

VW-Weltpremieren IAA 2009

Beitrag von „Sittingbull“ vom 15. September 2009 um 13:22

Wolfsburg / Frankfurt, 15. September 2009 - Volkswagen präsentiert auf der 63. Internationalen Automobil-Ausstellung (IAA) in Frankfurt ein automobiles Update der Gegenwart und Zukunft. Das außergewöhnlich große Spektrum der insgesamt neun Weltpremieren reicht dabei von der Zero-Emission-Studie E-Up! über den seriennahen Prototypen des sensationellen 1-Liter-Autos L1, den wirtschaftlichen Polo Dreitürer, die supersparsamen BlueMotion-Versionen des Polo (3,3 l/100 km), Golf (3,8 l/100 km) und Passat (4,4 l/100 km) bis hin zum Supersportler Golf R (270 PS) und die neue Generation des Multivan / California (T5). Zahlreiche individualisierte Modelle wie drei neue, dynamische R-Line-Versionen (Golf, Scirocco und Passat CC) sowie das erste Fahrzeug unter dem neuen Top-Label Volkswagen Exclusive (Golf Variant) runden das Programm der IAA-Premieren ab.

Gemeinsamer Nenner aller neuen Volkswagen: höchste Effizienz. Und das gilt auch für den allradgetriebenen Golf R und den großen T5. Denn die realisierten Verbrauchseinsparungen erreichen selbst bei diesen zwei Modellen Werte von mehr als 20 Prozent. Auf dem Zeitstrahl zwischen heute, morgen und übermorgen repräsentieren die neuen Modelle des Polo, Golf, Passat, Multivan, California und die ebenfalls erstmals in Frankfurt gezeigte Fünfsitzerversion des erdgasbetriebenen Touran TSI EcoFuel (mit 670 Kilometern Reichweite) dabei die nachhaltigen und erschwinglichen Technologien der Gegenwart. Ein Fenster in die unmittelbare Zukunft stoßen dagegen die Studien E-Up! und L1 auf.

Weltpremiere 1: die Studie E-Up!

Die Zero-Emission-Studie E-Up! basiert auf Modulen der für das Jahr 2011 erwarteten New Small Family. Sie ist mit einer Länge von 3,19 Metern aber nochmals kompakter und zeigt, wie sich Volkswagen einen rein elektrisch angetriebenen Cityspezialisten des Jahres 2013 vorstellen könnte. Die kraftvoll und klar gezeichnete Karosserie des E-Up! folgt gestalterisch der neuen Volkswagen Design-DNA und zeigt Kult-Potential. Denn schon lange hat kein Ultrakompakter mehr - der nicht auf Retro setzt sondern neue Wege aufzeigt - derart sympathische sowie zeit- und klassenlose Qualitäten an den Tag gelegt. Innen überrascht der kleinste Volkswagen aller Zeiten zudem mit einer in dieser Form nie zuvor realisierten Raumausnutzung. Drei Erwachsene und ein Kind haben im E-Up! bequem Platz; mit einer Ladung der Lithium-Ionen-Batterien reisen sie rund 130 Kilometer emissionsfrei durch die City.

Weltpremiere 2: die Studie L1

Weltweit einmalig ist das Konzept des L1. Dank einer mit Carbon*fasern verstärkten Kunststoff-Karosserie (CFK) wiegt er nur 380 Kilogramm. Angetrieben wird der Zweisitzer von einem neu ent*wickelten Common-Rail-Turbodiesel (Zweizylinder-TDI) und einem Elektromotor. Mit einem Durchschnittsverbrauch von 1,38 Litern Diesel avanciert der voll alltagstaugliche und extrem aerodynami*sche L1 (Cw 0,195!) zum sparsamsten Hybrid-Automobil der Welt. Die CO2-Emissionen der 160 km/h schnellen Studie betragen ledig*lich 36 g/km. Sollte der L1 ebenfalls 2013 in Serie gehen, würde damit ein völlig neues Fahrzeug-Leichtbaukonzept debütieren und so eine neue Ära der Automobilproduktion beginnen. (Detaillierte Infos zum E-Up! und L1 finden Sie in separaten Pressemappen.)

