



19 november 2020

Nieuwe Golf R met 320 pk en nieuwe vierwielaandrijving – wereldpremière van de krachtigste productie-Golf aller tijden

- **Vlaggenschip van de modelreeks:** de exclusieve Golf R is met 235 kW (320 pk) voortaan het krachtigste model van het bestsellergamma van Volkswagen
- **Wereldpremière:** Rijdynamiekmanager verbindt de vierwielaandrijving met de onderstelregeling DCC en het sperdifferentieel XDS
- **Superieure dynamiek:** nieuwe Golf R accelereert in slechts 4,7 seconden tot 100 km/u en haalt standaard 250 km/u
- **Tot 270 km/u:** optioneel R-Performance-pack biedt verhoogde topsnelheid evenals de extra profielen 'Special' en 'Drift'
- **4MOTION met R-Performance Torque Vectoring:** vierwielaandrijving met nieuw achterdifferentieel maakt maximale rijdynamiek mogelijk
- **R-knop:** Standaard rijprofielselectie biedt een Race-profiel, dat rechtstreeks op het sportstuur geactiveerd kan worden
- **Krachtig remsysteem:** nieuwe 18-duimsremmen zorgen voor soevereine vertraging bij elke snelheid
- **Geïndividualiseerd:** de nieuwe sportwagen is standaard uitgerust met een R-specifiek geprogrammeerde Digital Cockpit Pro
- **Exclusieve uitrusting:** Golf R start met topsportstoelen, navigatiesysteem, sfeerverlichting en lichtmetalen 18-duimsvelgen

Volkswagen breidt het spectrum van de sportieve Golf-modellen in sneltempo uit. Na het debuut van de GTI, GTI Clubsport, GTE en GTD volgt nu het dynamische vlaggenschip van de achtste generatie van de Golf: de nieuwe Golf R. Met een vermogen van 235 kW (320 pk) is dit het krachtigste Golf-model ooit. Het nieuwe vlaggenschip van de modelreeks stuurt 420 Nm koppel naar de standaard vierwielaandrijving. De vijfde editie van de sportwagen accelereert in slechts 4,7 seconden tot 100 km/u. De topsnelheid is elektronisch begrensd op 250 km/u. De Golf R kan wel optioneel besteld worden met een R-Performance-pack; in dat geval wordt de topsnelheid opgetrokken tot 270 km/u. Het R-Performance-pack omvat bovendien een grotere, tegen het dak opgewerkte achterspoiler (extra downforce op de achteras), 19- in plaats van 18-duimsvelgen en de twee extra rijprofielen 'Special' (Nürburgring-Modus) en 'Drift'.

Press contact Volkswagen

Jean-Marc Ponteville
PR Manager
Tel. : +32 (0)2 536.50.36
Jean-marc.ponteville@dieteren.be

S.A. Dieteren N.V.
Maliestraat 50, rue du Mail
1050 Brussel/Bruxelles
BTW/TVA BE0403.448.140
RPR Brussel/RPM Bruxelles



Meer informatie

<http://www.dieteren.be/dieteren-auto-nl.html>



4MOTION met R-Performance Torque Vectoring. De Golf R beschikt over een nieuw ontwikkelde vierwielaandrijving met individuele koppelherverdeling per wiel op de achteras, genaamd 4MOTION met R-Performance Torque Vectoring. Daarbij wordt het vermogen van de aandrijving via een nieuw achterdifferentieel niet alleen verdeeld tussen de voor- en achteras, maar ook tussen de twee achterwielen. Vooral in bochten kan zo de behendigheid van de Golf R aanzienlijk worden verbeterd. Als wereldprimeur is de vierwielaandrijving ook via een rijndynamiekmanager verbonden met andere onderstelsystemen zoals het elektronische sperdifferentieel (XDS) en de adaptieve ondersteelregeling DCC. Dankzij deze combinatie biedt de nieuwe Golf R optimale tractie-eigenschappen, zeer nauwkeurige en neutrale rijeigenschappen, een ultieme behendigheid en ten slotte maximaal rijplezier.

