

Medieninformation



Weltpremiere

Der neue ID. Polo GTI

Mai 2026



Inhalt

100 % elektrisch, 100 % GTI:

Volkswagen präsentiert den neuen ID. Polo GTI

Key Aspects	03
Auf den Punkt	03

Der ID. Polo GTI im Detail

Das GTI-Exterieur	07
Das GTI-Interieur	09
Der GTI-Antrieb	11
Das GTI-Fahrwerk	12

Hinweise:

1. ID. Polo GTI – seriennahe Studie. Das Modell wird noch nicht zum Verkauf angeboten. Vorläufige Prognosewerte: Stromverbrauch kombiniert 16,4 – 14,4 kWh/100 km; CO₂-Emissionen kombiniert 0 g/km; CO₂-Klasse: A.
2. Vorläufige Prognosewerte.
3. Alle Ausstattungsangaben und Preise beziehen sich auf den deutschen Markt. Für andere Länder können sich Abweichungen ergeben.
4. Im Rahmen der Systemgrenzen. Der Fahrer bleibt verantwortlich.
5. Polo GTI - Energieverbrauch kombiniert: 6,8-6,5 l/100 km; CO₂-Emissionen kombiniert: 155-148 g/km; CO₂-Klasse: E. Das Fahrzeug wird nicht mehr zum Verkauf angeboten.
6. Golf GTI - Energieverbrauch kombiniert: 7,3-7,0 l/100 km; CO₂-Emissionen kombiniert: 166-160 g/km; CO₂-Klasse: F.



Medieninformation

WELTPREMIERE

100 % elektrisch, 100 % GTI: Volkswagen präsentiert den neuen ID. Polo GTI

KEY ASPECTS

- **GTI elektrisiert** – mit dem neuen ID. Polo GTI¹ debütiert das erste vollelektrische Modell in der 50-jährigen Erfolgsgeschichte des GTI
- **GTI dynamisiert** – der 166 kW (226 PS) starke ID. Polo GTI beschleunigt in 6,8 Sekunden² auf 100 km/h und ermöglicht hohe Kurvendynamik
- **GTI fasziniert** – neuer ID. Polo GTI startet serienmäßig mit elektronisch geregelter Vorderachsquersperre und adaptivem DCC-Fahrwerk
- **GTI modifiziert** – im neuen Fahrprofil „GTI“ werden alle Systeme auf Dynamik geschaltet und das Cockpit in eine spezifische Farb- und Grafikwelt getaucht
- **GTI individualisiert** – Volkswagen stattet den ID. Polo GTI serienmäßig³ mit 19-Zoll-Alurädern, Top-Sportsitzen und „IQ.LIGHT – LED-Matrix-Scheinwerfern“ aus
- **GTI mobilisiert** – 52-kWh-Batterie des GTI ermöglicht WLTP-Reichweite von bis zu 424 km². Die DC-Ladezeit von 10 auf 80 % beträgt ca. 24 Minuten²

AUF DEN PUNKT

Neuer Volkswagen Hot Hatch. Er ist der GTI einer neuen Zeit: Exakt 50 Jahre nach dem Debüt des ersten GTI präsentiert Volkswagen jetzt das erste rein elektrisch angetriebene Modell mit dem weltbekannten Label: den vollständig neu entwickelten ID. Polo GTI mit einer Leistung von 166 kW (226 PS). Ein kraftvoller, hochagiler und zugleich alltagstauglicher Kompaktsportwagen, der aus dem Stand heraus in 6,8 Sekunden² die 100-km/h-Marke knackt – ein Hot Hatch im besten Sinne. Wie schon beim ersten GTI des Jahres 1976, wird auch die Antriebskraft des neuen ID. Polo GTI im Jahre 2026 über die Vorderachse an die Räder weitergereicht – maximale 290 Newtonmeter, die blitzschnell zur Stelle sind. Perfekt portioniert per elektronisch geregelter Vorderachsquersperre. Serienmäßig.

GTI pur. Mit seinem klaren Design, seinen GTI-Merkmalen und seinem leistungsstarken Frontantrieb folgt der ID. Polo GTI dem Erbe des ersten Golf GTI aus dem Jahr 1976. Diese einzigartigen Anlagen wurden optisch und technisch neu interpretiert: Zur Technik gehört dabei neben der Vorderachsquersperre das adaptive DCC-Sportfahrwerk – ebenfalls elektronisch geregelt und serienmäßig. Neu ist zudem das Fahrprofil „GTI“ – aktivierbar über einen Push-Button im Sportlenkrad. Mit einem Klick werden dabei alle Systeme auf Dynamik geschaltet und das Cockpit in eine spezifische Farb- und Grafikwelt getaucht. Hinzu kommt die generelle Eigenschaft, dass die hohe Leistung und das maximale Drehmoment des ID. Polo GTI permanent zur Verfügung stehen. Dadurch ergibt sich ein besonders dynamisches Handling und GTI-Feeling. Damit fühlt sich auch der erste elektrische GTI wie ein typischer GTI an. Ab Herbst wird der Vorverkauf des neuen ID. Polo GTI starten.

