

## Fahrvorstellung

## Der neue Golf R

Schweden, Januar 2014

**Hinweise:**

Diese Presseinformation sowie Bildmotive zum Golf R finden Sie im Internet unter [www.volkswagen-media-services.com](http://www.volkswagen-media-services.com). Benutzerkennung: wobvwgor; Kennwort: 01pr2014.

TDI, TSI und DSG sind eingetragene Markenzeichen der Volkswagen AG oder anderer Unternehmen der Volkswagen Gruppe in Deutschland und weiteren Ländern.

Ausstattungsangaben und technische Daten gelten für das in Deutschland angebotene Modellprogramm. Für andere Länder können sich Abweichungen ergeben.

## Der neue Golf R

### Zentrale Aspekte

<b>Kurzfassung</b>	Seite 03
<b>Der TSI-Motor des Golf R</b>	Seite 04
<b>Der 4MOTION-Allradantrieb des Golf R</b>	Seite 05
<b>Das Sportfahrwerk des Golf R</b>	Seite 07
<b>Das Exterieur des Golf R</b>	Seite 10
<b>Das Interieur des Golf R</b>	Seite 12
<b>Die technischen Daten des Golf R im Überblick</b>	Seite 15

### **Leistung des Golf R steigt auf 300 PS Verbrauch sinkt mit DSG auf 6,9 Liter**

Neuer TSI katapultiert Golf R mit DSG in 4,9 Sekunden auf 100 km/h

Golf R debütiert mit neuem 4MOTION-Allradantrieb und Progressivlenkung

**Wolfsburg / Arvidsjaur, Januar 2014.** Volkswagen eröffnet das Automobiljahr 2014 mit dem Start eines der sportlichsten Kompaktmodelle der Welt: dem neuen Golf R. Angetrieben wird die vierte Generation des Sportwagens von einem neu konstruierten Turbo-Benzindirekteinspritzer (TSI) mit einer Leistung von 221 kW / 300 PS. Damit ist der neue Vierzylinder 30 PS stärker aber bis zu 18 Prozent sparsamer als sein Vorgänger. Wie alle drei Golf R zuvor, bringt auch das neue Modell die Kraft des Motors 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 Fahrprofilwahl 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 CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub>). 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. Beide Versionen des Sportwagens erfüllen die Grenzwerte der Emissionsklasse Euro 6.

Ausgestattet ist der neue Golf R mit einer ganzen Palette individualisierter und exklusiver Features. Neben eigens designten Stoßfängern, Seitenschwellern und 18-Zoll-Leichtmetallfelgen (mit Reifen im Format 225/40) 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.

### **Der TSI-Motor des Golf R**

**Hightech-Turbomotor.** Der Golf R wird wie der aktuelle Golf GTI von einem weiterentwickelten Motor der Vierzylinder-Baureihe EA888 angetrieben. Gegenüber dem Vorgänger wurden zahlreiche technische Details modifiziert, um den Verbrauch und die Emissionen zu senken sowie gleichzeitig die Leistungs- und Drehmomentwerte zu erhöhen. Der Motor besitzt zum Beispiel einen neu konstruierten Vierventil-Zylinderkopf. Gegenüber dem 169 kW / 230 PS starken Golf GTI Performance hob Volkswagen die Leistung des Golf R um weitere 70 auf 221 kW / 300 PS (bei 5.500 bis 6.200/min) an und schuf damit einen der stärksten Vierzylinder-Motoren. Das maximale Drehmoment stieg um 30 auf 380 Newtonmeter; es steht in dem beachtlichen Drehzahlfenster von 1.800 bis 5.500/min zur Verfügung. Um diese Werte zu realisieren, durchlief der 1.984 cm<sup>3</sup> gro-

ße TSI ein Entwicklungsprogramm wie im Motorsport. Folgende Bauteile wurden gegenüber dem bereits höchst agilen GTI-Motor verändert respektive komplett neu konstruiert (Auszug): der Zylinderkopf (samt Auslassventilen, Ventilsitzringen und Ventillfedern), die Kolben, die Hochdruck-Einspritzventile sowie der Abgasturbolader.