Weltpremiere 3: der Polo Dreitürer

Ebenfalls als Weltpremiere präsentiert Volkswagen auf der IAA den jüngsten Spross der Polo-Familie: einen agilen Dreitürer. Durch die im Vergleich zum Fünftürer längeren Türen, das neu gestaltete Band der Seitenscheiben sowie filigran-sportliche C-Säulen ergibt sich in der Silhouette eine nahezu coupéhafte Anmutung. Zur Marktein*führung im Herbst wird es den extrem hochwertigen und sicheren Dreitürer in sechs Motorversionen (44 kW / 60 PS bis 77 kW / 105 PS) und drei Ausstattungsvarianten (Trendline, Comfortline, High*line) geben. Den Einstieg in die Baureihe markiert fortan der drei*türige Polo 1.2 Trendline inklusive ESP zum Preis von 12.150 Euro. Die Polo-Familie nimmt damit immer vehementer Fahrt auf. Erklär*tes Ziel: Erfolge auf Golf-Niveau in der Polo-Klasse.

Weltpremieren 4, 5 und 6: Polo, Golf und Passat als BlueMotion

Was machbar ist, wenn die besten verfügbaren, aber erschwinglichen Technologien unserer Zeit sinnvoll vernetzt werden, demonstriert Volkswagen in Frankfurt mit einer neuen BlueMotion-Generation des Polo, Golf und Passat. Alle drei feiern ihre Weltpremiere als Serienversion auf der IAA; und alle drei werden ab Herbst bestellbar sein. Jedes dieser BlueMotion-Modelle definiert die Themen Ver*brauch, Emissionen und Kosten in seinem Segment völlig neu. Bei*spiel Polo BlueMotion (55 kW / 75 PS): Die zweite Generation des Trendsetters avanciert mit einem Durchschnittsverbrauch von nur 3,3 Litern auf 100 Kilometern zum „3-Liter-Auto“ der Neuzeit und zum sparsamsten Fünfsitzer der Welt. Sein 45-Liter-Tank ermöglicht eine theoretische Reichweite von 1.363 Kilometern! Erschwinglicher Grundpreis des Hightech-Sparers in Deutschland: 16.575 Euro.

Zur Nebensache werden Tankstellen auch im neuen Golf BlueMotion (77 kW / 105 PS). Dank eines Verbrauchs von nur 3,8 Litern Diesel (99 g/km CO₂) empfiehlt er sich als das sparsamste Auto seiner Klasse. Die theoretische Reichweite liegt in diesem Fall bei 1.447 Kilometern (55-Liter-Tank). Der neue Golf BlueMotion wird in Deutschland zu Preisen ab 21.650 Euro auf den Markt kommen. Erst recht rekordverdächtig ist die Reichweite des neuen Passat Blue*Motion

(77 kW / 105 PS). Bei einem Durchschnittsverbrauch von lediglich 4,4 Litern Diesel (114 g/km CO₂) schafft er dank 70-Liter-Tank 1.591 Kilometer! Sparsamer ist weltweit zur Zeit kein anderes Auto dieser Größenordnung unterwegs. Zu den BlueMotionTechno*logies der drei Volkswagen gehört ein Paket verschiedenster High*techkomponenten wie die Energie-Rückgewinnung beim Bremsen (Rekuperation) und ein Start-Stopp-System (Motorabschaltung, etwa an roten Ampeln) sowie eine individualisierte Ausstattung. Volkswa*gen wird den Passat BlueMotion mit diesen nachhaltigen Techno*logie- und Ausstattungsfeatures in Deutschland zu Preisen ab 27.850 Euro anbieten.

