Medieninformation

Weltpremiere

Der neue ID. Polo GTI Clubsport Concept

Wolfsburg / Essen, November 2026

Medieninformation

Inhalt

Dieser E-GTI ist bereit für die Rennstrecke:
Neuer ID. Polo GTI Clubsport Concept mit
270 kW (367 PS) und 240 km/h Topspeed

Key Aspects 03

Auf den Punkt 03

Der ID. Polo GTI Clubsport Concept im Detail

Clubsport-DNA – erster elektrischer GTI für die Rennstrecke 05

Antriebssystem – Heck- wird zum Frontantrieb 05

Motorraum – neu konfiguriertes Fahrzeuglayout 05

Batteriesystem – angepasste Serientechnik des ID. Polo GTI 05

Fahrwerk – für die Rennstrecke 06

Exterieur-Design – Form follows Function 06

Interieurkonzept – 100 % Fahrerfokus 08

Hinweise:

1. Studie.
2. Vorläufiger Prognosewert.
3. ID. Polo GTI – Energieverbrauch kombiniert 15,7 – 14,2 kWh/100 km; CO_2-Emissionen kombiniert 0 g/km; CO_2-Klasse: A.
4. Golf GTI EDITION 50 – Energieverbrauch kombiniert 7,8-7,6 l/100 km; CO_2-Emissionen kombiniert: 178-173 g/km; CO_2-Klasse: G-F. Das Fahrzeug ist in Deutschland nicht mehr mit einer individuellen Ausstattung bestellbar.
5. ID.3 GTI – Seriennahe Studie. Das Modell wird noch nicht zum Verkauf angeboten. Vorläufige Prognosewerte: Stromverbrauch kombiniert 14,5 kWh/100 km; CO_2-Emissionen kombiniert 0 g/km; CO_2-Klasse: A.
6. ID. Tiguan – Energieverbrauch kombiniert 16,1 – 14,6 kWh/100 km; CO_2-Emissionen kombiniert 0 g/km; CO_2-Klasse: A.
7. Golf GTI Clubsport - Energieverbrauch kombiniert: 7,5-7,4 l/100 km; CO_2-Emissionen kombiniert: 171-167 g/km; CO_2-Klasse: F.

Medieninformation

ESSEN MOTOR SHOW 2026

Dieser E-GTI ist bereit für die Rennstrecke: Neuer ID. Polo GTI Clubsport Concept mit 270 kW (367 PS) und 240 km/h Topspeed

KEY ASPECTS

- **100 % elektrisch, 100 % GTI Clubsport** – der neue ID. Polo GTI Clubsport Concept[1] überträgt das maximal auf Performance ausgelegte Clubsport-Konzept erstmals in die Welt der E-Mobilität
- **Clubsport ist Motorsport** – mit 270 kW (367 PS), 4,7 Sekunden[2] für den 0-100-km/h-Sprint, 240 km/h Spitze und neuer Keramikbremsanlage ist der ID. Polo GTI Clubsport Concept prädestiniert für die Rennstrecke
- **Heritage und Zukunft im Einklang** – zweitürige Clubsport-Studie knüpft mit innovativem Technologiekonzept und klassischem Volkswagen Design an 50 Jahre GTI-Erfolg an
- **Meister der Baukästen** – durch die Fusion aus MEB+ mit Frontantrieb und APP550 entsteht ein starkes Performance-Derivat. Ein klares Signal, wie sich die GTI-DNA schnell und skalierbar ins Elektrozeitalter transferieren lässt

AUF DEN PUNKT

Unikat mit großem Potenzial. Breit, stark und schnell – konzipiert für die Rennstrecke: der neue ID. Polo GTI Clubsport Concept. Zum 50. Geburtstag der GTI-Sportwagen präsentiert Volkswagen auf der Essen Motorshow (27.11. bis 06.12.2026) als Weltneuheit mit dieser Studie einen 240 km/h schnellen und 270 kW (367 PS) starken elektrischen GTI, der auf Pisten wie dem Nürburg- oder Hockenheimring zu Hause ist. Konzeptionell basiert der Clubsport auf dem 166 kW (226 PS) starken ID. Polo GTI[3]. Hier wie dort wird die Kraft an die Vorderachse übertragen. Diese Übertragung ist unter anderem dank einer elektronisch geregelten Vorderachsquersperre (VAQ) derart perfekt gesteuert, dass der ID. Polo GTI Clubsport Concept via Launch Control aus dem Stand heraus nach nur 4,7 Sekunden die 100-km/h-Marke durcheilt. Optisch folgt die Clubsport-Version der kraftvollen Klarheit des Serienmodells; allerdings wurde das Design der deutlich verbreiterten Studie komplett individualisiert. Besonders markant: die zwei- statt viertürige Silhouette, die signifikant um jeweils 50 Millimeter ausgestellten Kotflügel, ein großer Motorsport-Splitter in der Frontpartie sowie ein neuer Diffusor und ein optisch fast freischwebender Heckflügel. Splitter, Diffusor und Heckflügel sorgen auf der Rennstrecke für den maximalen Anpressdruck des ID. Polo GTI Clubsport Concept.