52-kWh-Batterie und DC-Laden mit besonders konstanter Ladekurve. Für Vortrieb sorgt im ID. Polo GTI das Antriebssystem APP290. APP steht für die achsparallele Anordnung (Axial Parallel Position), die 290 für das maximale Drehmoment. Mit

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



Mehr unter
volkswagen-newsroom.com





Medieninformation

Energie versorgt wird das System über die neue „Konzern-Einheitszelle“ in kompakter und effizienter Cell-to-Pack-Bauweise. Die NMC-Batterie (Nickel-Mangan-Kobalt-Akku) kennzeichnet ein Energiegehalt von 52 kWh (netto); sie ermöglicht eine WLTP-Reichweite von bis zu 424 km² und kann mit bis zu 105 kW an DC-Säulen geladen werden. Dank einer besonders konstanten Ladekurve ist die Batterie an der Schnellladesäule in rund 24 Minuten² wieder von 10 auf 80 Prozent geladen.

GTI-Proportionen. Ein GTI von Volkswagen verkörpert klares Design – zeitlos, ausgewogen in den Proportionen und kraftvoll. So war es schon beim ersten Golf GTI des Jahres 1976, so war es auch beim ersten Polo GTI im Jahre 2006. Der neue ID. Polo GTI knüpft nahtlos daran an. Er folgt mit seinem Karosserielayout der neuen Volkswagen Designsprache „Pure Positive“ – und die lässt den Kompaktsportwagen besonders klar und kraftvoll auf seinen serienmäßig 19 Zoll großen Leichtmetallrädern stehen. Entstanden ist dabei ein extrem knackiger GTI, dessen Proportionen an die eines in die Zukunft geschickten Golf GTI des Jahres 1976 erinnern.

GTI-Frontpartie: Vorn ist es der ikonische rote Streifen – seit dem ersten Golf GTI ein Merkmal dieser sportlichen Marke – der sich über die nahezu gesamte Breite der Frontpartie spannt und diesen ID. Polo klar als GTI kennzeichnet. Von vorn betrachtet, links in den roten Streifen eingepasst: das in 3D gearbeitete GTI-Logo. Darüber erschließen sich als Querspanne eine LED-Lichtleiste, das illuminierte VW-Zeichen sowie die neuen und im Fall des GTI serienmäßigen „IQ.LIGHT – LED-Matrix-Scheinwerfer“. Darunter im Stoßfänger ist es links und rechts außen jeweils ein vertikaler LED-Streifen, der diesen ID. Polo als GTI ausweist. Etwas tiefer folgt der Lufteinlass mit einem GTI typischen Wabenmuster. Im äußeren Bereich sind jeweils zwei rot lackierte Vertikalelemente eingearbeitet, deren Design an Schleppösen aus dem Motorsport erinnert.

GTI-Seiten- und Heckpartie. Die kraftvolle Klarheit der Silhouette korrespondiert 1:1 mit der neuen Volkswagen Designsprache „Pure Positive“ und ihren Parametern „Sympathie“, „Stabilität“ und der „Secret Sauce“. Ein stabilisierendes Element ist dabei die geradlinige Fensterbrüstung. Im Verbund mit der darunter parallel verlaufenden und erst über dem hinteren Radlauf ansteigenden Charakterline, den klaren Türflächen und dem markanten Seitenschweller entsteht eine positive Spannung – so, wie es typisch für einen Volkswagen und einen GTI ist. Das wohl bekannteste VW-Designmerkmal der Gegenwart ist in der Silhouette die vom ersten Golf abgeleitete C-Säule. Sie sagt eindeutig: Dies ist ein Volkswagen. Eindeutig gestaltet ist auch die Heckpartie: Der GTI erhält als Alleinstellungsmerkmal einen Dachkantenspoiler, der in der Mitte geteilt ist. Das Lichtdesign des ID. Polo GTI wird durch die serienmäßige „IQ.LIGHT“-Version der Rückleuchten geprägt, deren jeweils zwei äußeren LED-Elemente dreidimensional ausgeführt sind. Rot illuminiert sind beim GTI auch der transparente Bereich dazwischen und das VW-Logo. Kraftvoll ausgeführt: der zweiteilige, schwarze Heckdiffusor. Durch das Zusammenspiel des Dachkantenspoilers, des ebenfalls eigenständigen Stoßfängers und des Diffusors wäre der ID. Polo GTI selbst ohne die drei legendären Buchstaben am Heck als GTI zu erkennen.

GTI-Interieur. Die Farben Rot und Schwarz dominieren den Innenraum des ID. Polo GTI. Feine und zugleich markante optische Details sowie speziell für den Kompaktsportwagen entwickelte Features differenzieren den ID. Polo GTI zudem von



Medieninformation

den Modellen „Trend“, „Life“ und „Style“. In der neu entwickelten Cockpit-Landschaft fallen sofort die roten Elemente ins Auge: Rot abgesetzt sind die Ziernähte im neuen GTI-Sportlenkrad; in Rot eingearbeitet ist auf 12 Uhr eine Markierung im Lenkradkranz, wie sie auch im Motorsport eingesetzt wird. Ein schmaler roter Streifen erstreckt sich zudem über die gesamte Breite des Armaturenbretts. Mit all diesen Details korrespondieren die ebenfalls roten Ziernähte in den Türen, an den vorderen Außenkanten der serienmäßigen Top-Sportsitze (vorn) und der Rücksitzanlage. Die oberen Kontaktflächen der Vordersitze sind in „ArtVelours Eco Soul“ ausgeführt. Auf den Innenflächen der Sitze kommt ein Stoff zum Einsatz, der mit seinen großen Karos das legendäre Schottenkaro der historischen GTI-Modelle neu interpretiert. In die integrierten Kopfstützen der vorderen Sportsitze eingearbeitet ist das rote GTI-Zeichen. Das findet sich – sogar beleuchtet – auch im Multifunktions-Sportlenkrad wieder. Dort ist der Push-Button für das neue Fahrprofil „GTI“ integriert. Wer ihn betätigt, aktiviert eine besonders sportliche Abstimmungsstufe des ID. Polo GTI. Ein weiteres neues Features des Lenkrads sind zwei Paddle zum Einstellen der Rekuperationsstufen.

