

VW Golf R32 3.2 V6 4 motion

Dreitürige Schräghecklimousine der unteren Mittelklasse

ADAC
Autotest

ADAC - Testergebnis

Note 2,5

Stand: Juni 2003
Test und Text: M. Sippl

Der Golf R32 soll Legenden wie den Golf I GTI, Rallye Golf G60 oder Golf II Limited wieder aufleben lassen: mit individuellen Features wie zwei Edelstahl-Endrohren, Seiten- und Frontspoilern, 18 Zoll-Alurädern, König-Sportsitzen, sportlichem Sound, sehr straffem Fahrwerk und permanentem Allradantrieb. Der aus dem Phaeton stammende, wenig sportlich ausgelegte 3,2 Liter V6-Motor liefert allerdings subjektiv nicht den erwarteten Leistungsschub. Insgesamt aber ist mit dem R32 viel Fahrspaß garantiert, sofern man sich nicht durch den hohen Verbrauch und die hohen Unterhaltskosten stören lässt. Konkurrenten sind: Alfa 147 GTA, Ford Focus RS, Opel Astra OPC, Seat Leon Cupra R.

- + hohes Qualitätsniveau
- + leichte Bedienung
- + sehr sichere Straßenlage
- + ausgezeichnete Sitze
- + sehr gute Fahrleistungen
- + sehr wirkungsvolle Bremsen

- nach hinten mäßige Sicht
- sehr hoher Verbrauch
- sehr teure Versicherungen



Karosserie/Kofferraum

Note 3,4

Verarbeitung/Handhabung

Note: 2,4

- + Die Verarbeitung besteht auch beim R32 durch hohe Solidität und tadelloses Finish. Die Türen schließen leicht, die Spaltabstände der Karosserie sind schmal und gleichmäßig. Im Innenraum kommen besonders hochwertige Materialien zum Einsatz. Lederausstattung, sportliche Alu-Pedale und ein sehr griffiges Leder-

Sportlenkrad sind Serie. Unterstrichen wird die sportliche Note durch einen bulligen Frontspoiler mit großen Kühloffnungen, Seitenschweller und zwei Edelstahl-Auspuffendrohe.

- Die Karosserieflanken sind nur mäßig gegen Beschädigung geschützt. Die Tankentriegelung befindet sich schlecht zugänglich zwischen den Sitzen und ist nicht in die zentrale Türverriegelung mit einbezogen. Der Unterboden ist nicht vollständig geschlossen, deshalb kann Schmutz eindringen. Im Falle einer Reifenpanne steht nur ein Reparaturset zur Verfügung, das nur in manchen Situationen eine Weiterfahrt erlaubt.

Übersichtlichkeit

Note: 2,9

- Die Übersichtlichkeit im Golf R32 ist durchschnittlich.
- + Der Innenspiegel blendet automatisch ab. Die beiden Außenspiegel sind wieder gleich groß und beheizt. Für gute Sicht bei Dunkelheit sorgen die serienmäßigen Xenon-Scheinwerfer.
- Die Sicht nach schräg hinten wird durch die sehr breiten Fensterposten und die nicht versenkbaren hinteren Kopfstützen behindert.

Ein/Ausstieg

Note: 3,0

- Der Zustieg ist vorne durch die breiten Sitzwangen der König-Sportsitze etwas erschwert. Hinten kommt man für einen Dreitürer zufriedenstellend in das Fahrzeug bzw. heraus; eine Einstiegshilfe unterstützt die Insassen dabei.

Kofferraum-Volumen*

Note: 4,6

- Nach dem Vorklappen der Rücksitzbank stehen 590 l zur Verfügung.



Große Edelstahl-Endrohre und eine tief heruntergezogene Heckschütze verleihen dem Fahrzeug ein bulliges Erscheinungsbild.

gung (gemessen bis zur Fensterunterkante).

- Mit 240 l Fassungsvermögen ist der Kofferraum recht klein. Durch den Allrad-Antrieb geht gegenüber dem Standard-Golf wegen des höheren Kofferraum-Bodens ein gewisser Stauraum verloren.

Kofferraum-Zugänglichkeit **Note: 2,4**

- + Die Heckklappe lässt sich mit dem praktischen Griff sehr leicht öffnen. Der Stauraum des Golf ist sinnvoll geformt und daher gut nutzbar.
- Das höhere Boden-Niveau durch den Vierrad-Antrieb verursacht bei umgeklappter Sitzbank eine störende Stufe im Laderaum.