Weltpremiere 7: Golf R als stärkster Golf aller Zeiten

Automobile Leidenschaft hat nach wie vor etwas mit Leistung zu tun. Dass allerdings selbst im sportlichen Highend-Bereich die Ver*brauchswerte nach unten korrigiert werden können, demonstriert Volkswagen mit der Weltpremiere des 199 kW / 270 PS starken Golf R. Der Clou: Waren es im abgelösten Golf R32 (184 kW / 250 PS) noch 10,7 Liter Kraftstoff, die auf 100 Kilometern von der Ein*spritzeanlage verarbeitet wurden, sind es beim neuen Golf R dank aufgeladenem Hightech-TSI nur noch 8,5 Liter – 2,2 Liter oder 21 Prozent weniger! Der allradgetriebene Golf R (350 Newtonmeter Drehmoment zwischen 2.500 und 5.000 U/min) sprintet in 5,7 Sekunden auf 100 km/h (Golf R DSG: 5,5 Sekunden) und erreicht elektronisch begrenzte 250 km/h. Zwei der vielen optischen Er*kennungszeichen des von Volkswagen Individual konzipierten Aus*nahme-Golf: neu entwickelte LED-Rückleuchten und LED-Tagfahr*lichter. Bestellt werden kann der Golf R in Deutschland bereits zum Jahresende.

Vier neue Modellvarianten: R-Line und Exclusive

Für alle jene Kunden, die sich eine besonders dynamische Karos*serie- und Innenraum-Gestaltung im Geiste der leistungsgesteigerten R-Modelle, gleichwohl aber einen Benziner oder Diesel mit weniger Leistung wünschen, haben die Veredelungsspezialisten von Volks*wagen Individual die „R-Line“ konzipiert. Gleich drei komplett neue Modelle dieser Serie präsentiert das Unternehmen weltweit erstmals auf der IAA: den Golf R-Line, Scirocco R-Line und Passat CC R-Line. Sie alle werden in diesem Herbst auf den Markt kommen. Neu positioniert wurde zudem die Produktmarke „Volkswagen Indivi*dual“; sie wird künftig unter dem Label „Volkswagen Exclusive“ firmieren und ein Spektrum besonders edler Modelle und Aus*stattungsfeatures bündeln. Doppelpremiere dabei: Als erstes Exclu*sive-Modell wird der neue Golf Variant zu haben sein; er schlägt mit seiner edlen Kom*plettlederausstattung und zahlreichen weiteren Individualisierungen die Brücke vom Allrounder zum Lifestyle-Kombi.

Weltpremieren 8 und 9: Multivan und California

Transporter, Caravelle, Multivan und California – das sind die vier Grundversionen eines millionenfach gebauten Bestsellers. Mit der Weltpremiere von Multivan und California auf der

IAA startet nun eine neue Generation der Erfolgsmodelle von Volkswagen Nutz*fahrzeuge durch. Die weitreichend perfektionierte Neuauflage ist sparsamer, emissionsärmer, wirtschaftlicher, komfortabler, sicherer, cleverer und souveräner als je zuvor. Bereits zur IAA beginnt der Vorverkauf aller vier Grundversionen. Die Karosseriegestaltung des Bestsellers folgt jetzt der neuen Volkswagen Design-DNA. Einen riesigen Sprung machte die intern T5 genannte Baureihe zudem technisch. Beispiel Motoren: Die neuen, sparsameren und extrem leisen Turbodiesel (TDI mit 62 kW / 84 PS bis 132 kW / 180 PS) verfügen nun über eine Common-Rail-Einspritzung. Dank der neuen TDI konnten die Verbrauchswerte um bis zu 1,9 Liter und die CO₂-Emissionen analog um 52 g/km reduziert werden; alle Motoren erfül*len zudem die Euro-5-Abgasnorm. Darüber hinaus kommt weltweit erstmalig optional in dieser Klasse ein 7-Gang-Doppelkupplungs*getriebe (DSG) zum Einsatz. Ebenfalls als Option steht ein neuer, elektronisch gesteuerter Allradantrieb (4Motion) zur Verfügung.

