



presse • news • prensa • fisk • imprensa • prasa • stampa • pers • 新闻界



Volkswagen

Der neue Golf GTI

Internationale Pressevorstellung

Saint Tropez, April 2013

Hinweise:

Diese Presseinformation sowie Bildmotive zum Golf GTI finden Sie im Internet unter www.volkswagen-media-services.com. Benutzerkennung: gtsieben | Kennwort: 04-2013

TDI, TSI und DSG sind eingetragene Markenzeichen der Volkswagen AG oder anderer Unternehmen der Volkswagen Gruppe in Deutschland und weiteren Ländern.

Ausstattungsangaben und technische Daten gelten für das in Deutschland angebotene Modellprogramm. Für andere Länder können sich Abweichungen ergeben.

Auf den Punkt

- › **Golf GTI – Kurzfassung** **07 ›**
-

Zentrale Aspekte

- › **Antrieb – TSI-Motoren** **17 ›**
 - › **Fahrwerk – Layout und Elektronik** **25 ›**
 - › **Exterieur – Dimensionen und Design** **41 ›**
 - › **Interieur – Ergonomie und Konfiguration** **51 ›**
 - › **Ausstattung – Exterieur, Interieur und Optionen** **61 ›**
 - › **Technologien – Sicherheit, Komfort und Infotainment** **73 ›**
 - › **Überblick – Fakten in Stichpunkten** **99 ›**
 - › **Technische Daten – Tabellenwerk** **107 ›**
-



Neuer Golf GTI ist bis zu 230 PS stark und 18 Prozent sparsamer

Progressivlenkung, Xenon-Scheinwerfer und Ambientebeleuchtung serienmäßig
Handling des Golf GTI Performance schlägt Brücke zu Hochleistungsportwagen



Wolfsburg / Saint Tropez, April 2013. Nahezu 1,9 Millionen Golf GTI wurden bislang im Volkswagen Werk Wolfsburg hergestellt und weltweit verkauft. Damals, 1976, als der GTI erfunden wurde, ahnte diesen Erfolg niemand. 5.000 Exemplare waren geplant, von einem Auto, das heute das erfolgreichste seiner Art auf der Welt ist. Ein Phänomen. Präziser als jeder Kompaktwagen zuvor definierte der erste Golf GTI vor 37 Jahren ein Ur-Maß der Dynamik; zudem machte der erschwingliche Volkswagen die automobilen Sportlichkeit für mehr Menschen denn je erreichbar. Es passte einfach alles – das sichere und knackige Fahrwerk, der agile und sparsame Einspritzmotor und das ebenso unverwechselbare wie zeitlose Design. Das alles kombiniert mit den Insignien einer künftigen Ikone – ein roter Streifen um den Kühlergrill, ein schwarzer Rand um die Heckscheibe, ein Sportlenkrad wie im Coupé Scirocco, einen Golfball als Schaltknopf, ergonomisch perfekte Sportsitze mit klassischem Karobezug und ein Name, der nicht mehr vergessen werden sollte: GTI. Jetzt startet eine neue, die siebte GTI-Generation durch. Ab Mai kommt sie in den Handel; der Vorverkauf ist angelaufen.

- › **100 Prozent mehr Leistung.** Genau 81 kW/110 PS leistete der Motor des ersten Golf GTI. Mindestens 162 kW/220 PS und damit exakt die doppelte Leistung wuchtet der siebte Golf GTI Richtung Vorderachse. Darüber hinaus offeriert Volkswagen ab Werk eine Leistungssteigerung um weitere 10 PS (169 kW/230 PS) – an Bord des Golf GTI Performance.

- › **2,0-Liter-Turbo-Direkteinspritzer.** Der Turbomotor des GTI gehört zur dritten Generation der Baureihe EA888 und besitzt einen komplett neu entwickelten Zylinderkopf. Als Novum in dieser Leistungsklasse wurde die wassergekühlte Abgasführung zum Turbolader komplett in den Zylinderkopf integriert. Diese Art der Abgaskühlung trägt maßgeblich dazu bei, den Volllastverbrauch des neuen Golf GTI zu senken. Darüber hinaus besitzt der 1.984 cm³ große TSI eine variable Ventilsteuerung mit doppelter Nockenwellenverstellung. Zusätzlich ist auf der Auslassseite der Ventilhub in zwei Stufen schaltbar. Damit lässt sich der Ladungswechsel in Bezug auf die Performance, den Verbrauch und die Abgasemissionen optimal steuern.
- › **18 Prozent weniger Verbrauch mit Schaltgetriebe.** Beide GTI-Varianten, serienmäßig mit einem Start-Stopp-System ausgerüstet und per 6-Gang-Getriebe geschaltet, kommen auf den gleichen, niedrigen NEFZ-Verbrauch von 6,0 l/100 km (CO₂: 139 g/km). Der Durchschnittsverbrauch des Golf GTI konnte damit gegenüber dem Vorgänger (155 kW/210 PS) um 1,3 Liter respektive 18 Prozent gesenkt werden.
- › **14 Prozent weniger Verbrauch mit DSG.** Optional steht für beide Leistungsstufen des neuen Golf GTI ein ohne Zugkraftunterbrechung schaltendes 6-Gang-Doppelkupplungsgetriebe (DSG)

zur Verfügung, das ideal zum Charakter der sportlichen Ikone passt. Der Verbrauch der 220-PS-Version liegt in diesem Fall bei 6,4 l/100 km (analog 149 g/km CO₂); bei der 230-PS-Version sind es 6,5 l/100 km (150 g/km CO₂). Für den 220 PS starken GTI ergibt sich dabei gegenüber dem 210 PS starken Vorgänger in der DSG-Version eine Verbrauchsreduzierung von 1,0 l/100 km (14 Prozent).

- › **42 kg weniger Gewicht.** Die signifikant reduzierten Verbrauchswerte des neuen Golf GTI sind auf Maßnahmen zurückzuführen, bei denen um jeden Zentiliter gekämpft wurde. Der Sportwagen basiert wie das Grundmodell auf dem neuen modularen Querbaukasten (MQB). Analog konnte auch im Fall des GTI das Gewicht im Vergleich zum Vorgänger gesenkt werden – von 1.393 kg auf 1.351 kg (minus 42 kg). Ebenfalls weiter verbessert wurde die Aerodynamik. Die Luftwiderstandsfläche (cw x A) schrumpfte von den 0,73 m² des bereits sehr guten Vorgängers auf 0,70 m². Im Stadtverkehr und Stau wirkt sich darüber hinaus das serienmäßige Start-Stop-System des GTI positiv auf den Verbrauch aus. Aufgrund des deutlich höheren Drehmoments von 350 Nm (statt wie beim Vorgänger 280 Nm) konnte zudem die Getriebeübersetzung drehzahlenkend ausgelegt und damit an das niedrigere Drehzahlniveau des Motors angepasst werden; genau das reduziert ebenfalls den Verbrauch. Last but not least sind es zudem innermotorische Maßnahmen wie ein neues und

innovatives Thermomanagement, die beim 2,0-TSI dazu beitragen, den Verbrauch um besagte 18 Prozent zu senken.

- › **10 km/h schneller.** Den niedrigen Verbrauchs- und Emissionswerten des Golf GTI stehen schlichtweg souveräne Fahrleistungen gegenüber. Der 220 PS starke Golf GTI beschleunigt in 6,5 Sekunden auf 100 km/h und ist 246 km/h schnell (DSG: 244 km/h). Die 230-PS-Performance-Version absolviert den Sprint in 6,4 Sekunden und erreicht eine Höchstgeschwindigkeit von 250 km/h (DSG: 248 km/h); die Topversion ist damit 10 km/h schneller als der Vorgänger. Der neue Golf GTI dringt mit seinen Fahreigenschaften souveräner denn je in den Bereich hochklassiger und deutlich teurerer Sportwagen vor. Ganz besonders gilt das für den Golf GTI Performance mit seiner exklusiv für diese Version entwickelten Vorderachs-Differenzialsperre. Das Performance-Paket selbst beinhaltet nicht nur das Plus an Leistung und die Differenzialsperre, sondern ebenso eine noch größer dimensionierte Bremsanlage mit rundum innenbelüfteten Scheiben.
- › **GTI-Exterieur.** Selbstverständlich differenziert sich der neue Golf GTI generell durch zahlreiche zusätzliche Ausstattungsfeatures und die klassischen GTI-Insignien von den anderen Modellen der Baureihe. Im Exterieur gehören dazu die rot lackierten Bremssättel, abgedunkelte LED-Rückleuchten

im spezifischen Design sowie jeweils links und rechts ein verchromtes Abgasendrohr. Charakteristisch seit den Tagen des ersten Golf GTI: die Serienfarben Rot („Tornado Rot“) und „Schwarz“ sowie „Pure White“. Ebenfalls serienmäßig an Bord des stärksten, schnellsten und sparsamsten Golf GTI aller Zeiten sind die neu gestalteten 17-Zoll-Leichtmetallräder des Typs „Brooklyn“ mit Reifen in der Dimension 225/45er.

- › **GTI-Interieur.** Unverzichtbar sind auch im Interieur die typischen GTI-Insignien. Beispiel Sitzbezüge: Schon der erste GTI hatte es – das legendäre Karomuster. Der im Vorgänger „Jacky“ genannte Stoff wurde neu designt und heißt nun „Clark“; beim klassischen Karomuster ist es selbstverständlich geblieben. Neu: Optional gibt es die Sportsitze im Stoff-Design nun erstmals mit Seitenwangen und Kopfstützen in Alcantara. Darüber hinaus können die Sitze und Türverkleidungen in der Lederausstattung „Vienna“ geordert werden. So oder so: Die Top-Sportsitze bieten außergewöhnlich gute ergonomische Eigenschaften. Ein starkes Statement ist zudem das GTI-Kombiinstrument mit einem Color-Display und einer eigenständigen Grafik der Instrumente. Abgerundet wird die GTI-spezifische Optik im Interieur unter anderem durch ein eigenständiges Ledersportlenkrad (mit Multifunktionstasten), eine rote Ambientebeleuchtung (vorn in den Dekorleisten der Türen und den EdelstahlEinstiegsleisten) und eine Pedalerie aus gebürstetem Edelstahl.

- › **Hightech-GTI.** Als erster Golf GTI startet die siebte Generation der sportlichen Ikone serienmäßig mit Technologie-Highlights wie einer Progressivlenkung, Müdigkeitserkennung, Multikollisionsbremse und der weiterentwickelten Fahrdynamikfunktion XDS+ durch. Ebenfalls als Novum gibt es darüber hinaus optionale Systeme, die das Fahren mit dem neuen GTI weiter perfektionieren. Hierzu gehören die automatische Abstandsregelung ACC, das Umfeldüberwachungssystem Front Assist plus City-Notbremsfunktion, das Spurhalteassistent Lane Assist oder eine Fahrprofilauswahl. Mit dem Debüt des GTI wird der Golf zudem mit einem individuell für die Baureihe entwickelten 400-Watt-Soundsystem der dänischen Highend-Marke Dynaudio erhältlich sein. Gleichfalls als Option neu an Bord: Car-Net zur Übermittlung von Online-Informationen wie dem Google Earth™-Kartenservice.