Kofferraum-Variabilität **Note: 2,9**

- + Die asymmetrisch geteilte Rücksitzbank lässt sich mit wenigen Handgriffen vorklappen.
- Zur rutschfesten Unterbringung kleiner Utensilien fehlen Ablagen.

Innenraum **Note 2,5**

Bedienung **Note: 2,3**

- + Der Golf R32 ist leicht zu bedienen; der Schalthebel sowie die Schalter für die Fenster (beidseitig mit Antippfunktion auf- und abwärts) und Außenspiegel liegen gut zur Hand. Das griffige Lenkrad lässt sich durch die Längs- und Höheneinstellung dem Fahrer optimal anpassen; die großen Rundinstrumente mit Tachoskala bis 300 km/h befinden sich gut im Blickfeld.
- Die Position der Heizungs- und Lüftungsbedienung ist unübersichtlich weit unten. Hinten sind zu wenig Ablagen vorhanden.



In der Bedienung unterscheidet sich der R32 nicht von seinen schwächeren Brüdern.

Raumangebot vorne* **Note: 1,8**

- + Der Fahrersitz lässt sich für Personen bis ca. 1,95 m Größe zurückschieben. Die große Kopffreiheit und Innenbreite sorgen für ein üppiges Platzempfinden.

Raumangebot hinten* **Note: 4,3**

- Bei durchschnittlich eingestelltem Fahrersitz (1,85 m Größe) reicht die Kniefreiheit hinten noch für Mitfahrer bis 1,75 m Größe.
- Im Allgemeinen ist das Raumempfinden auf den Rücksitzen eher beengt.

Komfort **Note 1,7**

Federungskomfort **Note: 2,1**

Das Fahrwerk des Golf R32 ist der Sportlichkeit des Fahrzeuges entsprechend tief und hart abgestimmt. Das hat einerseits zur Folge, dass der Golf sehr gut auf der Straße liegt und bei hohem Grenzbereich extrem sportlich und mit hohem Spassfaktor bewegt werden kann. Auf der anderen Seite geht natürlich der Komfort verloren, was aber die potentiellen Käufer dieses Wagens weniger

interessieren wird.

- + Wanken und Vertikalbewegungen treten so gut wie nicht auf.
- Kurze Fahrbahnebenheiten bekommen die Insassen deutlich zu spüren.

Sitzkomfort **Note: 1,4**

- + Die König-Sportsitze sind hervorragend und geben den vorderen Insassen optimalen Halt, auch bei sehr sportlicher Fahrweise. Die breiten Seitenwangen bieten besonders gute Seitenführung. Die Sitzposition ist einwandfrei. Hinten sitzt man, wie im herkömmlichen Golf auch recht gut, nur die Lehnen könnten etwas höher sein.



Die serienmäßigen Sportsitze geben einen hervorragenden Halt und sind zudem bequem.

Innengeräusch **Note: 2,6**

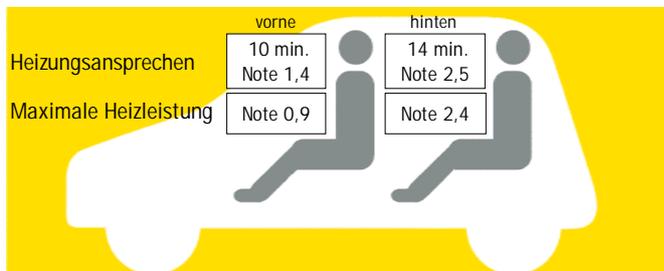
Das Geräuschverhalten des Golf R32 ist ein Kapitel für sich. Fest steht, dass es die Sportlichkeit voll und ganz ausdrückt und dem Käufer dieses Wagens ein Radio überflüssig macht. Gerade bei heißem Motor ist in unteren Drehzahlbereichen ein sehr dumpfes und lautes Grollen wahrzunehmen, das alle Blicke auf sich zieht.

- + Der gemessene Wert bis 130 km/h ist im Innenraum noch als niedrig zu betrachten.
- Bei längeren Fahrten kann das ständige Dröhnen der Auspuffanlage störend sein.

Klimatisierung **Note: 1,4**

(Heizungstest bei -10° C in der ADAC-Klimakammer)

- + Die Heizung erwärmt den Innenraum in kürzester Zeit auf angenehme Temperaturen. Eine vollautomatische Climatronic gehört im Golf R32 zur Serienausstattung.



