

Volkswagen R-Konzept

Beitrag von „Sittingbull“ vom 20. Dezember 2009 um 15:40

Automobile Leidenschaft hat - auch 2009 - nach wie vor etwas mit Leistung zu tun. Dass allerdings selbst im sportlichen Highend-Bereich die Verbrauchs*werte nach unten korrigiert werden können, demonstriert Volks*wagen 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 sensationellen 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 Zau*berei, 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 Saugrohr*einspritzung 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 „Klang*spektrum“.

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-Direktein*spritzer 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 zwi*schen dem Golf R32 und Golf R einen Gleichstand: bei der Höchst*geschwindigkeit 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 ange*deutet genauso eindrucksvoll. Optisch ebenfalls: Mittig im Stoßfänger sind unterhalb des hier integrierten Diffusors die zwei ver*chromten Endrohre der Anlage zu sehen - ein „R-Kennungszeichen“, das auch den Vorgänger auswies. Der Reihen-Vierzylinder baut seinen mächtigen Schub über eine Ab*gasturboaufladung (bis zu 1,2 bar Ladedruck) samt Ladeluftkühlung auf. Gesteuert wird der nur 152 Kilo schwere Motor über ein voll*elektronisches Motormanagement mit E-Gas. Die Kolben des Vier*zylinders 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 sig*nifikant weiterentwickelt. 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 Drehzahlun*terschiede zwischen Vorder- und Hinterachse mehr, um die Allrad*kupplung 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 Individualisierung neue Felgen und Bremsen sowie neu gestaltete Stoßfänger. Vorne kennzeichnen den Golf R dabei im Stoßfänger drei sehr große Lufteinlässe; 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 Griffigkeit. 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-Schaltknopf, 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 Klimaautomatic („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.

Der neue Scirocco R ist da. Leistung: 195 kW / 265 PS. Charakter: ehrlicher Sportwagen. Kraft: aus dem Vollen. Handling: so wie es sein sollte. Spaßfaktor: maximal. Bestellbarkeit: ab sofort. Volkswagen präsentiert ihn deshalb in diesen Tagen den internationalen Medien. Und zwar in einer Region, deren kurvenreiche Asphaltdecken das agile Auto aufzusaugen scheint: die französischen Seealpen über den Dächern Nizzas. Die Strecken sind zum Teil identisch mit denen der Rallye Monte Carlo; etwa wenn es hinauf zum legendären Col de Turini geht. Doch nicht nur hier ist der stärkste Scirocco aller Zeiten in seinem Element – der neue, viersitzige Sportwagen empfiehlt sich ebenso als dynamischer und dabei sparsamer Begleiter für die Strecken des täglichen Lebens. Immer serienmäßig an Bord: die erstmals mit dem Golf GTI vorgestellte Vorderachs-Quersperre XDS für optimale Traktionseigenschaften und puren Fahrspaß.

Der Scirocco R – konzipiert von Volkswagen Individual – ist ein souveränes Kraftpaket mit brillantem Motor und Fahrwerk, eigenständiger Optik und exklusiver Ausstattung. Statt des für die R-Modelle in diesem Segment bislang üblichen Sechszylinders kommt im neuen Scirocco R ein aufgeladener Vierzylinder-TSI zum Einsatz. Vorteile: Sehr hohe Leistungs- und Drehmomentwerte bei signifikant reduziertem Kraftstoffverbrauch. Lediglich 8,1 Liter Superbleifrei im Durchschnitt sind es, die via Direkteinspritzung auf 100 Kilometern in die Brennräume fließen. Das entspricht einer CO₂-Emission von 189 g/km – Bestwerte für einen 250 km/h (elektronisch begrenzt) schnellen Sportwagen. Und es geht noch besser: Per optionalem Doppelkupplungsgetriebe (DSG) geschaltet, sind es 8,0 Liter respektive 187 g/km.

Scirocco-Flotte beim 24-Stunden-Rennen: Welch dynamisches Potential im Scirocco steckt, bewies Volkswagen beim 24-Stunden-Rennen im Mai auf dem Nürburgring. Dort trat mit insgesamt fünf Exemplaren gleich eine ganze Flotte des Zweitürers zum Marathonritt durch die „Grüne Hölle“ an; alle zeigten sie technisch wie optisch Nähe zum Serienfahrzeug. Drei der Scirocco GT24 wurden von einem TSI-Benziner mit 315 PS angetrieben. Zwei weitere GT24 trugen die Zusatzbezeichnung CNG für Compressed Natural Gas, denn ihr mehr als 280 PS starker TSI wurde mit Erdgas befeuert. Am Ende der 24 Stunden hatte Volkswagen Motorsportgeschichte geschrieben: Mit dem Scirocco GT24 gelang dem Team ein Sieg in der Klasse für Fahrzeuge mit Zweitürer-Turbomotoren. Auf Platz eins und zwei entschieden die Scirocco GT24-CNG zudem souverän die Kategorie der Fahrzeuge mit alternativem Antrieb für sich. Schon 2008 katapultierten Profis wie Carlos Sainz und Hans-Joachim Stuck zwei Scirocco GT24 mit einem Doppelsieg bei diesem Langstreckenklassiker an die Spitze ihrer Klasse.