**Effizientes Thermomanagement.** Generell kennzeichnen den Turbo-Benzindirekteinspritzer der Baureihe EA888 innovative Detaillösungen wie eine im Zylinderkopf integrierte, wassergekühlte Abgasführung zum Turbolader (zur effizienten Senkung des Volllastverbrauchs) und ein duales Einspritzsystem mit Direkt- und Saugrohreinspritzung. Dank einer neuen, vollelektronischen Kühlmittelregelung besitzt der TSI des Golf R zudem ein deutlich effizienteres Thermomanagement mit einer verkürzten Warmlaufphase; das reduziert die Reibungsverluste und damit den Kraftstoffverbrauch. Darüber hinaus verfügt der TSI über eine variable Ventilsteuerung mit doppelter Nockenwellenverstellung. Zusätzlich ist auf der Auslassseite der Ventilhub in zwei Stufen schaltbar. Dank dieser Lösung lässt sich der Ladungswechsel in Bezug auf die Performance, den Verbrauch und die Abgasemissionen optimal steuern.

#### **Der 4MOTION-Allradantrieb des Golf R**

**Haldexkupplung der fünften Generation.** Typisch für den Golf R ist seit jeher der permanente Allradantrieb 4MOTION. Im vierten Golf R kommt nun ein 4MOTION-System der neuesten Generation zum Einsatz. Gekoppelt ist dieser Allradantrieb an ein manuelles 6-Gang-Getriebe mit verstärkter Kupplung und einer Schaltwegverkürzung. Als Sonderausstattung steht zudem ein automatisch schaltendes 6-Gang-Doppelkupplungsgetriebe (DSG) zur Verfügung, das alternativ ebenfalls manuell geschaltet werden kann.

Der unter anderem mittels einer Haldex-5-Kupplung perfektionierte 4MOTION-Allradantrieb des Golf R wird bereits aktiv, bevor Schlupf auftritt. Ein Traktionsverlust kann damit nahezu ausge-

geschlossen werden. Das System nutzt hier eine vom jeweiligen Fahrzustand abhängige Vorsteuerung. Bei geringer Last oder im Schub erfolgt der Vortrieb primär über die Vorderachse, die Hinterachse ist dabei entkoppelt. Diese Grundabstimmung spart Kraftstoff. Die Hinterachse des Golf R wird bei Bedarf allerdings in Sekundenbruchteilen stufenlos zugeschaltet, sobald das notwendig wird. Dies geschieht über die mittels einer elektrohydraulischen Ölpumpe betätigte Haldexkupplung.

**Situationsabhängige Kraftverteilung.** Ein Steuergerät errechnet permanent das ideale Antriebsmoment für die Hinterachse und regelt über die Ansteuerung der Ölpumpe, wie weit die Lamellenkupplung geschlossen werden soll. Dabei steigt der Anpressdruck auf die Kupplungslamellen proportional zum an der Hinterachse gewünschten Drehmoment. Mit der Höhe des Drucks auf die Kupplungslamellen lässt sich das übertragbare Drehmoment stufenlos variieren. Selbst beim schnellen Anfahren und Beschleunigen des 300 PS starken Golf R wird ein Durchdrehen der Räder vollends verhindert, da das Steuergerät die Drehmomentverteilung entsprechend der dynamischen Achslasten regelt. Die Ansteuerung der Haldex-5-Kupplung erfolgt in erster Linie in Abhängigkeit des vom Fahrer angeforderten Motordrehmoments. Parallel wertet eine sogenannte Fahrzustandserkennung im Allradsteuergerät Parameter wie die Raddrehzahlen und den Lenkwinkel aus. Je nach Bedarf können nahezu 100 Prozent des Antriebsmoments an die Hinterachse geleitet werden.

**Vierrad-EDS als Quersperren.** Parallel zu der als Längssperre fungierenden Haldex-Kupplung übernehmen die in das elektronische Stabilisierungsprogramm integrierten elektronischen Differenzialsperren (EDS) die Funktion von Quersperren. Sie ermöglichen via Anbremsen des durchdrehenden Rades eine weiterhin stabile Übertragung der Antriebskraft durch das gegenüberliegende Rad. Beim Golf R kommen die elektronischen Differenzialsperren als sogenanntes Vierrad-EDS an beiden Achsen zum Einsatz.