230 PS starker Golf GTI-Motor verbraucht nur 6,0 l/100 km

Golf GTI-Käufer haben die Wahl zwischen 220 PS oder 230 PS

Verbrauch des neuen GTI-Motors wurde um bis zu 18 Prozent gesenkt



Wolfsburg / Saint Tropez, April 2013. Angetrieben wird der Golf GTI VII von einem weiterentwickelten Motor der Serie EA888 – ein Zweiliter-Turbo-Benzindirekteinspritzer (TSI) mit neu konstruiertem Zylinderkopf. Der TSI leistet 162 kW / 220 PS (bei 4.500 bis 6.200 U/min). Optional gibt es die Sportwagenlkone in einer leistungsgesteigerten Version als Golf GTI Performance; in diesem Fall entwickelt der Motor 169 kW / 230 PS (bei 4.700 bis 6.200 U/min). Beide GTI-Varianten sind serienmäßig mit einem Start-Stopp-System ausgerüstet und kommen, per 6-Gang-Getriebe geschaltet, auf den gleichen, niedrigen NEFZ-Verbrauch von 6,0 l/100 km (CO₂: 139 g/km). Der Durchschnittsverbrauch des neuen Golf GTI konnte damit gegenüber dem Vorgänger (155 kW / 210 PS) um 1,3 Liter respektive 18 Prozent gesenkt werden. Optional steht für beide Leistungsstufen ein 6-Gang-Doppelkupplungsgetriebe (DSG) zur Verfügung. Die anerkannt hohe Agilität des Golf GTI konnte im neuen Modell gegenüber dem Vorgänger nochmals gesteigert werden. Und das in zwei Stufen:

Stufe 1 – der Serien-GTI: Die 220 PS starke Grundversion leistet nun 10 PS mehr als der Vorgänger. Parallel konnte das maximale Drehmoment um beachtliche 70 Nm auf 350 Nm (bei 1.500 bis 4.400 U/min) erhöht werden. So ausgerüstet, setzt sich der Golf GTI mit höchst souveränen Elastizitätswerten in Szene: Von 80 auf 120 km/h beschleunigt der Golf GTI im vierten Gang in 5,0 Sekunden;

im fünften Gang sind es 6,0 Sekunden. Weitere Daten, die bei einem GTI nicht fehlen dürfen: Der Neue beschleunigt in 6,5 Sekunden auf 100 km/h und erreicht eine Höchstgeschwindigkeit von 246 km/h.

Stufe 2 – der GTI Performance: Wer sich für einen Golf GTI mit Performance-Paket entscheidet, zündet die zweite Stufe. Wie skizziert, steigt die Leistung hier um 10 PS; das maximale Drehmoment ist identisch. Die 230 PS ermöglichen eine Höchstgeschwindigkeit von 250 km/h und einen Sprint auf 100 km/h in nur 6,4 Sekunden. Das maximale Drehmoment von 350 Nm steht zwischen 1.500 und 4.600 U/min zur Verfügung.

Weiterentwickelter Turbo-Benzindirekteinspritzer (TSI)

Der Motor des neuen Golf GTI basiert auf der nun dritten Generation der Vierzylinder-Baureihe EA888. Gegenüber dem Vorgänger wurden zahlreiche technische Details modifiziert, um den Verbrauch und die Emissionen zu senken sowie gleichzeitig die Leistungs- und Drehmomentwerte zu erhöhen. Als erster Golf GTI erfüllt das neue Modell so nun die Grenzwerte der Euro-6-Abgasnorm.

Effizientes Thermomanagement. Technisch kennzeichnen den Turbo-Benzindirekteinspritzer innovative Modifikationen wie eine im Zylinderkopf integrierte Abgaskühlung und ein duales Einspritz-

system mit Direkt- und Saugrohreinspritzung. Dank der neuen, vollelektronischen Kühlmittelregelung des TSI kann ein deutlich effizienteres Thermomanagement mit einer verkürzten Warmlaufphase realisiert werden; das reduziert die Reibungsverluste und senkt damit effizient den Kraftstoffverbrauch. Zur intelligenten Steuerung des Thermomanagements wurde ein neuartiges Drehschiebermodul entwickelt. In der Warmlaufphase des Motors ist es dadurch möglich, den Kühlmittelintritt in den Motor komplett abzusperren oder einen Minimalvolumenstrom einzustellen. Im betriebswarmen Zustand kann die Kühlmitteltemperatur je nach Lastanforderung und äußeren Randbedingungen schnell und vollvariabel auf verschiedene Temperaturniveaus eingeregelt werden kann.

Neu entwickelter Zylinderkopf. Als Novum in dieser Leistungsklasse wurde die wassergekühlte Abgasführung zum Turbolader komplett in den neu entwickelten Zylinderkopf integriert. Diese Art der Abgaskühlung trägt maßgeblich dazu bei, den Vollastverbrauch des neuen Golf GTI zu senken. Darüber hinaus besitzt der 1.984 cm³ große TSI eine variable Ventilsteuerung mit doppelter Nockenwellenverstellung. Zusätzlich ist auf der Auslassseite der Ventilhub in zwei Stufen schaltbar. Damit lässt sich der Ladungswechsel in Bezug auf die Performance, den Verbrauch und die Abgasemissionen optimal steuern.



GTI erfüllt die Euro-6-Abgasnorm. Zum Erreichen der Euro-6-Abgasnorm wurde wie skizziert zudem ein duales Einspritzsystem mit Direkt- und Saugrohreinspritzung realisiert. Durch die freie Wahl der jeweils optimalen Einspritzart können die Partikelemissionen in weiten Kennfeldbereichen vermindert und zudem der Verbrauch reduziert werden. Ein weiterer Entwicklungsschwerpunkt lag in der signifikanten Absenkung der inneren Reibung. Hierzu wurden unter anderem die Ausgleichswellen auf Wälzlagerung umgestellt, die Lagerung des Kurbeltriebs optimiert und eine bedarfsgerechte Ölpumpe entwickelt. Parallel konnte das Gewicht des GTI-Motors gesenkt werden. Maßgeblichen Anteil daran haben das neue Dünnwand-Zylinderkurbelgehäuse mit nur 3 mm Wandstärke, eine gewichtsoptimierte Kurbelwelle, die integrierte Abgaskühlung mit dem im Zylinderkopf integriertem Abgaskrümmner, eine Kunststoffölwanne und der Einsatz von Aluminiumschrauben.



Golf GTI mit Sportfahrwerk und neuer Progressivlenkung

Neue Progressivlenkung des GTI löst Konflikt zwischen Komfort und Sportlichkeit

Neue Vorderachs-Differenzialsperre arbeitet exklusiv im Golf GTI Performance



Wolfsburg / Saint Tropez, April 2013. Der Golf GTI wird serienmäßig mit einem auf die hohe Leistung des Volkswagen abgestimmten Sportfahrwerk angeboten. Die Karosserie ist deshalb im Vergleich zu den weniger starken Golf-Modellen um 15 mm abgesenkt. Vorn sorgt eine McPherson-Achse für eine präzise Spurführung; hinten ist es die modulare Performance-Achse. Serienmäßig mit der weiterentwickelten Fahrdynamikfunktion XDS+ und der neuen Progressivlenkung (deutlich kleinerer Lenkwinkelbedarf; von Anschlag zu Anschlag sind es nur wenig mehr als zwei Umdrehungen) ausgerüstet, dringt der Golf GTI mit seinen agilen und sicheren Fahreigenschaften souveräner denn je in den Bereich hochklassiger und deutlich teurerer Sportwagen vor.

Golf GTI Performance

Besonders souverän setzt sich der auf 230 PS leistungsgesteigerte Golf GTI Performance mit einer eigens für diese Version entwickelten Vorderachs-Differenzialsperre in Szene. Bei diesem Volkswagen addieren sich die Vorteile des GTI-spezifischen Sportfahrwerks, der neuen Progressivlenkung, der weiterentwickelten Fahrdynamikfunktion XDS+ und der geregelten Vorderachssperre zu einem Fahrverhalten, das dem Gros der Wettbewerber signifikant überlegen ist. Darüber hinaus ist der Golf GTI Performance rundum mit innenbelüfteten Brems Scheiben ausgestattet. Die Bremsanlage nutzt vorn Scheiben der Dimension 340 x 30 mm; hinten sind es Scheiben der Größe 310 x 22 mm.

Der 220-PS-GTI hat an der Vorderachse innenbelüftete und an der Hinterachse unbelüftete Scheiben (vorn 314 x 30 mm; hinten 300 x 12 mm).

Fahrdynamik

Das Fahrwerk des neuen Golf GTI ist auf maximalen Fahrspaß in Verbindung mit hoher Fahrstabilität ausgelegt. Gegenüber dem Vorgänger wurde das Lenkverhalten dank der direkteren Lenkübersetzung nochmals spürbar agiler. Die maximal erreichbaren Kurvengeschwindigkeiten konnten zudem aufgrund einer neutraleren Abstimmung des Fahrwerkes sowie der Optimierungen des XDS+ gesteigert werden. Im Golf GTI Performance wird das Querschleunigungspotential darüber hinaus durch die Vorderachs-Differenzialsperre weiter erhöht; dies gilt insbesondere beim Herausbeschleunigen aus Kurven. Generell gilt für beide Versionen des neuen Golf GTI, dass das neutrale Fahrverhalten in Kurven dank der innovativen und sorgfältigen Auslegung aller Fahrwerkskomponenten bis in den Höchstgeschwindigkeitsbereich mit einer sehr guten Fahrstabilität einhergeht. Signifikant spürbar wird diese ungewöhnlich hohe Fahrstabilität bei Spur- respektive Lastwechseln. Ein besonderes Augenmerk legte die Entwicklungsmannschaft bei der Abstimmung des neuen Golf GTI zudem auf harmonische und vorhersehbare Reaktionen des Fahrwerkes. Ergebnis: Der GTI ist bereits nach sehr kurzer Eingewöhnung schnell und intuitiv dirigierbar.

Parallel zur Fahrdynamik wurde auch der Federungskomfort gegenüber dem Vorgänger gesteigert. Spürbar geringer fallen zum Beispiel die auf die Passagiere einwirkenden Beschleunigungskräfte beim Überfahren von kleinen und großen Unebenheiten der Straße aus. Der mit dem neuen Golf GTI realisierte Komfort zeigt, dass sportliches Fahrverhalten nicht zwangsläufig mit unangenehmer Härte erkauft werden muss. Die dargestellte sehr große Spreizung der positiven Eigenschaften – ein direktes, neutrales und stabiles Fahrverhalten bis in den Grenzbereich in Verbindung mit hohem Fahrkomfort – verleiht den Fahreigenschaften des siebten Golf GTI im Wettbewerbsumfeld eine gewisse Einzigartigkeit.

XDS+

Das erstmals im Golf VI eingesetzte XDS wurde für den neuen Golf GTI zum XDS+ weiterentwickelt. Technisch handelt es sich bei der elektronischen Differenzialsperre XDS+ um eine im elektronischen Stabilisierungsprogramm (ESC) integrierte Fahrdynamikfunktion. XDS+ ist eine Erweiterung der bereits aus dem Vorgänger bekannten XDS-Funktion auf alle ungebremsten Fahrzustände. Das neue System steigert die Agilität und verringert durch gezielte Bremseneingriffe an den kurveninneren Rädern beider Achsen den Lenkwinkelbedarf. Darüber hinaus wirkt XDS+ bei allen denkbaren Reibwerten der Straße; selbst auf Schnee führt das zu einem präziseren Fahrverhalten. Die bereits bekannten

Eigenschaften des XDS – unter anderem ein deutlich reduziertes Untersteuern und eine Verbesserung der Traktion – wurden ebenfalls perfektioniert.

Vorderachs-Differenzialsperre

Exklusiv im Golf GTI-Performance kommt eine neu entwickelte, geregelte Vorderachs-Differenzialsperre zum Einsatz. Volkswagen ist der bislang einzige Hersteller, der eine elektronisch geregelte Differenzialsperre in einem frontgetriebenen Serienmodell einsetzt. Im Vergleich zu rein mechanischen Sperren bietet die im Golf GTI Performance integrierte Vorderachs-Differenzialsperre Vorteile wie einen variablen Sperrgrad sowie die volle Einbindung in die ESC-, EDS- und XDS+-Funktionen. Dadurch ist es möglich, negative Einflüsse auf das Lenkgefühl respektive die Lenkpräzision, wie sie bei mechanischen Sperren auftreten, vollkommen zu vermeiden. Im Hinblick auf die Fahrdynamik kann daher stets das volle Potenzial beziehungsweise die maximale Performance einer Quersperre abgerufen werden, da der Komfort unter keinen Umständen beeinträchtigt wird.

