

Der Versuchung zweiter Teil: e-UP! vs. e-Golf

Nach über 5000km kennt man sich mit dem e-UP! aus. Nun war es uns endlich möglich zu schauen wie sich der e-UP! gegen den "großen" Bruder den e-Golf schlägt.

Einsteigen und sich wohlfühlen: Das klappt, man kennt sich als VW Fahrer sofort aus, möchte natürlich sofort losfahren. Doch dann folgt der erste suchende Blick: Wohin mit dem Zündschlüssel? Da ist kein Zündschloss???... Gut, was soll's; Der Zündschlüssel beult im sitzen die Hosentasche aus, aber dort vergesse ich ihn nicht. Man merkt sicher schon, mein Kontakt mit "unbedingt notwendigem Lifestyle" hält sich bislang in Grenzen. Ich bin aber nicht der einzige, die Kratzer an der Verkleidung des nicht vorhandenen Zündschloss sprechen Bände.

Startknopf gedrückt und ab geht es. Schiebedach gibt es nicht, also bleibt die Klima immer an. Passable 170 km Reichweite werden angezeigt, das ist etwas mehr als im e-UP! Für den geplanten Test wird es reichen. Leider ist die Straße feucht, so ganz werde ich den Verbrauch und Reichweite nicht so richtig mit unserem e-UP! vergleichen können. Aber ganz klar, der e-Golf kann weiter fahren als der e-UP!. Zumindest hatte ich das Gefühl.



Aus Erfahrung weiß ich ja, bei Regen kommt es beim Verbrauch auf jede Pfütze an. Apropos Regen: Der e-Golf verschmutzt irgendwie außen mehr, aber die Türrahmen bleiben im Gegensatz zum UP! sauber. Und das hat schon was ...

Schnell wird klar: Der e-Golf ist größer, insbesondere breiter!

Das hat sofort Auswirkungen: Der Gegenverkehr hält wie beim T5 etwas mehr Abstand, andererseits kann man an Engstellen nicht mehr so durchflutschen. Die eigene Einfahrt und Garage müssen ganz anders angefahren werden. Es piepst rings rum als Abstandswarnung, überall ist es für den Golf irgendwie zu eng, irgendwann stört es. Da der Golf unübersichtlicher ist als der e-UP! traue ich mich nicht die Warnungen auszuschalten. Die Einfahrt ist nun mal enger als die "Grünen Streifen" im Bild der Rückfahrkamera.

Das ist natürlich persönliches Pech, man hätte im letzten Jahrhundert beim Haus- und Garagenbau damit rechnen müssen, dass die Autos immer breiter werden ;). Aber unter uns, ein T5 ist zwar länger und etwas breiter aber auch übersichtlicher, man parkt ihn leichter ein. Vor allem rückwärts, da hilft die Rückfahrkamera im e-Golf auch nicht wirklich. Irgendwie ist die "Kompaktklasse" nicht mehr das, was ich unter "Kompakt" verstehe. Da lobe ich mir den UP!, da geht alles einfach lockerer von der Hand.

Ansonsten ist das Reisen im e-Golf im Vergleich zum UP eine ganz andere Geschichte.

Viel leiser, komfortabler und bequemer als der e-UP! Ich rede hier bewusst vom "Reisen", da man merkt den Klassenunterschied deutlich. Interessanterweise ist er "subjektiv" beträchtlich spurstärker als der nun wirklich nicht schlappe e-UP! Es macht einfach Spaß mit ihm zu fahren, je länger, desto mehr. Grade auf der Landstraße, so ab 80 km/h aufwärts geht da irgendwie mehr als im e-UP!. Könnte auch etwas an den breiteren Reifen liegen, er beschleunigt einfach besser aus der Kurve.

Vorm Fahrer breitet sich übrigens ein buntes, ansehnliches Infotainment aus. Sieht wirklich toll aus. Es ist sicher auch alles abzulesen, nur in der Summe der Informationsmöglichkeiten habe ich ohne intensives Studium des Handbuchs keine echte Chance. So beschränke ich mich auf die einfachsten Funktionen. Reicht auch aus. Interessant ist die grafische Reichweitenanzeige incl. der stillen Reserve falls man auf der Reise rechtzeitig auf Eco+ drückt. Das bringt anscheinend meist so 15% mehr.

Es wird Nacht: Noch eine kurze Fahrt: LED Licht an!

Alles klar, das steht ab jetzt auf jeder Wunschliste. Das LED Licht bietet ein helles, sauberes Abblendlicht. Mehr braucht man dazu nicht sagen. Kein Vergleich zum e-UP!.

