

---

## Praxistest VW Golf R: Schöne Grüße nach Stuttgart und München

Von Dennis Gauert, cen

Wenn in einem Golf das Heck losbrach, war das bisher kein gutes Zeichen. Doch nun macht Volkswagen das Driften zum Programm und den R zu einem beweglicheren Vehikel. Mit 320 PS aus zwei Litern Hubraum spurtet der Golf 8 R nicht nur geradeaus. Ein mechanisches Hinterachsdifferential sowie eine heckbetontere Momentverteilung verhelfen dem Dirigenten zu einem Konzert mit klaren Höhen. Dafür verantwortlich zeichnet sich auch die optionale Akrapovic-Abgasanlage, mit der jeden Tag ein bisschen Silvester ist.

Selbst Wolfsburg ist vor Mobbing nicht sicher. Die Niedersachsen haben aus Sicht mancher Vertreter der Sportfahrerfraktion über mehrere Golf- und Polo-Generationen an Attraktivität eingebüßt. Wilde Zeiten im Polo G40 oder den ersten beiden Golf GTI sitzen den Fans noch in den Knochen. Mit schweren, modernen Kompaktwagen für die Zielgruppe Ü 40 kann man dieses Fahrgefühl freilich nicht zurückholen. Doch man kann die Dynamik um eine Dimension erweitern, für die eigentlich die Bayern und die Schwaben bekannt sind.

Der Golf R kommt heute mit dem Gewicht eines gut ausgestatteten BMW 5er aus den frühen 90er-Jahren daher, 1551 Kilogramm bringt er auf die Waage. Um die Masse zu einem spaßigen Produkt zu formen, ist Allradantrieb die Antwort aus Wolfsburg. Doch diesmal hat die Entwicklungsabteilung mit Liebhabern gesprochen: Der Fahrspaß kommt von hinten. Die sportlichen Fahrprogramme verteilen das Drehmoment deshalb auch auf ein mechanisches Hinterachsdifferential und wollen dort auch endlich mehr Energie als an der Front lassen. Ankratzende Vorderräder beim Kavaliersstart sind Geschichte. Stattdessen gibt es satten Schub und ausgeglichene Kurvenfahrten.

Um die moderne und verwöhnte Zielgruppe anzusprechen, rücken die sicherheitsbedachten Wolfsburger im Zirkus eine ganze Reihe vor. Mit einem Driftmodus, der den fünfsitzigen Kompaktwagen auf abgesperrem Gelände zum Wirbelwind werden lässt, geht VW auch bei Generation Gran Turismo auf Kundenfang. Denn grundsätzlich ist der Golf R für anspruchsvolle Strecken wie den Nürburgring ein gutmütiger und nun noch schnellerer Einsatzwagen als zuvor.

280 auf dem Tacho sind drin

Unter der Haube tost die neueste Evolutionsstufe des EA888. Mit seiner Leistung überbietet er den GTI Clubsport um 20 PS, bringt aber auch 90 Kilogramm mehr auf die Waage. 420 Newtonmeter stehen bereit, die durch ein Sieben-Gang-DSG-Getriebe auf alle Viere geleitet werden. Die Gangwechsel hat die Entwicklungsabteilung leicht schleifend kalibriert – das soll zur Haltbarkeit beitragen. In 4,7 Sekunden ist der Golf auf Tempo 100 km/h, die Höchstgeschwindigkeit ist, je nach Bestellung, entweder bei 250 km/h oder 270 km/h abgeregelt. Unser Testwagen ist komplett offen und lässt sich gar bis auf 280 km/h laut Tacho beschleunigen.

Drei Fahrmodi sind unkompliziert per R-Lenkradtaste wählbar. Neben „Comfort“ und „Sport“ findet der Fahrer auch die Option „Race“, hinter der sich – je nach Wunsch – der Driftmodus sowie eine Nordschleifenabstimmung verbergen. Allen Race-Einstellungen gemeinsam ist das Wildwest-Geballer der Akrapovic-Anlage. Es versteht sich von selbst, dass dieser Sound am Jungfernstieg unerwünscht, auf der Landstraße hingegen eine spaßige Emissionssünde ist.

Doch VW hat sich wieder etwas einfallen lassen, um das Potential des Golf möglichst weit hinter dem Berg zu halten: Eine ESP-Off-Taste ist nirgendwo zu finden. Stattdessen muss sich der Fahrer kompliziert durch das Menü des Infotainmentsystems im digitalen Cockpit wühlen. Dass man die Funktion einmal gefunden hat, heißt außerdem nicht, dass man sie auf Anhieb erneut findet. Das wäre kein Problem, wenn Volkswagen wenigstens mit den Racemodi eine ESP-Abstimmung verknüpft hätte, die nicht stetig Gefahr wittert. Sind die Programme erst einmal deaktiviert, finden auch die Eifelpiloten ihren Spaß – und davon mehr als man erwarten würde.