Nürburgring-profiel. Het nieuwe model werd finaal afgesteld op de legendarische Nordschleife van de Nürburgring. In combinatie met het R-Performance-pack beschikt de Golf R zelfs over een eigen Nürburgring-rijprofiel met de naam 'Special'. Alle essentiële aandrijfparameters van het Special-rijprofiel werden afgestemd op de Nordschleife – voor het eerst ook de nieuwe vierwielaandrijving 4MOTION met R-Performance Torque Vectoring. Met meetbare resultaten: op de Nordschleife van de Nürburgring – zo blijkt uit interne testritten – is de Golf R, die standaard uitgerust is met een 7-versnellingsbak met dubbele koppeling (DSG), per ronde tot 17 seconden sneller dan zijn voorganger. Een ander onderdeel van het R-Performance-pack is het profiel 'Drift'; het opent op circuit nieuwe perspectieven op het vlak van rijndynamiek en verhoogt het stuurplezier. Volkswagen zal de nieuwe Golf R vanaf eind november op de markt brengen; de voorverkoop op de eerste Europese markten begint al op 5 november.

Het exterieur

Voorpartij. Alle vijf generaties van de Golf R hebben een permanente vierwielaandrijving gemeen, evenals een geïndividualiseerd design en een even exclusieve als sportieve uitrusting. Wat het exterieur van de nieuwe Golf R betreft, omvat deze uitrusting de nieuw in R-design ontworpen voorbumper met een splitter in autosportstijl (voorspoiler), zijdelingse *wings* als grote stroomlijnelementen (in koetswerkkleur) en R-specifieke ventilatieroosters. Alle zwarte elementen zijn uitgevoerd in hoogglans. De sensoren van de Park Distance Control (Park Assist) vooraan zijn geïntegreerd in de bumper. In het bovenste radiatorrooster van de Golf is, typisch voor de R-modellen, een blauwe dwarslat geïntegreerd, die – zodra de auto wordt gestart – als ledstrip voor het eerst verlicht is en zijdelings als daglicht tot in de voorvleugels reikt. Onderaan de ledlichtstrip sluiten de standaard ledkoplampen mooi aan. Rechts in het radiatorrooster refereert het R-logo als herkenningsteken naar de aandrijving van de krachtigste Golf.



Silhouet. De Golf R is een vierdeurs, zoals alle modellen van de achtste generatie van deze modelreeks. Aan de zijkant wordt het R-model gekenmerkt door de lichtmetalen 18-duimsvelgen van het type 'Jerez', exclusieve zijdrempels, de buitenspiegelkappen in mat chroom (inclusief R-projectie op de weg bij het openen en sluiten van de Golf R) en het onderstel dat 20 millimeter verlaagd is ten opzichte van de rest van het gamma. Gemakkelijk te herkennen door de standaard 18-duimsvelgen: de blauwe remklauwen van het 18 duim grote remsysteem. Bovendien kan de Golf R optioneel met lichtmetalen 19-duimsvelgen geconfigureerd worden. Hier kan gekozen worden voor de velgen Estoril (spaken gepolijst en binnenkanten in Black of volledig in Black) en Adelaide (spaken gepolijst en binnenkanten in Black). Eveneens in het aanbod: de lichtmetalen 18-duimsvelgen Bergamo (wintervelg) en semislicks van 19 duim (banden) voor op circuit.

Achterpartij. Ook de achterbumper van de Golf R heeft een typisch design. De diffusor, eveneens nieuw ontworpen en gelakt in zwarte hoogglans, werd hier geïntegreerd. Hij wordt geflankeerd door de elegant verchromde dubbele uitlaatpijpen van het standaard sportuitlaatsysteem. Een ander specifiek kenmerk van de Golf R zijn de vier klepgestuurde uitlaatpijpen. Optioneel zal Volkswagen voor de nieuwe Golf R opnieuw een zeven kilogram lichtere titanium Akrapovič-uitlaat aanbieden (sound eveneens regelbaar via kleppen). Het R-logo werd centraal onder het VW-embleem op de achterklep aangebracht. Een dakrandspoiler zorgt bovendien voor de nodige downforce op de achteras. Zoals alle Golfs is ook de nieuwe R standaard uitgerust met ledachterlichten.

Drie sportieve koetswerkkleuren. De nieuwe Golf R kan in drie kleuren geconfigureerd worden. Dé typische R-kleur is Lapiz Blue Metallic. Daarnaast zal de Volkswagen verkrijgbaar zijn in Pure White of Deep Black Pearl Effect – klassieke kleuren van de sportieve Golf-modellen.