Beitrag von „Sittingbull“ vom 21. Dezember 2009 um 17:51

Wolfsburg, 16. Dezember 2009 - R-Line Ausstattungen für sieben Volkswagen-Modelle sind bereits erhältlich. Jetzt bekommt auch der Passat CC eine sportlichere Note. Das R-Line-Paket für das viertürige Coupé ist ab sofort bestellbar.

Äußerlich verleihen R-Line-Leichtmetallfelgen „Mallory“ im 17-Zollformat (optional 18-Zoll) mit 235/45er Reifen dem Passat CC R-Line eine sportliche Note. Zusätzlich erhielten auch der Frontspoiler und die Seitenschweller, die jeweils in Wagenfarbe lackiert sind, ein neues Design. Zudem zieren R-Line Logos die vorderen Seitenteile; die Rückleuchten sind abgedunkelt.

Im Interieur des Passat CC R-Line sind Details wie vier spezielle Türeinstiegsleisten in Aluminium (vorn mit R-Line Logo) sowie das Dreispeichen-Lederlenkrad mit Multifunktionsstasten serienmäßig. Zudem gehören Nebelscheinwerfer und Parkpilot zur R-Line Ausstattung. In Anbetracht dessen, dass schon zur Passat CC Grundausstattung Komfortdetails wie Sportsitze oder Klimaanlage gehören, dürfte der Passat R-Line kaum noch Wünsche offen

lassen.

Das R-Line Paket ist für alle Motorisierungen des Passat CC erhältlich. Die Preise beginnen bei 2.200 Euro für den Passat CC 2.0 TDI (140 PS / 103 kW) mit 6-Gang-Schaltgetriebe. Zusammen mit den bereits eingeführten Versionen des Golf, Scirocco, Touran, Tiguan, Passat, Passat Variant und Touareg sind damit insgesamt acht Modelle mit R-Line Ausstattung auf dem Markt.

Beitrag von „agroetsch“ vom 21. Dezember 2009 um 18:10

Hallo,

der CC gefällt mir (schöne Farbe!). War bei mir auch in der engeren Auswahl, aber diese Mode mit den 2 Sitzplätzen hinten finde ich unsinnig- fällt als familientauglich aus...

Beitrag von „T-Bone Shifter“ vom 21. Dezember 2009 um 18:12

[Zitat von agroetsch](#)

Hallo,

der CC gefällt mir (schöne Farbe!). War bei mir auch in der engeren Auswahl, aber diese Mode mit den 2 Sitzplätzen hinten finde ich unsinnig- fällt als familientauglich aus...

Wieso, ist denn dein GTI geräumiger?



Hat schon was der CC, sehr schön aber halt nix fürs grobe



Beitrag von „agroetsch“ vom 21. Dezember 2009 um 18:19

[Zitat von T-Bone Shifter](#)

Wieso, ist denn dein GTI geräumiger?

Kaum zu glauben aber wahr, ein drittes Kind passt da noch zwischen die äußeren Sitze, notfalls auch ein Erwachsener deutlich unterhalb der T-Norm 😄 Vom Kofferraum ist der CC natürlich deutlich größer. Vorne merkt man keinen Unterschied, habe ja 3 Jahre Passat hinter mir.

Es ist halt schade dass man nicht zwischen 4- und 5-Sitzer wählen kann finde ich. Beim A5 und diesen Sportback-Derivaten ist es ja leider auch nicht anders. An sich finde ich diese Coupe/Limousinen Zwitter nämlich schick...

Beitrag von „ak0303“ vom 21. Dezember 2009 um 19:17

Es ist nur schade dass der Wertverfall sehr hoch ist bei den R Modellen:(Der Passat R36 hat aber 5 Sitze! 🗨️

Beitrag von „Sittingbull“ vom 21. Dezember 2009 um 19:20

[Zitat von ak0303](#)

Der Passat R36 hat aber 5 Sitze!

Hallo Alex,

hier ging es aber um den CC 😊

Grüße von Stephan 🗨️

Beitrag von „ak0303“ vom 21. Dezember 2009 um 19:26

[Zitat von Sittingbull](#)

Hallo Alex,

hier ging es aber um den CC 🤖

Grüße von Stephan 🤖

Hallo Stephan,

das habe ich mitbekommen 🤖 🤖 Aber der CC nimmt sich nicht viel zum Passat! Und wenn R dann R36 und nicht R 2.0TDI 🤖👍

Beitrag von „DerUnser“ vom 21. Dezember 2009 um 19:46

[ot]

[Zitat von ak0303](#)

Aber der CC nimmt sich nicht viel zum Passat!

hmhhh

meinst ;o)

schau nochmal richtig auf den Parkplatz wenn Du wieder in unserer Kantine bist 😄
[/ot]

aber zurück zum Thema

also der CC R Line

sehr sehr schön....

hoffe den Grill kann man beim Freundlichen kaufen und der paßt auch

Beitrag von „DerUnser“ vom 21. Dezember 2009 um 19:50

[Zitat von agroetsch](#)

Vom Kofferraum ist der CC natürlich deutlich größer...

