

---

## Vorstellung VW Golf R: Grünes Licht für den Leit-Golf

Von Frank Wald

Er ist der unangefochtene Anführer des Golf-Rudels. 2002 als allradgetriebener R32 für gereifte GTI-Fans gestartet, gilt der Golf R heute als Begründer einer eigenen VW Performance-Einheit, die allen Wolfsburger Kompakt- und Mittelklasslern, aber auch den SUV ihren Stempel, respektive blaues Logo, aufdrückt. Insgesamt wurden in den vergangenen 18 Jahren 200.000 R-Modelle verkauft. Morgen startet der Verkauf des neuen Golf R, der mit 320 PS (235 KW) zum bislang stärksten Serien-Golf wird.

Mit dem zwei Liter großen Vierzylinder-Turbo beschleunigt die fünfte Auflage des zum Sportwagen mutierten Brot-und-Butter-Bestsellers in nur 4,7 Sekunden auf Tempo 100. An die 18-Zoll-Räder gelangt die Kraft via 7-Gang-DSG-Getriebe und einem neuen Allradantrieb, 4Motion mit R-Performance Torque Vectoring genannt. Neben dem variablen Wechsel zwischen Vorder- und Hinterachse verteilt hier ein neu entwickeltes Hinterachsgetriebe die Antriebskraft erstmals auch bis zu 100 Prozent zwischen dem linken und rechten Hinterrad, je nach Lenk- und Gierwinkel, Gaspedalstellung und Querschleunigung. So wird in Kurven der Radius verkleinert, mögliches Untersteuern vermieden und zusammen mit der serienmäßigen Progressivlenkung ein agileres Fahrverhalten erzeugt.

Optionales Hintertürchen für 270 km/h Spitze

Erstmals kommt dabei ein Fahrdynamikmanager zum Einsatz. Das System vernetzt neben den elektronischen Differenzialsperren und optional geregelten Dämpfern (DCC) des um 20 Millimeter abgesenkten Fahrwerks erstmals auch den Allradantrieb und legt damit „eine Performance an den Tag, die wir so bislang nicht hinbekommen haben“, schwärmt Karsten Schepsdat, Leiter Fahrdynamik, Lenk- und Regelsysteme bei VW.

So werden bei jedem Fahrmanöver die elektromechanischen Funktionen der einzelnen Regelsysteme koordiniert angesteuert. Eine Anpassung der radindividuellen Dämpfung (200 mal pro Sekunde) etwa sorgt für ein besonders agiles und präzises Handling. Gezielte Bremseingriffe an der kurveninneren Fahrzeugseite reduzieren parallel dazu im Übergangs- und Grenzbereich das Untersteuern. Der Fahrdynamikmanager verringert via DCC aber auch die Wankneigung, spricht auf kleinste Lenkbewegungen schneller an, verbessert die Traktion und korrigiert gezielt unter- oder übersteuerndes Fahrverhalten. Allerdings wird der ungestüme Vorwärtsdrang grundsätzlich bei 250 km/h elektronisch abgeregelt. Doch ein optionales Hintertürchen hält VW mit dem „R-Performance“-Paket offen, bei dem die Höchstgeschwindigkeit auf 270 km/h angehoben wird.

Fahrprofil Nürburgring Nordschleife

Doch damit nicht genug der sportlichen Spielereien. Im Paket enthalten sind neben 19- statt 18-Zoll-Rädern und einem größeren, zum Dach hin offenen Heckspoiler für zusätzlichen Abtrieb an der Hinterachse, außerdem zwei zusätzliche Fahrprofile: „Special“ als Nürburgring-Modus mit speziell auf die Besonderheiten der Nordschleife abgestimmter Einstellung, weswegen die Instrumentenbeleuchtung grün – in Anlehnung an das mythisch-verklärte „Grüne Hölle“-Etikett – aufleuchtet. Tatsächlich wurde der neue Golf R auf der Nordschleife final abgestimmt. Mit messbarem Ergebnis: nach 7,51 Minuten war VW-Renn- und Entwicklungsfahrer Benjamin Leuchter pro Runde bis zu 19 Sekunden schneller als im Vorgänger am Ziel. Weniger erklärende Worte braucht dagegen das zweite Profil „Drift“, das „abseits öffentlicher Strecken ein neues Fenster der Fahrdynamik“ öffnet, wie der Presstext fabuliert, und vor der Aktivierung stets mit einer

---

Sicherheitsabfrage via Infotainmentsystem verbunden ist.

