

Nur selten hat man die Chance, einem Fahrzeug das Attribut "böartig" zu verleihen. Das liegt vielleicht daran, dass nur ganz selten so viel PS auf so wenig Auto treffen. Wir waren mit dem 241 PS starken Golf R32 Gassi.

Sorry Nachbarn!

Die letzten zwei Wochen waren hart für meine Nachbarschaft. Hart, weil laut. Dafür muss ich Abbitte leisten. Sorry! Ich kann voll verstehen, dass man es als Familienvater überhaupt nicht witzig findet, wenn der durchgeknallte Autoschreiber von gegenüber früh morgens seinen unfassbar lauten Golf anwirft. Mit friedlich schlummernden Kindern und Hunden ist es dann nämlich ganz schnell vorbei. Aber was soll ich machen? In diesen schweren Zeiten muss man einfach Opfer bringen...

Sound ist alles

Genervte Nachbarn hin, sabbernde Auto-Freaks her - wie VW für diese Auspuffanlage eine Zulassung bekommen hat, wird auf ewig das Geheimnis der TÜV-Prüfer bleiben. Dabei wirken die beiden Auspuffrohre, die da chromblitzend aus der Heckschürze gucken, gar nicht so spektakulär. Ein Sportauspuff eben. Das ändert sich jedoch schlagartig, wenn das kompakte V6-Triebwerk unter der Motorhaube die beiden armdicken Rohre als akustischen Notausgang benutzt. Den Zündvorgang beantwortet VWs Super-Golf mit einem kurzen Gasstoß, der sich laut röchelnd seinen Weg ins Freie bahnt. So kennt man das von den Rennstrecken dieser Welt - nur noch etwas lauter. Dennoch reicht die Komposition aus niederfrequentem Dröhnen und heiserem Fauchen aus, um die halbe Nachbarschaft rebellisch zu machen.

Dominanter Auftritt

Das wäre ja alles noch zu verschmerzen, wenn man sich optisch wenigstens neben dem Parkplatz-Nachbarn verstecken könnte. Wie früher in der Schule: "Der war´s...". Keine Chance. Optisches Duckmäusertum ist mit einem R32 einfach nicht drin. Alleine die Frontschürze des Vorzeige-Golfs treibt Tunern die Freudentränen in die Augen. Ein tiefer Spoiler mit üppigen Lufteinlässen, nur dezent durch schwarze Wabengitter vor anfliegenden Luftraumbesetzern geschützt, dominiert den selbstbewussten Auftritt. Nur unwesentlich zurückhaltender: die ganz gar nicht dezent ausgestellten Radhäuser, in denen mächtige 18-Zöller ihrer Arbeit nachgehen. Die dicken Seitenschweller und blau lackierten Bremssättel fallen da schon kaum noch auf.

Tief fliegen

Ein weiterer Unterschied zum Golf von der Stange wird erst deutlich, wenn man neben einem solchen zum Stehen kommt. Aus der R32-Perspektive darf man sich in dieser Position zunächst den Golf-Außenspiegel von unten ansehen. Im R32 ist man dem Asphalt satte 20 Millimeter näher als an Bord eines Standard-Golf. Ganz klar, dass man bei dieser Höhe mehr einfällt als einsteigt. Wer bereits an dieser Hürde scheitert, sollte sich allerdings ernsthaft die Frage stellen, ob dieser Golf die richtige Wahl ist.

Innenraum-Gigantomanie

Mit dem mehr oder weniger gewöhnungsbedürftigen Abstieg ins Cockpit ist es noch längst nicht getan. Als zweite Hürde lauert das monströse Sportgestühl, das von Sitz-Spezialist König extra für den Golf entwickelt wurde. Beim optischen Erstkontakt fragt man sich dann aber schon, von welchen Abmessungen und Einsatzmöglichkeiten die König-Entwickler ausgegangen sind. Mit riesigen Seitenwangen und durchgehender Integral-Lehne möchten die Ungetüme nicht so richtig zum konservativen Golf-Interieur passen. Zu allem Überfluss kommen die Sitze beim Vorklappen den Sonnenblenden in die Quere. Da können auch der edle Leder-Bezug und diverse Alu-Intarsien nichts mehr retten.

Der Gipfel der Gigantomanie: das fette Dreispeichen-Lenkrad. Kinderarmdick ist dieses Teil, sorry Ladies, nur was für echte Männer. Das unförmige Leder-Volant lockt mit perfekten Griffmulden und griffigem Leder - schüchtert aber gleichzeitig auch ein. Welche Urgewalt muss da unter der Haube lauern, wenn sie nur mit solch einem dicken Ding zu bändigen ist?

Sorgfältige Verarbeitung

Über jeden Zweifel erhaben: Übersichtlichkeit und Verarbeitungsqualität. Angenehme Softlack-Oberflächen und penibel eingehaltene Spaltmaße zeugen von sorgfältigen Autobauern.