naja mal ganz ehrlich....ja nen echt riesen Kofferraum aber nur ne mini Lucke
aber egal zum Groben 😊 haben wir ja noch den A4 Avant 🚗

der CC ist echt nur nen schöner Blender mit wenig Allterstauglichkeit

aber eben Hübsch ;o)

Beitrag von „ak0303“ vom 21. Dezember 2009 um 20:15

[Zitat von DerUnser](#)

[..]

der CC ist echt nur nen schöner Blender mit wenig Allterstauglichkeit

aber eben Hübsch ;o)

Das stimmt den normalen Passat gibt es wie Sand am Meer:(Und der CC ist schon etwas
seltenes und besonderes 🚗

Beitrag von „DerUnser“ vom 21. Dezember 2009 um 20:17

[OT]

[Zitat von ak0303](#)

Das stimmt den normalen Passat gibt es wie Sand am Meer:(Und der CC ist schon etwas seltenes und besonderes 🤔👍

ich merke schon

Leipziger halten zusammen 😊

:D:D:D

[/OT]

Beitrag von „agroetsch“ vom 22. Dezember 2009 um 11:01

[Zitat von DerUnser](#)

(...) ist echt nur nen schöner Blender mit wenig Allterstauglichkeit

aber eben Hübsch ;o)

Das ist wie in mancher Beziehung so 😊

Nein im Ernst, eine Heckklappe wie im A5 Sportback und wahlweise 3 Sitze hinten- das wäre was.

Aber vielleicht geht das den Herstellern dann zu sehr in Richtung der alten Audi 100 Avant oder Passat Fließheck, das waren doch eher Autos für die Hosenträger-Fraktion und belächelt zu ihrer Zeit..

Aber praktisch wär's scho.....

Beitrag von „knolfi“ vom 22. Dezember 2009 um 11:22

Jauw, der Golf R wäre wirklich ein schöner Zweitwagen. Aber ich hab noch ein bisschen Zeit, in 2,5 Jahren muss ich meinen anderen "R" wieder beim Audi-Händler abgeben, dann mal sehen: vlt. ein feiner T-Reg II ggf. als Hybrid Version für die Familie und die Langstrecke und einen R für mich als Gassenfeger für den Schwarzwaldnahverkehr...:D

Beitrag von „Sittingbull“ vom 25. Januar 2010 um 19:35

Wolfsburg/Ellmau, Januar 2010. Der neue Golf R ist da. Von Volkswagen Individual konzipiert. Allradgetrieben. Als Flaggschiff der Baureihe serienmäßig mit Bi-Xenonscheinwerfern, LED-Tagfahrlicht und LED-Rückleuchten ausgestattet. Manuell oder per optionalem DSG geschaltet. Mit 199 kW/270 PS die stärkste, jemals gebaute Variante der Baureihe. Gleichzeitig ist er der sparsamste Golf R aller Zeiten – minus 21 Prozent (!) gegenüber dem Vorgänger. Ein hochklassiger Sportwagen mit den Verbrauchswerten der Kompaktklasse. Die Daten im Detail: Von 0 auf 100 km/h sprintet der Golf R in nur 5,7 Sekunden. Noch besser legt sich der optional per Doppelkupplungsgetriebe (DSG) geschaltete Golf R ins Zeug: Er lässt die 100-km/h-Marke in sensationellen 5,5 Sekunden hinter sich. Der Clou: Waren es im abgelösten Golf R32 noch 10,7 Liter Kraftstoff, die auf 100 Kilometern verarbeitet wurden, sind es beim neuen Golf R nur noch 8,5 Liter – 2,2 Liter weniger! Die CO₂-Emissionen reduzierten sich analog von 255 auf 199 g/km. Der automatisch geschaltete Golf R DSG begnügt sich an der Zapfsäule nach 100 Kilometern gar mit 8,4 Litern (195 g/km CO₂).

Die enorme Effizienzsteigerung des neuen Golf R ist keine Zauberei, sondern ein Ergebnis intelligenten Downsizings. Der legendäre Vorgänger schöpfte aus einem 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 mit seinen verchromten Doppelendrohren der soundoptimierten Abgasanlage zeigt hier ein nochmals deutlich 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 bereits skizziert 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 Abgasturboaufladung (bis zu 1,2 bar Ladedruck) samt Ladeluftkühlung 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 legten die Konstrukteure zudem die Pleuel aus, 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 Versionsgenossen weiterentwickelt. 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. Durch 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 – ein 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 tiefergelegtes Sportfahrwerk verwandelt und die Federn, Dämpfer und die Stabilisatoren dementsprechend komplett neu abgestimmt. Optional steht zudem die adaptive

Fahrwerksregelung DCC zur Verfügung, deren Charakter ebenfalls komplett auf den Golf R abgestimmt wurde. Das System passt die Dämpfung des Fahrwerks permanent an die Fahrbahn und Fahrsituation an. Neben dem Standardmodus „Normal“ kann der Fahrer dabei manuell eine „Sport“- oder „Comfort“-Einstellung der Dämpfung aktivieren. 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 auf, hinten sind es 310 Millimeter. 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. Wird der Golf R mit der Fahrdynamikregelung DCC bestellt, bietet die Servolenkung analog zum jeweiligen Modus („Sport“, „Normal“, „Comfort“) sogar eine spezifisch abgestimmte Kennlinie.