Doch auch die serienmäßige Fahrprofilauswahl hat ihre Highlights. So startet der Golf R beispielsweise immer im „Sport“-Modus, der dann die übliche Trimmung von Fahrwerk, Motorsteuerung und Gasannahme, aber auch die äußere und innere Geräuschkulisse beeinflusst. Neben dem „Comfort“-Modus mit entsprechenden Regelungen lässt sich darüber hinaus durch einen längeren Tastendruck am Lenkrad das Profil „Race“ direkt zuschalten. Hier sind unter anderem die Segel-Funktion deaktiviert, das DSG, die elektronischen Dämpfer, die Progressivlenkung und der Allradantrieb sportlicher abgestimmt und der Motorsound wird über die Abgasklappen nochmals angehoben.

Das R-Logo ist überall

Im Modus „Individual“ schließlich kann der Fahrer über einen digitalen Schieberegler seine persönlichen Präferenzen feinstufig einstellen und speichern. Unterhalb von „Comfort“ ergibt sich dabei eine maximale Entkopplung der Karosserie für einen verbesserten Komfort. Oberhalb von „Race“ wird die Abstimmung dagegen dynamischer und sehr direkt, die Wankneigung wird verringert und die Agilität gesteigert. Auch das elektronische Stabilitätssystem ESC lässt sich individuell anpassen oder auch komplett ausschalten. Für zuverlässige Verzögerung sorgt eine fein zu dosierende Hochleistungsbremse mit 18-Zoll-Bremsscheiben inklusive blauen Bremssätteln mit R-Logo.

Apropos, das stilisierte Erkennungszeichen des neuen Leit-Golf taucht immer wieder auf: rechts im Kühlergrill und mittig unter dem VW-Zeichen auf der Heckklappe, in den Displays und Instrumentenanzeigen des Digital-Cockpits, auf den Innenflächen der Sitzlehnen und den Fußmatten. Vom übrigen Golf-Rudel unterscheidet sich das Alpha durch im „R“-Stil designte Frontstoßfänger und Lüftungsgitter mit blauer Querspange, die beim Start als LED-Streifen erstmals beleuchtet ist und seitlich als Tagfahrlicht bis in die Kotflügel reicht. In der Rückansicht fallen der schwarz lackierte Diffusor und die verchromten, klappengesteuerten Doppelendrohre der Sportabgasanlage ins Auge. Optional bietet VW auch wieder eine sieben Kilogramm leichtere Akrapovič-Titanabgasanlage an, dessen Sound ebenfalls steuerbar ist. Neben der typischen „R“-Farbe „Lapiz Blue Metallic“ ist der Ausnahme-Golf auch in „Pure White“ und „Deep Black Perleffekt“ zu haben.

Zu den Besonderheiten des Interieurs zählen neben dem serienmäßigen Infotainmentsystem „Discover Media“ inklusive 10-Zoll-Screen, Navigation und Sprachbedienung im ebenfalls aufpreisfreien „Digital Cockpit Pro“ ein dreidimensionales anmutendes Layout. Dabei wird als exklusives Feature am oberen Rand des Displays eine horizontale Drehzahlanzeige eingeblendet, die Schaltempfehlungen in Form eines Schaltblitzes liefert. Für die Sportsitze mit integrierten Kopfstützen und schwarz-blauen Innenflächen wird es optional eine schwarze Nappaleder-Ausstattung mit Elementen in Carbon-Look und blauen Applikationen geben. Auch das Multifunktions-Ledersportlenkrad mit ergonomisch geformten und größeren DSG-Schaltwippen trägt eine blaue Lenkradspange auf 6 Uhr und blaue Ziernähte. (ampnet/fw)

---

## Bilder zum Artikel



VW Golf R.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen

---



VW Golf R.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen

---



VW Golf R.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen

---



VW Golf R.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen

---



VW Golf R.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen

---



VW Golf R.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



VW Golf R.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



VW Golf R.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen

---