

**Presse**information



**Volkswagen**

**Der neue up! GTI**

**International Media Drive**

**Januar 2018**



## Inhalt

### Der neue up GTI

### International Media Drive

#### Auf den Punkt

Wichtige Eigenschaften des neuen up! GTI	Seite 03
Wichtige Ausstattungsdetails des neuen up! GTI	Seite 03
Der up! GTI – Hommage an eine Ikone	Seite 03

#### Zentrale Aspekte

Die GTI-Transformation	Seite 06
Die GTI-Maschine	Seite 06
Das GTI-Exterieur	Seite 08
Das GTI-Interieur	Seite 09
Die GTI-Ausstattung	Seite 10
Die GTI-Historie	Seite 12

#### *Hinweise:*

*Diese Presseinformation sowie Bildmotive und Filme zum neuen up! GTI finden Sie im Internet unter [www.volkswagen-media-services.com](http://www.volkswagen-media-services.com). Benutzerkennung: upgti18; Kennwort: VWnewup2018.*

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



Wolfsburg, Januar 2018

## DNA des Ur-GTI – Neuer up! GTI dynamisiert die Welt der Kleinen

---

### Auf den Punkt

#### **Wichtige Eigenschaften des neuen up! GTI**

- Der up! GTI bringt das Konzept der Ikone GTI in das Kleinwagen-Segment: mit 115 PS, 200 Nm, 196 km/h und 8,8 s (0-100 km/h).
- Der up! GTI ist aufgrund seiner Abmessungen und Leistung auf den Spuren des ersten Golf GTI von 1976 unterwegs. Das jedoch mit moderner TSI-Technologie und intelligenter Konnektivität.
- Der up! GTI ist über das Smartphone jederzeit online. Egal ob zum Musikhören oder Navigieren.
- Der up! GTI ist das erste Fahrzeug der Marke Volkswagen, das nach der neuen WLTP-Verbrauchsmessung zugelassen wurde.

#### **Wichtige Ausstattungsdetails des neuen up! GTI**

- Saubere Sache: up! GTI ist mit Otto-Partikelfilter ausgestattet und erfüllt die neue Abgasnorm Euro AG.
  - GTI-Insignien: Doppel-Seitenstreifen wie der Ur-GTI, rote Zierleisten, GTI-Leichtmetallfelgen und Karo-Stoff „clark“.
  - Vier Lackierungen: up! GTI startet in den Farben „pure white“, „red“, „dark silver metallic“ und „black pearl“.
  - Exklusive Details: up! GTI hat serienmäßig Infotainmentsystem, Klimaanlage und Ambientebeleuchtung an Bord.
- 

#### **Der up! GTI – Hommage an eine Ikone**

**Sportler im Format des Ur-GTI.** Er ist der kleine GTI, mit dem sich jüngere Autofahrer einen Traum erfüllen und nicht mehr ganz so junge Autofahrer einen Traum zurückholen: 42 Jahre nach dem Debüt des ersten Golf GTI startet der neue up! GTI durch. Ein Sportler im Format des Ur-GTI. Konzept und Leistung des 85 kW / 115 PS starken up! GTI orientieren sich am 1976 vorgestellten Golf GTI I mit 81 kW / 110 PS. Als kompaktes Kraftpaket ist der neue up! GTI eine Hommage an diese Ikone – mit knackigen Dimensionen, niedrigem Gewicht, kraftvollem und sparsamem Motor (WLTP-

#### **Kontakt:**

#### **Volkswagen Kommunikation**

#### **Produktkommunikation**

Christoph Peine  
Sprecher Baureihe Small  
Tel: +49 5361 9-  
christoph.peine@volkswagen.de



#### **Mehr unter**

[volkswagen-media-services.com](http://volkswagen-media-services.com)