GTI ebenfalls mit „Retro-Anzeige“. Die Grundarchitektur des neuen Interieurs folgt – wie die Gestaltung des Exterieurs – der neuen Volkswagen Designsprache „Pure Positive“, die unter anderem auf eine große Klarheit und ausgewogene Proportionen setzt. Und so ist auch die Cockpit-Landschaft des neuen ID. Polo GTI konsequent horizontal und damit klar und ausgewogen gegliedert. Auf einer Sichtachse angeordnet sind dabei das „Digital Cockpit“ – die digitalen Instrumente – und das Infotainmentdisplay. Das „Digital Cockpit“ ist in der Diagonale 26,0 cm groß (10,25 Zoll) und zeigt eine brillante Grafik. Aktiviert der Fahrer über die „View“-Taste im Lenkrad die „Retro-Anzeige“, tauchen im „Digital Cockpit“ die Instrumente eines späten Golf I auf. Das in der Mitte des Dashboards angeordnete Touchdisplay des Infotainmentsystems ist mit einer Diagonale von 32,77 cm (12,9 Zoll) so groß wie ein hochwertiges Tablet. Ist die „Retro-Anzeige“ aktiv, werden auch hier Grafikdetails im Stile des Golf I angezeigt. Ein Beispiel: die Track-Anzeige für die Songs. Sie wird hier als Kassette dargestellt – der gängige mobile Tonträger der 80er Jahre. Gar nicht retro ist der Mobile Device Key für das Smartphone; über den kann der ID. Polo GTI auch ohne Schlüssel geöffnet und gestartet werden.

GTI-Raumwunder. Auch der neue ID. Polo GTI ist aufgrund der besonders kompakten Antriebsmodule des MEB+ ein kleines Raumwunder: So stehen den Passagieren 19 mm mehr Innenraum als im Polo GTI der Verbrennerwelt (MQB) zur Verfügung. Vergrößert haben sich ebenfalls die Innenraumbreite und die Kopffreiheit. Um über 25 Prozent – von 351 auf 441 Liter – wuchs zudem das Kofferraumvolumen. Werden die Rücksitzlehnen umgeklappt, steigt das Ladevolumen auf 1.240 Liter (Polo MQB: 1.125 Liter). Durch dieses Plus an Raum wird der ID. Polo GTI mehr als jeder seiner Vorgänger zu einem dynamischen Allrounder. Weitere Variabilität erschließt sich über die abnehmbare Anhängerkupplung. Mit einer Stützlast von 75 kg nimmt sie locker einen Fahrradträger mit zwei e-Bikes auf. Über die Funktion „Vehicle-to-Load“ können zum Beispiel e-Bikes direkt am ID. Polo GTI geladen werden. Dank einer Anhängelast von bis zu 1,2 Tonnen (gebremst, 12 % Steigung) nimmt der Volkswagen zudem auch echte Bikes per Trailer an den Haken.



GTI-Sonderausstattung (optional). Zur Sonderausstattung des neuen ID. Polo GTI gehören Features wie ein Highend-Soundsystem von „Harman Kardon“ mit 425 Watt Musikleistung, zehn Lautsprechern inklusive Center-Speaker für eine klare Sprachübertragung und einem Subwoofer. Ebenfalls optional verfügbar: ein großes Panorama-Glasdach. Ein Novum in diesem Segment ist die pneumatische Massage-Funktion der elektrisch einstellbaren 12-Wege-Vordersitze.

„Connected Travel Assist“ mit Ampelerkennung. Dank des MEB+ und neuester Software hat der ID. Polo GTI serienmäßig eine Vielzahl modernste Assistenzsysteme an Bord. Darüber hinaus werden optional Assistenzsysteme wie die nächste Generation des „Travel Assist“ erhältlich sein. Da das System Online-Daten⁴ nutzt, ändert sich die Bezeichnung in „Connected Travel Assist“. Das Assistenzsystem zur assistierten Quer- und Längsführung reagiert fortan auch auf Ampeln⁴. Erkennt der „Connected Travel Assist“ eine rote Ampel, bremst er den ID. Polo GTI automatisch im Rahmen der Systemgrenzen bis zum Stillstand⁴ ab. Ebenfalls neu: das One-Pedal-Driving – das starke Verzögern allein über die Regulierung des Fahrpedals⁴.

Technische Daten ID. Polo GTI	
Antrieb	MEB+, Frontantrieb
Leistung	166 kW (226 PS)
Höchstgeschwindigkeit	175 km/h
0-100 km/h ²	6,8 s
Batteriegröße (netto)	52 kWh
Ladeleistungen DC (max.)	105 kW
WLTP-Verbrauch ¹	16,4 – 14,4 kWh/100 km
WLTP-Reichweite ²	Bis zu 424 km
Länge/Breite/Höhe/Radstand	4.096/1.816/1.513/2.599 mm
EU-Leergewicht min ohne Fahrer	ab 1.540 kg (52 kWh)