Het interieur

Geïndividualiseerde instrumenten. Met het debuut van de achtste generatie van de Golf heeft Volkswagen de instrumenten en bedieningselementen van zijn wereldwijd bestverkopende modelreeks (meer dan 35 miljoen exemplaren tot nu toe) uitgebreid gedigitaliseerd. Dit zorgt er in de nieuwe Golf R voor dat de graphics van het standaard infotainmentsysteem Discover Media (o.a. met 10-duimsscherm, navigatie en spraakbesturing) en de eveneens zonder meerprijs verkrijgbare Digital Cockpit Pro (volledig digitale instrumenten) speciaal aangepast kunnen worden aan het voertuig. Zo verwelkomt het Discover Media-systeem de bestuurder met een nieuw ontworpen R-welkomtscherm, zodra de auto wordt geopend met de eveneens R-specifieke autosleutel of optioneel via Keyless Access.



Digital Cockpit Pro met R-view. Specifieke graphics met een R-logo kenmerken ook de Digital Cockpit Pro. Over het algemeen kunnen met de View-knoppen op het nieuwe multifunctionele stuurwiel verschillende weergaveopties gekozen worden: naast de reeds bekende weergaveopties van andere modellen uit de reeks biedt de Digital Cockpit Pro van de Golf R een zogenaamde 'Sport-Skin' met een centrale, ronde toerenteller met R-specifiek design en R-logo. Daarenboven biedt de Golf R een nieuwe, driedimensionaal ogende weergave – genaamd 'R-view' – met numerieke velden. Daarbij werd als exclusieve functie aan de bovenste rand van het scherm een nieuwe, horizontale toerentalverklipper ingewerkt. De schaalverdeling van dit vlakke, horizontaal uitgelijnde instrument gaat van 0 tot 8 (wat overeenkomt met 0 tot 8.000 t/min). In de rijprofielen 'Special' en 'Drift' – en bij gelijktijdige activering van de manuele DSG-modus – geeft het display intuïtieve schakeladviezen weer, in de vorm van een schakelverklipper. De bestuurder schakelt in de manuele DSG-modus door middel van een shift-by-wire-toets in de middenconsole of via schakelpeddel aan het stuur. Vooral op circuit biedt de schakelverklipper een waardevolle ondersteuning, omdat bij de rijprofielen 'Special' en 'Drift' bewust niet automatisch opgeschakeld wordt. Als extra informatie kan de Digital Cockpit Pro van de Golf R ook actuele gegevens weergeven, zoals de turbodruk, de transmissietemperatuur, het koppel, het vermogen, een G-meter (G-krachten) en de koppeldeling van de vierwielaandrijving. Daarnaast is de Digital Cockpit Pro van de Golf R uitgerust met een rondetimer voor op circuit.

Topsportstoelen en stuur met R-knop. Ook de interieuruitrusting van de Golf R werd geïndividualiseerd en uitgebreid. De bestuurder en voorpassagier nemen plaats op de topsportstoelen van de nieuwe Golf-generatie met geïntegreerde hoofdsteunen. De middenstroken van de zittingen in 'Sardegna'-patroon zijn in zwart-blauw uitgevoerd, en de buitenkanten in 'ArtVelours'. Op de middenstroken van de rugleuningen prijkt een R-logo. Optioneel wordt een bekleding in zwart nappaleder aangeboden, met elementen in koolstofvezellook met blauw oplegwerk in de zijvlakken, evenals een blauw R-logo in de rugleuning. Ook het multifunctionele lederen sportstuur werd speciaal ontworpen: het heeft ergonomisch gevormde DSG-schakelpeddel die groter zijn dan in de rest van het gamma, een blauwe stuurspaak op 6 uur, blauwe sierstiksels en een R-knop voor de rechtstreekse selectie van de verschillende rijprofielen. Als de bestuurder de R-knop iets harder indrukt, activeert hij ook direct het Race-profiel. Ook dashboardoplegwerk in koolstofvezellook, R-specifieke deurbekleding, vloermatten met het R-logo evenals pedaalkappen en de voetsteun voor de bestuurder in geborsteld roestvrij staal behoren tot de uitgebreide standaarduitrusting van de Golf R, net zoals een zwarte dakhemel en een met het display gesynchroniseerde sfeerverlichting voor het dashboard en de deuren (30 kleuren).