Den Kontakt zur Straße stellt das Fahrwerk serienmäßig über neu gestaltete 18-Zoll-Leichtmetallfelgen (Typ „Talladega“ im Farbton „Sterling Silber“) 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. Die 19-Zoll-Felgen können zudem in „Glanz-Schwarz“ lackiert geordert werden. Unabhängig vom Farbton gilt für die Wahl der 19-Zoll-Felgen, dass die Scheinwerfergehäuse in diesem Fall stets komplett schwarz gehalten und die Scheiben des Golf R hinten ab den B-Säulen abgedunkelt sind.

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 haben dem Golf R mit einem Bündel wohl abgestimmter Verfeinerungen einen eigen ständigen Auftritt verpasst und dabei gleichzeitig den technischen Anforderungen des 270-PS-Motors Rechnung getragen. Der Golf R markiert so unmissverständlich die Spitze der Modellreihe und folgt dabei in der Qualität seines Designs der von Konzern designchef Walter de Silva gesetzten Prämisse des „La Semplicità“. Außen gehören zur Individualisierung die neuen Felgen im Design „Talladega“, schwarze Bremssättel mit R-Logo sowie neu gestaltete Stoßfänger. Vorne kennzeichnen den Golf R im Stoßfänger drei sehrgroße Lufteinlässe; 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 ebenfalls das neu gestaltete R-Logo in Chrom. Ohne Aufpreis weisen Bi-Xenonscheinwerfer mit dynamischem Kurvenlicht den Weg durch die Nacht. Seitlich ist der Golf R darüber hinaus an Schwellerverbreiterungen in Wagenfarbe und hochglänzend schwarz lackierten Spiegelgehäusen zu erkennen. Im Heckbereich lässt sich der Golf R ebenfalls sehr deutlich als eigenständiges Topmodell auszumachen. Hier sind es neben dem Stoßfänger samt Diffusor und mittigen Endrohren, dem R-Logo und dem größeren Dachkantenspoiler

insbesondere die neu entwickelten, abgedunkelten Rückleuchten. Sie arbeiten serienmäßig mit optisch markanter, extrem schnell ansprechender und langlebiger LED-Technik.

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, vorn serienmäßig beheizbare „Top-Sportsitzanlage“ mit ihren herausragenden ergonomischen Eigenschaften. Reinsetzen, Längs- und Höhenposition einstellen, Lenkrad justieren, anschnallen, fertig. Passt wie maßgeschneidert. Der Golf R setzt hier gemeinsam mit dem Golf GTI und Golf GTD 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 mit integrierten Kopfstützen und dem auch hier eingestickten R-Logo erhältlich. In diesem Fall werden die Sitzmittelbahnen aus Microfaser im Dessin „San Remo“ gefertigt. Außen sind die Schalensitze mit schwarzem Leder bezogen. Alle Nähte des Interieurs sind in „Artgrey“ gearbeitet (Ausnahme: die Motorsport-Schalensitze). Grau sind deshalb auch die Ziernähte des serienmäßigen Multifunktions-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 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 mit Kedern in „Artgrey“, die Aluminium-Türeinstiegsleisten mit R-Logo sowie die Instrumente mit ihren blauen Zeigern und einer bis 300 km/h reichen den Tacho-Skala. 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 Klimaautomatik („Climatronic“) und das Radio-CD-System „RCD 310“ (4 x 20 Watt) inklusive MP3-Player und Doppeltuner.

Beitrag von „ap11“ vom 25. Januar 2010 um 20:22

Sowas braucht kein Mensch und deshalb ist es ein geiles Auto!Nur das Blau ist mir nicht schwarz genug

Alex.


Beitrag von „knolfi“ vom 26. Januar 2010 um 11:02

[Zitat von ap11](#)

Sowas braucht kein Mensch...

Alex.

Doch ich!:D Bolli ginge dann zurück zu Audi und ich hätte dann wieder ein kleine feine "Rennsemel" mit der man ebenfalls Porsche ärgern kann. Gut der R hat zwar nur halb so viel PS wie Bolli und ist auch eine Sekunde lahmer auf 100 als Bolli, dafür wiegt er aber auch 'ne gute halbe Tonne weniger als Bolli und kann hoffentlich nicht nur geradeaus...😞

Tja wer hätt's für möglich gehalten 😞: vor 10 Jahren hätte man mir eine Volkswagen auf den Bauch binden können, ich wollte keinen mehr....mittlerweile finde ich die Modellpalette einfach nur klasse und Understatement pur: sowohl Touareg als auch der R tragen den Nerz innen....


Beitrag von „Sittingbull“ vom 16. März 2010 um 13:14

Wolfsburg, 16. März 2010 - Die Volkswagen R GmbH ist zukünftig der Spezialist für die sportlich-exklusiven Modelle im Hause Volkswagen. Mit der Volkswagen R GmbH bündelt die Volkswagen AG ab sofort die Kompetenzen der Entwicklung, der Umsetzung und des Vertriebs individualisierter Fahrzeugangebote. Zum Portfolio gehören beispielsweise die beiden neuen Topmodelle Scirocco R und Golf R. Hinzu kommen die dynamischen R-Line Designpakete sowie luxuriöse Volkswagen Exclusive Umfänge.