Funktion der Vorderachs-Differenzialsperre. Die Vorderachs-Differenzialsperre arbeitet ohne Leistungsverluste, sodass die vom Motor bereitgestellte Kraft zu 100 Prozent auf die Straße übertragen wird und uneingeschränkt für den Vortrieb des GTI zur Verfügung steht. Die geregelte Vorderachs-

Differenzialsperre nutzt konstruktiv ein Lamellenpaket, das zwischen der rechten Seitenwelle und dem Differenzialkorb angeordnet ist. Der zum Betätigen der Lamellen benötigte hydraulische Druck wird von einer elektromotorisch angetriebenen Hubkolbenpumpe erzeugt. Das so bereitgestellte Sperrmoment ist proportional zum hydraulischen Druck vorhanden. Die Regelung des hydraulischen Drucks erfolgt über die Pumpendrehzahl, die durch ein Steuergerät vorgegeben wird. Dieses Steuergerät errechnet aus zahlreichen Parametern – unter anderem den Raddrehzahlen, der Fahrzeuggeschwindigkeit, der Gierrate und der Querschleunigung – das ideale Sperrmoment.

1.600 Nm maximales Sperrmoment. Erkennt das Steuergerät an einem der Vorderräder Antriebschlupf, wird durch das Betätigen der Lamellen das Antriebsmoment vom Rad mit dem niedrigeren Grip-Level auf das Rad mit dem höheren Level umverteilt. Das maximale Sperrmoment beträgt 1.600 Nm – so kann im Bedarfsfall das gesamte Antriebsmoment über nur ein Vorderrad abgesetzt werden; das entspricht einer Sperrwirkung von 100 Prozent. Dadurch wird auch bei schwierigen Fahrbahnbedingungen und in Abbiegesituationen die für ein frontgetriebenes Fahrzeug maximale Traktion erzielt.

Torque-Vectoring-Effekt. Beim Beschleunigen aus der Kurve wird das Antriebsmoment am kurvenäußeren Rad erhöht. Es entsteht eine asymmetrische Antriebskraftverteilung, die der dynamischen Radlastverteilung entspricht. Durch diesen sogenannten „Torque-Vectoring-Effekt“ wird das Beschleunigungsuntersteuern reduziert. Folge: Der Golf GTI Performance bleibt neutral und folgt präzise der Ideallinie. Das vorhandene Grip-Level wird optimal genutzt. Dadurch kann der Fahrer im Scheitelpunkt der Kurve wesentlich forcierter das Gaspedal betätigen; in der Folge ist die Geschwindigkeit des Golf GTI Performance am Ausgang der Kurve deutlich höher.

ESC setzt sanfter und später ein. In hochdynamischen Situationen, wie dem schnellen Durchfahren von Wechselkurven, unerwarteten Ausweichmanövern oder bei Lastwechseln wird die Vorderachs-Differenzialsperre zur Dämpfung der Gierbewegung eingesetzt. Bei einem Übersteuern erzeugt die Vorderachs-Differenzialsperre ein stabilisierendes Giermoment; deshalb können ESC-Eingriffe sanfter und später erfolgen und mitunter sogar ganz vermieden werden. Die geregelte Vorderachs-Differenzialsperre steht so für noch mehr Fahrspaß und eine bessere Performance.

ESC Sport

Im neuen Golf GTI bietet Volkswagen für besonders routinierte Fahrer die Funktion „ESC Sport“ an. Aktiviert wird das System über einen zweistufigen Schalter auf der Mittelkonsole. Drückt der Fahrer die Taste einmal kurz, deaktiviert er damit die ASR-Funktion (Antriebsschlupfregelung). Wird die Taste länger als drei Sekunden gedrückt, 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. Alternativ zur Bedienung über den Taster in der Mittelkonsole kann das ESC erstmals auch über die Einstellungen im CAR-Menü aktiviert und deaktiviert werden.

Progressivlenkung

Ihr Debüt feiert die Progressivlenkung im neuen Golf GTI. Sie ist bei jeder der zwei Leistungsstufen serienmäßig an Bord. 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 neue Lenkung 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.

Technisch differenziert sich die Progressivlenkung im Wesentlichen durch eine variable Verzahnung der Zahnstange 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. Dies ermöglicht im Mittenbereich der Lenkung bis in hohe Geschwindigkeiten hinein ein präziseres und entspanntes Fahren; aufgrund der kleineren Lenkwinkel führt diese Eigenschaft auf kurvenreichen Straßen zu deutlich mehr Agilität und damit Fahrspaß. Bei niedrigerem Tempo hingegen, etwa in der Stadt oder beim Parken, wird der Golf GTI dank des geringen Lenkwinkelbedarfs deutlich handlicher – ein spürbarer Komfortgewinn.

Adaptive Fahrwerkregelung DCC

Im Golf GTI arbeitet die zweite Generation der adaptiven Fahrwerksregelung DCC. 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. Das speziell auf den GTI abgestimmte DCC ermöglicht neben dem Modus „Normal“ den in diesem Fall zwar komfortorientierten aber gleichwohl GTI-typischen Modus „Comfort“. Im Modus „Sport“ wird ein besonders dynamisches und agiles Fahrverhalten umgesetzt. Im Fahrprofil „Individual“ kann der DCC-Mode sogar beliebig anderen Fahrprofileigenschaften zugeordnet werden.

Das DCC-System regelt adaptiv über den weiterentwickelten und verfeinerten Volkswagen Regelalgorithmus die Dämpferventile und damit die Einstellung der Dämpferkennung. Dazu nutzt DCC 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. Die Dämpferventile wurden für ein weiter verbessertes Ansprechverhalten ebenfalls modifiziert.

Die McPherson-Vorderachse

Vorn kommt im GTI eine McPherson-Achse (Federbeine) mit unten liegendem, neu entwickeltem Dreiecksquerlenker sowie spurstabilisierendem Lenkrollradius für optimale Handling- und Lenkeigenschaften sowie ein ausgewogenes Schwingungsverhalten zum Einsatz. Alle Bauteile wurden im Hinblick auf ihre Funktion, das Gewicht und die Kosten überarbeitet. So konnte eine Gewichtsersparung von 1,6 kg gegenüber dem Vorgänger erzielt werden. Möglich wurde das zum Beispiel durch den Einsatz von hochfestem Stahl beim Querlenker und einem innovativen Bionik-Designansatz am sogenannten Schwenklager. Zentral an der Vorderachse angeordnet ist der Hilfsrahmen; dieser auf höchste Quersteifigkeit ausgelegte Rahmen nimmt neben den Vorderachsbauteilen die Lenkung und Teile der Aggregatlagerung auf.

Der jetzt durchgängig rohrförmige Stabilisator wurde mit seiner Federrate gezielt auf das Fahrverhalten des neuen GTI abgestimmt. Die Gummilager sind direkt auf den lackierten Stabilisator

vulkanisiert; dadurch werden optimale akustische Eigenschaften gewährleistet und das für die Fahrdynamik wichtige Ansprechverhalten des Stabilisators optimiert. Für den GTI wurde zudem ein neues Aluminiumschwenklager entwickelt. Der Einsatz von Aluminium und das Bionik-Design dieses Schwenklagers ermöglichen eine Gewichtsreduzierung von 2,8 kg. Im Hinblick auf ein schnelleres und präziseres Ansprechverhalten der neuen GTI-Vorderachse wurde die Lage des Momentanzentrums gegenüber dem Vorgänger moderat angehoben.

Modulare Performance-Hinterachse

Die Hinterachse des Golf GTI wurde gezielt unter den Gesichtspunkten einer verbesserten Kinematik, Akustik, Gewichtssituation und Modulfähigkeit weiterentwickelt. An ihrem grundlegenden Konzept mit der konsequenten Trennung von Längs- und Quersteifigkeit hat sich jedoch nichts geändert. Die niedrige Längssteifigkeit ist durch das weiche Achsführungslager des Längslenkers beibehalten worden; dies war eine notwendige Bedingung, um den Fahrkomfort weiter steigern zu können.

Darüber hinaus konnte Volkswagen die für das Lenkverhalten notwendige Quersteifigkeit der modularen Performanceachse durch eine neue Lagerabstimmung der Spurstange verbessern. Die

Spur- und Sturzwerte werden über Exzentrerschrauben am Federlenker und am oberen Querlenker individuell je nach Anforderung für jeden Fahrzeugtyp eingestellt. Zentrale konstruktive Änderungen der Hinterachse sind die Anbindungen des Rohrstabilisators und des Achsdämpfers, die jetzt am Federlenker erfolgen. Dadurch reduzieren sich die Kräfte innerhalb der Achse; zudem ergeben sich deutliche Vorteile im Package. Darüber hinaus wurde die Achse dank Strukturoptimierungen vieler Bauteile und dem Einsatz von hochfesten Stählen um 4,0 kg leichter.



Nie zuvor gab es einen GTI mit schärferen Proportionen

Design-Dynamik des neuen Golf GTI profitiert vom modularen Querbaukasten
Präzise Linienführung, knackige Proportionen, charismatische Frontpartie



Wolfsburg/Saint Tropez, April 2013. Wenn im Hinblick auf den neuen Golf GTI vom Design die Rede ist, muss zuerst das technische Layout thematisiert werden. Hintergrund: Der Golf GTI des Jahres 2013 entstand auf der Basis des neuen modularen Querbaukastens (MQB). Der technokratische Eindruck, den diese Terminologie – „modular“, „Querbaukasten“ – erzeugt, täuscht über das große Potenzial hinweg, das mit dem MQB verbunden ist. Hinter der Abkürzung verbirgt sich ein völlig neuer konstruktiver Aufbau des Golf (und vieler weiterer Modelle der Volkswagen AG). Und dieser neue Aufbau wird insbesondere von den Designern des Unternehmens als Geschenk empfunden, da sie nun völlig neue Fahrzeug-Proportionen realisieren können. Der Golf GTI der siebten Generation ist dafür par excellence ein Beispiel.

Dynamischere Proportionen

Gegenüber dem Vorgänger wurde der Radstand um 53 mm auf nun 2.631 mm verlängert, der vordere Überhang aber im gleichen Zuge um 12 mm verkürzt. Parallel „wanderte“ die A-Säule weiter nach hinten, wodurch die Motorhaube länger wurde und die gesamte Fahrerkabine optisch weiter nach hinten rückte. Durch diesen „Cab-backward-Effekt“ wirkt der GTI eher wie ein Auto der Ober- denn Kompaktklasse. Darüber hinaus wurde der 1.442 mm hohe GTI um 27 mm flacher. Die Länge wuchs

um 55 auf nun 4.268 mm, die Breite um 13 auf 1.799 mm. Viele Werte, mit einer wichtigen Folge: Die Proportionen des neuen Golf GTI gewannen unübersehbar an Dynamik.

Design nutzt die GTI-Insignien

Dieses Potenzial der Proportionen nutzten die Designer konsequent, um den Golf GTI souveräner als je zuvor auf die Straße zu stellen. Wie schon den Golf GTI der ersten Stunde gibt es zudem auch in der siebten Generation typische GTI-Insignien. Dazu gehört beim neuen Modell die rote Leiste im Kühlergrill, die sich jetzt bis in die Scheinwerfer erstreckt. Ebenfalls typisch GTI VII: zusätzliche Lufteintrittsöffnungen im Frontspoiler; eine Wabenstruktur der Lufteinlassgitter; vertikale Nebelscheinwerfer; die Xenonscheinwerfer mit einer unverwechselbaren Lichtsignatur; der größere Heckspoiler; markante, große und weit außen angeordnete Endrohre der Abgasanlage und schließlich speziell für den Golf GTI designte Leichtmetallfelgen. Keineswegs zu unterschätzen ist im Zusammenspiel mit den serienmäßigen 17-Zoll-Leichtmetallfelgen (Typ „Brooklyn“) zudem die visuelle Wirkung des GTI-Sportfahrwerks (minus 15 mm in der Karosseriehöhe).

Die Frontpartie im Detail. Im Frontbereich mit seinen speziell auf den GTI zugeschnittenen LED-Nebelscheinwerfern (optional) fällt ein starkes und signifikantes GTI-Element auf, das komplett

neu interpretiert wurde: die rote Linie im Kühlergrill. Einst umrahmte sie komplett das rechteckige Kühlergrillgitter des ersten Golf GTI. Beim sechsten GTI waren es zwei rote Streifen, die oben und unten das Gitter einfassten. Nun, in der siebten Generation, schließt der rote Streifen das Kühlergrillgitter an deren unterer Kante ab, erstreckt sich dann aber erstmals weiter nach links und rechts bis in die Gehäuse der serienmäßigen Bi-Xenonscheinwerfer hinein. Die rote Linie durchläuft die Front so auf der ganzen Breite und bildet als Horizontale eine Parallele zum Abschluss der Motorhaube und zum Stoßfänger.