De motor

EA888 evo4. De 1.984 cm³ grote drukgevoede viercilindermotor van de nieuwe Golf R is op dit moment de krachtigste aandrijving van de legendarische modelreeks EA888. Waar de voorganger geleverd werd met een aggregaat van de derde generatie (evo3), is het huidige model uitgerust met de geavanceerde vierde generatie (evo4). Deze motor ontwikkelt met zijn 235 kW (320 pk) exact 14 kW (20 pk) meer dan zijn voorganger. Het maximumkoppel steeg van 400 naar 420 Nm. Dit is al beschikbaar bij lage toerentallen vanaf 2.100 t/min en blijft tot 5.350 t/min constant op dit hoge niveau. In het algemeen wordt de motor met directe injectie gekenmerkt door innovatieve detailoplossingen zoals een in de cilinderkop geïntegreerd watergekoeld uitlaatkanaal naar de turbo. Dankzij een volledig elektronische koelvloeistofregeling beschikt de TSI van de Golf R ook over een zeer efficiënt thermisch beheer met een korte warmloophase. De kleinere wrijvingsverliezen die daaruit voortvloeien, drukken het brandstofverbruik. Daarenboven heeft de TSI een variabel kleptimingssysteem met dubbele nokkenasverstelling. Tot slot kan de hoogte van de klep aan de uitlaatzijde in twee standen ingesteld worden. Dankzij deze oplossing kan de laadcyclus optimaal worden afgestemd op de prestaties, het verbruik en de uitstoot. De nieuwe Golf R voldoet feilloos aan de huidige uitstootnorm Euro 6d-ISC-FCM. De TSI brengt zijn vermogen over op de standaard 7-traps-DSG en de vierwielaandrijving.

De vierwielaandrijving

4MOTION met R-Performance Torque Vectoring. De Golf R is voorzien van een nieuwe vierwielaandrijving, 4MOTION met R-Performance Torque Vectoring geheten. Een nieuw ontwikkeld achterdifferentieel verdeelt het aandrijfvermogen daarbij variabel tussen de voor- en achteras, en – als nieuwigheid – ook variabel tussen het linker en rechter achterwiel. Hoe dat werkt? Het differentieel van de uit andere Volkswagen-MQB-modellen (MQB: platform voor voertuigen met dwars voorin geplaatste motor) 4MOTION-aandrijving brengt het vermogen via een lamellenkoppeling in een 50:50-verhouding over naar het linker en rechter achterwiel (zelfs als deze in bochten via het differentieel met verschillende snelheden draaien). Met de vierwielaandrijving 4MOTION met R-Performance Torque Vectoring kan het koppel (Engels: *torque*) nu ook variabel verdeeld worden tussen de twee achterwielen. Doordat het vermogen individueel per wiel geregeld kan worden, wordt in bochten tot 100 procent van het mogelijke koppel naar het buitenste wiel gestuurd. Zo wordt de bochtradius verkleind en onderstuur geëlimineerd. En dat leidt dan weer tot een merkbaar behendiger rijgedrag. De standaard progressieve stuurinrichting van de nieuwe Golf R past perfect bij deze wendbaarheid. De intensiteit van de krachtverdeling wordt bepaald door de respectieve stuurhoek, de stand van het gaspedaal, de zijdelingse versnelling, de gierratio en de snelheid. De bestuurder kan daarnaast de werking van de



vierwielaandrijving 4MOTION met R-Performance Torque Vectoring en de stabiliserende rijdynamieksystemen beïnvloeden via de standaard rijprofielselectie (Comfort, Sport, Race en Individual). In combinatie met het optionele R-Performance-pack beschikt hij bovendien over de extra profielen Special en Drift. Via een R-knop in het nieuw ontwikkelde multifunctionele stuurwiel heeft de bestuurder van de Golf R rechtstreeks toegang tot de rijprofielselectie. Met diezelfde knop past hij ook de instelling van het adaptieve DCC-sportonderstel aan, dat eveneens standaard is in de Golf R. Ook wordt de vierwielaandrijving voor het eerst – en dit is een wereldprimeur in de Golf R – met de DCC, het elektronische sperdifferentieel (XDS) en de progressieve stuurinrichting verbonden via een rijdynamiekmanager, die voor het eerst in deze modelreeks wordt geïntroduceerd.