„Mit unseren Fahrzeugen tragen wir zur Emotionalisierung und zum Wachstum der Marke Volkswagen bei“, erläutert Ulrich Riestenpatt gt. Richter, Geschäftsführer der Volkswagen R GmbH.

Der Unternehmensname Volkswagen R GmbH kommt der weltweit verstärkten Nachfrage nach individualisierten Fahrzeugen mit zeitgemäßer Sportlichkeit und Exklusivität nach. Die sportliche Positionierung wird sich mittel- bis langfristig verstärkt im Angebot der Volkswagen R GmbH wiederfinden. Firmensitz ist Warmenau bei Wolfsburg. Die Volkswagen R GmbH beschäftigt über 350 Mitarbeiter.

Beitrag von „Sittingbull“ vom 30. Januar 2011 um 10:08

Wolfsburg / London, 28. Januar 2011 - Bei der Verleihung des international renommierten Top Gear Awards, durch Jeremy Clarkson, Richard Hammond und James May, den Moderatoren der weltweit erfolgreichsten Automobil-TV-Show, wurde der Volkswagen Golf R gestern mit dem Preis „Hot Hatch of the Year“ ausgezeichnet.

Der Golf R konnte sich – dank seiner gelungenen Kombination aus hoher Fahrdynamik, einem leistungsstarken Motor sowie erstklassigem Alltagskomfort – in der heiß umkämpften Kategorie durchsetzen. In ihrer Begründung lobte die Top Gear Jury zudem: „Der Golf R ist in vielen verschiedenen Bereichen so außergewöhnlich gut, dass Fahrer, Auto und Straße zu einer Einheit werden.“

Den Preis nahm Dr. Hendrik Muth, Leiter Marketing und Kommunikation der Volkswagen R GmbH, entgegen: „Dies ist die dritte Generation des Golf R - und die bislang schnellste und ausgewogenste. Im Namen der Volkswagen AG und der Volkswagen R GmbH darf ich mich für den Award und die große Anerkennung bedanken.“

Der Golf R tritt damit in die Fußstapfen des Golf GTI, dem Vorjahressieger in dieser Kategorie. Aus seinem 2.0 Liter TSI-Motor schöpft der Golf R 199 kW (270 PS), die er dank hochmodernem Allradantrieb 4MOTION souverän auf die Straße bringt. Die mit einem 6-Gang Doppelkupplungsgetriebe (DSG) ausgestattete Version meistert so den Standardsprint von 0 auf 100 km/h in außergewöhnlichen 5,5 Sekunden – der schnellsten Beschleunigung, die Volkswagen bislang mit einem Serienfahrzeug realisiert hat.

Beitrag von „Sittingbull“ vom 1. März 2011 um 12:50

Wolfsburg / Genf, 01. März 2011 - Der Golf R, das Top-Modell der Golf-Reihe, ist in Genf in vier besonderen Varianten zu sehen. Besonders hochwertig: der Golf R in exklusiven Lackierungen und zweifarbigen Lederkombinationen. Besonders sportlich: der Golf R in eleganter Rennsportoptik mit Carbon-Applikationen.

Die Volkswagen R GmbH stellt ihr Erfolgsmodell Golf R in Genf in vier besonderen Interpretationen aus. Die Studien zeigen die Kompetenz der Volkswagen R GmbH in Sachen zeitgemäßer Sportlichkeit auf. „Auf Basis der hohen Nachfrage und des Erfolgs des Golf R haben wir uns entschlossen, das Fahrzeug in vier edlen Varianten weiterzuentwickeln“, sagt Ulrich Richter, Geschäftsführer der Volkswagen R GmbH.

Golf R in exklusiven Lackierungen und zweifarbigen Leder

Die Golf R in den exklusiven Lackierungen „Oryxweiß“ und „Carbon Steel Grey“ samt jeweils passender hochwertiger Nappa-Lederausstattung sind eine besonders exklusive Interpretation des Top-Modells.

Bei der Ausführung in „Oryxweiß“ handelt es sich um eine aufwändige Lackierung mit Perlmutteffekt. Das Fahrzeug steht auf 19-Zoll-Talladega-Felgen, einem optischen Markenzeichen des stärksten Serien-Golf aller Zeiten. Innen ist es die aus dem Exclusive Programm der Volkswagen R GmbH abgeleitete aufwendig veredelte Sitzanlage, die dem Golf R eine einzigartige Note verleiht. Die Mittelbahnen der Sportsitze vorn sowie der Rücksitzbank hat die Volkswagen R GmbH passend zur Lackierung des Exterieurs in einem hellen Nappaleder „St. Tropez“ ausgeführt – der Farbton findet sich auch in den Türinserts wieder. Besondere sportliche Eleganz vermitteln die perforierten Wangen der Sitzfläche und -lehne. Die Oberfläche des Nappaleders ist in schwarz gehalten, aufgrund der Perforierung entfaltet sich allerdings ein spannender Kontrast mit dem darunterliegenden Farbton „St. Tropez“. Die Nähte der Türinserts, Schaltmanschette, Handbremshebel und die Einfassungen der schwarzen Fußmatten sind ebenfalls im hellen Farbton gehalten. Die Dekoreinlagen bestehen aus gebürstetem Aluminium und sind auf der Beifahrerseite mit dem R-Logo versehen.