Der ID. Polo GTI im Detail

DAS GTI-EXTERIEUR

GTI-Klarheit. Zeitlos, ausgewogen in den Proportionen, kraftvoll – das GTI-Design. So war es schon beim ersten Golf GTI des Jahres 1976, so war es auch beim ersten Polo GTI im Jahre 2006, so ist es bis heute geblieben und so wird es auch in Zukunft sein. Das jüngste Beispiel zeigt es: der neue ID. Polo GTI. Das erste elektrische Modell in der 50-jährigen GTI-Geschichte folgt mit seinem Karosserielayout der neuen Volkswagen Designsprache „Pure Positive“ – und die lässt den Kompaktsportwagen besonders klar und kraftvoll auf seinen bis zu 19 Zoll großen Leichtmetallrädern stehen. Entstanden ist dabei ein extrem knackiger GTI, dessen Proportionen an die eines in die Zukunft geschickten Golf GTI des Jahres 1976 erinnern. Die gemeinsame stilistische DNA beider Volkswagen, die immerhin 50 Jahre auseinander liegen, ist dafür der Grund: Sowohl den ersten GTI als auch den neusten GTI kennzeichnen eine schnurgerade Fensterlinie, ein im Vergleich zur Gesamtlänge langer Radstand und entsprechend kurze und damit knackige Karosserieüberhänge. Der neue GTI ist 4.096 mm lang. Zwischen den Felgen spannt sich ein Radstand von 2.599 mm. Von den Radnaben aus gemessen, ist der Karosserieüberhang nach vorn lediglich 780 mm lang, nach hinten sind es nur 717 mm. Der ID. Polo GTI ist 1.513 mm hoch, in der Breite sind es 1.816 mm. Damit liegen seine Dimensionen auf dem Level des 2026 ausgelaufenen Polo GTI⁵ der Verbrennerwelt. Der elektrische ID. Polo bietet allerdings deutlich mehr Platz im Innen- und Kofferraum – an dieser Stelle punktet die optimale Raumausnutzung des Modularen E-Antriebsbaukasten (MEB+).

GTI-Frontpartie. Der ikonische rote Streifen ist das bekannteste GTI-Erkennungszeichen. Er spannt sich unterhalb der für den neuen ID. Polo GTI typischen LED-Lichtleiste über die gesamte Breite des GTI. Links in den roten Streifen eingepasst: das in 3D gearbeitete GTI-Logo. Darüber erschließen sich als Querspange die serienmäßige LED-Lichtleiste, das illuminierte VW-Zeichen sowie die neuen und im Fall des GTI serienmäßigen „IQ.LIGHT – LED-Matrix-Scheinwerfer“. Es ist das leistungsstärkste Lichtsystem aller ID. Modelle. Nach unten folgt der Stoßfänger, der im wieder aufgelegten GTI-Farbton „Tornadorot“ (erstmalig eingeführt 1986 mit dem Golf GTI II) besonders gut mit der roten GTI-Linie und dem ebenfalls roten GTI-Logo harmonisiert. Seitlich ist vertikal jeweils ganz außen im Stoßfänger ein schmaler LED-Streifen angeordnet, der die Breite des ID. Polo GTI betont und der Frontpartie gleichzeitig ein Plus an optischer Stabilität verleiht. Ganz unten folgt der Lufteinlass für die Klimatisierung des Innenraums und Batteriesystems – schwarz und in einem für den GTI typischen Wabenmuster designt. Hier sind jeweils außen zwei rot lackierte Vertikalelemente eingearbeitet, deren Design an die Schleppösen aus dem Motorsport erinnert. Last but not least sorgt ein Frontspoiler im Stil eines Motorsport-Splitters dafür, dass der GTI sowohl optisch als auch aerodynamisch perfekt auf die Straße gedrückt wird.

GTI-Seitenpartie. Ein stabilisierendes Design-Element ist die geradlinige Fensterbrüstung – ihre Linie spannt sich von der Frontpartie über die A-Säule bis in den Beginn der C-Säule hinein. Im Verbund mit der darunter parallel verlaufenden und erst über dem hinteren Radlauf ansteigenden Charakterlinie, den klaren Türflächen und dem stabilen Seitenschweller entsteht eine positive Spannung – so, wie es typisch für einen Volkswagen und einen GTI ist. Die Seitenschweller sind nach unten hin mit



Medieninformation

schwarzen Kunststoffelementen verkleidet, die den Wagen aerodynamisch perfektionieren und ihn optisch zusammen mit den großen Rädern sportlich tief auf die Straße drücken. Ein feines Detail am Rande: der jeweils hinten im Schweller integrierte rote GTI-Schriftzug. Der Schweller selbst wird nach vorn rein stilistisch bis in den unteren Abschluss des Stoßfängers und nach hinten bis in den markanten Diffusor des GTI verlängert. Das typischste VW-Merkmal der Silhouette ist die vom ersten Golf des Jahres 1974 abgeleitete C-Säule. Die visuelle Stabilität der C-Säule fließt förmlich in die Karosserie und die hinteren Radläufe hinein und verleiht diesem Bereich eine besondere Kraft.