Het onderstel van de Golf R

Geperfectioneerde vooras en stuurinrichting. Het sportonderstel van de Golf R, dat in vergelijking met de rest van het gamma 20 mm lager ligt, werd opnieuw ontworpen en specifiek afgesteld. Daarbij werd gefocust op buitengewone prestaties in combinatie met optimale reiseigenschappen. Qua basisarchitectuur bestaat het onderstel uit een McPherson-vooras en een vierarmige achteras. In vergelijking met zijn voorganger werden de veer- en stabilisatorconstanten elk met 10 procent verhoogd. Ook de DCC-toepassing werd overeenkomstig gewijzigd; hier hebben de onderstelingenieurs de hydraulica van het systeem en de parametrisering aangepast. Op de vooras heeft het onderstelteam de negatieve wielvlucht verhoogd ($-1^{\circ}20'$), om zo hogere bochtensnelheden mogelijk te maken en ook de laterale stabiliteit te verbeteren. Bovendien werd op die manier een veel neutraler rijgedrag bereikt in coastingmodus en tijdens acceleraties. Met behulp van een qua stijfheid geoptimaliseerd aluminium subframe werd tegelijk het gewicht van de vooras met drie kilogram gereduceerd. Aan de achteras van de Golf R werden de draagarmlagen en de wieldraggers aangepast. Tegelijk slaagde men erin om de progressieve stuurinrichting nog responsiever te maken bij het insturen in bochten. Zelfs bij hoge snelheden is de lineariteit van de gierreactie groter – wat altijd intuïtief aanvoelt voor de bestuurder, met nog meer 'wegfeedback' in de bochten.

Rijdynamiekmanager. Volkswagen maakt in de achtste Golf gebruik van een nieuw systeem om de rijdynamiek te regelen: de rijdynamiekmanager. In de Golf R verbindt dit slimme systeem niet alleen het elektronische sperdifferentieel (XDS) en de onderdelen van de optioneel aangestuurde dempers van het adaptieve onderstel (DCC), verantwoordelijk voor de laterale dynamiek, maar ook – voor het eerst – de vierwielaandrijving 4MOTION met R-Performance Torque Vectoring. De spreiding tussen maximale dynamiek en optimaal comfort wordt verder vergroot door het elektromechanisch



verstelbare onderstel. De werking van de rijdynamiekmanager: de rijdynamiekmanager zorgt bij elk rijmanoeuvre voor een gecoördineerde aansturing van de elektromechanische functies van de vierwielaandrijving, het elektronische sperdifferentieel (XDS) en de onderdelen van de gestuurde dempers (DCC) die verantwoordelijk zijn voor de laterale dynamiek. Daarbij zorgt een aanpassing van de specifieke demping van elk wiel (200 keer per seconde) voor een bijzonder behendig en nauwkeurig rijgedrag. De rijdynamiekmanager maakt het bovendien mogelijk om de ideale koppelingsregeling van de koppelverdelers exact te berekenen, om zo de wendbaarheid en de stabiliteit van de Golf R verder te optimaliseren. Doelgerichte remingrepen aan de binnenbocht zorgen tegelijk in de overgangs- en grensgebieden nogmaals voor minder onderstuur. Ook de rolneiging wordt beperkt door de rijdynamiekmanager (via DCC). Bovendien reageert de auto sneller op zelfs de kleinste stuurbewegingen (via DCC en 4MOTION met R-Performance Torque Vectoring). Tegelijk wordt de tractie verbeterd door een verhoogd vergrendelingskoppel in de koppelverdeler, waardoor de nadruk van het rijgedrag meer achteraan komt te liggen. Daarenboven perfectioneert de aansturing van de rijdynamiekmanager de gier- en lastwisselingdemping bij hoge snelheden (via 4MOTION met R-Performance Torque Vectoring en DCC). Omdat de rijdynamiekmanager het rijgedrag van de Golf R in elke bocht controleert, kan hij gericht onder- of overstuur corrigeren. Een voorbeeld: als de Golf R door een rijmanoeuvre te veel onderstuurt in een bocht en daardoor over de neus doorschuift – bijvoorbeeld bij spontane acceleraties voor het midden van een bocht – zorgt de rijdynamiekmanager ervoor dat de koppeling van de koppelverdeler aan het buitenste wiel zich sluit. Resultaat: aan de achteras ontstaat een giermoment, waardoor de Golf R neutraal de bocht indraait en onderstuur onderdrukt wordt.

