



## Der neue Golf R

- **Leistung steigt auf 300 PS**
- **Verbrauch sinkt mit DSG auf 6,9 Liter**
- **Neuer TSI katapultiert Golf R in 4,9 Sekunden auf 100km/h**
- **Golf R debütiert mit neuem 4MOTION-Allradantrieb und Progressivlenkung**
- **Ab CHF 48'750.- Ende Jahr in der Schweiz**

**Es ist das Jahr des Golf: Innerhalb der ersten sechs Monate debütierten 2013 bereits der neue Golf GTI, der Golf GTD, der Golf Variant und der Golf TDI BlueMotion. Jetzt setzt Volkswagen die Golf-Produktoffensive mit dem Flaggschiff der Baureihe fort – dem neuen Golf R.**

Angetrieben wird der Sportwagen von einem neu konstruierten 300-PS-TSI (221 kW), der 30 PS stärker aber bis zu 18 Prozent sparsamer als der Vorgänger ist. Wie alle drei Golf R zuvor, bringt auch das neue Modell die Kraft des Turbomotors 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.

### **Leistung gestiegen – Verbrauch gesenkt**

Nach nur 5,3 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.

## **Exklusivität ist Trumpf**

Ausgestattet ist der neue Golf R mit einer ganzen Palette individualisierter und exklusiver Features. Neben eigens designten Stossfängern, Seitenschwellern und 18-Zoll-Leichtmetallfelgen 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.

Auf den Markt kommt der stärkste und sparsamste Golf R aller Zeiten voraussichtlich im Dezember dieses Jahres. Der Preis in der Schweiz: ab CHF 48'750.- (manuell) und CHF 51'250.- (DSG). Der Kompaktportler ist ab September (IAA in Frankfurt) bestellbar.

## **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 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 Nm; 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> grosse 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 Ventilfeuern), 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 Vollastverbrauchs) 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 Schaltwegeverkürzung. 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 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.

**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 Quersperrdifferenzial, 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 Trimmelage 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 steht zusätzlich der Modus «Comfort» zur Verfügung. 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.** Die Volkswagen R GmbH hat für das Golf-Flaggschiff zahlreiche Exterieur-Details neu entwickelt. Dazu gehören unter anderem die Stossfänger, die Seitenschweller, der Diffusor im Heck, die verchromten Doppelendrohre der Abgasanlage (links und rechts vom Diffusor), der Aufbau und das Lichtdesign der Bi-Xenonscheinwerfer sowie die serienmäßigen 18- und optionalen 19-Zoll-Leichtmetallfelgen.

**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 Tagfahrlicht zu erkennen. Das LED-Tagfahrlicht bildet unterhalb der Doppelscheinwerfer 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 Perleffect» und «Oryx White» zur Wahl.

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

**Sportsitze in Stoff/Alcantara oder in 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 im oberen und unteren Griffbereich. 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 Design «Carbon Touch»; im Bereich der Tür-Applikationen ist zudem serienmässig eine Ambientebeleuchtung

integriert. Ebenfalls beleuchtet (in blau) sind die Einstiegsleisten. Serienmässig in einer Edelstahloptik 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 aus – im Fall des Tachos ist das die 320-km/h-Marke. Darüber hinaus werden die Zeiger der Instrumente bereits mit dem Öffnen der Fahrertür 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).

20. August 2013, Volkswagen Kommunikation

**Hinweis:**

Aktuelle Fotos des neuen Golf R finden Sie digitalisiert in unserer Pressedatenbank: [www.vwpress.ch](http://www.vwpress.ch)

Benutzer: pressegast\_08

Passwort: presse\_4022

**AMAG Automobil- und Motoren AG  
Volkswagen Kommunikation**

Livio Piatti

PR-Manager

Aarauerstrasse 20

5116 Schinznach-Bad

Telefon 056-463 94 61

Telefax 056-463 93 52

E-Mail: [vw.pr@amag.ch](mailto:vw.pr@amag.ch)

Internet: [www.volkswagen.ch](http://www.volkswagen.ch)