**XDS+ präzisiert Spurführung in Kurven.** Darüber hinaus ist der Golf R an der Vorder- und Hinterachse mit XDS+ ausgestattet, das

bei schneller Kurvenfahrt die kurveninneren Räder anbremsst und so das Lenkverhalten optimiert. In der neuen Version XDS+ kann diese Funktion auf ein größeres fahrdynamisches Spektrum angewendet werden – das Fahrzeug wird somit auch außerhalb von Beschleunigungszuständen agiler. Technisch handelt es sich beim XDS+ um eine Funktionserweiterung der elektronischen Differenzialsperren. Sobald die Elektronik erkennt, dass eines der kurveninneren Räder bei schneller Fahrt zu sehr entlastet wird, baut die Hydraulik der Electronic Stability Control (ESC) an diesem Rad gezielt einen Bremsdruck auf, um wieder die optimale Traktion herzustellen. Das XDS+ wirkt so als Quer-Sperrdifferenzial, mit dem das Untersteuern in schnell gefahrenen Kurven ausgeglichen wird.

**ESC Sport.** Der neue Golf R ist serienmäßig mit der Funktion „ESC Sport“ ausgestattet. Aktiviert wird das System über einen zweistufigen Schalter auf der Mittelkonsole. Drückt der Fahrer die Taste einmal kurz, schaltet die Electronic Stability Control (ESC) in den Modus „ESC Sport“. Bei sehr schnellen und kurvenreichen Fahrten – etwa auf der Rennstrecke – spricht das ESC in der Folge später an und ermöglicht so nochmals agilere Handlungseigenschaften. Wird die ESC-Taste länger als drei Sekunden gedrückt, wird das System indes für den professionellen Einsatz auf der Rennstrecke komplett deaktiviert – diese Deaktivierung ist nur im Golf R und keinem anderen Modell der Baureihe verfügbar.

### **Das Sportfahrwerk des Golf R**

**Synthese aus Sportlichkeit und Komfort.** Der Golf R besitzt ein individuell auf den 300 PS starken Allradler ausgelegtes Sportfahrwerk; gegenüber dem Basis-Golf wurde die Trimmlage um 20 mm abgesenkt; der Golf R liegt damit noch einmal um 5 mm tiefer als der GTI. Vorn sorgt im Golf R eine McPhersonachse (Federbeine) mit unten liegendem Dreiecksquerlenker sowie spurstabilisierendem Lenkrollradius für optimale Handling- und Lenkeigenschaften und ein ausgewogenes Schwingungsverhalten. Hinten wurde die Mehrlenkerachse des allradgetriebenen Golf R in zahlreichen Bereichen

weiterentwickelt; unter anderem konnte Volkswagen die für das Lenkverhalten notwendige Quersteifigkeit dieser modularen Performanceachse durch eine neue Lagerabstimmung der Spurstange perfektionieren.

**Fahrdynamik.** In der Grundabstimmung legten die Ingenieure das Fahrwerk des neuen Golf R auf hohen Fahrspaß in Verbindung mit außerordentlicher Fahrstabilität und gutem Langstreckenkomfort aus. Gegenüber dem Vorgänger wurde zudem das Lenkverhalten dank der direkter übersetzten Progressivlenkung nochmals agiler. Darüber hinaus konnten die maximal erreichbaren Kurvengeschwindigkeiten signifikant gesteigert werden. Hierzu wurde die Fahrwerkabstimmung neutraler ausgeführt; ein Untersteuern wird somit bis in den Grenzbereich hinein vermieden.

Maßgeblich zum neutraleren Fahrverhalten trägt die neue Applikation des Allradantriebs bei. Hier wurden die Ansprechzeiten der Haldexkupplung minimiert und die je nach Fahrsituation auftretenden Antriebsmomente so optimiert, dass sich auch unter Last eine maximale Neutralität des Eigenlenkverhaltens ergibt. In der Folge stellt sich ein homogeneres und eindeutiges Lenkverhalten in Kurven ein.

