

IAA 2013: Der Golf und die magische Drei

Von Peter Schwerdtmann

Der Golf R zeige „die obere Grenze des Leistungsvermögen der Golf-Familie“. So charakterisierte jetzt der neue Wolfsburger Entwicklungsvorstand Dr. Heinz-Jacob Neußer das neue Flaggschiff, das seinen ersten öffentlichen Auftritt bei der IAA in Frankfurt (12. - 22.9.2013) erleben wird. Beim Handel soll der 300 PS starke Super-Golf noch in diesem Jahr ankommen.

Mit einem Leistungsgewichts von 4,92 Kilogramm pro PS könne man es „richtig fliegen lassen“, freut sich Neußer jetzt bei der ersten Vorstellung des Golf R im Hauptsitz der Volkswagen R GmbH im Dörfchen Warmenau, gleich vorm Wolfsburger Werkszaun. Neußer hebt dabei nicht nur die sportlichen Eigenschaften der „R-Gölfe“ hervor, sondern unterstreicht auch die Sicherheitsreserven eines echten Sportlers im Alltag.

Neußer kann es nicht leugnen, er wollte die „magische Drei“ vor der PS-Zahl: Sein besonderer Stolz gilt daher dem weiterentwickelten 2.0 TSI-Motor, der mit 221 kW / 300 PS um 30 PS stärker ist als sein Vorgänger, aber im Normverbrauch mit 7,1 Litern auf 100 km um 1,4 Liter oder 18 Prozent unter dem des alten R-Golf liegt. Seine maximale Leistung entwickelt der TSI zwischen 5500 und 6200 Umdrehungen pro Minuten (U/min). Das Plateau des maximalen Drehmoments von 380 Newtonmetern ist noch deutlich breiter. Es reicht von 1800 U/min bis 5500 U/min.

Zum R-Paket gehört auch eine sportlich abgestimmte Schaltung, beim Sechs-Gang-Handscharter mit kürzeren Schaltwegen und kürzerem Schaltknüppel, beim Sechs-Gang-Doppelkupplungsgetriebe (DSG) mit schärferem Anfahrverhalten, schnelleren Schaltzeiten und einer Launch-Control-Funktion. Der R liegt 20 Millimeter tiefer als der normale Golf auf der Straße und fünf Millimeter tiefer als ein GTI. Seine Progressivlenkung lässt ihn agiler mit Kurven umgehen. Zum ersten Mal lässt sich zusätzlich zum schärfsten der drei Fahrprogramme (Comfort, Normal, Sport) auch ein Race-Setup einstellen und das ESC in den Modus „ESC Sport“ schalten, um dem Heck größere Drifts zu erlauben. Das ESC lässt sich sogar ganz ausschalten.

Ebenfalls zum ersten Mal arbeitet der Allradantrieb 4Motion nicht mehr permanent, sondern nur bei Bedarf. Die Haldex-Kupplung der fünften Generation arbeitet so schnell als Längssperre, dass man dem R erlauben kann, normalerweise und Kraftstoff sparend nur mit Frontantrieb zu fahren. Die Elektronische Differenzialsperre (EDS) übernimmt die eine Funktion der Quersperre, indem sie das durchdrehende Rad abbremst, so dass das andere Rad Vortrieb übernehmen kann. Darüber hinaus ist der R mit XDS+ an beiden Achsen ausgestattet. Beide zusammen sorgen bei schneller Kurvenfahrt für mehr Kurvenwilligkeit, weniger Untersteuerneigung und mehr Lenkpräzision.

Zu einem Golf R gehört natürlich auch ein passendes Design. Neue Stoßfänger mit besonders großen Lufteinlässen und die Bi-Xenon-Scheinwerfer mit LED-Tagfahrlicht in Form eines doppelten U prägen die Front, die abgesenkte Karosserie und die 18-Zoll-Räder mit Reifen der Dimension 225/40 sowie schwarze Bremssättel und Seitenschweller in Wagenfarbe die Seitenlinie und der Diffusor mit den beiden außen sitzenden, großen Endrohren der Auspuffanlage sowie der große Spoiler an der Dachkante das Heck. Innen geht es sportlich schwarz und dennoch edel nach Golf-Art zu. Hier erkennt der Betrachter schon im Stand, dass der Golf R nicht nur als Rennmaschinchen, sondern auch als Alltagsauto mit Langstreckentauglichkeit gedacht ist.

Der leer 1476 Kilogramm schwere R-Golf beschleunigt mit dem Handschalter in 5,1 Sekunden von 0 auf 100 km/h, mit DSG in nur 4,9 Sekunden. Die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 250 km/h. Neußer berichtet, das Gesamtpaket sei gut für eine Zeit von 8:15 Minuten für eine Runde auf der Nordschleife des Nürburgrings, 15 Sekunden besser als der Vorgänger und elf Sekunden besser als ein GTI. (ampnet/Sm)