



Der neue Golf GTI ¹⁾

Die virtuelle Vorstellung

Wolfsburg, Mai 2020

Hinweis: Diese Presseinformation sowie Bildmotive und Filme zum neuen Golf GTI finden Sie im Internet unter www.volkswagen-newsroom.com.

Alle Ausstattungsangaben gelten für den deutschen Markt.

- 1) Golf GTI – das Auto ist eine seriennahe Studie
- 2) Golf 7 GTI – (NEFZ) Kraftstoffverbrauch in l/100 km: innerorts 8,2–7,8 / außerorts 5,5–5,3 / kombiniert 6,4–6,3; CO₂-Emission kombiniert in g/kg: 148–145; Effizienzklasse: D
- 3) Golf 7 GTI Performance – (NEFZ) Kraftstoffverbrauch, l/100 km: innerorts 7,5–7,3 / außerorts 5,6–5,5 / kombiniert 6,3–6,2; CO₂-Emission kombiniert, g/km: 143–140; Effizienzklasse: C
- 4) Golf 7 GTI TCR – Golf GTI TCR (NEFZ) Kraftstoffverbrauch, l/100 km: innerorts 8,3 / außerorts 5,8 - 5,7 / kombiniert 6,7; CO₂-Emission kombiniert, g/km: 153 - 151; Effizienzklasse: D
- 5) Golf GTI Clubsport – Das Modell wird nicht mehr zum Verkauf angeboten
- 6) Golf GTI Clubsport S – Das Modell wird nicht mehr zum Verkauf angeboten



Auf den Punkt

Fakten: Die News im Überblick

Seite 03

Kurzfassung: Der neue Golf GTI

Seite 03

Zentrale Aspekte

Das Design des neuen Golf GTI

Seite 08

Das Fahrwerk des neuen Golf GTI

Seite 12

Die Historie des Golf GTI

Seite 17



Auf den Punkt

Pressekontakt:

Medienkontakte

Volkswagen Communications
Bernd Schröder
Sprecher Baureihe Compact
Tel: +49 5361 9-36867
bernd.schroeder1@volkswagen.de

Volkswagen Communications
Philipp Dörfler
Sprecher Baureihe Compact
Tel: +49 5361 9-87633
philipp.doerfler@volkswagen.de



Mehr unter



Der neue Golf GTI – Generation 8 einer Ikone: Golf GTI dringt fahrdynamisch in neue Dimension vor

volkswagen-newsroom.com

Fakten

- **Designikone – Generation 8.** Der neue Golf GTI ¹⁾ ist ein puristischer, effizienter Hightech-Kompakt Sportwagen des digitalen Zeitalters
 - **Turbobenziner.** Der GTI-Motor ist 180 kW (245 PS) stark. Er treibt das fälschungssichere Original der kompakten Sportwagen an
 - **Fahrdynamikmanager:** Neues übergeordnetes Regelsystem vernetzt alle elektromechanischen Fahrwerkskomponenten
 - **Vorderachsquersperre:** Serienmäßige Quersperre perfektioniert signifikant die Handlingeigenschaften des neuen Golf GTI
 - **„Digital Cockpit“.** Neuer Golf GTI startet serienmäßig mit digitalen Instrumenten und digitalisierten Bedienelementen durch
 - **Puls der digitalen Welt.** Neue und serienmäßige „Engine/Start-Stop“-Taste pulsiert rot vor dem Anlassen des Motors
 - **Licht ist das neue Chrom.** Golf GTI erhält erstmals beleuchtete Kühlergrillspange als Element des LED-Tagfahrlichts
 - **GTI-Charisma.** Offener Frontstoßfänger mit GTI-Wings und Wabengitter, GTI-Diffusor mit Endrohren links und rechts
 - **LEDs in X-Formation.** Je fünf markant angeordnete LEDs bilden im Frontstoßfänger des Golf GTI die Nebelscheinwerfer (optional)
 - **Motorsport-Features.** Schwarze, scharf geschnittene Seitenschweller bilden eine Linie mit Frontsplitter und Heckdiffusor
 - **Griffig.** Das neue Multifunktions-Sportlederlenkrad mit Touch-Bedienung, gelochtem Leder und GTI-Spange in Chrom/Rot
-

Kurzfassung

Wolfsburg, Mai 2020. Der Golf GTI gilt weltweit als Ikone. Hoch dynamisch sind seine Fahreigenschaften, pur ist seine Design-DNA. Im September 1975 auf der Internationalen Automobil-Ausstellung (IAA) in Frankfurt vorgestellt, stürmte der erste Golf GTI ab dem Sommer 1976 jung und wild in eine