Im Hinblick auf einen optimalen mechanischen Grip wurden die Steifigkeiten der Federn und Stabilisatoren wohl dosiert und bewusst nicht zu steif ausgeführt. In Verbindung mit den extrem fein justierten Dämpferkennungen folgt der neue Golf R der vom Fahrer gewünschten Linie sowohl auf ebenen als auch unebenen Streckenprofilen außergewöhnlich exakt; das Fahrverhalten ist damit bis in den Grenzbereich hinein sehr präzise und ruhig. Das neutrale Fahrverhalten in Kurven geht dank der innovativen Auslegung aller Fahrwerkskomponenten zudem mit einer sehr guten Fahrstabilität einher. Deutlich spürbar wird die ausgezeichnete Fahrstabilität bei Spur- und Lastwechseln. Ein besonderes Augenmerk legte die Entwicklungsmannschaft bei der Abstimmung des neuen Golf R darüber hinaus auf harmonische und vorhersehbare Reaktionen des Fahrwerkes.

**Fahrkomfort.** Parallel zur Fahrdynamik wurde auch der Federungskomfort gegenüber dem Vorgänger perfektioniert. Kleine und große Unebenheiten der Straßen werden vom Fahrwerk über den gesamten Geschwindigkeitsbereich harmonisch absorbiert. Durch die wie skizziert sehr große Spreizung der positiven Eigenschaften – ein direktes, neutrales und stabiles Fahrverhalten in Verbindung mit hohem Fahrkomfort – bietet das Fahrwerk des Golf R eine einzigartige Synthese aus höchster Dynamik und bester Langstreckentauglichkeit.

**Progressivlenkung.** Der Golf R ist wie der Golf GTI serienmäßig mit der neu entwickelten Progressivlenkung ausgestattet. Der Fahrer kommt dank dieser Lenkung mit kleineren Lenkbewegungen aus, um die gewünschten Kurvenradien zu realisieren; bei engen Kehren muss er also weniger oft umgreifen. Bis zum Volleinschlag sind es bei der Progressivlenkung 2,1 Lenkradumdrehungen (380°), bei der Standardlenkung der weniger starken Golf-Modelle sind es 2,75 (500°). Hintergrund: Herkömmliche Lenkungen arbeiten mit einem konstanten Übersetzungsverhältnis. Die Lenkung des Golf R indes operiert mit einem progressiven Übersetzungsverhältnis. Beim Rangieren und Parken reduziert das spürbar die Lenkarbeit. Auf kurvenreichen Landstraßen und beim Abbiegen indes wird der Fahrer aufgrund der direkteren Auslegung ein Plus an Dynamik feststellen.

**DCC.** Optional kann der neue Golf R mit der zweiten Generation der adaptiven Fahrwerksregelung DCC bestellt werden. DCC hat die drei Fahrmodi „Comfort“, „Normal“ und „Sport“, die nunmehr innerhalb der „Fahrprofilauswahl“ über den Touchscreen in der Mittelkonsole ausgewählt und angezeigt werden können. Im Modus „Sport“ wird ein nochmals dynamischeres Fahrverhalten umgesetzt.

Das DCC regelt adaptiv über einen weiterentwickelten und verfeinerten Regelalgorithmus die Dämpferventile und damit die Einstellung der Dämpferkennung. Dazu nutzt das System die Eingangssignale der Radweg- und Beschleunigungssensoren sowie die Fahrzeug-Businformationen aus dem Fahrwerks-CAN; dabei wird für jede Fahrsituation die optimale Dämpfungskraft berechnet und adaptiv eingestellt. Die Dämpfungskräfte werden zudem selektiv an allen vier Rädern

individuell eingestellt. In der neuen Generation des DCC ist es erstmals möglich, die Zug- und Druckstufendämpfung auch bei Querdynamikmanövern vollkommen unabhängig voneinander zu variieren – ein wesentlicher Vorteil zur Optimierung der Fahrdynamik.

**Fahrprofilauswahl mit Race-Modus.** Neu an Bord des Golf R ist die in Verbindung mit DCC serienmäßige Fahrprofilauswahl. Insgesamt vier und in Verbindung mit DCC fünf Fahrprogramme stehen zur Verfügung: „Eco“, „Normal“, „Individual“ sowie der speziell auf den Golf R zugeschnittene Modus „Race“. In Kombination mit DCC gibt es zusätzlich den Modus „Comfort“. Alle Modi wurden spezifisch auf den Golf R abgestimmt.