Die zweite Variante des Golf R ist in der exklusiven Außenfarbe „Carbon Steel Grey“ lackiert. Alle beim weißen Pendant im Interieur in „St. Tropez“ gehaltenen Details sind hier im edlen dunklen Farbton „Almandinrot“ ausgeführt. Dabei ergibt sich insbesondere im Bereich des perforierten Nappa-Leders ein ansprechendes Zusammenspiel der Farben. Auch bei dieser Version sind die 19-Zoll Felgen sowie die Dekorleisten aus Aluminium mit an Bord.

Golf R in Rennsportoptik mit Carbon-Applikationen

Der in einer eigenen Lounge präsentierte Golf R macht im Exterieurbereich durch die mittelgraue Sonderlackierung „Spacegrey“, polierte 19-Zoll-Leichtmetallfelgen des Typs „Talladega“, orange lackierte Bremssättel und Spiegelkappen aus Carbon auf sich aufmerksam.

Innen nimmt der Golf R dann noch mehr Fahrt auf: Fahrer und Beifahrer kommen in den Genuss von perfekt sitzenden Motorsport-Schalensitzen. Diese sind in den Außenbereichen mit schwarzem Nappaleder bezogen; nach innen hin folgen dann im Bereich der Seitenwangen sowie im Kopfteil Flächen in anthrazitfarbenem Nappaleder („Light Anthrazit“). Die quergesteppte Mittelbahn der Sitz- und Lehnenfläche ist in einem noch helleren Grau (Nappaleder in „Pure Grey“) ausgeführt. Die Rückenschale glänzt in schwarzem Klavierlack. Einen feinen Kontrast bilden die Keder in den Seitenteilen der Sitzfläche und des Kopfteiles: Hier findet sich das Orange der Bremssättel wieder.

Die Applikationen im Innenraum korrespondieren indes mit der Optik der Außenspiegelschalen: Carbon. Das gleiche Material kommt auch für das Lenkrad, den Schalthebel, die Einsätze im Sport-Lederlenkrad und die Einstiegsleisten auf den Türschwelleren zum Einsatz. Schwarzer Klavierlack prägt hingegen die Blenden hinter den Türzuziehgriffen, die Verkleidung der elektrischen Fensterheber und die Blende um den Schaltknauf.

Das zweite Fahrzeug ist im edlen „Aplomb Blue“ lackiert. Die 19-Zoll Felgen „Glendale“ sind in „Brilliant Silber“ gehalten. Wie beim Golf R „Spacegrey“ sind zudem die Außenspiegelkappen, verschiedene Applikationen im Innenraum sowie die Türeinstiegsleisten aus Carbon gefertigt. Auch die Rückenschalen der neu gestalteten Motorsport-Schalensitze sind teilweise in dem extrem leichten und belastbaren Material ausgeführt. Edles, schwarzes Nappaleder prägt die Außenbereiche der Sitzfläche und -lehne. Der Kamm der Sitze – ein umlaufender Streifen auf den seitlichen Sitz- und Rückenwagen – besteht aus blauem Leder. Die Innensegmente sowie die Griffmulden des Sport-Lederlenkrades indes bestehen aus einem sogenannten Carbonleder mit der typisch gewebten Struktur dieses leichten und kostbaren Materials und selbst die Fußmatten weisen eine Carbon-Optik auf. Die Ziernähte sind hier wie im Bereich des Handbremshebels in Blau gehalten.

Beitrag von „Sittingbull“ vom 8. Mai 2012 um 19:21

Wolfsburg, 02. Mai 2012 - Die Passat Baureihe bekommt Zuwachs: Als komplett eigenständige Ausstattungslinie wird Volkswagen den neuen Passat Variant R-Line anbieten. Positioniert als besonders sportliches Modell ist er ab 30.225 Euro in Deutschland erhältlich.

Im Exterieur setzen die neu gestalteten Stoßfänger und Seitenschweller im R-Styling sportliche Akzente. Dazu gehören im Frontbereich der besonders große Kühlluft einlass mit dem R-Line-

Logo im Grill sowie die integrierten Nebelscheinwerfer. Das Heck des neuen Passat Variant R-Line wird durch den in „Glanz Schwarz“ lackierten Diffusor dominiert. Dynamisch und edel wirken zudem der Dach*kanten*spoiler in Wagenfarbe und nicht zuletzt die silber eloxierte Dachreling. Zum Ausstattungsumfang des Passat Variant R-Line gehören das dynamisch abgestimmte Sportfahrwerk, die Tieferlegung um 15 Millimeter (Ausnahme: Fahrzeuge mit DCC) sowie die 17-Zoll-Leichtmetallfelgen des Typs „Mallory“ in Titansilber mit 235er Mobilitätsreifen (optional 18-Zoll).