Ganz unten im Stoßfänger, unterhalb der in Wagenfarbe lackierten Querspange, wird der schwarze Lufteinlass (mit Gitter in Wabenstruktur) nun nicht mehr von einem ebenfalls schwarzen Bereich eingefasst, sondern von in Wagenfarbe lackierten Flächen. Auf diese Weise kommt der Lufteinlass stärker zur Geltung; gleichzeitig zeichnen sich die jeweils drei seitlichen, hochglanzschwarzen Aerodynamik-Lamellen unterhalb der Scheinwerfer signifikanter in der Frontpartie ab. Ein weiteres Detail, das sich in das präzise konturierte Design einfügt, ist der schwarze Splitter (Unterkante des Frontspoilers), wie man ihn aus dem Motorsport kennt.



Die Silhouette im Detail. In der Seitenansicht sind es vor allem die durch den größeren Heckspoiler nochmals länger wirkende Dachpartie und die eigens für den GTI entworfenen Leichtmetallräder (Serie 17 Zoll, optional 18 und 19 Zoll), an denen der aktuell sportlichste Golf schnell zu erkennen ist. Selbst in der Silhouette fallen zudem die Lichtkonturen des optionalen LED-Tagfahrlichtes und der serienmäßigen LED-Rückleuchten auf.

Darüber hinaus prägen die neuen dynamischen Proportionen und das präziser denn je geformte Design den neuen Golf GTI. Unterhalb der Türgriffe wurde die nun deutlich sichtbare und sehr scharf geschnittene Charakterlinie integriert. Sie wird zwar von den ausgestellten Radläufen unterbrochen, ansonsten ist sie aber umlaufend und findet sich stilistisch im roten Streifen des Kühlergrills und der Scheinwerfer sowie hinten in den weißen Querstreifen der LED-Rückleuchten wieder; die Linie verlagert den optischen Schwerpunkt nochmals weiter nach unten und lässt den GTI in Kombination mit dem serienmäßigen Sportfahrwerk besonders satt auf der Straße stehen. Auffallend ist zudem die neue Linie in der Seitenfallung direkt unterhalb der Scheiben. Diese Linie beginnt vorn im Scheinwerfer, gleitet dann unter dem direkt auf die Linie gesetzten Seitenspiegel hindurch bis zum Ende des hinteren Seitenfensters und unterstreicht die Premium-Proportionen des GTI.

Ebenso charakteristisch für die Silhouette ist die unverwechselbare C-Säule, deren Design ebenfalls den GTI I, aber insbesondere auch den Golf GTI IV zitiert, der sich mit seinen klaren Formen aktuell selbst zur Ikone entwickelt. Die C-Säule wurde beim Vorgänger noch durch die Charakterlinie durchbrochen. Dies ist beim neuen GTI nicht mehr der Fall; die C-Säule verläuft damit in einer homogenen Fläche vom Dachansatz bis in den hinteren Radlauf. Oberhalb des Radlaufs nimmt sie jedoch die Gesamtbreite des Wagens stärker auf – der neue Golf GTI wirkt so von hinten respektive schräg hinten betrachtet massiver und kraftvoller.

Erstmals besitzt der sportliche Volkswagen zudem parallel zu den GTI-Zeichen an Front und Heck auf den vorderen Kotflügeln in Höhe der Charakterlinie rote Plaketten mit dem typografisch seit Jahrzehnten bekannten GTI-Schriftzug.

Die Heckpartie im Detail. Ein weiteres Beispiel für die harmonische Integration der GTI-spezifischen Elemente ist der neu gestaltete Dachkantenspoiler, der – vom Format her deutlich größer als sein Pendant bei den weniger stark motorisierten Golf-Versionen – flächenbündig in die Heckklappe und die Karosserie integriert ist. Der in Wagenfarbe lackierte Spoiler geht seitlich nahtlos in schwarze Aerodynamikelemente auf der Heckklappe über, die optisch mit ihrem Schwarz eine Brücke zur ersten

Generation des Golf GTI schlagen. Analog zu den Aerodynamikelementen und zum vorderen Splitter ebenfalls in Schwarz gehalten: der Diffusor im Heckbereich. Links und rechts vom Diffusor schließen sich die verchromten Endrohre der Abgasanlage an.



Komfort und Qualität des Golf GTI sprengen Klassengrenzen

Mehr Raum im Golf GTI Interieur dank deutlich größerem Radstand

Typischer Karobezug der GTI-Sportsitze erstmals in Kombination mit Alcantara



Wolfsburg/Saint Tropez, April 2013. Eine der vielleicht wichtigsten Eigenschaften des neuen Golf GTI – bezogen auf das Interieur – ist die Tatsache, dass der Wagen einfach passt; wie angegossen passt. Tür öffnen, auf dem serienmäßigen Sportsitz Platz nehmen und einstellen, das Sportlenkrad in der Höhe und Länge justieren, anschnallen, Motor starten, Hand zum Schalthebel im Golfballdesign (bei manuellem Getriebe), los geht es.

Ergonomie profitiert vom MQB

Deutlich mehr Raum und eine nochmals verbesserte Ergonomie prägen dabei den Arbeitsplatz des GTI-Fahrers. Besonders größere Menschen am Volant werden die um 20 mm nach hinten verschobene Sitzposition begrüßen; analog wurde auch der Einstellbereich der Lenkung angepasst. Dank des Modularen Querbaukastens wurden zudem die Pedalabstände optimiert; der Raum zwischen Brems- und Gaspedal wuchs beispielsweise um 16 mm. Ein weiteres Plus in Sachen Ergonomie: Im Vergleich zum Vorgänger hob Volkswagen die Position der Schaltung um 20 mm an; der Schaltknopf liegt dadurch nochmals besser „zur Hand“.

Konfiguration im legendären GTI-Stil

Wichtig sind zudem auch im Interieur die typischen GTI-Insignien. Beispiel Sitzbezüge: Schon der erste GTI hatte es – das legendäre Karomuster. Der im Vorgänger (Golf GTI VI) „Jacky“ genannte Stoff wurde, wie beim Wechsel jeder GTI-Generation, neu designt und heißt nun „Clark“. Ein klassisches Karomuster ist es selbstverständlich geblieben. Die Top-Sportsitze bieten außergewöhnlich gute ergonomische Eigenschaften. Zudem sind die vorderen Sitze serienmäßig auch in der Höhe justierbar und mit einer manuellen Lordoseneinstellung ausgestattet. Rote Ziernähte im sorgen für einen sportlichen Kontrast; der wie immer im GTI schwarze Dachhimmel unterstreicht die sportliche Auslegung des Interieurs.

Völlig klar ist zudem, dass auch das serienmäßige Leder-Multifunks-Sportlenkrad im GTI-Design mit roten Kontrastnähten veredelt ist; ebenso ist es im Fall der Schalthebelmanschette. Dazu passt der rote Ring in der Linse des Lederschaltknaufs. Die Applikationen in der Schalttafel sind in „Checkered Black“ gehalten, gleiches gilt für die Dekoreinlagen in den Türverkleidungen und der Mittelkonsole. Ein starkes Statement ist zudem das GTI-Kombiinstrument mit einem Color-Display und seiner eigenständigen Grafik der Instrumente. Sie erinnern keineswegs zufällig an hochwertige Chronographen; beim Starten des Motors pendeln die Zeiger des Drehzahlmessers und Tachos einmal zum bis zum

Anschlag der Skala und zurück. Abgerundet wird die GTI-spezifische Optik im Interieur durch eine rote Ambientebeleuchtung (vorn in die Dekorleisten der Türen integriert), eine Pedalerie und Fußablage (links) aus gebürstetem Edelstahl, Einstiegsleisten vorn mit Edelstahlapplikation und einer auch hier integrierten Ambientebeleuchtung.

Qualität und Anmutung sprengen Klassengrenzen. Darüber hinaus ist es das in der siebten Golf-Generation komplett neu konzipierte Grundkonzept des Interieurs, das einen Steilpass für die sportliche und hochwertige Innenarchitektur des GTI darstellt: Besonders auffallend ist die breite, zum Fahrer hin orientierte Mittelkonsole, die eher an die Ober- denn Kompaktklasse erinnert. Zentral in der Mittelkonsole unterhalb des Warnblinkschalters befindet sich der zwischen 5 (serienmäßig) und 8 Zoll große Infotainment-Touchscreen mit den dazugehörigen Hauptmenütasten und Drehreglern. Erstmals setzt Volkswagen hier (optional) eine Touchscreen-Generation mit einer Annäherungssensorik und einer Funktion ein, die auf Wischbewegungen der Finger reagiert (Wisch- und Zoomgestik wie bei einem Smartphone).

Unter dem Info- und Entertainmentmodul schließt sich die klar gegliederte Bedienung für die im GTI serienmäßige 2-Zonen-Klimaautomatik (Climatronic) an. Dann folgt der untere Bereich der



Mittelkonsole, der in einer Linie bis zur großen Mittelarmlehne durchläuft. Rechts vom Fahrer befinden sich die Tasten für die neue elektronische Parkbremse und die Auto Hold-Funktion. Daneben wurde ein schließbares Ablagefach mit den Multimedia-Schnittstellen (AUX-IN, USB und optional Apple) integriert; das Fach ist groß genug, um ein Smartphone aufzunehmen.

Ein weiteres Staufach verbirgt sich unter der serienmäßigen Mittelarmlehne, die um 100 mm in der Länge und in fünf Stufen in der Höhe eingestellt werden kann. Auch dieses Fach hat es in sich: Als Novum gibt es hier in Verbindung mit der Mobiltelefon-Schnittstelle „Comfort“ eine induktive Außenantennen-Anbindung: Das Smartphone wird dabei im Staufach in eine universelle Halterung gesteckt, wo die Handyantenne induktiv „abgegriffen“ und mit der Außenantenne des Fahrzeuges verbunden wird. Edel: die Dekoreinlagen der GTI-Türverkleidungen weisen wie skizziert eine Lichtfuge als Bestandteil der serienmäßigen Ambientebeleuchtung auf.

Mehr Platz in der Länge. Trotz aller Sportlichkeit ist der Golf GTI mehr als nur ein sportlicher Wagen, sondern ein Allroundtalent. Und so verhält es sich auch mit der siebten GTI-Generation. Deshalb bietet sich der Golf GTI zum Beispiel als Geschäftswagen für jeden Tag des Jahres an. Hintergrund: Die Zuwächse der Karosserie in der Länge und Breite, der vergrößerte Radstand, die optimierten

Spurweiten und das durch den MQB modifizierte Package wirken sich positiv auf den Komfort aus; so wurde der GTI-Innenraum um 14 mm länger (1.750 mm). Im Fond des optional viertürigen Golf GTI genießen die dort Mitreisenden deshalb 15 mm mehr Kniefreiheit. Der Schulterraum wuchs vorn um 31 mm auf 1.420 mm. Die Ellenbogenbreite erhöhte sich um 22 mm auf nunmehr 1.469 mm. Im Fond optimierte sich der Schulterraum gleichfalls um 31 mm und die Ellenbogenbreite um 20 mm.

Darüber hinaus ist die Rücksitzlehne serienmäßig im Verhältnis 60:40 umlegbar. Geklappt, ergibt sich ein nahezu ebener Ladeboden mit einer Länge von 1.558 mm. Serienmäßig ist der GTI mit einer Durchladeeinrichtung in der Mitte der Rücksitzlehne ausgestattet. Das gelungene Raumkonzept des neuen Golf sorgt darüber hinaus für zahlreiche weitere Verbesserungen. So steigt das Kofferraumvolumen um 30 Liter auf 380 Liter; der variable Ladeboden kann indes um 100 mm abgesenkt werden. Perfektion im Detail: Die Ladekante zum Kofferraum ist nur 655 mm hoch – der beste Wert im Kernsegment. Parallel wuchs die maximale Gepäckraumbreite um 228 mm auf nun 1.272 mm. Die Laderaumöffnung vergrößerte Volkswagen ebenfalls in der Breite: und zwar um 47 mm auf 1.023 mm.



