



Weltpremiere des Golf R 400 in Peking

- **400 PS starke Sportwagen-Studie**
- **280 km/h-Golf untermauert sportliches Potenzial der Baureihe**
- **Exklusiver Golf R 400 beschleunigt in 3,9 Sekunden auf 100 km/h**
- **Design und Technik des Golf R 400 orientieren sich am Rennsport**

Eben erst wurde der neue Golf R vorgestellt. 300 PS / 221 kW stark. Allradgetrieben. In 4,9 Sekunden auf 100 km/h und (abgeregelt) 250 km/h schnell – der schärfste Serien-Golf aller Zeiten und einer der agilsten Sportwagen seiner Klasse. Doch das Potenzial des Golf – der vor genau 40 Jahren debütierte und sich zu einem der erfolgreichsten Autos der Welt entwickelte – lässt es zu, die Grenzen des sportlich Machbaren noch weiter zu strecken. Wie weit (aktuell), demonstriert Volkswagen auf der Auto China 2014 mit der Weltpremiere der Studie Golf R 400.

Der Name ist Programm. Ein Golf, entwickelt von der Volkswagen R GmbH – der Sportwagenschmiede der Marke. 400 steht für 400 PS (294 kW). Das leistungsstarke Aggregat mit den Genen des WRC-Rennsportmotors katapultiert den Golf in 3,9 Sekunden auf 100 km/h. Höchstgeschwindigkeit, sofern eine deutsche Autobahn oder Rennstrecke zur Verfügung steht: 280 km/h (abgeregelt).

3,55 kg pro PS

Dank des kompakten Hochleistungsmotors (2.0 TSI), des leichten Doppelkupplungsgetriebes und des generell niedrigen Gewichts der Karosserie wiegt der Golf R 400 inklusive Allradantrieb nur 1'420 kg. Leistungsgewicht: souveräne 3,55 kg pro PS. Der permanente Allradantrieb von Volkswagen – 4MOTION – gehört zudem zu den sparsamsten Systemen seiner Art. Darüber hinaus ist der Golf auch als R 400 ausgesprochen aerodynamisch. Perfektion im Detail zieht sich so durch das gesamte Konzept des Golf R 400 – angefangen beim Motor bis hin zur weitreichend neu gestalteten Karosserie. Lackiert ist der Extrem-Golf in «Silver flake»; einen Kontrast zu diesem hellen Metallic-Ton bilden das in glänzendem «Schwarz» gehaltene Dach und die Spiegelkappen in Echtkarbon. Ebenfalls in lackiertem Sichtkarbon ausgeführt: die aus dem Motorsport adaptierten Splitter (umlaufende Aerodynamikbauteile) und Echtkarbon-Applikationen im Interieur.

Die spezifischen Features des Golf R 400 im Detail:

R 400 Turbomotor

200 PS pro Liter Hubraum. Angetrieben wird der Golf R 400 von einem 2,0-Liter-TSI-Motor mit den technischen Genen des WRC-Rennsportmotors. Gegenüber dem 300 PS / 221 kW starken Golf R entwickelt der Golf R 400 exakt 100 PS mehr Leistung. Damit stehen 400 PS / 295 kW (bei 7'200/min) zur Verfügung – pro Liter Hubraum 200 PS. Diese spezifische Leistung liegt auf dem Niveau von Supersportwagen. Das maximale Drehmoment stieg um 70 auf 450 Nm (zwischen 2'400 und 6'000/min).

R 400 Allradantrieb und Fahrwerk

4MOTION. Typisch für alle Golf R ist aufgrund ihrer aussergewöhnlichen Leistungsreserven seit jeher der permanente Allradantrieb 4MOTION. Das gilt natürlich auch für den in Peking gezeigten Golf R 400. Gekoppelt ist der Allradantrieb in diesem Fall an ein automatisch schaltendes 6-Gang-Doppelkupplungsgetriebe (DSG), das alternativ via Schalthebel oder Lenkradtasten ebenfalls manuell gesteuert werden kann.

Clever geregelt. 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 ausgeschlossen 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.

EDS, XDS, ESC Sport. Parallel zu der als Längssperre fungierenden Haldexkupplung übernehmen die in das elektronische Stabilisierungsprogramm (ESC) integrierten elektronischen Differenzialsperren (EDS) die Funktion von Quersperren. Darüber hinaus ist der Golf R 400 ebenso an der Vorder- und Hinterachse mit dem System XDS+ ausgestattet, das bei schneller Kurvenfahrt die kurveninneren Räder anbremst und so als Quer-Sperrdifferenzial das Lenkverhalten optimiert. Nicht zuletzt besitzt der Golf R 400 analog zum Serienmodell die Funktion «ESC Sport». 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.