Verbrauch: kombiniert 5,7 bis 5,6 l/100 km), erhöhten Abtriebswerten an der Hinterachse, einem Sportfahrwerk sowie den typischen Insignien eines GTI (u.a. roter Streifen im Kühlergrill, rote Bremssättel, Sitzbezüge im Karo-Muster „clark“). Fest steht, dass der 196 km/h schnelle Sportler eine neue Fahrspaß-Dimension in die Klasse der Kleinen transferiert und damit die Brücke zum kompakten Golf GTI der ersten Stunde schlägt. Typisch GTI dabei: das ausgefeilte Sportfahrwerk. Es sorgt einerseits für die Agilität eines Go-Karts, bietet aber andererseits einen hohen Komfort. Als erster up! wird der GTI zudem mit Otto-Partikelfilter angeboten; der up! GTI erfüllt mit diesem Katalysatorsystem die neue europäische Abgasnorm Euro 6 AG. Auch der stärkste aller up! bleibt indes erschwinglich: Wie einst im Golf GTI I, ist die hohe Leistung im neuen up! GTI nicht an hohe Preise gekoppelt. Beispiel Deutschland: Im Land des GTI-Erfinders ist das Topmodell der Baureihe für 16.975 Euro zu haben – inklusive Sportfahrwerk (15 mm tiefere Karosserie), Klimaanlage, Ambientebeleuchtung, neu designten 17-Zoll-Leichtmetallfelgen („Brands Hatch“) und Infotainmentsystem.

**up! GTI mit der DNA des GTI I.** Mit dem neuen up! GTI schickt Volkswagen seine Kunden auf eine Zeitreise durch vier Jahrzehnte: Als der erste GTI in den 70er Jahren auf den Markt kam, demokratisierte er die schnellen Pisten dieser Welt. Dort, wo bislang die großen Limousinen und teuren Sportwagen die Pace machten, mischte nun auf einmal der neue, kompakte Volkswagen das Feld auf. Zu erkennen war der GTI von vorn sofort an seinem roten Streifen im schwarzen Kühlergrill, an den schwarzen Doppelseifen über den Seitenschwellern und hinten an einem ebenfalls schwarzen Rahmen auf der Heckklappe. Seine 110 PS trafen auf nur 810 kg Leergewicht. Die wichtigsten Fahrleistungen des damaligen Newcomers und heute im Topzustand teurer als ein neuer up! GTI gehandelten Oldtimers: 182 km/h als Vmax und 9,0 Sekunden für den Sprint von 0 auf 100 km/h. Ein dynamisches Antriebsgemisch, integriert in eine kompakte Karosserie (3.705 mm Länge, 1.628 mm Breite ohne Außenspiegel, 1.390 mm Höhe), die scharf wie mit dem Messer geschnitten designt und klassisch lackiert



war. Die Farben zur Markeinführung: „Marsrot“ und „Diamant-Silber“; später etablierten sich zudem Weiß und Schwarz als GTI-Lackierungen. Bis heute beeinflusst dieser erste GTI Ingenieure und Designer rund um den Globus.

**Reine Lehre des Sportwagens.** Der neue up! GTI setzt diese reine Lehre des leichten und schnörkellosen Sportwagens im Kompaktformat fort: viel Leistung in einem kompakten, knackig designten, fahraktiv ausgelegten und sparsamen Wagen. Damals, 1976, war ein Kompakter wie der Golf ähnlich groß wie 2018 ein moderner City-Spezialist im Stile des up!: 3.600 mm misst der up! GTI in der Länge, 1.478 mm in der Höhe und 1.641 mm (ohne Außenspiegel) in der Breite. Damit ist er zwar 105 mm kürzer als ein Golf GTI I, dafür aber 88 mm höher und 13 mm breiter. Innen punktet der Neue zudem mit einem Platzangebot auf dem Level des Ur-GTI. Packt man nun noch die antriebstechnischen GTI-Gene der Neuzeit – einen 200 Nm starken Turbomotor – in die ebenso klar und scharf designte Karosserie des up!, dann feiert das Konzept des ersten Golf GTI ein faszinierendes Comeback.