Heizung - Aufwärmzeit von -10°C auf +22°C.

Motor/Antrieb **Note 1,4**

Fahrleistungen* **Note: 0,6**

- + Verglichen mit den Konkurrenten der gleichen Fahrzeugklasse sind die Fahrleistungen ausgezeichnet. Sowohl im unteren Drehzahlbereich als auch bei weit ausgedrehten Gängen erreicht der R32 erstklassige Beschleunigungswerte.

- Subjektiv erwartet man von diesem Fahrzeug eine etwas bissigere Leistungscharakteristik und allgemein etwas mehr "Dampf". Der aus dem Phaeton stammende 3,2 l Sechszylindermotor ist eher auf komfortables als sportliches Fahren ausgelegt.

Laufruhe **Note: 1,0**

- + Die Laufkultur des V6-Motors ist in allen Drehzahlbereichen sehr ruhig und angenehm. Die laute Auspuffanlage erweckt nur gelegentlich den Eindruck eines rauen Motorlaufes, vor allem wenn die Betriebstemperatur noch nicht erreicht ist.

Schaltung **Note: 3,7**

Bei normaler, ruhiger Fahrt lässt sich das Getriebe einwandfrei schalten.

- Wenn bei sportlicher Fahrweise zwischen den einzelnen Vorwärtsgängen schnell geschaltet wird, kracht es im Getriebe. Die Hebelwege sind zudem etwas lang.

Getriebeabstufung **Note: 1,0**

- + Die Abstufungen des Sechsgang-Getriebes sind auf die Charakteristik des Motors perfekt abgestimmt. So kann dem Fahrzeug sein Leistungspotenzial - sei es in Bezug auf Beschleunigung oder Endgeschwindigkeit - voll abverlangt werden.

Fahreigenschaften **Note 1,5**

Fahrstabilität **Note: 1,4**

- + Die Kombination der breiten Niederquerschnittsreifen mit dem extrem sportlichen Fahrwerk, dem permanenten Allradantrieb und den elektronischen Hilfen wie ESP und Traktionskontrolle ergeben eine ausgezeichnete Fahrstabilität und Traktion und erlauben hohe Kurvengeschwindigkeiten. Plötzliche Ausweichmanöver sind spielend zu bewältigen.
- Längsrillen läuft der R32 gern hinterher. Das erfordert, dass man das Lenkrad gut festhält und den Kurs gelegentlich korrigiert.

Kurvenverhalten **Note: 1,1**

- + Generell ist das Fahrzeug untersteuernd und damit gutmütig. Bei Lastwechsel in sehr schnell gefahrenen Kurven kann ein leichtes Übersteuern auftreten, das aber im Ernstfall vom ESP abgefangen wird.

Handlichkeit **Note: 2,6**

Wegen des etwa 50 cm größeren Wendekreises sowie der Bewegungseinschränkung durch die Schalensitze ist der R32 nicht ganz so handlich wie der Standard-Golf.

Lenkung **Note: 1,5**

- + Die Lenkung spricht schnell und gleichmäßig an, ohne nervös zu wirken und ist auch im weiteren Verlauf des Einlenkens präzise. Hinzu kommt, dass sie dem Fahrer sehr guten Kontakt zur Fahrbahn vermittelt.

Sicherheit **Note 1,9**

Bremsen **Note: 1,1**

- + Bei Vollbremsungen aus 100 km/h steht der halb beladene Golf R32 nach nur 37 m (Mittelwert aus 10 Bremsungen). Die Bremse spricht schnell und kräftig an, für einwandfreie Spurhaltung sorgt das serienmäßige ABS in Verbindung mit elektronischer Bremskraftverteilung. Der Bremsassistent hilft dem Fahrer, das volle Potenzial der Bremse zu nutzen.

Gestaltung **Note: 2,4**

- Beim EuroNCAP-Crashtest erreicht der Golf IV vier von fünf möglichen Sternen, beim Fußgängerschutz immerhin zwei von vier.
- + An den stabilen, griffgerechten Außengriffen lässt sich sehr hohe Zugkraft aufbringen, um unfallbedingt verklemmte Türen wieder zu öffnen. In den geöffneten Türen befinden sich Warnleuchten.