Zweisitziger Rennwagen. Auf die Rennstrecke zugeschnitten ist auch das Interieur der Clubsport-Version. Vom Serienwagen übernommen wurde das Grundlayout des gesamten Cockpits. Allerdings verzichtet die Studie auf jegliches Infotainment. Im Mittelpunkt stehen allein die Ergonomie und das Fahren. Die Instrumententafel, die Seitenverkleidungen und viele weitere Details sind im dunklen und blendfreien Mikrovlies „ArtVelours" bezogen. Fahrer und Beifahrer nehmen auf Recaro-Rennschalensitzen Platz, die mit roten 5-Punkt-Gurten ausgerüstet sind. Komplett

Medienkontakte
Volkswagen Communications

Greta Höhne
Sprecherin ID. EVERY1,
ID. Polo, Dr. Erwin Gabardi
Tel: +49 (0) 152 58870744
greta.hoehne@volkswagen.de

Martin Hube
Sprecher ID. Polo, ID. Cross,
Passat, Touareg
Tel: +49 (0) 152 22995699
martin.hube@volkswagen.de

Štěpán Řehák
Sprecher für Design & Concept Cars
Tel.: +49 (0) 172 5122078
stepan.rehak@volkswagen.de

Mehr unter
volkswagen-newsroom.com

ausgeräumt wurden der Fond und der Kofferraum. Statt einer Rücksitzanlage hat Volkswagen über und hinter den Vordersitzen einen im GTI-Farbton „Tornadorot" lackierten Überrollbügel integriert. Der Bügel zeigt eine weitere Facette des bei Volkswagen technisch Machbaren – und das ist bei der Entwicklung von Studien stets mit der theoretischen Option verbunden, aus einem Unikat ein neues Serien-Derivat werden zu lassen.

GTI vom Meister der Baukästen. Den Ausgangspunkt für die Entwicklung des ID. Polo GTI Clubsport Concept bildete der hochvariable Modulare E-Antriebsbaukasten (MEB+) in seiner aktuellsten Ausprägung mit Frontantrieb: Als Meister der Baukästen nimmt Volkswagen mit dem neuen ID. Polo GTI Clubsport Concept gezielt das technische Grundlayout des Serienfahrzeugs und trägt es mit dem nochmals 104 kW (141 PS) stärkeren E-Antrieb in die Performance-Welt des Motorsports. Der neue ID. Polo GTI Clubsport Concept markiert die maximal dynamische Interpretation der frontgetriebenen Volkswagen ID. Modelle. Das Gegenstück zu dieser Rennsportstudie ist der ebenfalls auf dem ID. Polo basierende Mission Efficiency, der erst vor wenigen Wochen als sparsamstes seriennahes Elektrofahrzeug drei Weltrekorde aufstellte. Das Spektrum – von maximaler Sportlichkeit bis hin zur wegweisenden Sparsamkeit – zwischen diesen zwei Technologie-Leuchttürmen unterstreicht, dass Volkswagen auch im Bereich der E-Mobilität über eines der facettenreichsten und innovativsten Antriebssysteme im internationalen Wettbewerb verfügt.

2026 ist das Jahr des GTI. Nach dem Golf GTI EDITION 50[4] (in Deutschland nicht mehr mit einer individuellen Ausstattung bestellbar), dem neuen ID.3 GTI[5] (Verkaufsstart Anfang 2027) und dem neuen ID. Polo GTI[3] (seit Oktober bestellbar) debütiert mit dem ID. Polo GTI Clubsport Concept in diesem Jahr bereits die vierte Neuheit unter dem Dach der ikonischen Produktmarke GTI. Keine andere Kompaktsportwagen-Familie ist weltweit seit nunmehr einem halben Jahrhundert mit mehr als 2,5 Millionen verkauften Exemplaren ähnlich erfolgreich, wie die GTI-Modelle.