automobile Klasse, die es eigentlich noch gar nicht gab: die der frontgetriebenen Kompaktsportwagen. 5.000 GTI Exemplare waren geplant. Ein wunderbarer Irrtum, wie sich schnell herausstellen sollte. Der Neue wurde Kult. Sofort. Weil der erschwingliche Golf GTI von einem Tag auf den anderen die automobile Ordnung auf den Kopf stellte, in dem er in die Liga der teuren Sportwagen eindrang und die Fahrdynamik demokratisierte. Und so verliehen insgesamt 461.690 Golf GTI der ersten Generation die Fertigungsstraßen. Längst wurde aus dem ersten Golf GTI ein über die Zeit erhabener Klassiker. Zusammen mit seinen bislang sechs Nachfolgern avancierte er zum erfolgreichsten Kompaktsportwagen der Welt. Mehr als 2,3 Millionen produzierte Golf GTI waren es bis Ende 2019. Ein Phänomen. Revolutionär die Idee, evolutionär ihre Entwicklung. Denn die konstruktive DNA des ersten Golf GTI – agiler Frontantrieb, sportliches Fahrwerk, perfekte Ergonomie, authentisches Design – lebt bis heute fort. Fast 45 Jahre nach der Weltpremiere des GTI Nr. 1 bringt Volkswagen nun die achte Generation auf den Markt. Ein vernetzter, neuer und purer Sportwagen als erster Golf GTI des digitalen Zeitalters.

Intelligent vernetzte Elektronik. Der achte Golf GTI ist zugleich der digitalste GTI aller Zeiten. Seine komplette elektronische Architektur entstand neu. Und das verändert alles. Spürbar ist die neue Soft- und Hardware-Generation sowohl im Interieur als auch beim Fahren selbst: Innen greift der Fahrer auf eine digitalisierte und vernetzte Welt der Anzeigen und Bedienelemente zu. Intuitiver und weitreichender denn je kann der Golf GTI dadurch optisch und technisch personalisiert werden. Der Fahrer entscheidet dabei nicht nur über Funktionen wie das Farbspektrum des Ambientelichts, die individuelle Konfiguration des Infotainmentsystems oder des „Digital Cockpit“ und den Sound des Motors – er bestimmt mit mehr Einfluss als je zuvor auch die Fahreigenschaften seines Golf GTI.

Individuell konfigurierbare Fahrdynamik. Erstmals kommt im Golf GTI ein neues Fahrdynamikregelsystem zum Einsatz: der Fahrdynamikmanager. Er



spielt im GTI sein volles Potenzial aus. Mit dem Fahrdynamikmanager werden sowohl die elektronische Differenzialsperre XDS, die Funktionen der nun generell serienmäßigen Vorderachsquersperre (elektronisch geregelt) als auch die Querdynamikanteile der optional ebenfalls geregelten Dämpfer (DCC) des neu abgestimmten GTI-Fahrwerks angesteuert. Über die serienmäßige Fahrprofilauswahl und das stufenlos einstellbare DCC-Fahrwerk wählt der Fahrer seine ganz individuelle Abstimmung. Die Spreizung zwischen höchster Dynamik und maximalem Komfort wird durch die elektro-mechanisch einstellbaren Fahrwerkssysteme noch einmal deutlich vergrößert. Die geschärften fahrdynamischen Eigenschaften sorgen dabei für ein völlig neues und pures Fahrerlebnis, da der achte Golf GTI trotz seines uneingeschränkten Langstreckenkomforts extrem präzise und agil zu fahren ist. Ein Beispiel: Das für Fronttriebler typische Untersteuern – das tendenzielle Schieben über die Vorderräder in sehr schnell gefahrenen Kurven – haben die Fahrwerksingenieure praktisch völlig abgestellt. Der neue Golf GTI durchheilt Kurven selbst auf Rennstrecken mit entsprechenden Geschwindigkeiten extrem neutral und beschleunigt ohne Traktionsverluste wieder aus den Kurven heraus.

Performance-Motor wird GTI-Standard. Der neue Golf GTI wird von einem 180 kW (245 PS) starken 2,0-Liter-Turbodirekteinspritzer (TSI) angetrieben. Das maximale Drehmoment beträgt 370 Nm. Der GTI-Motor (EA888 evo4) dieser Leistungsstufe war im Vorgängermodell dem Golf 7 GTI Performance ³⁾ vorbehalten, der gegen Aufpreis alternativ zum Golf 7 GTI Grundmodell ²⁾ (169 kW / 230 PS) angeboten wurde. Jetzt gehört der 245-PS-Motor zur Serienausstattung. Gekoppelt ist der TSI an ein manuelles 6-Gang-Getriebe – eine Kombination, die puristische Sportwagenfahrer besonders schätzen. Optional steht ein extrem schnell schaltendes 7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe (DSG) zur Verfügung. Die elektronisch begrenzte Höchstgeschwindigkeit beträgt in beiden Fällen 250 km/h (die vollständigen Fahrleistungen und Verbrauchswerte folgen nach der Homologationsfreigabe).