## Zentrale Aspekte

### **Die Spezifikationen des up! GTI im Detail**

#### **Die GTI-Transformation**

**GTI der Neuzeit.** Die Eckdaten des neuen up! GTI lesen sich wie die eines in die Neuzeit katapultierten Golf GTI I. Gewicht: 1.070 kg (deutlich mehr Airbags, Steuergeräte und hochfeste Stähle). Vmax: 196 km/h. 0-100 km/h: 8,8 Sekunden. Farben: wieder klassisch und typisch für den GTI – die Uni-Töne „pure white“, „red“, „dark silver metallic“ und „black pearl“. Das Dach des weißen, roten und silbernen up! GTI ist optional zudem in der Kontrastfarbe „black“ erhältlich. Knackig abgestimmt: das Sportfahrwerk und die Kennlinie der elektromechanischen Servolenkung. Ein Sound-Aktuator sorgt dafür, dass der up! innen wie ein GTI klingt, draußen aber mit der City kompatibel ist.

#### **Die GTI-Maschine**

**Am Anfang war der Motor.** Die Geschichte des up! GTI begann ähnlich wie in den 70er Jahren, als ein kleines Team von Motorsport-Enthusiasten den ersten Golf GTI entwickelte: Sie schnapten sich den stärksten Motor, der in das kompakte Auto passte (Vierzylinder, 1.588 cm<sup>3</sup>, elektrische Einspritzung, K-Jetronic). So war es auch diesmal: Die Crew entschied sich für den 1.0 TSI – einen aufgeladenen Benzindirekteinspritzer, wie er zum Beispiel auch im aktuellen Polo und Golf zum Einsatz kommt. Der Dreizylinder-TSI mit 999 cm<sup>3</sup> Hubraum ist ein kompaktes und leichtes Triebwerk der Motorenfamilie EA211. Zu den konstruktiven Merkmalen gehören zwei obenliegende Nockenwellen, die via Zahnriemen angetrieben werden. Beide Nockenwellen sind verstellbar, um die Emissions- und Verbrauchswerte zu reduzieren und die Leistungsentfaltung zu optimieren. Für Power und Effizienz sorgen Feinheiten wie ein Turbolader mit elektrischem Wastegate-Steller, ein Saugrohrmodul mit integriertem Ladeluftkühler und ein in den Zylinderkopf integrierter Abgaskrümmter. Mit einem Druck von 350 bar wird



das Kraftstoffgemisch direkt in die Brennräume gespritzt. So ausgestattet, entwickelt der kleine und leichte Vierventiler zwischen 5.000 und 5.500 U/min besagte 115 PS. Das maximale Drehmoment von 200 Nm wuchtet der Direkteinspritzer im Bereich von 2.000 bis 3.500 U/min über ein 6-Gang-Schaltgetriebe an die Vorderachse. Zum Vergleich: Der Golf GTI stellte 1976 bei 5.000 U/min 140 Nm zur Verfügung.

**Otto-Partikelfilter.** Als einer der ersten Volkswagen startet der up! GTI mit einem motornah angeordneten Otto-Partikelfilter durch. Die Partikelemissionen werden durch den Einsatz des Partikelfilters um bis zu 95 Prozent reduziert. Nach dem Durchströmen des Turboladers wird das Abgas direkt in den Otto-Partikelfilter geleitet; der arbeitet aufgrund seiner speziellen Beschichtung parallel als klassischer Katalysator. Im ersten Bauteil der Abgasreinigung wird der Ruß („C“) zurückgehalten und in den Regenerationsphasen in Kohlendioxid („CO<sub>2</sub>“) umgewandelt. Die Katalysatorfunktion reduziert parallel drei weitere Emissionskomponenten aus dem Abgas: Kohlenmonoxid („CO“), Stickstoffoxid („NO<sub>x</sub>“) und Kohlenwasserstoff („C<sub>m</sub>H<sub>m</sub>“). Durch katalytische Reaktionen werden daraus ebenfalls Kohlendioxid („CO<sub>2</sub>“) sowie Stickstoff („N<sub>2</sub>“) und Wasser („H<sub>2</sub>O“). Ein zweiter Drei-Wege-Katalysator gewährleistet, dass die Grenzwerte auch unter hoher Belastung eingehalten werden. So erfüllt der up! GTI bereits die aktuelle europäische Abgasnorm Euro 6 AG.