Technische Daten ID. Polo GTI Clubsport Concept[1]	
Antrieb	APP550, Frontantrieb
Leistung	270 kW (367 PS)
Höchstgeschwindigkeit	240 km/h
0-100 km/h	4,7 s
Batteriegröße (netto)	52 kWh
Ladeleistung DC (max.)	105 kW
Bremsanlage	One-Box-Bremssystem mit Keramikscheiben
Plus an Breite gegenüber Serie	100 mm

Der ID. Polo GTI Clubsport Concept im Detail

CLUBSPORT-DNA – ERSTER ELEKTRISCHER GTI FÜR DIE RENNSTRECKE

Dynamik und Design im Einklang. Der 270 kW (367 PS) starke ID. Polo GTI Clubsport Concept setzt auf maximale Performance und ein modifiziertes DCC-Sportfahrwerk. Um den neuen Antrieb optimal zu nutzen und den Anpressdruck auf der Rennstrecke zu maximieren, wurde die Karosserie des Serienmodells stark verbreitert und aerodynamisch optimiert. Das sportliche Design basiert dabei auf der Volkswagen Designsprache „Pure Positive". Der ID. Polo GTI Clubsport Concept beweist eindrucksvoll, dass faszinierende Fahrdynamik und Elektromobilität perfekt zusammenpassen."

ANTRIEBSSYSTEM – HECK- WIRD ZUM FRONTANTRIEB

550 statt 290 Newtonmeter. Im ID. Polo GTI Clubsport Concept steckt der drehmomentstarke APP550-Antrieb. Die besondere technische Herausforderung: Dieser Motor ist eigentlich für das Heck großer Modelle wie ID. Tiguan[6] oder ID.7 gedacht. Er musste daher als Frontantrieb in den kleineren Polo eingepasst und zusätzlich mit einer elektronischen Vorderachsquersperre kombiniert werden. Der APP550 ist derzeit der am weitesten verbreitete Elektroantrieb im Volkswagen Konzern. Bis heute wurden im Werk von Volkswagen Group Components in Kassel mehr als eine Million Einheiten gefertigt.

MOTORRAUM – NEU KONFIGURIERTES FAHRZEUGLAYOUT

Jeder Millimeter zählt. Der Umbau erforderte eine umfassende Überarbeitung der Karosserie, des Fahrwerks, der Hochvolt- und Kühlsysteme sowie zahlreicher Einzelkomponenten umfassend überarbeitet werden. Hintergrund: Durch den größeren APP550 verschob sich der sogenannte Abtriebspunkt des Antriebs um 5 Millimeter nach hinten und um 55,5 Millimeter nach oben. Der Abtriebspunkt bezeichnet die exakte geometrische Position im Fahrzeuglayout, an der die Antriebsenergie das Getriebe verlässt und an die Räder weitergeleitet wird. Seine Lage bestimmt maßgeblich, wie hoch und wie weit vorn oder hinten die gesamte Einheit aus E-Maschine und Getriebe im Motorraum eingebaut werden muss. Die neue Position des Antriebs veränderte im dicht gepackten Vorderwagen des ID. Polo GTI nahezu alle relevanten Schnittstellen: Hilfsrahmen, Längsträger, Stabilisator, Aggregatelagerung und Fahrwerkskomponenten mussten deshalb als zusammenhängendes System neu ausgelegt werden. Zudem erhielten Bauteile wie das Hochvolt-Ladegerät, der Klimakompressor, das Thermomanagement-Modul (Regelung der Kühlmittelverteilung) und die Wasserpumpe neue Positionen. Um dies zu realisieren, entstanden eigens entwickelte Halter, Adapter und Befestigungskonzepte. Gleichzeitig mussten Hochvolt- und Niedervoltleitungen sowie Kühlwasser- und Kältemittelleitungen an die neue Architektur angepasst werden.

Neuer Hilfsrahmen. Eine Schlüsselrolle übernahm bei der Adaption des APP550 in den ID. Polo GTI Clubsport Concept ein neu konstruierter Hilfsrahmen – die konstruktive Schnittstelle zwischen Antrieb, Fahrwerk, Lenkung und Karosserie. Die Geometrie des Hilfsrahmens musste die Anbindung von Querlenkern, Stabilisator und Aggregatelagern ebenso berücksichtigen wie die kompakten Bauräume der Karosserie.