Beitrag von „Sittingbull“ vom 15. September 2009 um 18:47

Wolfsburg / Frankfurt, 15. September 2009 - Technischer Durchbruch für das 1-Liter-Auto: Volkswagen präsentiert auf der Internationalen Automobil-Ausstellung (IAA) in einer Weltpremiere die Studie des künftigen L1. Es ist der erste Ausblick auf die Serienversion. Das Full-Hybrid-Fahrzeug wiegt dank seiner mit Carbonfasern verstärkten Kunststoff-Karosserie (CFK) nur 380 Kilo. Mit einem Durchschnittsverbrauch von 1,38 Litern Diesel avanciert dieser alltagstaugliche und extrem aerodynamische (C_w 0,195!) Volkswagen zum sparsamsten Automobil der Welt. Die CO₂-Emissionen des 160 km/h schnellen L1 betragen analog 36 g/km.

Retrospektive: Vor sieben Jahren pilotierte Dr. Ferdinand Piëch, da*mals Vorstandsvorsitzender und heute Aufsichtsratsvorsitzender der Volkswagen AG, einen Prototypen von Wolfsburg nach Hamburg, wie es ihn nie zuvor gegeben hatte: das Volkswagen 1-Liter-Auto –weltweit das erste Auto mit einem Verbrauch von einem Liter Kraftstoff. Mann und Maschine schrieben Automobilgeschichte. Im April 2002 jedoch war auch klar, dass die Zeit für eine Serienfer*tigung des 1-Liter-Autos weit in der Zukunft liegen würde. Allein die Herstellung der Karosserie aus einem mit Carbonfasern ver*stärktem Kunststoff (CFK) war aus Kostengründen nicht darstellbar. Doch schon 2002 prophezeite Dr. Ferdinand Piëch, dass die Zeit für das 1-Liter-Auto und CFK als industriell einsetzbarem Werkstoff kommen würde. 2009 nun ist es so weit: Volkswagen macht auf der IAA in Frankfurt (17. bis 27. September) mit der zweiten Generation des Geniestreichs eindeutig klar: Der L1 wird entwickelt; als Update der Zukunft. Mit komplett neuer Technologie und neuem Design. Revolutionär und seriennah.

„Es ist eine gigantische Herausforderung, die Fertigung des Mono*coque aus CFK im Hinblick auf die Kosten in den Griff zu bekom*men“, so Dr. Ulrich Hackenberg, Volkswagen Markenvorstand des Bereichs Entwicklung. Technisch wie optisch gilt die CFK-Karos*serie

bereits jetzt als eine Meisterleistung im Automobilbau. Einmalig dabei: das Verhältnis der Dimensionen. Während die Länge des L1 mit 3.813 Millimetern noch in etwa der eines Volkswagen Fox und die Höhe von 1.143 Millimetern fast der eines Lamborghini Murciélago entspricht, gibt es für die aerodynamisch optimierte Breite (1.200 Millimeter) weltweit keine Vergleichsgröße.

L1-Philosophie - Definition einer neuen Automobilart

Volkswagen hatte bei der Entwicklung beider Prototypen-Generatio*nen schlichtweg alles in Frage gestellt, was für gewöhnlich ein Auto auszeichnet. Zentraler Ausgangspunkt war dabei der Karos*serieaufbau und damit eine Kernfrage: Wie muss ein Auto aussehen und beschaffen sein, das so wenig Energie wie nur möglich ver*braucht? Die logische Antwort: extrem aerodynamisch und leicht. Das allerdings unter einer nicht zu diskutierenden Bedingung: maximale Sicherheit. Der Lösungsansatz: ein schmaler Zweisitzer mit CFK-Karosserie!

