

Verbraucherschützer

Fahren neu Lernen | Die Technik ist absolut überzeugend beim eGolf. Beim Touren muss man aber ein Gefühl für den Verbrauch entwickeln.



Bunt, aber eng | Hippies E-Mobil trifft auf enge E-Parkbucht

— Früher mussten E-Fahrzeuge per se auffallen und nicht nur durch ihren Elektromotor die Käufer überzeugen, den massiven Mehrpreis anzulegen. Der „Volksstromer“ ist anders. Schlicht, sachlich, Golf eben. Aber mit dem 115 PS (85 kW) starken Elektromotor unter der Haube, die überraschend vollgepackt ist beim **VW eGolf**.

Der Anschaffungspreis von 29.330 Euro ist hoch, sollte aber weniger zum Nachdenken bringen als die zentrale Frage: Wie komme ich mit der oftmals fiktiven Reichweitenangst zurecht, die jeden Neuling hinterm E-Mobil-Steuer fast automatisch erfasst? Starten wir also das Testurteil mit dem Hauptkriterium, dem Energiemanagement.

► **Verbrauch** | Die 318 Kilogramm schweren Batterien speichern beruhigende 24,2 kWh Leistung. Bei einem kombinierten Verbrauch von 12,7 kWh pro 100 km, den VW offiziell angibt, müssten die maximal 190 Reichweiten-Kilometer drin sein. Aber was bedeutet der Verbrauch beim Stromer in der Praxis, wenn jedes Zusatzaggregat und jeder Hilfsmotor, der nichts mit dem Vortrieb zu tun hat, auf die zentrale, kostbare Batterieleistung zurückgreift? Starten wir also die Probefahrt, die hier wortwörtlich nah am Probieren ist. Die wichtigste Erkenntnis wird schon bei der Stadtfahrt deutlich. Sobald das entspannte City-Tempo forciert wird, läuft die Reichweitenanzeige als Countdown.

Beim Erreichen der Autobahn und dem Beschleunigen auf die regulären 140 km/h Top-Speed ist es vorbei mit der Seelenruhe und der Fahrer mutiert zum Verbraucherschützer. Radio: aus. Navi: aus. Heizung: runterdrehen. Die Reichweiten-Lebenslinie erholt sich leicht. Auf der brems- und damit rekuperationsarmen Strecke wird schnell klar, dass es eng wird mit der Rückfahrt. Ab 19 Kilometern Restreichweite fahren die Verbraucher automatisch auf Sparflamme. Also, ab zum Aufladen. Navi: an. Die Karte der nächsten Ladestationen ist schnell geladen. Erstes Ziel, ein Parkhaus am Flughafen. Wie sich vor Ort zeigt, ist es geschlossen. Zweites Ziel, ein Parkhaus in der nächstgrößeren Stadt. Der Stellplatz ist zwar frei, aber nur mit einer simplen Steckdose ausgerüstet. Also: reinzirkeln in die mit Graffiti aufgepeppelte, aber sehr verwinkelte Parkbucht. Kabel legen, Stecker in die Steckdose. Warten. Die finale Verbrauchsbilanz: 16 kWh pro 100 Kilometer.

► **Interieur** | Puristische Aufteilung im Inneren mit einem Minimum an Knöpfen und Reglern.

► **Handling** | Der eGolf sieht aus wie der konventionelle Bruder und agiert wie der Bruder mit Verbrennermotor. Seine immensen Spurfähigkeiten verwandeln den Wolfsburger mit Stecker zum GTI-Rivalen.

► **Besonderheiten** | Einen Golf bedienen kann eigentlich jeder. Der intuitive Umgang mit dem Fahrzeug, der Generationen von Firmenwagennutzern schon ins Blut übergegangen ist, funktioniert beim Golf mit E-Herz nicht. Der Wolfsburger verlangt, dass man ihn kennenlernt und selbst testet, was die Batterien herausfordert und was sie schont. Außerdem gilt: Meide die schnelle Autobahn. Wer diese Tipps befolgt, wird seine Freude am leisen, aber galligen Stadtfitzer haben. Ansonsten fährt stets ein ungewollter Beifahrer mit: die Reichweitenangst. | rs

Details | Stärken & Schwächen

+	-
<ul style="list-style-type: none"> ▶ sehr agil und leise ▶ alle Ladekabelkombinationen an Bord ▶ puristisch, schickes Interieur ▶ lange Garantiezeit für die Batterien (acht Jahre bei 70 Prozent Restleistung) 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ unübersichtliches Handbuch v. a. beim Thema Laden ▶ hohes Gewicht (1.585 Kilogramm) ▶ hoher Preis ▶ wie bei allen E-Modellen fehlt es an der Lade-Infrastruktur



Wegweisend wenig | Keyless-System, gepaart mit einem Minimum an nötigen Bedienelementen



Unter ferner liefen | Infos zur Ladetechnik sind im Handbuch versteckt und schwer verständlich