

# Zwei ungleiche Brüder

**VW Golf 8 & Skoda Scala** | Im Schatten des ID.3 hat Volkswagen den neuen Golf VIII präsentiert, der mit leichter Verspätung mittlerweile auch im Handel erhältlich ist. Wir sind den Newcomer schon gefahren und vergleichen ihn mit dem Skoda Scala aus demselben Konzern.

**G**anz leise hat Volkswagen den Golf VIII im Oktober letzten Jahres in der Autostadt Wolfsburg vorgestellt. Eigentlich wäre die IAA Pkw die richtige Plattform dafür gewesen, jedoch hat sich der Konzern entschieden, dem Elektroauto ID.3 den Vorzug zu geben. Fast schon ein Affront für den Golf, der bis dato das meistverkaufte Auto Europas war. Doch während der ID.3 noch mit Softwareproblemen zu kämpfen hat und mit reichlich Verspätung angekündigt wurde, ist der Golf 8 mittlerweile schon erhältlich.

## Ein bisschen viel digital

Auch die neueste Golf-Generation ist äußerlich unverkennbar ein Golf und die Design-Änderungen an der Karosserie halten sich in Grenzen. Wie der Vorgänger basiert Version acht auf dem modularen Querbaukasten der neuesten Generation („MQB evo“) und hat dadurch nahezu identische Abmessungen wie der Vorgänger. Die Scheinwerfer sind jedoch anders gestaltet und werden nun ausnahmslos mit LED-Technik angeboten, gegen Aufpreis auch als Matrix-LED-Variante.

Die großen Änderungen des Golf finden sich jedoch im Cockpit, das fast ohne



Unverkennbar: Der Golf 8 ist optisch keine Revolution, was vielen entgegenkommen dürfte.

Schalter und Tasten konzipiert wurde. Stattdessen herrschen hier Touchscreen-Displays vor, auf denen man wischen statt drücken und drehen muss.

Im Innenraum gibt es zwei digitale Zehn-Zoll-Displays, wovon eines zur Darstellung der Anzeigen dient und das zweite verschiedene Bedienelemente und das Infotainment-System beinhaltet. Über Touchslider werden beispielsweise die Lautstärke der Soundanlage oder die Klimaanlage geregelt. Das ist gewöh-

nungsbedürftig, denn gerade beim Regeln der Lautstärke wäre ein Knopf die bessere Option. Auch Licht sowie die Front- und Heckscheibenheizung werden über ein digitales Tastenfeld geschaltet.

Unser Testwagen vom Typ Golf Style 1,5 Liter TSI kam zudem mit einem Head-up-Display daher, auf dem Geschwindigkeit und sonstige Warnhinweise wie Geschwindigkeitsbegrenzungen eingeblendet werden. Apple Car Play und Android Auto lassen sich ebenfalls nutzen. Insges-



Der 1,5-Liter-TSI-Motor des Golf liefert in allen Lebenslagen genügend Leistung.



Das Lenkrad ist noch vertraut, ansonsten sind kaum Schalter im Cockpit zu finden.

## Auto-Check



- Gute Verarbeitung
- Ordentliche Fahrleistungen
- Moderne Abgasreinigung
- Vernetzungstechnologie



- Gewöhnungsbedürftige Bedienung
- Kaum Knöpfe und Schalter



Foto: Alexander Junk

**Der Scala ist etwas länger und günstiger als der Golf, setzt dafür aber auf eine ältere Plattform.**

samt fällt auf, dass die Verarbeitungsqualität nicht mehr ganz auf dem Niveau des Golf VII liegt. Hier und da knarzt das Plastik etwas und wo vorher Stoffverkleidungen zu finden waren, dominiert nun Kunststoff. Bei den Fahrleistungen gibt es hingegen nichts zu mäkeln, der 150 PS starke Benziner ist für die meisten Situationen kräftig genug und besitzt neben der Zylinderabschaltung (ACT) auch einen Partikelfilter (OPF). Auch das Fahrwerk mit adaptiven Dämpfern (DCC) gefällt und ermöglicht eine eher komfortable oder sportliche Abstimmung.