Rückhaltesysteme **Note: 2,6**

Hinten sind die Kopfstützen zwar nur für Personen bis ca. 1,70 m Größe ausgelegt, durch den geringen Abstand zum Dach bieten sie jedoch auch größeren Mitfahrern ausreichenden Schutz.

- + Im vorderen Sitzbereich sind Seitenairbags sowie ein von vorne bis hinten durchgehendes Kopfairbagsystem serienmäßig vorhanden. Zur Erhöhung der Wirksamkeit sind die vorderen Gurte mit Gurtstraffern und Kraftbegrenzern ausgestattet.

- Die integrierten Kopfstützen der vorderen König-Sportsitze sind in der Höhe nur für Personen bis 1,65 m ausreichend. Die hinteren Kopfstützen sind zu schmal, die Höhenarretierung ist zu schwach. Der rechte Front-Airbag liegt in dem Bereich, in dem sich der Beifahrer bei Gefahr abstützen würde.

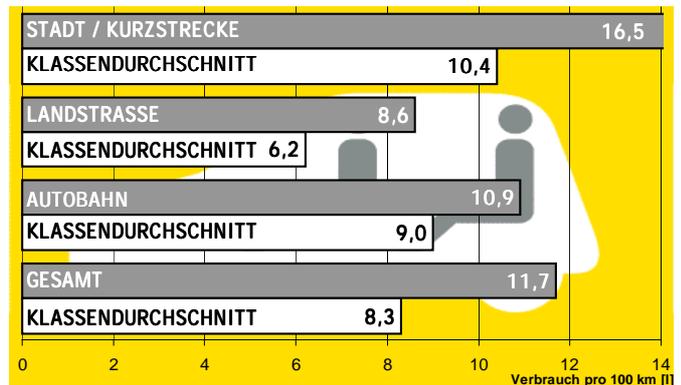
Kinder **Note: 1,6**

- + Die Rücksitzbank ist zur Befestigung von zwei Kinderrückhaltesystemen sehr gut geeignet. Die Gurte sind lang, die Schlossanordnungen einwandfrei und die Polsterung ist für festen Halt straff. Zudem sind Isofix-Sitzsysteme montierbar.
- Ein Schalter zur Deaktivierung des rechten Frontairbags, um auf dem Beifahrersitz auch rückwärts gerichtete Kindersitze befestigen zu dürfen, ist nicht vorhanden. Beim Dreitürer ist die Montage der Sitze wegen der schlechten Zugänglichkeit erschwert.

Verbrauch/Umwelt **Note 4,8**

Verbrauch* **Note: 5,5**

- Die Verbräuche des Golf R32 sind entsprechend den Fahrleistungen sehr hoch. Innerorts verbraucht der Wagen 16,5 l, außerorts 8,6 l und auf der Autobahn 10,9 Liter Super Plus auf 100 km. Der Durchschnittsverbrauch liegt demnach bei satten 11,7 l/100 km.



Kraftstoffverbrauch in l/100 km (Klassendurchschnitt für Fahrzeuge mit Ottomotor).

Abgas **Note: 4,1**

- Trotz Einstufung in Schadstoffklasse Euro 4 sind die gemessenen Schadstoffanteile im Abgas hoch.

Wirtschaftlichkeit* **Note 5,5**

Betriebskosten* **Note: 5,5**

- Der hohe Verbrauch des teuren Super Plus-Kraftstoffs hat dementsprechend hohe Betriebskosten zur Folge.

Werkstatt und Reifenkosten* **Note: 5,5**

- Herstellerdaten liegen noch nicht vor - Werkstattkosten geschätzt!
- Für Reifenersatz treten sehr hohe Kosten auf.

Wertverlust* **Note: 5,5**

- Der Golf R32 hat einen hohen Wertverlust.

Fixkosten* **Note: 5,5**

- + Durch die Einstufung in Schadstoffklasse Euro 4 ist der Wagen maximal bis Ende 2005 von der KFZ-Steuer befreit.
- Alle Versicherungsprämien liegen auf extrem hohem Niveau.