Die dazu passende Sitzanordnung steuerten die kompromisslos aero*dynamischen Segelflugzeuge bei: hintereinander. Denn das reduziert die Widerstandsfläche. Ähnlich wie bei einem Segler, erfolgt denn auch der Einstieg in die Studie über die seitlich öffnende Dachhaube. Mit der zweiten Generation wurde das Konzept weiter geschärft, jedes Bauteil neu konstruiert, ein spezielles Fahrwerk mit Alukom*ponenten entwickelt und vor allem die entscheidende CFK-Techno*logie aus der Formel 1 und dem Flugzeugbau in die Automobil*fertigung transferiert und mit dem in dieser Form einmaligen Hybridantrieb seriennah kombiniert. 2013 wäre eine gutes Jahr für den Beginn der Zukunft.

Beitrag von „Sittingbull“ vom 15. September 2009 um 19:17

Wolfsburg/ Frankfurt, September 2009. Automobile Leidenschaft hat – auch 2009 – nach wie vor etwas mit Leistung zu tun. Dass allerdings selbst im sportlichen Highend-Bereich die Verbrauchswerte nach unten korrigiert werden können, demonstriert Volkswagen auf der IAA mit der Weltpremiere des neuen Golf R. Und zwar ohne den Hauch eines Dynamikverlustes. Im Gegenteil: Traditionell eroberte bislang jede neue R-Version dieser Baureihe den Titel „stärkster Golf aller Zeiten“. Nunmehr 199 kW / 270 PS (bei 6.000 U/min) setzen diese dynamische Tradition souverän fort; der Vorgänger überwies 184 kW/ 250 PS Richtung Allradantrieb. Der Clou dabei: Waren es im abgelösten Golf R32 noch 10,7 Liter Kraftstoff, die auf 100 Kilometern von der Einspritzanlage verarbeitet wurden, sind es beim neuen Golf R nur noch 8,5 Liter – 2,2 Liter oder 21 Prozent weniger! Die CO₂-Emission reduzierte sich von 255 auf 199 g/km. Wie alle R-Modelle, wurde auch dieses von Volkswagen Individual konzipiert.

Parallel verbesserten sich die Fahrleistungen. Von 0 auf 100 km/h sprintet der neue Golf R – ebenfalls wieder per Allrad angetrieben – in 5,7 Sekunden. Beim Vorgänger blieb die Stoppuhr nach 6,5 Sekunden stehen. Die 1.000-Meter-Markierung lässt der Neue in 25,4 Sekunden hinter

sich; der schon meisterliche Golf R32 schoss nach 26,7 Sekunden an dieser Marke vorbei. Noch besser legt sich der optional per DSG geschaltete Golf R ins Zeug: Er sprintet in sensu tunc in 5,5 Sekunden auf 100 km/h und begnügt sich an der Zapfsäule nach 100 Kilometern mit 8,4 Litern (analog 195 g/km CO₂). Die enorme Effizienz-Steigerung des neuen Golf R ist keine Zauberei, sondern ein Ergebnis hochmodernen Downsizings. Der legendäre Vorgänger schöpfte aus dem Hubraum von 3,2 Litern („32“) und sechs Zylindern seine Leistung. Im Neuen sind es vier Zylinder und 2,0 Liter Hubraum. Allerdings gehören die zu einem hochmodernen Benzindirekteinspritzer mit Turboaufladung (TSI). Und diese Hightech-Allianz ist einem klassischen Sechszylinder mit Saugrohreinspritzung an der Zapfpistole und auf der Piste überlegen. Dass dabei selbst der begleitende Sound eines Vierzylinders überzeugen kann, beweisen seit Jahren die fünfte und sechste Generation des Golf GTI, die ebenfalls von einem Vierzylinder-TSI befeuert werden. Und der Golf R zeigt hier ein nochmals größeres „Klangspektrum“.

