

Mehr Golf geht nicht

28 Jahre nach seiner Geburt lässt der Golf es richtig krachen. Mit dem 241 PS starken R32 katapultiert VW den Käfer-Erben in nie geahnte Dimensionen.

Haben Sie schon mal Hubraum gehört? So jedes Kubikzentimeterchen lustvoll bei der Arbeit belauscht? Im neuen Golf R32 geht das. Das Hörer-Herz pocht am höchsten, wenn im sechsten Gang der Drehzahlmesser auf die 2000 zeigt. Bei Tempo 80 werden die 7,2 Quadratmeter Golf-Grundfläche dabei zum Resonanzboden von sechsmal 530 Kubik, zwei verstellbaren Nockenwellen und 24 Ventilen. Dieser Super-plus-Sound, vermengt mit einmalig sonorem Nebelhorn-Bass, durchdringt alle Körperteile, ist nur per Tunnelfahrt zu toppen. Dabei werfen die Wände noch ihr Vibrato zurück – Alfa Romeo hat hier seinen akustischen Meister gefunden –, alles natürlich im erlaubten Phonbereich.

Komischerweise fördert die tonale Orgie sogar die Verkehrssicherheit. Denn wo andere Kraftprotze jeden Gaspedaltritt mit nervösem Aufschrei begleiten, da wirkt die VW-Abstimmung wie Balsam auf hektische Fahrernerven. Die 241 PS machen einfach souverän – kein Wunder, dieser Motor steckt ja auch im Topmodell Phaeton, dort natürlich in Längsrichtung. Schluss mit dem Abhören, stellen wir den Motor ab. Und stehen jetzt ehrfürchtig vor dem gewaltigsten Serien-Golf, den es je gab. Die 32 nach dem R heißt 3,2 Liter Hubraum, könnte aber auch 32.000 Euro bedeuten, der Grundpreis liegt bei genau 31.950 Euro. 177 kW/241 PS treiben den Sechszylinder mit Höchsttempo 247 bis in den Windschatten abgeregelter A8, 7er oder S-Klassen.

Die vom "R" vermutlich einiges zu erwarten haben. Denn Wolfsburg plant, mit R(acing) den erfolgreichen Audi-S-, BMW-M- und Mercedes-[AMG](#)-Vorbildern zu folgen. Dazu müsste der R32 vom Start weg ein Verkaufrenner werden. Bei dem Preis, der nur 5000 Euro über dem 204-PS-4Motion liegt, und den in Deutschland geplanten 1800 Stück (weltweit vorerst 5000) trotz Konjunkturflaute kein allzu großes Problem.

Der Anfang ist also gemacht. Und verlockt zum Blick zurück. Wolfsburg kriegte im Mai 1974 kurz vorm Ende der jahrzehntelangen Käfer-Sackgasse die Kurve und ließ den ersten Golf vom Band: 1,5 Liter, 70 PS, Viergang. Ein solches Ur-Teil gibt es im Wolfsburger ZeitHaus-Museum nicht mehr, für diesen Vergleich gab es aber seinen 76er fast im Originalzustand heraus, der übrigens schon der einmillionste Golf war. Die Gedanken gehen zurück. Krümelglas-Frontscheibe, zittrige Tachonadel, schlabriger Schaltknüppel, rasselnder Motor, dünnblecherne Türen, quäkige Hupe. Statt Klimaanlage (im R32 Climatronic Serie) gab es zwei dürrtige Luftdüsen und Kurbelfenster. Auch sonst war alles, was der R32 serienmäßig mit sich schleppt, teuer oder gar nicht zu haben, wie etwa der 4Motion-[Allradantrieb](#).

Der Ur-Golf qietscht mit großer Seitenneigung und teigiger Lenkung um die Ecken, der R32 könnte noch Kreise um ihn herumfahren. Es sind eben fast drei Jahrzehnte vergangen. Wobei die Rückschau zeigt, dass der Golf-Opa mit 70 PS gut im Futter stand. Auch vier Gänge reichten völlig zum schaltfaulen Fahren, schließlich war der Golf I mit rund 800 Kilogramm ein rechtes Leichtgewicht. Auf dessen schlecht geschütztes Blech der Rostteufel aber voll abfuhr, wie wir heute wissen.

Der Enkel bringt es dank solider Bauweise auf leer rund 1,5 Tonnen, der Viertürer (kommt in einem halben Jahr) legt nochmals ein paar Kilo zu. Front und Heck sind neu gestylt, vorne macht sich der erhöhte Kühlluftbedarf optisch bemerkbar, hinten dominieren zwei armdicke Auspuffrohre. Dazwischen ist alles enthalten, was Autofahren sicher, angenehm und komfortabel macht: Front-, Kopf- und Seiten-[Airbags](#), Fensterheber sowie Spiegelverstellung

elektrisch, Schalensitze vorn, geteilte Rücksitzbank, [Isofix](#), Radio gamma, Regensensor, [Xenon](#)-Licht und 18-Zöller "Aristo" in Leichtmetall. Bei dieser Ausstattungsfülle verwundert es, dass für beheizbare Waschdüsen 49 Euro verlangt werden. Sonst stehen nur noch Navigation, CD-Wechsler, Schiebedach, Leder und Telefon in der Aufpreisliste.

Trotz aller Kraft-Kennzeichen könnte sich der R32 auch Sportlimousine nennen. Seine Leistung entfaltet sich stets beherrschbar und gleichmäßig, das Fahrwerk ist straff, aber familientauglich, die Lenkung herrlich präzise. Diesen Wagen kann Papi problemlos seiner Frau zum Einkaufen mitgeben, dem Filius aber nicht ohne Ermahnungen. Zwar bringt der R32 seine 241 PS dank 4Motion jederzeit unspektakulär auf die Straße, eine [Haldex-Kupplung](#) verteilt die Kraft entsprechend dem Straßenzustand auf beide Achsen. Aber bei Höchsttempo bewegen wir uns im Bereich abhebender Jets. Dabei kommt Oberklassen-Überlegenheit auf, die dank großer Scheiben gut eingebremst werden kann. Das Blau der Bremszangen verrät übrigens die Hausfarbe der R-Line, die ab Golf aufwärts geplant ist. Nach unten bleibt weiterhin GTI das Status- und Gattungs-Kürzel.

Generation Golf steht mittlerweile für 28-jährige Tradition. Ohne die es in und um Wolfsburg herum heute wahrscheinlich mehr Spargelfelder als Montagehallen gäbe. Dass die neue VW-Manager-Generation den Golf zum sympathischen Kraftprotz macht, beweist, dass wir vom Golf noch einiges zu hören bekommen.

Technische Daten Sechszylinder-V-Motor • Hubraum 3189 cm³ • Leistung 177 kW (241 PS) bei 6250/min • maximales Drehmoment 320 Nm bei 2800/min • Allradantrieb • Sechsgang • Einzelradaufhängung • Kofferraum 245/1099 Liter • Tank 62 Liter • Länge/Breite/Höhe 4149/1735/1444 mm • Radstand 2518 mm • Reifen 225/40 R 18 W • Leergewicht 1477 kg • Zuladung 523 kg • Spitze 247 km/h • 0–100 km/h in 6,6 s • Verbrauch (EU-Mix) 11,5 l/100 km Super plus **Preis** 31.950 Euro

AUTO BILD, 32/2002