GTI-Räder. Eine eigene visuelle Dynamik entwickeln die 19-Zoll-Leichtmetallräder des ID. Polo GTI. Zwei Räder stehen zur Wahl: die Serienfelge „Cape Town“ und das optionale Rad „Wörthersee“. Beide Leichtmetallräder sind typische Beispiele für die konsequente Weiterentwicklung der GTI-DNA. Das Design der Serienfelge „Cape Town“ ist eine Neuinterpretation der GTI-Felge „Denver“, die für den Golf V entwickelt wurde und unter den GTI-Fans Kultstatus besitzt. Die optionale Felge „Wörthersee“ indes darf als Hommage an das GTI-Treffen am Wörthersee in Österreich und damit als Verneigung vor den GTI-Fans interpretiert werden. Spannend ist dabei, dass der Prototyp dieser Felge 2023 den ID. Concept GTI zierte – die Studie des ID. Polo GTI. Die eigens für den elektrischen GTI entwickelte Felge weist acht Doppelspeichen und einen markanten Außenbereich aus ebenfalls acht Halbkreis-Öffnungen auf; die Innenflächen der Felgen sind schwarz ausgeführt, die Ränder der acht Halbkreis-Öffnungen indes hochglanzpoliert. Fest steht: Eigene Felgendesigns – beginnend mit dem legendären „Pirelli“-Leichtmetallrad des Golf GTI I – gehören seit jeher zu den prägenden Merkmalen eines GTI. Wie die „Pirelli“- und „Denver“-Felgen, könnten auch die 19-Leichtmetallräder des ID. Polo GTI das Potenzial haben, Kultstatus zu erlangen.

GTI-Heckpartie. Anders als die weniger starken Modelle der neuen Baureihe besitzt der ID. Polo GTI einen Dachkantenspoiler, der in der Mitte optisch markant geteilt ist. Unter dem Spoiler spannt sich die Heckscheibe bis weit in die C-Säulen hinein, betont so die Breite des ID. Polo GTI und sorgt zugleich von innen für eine gute Sicht nach hinten. In der Ebene darunter ist es die glasüberbaute LED-Querspange der Rückleuchten, die zusammen mit dem horizontal aufgebauten und in Wagenfarbe lackierten Bereich darunter eine souveräne, sportlich knackige und zugleich sympathische Wirkung erzeugt. Der ID. Polo GTI ist serienmäßig mit der „IQ.LIGHT“-Version der Rückleuchten ausgestattet, deren jeweils zwei äußeren, nahezu rechteckige LED-Elemente in 3D ausgeführt sind. Sie wirken dadurch, als würden sie frei in der GTI-Heckpartie schweben („3D-Diamant-Effekt“ genannt). Beleuchtet sind beim GTI auch die Querstreifen in der Rücklichtspange und das VW-Logo. Kraftvoll ausgeführt ist der zweiteilige, schwarze Heckdiffusor. Nach hinten ragt er über die Karosserie hinaus und schützt so die lackierten Flächen des Stoßfängers. Seitlich geht der Diffusor ganz unten auf einer imaginären Linie in die Seitenschweller über. Im Zusammenspiel des eigenständigen Dachkantenspoilers, des zu den Seiten hin ebenfalls eigenständigen Stoßfängers und dem nur bei diesem Modell eingesetzten Diffusor ist der neue ID. Polo GTI auch ohne die drei legendären Buchstaben sofort als GTI zu erkennen. Schön, dass dieser Polo das rote GTI-Zeichen dennoch unter dem VW-Logo trägt.



Medieninformation

Sechs Farben für den GTI. Zu den klassischen Farben aller GTI gehören Silber, Schwarz, Rot und Weiß. Dieses Spektrum wird es auch für den neuen ID. Polo GTI geben. Ergänzt wird das Farbprogramm zudem um zwei weitere Töne. Die sechs Farben nennen sich: „Tornadorot Uni“, „Candy-Weiß Uni“, „Oyster Silver Metallic“, „Celestial Blue Metallic“, „Magnetic Grey Metallic“ und „Grenadillschwarz Metallic“.

DAS GTI-INTERIEUR

Innen durch und durch GTI. Die Farben Rot und Schwarz (Farbton „Soul“) dominieren den Innenraum des ID. Polo GTI. Es sind feine und zugleich markante optische Details sowie speziell für den Kompaktsportwagen entwickelte Features, mit denen sich der ID. Polo GTI von den Modellen „Trend“, „Life“ und „Style“ differenziert. In der neu entwickelten Cockpit-Landschaft fallen sofort die roten Elemente ins Auge: Rot abgesetzt sind die Ziernähte im neuen GTI-Sportlenkrad; in Rot eingearbeitet ist auf 12 Uhr eine Markierung im Lenkradkranz, wie sie auch im Motorsport eingesetzt wird, um das Handling auf der Rennstrecke zu vereinfachen. Ein schmaler roter Streifen erstreckt sich zudem über die gesamte Breite des Armaturenbretts. Mit allen diesen Details korrespondieren die ebenfalls roten Ziernähte in den Türen, die einen sportlichen Kontrast zum schwarzen und edlen „ArtVelours Eco Soul“ bilden, mit dem im oberen Bereich die Türtafeln verkleidet sind. Dass Volkswagen auch auf die kleinsten Details großen Wert legt, spiegelt sich in den GTI-Plaketten wider, die am vorderen Ende der roten Ziernähte in den Türen zu finden sind. Rote Ziernähte veredeln zudem die vorderen Außenkanten der serienmäßigen Top-Sportsitze vorn und der Rücksitzanlage. Optional sind die Vordersitze 12-fach elektrisch einstellbar sowie mit einer Massage-Funktion ausgestattet; der Fahrersitz verfügt in diesem Fall über eine Memory-Funktion. Die äußeren Kontaktflächen der Sitzanlage sind in „ArtVelours Eco Soul“ ausgeführt. Auf den Innenflächen der Sitze kommt ein Stoff zum Einsatz, der mit seinen großen Karos das legendäre Schottenkaro der historischen GTI-Modelle neu interpretiert. In die integrierten Kopfstützen der vorderen Sportsitze eingearbeitet ist das rote GTI-Zeichen. Das findet sich – beleuchtet – auch in der angedeuteten 6-Uhr-Spanne des Multifunktions-Sportlenkrads des GTI wieder. Dort ist der Push-Button für das neue Fahrprofil „GTI“ integriert. Wer ihn betätigt, aktiviert eine besonders sportliche Abstimmungsstufe des GTI.