Der Passat Variant R-Line punktet auch im Innenraum mit zahlreichen Ausstattungsdetails: Neben den Sportsitzen im Design „Kyalami“ sorgen die Dekoreinlagen in „Titansilber“ im Bereich der Instrumententafel, Türverkleidungen und Mittelkonsole für ein Plus an Sportlichkeit. Ein Sport-Lederlenkrad sowie Edelstahlelemente auf der Pedalerie und den vorderen Türeinstiegsleisten mit R-Line-Logo komplettieren die Ausstattung.

Für den Passat und Passat Variant gibt es ab sofort darüber hinaus ein optionales „R-Line Designpaket“ (für Comfortline und Highline). Es beinhaltet die R-Line Stoßfänger, den Heck- oder Dachkantenspoiler in Wagenfarbe, neu designte Seitenschweller im R-Styling sowie das R-Line Logo im Kühlerschutzgitter. Das Designpaket für den Passat und Passat Variant ist zum Preis von 990,- Euro erhältlich.

Beitrag von „Sittingbull“ vom 17. Februar 2013 um 13:34

Wolfsburg, 07. Februar 2013 - Volkswagen läutet einen dynamischen Frühling ein und präsentiert das schnellste Golf Cabriolet aller Zeiten: Das besonders sportive Golf R Cabriolet überzeugt mit seinem extrem agilen, 195 kW / 265 PS-starken Motor und zahlreichen Sonderausstattungen.

Die R-Modelle von Volkswagen stehen für Dynamik und Performance. So verspricht auch das Golf R Cabriolet Fahrspaß pur. In Kombination mit einem Sechs-Gang-Doppelkupplungsgetriebe (DSG) beschleunigt der 2,0l-FSI-Motor den offenen Zweitürer in nur 6,4 Sekunden von Null auf 100 km/h. Die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 250 km/h.

Das Exterieur prägen vier „Talladega“-Leichtmetallräder im 18-Zoll-Format, ein um 25 Millimeter tiefergelegtes R-Sportfahrwerk sowie eigens konzipierte Front- und Heckstoßfänger. Für die spezielle Motorsportoptik sorgen Schwellerverbreiterungen und ein Heckspoiler in Wagenfarbe.

Beitrag von „Sittingbull“ vom 20. August 2013 um 13:11

Wolfsburg, 20. August 2013 - Es ist das Jahr des Golf: Innerhalb der ersten sechs Monate debütierten 2013 bereits der neue Golf GTI, der Golf GTD, der Golf Variant und der Golf TDI BlueMotion. Jetzt setzt Volkswagen die Golf-Produktoffensive mit dem Flaggschiff der Baureihe fort – dem neuen Golf R.

Angetrieben wird der Sportwagen von einem neu konstruierten 300-PS-TSI (221 kW), der 30 PS stärker aber bis zu 18 Prozent sparsamer als der Vorgänger ist. Wie alle drei Golf R zuvor, bringt auch das neue Modell die Kraft des Turbomotors über einen permanenten Allradantrieb auf die Straße. In diesem Fall ist es die neueste Version des 4MOTION-Systems mit einer Haldexkupplung der fünften Generation.

Für pure Dynamik sorgen zudem ein neu ausgelegtes Sportfahrwerk (20 mm abgesenkt), die neue Progressivlenkung und das – für den Einsatz auf der Rennstrecke – erstmals komplett deaktivierbare „ESC Sport“. Zu den optionalen Highlights gehört indes die weiterentwickelte adaptive Fahrwerksregelung DCC samt Fahrprofilauswahl mit neuem Race-Modus.

Nach nur 5,1 Sekunden ist der manuell geschaltete Golf R 100 km/h schnell (Vorgänger: 5,7 s); mit automatischem Doppelkupplungsgetriebe (DSG) legt der Sportwagen den klassischen Sprint sogar in 4,9 Sekunden zurück. Die elektronisch begrenzte Höchstgeschwindigkeit beträgt 250 km/h. Trotz der außergewöhnlich agilen Fahrleistungen und einer um 30 PS gesteigerten Leistung konnte der Verbrauch des Golf R gegenüber dem Vorgänger von 8,5 auf nun 7,1 l/100 km gesenkt werden. Die CO₂-Emissionen verbesserten sich analog von 199 auf 165 g/km.

Noch sparsamer ist der generell mit einem Start-Stopp-System und Rekuperationsfunktion ausgerüstete Golf R unterwegs, wenn er per optionalem 6-Gang-Doppelkupplungsgetriebe (DSG) geschaltet wird. In diesem Fall liegt der Normverbrauch bei 6,9 l/100 km (159 g/km CO₂). Im Vergleich zum Vorgänger mit DSG (8,4 l/100 km) ergibt sich eine Einsparung von 1,5 l/100 km, respektive eine Verbesserung um besagte 18 Prozent.

Ausgestattet ist der neue Golf R mit einer ganzen Palette individualisierter und exklusiver Features. Neben eigens designten Stoßfängern, Seitenschwellern und 18-Zoll-Leichtmetallfelgen sind es Details wie die serienmäßigen Bi-Xenonscheinwerfer mit einem neu konzipierten LED-Tagfahrlicht (im Doppel-U-Design), die dunkelroten LED-Rückleuchten oder die zweiflutige Abgasanlage mit vier verchromten Endrohren, die den Golf R auch optisch als souveränen Sportwagen zu erkennen geben. Im Interieur setzt sich das Golf Flaggschiff mit Sportsitzen im Materialmix „Stoff-Alcantara“, einem Dreispeichen-Ledersportlenkrad, einer Ambientebeleuchtung, Klimaautomatik und einem Radio-CD-System mit Touchscreen in Szene.