BATTERIESYSTEM – ANGEPASSTE SERIENTECHNIK DES ID. POLO

Leistungsfähiges Thermomanagement. Der APP550 besteht – genau wie der APP290 – im Wesentlichen aus der E-Maschine, einem 1-Gang-Getriebe und dem Pulswechselrichter. Mit Energie versorgt wird die E-Maschine der Studie von einer Lithium-Ionen-Batterie, wie sie auch der ID. Polo GTI an Bord hat. Die neue „Konzern-Einheitszelle" kennzeichnet die hochmoderne Cell-to-Pack-Technologie. Der Netto-Energiegehalt der Nickel-Mangan-Kobalt-Variante (NMC) beträgt 52 kWh. Zwischen zwei Einsätzen auf der Rennstrecke kann die im Fahrzeugboden integrierte Batterie an der DC-Schnellladesäule mit bis zu 105 kW geladen werden. Wie der Antrieb selbst, wurde allerdings auch die elektrische Infrastruktur auf das hohe Leistungsniveau des ID. Polo GTI Clubsport Concept zugeschnitten. Die Hochvoltbatterie und ihre Steuerung wurden so ausgelegt, dass das Batteriesystem kurzfristig bis zu 290 kW Leistung bereitstellen kann. Dafür wurde das in der Großserie zum Schutz der Batterie begrenzte nutzbare Ladefenster erweitert („geöffnetes Ladezustandsfenster"). Die Antriebssteuerung und die Batterie wurden zudem auf den Dauerbetrieb der E-Maschine mit hohen Drehzahlen abgestimmt, damit das Fahrzeug die Höchstgeschwindigkeit von 240 km/h erreicht. Die Integration eines nochmals leistungsfähigeren Sportwagen-Wärmetauschers sorgt mit seiner besonders hohen Kühlleistung für das optimale Thermomanagement der Hochvoltbatterie.

FAHRWERK – FÜR DIE RENNSTRECKE

15 Millimeter tiefer als der normale ID. Polo GTI. Grundsätzlich teilen sich die Studie und der ID. Polo GTI das Layout aus einer MacPherson-Vorderachse und einer Verbundlenker-Hinterachse. Der Clubsport liegt allerdings 15 Millimeter tiefer als der Serien-GTI und damit 30 Millimeter tiefer als der normale ID. Polo. Sturz, Radhäuser, Kotflügel und Federbeinaufnahme wurden neu ausgelegt und der Lenkeinschlag an der Vorderachse begrenzt, um die deutlich größeren Spurweiten und breiteren Rad-Reifen-Kombinationen integrieren zu können. Modifikationen des Fahrwerks im Detail:

DCC und VAQ neu parametriert. Gekoppelt sind beide Achsen des ID. Polo GTI Clubsport Concept analog zum Serienfahrzeug an die adaptive Fahrwerksregelung DCC. Für den Einsatz im Clubsport und damit für die Rennstrecke wurde die Parametrierung jedoch angepasst. Gleiches gilt für die Kennlinien der Vorderachsquersperre (VAQ). Die adaptive Fahrwerksregelung DCC des ID. Polo GTI Clubsport Concept reagiert permanent auf die Fahrbahn und die Fahrsituation. Für jedes Rad wird so in Sekundenbruchteilen die erforderliche Dämpfung berechnet und an den Stoßdämpfern der Clubsport-Version eingestellt. Dabei sorgt eine Anpassung der radindividuellen Dämpfung für ein besonders agiles und präzises Handling. Einen ebenso positiven Einfluss auf die dynamischen Fahreigenschaften des Fronttrieblers hat zudem die via Lamellenkupplung elektronisch geregelte Vorderachsquersperre. Im Vergleich zu rein mechanischen Sperren bietet sie Vorteile wie einen variablen Sperrgrad. Dadurch ist es möglich, negative Einflüsse auf die Lenkpräzision, wie sie bei mechanischen Sperren auftreten, zu vermeiden. Die Traktion wird durch die VAQ signifikant erhöht. Über einen Torque-Vectoring-Effekt optimiert die Sperre zudem die Handlingeigenschaften des ID. Polo GTI Clubsport Concept in schnell gefahrenen Kurven. Darüber hinaus trägt das mit einer neuen Keramikanlage ausgestattete One-Box-Bremssystem den massiv gestiegenen Fahrleistungen Rechnung.