GTI-Merkmale des Exterieurs. Der neue Golf GTI wurde im Vergleich zum Vorgänger flacher, gestreckter, dynamischer. Jedes Teil der Karosserie formten die Designer neu und perfektionierten es mit den Aerodynamikexperten im Windkanal. Der Luftwiderstandsbeiwert (c_w) des Grundmodells sank von 0,3 auf 0,275. Weiter verbessert wurde die Aerodynamik durch verschiedenste Einzelmaßnahmen. Dazu gehören c_w -optimierte Außenspiegel, Aeroecken, ein GTI-spezifischer Dachkantenspoiler, eine vollflächige Unterbodenverkleidung und aerodynamisch optimierte Features in den Radhausschalen (vorn Verdrängungskörper, hinten Spoiler). Darüber hinaus kennzeichnen den neuen Sportwagen im Exterieur typische aber auch gänzlich neue GTI-Merkmale. Für einen GTI unverzichtbar ist der rote Streifen im Kühlergrill. Seinen Ursprung hat dieser Streifen in der ersten GTI-Generation, wo er den Kunststoffgrill komplett umrahmte. Heute spannt sich dieser rote Streifen oberhalb des Grills einmal über die komplette Fahrzeugfront bis in die Kotflügel hinein. Erstmals wird der rote GTI-Streifen von unten durch eine parallel verlaufende LED-Querspange veredelt. Diese LED-Querspange erstreckt sich jeweils von den Außenbereichen der serienmäßigen LED-Scheinwerfer bis zum mittig im Kühlergrill angeordneten VW-Zeichen. Der Golf GTI erhält damit eine ebenso neue wie unverwechselbare Lichtsignatur. GTI-spezifisch gestaltet ist zudem der untere Bereich der Frontpartie mit dem typischen schwarzen Lufteinlass im Wabendesign. Hier optional integriert: die erstmals X-förmig in LED-Technik ausgeführten Nebelscheinwerfer. Zu den weiteren GTI-Merkmalen im Exterieur gehören als umlaufende Einheit der Frontsplitter (Frontspoiler) plus Seitenschweller und Einfassung des Heckdiffusors. Exklusiv für den neuen Golf GTI entworfen wurden zudem die serienmäßigen 17-Zoll-Leichtmetallräder des Typs „Richmond“. Darüber hinaus kennzeichnen dem Golf GTI die links und rechts vom Heckdiffusor angeordneten Endrohre der Abgasanlage sowie die GTI-Zeichen in Chrom/Rot auf den vorderen Kotflügeln, der Heckklappe und im Kühlergrill.



GTI-Merkmale des Interieurs. Innen sind es die neuen Sportsitze mit integrierten Kopfstützen, die mit ihrer besonderen Ergonomie, roten Ziernähten und einem Karostoff im Dessin „Scalepaper“ auf den Sitz- und Rückenflächen die Brücke zum ersten Golf GTI schlagen. Und natürlich wird das neue Multifunktionssportlenkrad durch eine rote Applikation und das GTI-Zeichen individualisiert. Ebenfalls typisch Golf GTI: das Wabenmuster auf den Applikationen der Schalttafel und der Türverkleidungen. Neu an Bord des Golf GTI ist die serienmäßige Taste „Engine/Start/Stop“: Nach dem Öffnen der Türen pulsiert sie rot, bis der TSI gestartet wurde. Darüber hinaus haben die UX-Designer eine neue GTI-Grafik für das serienmäßige „Digital Cockpit“ entwickelt. Sie kann über die neue „View“-Taste im Lenkrad abgerufen werden. Es ist eine Kombination aus drei Rundinstrumenten: Mittig befindet sich hier der Drehzahlmesser mit GTI-Logo. Links und rechts davon gibt es jeweils ein weiteres Rundinstrument. Sie können beispielsweise mit der Ladedruckanzeige des Motors oder der Anzeige der aktuell abgerufenen Leistung frei belegt werden.

Golf 8 - die generelle Serienausstattung. Jeder neue Golf ist mit Assistenzsystemen wie dem Spurhalteassistenten „Lane Assist“, dem Notbremsassistenten „Front Assist“ mit Fußgänger- und Radfahrererkennung, der elektronischen Differenzialsperre XDS sowie Car2X (lokale Kommunikation mit anderen Fahrzeugen und der Verkehrsinfrastruktur) ausgestattet. Digitalisiert und vernetzt sind im Interieur das „Digital Cockpit“ und das serienmäßige 8,25-Zoll-Infotainmentsystem „Composition“. Hier integriert: die Online-Dienste und -Funktionen von „We Connect“ und „We Connect Plus“. Ebenfalls Serie: ein Multifunktionslenkrad, eine 1-Zonen-Klimaautomatik, das schlüssellose Startsystem „Keyless-Start“, eine Bluetooth-Telefonvorbereitung, LED-Scheinwerfer, LED-Rückleuchten, LED-Tagfahrlicht, LED-Leseleuchten sowie zwei USB-C-Steckdosen. Dieses Ausstattungsspektrum wird für den GTI noch einmal deutlich erweitert:



Golf GTI 8 – die spezifische Ausstattung. Im Exterieur wird die Ausstattung wie skizziert durch 17-Zoll-Leichtmetallräder, eine spezifische Frontpartie, einen genarbten Heckdiffusor, einen eigenständigen Dachkantenspoiler, die entsprechenden Modellschriftzüge, individuelle Abgasendrohre, rot lackierte Bremssättel und Schwellerverbreiterungen ergänzt. Funktionsseitig gehören ein Sportfahrwerk (15 mm abgesenkt), die Vorderachsquersperre, ein Soundaktor sowie das schlüssellose Start-und-Schließsystem „Keyless Access“ dazu. In Edelstahl ausgeführt ist das Fußhebelwerk. Im Sommer wird der Vorverkauf des neuen Golf GTI starten.