Neues Fahrprofil „GTI“. Sobald der Fahrer im Multifunktionsportlenkrad den GTI-Push-Button betätigt, startet ein nur für dieses Modell entwickeltes Fahrprofil: „GTI“. Es ist im ID. Polo GTI zusätzlich zu den Profilen „Eco“, „Comfort“, „Sport“ und „Individual“ an Bord. Der „GTI“-Modus aktiviert besonders dynamische Facetten des elektrischen Volkswagen. Zum einen werden dabei mit einem Klick alle Antriebs- und Fahrwerksparameter auf maximale Sportlichkeit gesetzt: die Leistungsentfaltung der E-Maschine, die serienmäßige Progressivlenkung und das ebenfalls serienmäßige adaptive DCC-Sportfahrwerk mit seiner spezifischen GTI-Abstimmung. Gleichzeitig ist nun die „Launch Control“ aktivierbar. Darüber hinaus werden die Gurtstraffer aktiv. Im selben Moment wechseln die serienmäßige 30-Farben-Ambientebeleuchtung und das „ID. Light“ sowie das „Digital Cockpit“ farblich in den „GTI“-Modus. Und zwar wie folgt: Sobald die Lenkradtaste mit dem GTI-Zeichen betätigt wird, signalisiert ein rotes Flashsignal des „ID. Light“, dass nun die Systeme umgeschaltet werden. Gleichzeitig wechselt die Ambientebeleuchtung auf Rot. Begleitet wird die Inszenierung durch das Geräusch eines Verbrennungsmotors. Im „Digital Cockpit“ wird parallel der View „GTI“ aktiviert. In diesem Fall wird auch die rote Applikation des Armaturenbretts digital bis



Medieninformation

in das Display verlängert. Die Mitte der Instrumente dominiert nun das Powermeter mit der hier integrierten Geschwindigkeitsanzeige. Der „GTI“-View kann parallel auch über die „View“-Taste im Lenkrad aktiviert werden, der „GTI“-Modus zudem über das Infotainmentsystem. GTI-spezifische Anzeigen – zum Beispiel das Abrufen von Rundenzeiten – bietet auch das Infotainmentsystem.

„Digital-Cockpit“ mit „Retro-Anzeige“. Die Cockpit-Landschaft des neuen ID. Polo GTI ist konsequent horizontal und damit klar und ausgewogen gegliedert. Auf einer Sichtachse angeordnet sind dabei das „Digital Cockpit“ – die digitalen Instrumente – und das Infotainmentdisplay. Das „Digital Cockpit“ ist in der Diagonale 26,0 cm groß (10,25 Zoll) und zeigt eine brillante Grafik. Aktiviert der Fahrer über die „View“-Taste im Lenkrad die „Retro-Anzeige“, tauchen im „Digital Cockpit“ die Instrumente eines späten Golf I auf. Links gibt es in diesem Fall einen klassischen Tacho, rechts einen stilisierten Drehzahlmesser. Der allerdings zeigt im vollelektrischen ID. Polo GTI natürlich keine Motordrehzahlen an, sondern – als Powermeter ausgeführt – die Energieabgabe oder Energieaufnahme des Antriebs. Wie das Powermeter, sind auch andere moderne Funktionen wie etwa die Anzeige der Verkehrszeichenerkennung in das Layout der frühen 80er Jahre integriert. Das in der Mitte des Dashboards angeordnete Touchdisplay des Infotainmentsystems ist mit einer Diagonale von 32,77 cm (12,9 Zoll) so groß wie ein hochwertiges Tablet – ebenso präzise ist auch die grafische Darstellung. Ist die „Retro-Anzeige“ aktiv, werden auch hier Grafikdetails im Stile des Golf I angezeigt: Die Batterie- respektive Ladeanzeige sieht in diesem Fall zum Beispiel aus wie eine zeitgenössische Tankuhr; in die Track-Anzeige wird zudem eine Kasette – der gängige mobile Tonträger der 80er Jahre – eingeblendet.

GTI-Sportlenkrad mit eindeutigen Tasten. Neu konzipiert wurde auch das Multifunktionslenkrad mit seinen klar gegliederten Tastenfeldern. Im ID. Polo GTI ist es als griffiges Sportlenkrad mit perforierten Flächen im Kranz ausgeführt. Im Tastenquadrat links (9 Uhr) sind die Funktionen der Geschwindigkeitsregelanlage respektive je nach Ausstattung der automatischen Distanzregelung ACC und des „Connected Travel Assist“ zusammengefasst. Dort ebenfalls angeordnet: die Lautstärkeregelung. Rechts (3 Uhr) befindet sich das Tastenquadrat für die Steuerung des „Digital Cockpits“, die Aktivierung der Sprachsteuerung sowie die Taste für die im GTI serienmäßige Lenkradheizung. Das Lenkrad selbst ist im oberen und unteren Bereich (12 und 6 Uhr) abgeflacht. Hinter dem Lenkrad befinden sich die Lenkstockhebel für die Schaltung und Parkbremse (rechts) sowie die Blink-, Licht- und Scheibenwischerfunktionen (links) und die Paddle für die Rekuperationsstufen.