**Zulassung nach WLTP.** Der Verbrauch und die Emissionen des up! GTI wurden nach dem neuen WLTP-Messverfahren (Worldwide Harmonized Light-Duty Vehicles Test Procedure) ermittelt. Ebenfalls neu: die RDE-Tests (Real Driving Emissions); dabei werden die Emissions- und Verbrauchswerte im realen Betrieb auf der Straße überprüft. Nach WLTP ergibt sich ein kombinierter Verbrauch von 5,7 bis 5,6 l/100 km; der entsprechende NEFZ-Wert beträgt 4,8 l/100 km. Der ebenso effiziente wie drehfreudige TSI macht den neuesten up! trotz des niedrigen Verbrauchs zu einem der agilsten Autos seiner Klasse.



## Das GTI-Exterieur

**GTI-Frontpartie.** Daran hat sich in den letzten 42 Jahren nichts geändert: Ein GTI ist sofort als GTI zu erkennen. Dank der GTI-Insignien. Sie sind eine Art Volkswagen Echtheitszertifikat. Vorn ist es der rote Querstreifen im Kühlergrill. Darüber eingearbeitet: das GTI-Logo. Ebenfalls ein Merkmal aller GTI der Gegenwart: das typische Wabenmuster der mattschwarzen Kühlergrillgitter. Darüber hinaus geht der up! GTI eigene Wege. Zum Beispiel mit der charakteristischen Querspange im Stoßfänger; die ist beim up! GTI in Hochglanz-Schwarz ausgeführt. Links und rechts sind hier die runden Nebelscheinwerfer und Abbiegelichter integriert. Ebenfalls in einem Hochglanz-Schwarz lackiert: die Einfassung dieses Bereiches. Sie betont die Breite des kraftvollen up! GTI. Nach unten hin wird der Stoßfänger durch einen Splitter (ein Frontspoiler im Motorsport-Stil) begrenzt; oberhalb dieses Splitters befindet sich ein weiterer (sehr schmaler) Lufteinlass für den Turbomotor.

**GTI-Silhouette.** Seitlich ist der stärkste aller up! ebenfalls sofort als GTI auszumachen. Hier sind es Features wie die schwarzen Doppel-Querstreifen über den breiten Seitenschweller-Abdeckungen, mit denen der up! den Ur-GTI zitiert. Die Breite und der Abstand zwischen den Streifen ist angelehnt an die Maße ihrer Pendants am Golf GTI der ersten Serie. Dazu passend in Hochglanz-Schwarz: die Außenspiegel-Kappen. Darunter angebracht: das seitliche GTI-Logo. Neu designt wurden die serienmäßigen 17-Zoll-Leichtmetallräder des up! GTI. Sie tragen den Namen der legendären Rennstrecke „Brands Hatch“ vor den Toren Londons. Zwischen den glanzgedrehten Speichen der neuen Räder gut zu erkennen: die rot lackierten Bremssättel an der Vorderachse (als erster up! hat der GTI eine 15-Zoll-Bremse an Bord). Die von Volkswagen R entwickelten Räder stehen besonders knackig in den Radhäusern, da die Einpresstiefe um 4 mm verkleinert und die Spurtweite an der Vorder- und Hinterachse um 8 mm vergrößert werden konnte. Das serienmäßige Sportfahrwerk inklusive Tieferlegung um ca. 15 mm trägt ebenfalls zur dynamischeren Optik bei.