Das Design des neuen Golf GTI

Statements

Klaus Bischoff, Chefdesigner. Der Golf GTI ist eine Ikone. „Jedes Mitglied unseres Teams ist sich seiner Verantwortung bewusst, wenn ein neuer Golf entsteht. Eine Ikone wie ihn weiterzuentwickeln, ist eine gigantische Herausforderung – und gleichzeitig das Aufregendste, was einem als Designer passieren kann“, so Klaus Bischoff, Leiter des Volkswagen Konzern Designs und des Designs der Marke Volkswagen. Bischoff weiter: „Beim Golf GTI besteht zusätzlich der Anspruch, die ganz spezifischen Insignien dieses Sportwagens weiter zu entwickeln oder gar neu zu erfinden. Und das, so meine ich, ist uns beim neuen Golf GTI besonders gut gelungen.“ Fakt ist, dass auch der achte Golf GTI die DNA des Ur-GTI in die Zukunft trägt. Erneut Klaus Bischoff: „Der neue GTI ist ein Designstatement; er vereint dynamische Sportlichkeit mit kompromissloser Funktionalität.“ Die achte Generation des Golf basiert erneut auf dem Modularen Querbaukasten, kurz MQB genannt. Beim Wechsel vom siebten auf den achten Golf war es dank des MQB möglich, die Proportionen nochmals sportlicher werden zu lassen – eine Steilvorlage für das Design des neuen GTI. Klaus Bischoff skizziert dazu: „Der neue Golf GTI hat einen sehr niedrigen visuellen Schwerpunkt, den wir durch die breiten Lufteinlässe vorn und die ausgeprägte Schulterlinie erzielen. Diese souveräne Sportlichkeit bringt das Potenzial des Wagens ästhetisch zum Ausdruck.“

Das Exterieur im Detail

Dynamische Frontpartie. Das Design des neuen Golf GTI spiegelt pures Charisma wider. Schneller, effizienter und fahrdynamisch sicherer wird der GTI durch seine ungewöhnlich gute Aerodynamik ($c_w = 0,275$). Tief angeordnet



sind die serienmäßigen LED-Scheinwerfer; optional sind es „IQ.LIGHT – LED-Matrixscheinwerfer. Sie bilden zusammen mit dem Kühlergrill eine markante Querspange. Nach oben zur Motorhaube gibt es dabei eine schmale rote GTI-Linie, die sich über die Frontpartie spannt. Wird das Tagfahrlicht aktiviert – auf Wunsch automatisch durch das Annähern des Fahrers mit dem Schlüssel –, begleitet ein LED-Streifen im Scheinwerfer die rote Linie. Erstmals beleuchtet wird optional – als Fortsetzung des LED-Streifens – auch der Kühlergrill. Damit entsteht ein völlig neues, unverwechselbares Frontlichtdesign. Ebenfalls markant und unverkennbar: das große, ungeteilte, untere Lufteinlassgitter mit dem für den GTI typischen Wabenmuster; außen eingerahmt von einer schwarzen Applikation, seitlich als markante Wings ausgeführt. Zu den neuen GTI-Insignien gehören zudem die nun X-förmig in das Lufteinlassgitter integrierten Nebelscheinwerfer (optional).

Markante Silhouette. In der Seitenpartie sind die serienmäßigen 17-Zoll-Leichtmetallräder des Typs „Richmond“ optisch auffallend. Optional stehen diese GTI-Felgen auch in 18 Zoll zur Verfügung. Das Räderprogramm umfasst zudem weitere 17-, 18- und 19-Zoll-Leichtmetallfelgen. Stets rot lackiert sind die Bremsättel. Der GTI trägt seitlich am vorderen Kotflügel zudem ein Signet mit den drei ikonischen Buchstaben G, T und I. Ganz oben in der Silhouette verlängert ein individualisierter Spoiler die Linie des Daches. Das besonders prägende Designelement der Seitenpartie ist indes die für alle Golf und so auch für den GTI die typische C-Säule. Sie beschleunigt die Karosserie optisch nach vorn und überträgt die ikonische Grafik des Ur-GTI in die Neuzeit.

Souveräne Heckpartie. Der neue Golf besitzt wie skizziert eine kraftvolle Schulter- und charakterstarke Heckpartie. Davon profitiert auch der Golf GTI. Mittig unter dem neuen VW-Zeichen statt wie zuvor auf der Fahrerseite angeordnet ist nun der Schriftzug GTI. Durch den weit nach hinten gezogenen Dachspoiler (oben in Wagenfarbe lackiert, unten in glänzendem Schwarz) wirkt der Golf GTI nochmals flacher als die weniger starken Modelle. Nach



unten hin grenzt sich die Neuauflage der Ikone durch einen sportlichen Diffusor von den schwächeren Versionen der Baureihe ab. Ein weiteres, typisches GTI-Merkmal: ein jeweils links und rechts angeordnetes Endrohr der Abgasanlage.

Das Interieur im Detail

Insignien der Dynamik. Seit dem Debüt des ersten Golf GTI passt dieser Wagen wie eine perfekt sitzende Jeans. Von Beginn an schuf Volkswagen mit den vielen Details des Innenraumes zudem unverwechselbare GTI-Insignien: das Sportlenkrad mit drei silbernen Doppelspeichen und dem vertieft im Pralltopf angeordneten Wolfsburg-Zeichen, der Schaltknopf in der Form eines schwarzen Golfballes, GTI-Sportsitze mit Schottenkaro und schwarzen Seitenbereichen – alles längst Kult.