Digital und analog im Einklang. Separat in eine Leiste mit griffigen Tasten integriert sind in der Mittelkonsole die zentralen Klimafunktionen und zentral in der Mitte der Warnblinkschalter. In der Ebene darunter folgen die Smartphone-Ablage mit einer im GTI serienmäßigen induktiven Lademöglichkeit, zwei Cupholder und die Mittelarmlehne mit einem darunter integrierten Staufach. Zwischen Smartphone-Ablage und Cupholdern angeordnet: der für Fahrer und Beifahrer gleichermaßen gut erreichbare Drehregler für die Audio-Bedienung, über den die Lautstärke eingestellt wird, aber auch Songs und Sender per Track-Funktion gewechselt werden können. Deutlich weiterentwickelt wurde das im ID. Polo GTI ebenfalls serienmäßige „ID. Light“: Die intuitiv vom Fahrer wahrgenommene Lichtleiste erstreckt sich im unteren Bereich der Windschutzscheibe erstmals nicht nur über die Breite der



Medieninformation

Instrumententafel, sondern nun bis in die Vordertüren hinein. Ebenfalls neu: die ergonomisch optimal greifbaren Türöffner. Als ein Bedienfeld ausgeführt sind in der Fahrertür zudem die vier Tasten für die elektrischen Fensterheber und die Einstellungen der Außenspiegel.

DER GTI-ANTRIEB

226-PS-GTI-E-Antrieb. Das Antriebssystem des ID. Polo GTI ist eine Neukonstruktion mit der Bezeichnung APP290. APP steht dabei für die achsparallele Anordnung (Axial Parallel Position), die 290 für das maximale Drehmoment der E-Maschine in Newtonmetern. Im ID. Polo GTI entwickelt sie eine Höchstleistung von 166 kW (226 PS)¹ und erreicht dabei Drehzahlen von bis zu 15.000 U/min. Ruft der Fahrer die volle Leistung ab, beschleunigt der ID. Polo GTI in nur 6,8 Sekunden² auf 100 km/h. Die Höchstgeschwindigkeit des Kompaktsportwagens wird bei 175 km/h aberegelt. Zu den weiteren Komponenten des Antriebssystems gehören unter anderem ein 1-Gang-Getriebe und ein neu entwickelter Pulswechselrichter. Der Pulswechselrichter koordiniert die Leistungs- und Drehmomententwicklung sowie die Rekuperation des Antriebs. Zudem wandelt diese Leistungselektronik den Gleichstrom der Batterie (DC) in den von der E-Maschine benötigten Wechselstrom (AC) um.

52-kWh-GTI-Batterie. Zwischen der Vorder- und Hinterachse befindet sich im Fahrzeugboden das flache Lithium-Ionen-Batteriesystem des ID. Polo GTI: die neue „Konzern-Einheitszelle“. Für das Batteriesystem kommt die Cell-to-Pack-Technologie zum Einsatz, bei der die Zellen ohne den Zwischenschritt über Modulgehäuse direkt zu einem Batteriepack zusammengeführt werden. Drei dieser Batteriepacks bilden den Energiespeicher im Batteriesystem. Dessen Gehäuse verstärkt parallel die Karosseriestruktur. Der Netto-Energiegehalt der im GTI eingesetzten Nickel-Mangan-Kobalt-Variante (NMC) beträgt 52 kWh. An der Wallbox oder öffentlichen AC-Ladepunkten kann die Batterie mit 11 kW geladen werden. Beim DC-Schnellladen steht indes eine Ladeleistung von bis zu 105 kW zur Verfügung; die Dauer für das DC-Laden von 10 bis 80 Prozent mit maximaler Ladeleistung liegt dank einer besonders konstant verlaufenden Ladekurve bei rund 24 Minuten².

Neuer Sound bei niedrigem Tempo. Neu entwickelt wurde auch der Außensound des ID. Polo GTI. Der Punkt: Bei niedrigen Geschwindigkeiten von bis zu 20 km/h ist auf zahlreichen EU-Märkten ein für Passanten hörbarer Sound der nahezu lautlosen E-Autos vorgeschrieben. Jetzt hat Volkswagen einen neuen Markensound designt, der 2026 erstmals in Verbindung mit den neusten ID. Modellen wie dem ID. Polo GTI zum Einsatz kommen wird. Eingeflossen sind hier verschiedenste Parameter, um das Klangerlebnis so angenehm und faszinierend wie möglich zu gestalten. Aktiv ist der neue Sound bis 25 km/h in allen Fahrstufen und Fahrprofilen. Im Fahrprofil „Sport“ wird bis 50 km/h ein besonders charismatischer Sportsound erzeugt. Der Klangteppich wird dabei in Abhängigkeit von fahrrelevanten Größen wie der Geschwindigkeit, der Fahrpedalstellung und dem Antriebsmoment in Echtzeit angepasst.



