Trackpot

Der Volkswagen Golf Alltrack dürfte zu den exotischen Golf-Versionen gehören. Doch die burschikose Ausführung auf Variant-Basis bietet viel Nutzwert, sieht schick aus und bringt vor allem mit dem großen Diesel Fahrspaß.

Das volldigitale Zehnzoll-Kombiinstrument ist serienmäßig am Start (li.)

Keine Frage, mit dem Golf Alltrack TDI 4Motion fährt niemand ins Gelände – geht auch kaum, denn es ist ja kein Geländewagen, wenngleich der robust beplankte Kombi auf Trekking macht. Und die zwei angetriebenen Achsen sind gar nicht schlecht, denn nur so erlangt man hier volle Traktion. Wenn der 200 PS starke Diesel unter voller Last arbeitet, haben die Pneus ordentlich Moment zu übertragen. Entsprechend sportiv wuchtet der Vierzylinder den praktischen Wolfsburger auf Tempo. Schön auch, wie gut der siebenstufige Doppelkuppler mit dem Selbstzünder harmoniert und nahezu unmerklich die passende Übersetzung bereitstellt. Dieser Golf ist ein feiner Tourer, zumal er dank seiner Länge von 4,63 Metern schon im Revier der Mittelklasse wildert und daher mit einem überbordenden Raumangebot aufwartet.

Auch beim Thema Assistenz und Infotainment gibt es keine Beschwerden. Immer wieder gerne genutzt: Der aktive Tempomat, der hier ohne Frage bis zum Stillstand herunterbremst, wenn der Vordermann das auch tut. Dabei agiert die letzte Ausbaustufe spontan und geschmeidig, übernimmt auch einen Teil der Querführung. Auf diese Weise sorgt die Anlage für Lässigkeit, wenn man abgespannt von der Arbeit im zähfließenden Feierabend-Verkehr landet. Dann wandert der Blick auf den großen Touchscreen, der prompt auf Berührung reagiert. Von hier aus ist quasi das ganze Auto steuerbar – darunter fallen banale Dinge wie das Ändern der vielfarbigen Ambientebeleuchtung bis zur Regelung des adaptiven Fahrwerks, das übrigens eine komfortable Note aufweist. Mit netto 34.483 Euro gehört der Alltrack nicht zu den Schnäppchen, verwöhnt aber immerhin mit üppiger Motorisierung bei sparsamen Trinksitten und hohem Nutzwert angesichts mehr als 1.600 Litern Kofferraumvolumen.

VW Golf Alltrack 2.0 TDI 4Motion

Motor/Hubraum in ccm:	**Vierzyl.-Diesel/1.968**
kW (PS) bei U/min:	**147 (200) bei k. A.**
Drehmoment bei U/min:	**360 Nm bei 1.750-3.500**
Getriebe:	**7-Gang-Doppelkuppl.**
Schadstoffkl./CO_2-Ausstoß:	**Euro 6d-ISC-FCM/128 g/km**
0-100 in sek/V-max. in km/h:	**7,1/229**
EU-Verbrauch/Reichweite:	**4,8 l/1.042 km (50 l)**
Zuladung kg/Ladevolumen l:	**579/k. A.-1.642**
Typklasse HP/VK/TK:	**11/23/23**
Firmenfahrzeuganteil gesamt*:	**19,5 %**
Dieselanteil:	**26,2 %**
Basispreis (netto):	**34.483 Euro**
Betriebskosten pro Monat/km**:	**663,88/0,27 Euro**

*o. Autovermieter u. o. Tageszulassungen **bei 30.000 km p.a., 36 Monate

Eure Effizienz

Der Hyundai i30 Kombi kommt in den Genuss der elektronisch gesteuerten Kupplung. Warum man die braucht? Lesen Sie selbst.

Fahrzeuge mit manuellem Schaltgetriebe haben ein Problem. Sie sind nicht mehr effizient genug. Mal ganz abgesehen davon, dass sie auch nicht zu einhundert Prozent kompatibel mit diversen Assistenten sind. Andererseits gibt es aber noch etliche Kunden, die das Übersetzungsgeschehen selbst kontrollieren möchten. Also bringt Hyundai eine Kupplung, die automatisch auskuppeln kann – was beispielsweise dann sinnvoll ist, wenn das Auto rollen soll, ohne dass der mitzuschleppende Motor ein Bremsmoment aufbaut, das die Fahrt wiederum einbremsen würde. Der Motor schaltet einfach aus, macht der i30 automatisch, wenn man vom Gas geht. So bedient man seine Klientel, ist aber dennoch effizient unterwegs.

Das Kupplungspedal lässt sich recht leicht niederdrücken, vielleicht etwas leichter als im Schnitt – mehr merkt man nicht davon, dass hier nur ein Pedaldruck-Simulator im Einsatz ist, das System wird by Wire gesteuert. Ansonsten überzeugt der sparsame 136 PS-Diesel mit kräftigem Durchzug und kultiviertem Lauf. Die Effizienz wird auch motorseitig noch optimiert, indem ein Startergenerator bei Bedarf auf die Kurbelwelle boostet und Energie durch Schubrekuperation zurückgewonnen wird. Da ist es wieder, das Bremsmoment – aber kurz vor der roten Ampel ja auch völlig okay und nicht umsonst. Umsonst ist natürlich auch der i30 Kombi mit dem Selbstzünder nicht, er kostet netto 24.487 Euro. Unbedingt an Bord sollte noch das netto 1.008 Euro teure Navigationspaket, in dem der große 10,25-Zoll-Touchscreen enthalten ist. Weitere 672 Euro netto bescheren dem i30 dann auch noch ein Kombiinstrument mit elektronischer Displayfläche plus Spurassistent und schlüssellosem Schließsystem.

Viel Display ist Trumpf

Hyundai i30 Kombi 1.6 CRDI

Motor	**Vierzyl.-Diesel/1.598**
kW (PS) bei U/min:	**100 (136) bei 4.000**
Drehmomen bei U/min:	**280 Nm bei 1.500-3.000**
Getriebe:	**6-Gang-Schaltung**
Schadstoffklasse/CO_2-Ausstoß:	**Euro 6d/115 g/km**
0-100 in sek/V-max. in km/h:	**10,4/200**
EU-Verbrauch/Reichweite:	**4,4 l/1.136 km (50 l)**
Zuladung kg/Ladevolumen l:	**485/493-1.541**
Typklasse HP/VK/TK:	**15/22/21**
Firmenfahrzeuganteil gesamt*:	**6,7 %**
Dieselanteil:	**k. A.**
Basispreis (netto):	**24.478,40 Euro**
Betriebskosten pro Monat/km**:	**k. A.**

*o. Autovermieter u. o. Tageszulassungen **bei 30.000 km p.a., 36 Monate