EXTERIEUR-DESIGN – FORM FOLLOWS FUNCTION

Designtransfer in den Motorsport. Mit der Designsprache „Pure Positive“ rückt Volkswagen bei allen neuen und weiterentwickelten Baureihen wie dem ID. Polo, ID. Cross, ID.3 Neo und ID. Tiguan eine klare, klassische Formensprache in den Fokus. Sie greift ikonische Designelemente der Marke auf und setzt zugleich völlig neue Akzente. Unter diesen Prämissen wurde vom Designteam auch der neue ID. Polo GTI Clubsport Concept entwickelt. Das Ziel der Designer war es dabei, auf der Basis des ID. Polo GTI ein reines Rennsport-Derivat zu gestalten. Als Inspirationsquellen dienten einerseits erfolgreiche Volkswagen Motorsport-Fahrzeuge wie der Polo R WRC (Gewinner der FIA Rallye-Weltmeisterschaft 2013,2014, 2015 und 2016), aber auch Studien vom Kaliber eines Golf GTI W12-650 (GTI-Treffen 2007) oder der Design Vision GTI (GTI-Treffen 2013). Mit dem ID. Polo GTI Clubsport Concept entstand dabei ein elektrischer Rennwagen, der durch eine extrem fokussiert wirkende Frontpartie, maximal ausgestellte und zugleich homogen integrierte Kotflügel (jeweils plus 50 Millimeter) sowie eine massiv verbreiterte Heckpartie und einen großen Heckflügel geprägt ist. Im Gegensatz zum ID. Polo GTI ist die Clubsport-Version zudem kein Vier-, sondern ein Zweitürer.

Frontpartie. „Fokussiert“ beschreibt es am besten – der ID. Polo GTI Clubsport Concept scheint den Betrachter von vorn mit seinen LED-Scheinwerfern und der darunter integrierten LED-Spange direkt in den Blick zu nehmen. Und so muss es – trotz eines Smiles in der breiten Front – auch sein, wenn ein Volkswagen ausdrücklich für die Rennstrecke konzipiert wurde. Anders als beim serienmäßigen ID. Polo GTI, wurde der Bereich über den Scheinwerfern noch weiter nach vorn über den LED-Bereich gezogen; und genau das verstärkt den fokussierten Blick. Veredelt wird die horizontale Fläche über den Scheinwerfern und dem VW-Zeichen durch eine feine rote Linie, die sich über die komplette Querspange erstreckt – eine Neuinterpretation des rot eingefassten Kühlergrills des ersten Golf GTI. Rechts und links neben den LED-Scheinwerfern und der LED-Querspange weist der ID. Polo GTI Clubsport Concept Luftführungen auf, die direkt in die durchströmten Kotflügel führen und die Aerodynamik optimieren. Neben der gesamten Grundstilistik wurden auch die für den GTI typischen, vertikalen LED-Tagfahrlichter vom ID. Polo GTI übernommen. Gleiches gilt für den typisch im Wabenstil gestylten unteren Lufteinlass und die hier integrierten roten vertikalen Stege – allesamt klassische GTI-Insignien. Für zusätzlichen Abtrieb des Vorderwagens sorgt der verbreiterte Frontsplitter. Die Air-Curtains in der Frontpartie erinnern indes als kleine Hommage an die legendäre Studie Design Vision GTI.

Silhouette. Eines der wichtigsten Differenzierungsmerkmale zwischen dem ID. Polo GTI und der Studie weist die Silhouette auf: Statt vier Türen, ist der ID. Polo GTI Clubsport mit zwei Türen ausgestattet; die hinteren Pendants zeigen zwar noch die für alle ID. Polo typische Fensterlinie, sind ansonsten aber nahtlos in die Seitenwand integriert. Die Gründe dafür liegen auf der Hand: Die um 50 Millimeter ausgestellten Kotflügel mit ihrer positiven Spannung über den Rädern schließen funktional eine zu öffnende Tür aus. Zudem ist der Fond bei einem Rennwagen praktisch nie zugänglich, da es hier keine Sitzanlage gibt und der Raum für den Überrollkäfig genutzt wird. Zwischen den Rädern erstreckt sich der wie die Kotflügel herausgezogene Seitenschweller; auch er ist ein wichtiger Bestandteil des Aerodynamikkonzepts. Darüber wird der Schweller zwischen den Radläufen durch eine Folierung veredelt, wie sie in ähnlicher Form auch für den Golf GTI Clubsport[7] zum Einsatz kommt. Das sowohl