Dabei ist das Konzept des R weniger die Brutalität und der Purismus als die höchste Evolutionsstufe des Golf. Und der wird in erster Linie designt, um bequemer und alltagstauglicher als die Konkurrenz zu sein. So formiert sich im R die Referenz des Wolfsburger Klassikers. Im Jahr 2021 bedeutet das kurze und schnelle Gangwechsel, einen Antrieb wie auf Schienen und ein Fahrwerk, das mindestens von Wolfsburg bis München genießbar ist. Und dort ist man bekanntlich schnell angekommen, wenn 320 Pferde unter der Haube schlummern.

Auch bei Toppspeed bleibt alles ruhig

Hinzu kommt einhundertprozentige Alltagstauglichkeit. Der Motor und das Getriebe sind derart minutiös abgestimmt, dass der Golf im Comfort-Modus unter acht Litern Verbrauch schafft und dennoch ein gutes Ansprechverhalten bietet. Die Isolation ist auf Ingolstädter Niveau. Selbst bei über 270 km/h blieben die Türdichtungen standhaft, das Fahrgefühl ruhig und stabil. Noch einfacher kann man es den Audi-S-Kunden nicht machen, einen Buchstaben zurück zu gehen.

Oder doch? Volkswagen meint jedenfalls mit berührungsempfindlichen Oberflächen statt Schaltern und Knöpfen die Zukunft gefunden zu haben. Was frisch geputzt schön aussieht und etwas 90er-Jahre-Zukunftsmusik in die Kabine spielt, sorgt für Zungenschnalzen beim Fahrer. So wird zum Beispiel die Infozentrale angerufen, wenn man das Schiebedach bedient; oder nach einer schnittig gefahrenen Abbiegung erklingt plötzlich deutscher Depri-Pop aus den Lautsprechern, in denen Ozzy Osbourne noch eben „You know you must be blind to do such things like this“ trällerte.

Zum Verkauf kommt es freilich nur bei gut betuchter oder gut verhandelnder Kundschaft: 49.260 Euro sind für den Golf R mindestens fällig. Zusatzoptionen wie die Akrapovic-Abgasanlage (3800 Euro), Nappaleder (2895 Euro) und R-Performance-Paket (2265 Euro) versilbern ihn auf 67.815 Euro. Damit steht er mit identischer Ausstattung preislich neben dem M140i und dem A 35 AMG. Beide bieten etwas reizvollere Innenräume und höheres Markenprestige, fahren aber nicht sonderlich aufregend. Wolfsburg grätscht mit einem Fahrverhalten dazwischen, dass es im Golf so noch nie gab. Nur die Lenkung schenkt München einen Punkt.

Fazit: Dem Golf wird als R ein Fahrgefühl entlockt, das München und Stuttgart so nicht bieten. Hier springt der Klassiker aus Wolfsburg bärenstark und beweglich in die Bresche und macht sich als sportlicher Allrounder für anspruchsvolle Kundschaft attraktiv. Nicht gut zu Gesicht stehen ihm dabei das hausbackene Frontdesign und das Bedienkonzept. Auch die wegrationalisierte ESP-Taste will nicht zu Launch-Control, Driftmodus und Nürburgringabstimmung passen. Wenn Benjamin Leuchter und Herbert Diess in einem Auto zusammenfinden, gehört das wohl noch zum Anpassungsprozess. (ampnet/deg)

Daten Volkswagen Golf R

Länge x Breite x Höhe (m): 4,29 x 1,79 x 1,46

Radstand (m): 2,63

Motor: R4-Benziner, 1984 ccm, Turbo, Direkteinspritzung

Leistung: 235 kW / 320 PS

Max. Drehmoment: 420 Nm bei 2100–5350 U/min

Höchstgeschwindigkeit: 250 / 270 km/h (abgeregelt)

---

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 4,7 Sek.  
Normverbrauch: 7,1 Liter  
Effizienzklasse: D  
CO<sub>2</sub>-Emissionen: 161 g/km (Euro 6d)  
Testverbrauch: 9,0 Liter  
Leergewicht / Zuladung: min. 1551 kg / max. 479 kg  
Bereifung: 225/40 R 18  
Basispreis: 49.260 Euro  
Testwagenpreis: 67.815 Euro

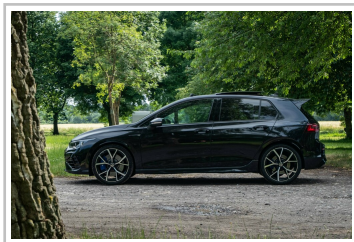
---

## Bilder zum Artikel



VW Golf R.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



VW Golf R.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



VW Golf R.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



VW Golf R.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



VW Golf R.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert

---



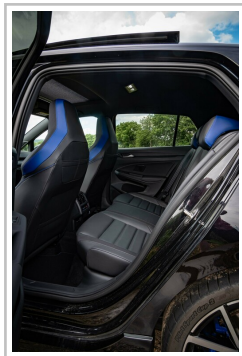
VW Golf R.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



VW Golf R.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



VW Golf R.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert

---