Adaptieve onderstelregeling DCC. De adaptieve onderstelregeling DCC reageert permanent op de weg en de rij situatie, en houdt daarbij rekening met bijvoorbeeld stuur-, rem- en acceleratieacties. In de Golf R worden de onderdelen van het DCC-onderstel die verantwoordelijk zijn voor de laterale dynamiek, bovendien via de rijdynamiekmanager gecoördineerd en zo verder geoptimaliseerd. De bestuurder kan de inperking van de koetswerkbewegingen volgens zijn voorkeur beïnvloeden via het ingestelde rijprofiel. De geschikte demping voor elk wiel wordt in een fractie van een seconde berekend en doorgevoerd op de vier schokdempers. De DCC biedt daarmee op elk moment het beste rijcomfort en in samenwerking met de rijdynamiekmanager een optimale rijdynamiek.

4+2 rijprofielen. De Golf R beschikt over de profielen Comfort, Sport, Race en Individual alsook – als nieuwe profielen in combinatie met het optionele R-Performance-pack – Special en Drift. Het Sport-profiel is de even dynamische



als ideale basismodus van de Golf R. Nomen est omen: het Comfort-profiel is daarentegen eerder gericht op een uitzonderlijk comfort, maar biedt nog steeds een hoge stuurprecisie. In het profiel Race, dat Volkswagen R speciaal ontwikkeld heeft voor de Golf R, wordt onder andere de freewheelfunctie gedeactiveerd (vrijloop zonder motoraandrijving), wordt het motorgeluid via de uitlaatkleppen opgevoerd en worden de DSG, het DCC-onderstel, de progressieve stuurinrichting en de vierwielaandrijving sportiever afgesteld. Optioneel is de Golf R, zoals gezegd, verkrijgbaar met de twee nieuwe profielen Special en Drift. Dit zijn uitbreidingen van het Race-profiel.

Profiel Special. Het speciaal voor de Nordschleife van de Nürburgring ontworpen profiel Special stelt onder andere het DCC-onderstel minder hard af dan bij Race, zodat de Golf R op de golvende Nordschleife maximaal contact kan houden met de weg. De adaptieve onderstelregeling DCC zorgt hier dus voor een speciale verticale afstelling, terwijl de rijdynamiekmanager en de koppeldeler zorgen voor een speciale laterale dynamische afstelling, om zo de bochten op de Nürburgring optimaal te kunnen nemen. Daarenboven is het terugschakelen in de automatische DSG-modus, afhankelijk van de remdruk, fascinerend perfect afgestemd op elk remmanoeuvre voor de bochten. Bovendien wordt de ingeschakelde versnelling consequent aangehouden, onafhankelijk van de zijdelingse acceleraties en de mate waarin het gaspedaal losgelaten wordt ('Fast Off'). In de manuele DSG-modus wordt anders dan normaal ook niet automatisch opgeschakeld. Voor de turbomotor geldt dat de lastwissels aangepast worden, om het bochtengedrag en de laterale dynamiek te optimaliseren. Bovendien wordt het motortoerental verhoogd om de startprestaties te verbeteren en worden de gaspedaalkarakteristieken bijgesteld voor een optimale dosering.

Profiel Drift. In het profiel Drift laten de ingestelde parameters de Golf R via de ESC-besturing (wijziging naar 'ESC Sport') en krachtverdeling via vierwielaandrijving driften op afgesloten trajecten. Opdat het profiel bewust alleen op niet-openbare wegen gebruikt zou worden, verschijnt op het infotainmentsysteem steeds een veiligheidsmelding voordat het profiel geactiveerd wordt.

Individuele profielinstellingen. In het profiel Individual kan de bestuurder met behulp van een digitale schuifregelaar zijn persoonlijke rijprofiel nauwkeurig instellen en opslaan. Onder Comfort resulteert dit in een maximale ontkoppeling van het koetswerk voor nog meer comfort. Boven Race wordt de afstelling daarentegen nog dynamischer en heel direct; in dit geval is de rolneiging minimaal, terwijl de wendbaarheid optimaal is. Met de ESC-knop kan de bestuurder de ESC op circuit apart uitschakelen.



Individuele ESC-sturing. Bij het starten van de Golf R is de ESC altijd actief als volwaardig systeem. De bestuurder van de krachtigste Golf kan de ESC echter in twee stappen aanpassen. In de modus 'ESC-sport' worden de ESC-drempels en de ASR-slijpdrempels verhoogd, waardoor de intensiteit van de interventie afneemt. Ervaren bestuurders kunnen de ESC in de modus 'ESC off' ook volledig deactiveren voor alle rij situaties; de Front Assist en de uitwijkassistent activeren evenwel het volledige ESC-systeem opnieuw bij een noodgeval.

