
Fahrbericht Volkswagen Golf R: Perfektion mit 320 PS

Von Jens Meiners, cen

Seit Mitte der 70er-Jahre ist der Golf GTI der Inbegriff des sportlichen Kompaktwagens – und es bedurfte seiner eigenen Schöpfer, um ihn zu entthronen: Mit dem nochmals schärferen, gleichzeitig erwachseneren R32. Er war in der vierten und fünften Golf-Generation mit einem 3,2-Liter-VR-6 verfügbar und mutierte mit der sechsten Generation und dem Wechsel zu einem Hochleistungs-Vierzylinder zum Golf R. Jetzt kommt das Spitzenmodell in der achten Golf-Generation – mit einem 2,0-Liter-TSI, der stolze 320 PS (235 kW) leistet.

Stilistisch präsentiert sich der Golf R evolutionär: Die Lichteiste vorn und die schlanken Rückleuchten sorgen für einen futuristischen Auftritt, die Schultern sind muskulöser als beim Vorgänger. Die Karosserie ist kompakt und praktisch, und damit ist der Golf R trotz des durch den Allradantrieb etwas größeren Wendekreises ein ideales Stadtauto. Vorne und hinten ist reichlich Platz für Passagiere, der Kofferraum ist großzügig bemessen.

Das Interieur des Golf R ist viel moderner als beim Vorgänger gestaltet. Kompliment an die Entwickler: Sie haben es geschafft, Kosten herauszunehmen, ohne dass dies dem Gesamteindruck abträglich wäre. Die sichtbaren Oberflächen sind immer noch weit über dem Klassendurchschnitt, und jetzt wird der Fahrer umgeben von ausgesprochen futuristischen, digitalen Instrumenten und kapazitiven Tastenfeldern.

Das sieht gut aus, funktioniert jedoch leider nicht immer so zuverlässig wie klassische Schalter. Das Ablenkungspotential ist erheblich: Mal wird ein Kommando missverstanden, mal die falsche Funktion angewählt. Doch der Nutzer fügt sich: Niemand möchte die Konzepte der Zukunft in Frage stellen – auch wenn sich in der konkreten Anwendung Zweifel manifestieren.

Das digitale Cockpit bietet jedenfalls Verbesserungspotential. Es stört bei einem so sportlichen Auto, dass man sechs Schritte ausführen muss, um die Stabilitätskontrolle in den Sport-Modus zu versetzen oder abzuschalten. Und es wäre gut, wenn man nicht nur mannigfache Randinformationen, sondern auch den Drehzahlmesser einblenden könnte, wenn der Landkarten-Modus gewählt wird. Die autonomen Fahrfunktionen wie der Spurhalteassistent funktionieren hingegen tadellos. Es wäre dennoch zu begrüßen, wenn man sie mit einem einfachen Tastendruck abschalten könnte, anstatt sich während der Fahrt durch Untermenüs wühlen zu müssen.

Unser Testwagen ist mit dem Performance-Paket ausgerüstet, das mit zwei extrem sportlichen Fahrprofilen aufwartet und die Spitzengeschwindigkeit auf 270 km/h anhebt. Und er verfügt über die sündhaft teure Akrapovic-Auspuffanlage, die sich nicht nur durch eine eindrucksvolle Optik auszeichnet, sondern beim Gaswegnehmen auch akustisch ohne Zurückhaltung auf sich aufmerksam macht.

Der spontan ansprechende 2,0-Liter-TSI beeindruckt. Er liefert 420 Newtonmeter Drehmoment, das auf einem Plateau von 2100 bis 5350 Umdrehungen in der Minute anliegt und über einen variablen Allradantrieb auf alle vier Räder übertragen wird. Die Fahrleistungen sind außergewöhnlich gut: Der Spurt von 0 auf 100 km/h dauert nur 4,7 Sekunden, abgeregelt wird bei 250 oder bei 270 km/h. Unser Testwagen verfügte trotz Performance-Paket über eine 250-km/h-Abregelung, wobei die Abregelschwelle deutlich spürbar ist. Der Spritverbrauch ist stark vom Fahrstil abhängig; es ist möglich, mit rund sieben Litern pro 100 Kilometer auszukommen, man kann aber auch das doppelte

verbrauchen.