Neuer GTI serienmäßig mit Xenon und neuer Progressivlenkung

Golf GTI Performance startet mit neuer Vorderachs-Differenzialsperre
Klimaautomatik, Radio-CD mit Touchscreen und Multifunktionslenkrad Serie



Wolfsburg / Saint Tropez, April 2013. Wie alle sechs Golf GTI zuvor, differenziert sich auch die siebte Generation durch zahlreiche zusätzliche Ausstattungsfeatures und die klassischen GTI-Insignien von den anderen Modellen der Baureihe. Darüber hinaus zählt der neue Golf GTI mit serienmäßigen Details wie der innovativen Progressivlenkung, der Multikollisionsbremse, der Müdigkeitserkennung, Xenonscheinwerfern, einem Radio-CD-System mit Touchscreen und Klimaautomatik zu den am besten ausgestatteten Autos seiner Klasse.

Exterieur-Ausstattung

Im Exterieur gehören zur spezifischen GTI-Serienausstattung die rot lackierten Bremssättel, das Sportfahrwerk (Karosserie um 15 mm abgesenkt), die im GTI erstmals eingesetzte Progressivlenkung, Bi-Xenonscheinwerfer inklusive Abbiegelicht, die Kennzeichenbeleuchtung in LED-Technik, dunkelrote LED-Rückleuchten, die GTI-typische Wabenstruktur der Lufteinlassgitter, ein Dachkantenspoiler (in Wagenfarbe) mit seitlichen Aerodynamikelementen (hochglänzend schwarz), die GTI-Stoßfänger, der ParkPilot (akustische und optische Warnsignale), die Reifenkontrollanzeige, GTI-Logos auf den vorderen Kotflügeln (seitlich im Bereich der A-Säulen) sowie jeweils links und rechts das verchromte Abgasendrohr mit 80 mm Durchmesser. Im Bereich der Fahrwerkselektronik sind darüber hinaus Features wie die umfangreich weitentwickelte elektronische Differenzialsperre XDS+ an Bord.

Erweiterte Performance-Ausstattung. Der Golf GTI Performance (169 kW/230 PS) differenziert sich im Exterieur durch das GTI-Logo auf den vorderen Bremssätteln und größere innenbelüftete Scheibenbremsen (vorn 340 mm, hinten 310 mm) vom GTI mit 162 kW/220 PS. Die technische Ausstattung des Golf GTI Performance beinhaltet zudem eine neu entwickelte Vorderachs-Differenzialsperre.

Farben und Felgen. Charakteristisch seit den Tagen des ersten Golf GTI: die Serienfarben Rot („Tornado Rot“), „Schwarz“ und Weiß („Pure White“). Als Sonderausstattung kann der neue Golf GTI zudem in den sieben Metallic- respektive Perleffekt-Tönen „Carbon Steel Grey Metallic“, „Reflexsilber Metallic“, „Tungsten Silver Metallic“, „Limestone Grey Metallic“, „Night Blue Metallic“, „Deep Black Perleffekt“ und „Oryxweiß Perlmuttereffekt“ bestellt werden.

Weiterentwickelt hat Volkswagen die GTI-Serienfelgen „Denver“. Design-Merkmale dieses nun abgelösten Klassikers sind in die neu gestalteten, glanzgedrehten 17-Zoll-Leichtmetallräder des Typs „Brooklyn“ eingeflossen; sie wirken optisch leichter und sind es auch faktisch. Bestückt sind die Räder mit Reifen der Dimension 225/45. Optional stehen zudem die neuen 18-Zoll-Leichtmetallfelgen des Typs „Austin“ und die 19-Zoll-Leichtmetallräder im Design „Santiago“ zur Verfügung.

Interieur-Ausstattung

Das Auto mit dem Golfball. Neben zahlreichen Serienfeatures wie einer Klimaautomatik (Climatronic), der Müdigkeitserkennung und dem Radiosystem Composition Touch verfeinern typische GTI-Details das Interieur. Dazu gehören das individualisierte Ledersportlenkrad und ein spezieller Schaltknäuf. Letzterer ist im Fall der manuellen Schaltung erneut einem Golfball nachempfunden und damit ebenso eine Hommage an den ersten GTI wie das neu konzipierte Lenkrad: Das nach unten sportlich abgeflachte Volant mit seinen drei Metallspeichen und Blenden in hochglänzendem Schwarz wirkt leicht, ist ausgesprochen griffig, besitzt auf den zwei Querspeichen serienmäßig Multifunktionstasten und in der Mitte im Gegensatz zu allen anderen Golf-Lenkrädern einen runden Pralltopf – so, wie es in ähnlicher Form auch beim ersten GTI der Fall gewesen ist.

GTI-Instrumente und Ambientebeleuchtung. Ein starkes Statement ist das GTI-Kombiinstrument mit einem Color-Display und seiner eigenständigen Grafik der Instrumente. Sie erinnern keineswegs zufällig an hochwertige Chronographen. Perfektioniert wird die GTI-spezifische Optik durch eine rote Ambientebeleuchtung, spezielle Dekorleisten und Blenden (Dekorleisten in den Türen vorn mit Ambientebeleuchtung), eine Pedalerie und Fußablage (links) aus gebürstetem Edelstahl, Einstiegsleisten vorn mit Edelstahllapplikation und einer auch hier integrierten Ambientebeleuchtung.



Sitzklassiker nun auch mit Alcantara. Wichtig sind zudem die typischen Top-Sportsitze und Bezüge: Schon der erste GTI hatte es – das legendäre Karomuster. Der im Vorgänger (Golf GTI VI) „Jacky“ genannte Stoff wurde, wie beim Wechsel jeder GTI-Generation, neu designt und heißt nun „Clark“. Ein klassisches Karomuster ist es selbstverständlich geblieben. Neu: Optional gibt es die Sportsitze im Stoff-Design „Clark“ nun mit erstmals mit Seitenwangen und Kopfstützen in Alcantara. Darüber hinaus können die Sitze und Türverkleidungen zudem in der Lederausstattung „Vienna“ geordert werden. Generell sind die vorderen Sitze auch in der Höhe justierbar und mit einer manuellen Lordosen-einstellung ausgestattet. Optional ist für den Fahrersitz eine elektrische Einstellung erhältlich. Rote Ziernähte im Bereich der Sitze sorgen für einen sportlichen Kontrast; der wie immer im GTI schwarze Dachhimmel unterstreicht die sportliche Auslegung des Interieurs.

Weitere optionale Features

Darüber hinaus kann der Golf GTI nahezu grenzenlos individualisiert werden. Hier eine Übersicht der Sonderausstattungen in alphabetischer Reihenfolge:

- › Adaptive Fahrwerksregelung DCC mit Fahrprofilauswahl.
- › Anhängervorrichtung (schwenkbar).
- › Außenspiegel anklappbar, mit Umfeldbeleuchtung und Beifahrerspiegelabsenkung.
- › Automatische Distanzregelung ACC mit Front Assist und City-Notbremsfunktion.
- › Car-Net (Online-Infos werden direkt in den GTI übermittelt; u.a. inkl. Navigation mit Sonderzielsuche, Google-Earth™-Kartenservice und Google Street View™, Online-Verkehrsinformationen).
- › Diebstahlwarnanlage Plus.
- › Digitaler Radioempfang DAB+.
- › Dynamische Fernlichtregulierung Dynamic Light Assist.
- › Fahrerassistenz-Paket (u.a. mit ACC, Front Assist, City-Notbremsfunktion, Diebstahlwarnanlage, Dynamic Light Assist, automatischer Fahrlichtschaltung, Fahrzeugstopp-Funktion bei DSG, Geschwindigkeitsbegrenzer,

- automatisch abblendendem Innenspiegel, dynamischem Kurvenlicht, Regensensor, Lane Assist).
- › Fahrersitz mit elektrischer Einstellung.
- › Fahrprofilauswahl.
- › Fernlichtregulierung Light Assist.
- › Feuerlöscher.
- › Fondtüren (inklusive elektrische Fensterheber hinten).
- › Frontscheibe drahtlos beheizbar und infrarot reflektierend.
- › Geschwindigkeitsregelanlage.
- › Lederausstattung „Vienna“.
- › Licht- und Sichtpaket (mit automatischer Fahrlichtschaltung, Leaving home- und Coming home-Funktion, automatisch abblendendem Innenspiegel und Regensensor).
- › MEDIA-IN mit iPod-/iPhone-Adapterkabel sowie USB-Ladeanschluss.
- › MEDIA-IN mit iPod-/iPhone-Adapterkabel.
- › Mobiltelefon-Schnittstellen Comfort, Premium und Mobiltelefon Nokia Asha 300.
- › Multifunktionsanzeige „Plus“.
- › Navigationsfunktion Discover Media für Radio Composition Media.

- › Navigationssystem Discover Pro.
- › Nebelscheinwerfer in LED-Technik.
- › Panorama-Aufstelldach.
- › Parklenkassistent ParkAssist inkl. ParkPilot.
- › Proaktiver Insassenschutz.
- › Räder/Reifen und 18 und 19 Zoll.
- › Radio Composition Colour.
- › Radio Composition Media.
- › Rückfahrkamera Rear Assist.
- › Schlüssellooses Schließ- und Startsystem Keyless Access.
- › Seitenairbags und Gurtstraffer hinten.
- › Seitenscheiben und Heckscheibe abgedunkelt und zu 65 Prozent lichtabsorbierend.
- › Soundsystem DYNAUDIO Excite.
- › Spiegelpaket (mit anklappbaren Außenspiegeln, Umfeldbeleuchtung und Beifahrerspiegelabsenkung).
- › Sprachsteuerung.

- › Spurhalteassistent Lane Assist.
- › Standheizung.
- › Verkehrszeichenerkennung.
- › Winterräder in 16 und 17 Zoll.



Erster GTI mit City-Notbremsfunktion und Fahrprofilauswahl

Innovative Assistenzsysteme des Golf GTI perfektionieren die Sicherheit

Golf GTI mit neuer Infotainment-Generation und neuem Dynaudio-Soundsystem



Wolfsburg/Saint Tropez, April 2013. An Bord des neuen Golf GTI arbeitet serienmäßig respektive optional eine ganze Armada von innovativen Assistenz- und Komfortsystemen. Diese neuen Technologien führen dazu, dass die herkömmlichen Klassengrenzen im Hinblick auf die Sicherheit, den Langstreckenkomfort und die Infotainmentwelt komplett aufgelöst werden.

Zu den Assistenz- und Komfortsystemen gehören im Golf GTI die serienmäßige Multikollisionsbremse, die ebenfalls serienmäßige Progressivlenkung, die serienmäßige und weiterentwickelte elektronische Quer-Differenzialsperre XDS+, das proaktive Insassenschutzsystem, die Automatische Distanzregelung ACC plus Front Assist inklusive City-Notbremsfunktion, der Spurhalteassistent Lane Assist, die Müdigkeitserkennung, die Verkehrszeichenerkennung und die neueste Generation des Parklenkassistenten ParkAssist sowie die automatisierten Lichtfunktionen Light Assist und Dynamik Light Assist. Hinzu kommen weitere neue Technologien wie eine Fahrprofilauswahl mit bis zu fünf Programmen („Eco“, „Sport“, „Normal“, „Individual“ und in Kombination mit DCC plus „Comfort“), die elektronische Parkbremse und eine neue Generation der Info- und Entertainmentsysteme. Im Golf GTI Performance ist zudem serienmäßig die Vorderachs-Differenzialsperre an Bord.