Zurück wird der e-Golf an der heimischen Schukosteckdose mit dem Kabel des e-UP! geladen. 15 kWh/100km hatte er gebraucht. Das dürften gut 20% mehr als beim e-UP! gewesen sein, aber angemessen. Wie gesagt bei Regen ist das schwieriger zu vergleichen. Am nächsten Morgen ist er wieder voll aufgeladen und einsatzbereit. Im Orts- und Stadtverkehr geht es wieder auf die bekannten Strecken.. Zum Ende der Testfahrten war ich eigentlich immer unter 13kWh/100km unterwegs, nicht schlecht incl. Klimaanlage. Am Ende habe ich dann den Durchschnittsverbrauch der Testfahrer von 16,9 !!! auf 16,1 gedrückt.

Endlich komme ich dazu ein absolutes Highlight zu testen:

Der Tempomat mit seinen Möglichkeiten. Neben den allseits und altbekannten Tempomat-Funktionen kann man in 10km Schritten die gewünschte Geschwindigkeit fest einstellen. (Am Ortsschild 4xPlus und der Golf beschleunigt auf 90km/h. Zumindest sofern er kann, fährt da vorne einer mit 78 km/h wird der Golf nicht schneller und hält einen passablen Abstand zum Vordermann. Wird der langsamer und biegt ab, regelt der e-Golf exakt runter und beschleunigt dann wieder wenn die Straße wieder frei ist. In dieser Perfektion habe ich es nicht mal im A7 erlebt. Man muss nur aufpassen nicht einzuschlafen, lenken muss man noch selber.

Schade: Ein Schiebdach kann man leider nicht bestellen.

Kommen wir nochmal zurück zum Schiebedach denn es wird trocken und wärmer. Es ist an der Zeit mal die Klima auszustellen, Strom zu sparen und einfach nur mit einer altertümlichen, stromsparenden Lüftung durch die Gegend zu cruisen. Die Tricks meines e-UP! hat der e-Golf aber leider nicht drauf: Weder Schiebedach, noch Ausstellfenster sind für Geld zu bekommen. Also bleiben nur die Fenster für die schnelle Abkühlung nach dem Einsteigen. Alle Fenster sind elektrisch und vom Fahrersitz zu bedienen. Trotzdem: Vergesst es, vorne zieht es, hinten wummert es, das hält keiner lange aus. So eine Art von Cabrio-Limousinen-Lüftung wie ich sie im e-UP! ab 22° Außentemperatur einsetzen kann geht im Golf einfach nicht. Er kann nur mit der Klima gelüftet werden. Das macht auf längeren Strecken weniger aus, denn ist das Auto erst einmal auf angenehme Temperaturen herunter gekühlt ist der Stromverbrauch überraschend gering. Auf echten Kurzstrecken bei Sonnenschein muss die Klima aber nach jedem Stopp mit Volllast arbeiten, das ist zumindest unangenehm und kostet zu viel Strom.

Kaufen?

Beides sind gute "Zweitwagen". Solange die CCS Säulen nicht flächendeckend aufgestellt sind und die Abrechnung vereinfacht wird würde ich mit keinem auf Urlaubsreise gehen.

Ist die tägliche Strecke kurz und der Umkreis auf 35 km beschränkt, speziell bei vielen kurzen Strecken pro Tag, ist der e-UP! praktischer, einfacher und besser. Da braucht man im Sommer eher Schiebedach anstelle von buntem Infotainment. Allerdings das LED Licht und den intelligenten Tempomat, das stände dem e-UP! auch gut zu Gesicht.

Gibt es trotzdem eine Kaufempfehlung für den e-Golf?

Ja, durchaus. Wenn der tägliche Weg zur Arbeit 50-80 km (einfach) beträgt und dort eine Lademöglichkeit für den Notfall im Winter bereit steht ist der e-Golf ein außergewöhnlich schönes und praktisches Auto. Er bietet auch etwas mehr Reserven und ist eindeutig mehr auf Reisen ausgelegt.

Sofern es irgendwann ausreichend Schnellladesäulen gibt könnte man ihn auch auf längeren Strecken einsetzen.

Fazit

Heute sitze ich wieder im e-UP!. Alles ist einfacher, lockerer, weniger Ablenkung, im Nahverkehr ist der e-UP! schlicht besser.

Für uns passt der e-Golf also nicht, aber das hat nichts mit dem elektrischen Antrieb zu tun. Der Golf ist schlicht zu groß geworden und zu unhandlich für unsere täglichen Kurzstrecken. Er passt kaum noch in unsere Garage und hat viel zu viel ablenkendes Infotainment. Auch wenn man sich sicher daran gewöhnen kann, das alles braucht man auf Kurzstrecken nicht wirklich.

Leider ist der kommende Golf GTE auch nicht kleiner ... Schade, so bleibt uns nur das warten auf einen Plug-In auf Basis eines Polos oder Ibiza. Es kann also noch dauern.