**GTI-Heckpartie.** Die Heckklappen aller up! Modelle sind schwarz. Deshalb ist dieses Detail quasi automatisch im farblichen Stil des ersten Golf GTI gehalten. Dazu passen die abgedunkelten Seitenscheiben im Fond. Oben an der Heckklappe gibt es einen neu gestalteten Heckspoiler, der optisch die Dachlinie verlängert. Dieser schwarze Spoiler ist größer als bei allen anderen up!. Das allerdings hat nicht allein stilistische Gründe; vielmehr sorgt der größere Dachkantenspoiler für einen höheren Anpressdruck an der Hinterachse und damit für optimierte Fahreigenschaften bei höheren Geschwindigkeiten. Im unteren Bereich der Heckklappe sind es ein roter Zierstreifen und das GTI-Logo, mit dem sich der Volkswagen als bislang stärkster up! ausweist. Weitere GTI-Merkmale: der mattschwarze Diffusor im Heck und das verchromte Endrohr der Abgasanlage.

## Das GTI-Interieur

**GTI-Insignien.** Bereits der erste GTI hatte es: das klassische Karo-Muster mit weißgrauen und roten Streifen auf schwarzem Grund. Und natürlich werden auch die Mittelbahnen der Sitze des neuen up! GTI mit diesem Stoff veredelt. Er nennt sich „clark“ – genau wie im Polo GTI und Golf GTI (dort „Clark“ geschrieben). Die Außenflanken der Sitze sind schwarz. Zu den weiteren GTI-Insignien gehören im Innenraum GTI-Türeinstiegsleisten, ein spezieller GTI-Schaltknauf und ein spezifisches GTI-Multifunktionslenkrad in Leder mit roten Ziernähten und GTI-Logo in der vertikalen Spange. Ebenfalls mit Leder bezogen: der Handbremshebel. Zudem ein „Muss“ in einem GTI: Dachhimmel und Dachsäulenverkleidungen im sportlichen Schwarz. Edel: eine rote Ambientebeleuchtung. Im farblichen Einklang mit den schwarzen und roten Interieur-Elementen steht das Dashpad im Dessin „pixels red“. Für einen edlen Kontrast sorgen die verchromten Einfassungen der Luftausströmer, der Bedienelemente und der Instrumente. In Wagenfarbe lackiert: die Türbrüstungen.



## Die GTI-Ausstattung

**Exklusive GTI-Features.** Der up! GTI geht mit einer deutlich erweiterten Serienausstattung an den Start. Über die bereits skizzierten GTI-Insignien und -Details hinaus gehören zu diesem Plus an Ausstattung unter anderem Features wie das Radiosystem „Composition“, sechs Lautsprecher, eine USB-Schnittstelle (Deutschland), die Klimaanlage, Sitzheizung, elektrisch einstell- und beheizbare Außenspiegel, Nebelscheinwerfer mit statischem Abbiegelicht und wie beschrieben das Sportfahrwerk. Serienmäßig ist der up! GTI in „pure white“ mit zwei Türen (optional vier) erhältlich. Als Sonderausstattung sind Features wie ein Panorama-Ausstell-/Schiebedach, das „drive pack plus“ (City-Notbremsfunktion, automatische Fahrlichtschaltung mit „Leaving home“- und „Coming home“-Funktion, Geschwindigkeitsregelanlage, Regensensor), „Rear View“ (Rückfahrkamera), „maps + more dock“ (Docking-Schnittstelle zur Smartphone-Integration für Funktionen wie Navigation und Mediathek) oder das 300 Watt starke 8-Kanal-Soundsystem „beats“ erhältlich. Wie auch immer ein neuer up! GTI konfiguriert wird: Im Idealfall steht er neben einem Golf GTI I in der Garage – der Neue für jeden Tag des Jahres, der Alte für die Zeitreisen im Sommer.

