niedrigen Drehzahlen ordentlich los und gibt sich insgesamt so durchzugskräftig, daß man nicht schon an leichten Autobahnsteigungen gezwungen ist, von der lang übersetzten fünften Fahrstufe des gegen Aufpreis lieferbaren 4+E-Getriebes in den vierten Gang zurückzuschalten. Daß in der E-Übersetzung nur 158 statt 165 km/h erreicht werden, ist in der Praxis nicht von Bedeutung – als weniger angenehm erweist sich allein die Tatsache, daß diese 158 km/h einen Drehzahlbereich bedeuten, in dem das Triebwerk zu Dröhnfrequenzen neigt.

Bei höheren Drehzahlen wird der Motor wieder hörbar leiser. Insgesamt aber überwiegen die Vorzüge des langen Fünften – trägt er doch mit dazu bei, daß der Golf selbst bei schneller Autobahnfahrt mit wenig Benzin zufrieden ist. Im Mittel ergab sich ein Verbrauch von nur 9,1 l/100 km; der Maximalverbrauch bei fast ständigem Ausnutzen der Leistung betrug 11 l/100 km. In Verbindung mit dem 55-Liter-Tank ergibt sich so eine befriedigende Reichweite. Ganz neu an diesem 1,6-Liter-Motor, der trotz der erwähnten Tendenz zum Brummen zwischen 4000 und 4500/min zu den besonders kultiviert arbeitenden Vierzylindern gezählt werden muß, ist schließlich der Pierburg-Registervergaser vom Typ 2 E, der über eine Schubabschaltung verfügt und somit zum lobenswert geringen Benzinverbrauch beiträgt.

Vergaser mit Kaltstart-Problemen

Kleine Schönheitsfehler haften dieser Gemischaufbereitungsanlage allerdings bisher noch an: Wenn die Abschaltung der Benzinzufuhr bei einer Drehzahl von rund 1200/min im Schiebetrieb wieder aufgehoben wird, gibt es einen kleinen Ruck und eine minimale, aber etwas gewöhnungsbedürftige Bewegung des Gaspedals. Zudem war beim Testwagen die Startautomatik des Vergasers zu bemängeln: Nach dem Kaltstart starb der Motor oft noch einmal ab, nahm schlecht Gas an und neigte zum Ruckeln. Den guten Gesamteindruck, den der neue Golf hinterläßt, können solche Kleinigkeiten freilich kaum stören – es wäre ja auch fast ein Wunder gewesen, wenn ein ganz neu konstruiertes Auto ohne den geringsten Makel auf den Markt gekommen wäre.

Fazit

Die Suche nach Mängeln ähnelt ohnehin der bekannten Fahndung nach einer Stecknadel im Heuhaufen; insgesamt kann man dem Volkswagenwerk jedoch bescheinigen, eine rundum überzeugende Konzeption geschaffen zu haben. Das bedeutet gute Aussichten für die nächsten Jahre – wenn das Publikum akzeptiert, daß auch ein neuer Golf eben so aussieht wie ein Golf.