Assistenzsysteme – automatische Sicherheit

Müdigkeitserkennung. Das im Golf GTI serienmäßige System registriert eine nachlassende Konzentration des Fahrers und warnt ihn über eine Dauer von 5 Sekunden mit einem akustischen Signal sowie einer optischen Pausenempfehlung im Kombiinstrument. Macht der Fahrer nun innerhalb der nächsten 15 Minuten keine Pause, wird die Warnung einmal wiederholt. Gleich zu Beginn einer jeden Fahrt analysiert das System unter anderem das charakteristische Lenkverhalten des Fahrers. Unterwegs wertet die Müdigkeitserkennung permanent Signale wie den Lenkwinkel aus. Ergibt sich hieraus ein Abweichen von dem zu Beginn der Fahrt registrierten Lenkverhalten, erfolgt die optische und akustische Warnung.

Multikollisionsbremse. Ein weiteres serienmäßiges Technologie-Highlight des Golf GTI ist die vom größten deutschen Automobilclub (ADAC) als Sicherheitsinnovation ausgezeichnete Multikollisionsbremse. Die Multikollisionsbremse bremst das verunfallte Fahrzeug automatisch ab, um die noch vorhandene kinetische Energie signifikant zu reduzieren. Die Auslösung der Multikollisionsbremse basiert auf der Erkennung einer primären Kollision durch die Airbagsensorik. Die Verzögerung des Fahrzeugs mittels Multikollisionsbremse wird durch das ESC-Steuergerät auf max. 0,6 g begrenzt. Dieser Wert

entspricht dem Verzögerungsniveau des Front Assist; damit ist die Beherrschbarkeit des Autos durch den Fahrer auch im Fall der automatischen Bremsung sichergestellt.

Die Multikollisionsbremse kann vom Fahrer jederzeit „übersteuert“ werden; gibt er etwa erkennbar Gas, wird die Multikollisionsbremse deaktiviert. Abgeschaltet wird das automatische System ebenfalls, wenn der Fahrer selbst eine Vollbremsung mit noch stärkerer Verzögerung einleitet. Grundsätzlich führt das Assistenzsystem eine Bremsung bis auf eine verbleibende Fahrzeuggeschwindigkeit von 10 km/h aus; diese Restgeschwindigkeit ist geeignet, um nach dem Bremsvorgang einen sicheren Standort anzusteuern.

Proaktives Insassenschutzsystem. Erkennt das proaktive Insassenschutzsystem eine potenzielle Unfallsituation – etwa über das Einleiten einer Vollbremsung mittels aktiviertem Bremsassistenten –, werden automatisch die Sicherheitsgurte für Fahrer und Beifahrer vorgespannt, um so den bestmöglichen Schutz durch die Airbag- und Gurtsysteme zu erreichen. Liegt eine höchstkritische instabile Fahrsituation wie etwa starkes Über- oder Untersteuern mit ESC-Eingriff vor, werden zusätzlich die Seitenscheiben (bis auf einen Restspalt) und das Schiebedach geschlossen. Hintergrund: Bei nahezu

geschlossenen Scheiben und Dächern können sich die Kopf-/Seitenairbags optimal abstützen und so ihre bestmögliche Wirkung entfalten.

Automatische Distanzregelung ACC. Das System nutzt einen in die Frontpartie integrierten Radarsensor. Der Fahrer kann die zu regelnde Geschwindigkeit im Bereich von 30 bis 160 km/h vorgeben. ACC arbeitet mit manuellem Getriebe und mit DSG (Doppelkupplungsgetriebe). Beim Golf GTI mit DSG bremst ACC komfortabel hinter einem anhaltenden Fahrzeug bis zum Stillstand ab. Nach Freigabe durch den Fahrer fährt ACC in Verbindung mit DSG auch automatisch wieder an. ACC hält die vom Fahrer vorgegebene Geschwindigkeit sowie einen vorgewählten Abstand und verzögert respektive beschleunigt automatisch im fließenden Verkehr. Die Systemdynamik kann durch die Auswahl eines Fahrprogramms bzw. über die optionale Fahrprofilwahl individuell variiert werden.

Umfeldbeobachtungssystem Front Assist. Der Front Assist nutzt einen in die Frontpartie integrierten Radarsensor, um permanent den Abstand zum vorausfahrenden Verkehr zu überwachen. Front Assist unterstützt den Fahrer in kritischen Situationen, in dem es die Bremsanlage vorkonditioniert und den Fahrer mittels optischer und akustischer Warnung sowie in einer zweiten Stufe durch einen kurzen Warnruck auf eine notwendige Reaktion hinweist. Bremst der Fahrer zu schwach, erzeugt das System

automatisch so viel Bremsdruck, wie zur Vermeidung einer Kollision notwendig wäre. Sollte der Fahrer indes gar nicht reagieren, verzögert Front Assist automatisch, um dem Fahrer mehr Reaktionszeit zu geben. Der Fahrer kann so eine drohende Kollision im Idealfall noch vermeiden, zumindest aber die Geschwindigkeit eines Aufpralls vermindern. Zusätzlich unterstützt das System den Fahrer, indem es ihn auf einen zu geringen Abstand zum vorausfahrenden Fahrzeug hinweist. Ein Bestandteil des Front Assist ist die City-Notbremsfunktion.

City-Notbremsfunktion. Die erstmals für den Golf GTI erhältliche City-Notbremsfunktion ist eine Systemerweiterung des Front Assist und überwacht per Radarsensor den Raum vor dem Volkswagen. Das System arbeitet im Geschwindigkeitsbereich von unter 30 km/h. Erfolgt bei einer drohenden Kollision mit einem vorausfahrenden oder stehenden Fahrzeug keine Reaktion durch den Fahrer, wird die Bremsanlage analog zum Front Assist vorkonditioniert. Bei Bedarf leitet die City-Notbremsfunktion anschließend automatisch eine Vollbremsung ein, um die Unfallschwere zu mindern. Darüber hinaus wird der Fahrer bei nicht ausreichender Pedalbetätigung mit maximaler Bremskraft unterstützt. Durch die City-Notbremsfunktion kann unter optimalen Umständen ein drohender Auffahrunfall in letzter Sekunde vermieden werden.

Lane Assist. Der kamerabasierte Spurhalteassistent mit Lenkeingriff arbeitet im Golf GTI mit einer erweiterten Funktionalität: der adaptiven Spurführung. Auf Wunsch sorgt das System dabei – erstmals im Golf eingesetzt – für eine kontinuierliche Spurunterstützung und damit für eine Optimierung des Komforts. Darüber hinaus führt Lane Assist, sofern erforderlich, einen korrigierenden Lenkeingriff durch: Sobald sich andeutet, dass der Fahrer ohne Blinken seine Fahrspur verlässt oder die entsprechenden Fahrbahnmarkierungen überfährt, lenkt das System sanft gegen.

Komfortsysteme – Technik hilft und macht Spaß

Progressivlenkung. Ihr Debüt feiert die Progressivlenkung im neuen Golf GTI. Sie ist bei jeder der zwei Leistungsstufen serienmäßig an Bord. 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 neue Lenkung 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.

Technisch differenziert sich die Progressivlenkung im Wesentlichen durch eine variable Verzahnung der Zahnstange 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. Dies ermöglicht im Mittenbereich der Lenkung bis in hohe Geschwindigkeiten hinein ein präziseres und entspanntes Fahren; aufgrund der kleineren Lenkwinkel führt diese Eigenschaft auf kurvenreichen Straßen zu deutlich mehr Agilität und damit Fahrspaß. Bei niedrigerem Tempo hingegen, etwa in der Stadt oder beim Parken, wird der Golf GTI dank des geringen Lenkwinkelbedarfs deutlich handlicher – ein spürbarer Komfortgewinn.

XDS+. Das erstmals im Golf VI eingesetzte XDS wurde für den neuen Golf GTI zum XDS+ weiterentwickelt. Technisch handelt es sich bei der elektronischen Differenzialsperre XDS+ um eine im elektronischen Stabilisierungsprogramm (ESC) integrierte Fahrdynamikfunktion. XDS+ ist eine Erweiterung der bereits aus dem Vorgänger bekannten XDS-Funktion auf alle ungebremsten Fahrzustände. Das neue System steigert die Agilität und verringert durch gezielte Bremseneingriffe an den kurveninneren Rädern beider Achsen den Lenkwinkelbedarf. Darüber hinaus wirkt XDS+ bei allen denkbaren Reibwerten der Straße; selbst auf Schnee führt das zu einem präziseren Fahrverhalten. Die



bereits bekannten Eigenschaften des XDS – unter anderem ein deutlich reduziertes Untersteuern und eine Verbesserung der Traktion – wurden ebenfalls perfektioniert.

Vorderachs-Differenzialsperre. Exklusiv im Golf GTI-Performance kommt eine neu entwickelte, geregelte Vorderachs-Differenzialsperre zum Einsatz. Volkswagen ist der bislang einzige Hersteller, der eine elektronisch geregelte Differenzialsperre in einem frontgetriebenen Serienmodell einsetzt. Im Vergleich zu rein mechanischen Sperren bietet die im Golf GTI Performance integrierte Vorderachs-Differenzialsperre Vorteile wie einen variablen Sperrgrad sowie die volle Einbindung in die ESC-, EDS- und XDS+-Funktionen. Dadurch ist es möglich, negative Einflüsse auf das Lenkgefühl respektive die Lenkpräzision, wie sie bei mechanischen Sperren auftreten, vollkommen zu vermeiden. Im Hinblick auf die Fahrdynamik kann daher stets das volle Potenzial beziehungsweise die maximale Performance einer Quersperre abgerufen werden, da der Komfort unter keinen Umständen beeinträchtigt wird. (Detaillierte Infos zur Funktion der Vorderachs-Differenzialsperre siehe Kapitel „Fahrwerk“.)

Elektrische Parkbremse. Anstatt des Handbremshebels gibt es im Golf GTI einen Bedienschalter plus Auto Hold-Schalter in der Mittelkonsole. Die elektrische Parkbremse hat zahlreiche Vorteile: Durch den Wegfall der konventionellen Handbremse wird Platz in der Mittelkonsole gewonnen; zudem

wird die Bremse beim Anfahren automatisch gelöst. Und das vereinfacht das Anfahren am Berg. Last but not least verhindert die Auto Hold-Funktion das ungewollte Rollen aus dem Stillstand, indem der GTI automatisch gehalten wird. Wartephasen, zum Beispiel an roten Ampeln, werden dadurch komfortabler, da das Bremspedal nicht mehr permanent betätigt werden muss.

DCC. Im Golf GTI arbeitet die zweite Generation der adaptiven Fahrwerksregelung DCC. 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. Das speziell auf den GTI abgestimmte DCC ermöglicht neben dem Modus „Normal“ den in diesem Fall zwar komfortorientierten aber gleichwohl GTI-typischen Modus „Comfort“. Im Modus „Sport“ wird ein besonders dynamisches und agiles Fahrverhalten umgesetzt. Im Fahrprofil „Individual“ kann der DCC-Mode sogar beliebig anderen Fahrprofileigenschaften zugeordnet werden.

Das DCC-System regelt adaptiv über den weiterentwickelten und verfeinerten Volkswagen Regelalgorithmus die Dämpferventile und damit die Einstellung der Dämpferkennung. Dazu nutzt DCC 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. Die Dämpferventile wurden für ein weiter verbessertes Ansprechverhalten ebenfalls modifiziert.

Fahrprofilauswahl. Erstmals ist der Golf GTI mit einer Fahrprofilauswahl erhältlich. Insgesamt vier und in Verbindung mit DCC (adaptive Fahrwerksregelung) fünf Fahrprogramme stehen zur Verfügung: „Eco“, „Sport“, „Normal“, „Individual“ und in Kombination mit DCC zusätzlich „Comfort“. Im Fahrprofil „Eco“ werden die Motorsteuerung, die Klimaanlage und weitere Nebenaggregate verbrauchsoptimal gesteuert. Darüber hinaus steht bei Fahrzeugen mit optionalem 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 optimal genutzt werden. Im Modus „Sport“ hingegen werden unter anderem die Dämpfung erhöht (und damit die Aufbaubewegungen weiter reduziert) sowie das Ansprechverhalten des Motors und die Schaltpunkte des DSG noch dynamischer ausgelegt.