Überzeugend ist auch die Drehmoment-Charakteristik des TSI. Zum Vergleich: Der Sechszylinder des Vorgängers entwickelte bei 2.500 U/min ein maximales Drehmoment von 320 Newtonmetern. Und das war schon verdammt gut. Der aufgeladene Vierzylinder-Direkteinspritzer des neuen Golf R wuchtet dagegen 350 Newtonmeter auf die Kurbelwelle, stellt den Wert ebenfalls ab 2.500 U/min bereit, hält diese Spitze aber bis 5.000 U/min. Damit bietet der Neue eine faszinierendere Grunddynamik. Nur in einer Disziplin gibt es zwischen dem Golf R32 und Golf R einen Gleichstand: bei der Höchstgeschwindigkeit von 250 km/h (beim Golf R elektronisch begrenzt).

Im neuen Golf R kommt der sehr flexibel per Turbolader bis in höchste Leistungsbereiche variierbare Benzindirekteinspritzer der Baureihe EA113 zum Einsatz. Die Literleistung des 1.984 cm³ großen TSI liegt bei respektablen 100,3 kW / 136,6 PS. Dementsprechend souverän ist das Ansprechverhalten des Motors, der in jedem Drehzahlbereich im Zeitfenster eines Lidschlages spontan abrufbaren Schub bereithält. Akustisch unterstreicht der Motor sein Potential wie angedeutet genauso eindrucksvoll. Optisch ebenfalls: Mittig im Stoßfänger sind unterhalb des hier integrierten Diffusors die zwei verchromten Endrohre der Anlage zu sehen – ein „R-Kennungszeichen“, das auch den Vorgänger auswies.

Der Reihen-Vierzylinder baut seinen mächtigen Schub über eine Abgas turboaufladung (bis zu 1,2 bar Ladedruck) samt Ladeluft kühlung auf. Gesteuert wird der nur 152 Kilo schwere Motor über ein vollelektronisches Motormanagement mit E-Gas. Die Kolben des Vierzylinders wurden gegenüber den schwächeren TSI-Versionen mit verstärkten Bolzen ausgestattet. Stärker ausgelegt wurden zudem die Pleuel, um das hohe Drehmoment sicher auf die Kurbelwelle zu übertragen. Aufgrund der vehement einsetzenden Motorkräfte wurde last but not least auch der Zylinderblock versteift.

Auf die Straße bringt der Golf R die Power des TSI serienmäßig über die neueste Generation des Volkswagen Allradantriebs 4Motion. Das System wurde gegenüber der im Golf R32 eingesetzten Version signifikant weiter entwickelt. Vor allem die Kraftübertragung zwischen der Vorder- und Hinterachse – und damit die in einem Ölbad laufende Allradkupplung – zeigt im Vergleich zur

Vorgänger-Generation deutliche Fortschritte. Der wichtigste: Es bedarf keiner Drehzahlunterschiede zwischen Vorder- und Hinterachse mehr, um die Allradkupplung zu aktivieren. Denn anders als bei der Vorgänger-Generation erfolgt der Druckaufbau erstmals über eine elektrische Pumpe. Über die elektrische Pumpe wird ein Druckspeicher mit Öl versorgt, dessen Arbeitsdruck 30 bar beträgt. Ein Steuergerät errechnet das ideale Antriebsmoment für die Hinterachse und regelt über ein Ventil, wieviel Öldruck auf den Arbeitskolben der Lamellenkupplung wirken wird. Dabei steigt der Anpressdruck auf die Kupplungslamellen proportional zum an der Hinterachse gewünschten Drehmoment. Mit der Höhe des ausgeübten Drucks auf die Kupplungslamellen lässt sich das übertragbare Drehmoment stufenlos variieren. Gegenüber der bisherigen 4Motion-Generation arbeitet das System schlupfunabhängig, da der Arbeitsdruck stets verfügbar ist. Beim Anfahren und Beschleunigen wird einem Durchdrehen der Räder an der Vorderachse noch intensiver vorgebeugt, da das Steuergerät die Drehmomentverteilung entsprechend der dynamischen Achslasten regelt. Im Extremfall können weiterhin nahezu 100 Prozent des Antriebsmoments an die Hinterachse geleitet werden. Ergebnis: Ein weiteres Plus an aktiver Sicherheit und Dynamik.