### Eleganter Bruder aus Tschechien

Neben dem Golf VIII hat uns mit dem Skoda Scala ein weiterer Newcomer der Kompaktklasse erreicht. Der Nachfolger des Skoda Rapid basiert auch auf Volkswagens modularem Querbaukasten (MQB-A0), allerdings in einer älteren Version als beim neuen Golf VIII. Der Scala ist etwas länger als der Golf und hat einen längeren Radstand. In der Breite

unterscheiden sich die Modelle jedoch nur geringfügig. Vom Design her sind die Autos jedoch sehr unterschiedlich: Das markanteste Feature des Scala ist das großzügige Panoramadach, das sich über die gesamte Dachlänge erstreckt. Es sorgt für sehr viel Licht im Innenraum und wird von einem Dachkantenspoiler abgeschlossen. Öffnen lässt sich das Dach nicht, jedoch lässt es sich mit einem Rollo verschließen. Unser Testwagen war zudem mit Leichtmetallfelgen in Zickzack-Optik versehen, die in Sachen Design aber polarisieren dürften.

Wie auch beim Golf 8 kam in unserem Testwagen ein 1,5-Liter-TSI-Motor mit 150 PS und 250 Newtonmeter Drehmoment zum Einsatz, der in Kombination mit dem Siebengang-Doppelkupplungs-Getriebe für gute Fahrleistungen sorgt. Der Motor beschleunigt den Scala in rund 8,2 Sekunden von null auf hundert und stoppt den Vortrieb erst bei 220 Kilometer pro Stunde, was für jede Fahr-situation mehr als genug ist. Wie beim Golf ist der Scala auch mit Ottopartikel-

filter ausgestattet, der beim Verbrennungsvorgang entstehende Rußpartikel ausfiltert und dem Auto zu einer Einstufung in die Euro-Norm 6d-Temp verhilft.

Das Cockpit des Scala ist gelungen, auch wenn die Verarbeitungsqualität nicht ganz mit den Wolfsburger Kollegen mithalten kann. Es findet sich mehr Hartplastik und manche Designelemente wie die äußeren Lüftungsschlitze wirken seltsam deplatziert, wenn man die Tür öffnet und sie überstehen. Punkten kann der Scala jedoch in Sachen Bedienung: Wie beim Golf auch hat der Scala ein volldigitales Cockpit, auf dem sich Anzeigen wie Geschwindigkeit oder Drehzahlmesser auf einem Bildschirm anzeigen lassen. Auch ein großzügiges Touchscreen-Display für das Infotainment-System und die Einstellungen steht zur Verfügung. Im Gegensatz zum Golf erscheinen hier jedoch nicht nur einfarbige Kacheln in froschgrüner Optik, sondern farbige Symbole. Die sehen nicht nur deutlich besser aus, sondern der Nutzer erfasst auch schneller, welche Funktionen sich dahinter verbergen. Und im Gegensatz zum Golf hat Skoda dem Scala auch ein paar Knöpfe spendiert, was die Bedienung deutlich vereinfacht. Ingesamt ist die Bedienung beim Scala somit intuitiver als beim neuen Golf.

Induktives Laden des Smartphones ist auch möglich, genau wie die Anbindung via Apple Car Play oder Android Auto. Auch bei den Assistenzsystemen ist der Scala auf der Höhe der Zeit: Frontradar mit Fußgängererkennung, Geschwindigkeitsbegrenzung und einen Spurassistenten gibt es ab Werk. Im Gegensatz zum Golf hat der Scala jedoch keine Car2X-Vernetzungsfunktion, um sich künftig mit anderen Verkehrsteilnehmern per Funk auszutauschen.

Alexander Junk



Foto: Alexander Junk

**Selbsterklärende Icons auf dem Touchscreen-Display vereinfachen die Bedienung.**



Foto: Alexander Junk

**Das Panoramadach erstreckt sich über die gesamte Dachlänge und spendet viel Licht.**

### Auto-Check



- Günstiger als der Golf
- Ordentliche Fahrleistungen
- Gute Sicherheitsausstattung
- Einfache Bedienung



- Etwas viel Hartplastik
- Keine Vernetzungstechnologie