Im Modus „Race“ werden unter anderem die Dämpfung erhöht (und damit die Aufbaubewegungen weiter reduziert) sowie das Ansprechverhalten des Motors und die Schaltpunkte des (optionalen) DSG noch dynamischer ausgelegt. Im Fahrprofil „Individual“ kann der Fahrer die Modi für einzelne Komponenten individuell kombinieren. Im Fahrprofil „Eco“ hingegen werden die Motorsteuerung, die Klimaanlage und weitere Nebenaggregate verbrauchsoptimal gesteuert. Darüber hinaus steht beim Golf R mit Doppelkupplungsgetriebe (DSG) im Eco-Modus eine Segelfunktion zur Verfügung; geht der Fahrer vom Gas – etwa beim Heranrollen an eine Ampel oder bei Passagen mit Gefälle – kuppelt das DSG aus und der Motor läuft im Leerlauf. Auf diese Weise kann die kinetische Energie des Golf R optimal genutzt werden.

**Bremsen.** Den höheren Fahrleistungen des Golf R angepasst wurden auch die extrem standfesten Bremsen. Volkswagen setzt hier eine 17-Zoll-Anlage mit rundum innenbelüfteten Scheiben und nun schwarzen Bremssätteln (mit „R“ Logo) ein. Vorn weisen die Bremskolben einen Durchmesser von 60 mm auf; hinten kommen Kolben mit 42 mm zum Einsatz. Die 30 mm starken Bremsscheiben der Vorderachse besitzen einen Durchmesser von 340 mm; hinten sind es 22 mm dicke Scheiben mit 310 Millimetern Durchmesser.

## **Das Exterieur des Golf R**

**Individualisiertes Design.** Mit dem neuen Golf R wird ein erfolgreiches Konzept auch gestalterisch in die nächste Fahrzeug-Generation transferiert. Erstmals auf der Basis des Golf IV gestartet, unterstreicht der jetzt präsentierte Golf R mit seinem zurückhalten- den, aber souveränen Auftritt das Thema der absoluten Performance. Sein statusneutraler Charakter und das typische Golf-Design bilden die Grundlage für den „R“. Klaus Bischoff, Chefdesigner der Marke Volkswagen: „Auch der ‚R‘ lebt von der einzigartigen Statusneutra- lität des Golf. Hier gilt es, eine spannende Balance aus Seriosität und Sportlichkeit, aus Zurückhaltung und Differenzierung zu schaf- fen“.

Der Golf R ist innerhalb der Baureihe ein eigenständiges Produkt mit exklusiven Designthemen und wertvollen Details. Das Design ist integrativ und wirkt wie aus einem Guss. Die Anbauteile werden nicht als solche wahrgenommen, sondern sind Teil der Gesamtkom- position. Die stark ausgeprägte Grafik der Frontpartie mit den mar- kanten Lufteinlässen demonstriert den kompromisslosen Sportcha- rakter dieses Fahrzeugs. Das Heck erhält durch die beiden Dop- pelendrohre eine unverwechselbare Signatur, die erstmalig in der Golf-Historie erscheint. Schon vom ersten Zeichenstrich an ist die Vision eines Golf R in den Köpfen der Designer. Für sie ist dieses Modell die Kür in der Designentwicklung der Golf-Familie. Der Reiz liegt in der subtilen aber unmissverständlichen Differenzierung ge- genüber der Basis.

**Frontpartie.** Im Detail gibt sich der Golf R vorn am neu designten Stoßfänger mit besonders großen Lufteinlässen, einem modifizierten Kühlerschutzgitter (mit „R“ Logo) sowie einem neu entwickelten und in die Gehäuse der Bi-Xenonscheinwerfer integrierten Tagfahr- licht zu erkennen. Das LED-Tagfahrlicht bildet unterhalb der Dop- pelscheinwerfer stilistisch ein prägnantes, doppeltes „U“.