Dynamische Fernlichtregulierung Dynamic Light Assist. Über eine Kamera an der Frontscheibe wird der vorausfahrende Verkehr und der Gegenverkehr analysiert. Auf Basis dieser Daten schaltet sich das Fernlicht bei Geschwindigkeiten von mehr als 60 km/h automatisch ein und bleibt aktiv. So funktioniert der Dynamic Light Assist: Mit Hilfe der Kamera werden die Fernlichtmodule der Bi-Xenon-scheinwerfer mit dynamischem Kurvenfahrlicht nur in den Bereichen abgeblendet, in denen das System eine mögliche Störung anderer Verkehrsteilnehmer analysiert. Technisch realisiert wird diese Funktion durch eine drehbare Blende zwischen dem Reflektor mit dem Xenon-Brenner und der Linse. In Verbindung mit dem seitlichen Schwenken des Moduls sowie der individuellen Ansteuerung des linken und rechten Scheinwerfers erlaubt diese Blendengeometrie, die Lichtquelle zu maskieren und damit den vorausfahrenden und entgegenkommenden Verkehr nicht zu blenden.

Fernlichtregulierung Light Assist. Für den Golf GTI ohne dynamisches Kurvenfahrlicht steht mit dem Light Assist die Grundvariante der Fernlichtautomatik zur Verfügung. Light Assist analysiert via Kamera in der Frontscheibe vorausfahrende oder entgegenkommende Verkehrsteilnehmer und regelt automatisch das Ein- bzw. Ausschalten des Fernlichtes (ab 60 km/h).

Verkehrszeichenerkennung. Die Verkehrszeichenerkennung ist im neuen Golf GTI in Verbindung mit einem Navigationssystem erhältlich, da die Verkehrszeichen zusätzlich im Display der aktiven Navigation (Karte und / oder Piktogramme) angezeigt werden. Registriert das System via Kamera (integriert im Bereich des Rückspiegels in der Frontscheibe) Geschwindigkeitshinweise und Überholverbote, werden bis zu drei dieser Zeichen im Kombiinstrument vor dem Fahrer und im Display des Navigationssystems dargestellt. Und zwar inklusive aller Zusatzhinweise sowie in einer logischen Reihenfolge: Das direkt greifende Verkehrszeichen (z.B. „130“ km/h) wird an die erste Stelle gesetzt; temporär gültige Zeichen (z.B. „80“ km/h „Bei Nässe“) folgen an zweiter Stelle. Registriert der Regensensor einsetzenden Niederschlag, rückt das nun wirksame Verkehrszeichen mit dem Zusatzhinweis „Bei Nässe“ an die erste Stelle.

Parklenkassistent Park Assist. Die neueste Version des Parklenkassistenten ermöglicht nicht nur das assistierte Parken parallel zur Fahrbahn, sondern auch das Rückwärts-parken im rechten Winkel zur Fahrbahn. Darüber hinaus ist der Park Assist 2.0 mit einer Brems- und Ausparkfunktion ausgestattet. Aktiviert wird das System bei Geschwindigkeiten von bis zu 40 km/h per Tastendruck in der Mittelkonsole. Via Blinker wählt der Fahrer die Seite, auf der geparkt werden soll. Ermittelt der Park Assist über die Ultraschallsensoren eine ausreichend große Parklücke (vorn und hinten genügen 40 cm Ran-

gerabstand), kann das assistierte Einparken starten: Der Fahrer legt den Rückwärtsgang ein und muss nur noch Gas geben und Bremsen. Das Lenken übernimmt der Wagen. Akustische Signale sowie visuelle Hinweise in der Multifunktionsanzeige unterstützen den Fahrer. Zudem kann das System den Wagen auch aktiv bei drohenden Kollisionen abbrem- sen.

Intelligenter Klimaregelung. Die serienmäßige Climatronic des Golf GTI steuert die Innenraumtemperatur vollautomatisch über eine 2-Zonen-Temperaturregelung (getrennt für Fahrer und Beifahrer). Die Intensität der Klimaregelung kann dabei über die Profile („Sanft“, „Mittel“, „Intensiv“) beeinflusst werden. Die vollautomatische Regelung arbeitet mit diversen Sensoren – einem Sonnen-, Luftgüte- und einem neuen Feuchtesensor. Mithilfe des Sonnensensors wird die Intensität und Richtung der Sonneneinstrahlung erfasst und die Anlage entsprechend gesteuert. Die positive Wirkung der optionalen Klimakomfortscheibe wird hierbei in der Regelung berücksichtigt. Dank Auswertung der Informationen des Luftgütesensors schließt die Climatronic die Umluftklappe, sobald die Konzentration von Stickoxiden und Kohlenmonoxid in der Außenluft einen definierten Grenzwert übersteigt.

Klimakomfortscheibe. Die neue Klimakomfortscheibe des Golf GTI vereint die Vorteile der konventionellen Drahtheizung mit denen der Dämmglasscheibe. Drähte in der Scheibe kommen dabei



nicht mehr zum Einsatz. Möglich ist dies durch eine hauchdünne, elektrisch leitende Beschichtung, die im Scheibenverbund beheizt werden kann. In der kalten Jahreszeit verhindert diese Funktion das Beschlagen der Scheibe; zudem wird das Abtauen beschleunigt. Im Sommer indes sorgt die neue Frontscheibe für eine geringere Aufheizung des Innenraums, da die hauchdünne Beschichtung einen Großteil der Sonnenstrahlung reflektiert. Neben der Steigerung des thermischen Komforts wird auch die Umwelt entlastet, da die Klimaanlage durch die reduzierte Aufheizung weniger Leistung zur Abkühlung bereitstellen muss. Parallel sinkt so auch der Kraftstoffverbrauch des GTI.

Panorama-Ausstell-/Schiebedach. Mit dem transparenten Panoramadach wurde ein System entwickelt, das ein Maximum an Dachfläche nutzt, optimale Belüftungs- und Öffnungsfunktionen besitzt, die Verwindungssteifigkeit des Golf GTI nicht einschränkt und optisch wie eine Verlängerung der Windschutzscheibe wirkt. Die sogenannte Lichtdurchsichtfläche – der Lichteinfall im geschlossenen Zustand – wurde gegenüber einem normalen Schiebe-Ausstelldach um 33 Prozent vergrößert. Dank des getönten, wärmedämmenden Glases werden übrigens 99 Prozent der UV-Strahlung, 92 Prozent der einfallenden Wärme und 90 Prozent des Lichts reflektiert.

Infotainment – immer mit Touchscreen

Radio- und Radio-Navigationssysteme. Volkswagen stattet den Golf GTI mit einer völlig neu konzipierten Generation von 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.

Radio „Composition Touch“ (5 Zoll). Serienmäßig an Bord des Golf GTI ist das System Composition Touch. Links und rechts vom Touchscreen befinden sich in diesem Fall jeweils drei Tasten, über die Menüs respektive die Funktionen „Radio“, „Media“, „Car“, „Setup“, „Sound“ und „Mute“ aktiviert werden. Darüber hinaus gibt es einen SD-Karten-Slot, eine AUX-IN-Schnittstelle und zwei Drück-/Drehregler (u.a. On/Off, Lautstärke, Mute). In diesem Fall beinhaltet das Serienmodul zudem ein FM/AM-Radio, Lautsprecher (vorn), eine Schnittstelle für SD-Karten sowie einen AUX-IN-Anschluss.

Radio „Composition Colour“ (5 Zoll). Vom Geräteaufbau her ähnlich wie das Composition Touch, zusätzlich aber unter anderem mit einem Farbdisplay, FM-/AM-Radio sowie Lautsprechern vorn und hinten sowie einem CD-Laufwerk (MP3-fähig) ausgestattet, ist das Composition Colour. Das CD-Laufwerk befindet sich inklusive SD-Kartenslot im Handschuhfach.

Radio „Composition Media“ (5,8 Zoll). Noch umfangreicher ausgestattet ist das Radio Composition Media. Das kapazitive Farbdisplay ist in diesem Fall 5,8 Zoll groß und an einen Annäherungssensor gekoppelt, der quer unterhalb des Displays integriert ist. Darüber hinaus verfügt das Display über eine Wisch- und Zoomgestik, wie sie ähnlich auch bei modernen Smartphones eingesetzt wird. Links und rechts vom Touchscreen befinden sich nun zudem jeweils vier Tasten; gegenüber den 5-Zoll-Systemen ermöglichen sie je nach Ausstattung zusätzlich den Zugriff auf die Menüebenen „Phone“ und „Voice“ (Sprachsteuerung). Über die Ausstattung des Radio Composition Colour hinaus ist das Radio Composition Media zudem mit einer optionalen Telefonvorbereitung (Bluetooth) und einer USB-Schnittstelle ausgestattet. Die USB- und AUX-IN-Schnittstellen sind indes in einem separaten Fach auf der Mittelkonsole vor der Schaltung integriert; dieses Fach bietet zudem Stauraum für ein Smartphone.



Navigationsfunktion „Discover Media“ (5,8 Zoll). Das Radio Composition Media kann um ein Navigationsmodul ergänzt werden (Discover Media). Bis auf das hier nun integrierte Navigationssystem mit Europa-Kartendaten und dem dazugehörigen zweiten SD-Karten-Slot sind der Ausstattungsumfang und Funktionsumfang identisch; der Navigationsrechner befindet sich zusammen mit dem CD-Player und SD-Kartenslot ebenfalls im Handschuhfach. Im Preis für alle Geräte mit Navigationsmodul wird für drei Jahre ein kostenloses Update der Europa-Navigationskarten enthalten sein.

Radio-Navigationssystem „Discover Pro“ (8 Zoll). Das Top-Radio-Navigationssystem mit einem 8 Zoll großen, kapazitivem Touchscreen nennt sich Discover Pro. Serienmäßig sind hier – über den Ausstattungsumfang des Discover Media hinaus – zusätzlich ein DVD- statt CD-Laufwerk (Audio- und Video), die erweiterte Sprachbedienung Premium (optional für Composition Media und Discover Media als Basis-Variante erhältlich), die 3D-Kartennavigation und ein 64-GB-Flashspeicher an Bord; optional steht ein UMTS-Telefonmodul zur Verfügung. Die Integration der Compact Disc Database von Gracenote ermöglicht zudem das Abspielen und Verwalten von Medien auf dem neuesten Stand der Technik. Darüber hinaus fungiert Discover Pro als WLAN-Hotspot (Internetzugang) für WLAN-fähige Mobilgeräte (Smartphone oder Tablet).

Mobiltelefon. Volkswagen offeriert für den Golf GTI die zwei Mobiltelefon-Schnittstellen „Comfort“ und „Premium“ sowie ein via Freisprechanlage integriertes Smartphone („Nokia Asha 300“). Die Mobiltelefon-Schnittstellen „Comfort“ und „Premium“ sind in Verbindung mit den Audio-/Navigationssystemen „Composition Media“ (nur „Comfort“), „Discover Media“ und „Discover Pro“ bestellbar. Die Schnittstelle „Comfort“ bietet unter anderem eine Außenantennen-Anbindung über eine neu konzipierte Ladehalterung in der Mittelkonsole, Sprachbedienung und die Einbindung der Telefonkontakt-Adressdaten in die Zieleingabe des Navigationssystems. Die Schnittstelle „Premium“ verzichtet auf die Außenantennen-Anbindung via Ladehalterung, beinhaltet dafür aber ein GSM-/UMTS-Sende-/Empfangsteil mit SIM-Kartenschacht und WLAN-Hotspot.

Car-Net. In Kombination mit dem Radio-Navigationssystem Discover Pro und der Mobiltelefonschnittstelle „Premium“ wird für den Golf GTI 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).

Soundsystem Dynaudio Excite. Neu für den Golf und damit auch für den GTI entwickelt wurde ein Soundsystem des dänischen HiFi-Spezialisten Dynaudio. Dank acht Highend-Lautsprechern plus Subwoofer, einem digitalen 10-Kanal-DSP-Verstärker und insgesamt 400 Watt Leistung wird der GTI dabei zum Konzertsaal auf Rädern. Vier auf den Innenraum des Golf abgestimmte Sound-Charakteristika („Authentic“, „Dynamic“, „Soft“ und „Speech“) sowie vier Sitzplatzfokussierungen („Fahrer“, „Beifahrer“, „alle Insassen“ und „Fond“) ermöglichen es, das System individuell einzustellen.