Ja zur Historie, ja zur Zukunft. Obwohl Volkswagen den achten Golf und damit auch den GTI in einem nie zuvor dagewesenen Maße digitalisiert und vernetzt und weit in die Zukunft katapultiert, sind viele der ursprünglichen Insignien nach wie vor an Bord präsent. Aus dem Sportlenkrad von einst wurde allerdings ein neues Multifunktions-Sportlederlenkrad mit Touchbedienung und optional integrierter „Travel Assist“-Taste, um den starken Golf bis 210 km/h assistiert zu fahren. Erhalten blieben die drei silbernen Speichen; im GTI ist die mittlere Spange mit einer roten Innenfläche veredelt. Unverzichtbar ist auch das klassische Karomuster der neu entwickelten Sportsitze. „Scalepaper“ heißt nun das Karodesign (mit roten Nähten in den grau-schwarzen Karos). Rot geben sich auch sämtliche Ziernähte und Einfassungen.

Am Puls einer neuen Zeit. Beim Öffnen der Türen fahren die digitalen Anzeigen des Golf GTI hoch. Es ist eine Fusion aus dem serienmäßigen „Digital Cockpit“ (digitale Instrumente) und dem Infotainmentsystem. Serienmäßig kommt hier das „Composition“ mit einem 8,25-Zoll-Screen zum Einsatz, als



optional maximale Ausbaustufe ist es das 10-Zoll-System „Discover Pro“. Ist das „Discover Pro“ an Bord, verschmilzt es mit dem „Digital Cockpit“ zum „Innovision Cockpit“, das eine nochmals erweiterte Funktionalität bietet. Ganz gleich, welches Infotainment für den Golf GTI geordert wird, entsteht durch die optische und funktionale Fusion der Systeme eine neue, durchgängig digitale Architektur. Das serienmäßige Ambientelicht taucht die Anzeigen und alle weiteren beleuchteten Bereiche des Interieurs (Schalttafel, Türverkleidungen, Koppelbox für das Smartphone und den Fußraum) in ein Spektrum aus 30 frei konfigurierbaren Farben. Spezifisch designt wurde der GTI-Schaltknauf für das serienmäßige manuelle Sechsganggetriebe. Optional ist auch der neue Golf GTI mit einem automatischen 7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe (DSG) lieferbar. Individualisiert wurde die Funktionalität der serienmäßigen „Engine/Start/Stop“-Taste: Nach dem Öffnen der Türen pulsiert sie rot, bis der 245-PS-TSI gestartet wurde.



Das Fahrwerk des neuen Golf GTI

Statements

Karsten Schebsdat, Leiter Fahrdynamik, Lenk- und Regelsysteme. „Der Golf GTI steht seit jeher für pure Fahrdynamik. Diese Dynamik ist eine der Kerneigenschaften des GTI. Kaum ein anderer Wagen dieser Klasse bietet dabei eine ähnlich große Spreizung zwischen maximaler Sportlichkeit und einem derart hohen Reisekomfort“, so der Volkswagen Fahrwerkexperte Karsten Schebsdat. Der Ingenieur weiter: „Obwohl der Golf GTI 7 schon auf einem sehr hohen fahrdynamischen Niveau unterwegs war, wollten wir den Fahrspaß mit dem achten Golf GTI durch ein noch direkteres Lenk- und agileres Fahrverhalten weiter steigern. Und das ist uns gelungen.“ Die geschärften fahrdynamischen Eigenschaften sorgen für ein neues und pures GTI-Erlebnis. „Die großen Fortschritte verdanken wir unter anderem dem neuen Fahrdynamikmanager, der im Golf GTI sein volles Potenzial ausspielt. Das System koordiniert zentral und übergeordnet alle elektromechanischen Fahrwerkfunktionen,“ skizziert Karsten Schebsdat. „Durch die Kombination aus neu abgestimmtem Fahrwerk plus Vorderachsquersperre und Fahrdynamikmanager konnten wir die hervorragende Gesamtpformance des Golf GTI auf ein nochmals höheres Niveau bringen. Das gilt um so stärker, wenn auch noch das regelbare und mit einer neuen Software-Applikation ausgestattete DCC-Fahrwerk an Bord ist,“ so Schebsdat.

Die weiterentwickelten und neuen Fahrwerkssysteme im Detail

Die Modifikationen der Vorderachse. Hier wurden die Querlenkerlager sowie die Federn und Anschlagpuffer neu abgestimmt. Gleiches gilt für die Dämpfer-Hydrauliken. Durch einen neuen steifigkeitsoptimierten Hilfsrahmen aus



Aluminium werden zudem drei Kilogramm Gewicht eingespart. Die Federate an der Vorderachse wurde im Vergleich zum Golf GTI 7 um 5 Prozent erhöht.

Die Modifikationen der Hinterachse. Neu abgestimmte Querlenkerlager und Federn kennzeichnen auch die Hinterachse. Darüber hinaus wurden die Zusatzfedern neu abgestimmt. Ebenfalls neu sind die Dämpfer-Lager. Analog zur Vorderachse kommen zudem neue Dämpfer-Hydrauliken zum Einsatz. An der Hinterachse wurde die Federrate gegenüber dem Golf GTI 7 um 15 Prozent erhöht.