De progressieve stuurinrichting. De Golf R wordt standaard geleverd met een progressieve stuurinrichting. Ook deze werd verder ontwikkeld: de onderstelgenieurs hebben de overbrenging bij de progressieve stuurinrichting directer gemaakt; daarnaast worden nieuwe softwarealgoritmen en een nieuwe softwaretoepassing gebruikt. Hoe werkt de progressieve stuurinrichting? Conventionele stuursystemen werken met een constante overbrengingsverhouding, maar de progressieve stuurinrichting werkt met een progressieve overbrengingsverhouding. Bij het manoeuvreren en parkeren vermindert dit het stuurwerk aanzienlijk. Op bochtige landwegen en bij het afslaan zal de bestuurder door het directere stuurgedrag dan weer meer dynamiek ervaren; bovendien zal hij minder vaak moeten overpakken. De progressieve stuurinrichting verschilt technisch gezien vooral van het basissysteem doordat de tandheugel en het rondsel variabel vertand zijn en de elektromotor krachtiger is. Wat de werking betreft, geldt: in tegenstelling tot een constante stuurverbrenging, die altijd een compromis tussen rijdynamiek en comfort moet zien te realiseren, varieert de vertanding van de tandheugel hier duidelijk naargelang van de stand van het stuur. Gevolg: de overgang tussen een comfortabele stuurverhouding in het middengebied (recht door rijden) en een directe stuurrespons bij grotere stuurhoeken is progressief en maakt een behendiger stuurgedrag mogelijk in dynamische rij situaties.

Remsysteem van 18 duim. Om de Golf R, met zijn topsnelheid van 270 km/u, perfect te vertragen wordt in het nieuwe vlaggenschip van de modelreeks vooraan een nieuw remsysteem met 18 duim grote schijven gebruikt. Zijn voorganger beschikte over een remsysteem van 17 duim. Met het nieuwe 18-duimsremsysteem groeien de afmetingen van de schijven van 340 x 30 mm tot 357 x 34 mm. De remschijven zijn opgebouwd uit de schijf (staal) en de remschijfkop (uit aluminium) en verbonden door nieten, wat het gewicht aan elke kant met 600 gram vermindert. Een snelheidsafhankelijke identificatie in de elektronische rembekrachtiger (eBKV) zorgt voor een fijne doseerbaarheid. Bij het manoeuvreren reageert de rem bijvoorbeeld harmonieus, terwijl hij bij hoge snelheden spontaan en hevig aanpakt. Zelfs vlak voordat het ABS ingrijpt, is de nieuwe rem zeer goed doseerbaar, dankzij een finetuning voor omstandigheden waarin een hoge remdruk wordt uitgeoefend. Daarbij zorgt een grotere hoofdremcilinder voor een scherpe, fijne respons, in combinatie



met een sportieve, korte pedaalslag. De kenvelde geregelde afstemming van het rempedaal ondersteunt dit sportievere en meer directe pedaalgevoel ook subjectief in de beleving van de bestuurder. Visueel is het nieuwe remsysteem te herkennen aan de blauwe remklauwen met een R-logo.

Terugblik. Hij was een sensatie in de autowereld: de eerste Golf R32 die in 2002 werd voorgesteld. Met zijn 177 kW (241 pk) sterke 3.2-zescilinder de krachtigste Golf die Volkswagen tot dan gebouwd had. Met vierwielaandrijving en van 0 naar 100 km/u in slechts 6,6 seconden. Verkocht onmiddellijk drie keer zo goed als gepland. Vanaf midden 2003 als eerste Volkswagen ter wereld verkrijgbaar met een versnellingsbak met dubbele koppeling (DSG). In 2005 maakte de tweede Golf R32 zijn debuut; met 184 kW (250 pk) nog iets krachtiger en soevereiner. Vier jaar ging voorbij tot de IAA 2009 in Frankfurt: met de wereldpremière van zijn opvolger op basis van de zesde Golf-generatie stapte Volkswagen daar van de atmosferische V6-motor over op een 21 procent zuinigere drukgevoede 2.0-viercilinder (TSI). 'R32' werd 'R', en daarmee steeg het vermogen van deze derde generatie tot 199 kW (270 pk). In september 2013 volgde op de IAA de vierde Golf R-generatie op basis van de Golf 7, die met zijn 221 kW de magische grens van 300 pk doorbrak.