seitlich als auch von hinten dominanteste Design- und Funktionsmerkmal ist indes der große, über die Dachlinie herausragende Heckflügel. Wie die komplette mittlere Dachpartie, wird auch er im Hinblick auf die Gewichtsreduzierung aus Karbon gefertigt. Im Zusammenspiel aller Elemente und Proportionen entsteht ein Rennsport-Design, das die Basis – den ID. Polo GTI – noch klar zu erkennen gibt und unterstreicht, wie souverän, sportlich und stabil der erste elektrische GTI generell auf den Rädern steht. Ebenfalls stilprägend für die Seitenpartie: schwarze 19-Zoll-BBS-Leichtmetallräder.

Heckpartie. Wie der Vorderwagen, wurde auch das Heck der Studie um insgesamt 100 Millimeter breiter. Gleichwohl sieht der Clubsport auch aus dieser Perspektive ebenso homogen und klar gezeichnet wie das Serienfahrzeug aus. Dominant: der zum Dach hin offene Carbon-Heckflügel. Nach außen hin umfließt er den Dachkantenspoiler. Prägnant: der Mittelsteg auf dem Dach, an dem der Heckflügel ebenfalls fixiert ist. In den Steg integriert: zwei vertikale Bremslichter. Unter der Heckscheibe erschließt sich die rot illuminierte Querspange mit den LED-Rückleuchten und dem ebenfalls rot leuchtenden VW-Zeichen. Die Spange sieht aus wie eine 1:1-Übernahme vom Serienfahrzeug – stilistisch stimmt das, physisch wurde sie an die breitere Karosserie angepasst. Nach unten bildet der große und komplett neu designte Diffusor den Abschluss; wie der Heckflügel optimiert er den Anpressdruck der Karosserie bei hohen Geschwindigkeiten. Die seitlich offenen Abschlüsse der verbreiterten Kotflügel perfektionieren ebenfalls die Aerodynamik; auch sie erinnern mit einem Augenzwinkern an den Design Vision GTI. Wie beim normalen ID. Polo GTI prägnant mittig unter dem illuminierten VW-Zeichen angeordnet: die drei ikonisch gestalteten Buchstaben GTI.

INTERIEURKONZEPT – 100 % FAHRERFOKUS

Ingenieure, Designer und Auszubildenden bildeten ein Team. Auf die Rennstrecke zugeschnitten ist auch das Interieur der Clubsport-Version. Vom Serienwagen übernommen wurde das Grundlayout des gesamten Cockpits. Allerdings verzichtet die für die Rennstrecke konzipierte Studie auf jegliches Infotainment. Im Mittelpunkt stehen allein die Ergonomie und das Fahren. Die Instrumententafel und viele weitere Details sind im dunklen und blendfreien Mikrovlies „ArtVelours" bezogen – eine handwerklich höchst präzise ausgeführte Arbeit, die auf das Konto eines in das Wolfsburger VW-Projekt integrierten Teams von Auszubildenden geht. Der Nachwuchs wurde – und das hat bei Volkswagen Tradition – von der Technischen Entwicklung und den Designern direkt in die Realisierung der Studie mit eingebunden. In Rot ausgeführt sind die für jeden GTI typischen Ziernähte im Interieur. Analog zum Serienfahrzeug veredeln sie auch die ebenfalls mit „ArtVelours" bezogenen Türverkleidungen.

Rote 5-Punkt-Gurte und roter Überrollbügel. Die Nähte werden im serienmäßigen ID. Polo GTI nach vorn hin in der Tür durch eine silberne Plakette mit dem roten „GTI"-Schriftzug abgeschlossen; im ID. Polo GTI Clubsport Concept kommt hier stattdessen eine neue rote Plakette mit dem schwarzen „Clubsport"-Schriftzug zum Einsatz. Fahrer und Beifahrer nehmen auf Recaro-Rennschalensitzen Platz, die mit roten anstatt schwarzen 5-Punkt-Gurten ausgerüstet sind. Komplett ausgeräumt wurden im Hinblick auf das Gewicht und die Konzeption als Rennwagen der Fond und der Kofferraum. Statt einer Rücksitzanlage hat Volkswagen über und hinter den Vordersitzen einen im GTI-Farbton „Tornadorot" lackierten Überrollbügel integriert.