Man mag der üppig dimensionierten Ausstattung des aufgeplusterten Wolfsburgers skeptisch gegenüber stehen - unter Praxisbedingungen möchte man die Umbauten jedoch nicht mehr missen. Ein Dreh am Zündschlüssel und der R32 erwacht mit einem derart beängstigenden Fauchen zum Leben, dass sich unerfahrene Golf-Fahrer schlagartig im dicken Lenkradkranz festkrallen. Null Punkte in Sachen Geräuschkonzepte, dafür Bestnoten in der Gänsehaut-Wertung!

Robuster Umgang

Robust auch das weitere Prozedere. Die sportlich-direkte Kupplung erfordert einen kräftigen Tritt, die verkürzten Schaltwege des Sechsgang-Getriebes eine feste Hand. Dass es im Anschluss problemlos voran geht, ist jedoch längst nicht sicher. Etwas zu viel Gas und ein nervöser Kupplungsfuß - und schon hat man alle Hände voll zu tun, das hoppelnde Geschoss wieder unter Kontrolle zu bringen. Verantwortlich dafür sind die 320 Newtonmeter Kraft, die das V6-Triebwerk schon in unteren Drehzahlgebieten mobilisiert. Damit kann man schon mal eine Kupplung überfordern.

Triebwerks-Mutation

Das Kraftwerk unter der blauen Motorhaube stammt aus dem VW Phaeton und wurde für den Einsatz im Golf gleich zweifach überarbeitet. Um quer im schwächtigen Motorraum unterzukommen, musste das Sextett zunächst kräftig abspecken. Zusätzlich befassten sich die VW-Motorspezialisten mit dem Ansprechverhalten des Triebwerks. Der Sechszylinder sollte seine sportlichen Tugenden entdecken, die beim Einsatz im schweren Luxus-Schlitten Phaeton kaum gefragt sind. Auftrag durchgeführt - zumindest zum Teil.

Beschleunigungs-Schock

Ein Großteil der Motorleistung steht bereits im Drehzahlkeller zur Verfügung - das garantiert beeindruckende Ampelsprints und atemberaubende Beschleunigungswerte. Den Spurt von 0 auf 100 Sachen bringt der R32 in schlappen 6,6 Sekunden hinter sich. Das reicht locker, um ahnungslosen Beifahrern die Farbe aus dem Gesicht zu treiben. Möglich wird der brachiale Antritt durch die Verteilung der Kraft auf alle vier Räder. "4Motion" heißt der Allrad-Antrieb von Volkswagen, in dessen Zentrum eine so genannte "Haldex-Kupplung" die Antriebskraft aktiv auf die beiden Achsen verteilt.

Entspannt prügeln

Das Ergebnis ist ein erstaunlich neutrales Fahrverhalten. Die intelligente Haldex-Konstruktion schiebt Tendenzen zum Unter- bzw. Übersteuern blitzschnell einen Riegel vor. So bleibt der R32 selbst in den Händen von unerfahrenen Piloten leicht kontrollierbar. Fuß vom Gas, und schon hat man den Golf-Express wieder im Griff. Der serienmäßige Schleuderverhinderer ESP hat meist Sendepause. Auf trockenem Geläuf ist der elektronische Helfer schlichtweg überflüssig und zum Glück abschaltbar. Anders bei nassem Untergrund. Da lässt man sich gerne dabei helfen, die schnell aufschwimmenden Antriebsräder unter Kontrolle zu behalten.

Bei 241 PS und über 300 Newtonmeter Kraft hat man grundsätzlich keinerlei Grund, sich über Leistungsdefizite und mangelnde Beschleunigungswerte zu beklagen. Dennoch muss sich das kompakte Sixpack des R32 auch Kritik gefallen lassen. So haben es die

Triebwerks-Profis von VW nicht ganz geschafft, ihm seine Luxus-Trägheit komplett abzuerziehen. Kraft ist im Überfluss vorhanden - Drehfreude allerdings kaum. Der V6 will per Gasstoß gefordert werden - Spurt für Spurt, Kurve für Kurve. Das können die Reihen-Sechszylinder von Konkurrent BMW wesentlich besser.

Wer derart hemmungslos durch Feld, Wald und Wiesen prescht, muss sich nicht über ungezügeltetes Trinkverhalten wundern. 14,4 Liter gönnte sich unser Testwagen im Schnitt. Super Plus, versteht sich.

Fazit

Einen Golf für knapp 32.000 Euro? Klingt unverschämt, ist es aber nicht. Neben überlegenen Fahrleistungen dürfen R32-Kunden auch noch mit einer schmucken Einrichtung protzen. Eine hochwertige Soundanlage ist ebenso ab Werk mit an Bord wie Tempomat und Klimaautomatik. Dennoch taugt der oberste Golf lediglich als Zweit-, beziehungsweise Drittwagen. Im Alltagsbetrieb nerven der hohe Kraftstoffverbrauch, das winzige Kofferraumvolumen (Allrad!) und die nervöse Kupplung.

Plus und Minus

Plus und Minus

- + Bulliger Motor
- + Umfangreiche Serienausstattung
- + Neutrales Fahrverhalten
- + Starker Sound
- + Kernige Bremsen
- Motor ist drehzahlscheu
- Hoher Verbrauch
- Für die Autobahn zu hartes Fahrwerk

Jochen Knecht

Meldung vom 09. April 2003

<http://www.stern.de>