Der neue Fahrdynamikmanager. Mit dem Fahrdynamikmanager werden bei jedem Fahrmanöver sowohl die Funktionen der elektronisch geregelten Vorderachsquersperre, die elektronische Differenzialsperre XDS als auch die Querdynamikanteile der optional ebenfalls geregelten Dämpfer (DCC) koordiniert angesteuert. Dabei sorgt eine Anpassung der radindividuellen Dämpfung (200 mal pro Sekunde) für ein besonders agiles und präzises Handling. Das für Fronttriebler typische Untersteuern – das Schieben über die Vorderäder in sehr schnell gefahrenen Kurven – haben die Fahrwerksingenieure durch den neuen Technologieverbund völlig abgestellt. Der Golf GTI durch-eilt Kurven selbst auf Rennstrecken mit entsprechenden hohen Geschwindigkeiten extrem neutral und beschleunigt ohne Traktionsverluste wieder aus den Kehren heraus, da unter anderem das Sperrmoment der Vorderachs-quersperre im Modus „Sport“ deutlich erhöht werden kann. Stichwort Rennstrecke: Hier lässt sich das Eingreifen des ESC in zwei Stufen anpassen. Im Modus „ESC Sport“ werden die ESC-Schwellen und die ASR-Schlupfschwellen erhöht und die Intensität des Eingreifens damit reduziert. Engagierte Fahrer können das ESC im Modus „ESC off“ zudem komplett deaktivieren; der „Front Assist“ und der „Ausweichassistent“ reaktivieren im Notfall allerdings das ESC.



Die Vorderachsquersperre. Wie zuvor den Golf 7 GTI Performance und den Golf 7 GTI TCR⁴⁾ (213 kW / 290 PS), stattet Volkswagen nun auch den neuen Golf GTI serienmäßig mit einer elektronisch geregelten Vorderachsquersperre aus. Im Vergleich zu rein mechanischen Sperren bietet die im Golf GTI integrierte Differenzialsperre Vorteile wie einen variablen Sperrgrad sowie die volle Einbindung in den Fahrdynamikmanager und die ESC-, EDS- und XDS+-Funktionen. Dadurch ist es möglich, negative Einflüsse auf die Lenkpräzision, wie sie bei mechanischen Sperren auftreten, vollkommen zu vermeiden. Über eine Lamellenkupplung optimiert die Sperre die Traktion und das Handling in schnell gefahrenen Kurven, verbessert so die Performance und sorgt letztendlich für das Plus an Fahrspaß. Die Traktionsnachteile frontgetriebener Fahrzeuge werden durch die Vorderachsquersperre aufgehoben.

Die adaptive Fahrwerksregelung DCC. Die adaptive Fahrwerksregelung DCC reagiert permanent auf die Fahrbahn und die Fahrsituation und berücksichtigt dabei zum Beispiel Lenk-, Brems- und Beschleunigungsvorgänge. Über den eingestellten Fahrprofil-Modus kann der Fahrer die Reduzierung der Karosseriebewegungen nach seinem Geschmack beeinflussen. Für jedes Rad wird in Sekundenbruchteilen die erforderliche Dämpfung berechnet und an den vier Stoßdämpfern eingestellt. Das DCC bietet damit jederzeit den besten Fahrkomfort und im Zusammenspiel mit dem Fahrdynamikmanager eine optimale Fahrdynamik. In der neuesten DCC-Generation lässt sich die Einstellung im Modus INDIVIDUAL über das bisherige Spektrum der festen Modi COMFORT, ECO und SPORT hinaus erweitern. Über einen digitalen Schieberegler kann der Fahrer dabei seinen persönlichen Fahrmodus individuell feinstufig einstellen und speichern. Jenseits von COMFORT wird die Karosserie maximal von der Straße entkoppelt und der Fahrkomfort nochmals gesteigert. Oberhalb von SPORT ergibt sich ein erweiterter Einstellbereich mit maximaler Dämpfung für minimierte Karosseriebewegungen und ein somit besonders direktes Fahrverhalten – pures GTI-Feeling.



Die Progressivlenkung. Serienmäßig kommt im neuen Golf GTI eine Progressivlenkung zum Einsatz. Auch sie wurde weiterentwickelt: Im Detail legten die Fahrwerksingenieure die Übersetzung der Lenkung direkter aus; darüber hinaus kommen neue Software-Algorithmen und eine neue Software-Applikation zum Einsatz. Zur Funktionsweise der Progressivlenkung: Herkömmliche Lenkungen arbeiten mit einem konstanten Übersetzungsverhältnis. Die Progressivlenkung des Golf GTI 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; zudem muss er weniger oft umgreifen. Von Anschlag zur Anschlag sind es im Fall des neuen Golf GTI lediglich 2,1 Lenkradumdrehungen. Technisch differenziert sich die Progressivlenkung im Wesentlichen durch eine variable Verzahnung der Zahnstange und Ritzel sowie einen leistungsstärkeren E-Motor von der Basislenkung. Funktionsseitig gilt: Anders als bei einer konstanten Lenkübersetzung, die immer einen Kompromiss zwischen Fahrdynamik und Komfort realisieren muss, wird hier die Verzahnung der Zahnstange über den Lenkhub deutlich verändert. Folge: Der Übergang zwischen indirektem Lenkverhalten im Mittenbereich (Geradeausfahrt) und direktem Lenkverhalten bei größeren Lenkraddrehwinkeln ist progressiv gestaltet und ermöglicht ein deutlich agileres Lenkverhalten in fahrdynamischen Situationen.