Sportfahrwerk und neue Felgen. Das gegenüber einem Basis-Golf in der Trimmelage um 20 mm abgesenkte Sportfahrwerk des Golf R der Serie musste für den Einsatz im Golf R 400 dank seiner grossen Reserven nicht verändert werden. Vorn besitzen beide Golf R-Versionen eine McPhersonachse mit unten liegendem Dreiecksquerlenker, hinten die sogenannte modulare Performanceachse (Mehrlenkerachse). Identisch ist auch die

Bereifung der Dimension 235/35 R 19. Neu entwickelt wurden indes die Leichtmetallfelgen des Golf R 400. Ihr Design orientiert sich an den 19-Zoll-Serienfelgen des Typs «Cadiz». Diese wurden allerdings stark modifiziert und mit hochglänzend schwarzen Einsätzen ausgestattet, die als Luftschaufeln die Kühlung der verstärkten Bremsanlage perfektionieren.

R 400 Exterieur

Silhouette. Das Volkswagen Design hat den Golf R 400 weitreichend neu gestaltet. Um unter anderem die aufgrund ihrer vergrößerten Einpresstiefe deutlich weiter nach aussen versetzten 19-Zoll-Felgen aufnehmen zu können, wurde die Karosserie an jeder Seite um 20 mm verbreitert. Vorn entwickelten die Designer dazu komplett neue Kotflügel, die – als moderne Interpretation des legendären Rallye Golf G60 (ab 1988) – deutlich ausgestellt sind. Analog dazu wurden die hinteren Seitenteile des Golf R 400 über den Radhäusern verbreitert. Homogener Bestandteil der neuen Kotflügel und Seitenteile sind die in Wagenfarbe lackierten Radläufe. Darüber hinaus kennzeichnet die Seitenpartie nach unten hin ein umlaufender Splitter aus Sichtkarbon – ein aus dem Motorsport abgeleitetes, sehr flaches Aerodynamikelement. Perfektion im Detail: Die Fasern des generell im Exterieurbereich lediglich mit Mattlack überzogenen Sichtkarbons sind in Fahrrichtung gestellt und unterstreichen so als pfeilförmige Elemente die Dynamik des R 400. Oberhalb des Splitters passten die Designer auch die Seitenschweller den neuen Konturen an und schufen so einen homogenen Anschluss an die neu gestalteten Radläufe.

Frontpartie. Neu gestaltet haben die Designer auch die Frontpartie des Golf R 400. Unterhalb des hochglänzend schwarzen Kühlergrills mit «R Logo» auf einem Untergrund in «Lemongelb», kennzeichnet den Golf R 400 eine ebenfalls in «Lemongelb» ausgeführte Linie; analog zum Golf R (Chrom-Linie), Golf GTI (rote Linie) und zum neuen Golf GTE (blaue Linie) schliesst sie den Grill nach unten hinten ab und findet links und rechts ihre Fortsetzung in den Scheinwerfern. Unterhalb dieser Linie folgt im Golf R 400 allerdings eine Art Schnitt, ein zusätzlicher Lufteinlass, um dem erhöhten Kühlbedarf des Wagens gerecht zu werden. Komplett neu gestaltet wurde zudem der Stossfänger: Die Lufteinlässe werden von einem Flügelement aus Sichtkarbon umfasst, das optisch im Stossfänger zu schweben scheint. Die Linien dieses Aerodynamikelementes verlaufen horizontal bis in die Höhe der Bi-Xenon-Scheinwerfer, knicken dann v-förmig nach unten und beschreiben abschliessend die Form eines C (links) bzw. gespiegelten C (rechts). In den unteren Lufteinlässen schweben zudem in sich geschlossene, hochglänzend schwarze Flügelemente. Zwischen dem Aerodynamikelement aus Sichtkarbon und den hochglänzend schwarzen Flügeln (sowie innerhalb dieser schwarzen Flügelemente) gibt es ein Schutzgitter, dessen wabenförmige Struktur – wie so viele Details des Golf R 400 – an Fahrzeuge aus dem Rennsport erinnert. Da das Flügelement etwas weiter nach vorn ragt, ergibt sich eine dreidimensionale, progressive Anmutung. Analog zur Silhouette gibt es auch vorn einen aus dem Motorsport abgeleiteten Splitter in Sichtkarbon.

