Der „böseste“ Golf aller Zeiten – Suchtpotenzial inklusive

VW hat jede bisherige Golf-Baureihe mit einem Top-Modell gekrönt, das zu seiner Zeit einem großen Teil der anderen Autos auf der Straße überlegen war. Ob GTI (1), GTI 16V sowie GTI G60 (2), VR6 (3) oder die R-Modelle (4/5/6/7) – sie alle boten souveräne Fahrleistungen, beste Fahrdynamik und großes Spaßpotenzial bei vergleichsweise geringem Verbrauch. Der erste Golf, der sogar in die Sportwagen-Liga hinein zu schnuppern vermag, ist jedoch der aktuelle Golf R.

Sein Design kann zumindest an der Front nicht ganz mit den Leistungsdaten mithalten, denn von vorne betrachtet wirkt er zu „brav“, was auch für‘s Überholprestige bei schneller Fahrt auf der Autobahn nicht von Vorteil ist. Die LED’s in Doppel-U-Form geben den serienmäßigen Bi-Xenon-Scheinwerfern hingegen einen eigenständigen Auftritt. Die 19-Zoll-Felgen „Cadiz“ im 5-Speichen-Design stehen dem R nicht nur sehr gut, sondern sie lassen ihn auch jederzeit sprung- und startbereit wirken. Seine Schokoladenseite offenbart der Top-Golf von hinten mit den abgedunkelten LED-Rückleuchten, der Diffusor-Optik sowie insbesondere der Vierrohr-Auspuffanlage. Die Lackierung in Lapiz Blue Metallic passt dem R hervorragend, die blauen Akzente setzen sich auch im Innenraum bei der Zeiger- und Ambientebeleuchtung fort. Hier fallen zudem sofort die Schalensitze, in denen man auch auf langen Strecken großartigen Komfort genießt, ins Auge. Ansonsten kann das Interieur durch gute Verarbeitung und Wertigkeit genauso überzeugen wie durch praxisgerechte Lösungen, z.B. den vielen Ablagemöglichkeiten.

Der R ist aber nicht zum Anschauen oder Probesitzen gebaut worden, sondern zum Fahren. Also Motor anlassen – und sofort brabbelt der Auspuff in einem Klang los, der hohe Erwartungen weckt. Vorweg gesagt – diese erfüllt der Top-Golf auf jedem Meter. Es ist eine wahre Freude, wie schnell und mit welchem Bumms der Motor auf jeden Gaspedaldruck reagiert. Hier sind 300 extrem arbeitswillige PS aus einem 2-Liter-Turbo-Benziner am Werk. Wenn es sein muss, wird Tempo 100 mit dem souverän schaltenden Doppelkupplungsgetriebe laut Tests schon in 4,7 Sekunden erreicht. Das ist die Porsche 911-Liga! Zu verdanken hat der R diese Beschleunigungsorgie natürlich auch dem Allradantrieb, der dem Wagen zudem eine außerordentlich hohe Agilität beim Gas geben aus engen Kurven heraus verleiht. Das hart abgestimmte Standardfahrwerk ohne adaptive Dämpfer verfügt über noch ausreichenden Restkomfort.

Der Golf R bietet aber auch eine noch engagiertere Gangart an: Fahrprofil auf „Race“ und das Getriebe auf S (wie Sport) stellen. Neben dem DSG verschärft dies das Ansprechverhalten und die Wirkung diverser weiterer Systeme und Komponenten, z.B. des Motors und der Lenkung. Nicht zuletzt jubelt jetzt auch die Auspuffanlage noch vernehmbarer. Ein Genuss für jeden Fan sind vor allem die Zwischengassalven beim Runterschalten. Doch auch die Art und Weise, wie der R bis zu seiner bei 250 km/h abgeregelten Höchstgeschwindigkeit (laut Tacho bei 261 km/h) stürmt, ist schlichtweg begeisternd. Dass bei dieser Fahrweise der von VW angegebene Verbrauch von 6,9 Liter auf 100 Kilometern unrealistisch ist, muss nicht erwähnt werden. Stattdessen sollte man eher von 10 bis 11 Liter ausgehen, die mit Blick auf die gebotenen Fahrleistungen aber in Ordnung gehen. Doch der mit allen verfügbaren Assistenzsystemen außer DCC ausgestattete Golf hat noch eine andere Seite, eine, die in möglicherweise nicht allzu ferner Zukunft das Autofahren grundlegend verändern wird (Stichwort „autonomes Fahren“): Dank der automatischen Distanzregelung ACC und dem Umfeldbeobachtungssystem Front Assist sowie dem Spurhalteassistent Lane Assist kann das Fahrzeug im Verkehr fast von alleine bewegt werden – der Fahrer muss nur noch lenken (und selbst das wird ihm ansatzweise noch abgenommen …). Doch Halt – dafür ist der Golf R nicht gebaut worden. Vielmehr ist er ein fahrerorientiertes Spaßmobil par excellence – für den „Fall der Fälle“ kann sogar das ESP komplett abgeschaltet werden …