Die Historie des Golf GTI

Golf GTI I

Entwicklung ab 1974. Ein halbes Dutzend Männer, darunter der damalige Volkswagen Pressechef Anton Konrad, schmiedet 1974 bei Volkswagen den geheimen Plan, einen „Sport-Golf“ zu entwickeln. Noch gibt es keinen Entwicklungsauftrag, doch der Technikvorstand Hermann Hablitzel hält seine schützende Hand über das Projekt. Erste Prototypen entstehen. Unter anderem mit einem 100-PS-Vergasermotor. Anfang März 1975 stellt Hablitzel das Projekt „Sport-Golf“ offiziell dem Vorstandsvorsitzenden Toni Schmücker vor. Der gibt sein „go“. Und so wird aus dem im Verborgenen vorangetriebenen „Sport-Golf“ der offizielle Entwicklungsauftrag: EA195. Jetzt gibt es auch ein Timing. Und das ist ambitioniert: Die Weltpremiere soll bereits im September auf der Internationalen Automobil-Ausstellung (IAA) in Frankfurt stattfinden. Das Projekt gewinnt an Fahrt. Einen entscheidenden Schritt weiter kommt EA195, als der richtige Motor endlich an Bord ist: ein Einspritzer mit 110 PS. Doch noch steht nicht einmal der Name für den Super-Golf. TS und GTS werden diskutiert. Dann fällt die Entscheidung auf GTI. Parallel erfindet der Designchef Herbert Schäfer – ein passionierter Golf-Spieler – den Schaltknopf neu, in dem er einfach einen Golf-Ball auf die GTI-Schaltstange schraubt.

Weltpremiere 1975, Markteinführung 1976. Dann kommt die IAA. Volkswagen zeigt den Golf GTI und erntet ein gigantisches Medienecho: Alle wollen den Golf GTI. Und sie bekommen ihn: Im Juni 1976 startet der erste Golf GTI für 13.850 Mark zuerst in Deutschland durch, um dann rund um den Globus für Begeisterung zu sorgen. 5.000 Exemplare sind von der Sonderserie anfangs geplant, um zumindest die Entwicklungskosten und die Investitionen in die Fertigung wieder einzuspielen. Es kam anders, ganz anders: Weder Konrad noch Hablitzel noch Schmücker hatten damit gerechnet, dass dieser 182 km/h schnelle Golf GTI mit seinen schwarzen Radlaufverbreiterungen, der schwarz eingefassten Heckscheibe, dem rot eingerahmten Kühlergrill, den Sportsitzen mit Karomuster, dem Golf-Ball für die Schaltung und dem



Sportlenkrad „mit Spucknapf“ derart einschlagen würde. Aus den 5.000 Exemplaren werden 461.690 Golf GTI der ersten Serie – die zum Schluss mit der Sonderedition des 112 PS starken „Pirelli-GTI“ gekrönt wird. Es ist die Startauflage für den bis heute erfolgreichsten Kompaktsportwagen der Welt.

Golf GTI II / 1984

Geniestreich mit bis zu 160 PS. Der eigentliche strategische Geniestreich folgt Anfang 1984 mit dem Golf GTI II. Immer noch 112 PS stark, setzt er den Kurs der ersten Generation konzeptionell und mit seiner Design-DNA fort. Die GTI-Insignien – insbesondere der rote Streifen im Kühlergrill und das Karomuster der Sportsitze – werden endgültig Kult. Aus einem Newcomer wird so letztendlich eine Ikone. Noch 1984 geht die Leistung durch die Einführung des Katalysators kurz auf 107 PS zurück. Zwei Jahre später kompensiert Volkswagen den Leistungsverlust mit einem neuen 16V-Motor, der mit 129-Kat-PS an die Agilität des Ur-GTI anknüpft (139 PS ohne Kat). 1990 lässt ein G-Lader im Golf GTI G60 die Leistung auf 160 PS schnellen.

Golf GTI III / 1991

Bis zu 150 PS. Volkswagen transferiert die GTI-Insignien 1991 in die dritte Generation. Die Doppelscheinwerfer der zweiten GTI-Generation verschwinden nun unter einer gemeinsamen Streuscheibe. Leistungsmäßig geht es mit 115 PS los. Ein Jahr später klettert die Motorleistung mit einem neuen Vierventiler auf 150 PS. 1996 bereichert eine Turbodiesel-Version (TDI) mit 110 PS die GTI-Idee; Jahre später werden sich Otto und Diesel endgültig in GTI und GTD trennen. Ebenfalls 1996 kommt das Jubiläumsmodell „20 Jahre GTI“ auf den Markt.