## Die GTI-Serienausstattung im Überblick

(zusätzlich, respektive abweichend zur Basisversion take up! am Beispiel Deutschland)

### Außen

- Leichtmetallräder „Brands Hatch“ (17 Zoll) in Schwarz, Oberfläche glanzgedreht
- Leiste in Rot auf der Gepäckraumklappe
- Leiste in Rot im Kühlergrill
- Nebelscheinwerfer und Abbiegelicht
- Reifendimension 195/40 R 17



- Schriftzug „GTI“ auf der Gepäckraumklappe
- Fondscheiben abgedunkelt, zu 65 % lichtabsorbierend
- Zierstreifen in Schwarz oberhalb der Seitenschweller

## **Innen**

- Ambientebeleuchtung
- Dachhimmel in „black“
- Dashpad in „pixels red“
- Einstiegshilfe „Easy Entry“ mit Memory-Funktion
- Handbremshebelgriff in Leder, Handbremshebelknopf in Chrom
- Mittelkonsole inkl. Becherhalter vorn und hinten
- Multifunktions-Sportlenkrad in Leder
- Rücksitzbank ungeteilt, Lehne asymmetrisch geteilt umklappbar
- Schalthebelknopf in Leder
- Sitzbezüge in Stoff, Dessin „clark“
- Textilfußmatten vorn und hinten
- Türinnenbetätigung in Chrom
- Vordersitze mit Höheneinstellung

## **Funktion**

- Außenspiegel elektrisch einstell- und beheizbar
- Doppelton-Signalhorn
- Fensterheber vorn elektrisch
- Gepäckraumboden in zwei Höhen einstell- und herausnehmbar
- Klimaanlage



- Make-up-Spiegel in der Beifahrersonnenblende
- Multifunktionsanzeige „Plus“
- Radio „Composition“
- sound „plus“ mit sechs Lautsprechern
- Sportfahrwerk, Karosserie um ca. 15 mm tiefergelegt
- USB-Schnittstelle
- Vordersitze beheizbar

## Die GTI Historie – legendäre vier Jahrzehnte

**Passat, Scirocco, Golf, Polo, Lupo und up!.** Volkswagen hat ab sofort drei GTI-Modelle im Programm: den neuen up! GTI<sup>1</sup> (85 kW / 115 PS), den ebenfalls neuen Polo GTI<sup>2</sup> sowie die Ikone Golf GTI<sup>3/4/5/6</sup> (169 kW / 230 PS und 180 kW / 245 PS). Solch ein GTI-Triumvirat gab es bereits zweimal: Zuletzt zwischen 2000 und 2005. Damals war es der Lupo GTI, der das GTI-Spektrum unterhalb des Polo und Golf ergänzte. Und 1977. Vor 41 Jahren waren es parallel zum Golf GTI der Scirocco GTI und der Passat GTI, die die drei legendären Buchstaben im Kühlergrill führen durften. Der Passat allerdings nur als Studie; als er 1979 in Serie ging, hieß er GLI statt GTI. Wie auch immer: Alle seit 1976 angebotenen Volkswagen GTI vereint eine perfekt ausbalancierte Dynamik. Es ist das Geheimnis hinter dem Erfolg der GTI Idee – eine Allianz aus hoher Antriebsagilität, niedrigem Gewicht, einem knackigen und doch komfortablen Fahrwerk, sicherem Frontantrieb und einer stets ergonomisch optimalen Sitzposition hinter einem griffigen Sportlenkrad.