In Sachen Fahrwerk konnten die Entwicklungsingenieure auf das erstklassige System des aktuellen Serien-Golf zurückgreifen. Sprich: Vorne arbeitet die bekannte Federbeinachse mit Schraubenfedern und Teleskopstoßdämpfern; hinten sorgt eine Mehrlenkerhinterachse dafür, dass das serienmäßige ESP nur selten aktiv wird. Allerdings wurde das Grundlayout in ein 25 Millimeter tiefer gelegtes Sportfahrwerk verwandelt und die Federn, Dämpfer und die Stabilisatoren dementsprechend komplett neu abgestimmt. Den höheren Fahrleistungen des Golf R angepasst wurde auch die Bremsanlage. Statt eines 16-Zoll-Systems kommt eine 17-Zoll-Anlage mit rundum innenbelüfteten Scheiben und R-spezifisch glänzend schwarz lackierten Bremssätteln mit R-Logo zum Einsatz. Vorn weisen die Scheiben einen Durchmesser von 345 Millimetern, hinten von 310 Millimetern auf. Modifiziert wurde ebenfalls das elektronische Stabilisierungsprogramm (ESP). Es kann via ESP-Taste in einen neuen Sportmodus geschaltet werden. Bei sehr schnellen und kurvenreichen Fahrten – etwa auf der Rennstrecke – spricht das ESP in der Folge später an und ermöglicht so nochmals agilere Handlungseigenschaften. Mit einer sportlicheren Kennlinie versehen wurde über dies hinaus auch die elektromechanische Servolenkung des Golf R. Wird der Sportler mit der optionalen Fahrdynamikregelung DCC bestellt, bietet die Servolenkung analog zum jeweiligen Modus (Sport, Normal, Comfort) sogar eine jeweils spezifisch abgestimmte Kennlinie. Den Kontakt zur Straße stellt das Fahrwerk serienmäßig über neu gestaltete 18-Zoll-Leichtmetallfelgen (Typ „Talladega“) mit Reifen der Dimension 225/40 her. Optional stehen die gleichen Felgen in einer 19-Zoll-Version mit Reifen der Dimension 235/35 zur Wahl.

Wie bereits die ersten zwei Generationen des Super-Golf (I ab 2002, II ab 2005) und das neue Schwestermodell, der Scirocco R, differenziert sich auch der neue Golf R über eine komplett modifizierte Ex- und Interieur-Ausstattung. Die Volkswagen Designer unter der Leitung von Klaus Bischoff haben dem Golf R mit einem Bündel wohl abgestimmter Verfeinerungen einen eigenständigen Auftritt verpasst. Der Golf R markiert so unmissverständlich die Spitze der Modellreihe, folgt dabei in der Qualität seines Designs der von Konzerndesignchef Walter de