Golf GTI IV / 1998

Kult mit 180 PS. Die 1998 eingeführte vierte GTI-Generation tritt zurückhaltend auf, verzichtet zum Beispiel als erster und einziger GTI auf den roten Streifen im Kühlergrill. Und doch ist der Wagen eine Design-Delikatesse, die heute als Startpunkt für eine neue, cleane Epoche der Fahrzeuggestaltung gefeiert wird. Technisch ist der 150 PS starke Golf GTI IV ein Auto, das mit seiner Agilität und Qualität den Wettbewerb auf Distanz hält. Die Benziner – Vier- und Fünfzylinder – leisten bis zu 170 PS, die Diesel bringen es auf maximal 150 PS. 2001 feiert Volkswagen mit dem 180 PS starken Turbo-Sondermodell „25 Jahre GTI“ das erste Vierjahrhundert der Ikone.

Golf GTI V / 2004

Comeback und bis zu 230 PS. Mit einer Studie der fünften Golf GTI-Generation leitet Volkswagen im September 2003 auf der IAA ein grandioses Comeback des Klassikers ein. Mehr denn je avanciert das Kürzel GTI mit dieser neuen Generation zum Inbegriff kompakter Fahrdynamik. Im September 2004 zeigt Volkswagen die Serienversion auf dem Pariser Salon, im November beginnt die Markteinführung des Golf GTI Nr. 5. Kennzeichen: eine deutlich geschärfte Optik, ein 200-PS-Turbomotor und souveränste Fahreigenschaften. Mit diesem Sportwagen katapultiert Volkswagen die GTI-Idee in die Zukunft. Besonders markant sind die neuen Felgen im Design „Denver“ und der schwarze, v-förmige Kühlergrill. Punch hat der neue Turbomotor: In nur 7,2 Sekunden beschleunigt er den handgeschalteten GTI auf 100 km/h; per neuem Doppelkupplungsgetriebe (DSG) sind es gar nur 6,9 Sekunden. Erst bei 235 km/h erreicht der Wagen seine Höchstgeschwindigkeit. Slogan im ersten Prospekt: „Leistungssport hat noch nie so viel Spaß gemacht.“ Zum 30. Geburtstag des Kultsportlers schenkt der Erfinder des GTI seinen Fans 2006 den 230 PS starken „30 Jahre GTI“. Identisch motorisiert, geht 2007 die Reinkarnation des „Pirelli-GTI an den Start.



Golf GTI VI / 2009

Niedriges Leistungsgewicht und bis zu 235 PS. 2009 folgt der sechste Golf GTI. Den Feinschliff der Abstimmung übernimmt kein Geringerer als die Rennfahrerlegende Hans-Joachim Stuck. Mit der neuen Generation folgt ein Golf GTI, der mit einer elektronischen Quersperre (XDS) das Thema Traktion neu definiert. Ein 240 km/h schneller GTI, der mit seinem 210 PS starken Turbomotor jede Menge Spaß macht. Ein GTI, der mit einem Soundgenerator und neu konzipierter Abgasanlage (je ein Endrohr links und rechts) hörbare Dynamik bietet. Ein GTI, der konsequent die Tradition der Ur-Version in die Zukunft transportiert. Erstmals gibt es ihn ab 2011 zudem als Cabrio. Die Krönung dieser Generation kommt 2011 zum 35. Geburtstag auf den Markt: der „Golf GTI Edition 35“ mit 235 PS. Volkswagen präsentiert das neue GTI-Flaggschiff auf dem Nürburgring: mit 235 PS dringt er erstmals knapp bis zur 250-km/h-Marke vor: 247 km/h sind es exakt. Mit einem Leistungsgewicht von 6 kg/PS ist der GTI agiler als je zuvor und nach nur 6,6 Sekunden 100 km/h schnell.

Golf GTI VII / 2013

In Höchstform mit bis zu 310 PS. In zwei Leistungsstufen startet im Frühjahr 2013 die siebte GTI-Generation durch. Volkswagen präsentiert den internationalen Medien diesen neuen Golf GTI in St. Tropez. Und zwar erstmals direkt in zwei Leistungsstufen: 162 kW / 220 PS entwickelt die Grundversion, 169 kW / 230 PS der Golf 7 GTI Performance. Der ist erstmals mit einer Differenzialsperre für die angetriebene Vorderachse ausgerüstet. Zum ersten Mal basiert der Golf GTI nun auf dem Modularen Querbaukasten (MQB). Diese neue technische Plattform lässt den GTI im Vergleich zum Vorgänger um bis zu 42 kg leichter und damit nochmals dynamischer werden. Die 230-PS-Version ist mit manuellem Getriebe als erster Golf GTI 250 km/h schnell. Auf dieser Basis folgt im November 2015 auf der Rennstrecke von Portimão die Fahrvorstellung des per Boost bis zu 213 kW / 290 PS starken Golf GTI Clubsport⁵). Er kommt 2016 auf den Markt und verwischt die Grenzen zum Motorsport. Nur 5,9 Sekunden reichen ihm für den Sprint auf 100 km/h. Ein



Jahr später löst der 228 kW / 310 PS starke Golf GTI Clubsport S⁶⁾ dann die Grenzen zum Motorsport komplett auf: Der Volkswagen Werksfahrer Benjamin Leuchter pulverisiert im Frühling 2016 mit dem 265 km/h schnellen Golf GTI Clubsport S in 07:49:21 Minuten den bisherigen Rekord für Fronttriebler auf der Nürburgring-Nordschleife – ein Geschenk zum 40. Geburtstag des Golf GTI.