

---

## Vorstellung VW Golf R Variant: Rasende Zugmaschine

Von Frank Wald

Zugegeben, die Frage ist natürlich erlaubt, wer einen Familien-Kombi mit 320 PS (235 kW), radselektivem Allradantrieb, „Nürburgring-Modus“ oder „Drift-Fahrprofil“ und Anhängerkupplung braucht? Beim neuen VW Golf R Variant sind es angeblich Leute, „wo die Kinder aus dem Haus sind und die für ihren sportlichen Lebensstil Platz brauchen oder auch mal ein Segelboot oder Pferdeanhänger ziehen“, beschreibt R-Sprecher Bastian Ulmer die Zielgruppe des „stärksten Golf Variant aller Zeiten“. Auch wenn die dafür vermutlich heutzutage eher zum SUV greifen würden. Allerdings entginge ihnen dann was. Denn sind Mountain-Bike, Boot und Pferd erstmal zu Hause abgeliefert, wird der Power-Kombi auf Knopfdruck zur Rennmaschine.

Analog zur Kurzheckversion fährt auch der Golf R Variant mit dem identischen zwei Liter großen Vierzylinder-Turbo, der sein üppiges Drehmoment von 420 Newtonmeter via 7-Gang-DSG-Getriebe und Allradantrieb 4Motion auf die Straße bringt und so in 4,9 Sekunden aus dem Stand auf Tempo 100 stürmt. Wobei auch hier das R Performance Torque Vectoring genannte System der radselektiven Antriebsverteilung den braven Kombi zum Kurvenkünstler mutieren lässt, indem es die Kraft nicht nur variabel zwischen Vorder- und Hinterachse verteilt, sondern bis zu 100 Prozent auch zwischen dem rechten und linken Hinterrad. Je nach Lenk- und Gierwinkel, Gaspedalstellung und Querbeschleunigung wird so der Kurvenradius verkleinert, mögliches Untersteuern vermieden und zusammen mit der serienmäßigen Progressivlenkung ein spürbar ebenso dynamischeres wie stabiles Fahrverhalten erzeugt.

Über die Mode-Taste lassen sich die einzelnen Fahrprogramme Comfort, Sport, Race und Individual aufrufen, wobei der Wagen immer im Sport-Modus startet. Durch längeren Tastendruck auf den blauen R-Button im Multifunktionslenkrad lässt sich das Race-Profil aber auch direkt zuschalten – was sofort zu hören und zu spüren ist. Hier sind dann unter anderem das DSG, die optionalen elektronischen Dämpfer, die Lenkung und der Allradantrieb sportlicher abgestimmt und auch der Motorsound wird über die Abgasklappen schärfer. Zum richtigen Renner wird der 1630 Kilogramm schwere Power-Kombi jedoch erst mit dem „R-Performance“-Paket (2095 Euro), bei dem nicht nur die Höchstgeschwindigkeit von 250 auf 270 km/h angehoben und 19- statt der serienmäßigen 18-Zöller montiert sind, sondern auch die beiden eingangs erwähnten Fahrprofile im Menü auftauchen.

Zum einen das selbst erklärende und vor Aktivierung zustimmungspflichtige „Drift“, das zum Einleiten desselben gezielt das kurvenäußere Hinterrad abbremst, um „abseits öffentlicher Strecken ein neues Fenster der Fahrdynamik“ zu öffnen, wie der Pressetext fabuliert. Und „Special“, das den so genannten Nürburgring-Modus mit speziell auf die Besonderheiten der Nordschleife abgestimmter Einstellungen aufruft, weswegen die Instrumentenbeleuchtung grün – in Anlehnung an das mythisch-verklärte „Grüne Hölle“-Etikett – aufscheint. Selbstverständlich lässt sich dazu auch das elektronische Stabilitätssystem ESC individuell anpassen oder auch komplett ausschalten. Für zuverlässige Verzögerung sorgt eine fein zu dosierende Hochleistungsbremse mit 18-Zoll-Bremsscheiben inklusive blauen Bremssätteln mit R-Logo.