**Silhouette.** Seitlich kennzeichnen den Golf R die neu designten 18- Zoll-Leichtmetallfelgen des Typ „Cadiz“ mit Reifen der Dimension 225/40, schwarze Bremssättel mit „R“ Logo, in Wagenfarbe lackierte

Seitenschwellerverkleidungen im „R“ Style, „R“ Logos auf den vorderen Kotflügeln sowie in „Chrom matt“ gehaltene Außenspiegelkappen. Optional kann der Sportwagen zudem mit 19-Zoll-Leichtmetallfelgen geordert werden; hier bietet die Volkswagen R GmbH ebenfalls das Rad „Cadiz“ an; exklusiv in 19 Zoll steht darüber hinaus die Leichtmetallfelge „Pretoria“ als sogenanntes „Flow-forming-Rad“ (besonders leicht und stabil) im Motorsportdesign zur Verfügung.

**Heckpartie.** Hinten sind es Details wie die abgedunkelten LED-Rückleuchten mit einem markanten hellen Streifen in der Mitte, der Diffusor im „R“ Design, die vier verchromten Endrohre sowie ein „R“ Logo auf der Heckklappe, die das Bild des neuen Golf R prägen.

**Acht Farben.** Das Spektrum der Karosserie-Lackierungen umfasst acht Farbtöne. Eigens und exklusiv für den Golf R kreiert wurde dabei eine neue Lackierung in „Lapiz Blue Metallic“. Alternativ stehen die Farben „Pure White“, „Tornadorot“, „Night Blue“, „Limestone Grey Metallic“, „Reflexsilber Metallic“, „Deep Black Perl-effect“ und „Oryx White“ zur Wahl.

### **Das Interieur des Golf R**

**Sportsitze in Stoff/Alcantara und Carbon-Leder.** Analog zu den drei Vorgängern des Golf R hat die Volkswagen R GmbH auch das Interieur des neuen Modells weitreichend individualisiert und veredelt. Serienmäßig ist der stärkste aller Golf mit sogenannten Top-Sportsitzen ausgestattet (vorn). Die Sitzmittelbahnen sind im Stoff-Dessin „Race“ (Farbton „Titanschwarz“) mit schwarzen Steppnähten ausgeführt; die Seitenwangen der Sitze werden indes mit Alcantara (Farbton „Kristallgrau“) bezogen. Die Außenseiten der Sitze und die Kopfstützen sind im Stoff-Dessin „Clip“ (Farbton „Titanschwarz“) gehalten. Ziernähte in „Kristallgrau“ bilden einen Kontrast zu den dunklen Bereichen. In den Rücklehnen der Vordersitze befindet sich eine Prägung mit dem „R“ Logo.

Optional bietet Volkswagen für den Golf R ein Nappa-Carbon-Lederpaket an. Die Außenflächen, Wangeninnenseiten und Kopfstützen sind dabei stets mit dem dunklen Nappa-Leder „Carbon“ bezogen; die Sitzmittelbahnen können indes wahlweise in einem ebenfalls dunklen oder hellen Nappa-Leder („Anthrazit“ respektive „Modern Grey“) bestellt werden. Die Ziernähte sind auch im Fall der Lederausstattung in „Kristallgrau“ ausgeführt. Leder prägt zudem das im „R“ Design gestaltete Dreispeichen-Sportlederlenkrad. Last but not least kennzeichnet das Lenkrad ein verchromtes „R“ Logo in der unteren Spange. Alle Lederelemente werden auch hier durch Ziernähte in der Kontrastfarbe „Kristallgrau“ veredelt.

Die Dekoreinlagen der Instrumententafel und der Türverkleidungen kennzeichnet das Dessin „Carbon Touch“; im Bereich der Türapplikationen ist zudem serienmäßig eine Ambientebeleuchtung integriert. Ebenfalls beleuchtet (in blau) sind die Einstiegsleisten. Serienmäßig in einer Edeltahloptik ausgeführt werden die Pedalerie und die Fußstütze. Die Individualisierung erstreckt bis zu den Fußmatten, die edel in einer Kontrastfarbe umkettelt sind.

