

VW Golf R Variant: Unterwegs mit Hans-Joachim Stuck

Von Tim Westermann

Platz nehmen in den Sportssitzen, den Zündschlüssel umdrehen und sofort den kernigen Klang von 300 PS in den Ohren - so stellt sich uns der neue Golf R Variant vor, noch vor dem Beginn unserer Testfahrt auf dem Racetrack Ascari nördlich vom spanischen Malaga. Dann den Wahlhebel des Sechs-Gang-DSG auf D und von den Bremse voll aufs Gaspedal umsteigen. Schon katapultiert dieser Familien-Van seine Besatzung aus dem Stand in gerade einmal fünf Sekunden auf Tempo 100 und beschleunigt mächtig weiter.

Das regelbare ESP (ESC Sport) sorgt in dieser Extremsituation auf der Rennstrecke für besonderen Fahrspaß. Mit weniger aggressivem oder ganz abgeschaltetem ESP im halben Drift spektakulär durch die Schikanen der Strecke - das ist zwar nicht die schnellste Fahrweise, aber sie bringt den meisten Spaß, wenn man voll und optimal aus dem Kurven herausbeschleunigen kann - genauso wie mit einem normalen R, aber mit einem „kleinen“ Unterschied.

„Länge läuft eben“, schmunzelt Rennlegende und Volkswagen-Markenbotschafter Hans-Joachim Stuck. Was er meint? Der Variant ist auf der Geraden rund drei km/h schneller als der normale Golf R. Den Beweis dafür kann uns „Striezel“ auf dem kurvenreichen Ascari-Kurs nicht erbringen. Aber er zeigt uns, wie ein Profi mit der Familien-Kutsche auf die Piste geht.

„Wir haben das Fahrwerk für den Golf auf der Nordschleife abgestimmt“, sagt Stuck mit einem fast wehmütigen Blick. Denn um sein berufliches Wohnzimmer, den legendären Nürburgring, steht es schlecht. Finanzielle Probleme plagen die Betreiber der in den 1920er-Jahren erbauten Strecke seit langem. „Zu wenig Rennveranstaltungen im Jahr“, weiß Stuck und fügt hinzu: „Es ist so schade. Die Nordschleife ist so eine tolle Rennstrecke. Sie bietet alles und ist fahrerisch jedes Mal eine große Herausforderung - auch für mich. Aber es immer eine echte Gaudi.“

Darum fährt Hans-Joachim Stuck bis heute regelmäßig Renntaxi auf dem Ring, den Jackie

Stewart einst „Grüne Hölle“ taufte. Die meisten Hersteller gehen für die Abstimmungsfahrten ihrer Neuentwicklungen auf die gut 20 Kilometer lange Piste in der Eifel. Sie fordert vom Auto alles ab, was das Fahrwerk später so alles aus der Ruhe bringen könnte. Dabei gilt: Eine Runde Nordschleife über 20 Kilometer entspricht 200 Kilometern auf normalen Straßen.

Herausgekommen ist bei der Prozedur in der grünen Hölle für den Golf R Variant ein passendes und packendes Paket aus Mechanik und Elektronik. Parallel zu der als Längssperre fungierenden Haldex-Kupplung übernehmen dabei die in die Electronic Stability Control (ESC) integrierten elektronischen Differenzialsperren (EDS) die Funktion von Quersperren. Beim Golf R Variant kommen die elektronischen Differenzialsperren als sogenanntes Vierrad-EDS an beiden Achsen zum Einsatz.

Für die rechte Kurvenwilligkeit sorgen das XDS+ an Vorder- und Hinterachse. Das bremst bei schneller Kurvenfahrt die kurveninneren Räder an, dreht den Variant also in die Kurven hinein, was man auf Ascari auf der Rechts-Links-Schikane am Ende der Zielgerade eindrucksvoll erleben kann.

Der Golf R Variant wurde jedenfalls so fein abgestimmt, das er mit sämtlichen elektronisch anwählbaren Fahrprofilen ein sicherer Begleiter ist. In unserem Fall besticht er im Modus „Race“: Giftig hängt der lange Golf am Gas und bietet in jeder Lage genug Reserven. In der engen Links-Steilkurve hält er genauso treu die Spur wie beim rapiden Lastwechsel in den schnellen Schikanen. Natürlich fährt man in solch einem Stil nicht im öffentlichen Straßenverkehr. Dennoch ist es für den ambitionierten Fahrer ein gutes Gefühl, im Zweifel die Möglichkeit zu haben, auf der Rennpiste adäquat „spielen“ zu können.

Wer das nicht will, der kann bei Volkswagen mittlerweile aus einem breiten Angebot der Golf Variant wählen. Da gibt es den Normalen der Baureihe mit einer Auswahl an Dieseln und Benzinern zwischen 92 kW / 125 PS und 110 kW / 150 PS in den bekannten Ausstattungsvarianten Trend, Comfort, Highline bis hoch zum Lounge-Modell. Dazu kommen der Alltrack mit Allradantrieb und höherer Bodenfreiheit, der TDI Blue Motion, ein Variant mit Gasmotor und auch ein GTD Variant, also ein ganzer Strauß an Möglichkeiten für den Golfer. Aber nur einer verfügt über die „Race“-Taste. Da will die Kaufentscheidung gut überlegt sein, nicht nur der Familie, auch des Preises wegen. Der Variant ist ab 19 575 Euro zu haben; der Preis für den Golf R Variant beginnt bei 42 925 Euro. Da braucht es schon echte Begeisterung und eine Monatskarte für Ascari oder die grüne Hölle. (ampnet/tw)

Volkswagen Golf Variant GTD 2.0 TDI 4Motion DSG

Motor: R4-TSI-Ottomotor, 1984 ccm, Turbo, Direkteinspritzer

Leistung: 221 kW / 300 PS bei 5500 - 6200 U/min

Max. Drehmoment: 380 Nm von 1800 - 5500 U/min

Höchstgeschwindigkeit: 250 km/h

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 5,1 Sek.

ECE-Durchschnittsverbrauch: 7,0 Liter

CO₂-Emissionen: 164 g/km (Euro 6)

Effizienzklasse D

Leergewicht / Zuladung: min. 1574 kg / max. 581 kg

Kofferraumvolumen: 605 Liter, erweiterbar auf 1620 Liter

Reifen: 225/40 R 18

Basispreis: 42 925 Euro

Bilder zum Artikel



Volkswagen Golf R Variant und Hans-Joachim Stuck.



Volkswagen Golf R Variant und Hans-Joachim Stuck.



Volkswagen Golf R Variant und Hans-Joachim Stuck.



Volkswagen Golf R Variant.



Volkswagen Golf R Variant.



Volkswagen Golf R Variant und Hans-Joachim Stuck.



Volkswagen Golf R Variant



Volkswagen Golf R Variant