Daten und Messwerte

6-Zylinder Otto.....	Schadstoffklasse Euro4
Hubraum.....	3189 ccm
Leistung.....	177 kW(240PS)
bei	6250 U/min
Maximales Drehmoment	320 Nm
bei	2800 U/min
Kraftübertragung	permanenter Allradantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße(Serie).....	225/40R18Z
Reifengröße(Testwagen).....	225/40R18Y
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,65 m/11,75 m
Höchstgeschwindigkeit.....	247 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h.....	6,6 s
Elastizität 60 -100 km/h(4.Gang).....	6,5 s
Überholvorgang 60 - 100 km/h (2.+3.Gang).....	4,4 s
Bremsweg aus 100 km/h.....	37,1 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (SuperPlus).....	11,7 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	16,5/8,6/10,9 l
CO ₂ -Ausstoß	273 g/km
Innengeräusch 50/100/130 km/h.....	59/71/70 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4149 mm/1735 mm/1444 mm
Leergewicht/Zuladung	1510 kg/490 kg
Kofferraumvolumen.....	240 l
Anhängelast ungebremst/gebremst.....	-
Dachlast	75 kg
Tankinhalt.....	62 l
Reichweite.....	530 km
Allgemeine Garantie.....	2 Jahre
Rostgarantie.....	12 Jahre
ADAC-Testwerte <i>kursiv</i>	

Kosten

Monatliche Betriebskosten	184 Euro
Monatliche Werkstattkosten(geschätzt).....	59 Euro
Monatliche Fixkosten.....	168 Euro
Monatlicher Wertverlust.....	449 Euro
Monatliche Gesamtkosten.....	860 Euro
(vierjährige Haltung, 15000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK.....	20/29/37
Grundpreis.....	32600 Euro

Ausstattung

Technik

Antriebsschlupf-Regelung	Serie
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Fahrdynamik-Regelung, elektronisch.....	Serie
Parkhilfe, elektronisch	330 Euro
Tempomat	Serie
Xenonlicht.....	Serie

Innen

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten.....	Serie
Fahrsitz, höhen-/neigungsverstellbar (König-Sportsitze).....	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	Serie
Isofix-Kindersicherungssystem.....	Serie
Klimaanlage (Climatronic)	Serie
Kopfstützen hinten.....	Serie
Lenkrad, höhen-, längseinstellbar	Serie
Navigationssystem	1110 Euro
Pollenfilter.....	Serie
Sitzbezüge, Leder	ab 1550 Euro
Skisack/Durchladeluke	Serie
Telefonfreisprechanlage.....	Aufpreis
Zentralverriegelung	Serie

Aussen

Außenspiegel, elektrisch einstell-/beheizbar	Serie
Nebelscheinwerfer.....	nicht erhältlich
Scheinwerfer-Reinigungsanlage.....	Serie
Schiebe-Hubdach (Glas, elektrisch)	785 Euro

°im Testwagen vorhanden

Testzeugnis

Note

Technik/Umwelt(Testergebnis)	2,5
Karosserie/Kofferraum	3,4
Verarbeitung/Handhabung	2,4
Übersichtlichkeit	2,9
Ein-/Ausstieg	3,0
Kofferraum-Volumen*	4,6
Kofferraum-Zugänglichkeit	2,4
Kofferraum-Variabilität.....	2,9
Innenraum	2,5
Bedienung	2,3
Raumangebot-vorn*	1,8
Raumangebot-hinten*	4,3
Innenraum-Variabilität	4,0
Komfort.....	1,7
Federung	2,1
Sitze	1,4
Innengeräusch.....	2,6
Klimatisierung	1,4
Motor/Antrieb	1,4
Fahrleistungen*	0,6
Laufruhe	1,0
Schaltung	3,7
Getriebeabstufung.....	1,0
Fahreigenschaften.....	1,5
Fahrstabilität	1,4
Kurvenverhalten	1,1
Handlichkeit.....	2,6
Lenkung.....	1,5
Sicherheit	1,9
Bremsen	1,1
Gestaltung	2,4
Rückhaltesysteme	2,6
Kinder	1,6
Umwelt.....	4,8
Verbrauch*	5,5
Schadstoffe	4,1
Wirtschaftlichkeit*	5,5
Betriebskosten*	5,5
Werkstatt-/Reifenkosten*.....	5,5
Wertverlust*.....	5,5
Fixkosten*.....	5,5

Der ADAC-Autotest beinhaltet über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt. Die Einzelbewertungen gehen mit unterschiedlicher Wichtung in die Gesamtnote ein, mit * gekennzeichnete Kriterien und Noten beziehen sich auf die Fahrzeugklasse.

Notenskala:

Sehr gut.....	0,6 - 1,5
Gut	1,6 - 2,5
Befriedigend	2,6 - 3,5
Ausreichend	3,6 - 4,5
Mangelhaft.....	4,6 - 5,5