Heckpartie. Die rundumlaufenden Motorsport-Splitter gehen hinten in einen Diffusor über, der analog zum vorderen Flügelement leicht aus der Karosserie herausragt. Hier integriert: die zwei zentralen

Endrohre der Abgasanlage. Hintergrund: Im Gegensatz zum Golf R mit seinen vier Endrohren (je zwei links und rechts) erinnert der Golf R 400 an den Golf R32 – das 2002 vorgestellte Urmodell der R-Serie. Im Detail sind es zwei polierte Endrohre mit einem Durchmesser von 110 mm, die in einem Abstand von 200 mm zueinander angeordnet sind und leicht nach oben ragen. Perfektion im Detail: Die Abgasendrohre besitzen ein von aussen sichtbares Innenteil, das wiederum das Wabendesign des vorderen Lufteinlasses aufnimmt. Den Heckstossfänger selbst haben die Designer ebenfalls neu gestaltet; im äusseren Bereich gibt es einen Karboneinsatz in C-Form (rechts gespiegelt). Im unteren horizontalen Bereich des C ist der Reflektor integriert; der vertikale Bereich ragt leicht aus dem Stossfänger heraus. Hier haben die Designer eine Radhausentlüftung eingearbeitet.

Dual ausgelegter Heckspoiler. Das schwarze Dach geht in den ebenfalls schwarzen Dachspoiler über. Dieser besteht aus zwei Ebenen: Von hinten betrachtet, fällt der Blick durch die zwei übereinander «fliegenden» Spoiler hindurch auf das Dach. In den Heckspoiler integrierten die Designer zudem eine LED-Bremslichtleiste.

R 400 Interieur

Schalensitze in Alcantara und Carbon-Leder. Im Interieur wurde der Golf R 400 ebenfalls weitreichend individualisiert. Fahrer und Beifahrer nehmen auf Rennsport-Schalensitzen mit integrierten Kopfstützen und Gurtdurchführungen Platz. Die quer gesteppten Sitzmittelbahnen sind in Alcantara (Farbton «Anthrazit») ausgeführt; die Bereiche in Kopfhöhe und die Innenflächen der Seitenwangen zeigen indes exklusives «Carbonleder». Gleiches gilt für die Aussenseiten der Schalensitze. Die Ziernähte und die Biesen (Kontrastnähte auf den Seitenwangen) bilden mit dem frischen Farbton «Lemongelb» einen Kontrast. In den Rücklehnen der Vordersitze befindet sich ein in das Leder gesticktes «R» Logo. Die Einzelsitzanlage im Fond ist in den Aussenbereichen ebenfalls in «Carbonleder» ausgeführt, die Innenflächen sind auch hier mit Alcantara bezogen. Der Bereich zwischen den zwei Sitzen ist in schwarzem «Nappaleder» gearbeitet.

Carbon-Applikationen. Carbon ist auch das dominierende Material für die Applikationen in den Türen sowie in der Schalttafel auf der Beifahrerseite – im Gegensatz zum Exterieur allerdings mit einem glänzenden statt mattem Klarlack überzogen. Die Dekore der Mittelkonsole, die Einfassung des Cockpits und die Blenden um die Luftausströmer sind indes in glänzend schwarzem Klavierlack gehalten. Carbonleder veredelt die Tür-Inserts; die Türauflagen indes zieren Kontrastnähte in «Lemongelb». Im Bereich der Tür-Applikationen und der Edelstahlinstiegsleisten gibt es eine weisse Ambientebeleuchtung. Carbonleder prägt das im «R» Design gestaltete Dreispeichen-Sportlederlenkrad. Alle Lederelemente werden auch hier durch Ziernähte in der Kontrastfarbe «Lemongelb» individualisiert – Perfektion bis in das kleinste Detail.

Die zehn wichtigsten Fakten zur Weltpremiere des Golf R 400:

1. Golf R 400 als Spiegelbild des sportlichen Potenzials der Baureihe.
2. Die «400» in Golf R 400 steht für eine Leistung von 400 PS.

3. Studie entwickelt 100 PS mehr als der Golf R.
4. Spezifische Leistung von 200 PS pro Liter Hubraum und Leistungsgewicht von 3,55 PS pro Kilogramm liegen auf dem Niveau von Supersportwagen.
5. Beschleunigung von 0 auf 100 km/h in 3,9 Sekunden und 280 km/h Höchstgeschwindigkeit (abgeregelt).
6. Design des Golf R 400 wurde weitreichend individualisiert.
7. Studie des R 400 basiert technisch auf dem neuen Golf R.
8. Ausgestellte Kotflügel als Hommage an den legendären Rallye Golf G60 (ab 1988, Rennsport-Homologationsmodell).
9. Permanenter Allradantrieb 4MOTION bringt aussergewöhnliche Leistung souverän auf die Strasse.
10. Individualisiertes Interieur mit Rennsportschalensitzen in Alcantara und Carbonleder.

19. April 2014, Volkswagen Kommunikation

AMAG Automobil- und Motoren AG
Volkswagen Kommunikation

Livio Piatti

Leiter PR

Aarauerstrasse 20

5116 Schinznach-Bad

Telefon 056 463 94 61

Telefax 056 463 93 52

E-Mail: vw.pr@amag.ch

Internet: www.volkswagen.ch