**Instrumente im „R“ Design.** Individualisiert wurden auch die Instrumente und das Startmenü des Touchscreens in der Mittelkonsole. Die hellblau beleuchteten Zeiger des Drehzahlmessers und Tachos schnellen beim Starten der Zündung als sportliche Begrüßung einmal komplett bis zum Skalenanschlag – im Fall des Tachos ist das die 320-km/h-Marke. Darüber hinaus werden die Zeiger der Instrumente bereits mit dem Öffnen der Fahrtür automatisch beleuchtet. Der Touchscreen des Radio- respektive Radio-Navigationssystems (Serie: Radio Composition Touch) zeigt als Startbildschirm das animierte „R“ Logo. Neu gestaltet und mit einem „R“ Logo veredelt wurde übrigens auch das Detail, mit dem der Golf R überhaupt erst gestartet werden kann: der Zündschlüssel oder besser gesagt dessen Verkleidung – Perfektion bis in das kleinste Detail.

**Radio- und Radio-Navigationssysteme.** Volkswagen stattet den Golf R mit neu konzipierten Radio- und Radio-Navigationssystemen aus. Alle Systeme besitzen serienmäßig einen Touchscreen. Die neue

Gerätegeneration gibt es in den drei verschiedenen Display-Größen 5 Zoll, 5,8 Zoll und 8 Zoll. Erstmals setzt Volkswagen dabei Displays ein, die eine Näherungssensorik (ab 5,8 Zoll Displaygröße) aufweisen: Sobald sich ein Finger des Fahrers oder Beifahrers dem Touchscreen nähert, schaltet das System automatisch vom Anzeige- in einen Bedienmodus. Der Anzeigemodus zeichnet sich durch eine auf das Wesentliche reduzierte Darstellung aus. Im Bedienmodus hingegen werden die via Touchscreen aktivierbaren Elemente besonders hervorgehoben, um so die intuitive Bedienung zu erleichtern. Darüber hinaus verfügen die Displays über eine Funktion, bei der über Wischgesten Listen gescrollt oder in CD-Covern der Mediathek geblättert werden kann.

**Car-Net.** In Kombination mit dem Radio-Navigationssystem Discover Pro und der Mobiltelefonschnittstelle „Premium“ wird für den Golf R Car-Net angeboten. Dahinter verbergen sich neu konzipierte mobile Online-Dienste. Car-Net macht es möglich, zum Beispiel hochaktuelle Online-Verkehrsinformationen in die dynamische Routenführung zu integrieren und online Points of Interest (POI) in die Navigation einzubinden. Dank Google Street View werden zudem 360-Grad-Panoramabilder aus der Straßenperspektive in die Darstellung des Displays eingebunden; zudem ist es möglich, auf der Basis des Google-Earth™-Kartenservice eine fotorealistische Anzeige der Kartendarstellung abzurufen (Google Maps).

### Die technischen Daten des Golf R im Überblick

	<b>Golf R (6-Gang Schalter)</b>	<b>Golf R (6-Gang DSG)</b>
Motor-Bauart	4-Zylinder-Otto (TSI)	4-Zylinder-Otto (TSI)
Hubraum	1.984 cm <sup>3</sup>	1.984 cm <sup>3</sup>
Ventile je Zylinder	4	4
Einspritzung / Aufladung	Direkteinspritzung / Turbolader	Direkteinspritzung / Turbolader
Max. Leistung bei Drehzahl	221 kW / 300 PS 5.500 bis 6.200 U/min	221 kW / 300 PS 5.500 bis 6.200 U/min
Max. Drehmoment bei Drehzahl	380 Nm 1.800 bis 5.500 U/min	380 Nm 1.800 bis 5.500 U/min
0-100 km/h	5,1 s	4,9 s
V/max	250 km/h	250 km/h
Tankvolumen	55 Liter	55 Liter
Kraftstoffart	Super Plus, min. 98 R	Super Plus, min. 98 R
Verbrauch* (Ø)	7,1 l/100 km	6,9 l/100 km
CO <sub>2</sub> -Emission	165 g/km	159 g/km
Emissionsklasse	Euro 6	Euro 6
Effizienzklasse	D	D
Länge	4.276 mm	4.276 mm
Breite ohne Spiegel	1.790 mm	1.790 mm
Höhe	1.436 mm	1.436 mm
Leergewicht	1.476 kg	1.495 kg
Gepäckvolumen	343 bis 1.233 Liter	343 bis 1.233 Liter
Getriebe	6 + R, manuell	6 + R, automatisch
Achsantrieb	Allrad	Allrad
Reifen	225/40 R 18	225/40 R 18