## Die Meilensteine der bislang gebauten GTI Modelle im Überblick:

1976

Golf GTI / Debüt mit 110 PS (Basis Golf I)

Scirocco GTI / Debüt mit 110 PS (Basis Scirocco I)

1977

Passat GTI / Studie mit 110 PS (Basis Passat I)

1981

Scirocco GTI / Debüt mit 110 PS (Basis Scirocco II)

1983

Golf „Pirelli-GTI“ / Debüt mit 112 PS (Basis Golf I)

1984

Golf GTI / Debüt 112 PS (Basis Golf II)

1986

Golf GTI 16V / Debüt mit 139 PS (Basis Golf II)

1990

Golf GTI G60 / Debüt mit 160 PS (Basis Golf II)

1991

Golf GTI / Debüt mit 115 PS (Basis Golf III)



1992

Golf GTI 16V / Debüt mit 150 PS (Basis Golf III)

1996

Golf GTI Jubiläumsmodell „20 Jahre GTI“ / Debüt mit 150 PS (Basis Golf III)

1998

Polo GTI / Debüt mit 120 PS (Basis Polo III)

Golf GTI / Debüt mit 150 PS (Basis Golf IV)

2000

Lupo GTI / Debüt mit 125 PS (Basis Lupo I)

2001

Golf GTI Jubiläumsmodell „25 Jahre GTI“ / Debüt mit 180 PS (Basis Golf IV)

2004

Golf GTI / Debüt mit 200 PS (Basis Golf V)

2006

Polo GTI / Debüt mit 150 PS (Basis Polo IV)

Polo GTI Cup Edition / Debüt mit 180 PS (Basis Polo IV)

Golf GTI Jubiläumsmodell „30 Jahre GTI“ / Debüt mit 230 PS (Basis Golf V)



2009

Golf GTI / Debüt mit 210 PS (Basis Golf VI)

2010

Polo GTI / Debüt mit 180 PS (Basis Polo V)

2013

Golf GTI / Debüt mit 220 PS und 230 PS (Basis Golf VII)

2015

Golf GTI Clubsport / Debüt mit 290 Boost-PS (Basis Golf VII)

2017

Polo GTI / Debüt mit 200 PS (Basis Polo VI)

2018

Markteinführung up! GTI / Debüt mit 115 PS (Basis up! I)

1 = up! GTI 1.0 TSI, 85 kW / Kraftstoffverbrauch in l/100 km (WLTP): kombiniert 5,7 – 5,6; CO<sub>2</sub>-Emission in g/km: 129 – 127 (kombiniert). Kraftstoffverbrauch in l/100 km (NEFZ): innerorts 6,0 / außerorts 4,1 / kombiniert 4,8; CO<sub>2</sub>-Emission in g/km: 110 (kombiniert), Effizienzklasse: C.

2 = Polo GTI 2.0 TSI DSG, 147 kW / Kraftstoffverbrauch in l/100 km (NEFZ): innerorts 7,7 / außerorts 4,9 / kombiniert 5,9; CO<sub>2</sub>-Emission in g/km: 134 (kombiniert), Effizienzklasse: C.

3 = Golf GTI 2.0 TSI, 169 kW / Kraftstoffverbrauch in l/100 km (NEFZ): innerorts 7,8 / außerorts 5,5 / kombiniert 6,4; CO<sub>2</sub>-Emission in g/km: 148 (kombiniert), Effizienzklasse: D.

4 = Golf GTI 2.0 TSI, 169 kW (DSG) / Kraftstoffverbrauch in l/100 km (NEFZ): innerorts 8,2 – 8,1 / außerorts 5,4 – 5,3 / kombiniert 6,4 – 6,3; CO<sub>2</sub>-Emission in g/km: 148 – 145 (kombiniert), Effizienzklasse: D.

# Presseinformation



**Volkswagen**

5 = Golf GTI 2.0 TSI, 180 kW / Kraftstoffverbrauch in l/100 km (NEFZ): innerorts 8,7 – 8,6 / außerorts 5,4 – 5,3 / kombiniert 6,6 – 6,5; CO<sub>2</sub>-Emission in g/km: 150 - 148 (kombiniert), Effizienzklasse: D.

6 = Golf GTI 2.0 TSI, 180 kW (DSG) / Kraftstoffverbrauch in l/100 km (NEFZ): innerorts 8,2 / außerorts 5,2 / kombiniert 6,3; CO<sub>2</sub>-Emission in g/km: 144 (kombiniert), Effizienzklasse: C.