Koordiniert wird das Ganze durch den Fahrdynamikmanager, der neben den elektronischen Differenzialsperren und dem adaptiven DCC-Fahrwerk mit geregelten Dämpfern (1045 Euro) bei jedem Fahrmanöver die elektromechanischen Funktionen der einzelnen Regelsysteme koordiniert ansteuert. Eine Anpassung der radindividuellen Dämpfung (200 mal pro Sekunde) etwa sorgt für ein besonders agiles und präzises Handling, gezielte Bremsengriffe an der kurveninneren Fahrzeugseite reduzieren parallel dazu im Übergangs- und Grenzbereich das Untersteuern. Der Fahrdynamikmanager

---

verringert via DCC aber auch die Wankneigung, spricht auf kleinste Lenkbewegungen schneller an, verbessert die Traktion und korrigiert gezielt unter- oder übersteuerndes Fahrverhalten. Unterm Strich entsteht so ein großer Spagat zwischen gemütlichem Alltagsbummler und fokussiertem Sportwagen, zwischen dem auf Knopfdruck in Millisekunden gewechselt werden kann.

Und dazu kann der 4,63 Meter lange Variant natürlich auch Kombi. Der auf 2,68 Meter gestreckte Radstand schafft ordentlich Platz für Mensch und Gepäck. So wuchs in der zweiten Sitzreihe die Beinfreiheit um 40 auf 941 Millimeter. Dahinter fasst der Kofferraum nun 611 Liter, sechs mehr als beim Vorgänger. Werden die Lehnen umgeklappt, vergrößert sich das Volumen auf 1642 Liter, ein Plus von 22 Litern. Und erstmals im Golf R Variant schafften die VW-Ingenieure unter dem schwarzen Heckdiffusor Platz für eine optionale (890 Euro) elektrisch aus- und einklappbare Anhängerkupplung, mit der sich bis zu 1,9 Tonnen an den Haken nehmen lassen. Und die obligatorische Dachreling ist natürlich auch dabei.

Alle übrigen „R-kennungszeichen“ übernahm der Variant von seinem Kurzheck-Bruder. Dazu gehören neben dem blau stilisierten R-Zeichen im Kühlergrill, auf der Heckklappe, in den Display- und Instrumentenanzeigen des Digital-Cockpits, auf Sitzlehnen und Fußmatten die speziell designten Frontstoßfänger und Lüftungsgitter mit blauer Querspange, die beim Start als LED-Streifen erstmals beleuchtet ist und seitlich als Tagfahrlicht bis in die Kotflügel reicht. In der Rückansicht fallen der schwarz lackierte Diffusor und die verchromten, klappengesteuerten Doppelendrohre der Sportabgasanlage ins Auge. Neben der typischen „R“-Farbe „Lapiz Blue Metallic“ ist der Ausnahme-Golf auch in „Pure White“ und „Deep Black Perleffekt“ zu haben

Auch die Innenausstattung ist nahezu identisch, wobei trotz des üppigen Einstiegspreis von 51.585 Euro nicht alles mit drin ist. So kosten etwa das schlüssellose Öffnen und Starten 455 Euro, das Navi- und Infotainmentsystem „Discover Media“ 620 Euro, in der erweiterten Version „Discover Pro“ 1455 Euro, ein Head-up-Display schlägt mit 700 Euro und selbst eine Netztrennwand für den Gepäckraum mit 180 Euro zu Buche. Auch so gut wie alle gängigen Assistenzsysteme zum Spur halten und wechseln, automatischen Lenken, (Not-)Bremsen und Einparken kosten extra. So kann der Basispreis mit ein paar weiteren Komfort-Features wie LED-Matrix-Scheinwerfer, Lederausstattung oder Harman Kardon-Soundsystem sowie den üblichen Kosten für Lackierung und Überführung schnell über 60.000 Euro springen. (aum/fw)

---

## Bilder zum Artikel



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

---



VW Golf R Variant.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Frank Wald

---



VW Golf R Variant.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Frank Wald

---



VW Golf R Variant.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Frank Wald

---



VW Golf R Variant.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Frank Wald

---



VW Golf R Variant.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Frank Wald

---



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

---