
VW Golf R: Doppel-Spitze für den Kompakt-Klassiker

Von Frank Wald

Der stärkste Golf aller Zeiten steht mal wieder am Start. Zum 50. Geburtstag des Kompakt-Klassikers hat Volkswagens Tuningabteilung R ihm eine neue Krone aufgesetzt, besser gesagt gleich zwei. Denn neben der Schräghecklimousine fährt nach einer Leistungsspritze nun auch erstmals der Kombi vor. Mit 333 PS (245 kW) unter der Haube verkürzt sich der Standardsprint von 0 auf 100 km/h auf bis zu 4,6 Sekunden. Und mit „Performance Paket“ kann die Spitze auch hier auf 270 km/h gesteigert werden. Damit werden aus neuen Golf R-Modellen (zusammen mit dem Arteon R Shooting Brake) die weltweit schnellsten Serien-Volkswagen.

Von außen ist die neue Power natürlich nicht zu sehen. Dafür ist das Spitzen-Duo an der modifizierten Frontpartie mit optionalen LED-Matrix-Scheinwerfern, erstmals illuminiertem VW-Emblem, Air-Curtains im Stoßfänger, neuen LED-Rückleuchten sowie den optionalen 19-Zoll-Schmiederädern des Typs „Warmenau“, benannt nach dem Hauptsitz von Volkswagen R vor den Toren Wolfsburgs. „Wir sind stolz auf unsere Herkunft – und das wollen wir auch zeigen“, sagt Reinhold Ivenz, Leiter Volkswagen R, mit Blick auf die neuen Felgen. Welche Bedeutung der Golf R für die Performance-Schmiede hat, zeigen die Zahlen: Von den insgesamt mehr als 300.000 verkauften R-Modellen gehen seit seinem Debüt 2002 als R32 mit 241 PS (177 kW) starkem Sechszylinder und den bislang vier Nachfolgern mehr als 250.000 auf das Konto der sportlichen Speerspitze der Modellreihe.

Zu den Details im Interieur gehören das aus dem diesjährigen Golf-Update bekannte neue Infotainmentsystem mit optisch freistehendem 13-Zoll-Display und bedienfreundlicherer Menüstruktur. Das neue System ist übersichtlich geordnet, läuft flüssig und verfügt über die Möglichkeit, viele Funktionen als Favoriten abzulegen. Um einen Beschleunigungsmesser und einen GPS-Laptimer bereichert wurde zudem das „Digital Cockpit Pro“ in den Versionen mit Performance Paket.

Neu an Bord ist auch Sprachassistent IDA, der neben Klimaanlage, Telefon oder Navigation auch die Fahrprofile aktivieren kann. Erstmals greift die Sprachbedienung zudem via ChatGPT auf künstliche Intelligenz (KI) zurück, um alle erdenklichen Wissensfragen zu beantworten. Warum allerdings im Multifunktionslenkrad wieder die lästigen Touchflächen statt der physischen Tasten auftauchen, konnte keiner so recht erklären.

Aber womöglich lag es an der blauen „R-Taste“ in der linken Lenkradspange, mit dem die verschiedenen Fahrprofile inklusive des „Race“-Modus aktiviert werden können und dessen Neuentwicklung zu aufwändig gewesen wäre. Dafür wird das Spektrum hier neben den Einstellungen Comfort, Sport, Race und Individual sowie in Verbindung mit dem Performance Paket Special und Drift nun durch einen Eco-Modus ergänzt, der auch gemächliche Fahrten nachhaltiger gestalten soll. Auch wenn das zunächst mal eher ungewöhnlich klingt.

Denn wie wir auf einer kurzen Runde rund um den Lausitzring erfahren durften, ist die natürliche Gangart des neuen Leitwolfs im Golfrudel alles andere als gemächlich. Schon der Start ist ein akustisches Ausrufezeichen: Drückt der Fahrer die Starttaste ohne Bremstritt mindestens 1,5 Sekunden und startet dann den Motor durch den Druck auf das Bremspedal, erhöht sich die Drehzahl kurzzeitig automatisch auf 2.500 U/min, begleitet von sonorem „Backfire-Brabbeln“. Auch der Sound der Titan-Abgasanlage von Akrapovi?, mit dem unser Modell ausgestattet war, reagiert bei Gasstößen mit noch kernigerem Tremolo. Innen sorgt indes ein Sound-Aktuator dafür, dass der Motor noch rauer klingt und die Brücke zum Rennsport schlägt.

Druck hat der Vierzylinder-Turbo dafür allemal. Das Ansprechverhalten ist direkt und ansatzlos, egal bei welcher Drehzahl und für welches Manöver. Auch das DSG-Automatikgetriebe schaltet jetzt schneller, geschmeidig und komfortabel, die Bremsen reagieren extrem bissig. Richtig ausreizen konnten wir die Fahrwerksqualitäten auf der

kurzen Runde auf öffentlichen Straßen zwar nicht. Doch von Haus aus bringt der Golf R alles notwendige mit. So wurde der bekannte Fahrdynamikmanager neu kalibriert, um die elektromechanischen Funktionen des Allradantriebs und der elektronischen Differenzialsperre Torque Vectoring koordiniert anzusteuern. Und die zuvor optionale adaptive Fahrwerksregelung DCC ist in Deutschland nun immer serienmäßig an Bord.

Der europaweite Vorverkauf soll noch in diesem Monat beginnen. Noch gibt es keine genauen Preise. Nur soviel: Trotz Leistungsplus, neuem Infotainment, der fortan serienmäßigen adaptiven Fahrwerksregelung DCC sowie weiteren Verbesserungen soll der neue Golf R in Deutschland günstiger (bislang rund 55.000 Euro) sein als bisher. Ein Hoch auf den neuen König der Kompaktklasse. (aum)

Bilder zum Artikel



VW Golf R.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Volkswagen



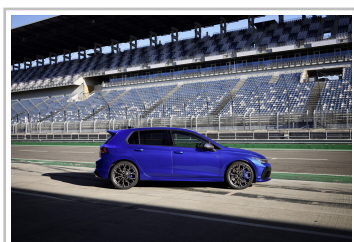
VW Golf R.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Volkswagen



VW Golf R.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Volkswagen



VW Golf R.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Volkswagen



VW Golf R.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Volkswagen



VW Golf R.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Volkswagen



VW Golf R.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Volkswagen



VW Golf R.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Volkswagen



VW Golf R.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Volkswagen



VW Golf R und Autor Frank Wald.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Volkswagen



VW Golf R Variant.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Volkswagen



VW Golf R Variant.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Volkswagen



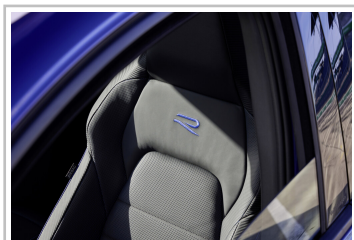
VW Golf R Variant.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Volkswagen



VW Golf R Variant.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Volkswagen



VW Golf R Variant.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Volkswagen



VW Golf R Variant.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Volkswagen



Proberunde im noch getarnten VW Golf R.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Volkswagen/Uli Sonntag



Proberunde im noch getarnten VW Golf R.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Volkswagen/Uli Sonntag



Proberunde im noch getarnten VW Golf R.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Volkswagen/Uli Sonntag



Proberunde im noch getarnten VW Golf R.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Volkswagen/Uli Sonntag