Auf den Markt kommt der stärkste und sparsamste Golf R aller Zeiten als Zwei- und Viertürer im vierten Quartal diesen Jahres. Der Preis in Deutschland: ab 38.325 Euro.

Beitrag von „Sittingbull“ vom 19. April 2014 um 15:07

Wolfsburg/Peking, den 19.04.2014 - Das olympische Hallenstadion in Peking bot heute den Rahmen für den Volkswagen Konzernabend unter dem Motto „ Night of The Stars“. Der Auftritt der Marke Volkswagen stand dabei ganz im Zeichen des perfektionierten Touareg und des extrem sportlichen Golf R 400.

In Peking feierte der Golf R 400 sein Debüt: Die 400 PS-starke Sportwagen-Studie wurde von der Volkswagen R GmbH – der Sportwagenschmiede der Marke – entwickelt. Angetrieben wird der Golf R 400 von einem 2.0 TSI-Triebwerk, dessen technische Gene dem Polo WRC-Rennsportmotor entstammen. So motorisiert verfügt das Concept Car über Fahrleistungen auf Supersportwagen-Niveau: Von Null auf 100 km/h in 3,9 Sekunden, Höchstgeschwindigkeit 280 km/h.

Das maximale Drehmoment von 450 Newtonmeter liegt zwischen 2.400 und 6.000 U/min an. Ein automatisch schaltendes 6-Gang-Doppelkupplungsgetriebe (DSG), das alternativ via Schalthebel oder Lenkradtasten manuell gesteuert werden kann, überträgt die Kraft an den permanenten Allradantrieb 4MOTION.

Komplett neu gestaltet wurde auch das Exterieur, wobei die Kotflügel, als moderne Interpretation des legendären Rallye Golf G60, deutlich ausgestellt sind. Perfektion im Detail zeigt sich auch an der Frontpartie, den Stoßfängern vorn und hinten sowie zahlreichen Teilen aus Sichtcarbon, die an Fahrzeuge aus dem Rennsport erinnern. Im Interieur hingegen runden mit Alcantara und „Carbonleder“ bezogene Rennsport-Schalensitzen den exklusiven Charakter des Golf R400 ab.

Beitrag von „Sittingbull“ vom 18. November 2014 um 19:25

Wolfsburg, den 18. November 2014 - Volkswagen stellt als Weltpremiere auf der Los Angeles Autoshow (18. bis 30. November) einen der sportlichsten Allrounder der kompakten Klasse vor: den neuen Golf R Variant¹.

Erstmals seit dem Bestehen der Baureihe startet der Golf R, die Ikone der allradgetriebenen Kompaktsportwagen, damit als Kombi durch. Das exklusive Modell ist 221 kW / 300 PS stark. Der Turbomotor des Golf R Variant überträgt bis zu 380 Nm Drehmoment über ein serienmäßiges 6-Gang-Doppelkupplungsgetriebe (DSG) an den permanenten Allradantrieb 4MOTION. Die Verteilung der Antriebskraft über alle vier Räder ist ein Garant für ein Höchstmaß an Traktion, Performance und aktive Sicherheit. Für pure Dynamik sorgen zudem ein Sportfahrwerk (20 mm abgesenkt), die innovative Progressivlenkung und das – für den Einsatz auf der Rennstrecke – deaktivierbare „ESC Sport“. Zu den optionalen Highlights gehört die neueste Generation der adaptiven Fahrwerksregelung DCC samt Fahrprofilauswahl mit einem Race-Modus.

5,1 Sekunden und 7,0 Liter. Aus dem Stand heraus beschleunigt der Golf R Variant in nur 3,8* Sekunden auf 80 km/h (50 mph) und in 5,1* Sekunden auf 100 km/h (62 mph). Bei 250 km/h (155 mph) wird der Sportwagen-Kombi elektronisch abgeregelt. Wie effizient der aufgeladene Vierzylindermotor des Golf R Variant arbeitet, zeigen seine Verbrauchs- und Emissionswerte: Im neuen europäischen Fahrzyklus (NEFZ) genehmigt sich der sportlichste Golf Variant aller Zeiten lediglich 7,0* l/100 km; dieser Wert entspricht einer CO₂-Emission von 163* g/km.

Der Golf R Variant ist einer der wenigen Sportwagen, die auch vor raumeinnehmenden Freizeitaktivitäten oder einer kompletten Familie nicht kapitulieren. Mit einem Stauvolumen von 605 Litern (bis zur Rücksitzlehne beladen) bietet der Volkswagen selbst mit fünf Personen an Bord einen beachtlich großen Kofferraum. Bis an die Lehnen der vorderen Sportsitze und unter das Dach beladen, wächst das Stauvolumen sogar auf 1.620 Liter.

1Kraftstoffverbrauch l/100 km: 7,0 (kombiniert); CO₂-Emissionen in g/km: 163 (kombiniert)