Medieninformation

DAS GTI-FAHRWERK

GTI-DCC-Fahrwerk. An die hohe Leistung und auf die Performance eines GTI abgestimmt wurde das neu entwickelte Fahrwerk. Ziel war es hier, ein hochpräzises, besonders agiles und dennoch absolut alltagstaugliches Fahrwerkssystem zu entwickeln. Das Grundlayout des GTI-Fahrwerks bilden eine MacPherson-Vorderachse und eine Verbundlenker-Hinterachse. Das Zusammenspiel dieser beiden neuen Achsen ist geprägt durch ein Höchstmaß an Linearität – ein Fahrverhalten, das dem Fahrer ein maximal präzises Feedback vermittelt. Gekoppelt sind beide Achsen im ID. Polo GTI serienmäßig an das elektronisch gesteuerte DCC-System – eine adaptive Regelung der Dämpfer. Perfektioniert wird das Fahrverhalten zudem durch eine ebenfalls serienmäßige Vorderachsquersperre (VAQ), wie sie auch in den Golf GTI⁶ Modellen eingesetzt wird. Das Zusammenspiel aller Komponenten ermöglicht im neuen ID. Polo GTI eine außerordentlich große Spreizung zwischen maximaler Sportlichkeit und hohem Komfort. Faszinierend ist zudem die Art und Weise, wie der Kompaktsporthwagen in Kurven nahezu spielerisch ein Höchstmaß an Querdynamik erlaubt und meistert. Dadurch bietet der ID. Polo GTI Fahrspaß pur. Für eine optimale Verzögerung sorgt indes das neue One-Box-Bremssystem mit Scheibenbremsen an der Vorder- und Hinterachse. Die Bremse ist ausgesprochen gut dosierbar. Das System ist darüber hinaus sehr leicht und bietet eine effiziente Rekuperationsleistung.

Die MacPherson-Vorderachse im GTI. Vorn kommt im ID. Polo GTI eine MacPherson-Achse zum Einsatz. Perfektioniert werden die Eigenschaften der Achse durch eine steife und optimale Anbindung des Stabilisators an einen Hilfsrahmen. In die MacPherson-Federbeine des GTI integriert: die DCC-Dämpfer. Sie wirken sich mit ihrer innovativen Steuerung ebenso positiv auf die Fahrdynamik wie auf den Fahrkomfort aus. Spezifische Federbeinlager optimieren parallel das Ansprechverhalten. Die Vorderachse wurde zudem über verschiedene weitere Einzelmaßnahmen für den ID. Polo GTI spezifiziert. Hierzu gehören Modifikationen im Bereich der Schwenklager, des Stabilisators, des Bremssystems und der im GTI serienmäßigen Progressivlenkung.

Die Verbundlenker-Hinterachse im GTI. Volkswagen hat die leichte Verbundlenker-Hinterachse ebenfalls aufwendig für ID. Polo GTI spezifiziert. Durch einen eigenen Achskörper wurde die Hinterachse zum Beispiel steifer, das Fahrverhalten dadurch noch präziser. Zudem kommen neben den geregelten DCC-Dämpfern neue GTI-Federn zum Einsatz. Angepasst wurden auch an der Hinterachse die Bremsen. Generell gilt für die Verbundlenker-Hinterachse des ID. Polo, dass Details wie verklebte Gummiunterlagen der Schraubenfedern den Komfort und die Akustik optimieren. Ein passiver Schwingungstilger reduziert zudem niederfrequente Abrollgeräusche im Innenraum. Schräggestellte Achsführungslager mit innovativer Zwei-Komponententechnik reduzieren ebenfalls Geräusche und Vibrationen und sorgen für eine verbesserte Führung der Achse und somit für ein Plus an Fahrstabilität.

Die DCC-Regelung im Detail. Die adaptive Fahrwerksregelung DCC des ID. Polo GTI reagiert permanent auf die Fahrbahn und die Fahrsituation. Über das jeweils eingestellte Fahrprofil – „Eco“, „Comfort“, „Sport“, „Individual“ und „GTI-Modus“ – kann das Fahrwerk individuell vom Fahrer konfiguriert werden. Das Spektrum reicht hier von einer komfortorientierten bis hin zu einer extrem dynamischen Abstimmung. In jedem der Fahrprofile wird für jedes Rad in Sekundenbruchteilen die erforderliche Dämpfung



berechnet und an den GTI-Stoßdämpfern eingestellt. Dabei sorgt eine Anpassung der radindividuellen Dämpfung für ein besonders agiles und präzises Handling.

Die VAQ im Detail. Als einziger ID. Polo verfügt der GTI über die elektronisch geregelte Vorderachsquersperre. Im Vergleich zu rein mechanischen Sperren bietet die GTI-Differenzialsperre Vorteile wie einen variablen Sperrgrad – und zwar im Abgleich mit dem elektronischen Stabilisierungsprogramm (ESC) und der elektronischen Differenzialsperre (XDS). Dadurch ist es möglich, negative Einflüsse auf die Lenkpräzision, wie sie bei mechanischen Sperren auftreten, zu vermeiden. Über eine Lamellenkupplung optimiert die Sperre die Traktion und das Handling in schnell gefahrenen Kurven. Der Haupteffekt der Differenzialsperre ist es, dass sie – sobald das kurveninnere Vorderrad des ID. Polo GTI unter Antriebslast das Drehzahlniveau des kurvenäußeren Rads erreicht – das Antriebsdrehmoment asymmetrisch auf beide Vorderräder verteilen kann. Durch die Vorderachsquersperre und ihren Torque-Vectoring-Effekt wird die Traktion perfektioniert, die Performance optimiert und das Handling neutraler.

Ein typischer GTI. Das DCC-Sportfahrwerk des ID. Polo GTI vermittelt im Zusammenspiel mit der sehr hohen Verwindungssteifigkeit der Karosserie von ca. 30.000 N/° (plus 50 Prozent gegenüber dem Polo der Verbrennerwelt), dem Vorderradantrieb über die elektronisch geregelte Differenzialsperre und die serienmäßige Progressivlenkung ein typisches GTI-Fahrgefühl. Dabei ähnelt der elektrische Kompaktsporthwagen mit seinem Antriebs- und Fahrverhalten eher einem aktuellen Golf GTI⁶ als dem 2026 ausgelassenen Polo GTI⁵.