Silva gesetzten Prämisse des „La Semplicità“. Außen gehören zur dieser Individualisierung neue Felgen und Bremsen sowie neu gestaltete Stoßfänger. Vorne kennzeichnen den Golf R dabei im Stoßfänger drei sehr große Luft einlässe; die Lamellen der Einlässe sind hochglänzend schwarz gehalten, in die zwei äußeren wurde zudem eine serienmäßige LED-Leiste als Tagfahrlicht integriert. Glänzend schwarz lackiert sind auch die zwei Lamellen des Kühlergrills. Rechts trägt der Grill zudem das neu gestaltete R-Logo in Chrom. Ohne Aufpreis weisen Bi-Xenonscheinwerfer den Weg durch die Nacht. Seitlich ist der Golf R an den Talladega-Felgen, Schwellerverbreiterungen in Wagenfarbe und hochglänzend schwarz lackierten Spiegelgehäusen zu erkennen. Im Heckbereich ist der Golf R ebenfalls sehr deutlich als eigenständiges Topmodell auszumachen. Hier sind es neben dem Stoßfänger samt Diffusor und Endrohren, dem R-Logo und dem größeren Dachkantenspoiler insbesondere die neu entwickelten Rückleuchten. Sie arbeiten serienmäßig mit markanter LED-Technik. Die Verglasung der Rückleuchten ist zudem abgetönt.

Die sechste Golf-Generation sprengt mit ihren hochwertigen Innenraum- Materialien die Grenzen zur nächst höheren Klasse. Von dieser Qualitätsanmutung profitiert auch der Golf R, der aufgrund seiner Leistungsreserven ohnehin in einer eigenen Liga spielt. Eine von Volkswagen Individual gezielt weiterentwickelte Veredlung unterstreicht dabei die hochklassige Positionierung. Ein zentrales Ausstattungselement ist hier die neugestaltete „Top-Sportsitzanlage“ mit ihren herausragenden ergonomischen Eigenschaften. Reinsetzen, Längs- und Höhenposition einstellen, Lenkrad justieren, anschnallen, fertig. Passt wie maßgeschneidert. Gemeinsam mit dem ähnlich zugeschnitten Golf GTI und Golf GTD setzt der Golf R hier die Maßstäbe im internationalen Wettbewerbsumfeld. Bezogen sind die Mittelbahnen der Sportsitze mit dem wabenartig strukturierten grau-schwarzen Dessin „Kyalami“ – benannt nach der gleichnamigen Rennstrecke in Südafrika. Der vordere Sitzabschluss ist in einem titanschwarzen Stoff gehalten; mit der kristallgrauen Microfaser „San Remo“ bezogen sind innen die Seitenwangen. Schwarz kennzeichnet die restlichen Sitzteile und den Dachhimmel. In die vorderen Kopfstützen eingestickt ist zudem das neue R-Logo. Optional ist für Fahrer und Beifahrer ein Motorsport-Schalensitz erhältlich. In diesem Fall werden die Sitzmittelbahnen aus der Microfaser im Dessin „San Remo“ gefertigt. Außen sind die Schalensitze mit schwarzem Leder bezogen. Alle Nähte des Interieurs sind in „Artgrey“ gearbeitet; das gilt auch für die Ziernähte des Dreispeichen-Lederlenkrades. Oben und unten ist das Leder des Volants perforiert und gewährleistet so ein Höchstmaß an Griffbarkeit. Seitlich umschließt ein unperforiertes Leder das mit ergonomischen Attributen des Rennsports gestaltete Lenkrad. Spangen in edlem schwarzem Klavierlack ergänzen den sportlichen Auftritt um eine elegante Komponente. In der mittleren Lenkradspeiche trägt die Spange das neue R-Logo. Der spannende Materialkontrast von Klavierlack und Chrom vermittelt ein Bild von der Leidenschaft für Finesse und Präzision in jedem Detail. Neu gestaltet wurden auch der R-Schaltknauf, die Textilfußmatten, die Aluminium-Türeinstiegsleisten mit R-Logo und die Instrumente mit ihren blauen Zeigern. Sportpedale aus Edelstahl sowie die R- spezifischen Armaturen- und Tür-Applikationen im Dessin „Silver Lane“ runden die Individualisierung ab. Serienmäßig an Bord des Golf R ist zudem eine Klima automatic („Climatronic“), das Radio- CD-System „RCD 310“ (4 x 20 Watt) inklusive MP3-Player plus Doppeltuner. Bestellt werden kann der Golf R in Deutschland bereits ab Ende

des Jahres.