Wichtige Aspekte in alphabetischer Reihenfolge

ANTRIEB:

- › Frontantrieb.

ASSISTENZ- UND FAHRDYNAMIKSYSTEME:

- › Electronic Stability Control (ESC) inklusive ABS, Bremsassistent, Antriebsschlupfregelung, elektronische Quer-Differenzialsperre XDS+, Motorschleppmomentregelung, Gegenlenkunterstützung und Spannungstabilisierung (Serie).
- › ESC Sport (ESC-Modus z.B. für Rennstrecken).
- › Müdigkeitserkennung (Serie).
- › Multikollisionsbremse (Serie).
- › Progressivlenkung (Serie).
- › ParkPilot (Serie).
- › Reifenkontrollanzeige (Serie).

- › Vorderachs-Differenzialsperre (Serie GTI Performance).
- › Adaptive Fahrwerksregelung DCC.
- › Automatische Distanzregelung ACC plus Umfeldbeobachtungssystem Front Assist mit City-Notbremsfunktion.
- › Dynamische Fernlichtregulierung Dynamic Light Assist.
- › Fahrprofilauswahl.
- › Fernlichtregulierung Light Assist.
- › Geschwindigkeitsregelanlage (Cruise Control).
- › Parklenkassistent Park Assist.
- › Proaktives Insassenschutzsystem.
- › Rear Assist.
- › Spurhalteassistent Lane Assist.
- › Verkehrszeichenerkennung.

AUTOMATIKGETRIEBE:

- › 6-Gang-DSG.

AUSSTATTUNGSLINIEN:

- › GTI.
- › GTI Performance.

CHARAKTER:

- › Das Original!

C_w-WERT:

- › 0,318.

DIMENSIONEN:

- › Länge – 4.268 mm.
- › Breite – 1.799 mm ohne Spiegel, 2.027 mm mit Spiegel.
- › Höhe – 1.442 mm.
- › Radstand – 2.631 mm.

FAHRWERK:

- › Vorn McPherson-Federbeinachse.
- › Hinten modulare Performanceachse.
- › Progressivlenkung.

FARBEN (AUSWAHL):

- › Serienfarben „Tornadorot“, „Schwarz“, „Pure White“.
- › Optionale Farben „Carbon Steel Grey Metallic“, „Reflex silber Metallic“, „Tungsten Silver Metallic“, „Limestone Grey Metallic“, „Night Blue Metallic“, „Deep Black Perleffekt“ und „Oryxweiß Perlmuttereffekt“.

FELGEN:

- › Serienfelge 17-Zoll-Leichtmetallräder („Brooklyn“).
- › Optional Felgen 18-Zoll-Leichtmetallräder („Austin“) und 19-Zoll-Leichtmetallräder („Santiago“).

INFOTAINMENT:

- › Serie Radio „Composition Touch“ (5 Zoll Screen).
- › Radio „Composition Colour“ (5 Zoll Screen).
- › Radio „Composition Media“ (5,8 Zoll Screen).
- › Radio „Composition Media“ mit Navi-Funktion „Discover Media“ (5,8 Zoll Screen).
- › Radio-Navigationssystem „Discover Pro“ (8 Zoll Screen).
- › Dynaudio-Soundsystem.
- › Car-Net (Online-Dienste).

KOFFERRAUM:

- › 380 Liter bis 1.270 Liter.

MARKTEINFÜHRUNG, EUROPA:

- › Mai 2013.

MOTOREN – BENZIN:

- › 2.0 TSI mit 162 kW / 220 PS.
- › 2,0 TSI mit 169 kW / 230 PS.

PREISE (DEUTSCHLAND):

- › Golf GTI (220 PS) – ab 28.350 Euro.
- › Golf GTI Performance (230 PS) – ab 29.475 Euro.

PRODUKTIONSSTANDORT:

- › Werk Wolfsburg.

SERIENGETRIEBE:

- › 6-Gang-Schaltgetriebe.

TANK:

- › 50 Liter; theoretische Reichweite bis zu 833 km.
- › Wendekreis:
- › 10,9 m.



Golf GTI		162 kW (220 PS)
Motor, Elektrik		
Art des Motors		4-Zyl.- Ottomotor TSI BMT
Hubraum effektiv	cm ³	1.984
Ventile pro Zylinder/Antrieb		4, im Winkel/indirekt, Rollenschlepphebel
Gemischaufbereitung		direkte Benzineinspritzung
Aufladung/Typ/Druck		Abgasturbolader/Ladedruck
Max. Leistung (DIN)	kW (PS) bei 1/min	162 (220) 4.500 - 6.200
Max. Drehmoment	Nm bei 1/min	350/1.500 - 4.400
Fahrleistung (bei Leergewicht + 200 kg)		
0–80/100 km/h	s	5,0 / 6,5
Höchstgeschwindigkeit	km/h	246
Kraftstoffverbrauch nach 99/100/EG		
Kraftstoffart		Superbenzin 95 ROZ
Kombiniert	l/100km	6,0
Emission (CO ₂)	g/km	139
Effizienzlabel		C
Schadstoffklasse		Euro 6
Kraftübertragung		
Getriebe		6-Gang-Schaltgetriebe

Außenabmessungen		
Anzahl der Türen		2
Länge/Breite/Höhe	mm	4.268/1.799/1.442
Radstand	mm	2.631
Spurweite vorn/hinten	mm	1.538/1.516
Gepäckraum		
Länge, Sitzbank aufgestellt/umgeklappt	mm	839/1.558
Volumen nach VDA-Messung: Sitzbank aufgestellt/umgeklappt	l	380 / 1.270
Gewichte		
Leergewicht (EU, inkl. 75 kg Fahrer)	kg	1.351
Zul. Gesamtgewicht	kg	1.820
Zuladung	kg	544
zul. Achslast vorn/hinten	kg	1.000/870
zul. Anhängelast bis 12 %, gebremst/ungebremst	kg	1.600/670
Füllmengen		
Kraftstoffbehälter	l	50

Golf GTI		162 kW (220 PS)
Motor, Elektrik		
Art des Motors		4-Zyl.- Ottomotor TSI BMT
Hubraum effektiv	cm ³	1.984
Ventile pro Zylinder/Antrieb		4, im Winkel/indirekt, Rollenschlepphebel
Gemischaufbereitung		direkte Benzineinspritzung
Aufladung/Typ/Druck		Abgasturbolader/Ladedruck
Max. Leistung (DIN)	kW (PS) bei 1/min	162 (220) 4.500 - 6.200
Max. Drehmoment	Nm bei 1/min	350/1.500 - 4.400
Fahrleistung (bei Leergewicht + 200 kg)		
0–80/100 km/h	s	5,0 / 6,5
Höchstgeschwindigkeit	km/h	244
Kraftstoffverbrauch nach 99/100/EG		
Kraftstoffart		Superbenzin 95 ROZ
Kombiniert	l/100km	6,4
Emission (CO ₂)	g/km	148
Effizienzlabel		D
Schadstoffklasse		Euro 6
Kraftübertragung		
Getriebe		6-Gang-DSG

Außenabmessungen		
Anzahl der Türen		2
Länge/Breite/Höhe	mm	4.268/1.799/1.442
Radstand	mm	2.631
Spurweite vorn/hinten	mm	1.538/1.516
Gepäckraum		
Länge, Sitzbank aufgestellt/umgeklappt	mm	839/1.558
Volumen nach VDA-Messung: Sitzbank aufgestellt/umgeklappt	l	380 / 1.270
Gewichte		
Leergewicht (EU, inkl. 75 kg Fahrer)	kg	1.370
Zul. Gesamtgewicht	kg	1.840
Zuladung	kg	545
zul. Achslast vorn/hinten	kg	1.020/870
zul. Anhängelast bis 12 %, gebremst/ungebremst	kg	1.600/680
Füllmengen		
Kraftstoffbehälter	l	50

Golf GTI „Performance“		169 kW (230 PS)
Motor, Elektrik		
Art des Motors		4-Zyl.- Ottomotor TSI BMT
Hubraum effektiv	cm ³	1.984
Ventile pro Zylinder/Antrieb		4, im Winkel/indirekt, Rollenschlepphebel
Gemischaufbereitung		direkte Benzineinspritzung
Aufladung/Typ/Druck		Abgasturbolader/Ladedruck
Max. Leistung (DIN)	kW (PS) bei 1/min	169 (230) 4.700 - 6.200
Max. Drehmoment	Nm bei 1/min	350/1.500 - 4.600
Fahrleistung (bei Leergewicht + 200 kg)		
0–80/100 km/h	s	5,0 / 6,4
Höchstgeschwindigkeit	km/h	250
Kraftstoffverbrauch nach 99/100/EG		
Kraftstoffart		Superbenzin 95 ROZ
Kombiniert	l/100km	6,0
Emission (CO ₂)	g/km	139
Effizienzlabel		C
Schadstoffklasse		Euro 6
Kraftübertragung		
Getriebe		6-Gang-Schaltgetriebe

Außenabmessungen		
Anzahl der Türen		2
Länge/Breite/Höhe	mm	4.268/1.799/1.442
Radstand	mm	2.631
Spurweite vorn/hinten	mm	1.538/1.516
Gepäckraum		
Länge, Sitzbank aufgestellt/umgeklappt	mm	839/1.558
Volumen nach VDA-Messung: Sitzbank aufgestellt/umgeklappt	l	380 / 1.270
Gewichte		
Leergewicht (EU, inkl. 75 kg Fahrer)	kg	1.382
Zul. Gesamtgewicht	kg	1.850
Zuladung	kg	543
zul. Achslast vorn/hinten	kg	1.020/880
zul. Anhängelast bis 12 %, gebremst/ungebremst	kg	1.600/690
Füllmengen		
Kraftstoffbehälter	l	50

Golf GTI „Performance“		169 kW (230 PS)
Motor, Elektrik		
Art des Motors		4-Zyl.- Ottomotor TSI BMT
Hubraum effektiv	cm ³	1.984
Ventile pro Zylinder/Antrieb		4, im Winkel/indirekt, Rollenschlepphebel
Gemischaufbereitung		direkte Benzineinspritzung
Aufladung/Typ/Druck		Abgasturbolader/Ladedruck
Max. Leistung (DIN)	kW (PS) bei 1/min	169 (230) 4.700 - 6.200
Max. Drehmoment	Nm bei 1/min	350/1.500 - 4.600
Fahrleistung (bei Leergewicht + 200 kg)		
0–80/100 km/h	s	5,0 / 6,4
Höchstgeschwindigkeit	km/h	248
Kraftstoffverbrauch nach 99/100/EG		
Kraftstoffart		Superbenzin 95 ROZ
Kombiniert	l/100km	6,4
Emission (CO ₂)	g/km	149
Effizienzlabel		D
Schadstoffklasse		Euro 6
Kraftübertragung		
Getriebe		6-Gang-DSG

Außenabmessungen		
Anzahl der Türen		2
Länge/Breite/Höhe	mm	4.268/1.799/1.442
Radstand	mm	2.631
Spurweite vorn/hinten	mm	1.538/1.516
Gepäckraum		
Länge, Sitzbank aufgestellt/umgeklappt	mm	839/1.558
Volumen nach VDA-Messung: Sitzbank aufgestellt/umgeklappt	l	380 / 1.270
Gewichte		
Leergewicht (EU, inkl. 75 kg Fahrer)	kg	1.402
Zul. Gesamtgewicht	kg	1.870
Zuladung	kg	543
zul. Achslast vorn/hinten	kg	1.040/880
zul. Anhängelast bis 12 %, gebremst/ungebremst	kg	1.600/700
Füllmengen		
Kraftstoffbehälter	l	50

BILDQUELLEN

WWW.PHOTOCASE.DE: Seite 02: Thomas Ruppel / Seite 56: owik2 / Seite 94: fraueva / Seite 106: suze /
Seite 118: Alexandra Falken

WWW.VOLKSWAGEN-MEDIA-SERVICES.COM

© Volkswagen Produktkommunikation
Brieffach 1971
D-38436 Wolfsburg