Das Sieben-Gang-Doppelkupplungsgetriebe schaltet blitzschnell und ist meistens in der Lage, die nächsten Aktionen des Fahrers präzise vorausszusehen. Der siebte Gang ist ein Fahrgang, und bei angehobener Abregelung kann die V-max nur im obersten Gang erreicht werden. Wir finden es übrigens schade, dass es kein Sechs-Gang-Handschaltgetriebe mehr gibt. Es wird zwar weitergebaut, aber nur in Nordamerika angeboten.

Die Kraftentfaltung ist nicht explosiv, aber linear und kraftvoll bis in den oberen Bereich. Die Schaltvorgänge erfolgen im Komfort-Modus relativ früh, im Race-Modus genau zum richtigen Zeitpunkt, das synthetische Klangbild ist einstellbar. Das Fahrwerk bringt die Kraft problemlos auf die Straße: Der Golf R lenkt präzise ein, das Fahrverhalten ist bis in den Grenzbereich neutral.

Für engagierte Fahrer bietet das Performance-Paket den Special-Modus; er ist auf die Nürburgring-Nordschleife abgestimmt und passt damit für Landstraßen perfekt. Hier verharrt der Golf R lange in niedrigen Gängen, die Fahrdynamiksysteme sind aufs höchste gespannt, die Dämpfung eher weich eingestellt. Der Drift-Modus wiederum verleiht dem Golf R einen deutlich übersteuernden Charakter, der dem Könner die Option gibt, das Fahrzeug auch per Gasfuß zu steuern.

Mit überragenden Fahrleistungen und sauber abgestimmtem Fahrwerk belegt der Golf R die Leistungsfähigkeit der MQB-Plattform, auf der er aufbaut. Er eignet sich gleichermaßen als Stadtauto, Sportwagen und Langstreckenlimousine – und distanziert sich damit klar von anderen, bisweilen etwas halbstarke Angeboten in seiner Klasse. Ein Nebeneffekt dieser Charakteristik mahnt zur Aufmerksamkeit: Man unterschätzt eigentlich ständig die gefahrene Geschwindigkeit.

Das überzeugende Paket hat indessen seinen Preis. Mindestens 48.018 Euro müssen für einen Golf R den Besitzer wechseln. Dafür lässt er wenige Wünsche übrig. Vielleicht aber diesen: Es wäre nicht schlecht, wenn es beim teuersten Golf eine ähnlich große Farbauswahl wie bei den günstigeren Versionen gäbe – zumal Volkswagen das eindrucksvolle Programm an Sonderfarben kürzlich ersatzlos gestrichen hat. Nur drei Farben sind zu wenig – diese Einschränkung findet sich weder bei anderen Golfen noch bei anderen R-Modellen von Volkswagen. (ampnet/jm)

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.
NEFZ-Durchschnittsverbrauch: 7,0 Liter
Effizienzklasse: D
CO2-Emissionen: 161 g/km (Euro 6d)
Leergewicht / Zuladung: min. 1551 kg / max. 479 kg
Bereifung: 225/40 R 18
Basispreis: 48.018 Euro

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



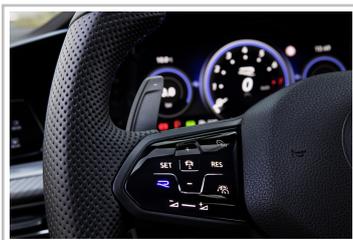
VW Golf R.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



VW Golf R.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



VW Golf R.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



VW Golf R.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



VW Golf R.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen
