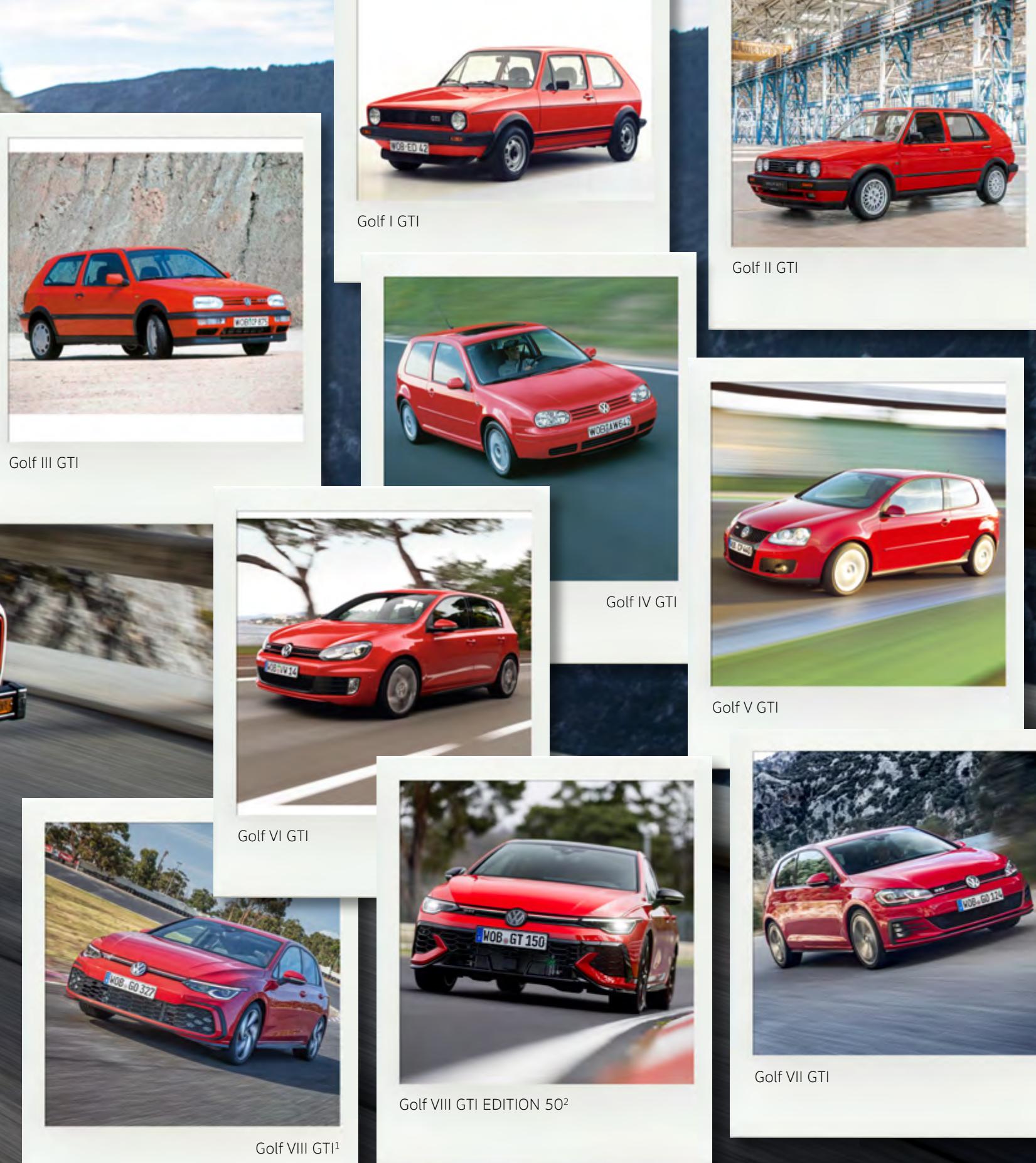




GTI | 50



1. Golf GTI – Kraftstoffverbrauch kombiniert: 7,3–7,0 l/100 km;
CO₂-Emissionen kombiniert: 166–160 g/km; CO₂-Klasse: F

2. Golf GTI EDITION 50 – Kraftstoffverbrauch kombiniert: 7,9–7,6 l/100 km;
CO₂-Emissionen kombiniert: 179–173 g/km; CO₂-Klasse: G-F

50 JAHRE GTI

„GTI ist ein Lebensgefühl“

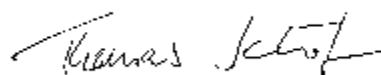
Liebe Leserinnen und Leser,

50 Jahre GTI – was für ein Jubiläum! Die drei Buchstaben stehen für ein Lebensgefühl – eine Mischung aus Sportlichkeit, Coolness und Understatement. Dieses Gefühl ist über die Jahrzehnte hinweg gereift – ebenso wie die Technologien an Bord aller Fahrzeuge mit „GTI“-Label: Vom ersten Golf GTI mit rotem Streifen im Kühlergrill und 110 PS bis hin zu unserem Jubiläumsmodell, dem Golf GTI EDITION 50¹ mit adaptiver Fahrwerksregelung, Differenzialsperre und erstmals 239 kW (325 PS).

GTI ist ein Mythos, ganz unabhängig von der Antriebsart. Es ist ein Phänomen, das in all seinen Facetten zur DNA von Volkswagen gehört. Völlig klar also, dass wir die Geschichte von Golfball, Clark-Sitzbezügen und Co. weiterschreiben – und zwar mit all den charmanten Charakterzügen, für die unsere Fans auf der ganzen Welt diese drei Buchstaben lieben.

2026 stellen wir den ID. Polo GTI² vor – unser erster vollelektrischer GTI. Ich kann Ihnen versichern: Dieses Auto wird in Sachen Fahrspaß, Emotion und Innovationskraft nahtlos an die Performance seiner Vorfahren anknüpfen. Es wird sozusagen das GTI-Tüpfelchen in einem Jubiläumsjahr, das wir bei VW ausgiebig feiern – gemeinsam mit unserer fantastischen GTI-Fangemeinde einmal rund um den Globus.

Viel Spaß beim Lesen!



Thomas Schäfer



Thomas Schäfer, Mitglied des Konzernvorstands der Volkswagen AG, Leiter der Markengruppe Core und CEO der Marke Volkswagen

Inhalt

Die Erfindung des GTI	07
Golf I GTI	09
Die GTI-Design-DNA	11
Golf II GTI	13
Der Motor des GTI	15
Golf III GTI	17
Das Fahrwerk des GTI	19
Golf IV GTI	21
Der Golf GTI im Motorsport	23
Golf V GTI	27
Die GTI-Concept-Cars	29
Golf VI GTI	31
Die Rennfahrer	33
Das GTI-Spektrum	35
Golf VII GTI	37
Der ID. Polo GTI ²	39
Golf VIII GTI ³	41
Die GTI-Fan-Kultur	43

1. Golf GTI EDITION 50 – Kraftstoffverbrauch kombiniert: 7,9–7,6 l/100 km; CO₂-Emissionen kombiniert: 179–173 g/km; CO₂-Klasse: G-F

2. ID. Polo GTI – seriennahe Studie

3. Golf GTI – Kraftstoffverbrauch kombiniert: 7,3–7,0 l/100 km; CO₂-Emissionen kombiniert: 166–160 g/km; CO₂-Klasse: F

DIE ERFINDUNG DES GTI

Geheimoperation „Sport-Golf“

Wolfsburg in den 1970er Jahren: Während „Led Zeppelin“ und „Pink Floyd“ die Charts und Stadien regieren, tüftelt ein kleines, rebellisches Team bei Volkswagen an etwas technisch Großem. Ihr Ziel? Einen konsequent sportlichen Golf zu bauen. Pure Dynamik zu einem coolen Preis. Code-Name: „Sport-Golf“.



Zum Team „Sport-Golf“ gehören der Ingenieur Alfons Löwenberg, Fahrwerksexperte Herbert Horntrich, der Entwicklungschef Hermann Hablitzel, der Marketingexperte Horst-Dieter Schwittlinsky und der Pressechef Anton Konrad. Die fünf Volkswagen Mitarbeiter treffen sich in einer Privatwohnung und sind sich schnell einig: Es soll ein faszinierend kraftvoller Golf entstehen, der bezahlbar ist, der schnell ist und der den Segen des obersten Motorsportgremiums, der FIA, bekommt. In einem ersten Schritt bauen sie auf der Basis des ebenfalls neuen und in weiten Teilen mit dem Golf baugleichen Scirocco einen Prototyp mit 74 kW (100 PS) und einer infernalisch lauten Abgasanlage auf. Ein brüllendes Ungeheuer. Schnell konzipiert das Team eine realistischere Version und stellt sie dem Volkswagen Entwicklungsvorstand Professor Ernst Fiala vor. Doch sein Urteil lautet: „Ihr seid verrückt.“

Unbeirrt arbeitet das Team „Sport-Golf“ weiter – erneut undercover, immer noch auf der Basis des Scirocco. Jedes Detail wird hinterfragt und verbessert. Die Tests sind aufwendig und ziehen sich hin. Im Frühjahr 1975

stellt das Team dem Vorstand auf dem Volkswagen Testgelände in Ehra-Lessien erstmals das Update des Sport-Golf im Scirocco-Outfit vor. Jetzt ist auch Vorstand Fiala begeistert. Ende Mai folgt der offizielle Entwicklungsauftag. Das Projekt gewinnt an Fahrt. Sechs erste Prototypen entstehen. Einer davon startet im Sommer 1975 als Pacecar auf dem Nürburgring und verdeckt den Zuschauern in der Eifel die Köpfe. Wie kann ein Golf so schnell sein?

Im September 1975 ist es so weit: Auf der IAA feiert der erste Golf GTI mit 81 kW (110 PS), rotem Kühlergrill und Sportsitzen im Schottenkaro sein Debüt. Die Besucher sind begeistert. 1976 folgt die Markteinführung. Die Nachfrage explodiert – statt der geplanten 5.000 Stück, werden im ersten Jahr Zehntausende verkauft. Kein Wunder, denn der Wagen ist hoch dynamisch, erschwinglich und sparsam zugleich. Heute, fünf Jahrzehnte später, steht der 239 kW (325 PS) starke Golf GTI EDITION 50¹ bereit, um die nächsten 50 Jahre des GTI einzuleiten.

1. Golf GTI EDITION 50 – Kraftstoffverbrauch kombiniert: 7,9–7,6 l/100 km; CO₂-Emissionen kombiniert: 179–173 g/km; CO₂-Klasse: G-F



GOLF I GTI

Ursprung und Ikone

HERITAGE

Die Geschichte des Golf GTI beginnt auf dem Nürburgring. Dort wird im Sommer 1975 ein Prototyp des Sportwagens als Pacecar eingesetzt und die Zuschauer wundern sich, weshalb dieser Volkswagen so verdammt schnell unterwegs ist. GOLF steht auf den Türen, der Name GTI ist indessen noch geheim. Doch die später so charakteristischen schwarzen Streifen über dem Seitenschweller, die hat er schon.

Wenige Wochen später lüftet Volkswagen das Geheimnis um das Modell und enthüllt auf der Internationalen Automobil-Ausstellung (IAA) in Frankfurt als Weltpremiere eine Studie des 182 km/h schnellen Golf GTI. Die Nachfrage ist enorm – alle wollen diesen kompakten Sportwagen. Schon im Juni 1976 startet der 81 kW (110 PS) starke Golf GTI für 13.850 Mark durch, zuerst in Deutschland, dann rund um den Globus. 5.000 Exemplare sind von der Sonderserie anfangs geplant, um zumindest die Entwicklungskosten wieder einzuspielen. Doch es kommt anders: Aus den 5.000 werden 461.700 Golf GTI der ersten Serie, die zum Schluss mit der Sonderedition des 82 kW (112 PS) starken „Sondermodell Golf GTI“ alias „Pirelli-GTI“ gekrönt wird.

GTI-INSIGNIEN

Rot im schwarzen Kühlergrill – die Designer schaffen es 1976 mit wenigen cleveren Individualisierungen, aus einem Golf einen unverkennbaren GTI zu machen. Vorn ist es der rote Streifen, der den Kühlergrill umrahmt. So ist es auch beim Golf II GTI. Der dritte trägt den roten Streifen als Sondermodell „20 Jahre GTI“ im Stoßfänger, alle anderen Golf III GTI verzichten ebenso auf den roten Strich, wie der extrem klar gestaltete Golf IV GTI. Erst mit dem Debüt des Golf V GTI wird der rote Streifen im Kühlergrill dann für alle Ewigkeit zum Teil der GTI-DNA. Der aktuelle Golf GTI trägt ihn über dem Grill. Sind die „IQ.Light – LED-Matrix-Scheinwerfer“ an Bord, spannt er sich auch über deren Gehäuse.



GTI-PASSION

„Hotel California“ ist der Soundtrack des Jahres 1976. Die Eagles schicken mit ihm ein Lebensgefühl um den Globus. Ganz sachlich betrachtet besteht „Hotel California“ lediglich aus ein paar Noten und Worten und der erste Golf GTI nur aus 780 kg Metall und Kunststoff. Doch die Komposition der Details lässt Song und Sportwagen zu Legenden werden. Beim Golf GTI ist es das Zusammenspiel aus knackigem Fahrwerk, agilem Motor, minimalem Gewicht, cleanem Design und unverwechselbaren GTI-Insignien: schwarze Radlaufverbreiterungen, schwarze Doppelstreifen über dem Seitenschweller, schwarze Stoßstangen, schwarz eingefasste Heckscheibe, roter Kühlergrillrahmen, Sportsitze im Schottenkaro, ein Golfsball als Schaltknauf und ein cooles Lenkrad. So entstehen Ikonen.



Golf I GTI + 4-Zylinder-Benziner

1,6 l / 1,8 l Hubraum

81 kW (110 PS) / 82 kW (112 PS)

182 km/h bis 186 km/h

461.700 produzierte Exemplare



DIE GTI-DESIGN-DNA

Einen GTI erkennt man sofort



Im Interview analysiert Volkswagen Chefdesigner Andreas Mindt die visuelle Kraft der GTI-Idee.

Wie muss ein GTI aussehen?

Für mich ist ein echter GTI etwas, das man schon von weitem sofort erkennt. Er braucht keine Dramatik oder Aggressivität. Er steht einfach da, sehr selbstbewusst, fast schon entspannt. Man sieht die Proportionen, die Räder, die visuelle Stabilität – den Stance – und weiß: Dieses Auto ist startklar. Ein GTI sollte immer sportlich aussehen, aber niemals überzeichnet. Er ist ein Alltagsauto mit einer ganz besonderen Ausstrahlung.

Was hat den Golf I GTI zu einer Ikone gemacht?

Der Golf I GTI war erfolgreich, weil er nicht versuchte, etwas Exklusives zu sein. Es war ein Auto für Menschen, die das Fahren liebten, aber dennoch ein Auto für den Alltag brauchten. Man konnte es jeden Tag benutzen, Freunde mitnehmen, einkaufen gehen – und dann, auf einer schönen Landstraße, wurde es plötzlich zu etwas sehr Emotionalem. Diese Mischung war damals neu, und genau deshalb spricht man heute noch davon.

Typisch GTI ist die rote Linie im Kühlergrill. Der elektrische ID. Polo¹ braucht keinen Kühlergrill. Was passiert da mit der roten Linie?

Bei der roten Linie ging es nie wirklich um den Kühlergrill selbst. Sie ist eine GTI-Signatur, eine visuelle Unterstrichen. Bei einem Elektroauto kann



man nicht einfach die alte Lösung kopieren – das wäre nicht ehrlich. Die Frage lautet also: Wo macht dieses Markenzeichen heute Sinn? Die Antwort ist nicht Nostalgie, sondern eine moderne Interpretation, die immer noch eindeutig und klar „GTI“ sagt.

Haben Sie beim Skizzieren des neuen ID. Polo¹ den GTI bereits mitgedacht?

Auf jeden Fall. Ein GTI kann nicht am Ende des Prozesses hinzugefügt werden. Das Basisfahrzeug muss von Anfang an die richtigen Proportionen und die richtige Architektur haben. Wenn man das frühzeitig richtig hinbekommt, fühlt sich die GTI-Version ganz natürlich an – als wäre sie schon immer dagewesen.

Welcher historische Golf GTI gefällt Ihnen persönlich optisch am besten?

Das ist immer eine schwierige Frage. Der erste Golf GTI besticht durch seine Einfachheit und Ehrlichkeit. Und die zweite Generation verdient großen Respekt dafür, dass sie diese Idee zu etwas Bleibendem gemacht hat. Diese zwei Modelle zusammen definieren wirklich, worum es beim GTI geht.



1. ID. Polo / ID. Polo GTI – seriennahe Studie
2. Golf GTI EDITION 50 – Kraftstoffverbrauch kombiniert: 7,9–7,6 l/100 km; CO₂-Emissionen kombiniert: 179–173 g/km; CO₂-Klasse: G-F

Andreas Mindt und der neue Golf GTI EDITION 50²

GOLF II GTI

Die Evolution beginnt

HERITAGE

Der zweite Golf GTI setzt ab 1984 nahtlos die Philosophie des sportlichen Kompakten fort. Bereits Kult sind im achten Jahr der GTI-Geschichte die typischen Insignien des Sportwagens: schwarze Radlaufverbreiterungen, schwarzer Frontspoiler, schwarz umrandete Heckscheibe, schwarzer Dachhimmel und roter Rahmen im Kühlergrill. Perfekt dazu passend: das „Marsrot“ und spätere „Tornadorot“ als GTI-Lack. Mit 82 kW (112 PS) ist der neue GTI anfangs so stark wie zuletzt der alte. Wer sich ab 1985 für eine Version mit einem der ersten Katalysatoren entscheidet, verzichtet auf 4 kW (5 PS). Doch mehr Leistung ist bereits in Sicht.

1986 legt Volkswagen in Sachen GTI-Power mit einer technischen Innovation nach: einem 16V-Motor. In der Version ohne G-Kat entwickelt der Vierventiler 102 kW (139 PS) und sorgt für 208 km/h Höchstgeschwindigkeit. Und selbst der Golf GTI 16V mit G-Kat und in diesem Fall 95 kW (129 PS) pfeilt ab 1987 mit 200 km/h über die deutschen Autobahnen. Optional ist erstmals ABS erhältlich. 1990 lässt ein G-Lader die Leistung im Golf GTI G60 mit geregeltem Katalysator auf 118 kW (160 PS) und die Vmax auf 216 km/h hochschnellen. Im November 1990 knackt der Golf GTI die Schallmauer von einer Million produzierter Exemplare und wird zum erfolgreichsten Kompaktsportwagen der Welt.

GTI-INSIGNIEN

Ein Lenkrad muss perfekt in der Hand liegen. So wie im ersten Golf GTI. Das sieht mit seinen drei Speichen und dem in der Lenkradmitte versenkten Wolfsburg-Emblem zudem cool aus. Nichts anderes gilt für das Lenkrad der Facelift-Version im Golf I mit seinen vier kreisrunden Huptasten. Der Golf II GTI schließt hier nahtlos an. Mit dem GTI Nummer III debütiert die rote Ziernaht im Leder, ohne die fortan kein GTI-Lenkrad mehr denkbar ist. Seit der Generation V trägt jedes Lenkrad zudem das GTI-Zeichen in der mittleren Lenkradspange.



GTI-PASSION

„Thriller“ von Michael Jackson gehört auch 1984 zu den erfolgreichsten Alben – bis heute ist es das meistverkaufte aller Zeiten. In der automobilen Welt ist es der Golf GTI, der jetzt dauerhaft einen Platz in den Charts erobert. Auch in der zweiten Generation ist er so erfolgreich, weil er mit seinen ausgewogenen Fahreigenschaften kaum zu schlagen ist. Ein GTI-Merkmal jener Tage: Beim Lastwechsel steigt in engen, schnellen Kurven kurz das Hinterrad der Innenseite auf. Der GTI dreht sich dabei gezielt in die Kurve ein und legt damit eine für Kompaktfahrzeuge besondere Performance an den Tag.



Golf II GTI, 4 Zylinder, 8 und 16 Ventile
1,8 l Saugmotor und G-Lader-Motor
82 kW (112 PS) / 79 kW (107 PS) / 95 kW (129 PS)
102 kW (139 PS) / 118 kW (160 PS)
186 km/h bis 219 km/h
628.000 produzierte Exemplare



DER MOTOR DES GTI

Revolution und Evolution

Als der erste Golf GTI 1976 auf die Straße kam, war er eine kleine Revolution: Unter der Haube arbeitete ein 1,6-Liter-Vierzylinder mit 81 kW (110 PS) und 137 Nm Drehmoment – leicht, bissig und bereit, die Kompaktklasse aufzumischen. Das Geheimnis? Ein sportlich abgestimmter Motor, der den Golf vom kompakten Alltagsauto zum kompakten Sportwagen machte. Damals wie heute war das GTI-Logo ein Versprechen: Dynamik für alle.

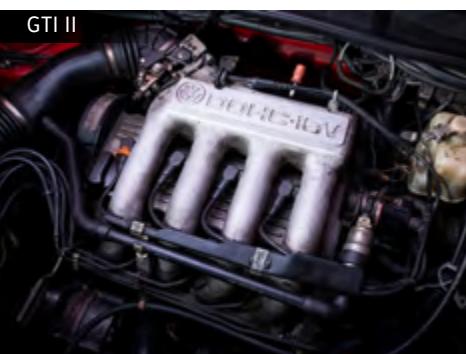
Die wichtigste technische Innovation war in der ersten Generation der Vierzylinder-Einspritzer mit einer neuen Bosch K-Jetronic, die nicht nur für mehr Leistung, sondern auch für bessere Effizienz und geringere Emissionen sorgte. Mit jeder GTI-Generation wurde die Antriebstechnik konsequent weiterentwickelt. Und damit stieg auch die Leistung. Aus 81 kW (110 PS) wurden 110 kW (150 PS), dann 147 kW (200 PS). Seit 2004 setzen alle GTI-Modelle auf kräftige Vierzylinder-Turbomotoren (up! GTI: Dreizylinder-Turbomotor). Jetzt liefert bereits die Grundversion des aktuellen Golf GTI¹ stolze 195 kW (265 PS) aus einem hochmodernen 2,0-Liter-Turbomotor. Direkteinspritzung und variable

Ventilsteuerung sorgen für maximale Effizienz, ein präzises DSG-Getriebe für blitzschnelle Gangwechsel. Bei Bedarf kann der Fahrer manuell per Schaltwippen am Lenkrad eingreifen.

Bei allem technischen Fortschritt blieb der Golf GTI seiner Grundidee trotz der unzähligen Evolutionsstufen immer treu: mit agilem Frontmotor, stets mit Frontantrieb und als Modell, das auf dem Weg zur Oper eine ebenso gute Figur macht, wie auf dem Nürburgring. All das macht ihn zum Inbegriff des sportlichen Kompakten. Allein der Golf II GTI G60 syncro wagte kurz einen Ausflug zum Allradantrieb.

Heute stehen drei GTI-Modelle mit unterschiedlichen Leistungsstufen zur Wahl: Der aktuelle Golf GTI¹ bringt 195 kW (265 PS) und 370 Nm Drehmoment auf die Straße, sprintet in 5,9 Sekunden auf 100 km/h und schafft 250 km/h. Noch sportlicher ist der Golf GTI Clubsport² mit 221 kW (300 PS) und 400 Nm, während das Jubiläumsmodell, der Golf GTI EDITION 50³, mit 239 kW (325 PS), 420 Nm und 270 km/h den bisherigen Leistungsrekord hält. Das maximale Drehmoment hat sich in 50 Jahren übrigens mehr als verdreifacht – und so bleibt der Golf GTI der sportliche Taktgeber der Kompaktklasse.

1. Golf GTI – Kraftstoffverbrauch kombiniert: 7,3–7,0 l/100 km; CO₂-Emissionen kombiniert: 166–160 g/km; CO₂-Klasse: F
2. Golf GTI Clubsport – Kraftstoffverbrauch kombiniert: 7,6–7,3 l/100 km; CO₂-Emissionen kombiniert: 174–166 g/km; CO₂-Klasse: F
3. Golf GTI EDITION 50 – Kraftstoffverbrauch kombiniert: 7,9–7,6 l/100 km; CO₂-Emissionen kombiniert: 179–173 g/km; CO₂-Klasse: G-F



GOLF III GTI

Zeit des Understatements

HERITAGE

Er setzt auf eine optisch zurückhaltende Dynamik: der 1991 vorgestellte Golf III GTI. Allein die schwarzen Radlauf- und Schwellerverkleidungen, schwarze Spoiler, die Leichtmetallräder „Le Mans“ oder „Monte Carlo“ und ein Doppelrohrauspuff lassen ihn als GTI erkennen. Das Sportfahrwerk legt die Karosserie dezent tiefer. Stilistisch prägend: die Scheinwerfer. Sie sind eine Neuinterpretation der Doppelscheinwerfer des ersten und zweiten Golf GTI. Diesmal jedoch befinden sich alle Lichtfunktionen in einem gemeinsamen Scheinwerfergehäuse – eine von zahlreichen Aerodynamikmaßnahmen, die den GTI effizienter und schneller machen. Dazu gehört auch der Dachkantenspoiler, der die Luftverwirbelungen im Heckbereich reduziert.

In Sachen Leistung startet der Golf III GTI mit 85 kW (115 PS), die sein 2,0 Liter großer Zweiventil-Vierzylinder erneut in Richtung Vorderachse schickt. Dank der ausgefeilten Aerodynamik ermöglicht diese Leistung bereits 196 km/h. 1993 debütiert der neue Golf GTI 16V mit 110 kW (150 PS). Höchstgeschwindigkeit: 215 km/h. Von 0 auf 100 km/h beschleunigt er in nur 8,7 Sekunden. 1996 bereichert ein Turbodiesel mit 81 kW (110 PS) das GTI-Spektrum. Ebenfalls 1996 kommt der Golf „20 Jahre GTI“ auf den Markt – das erste Jubiläumsmodell der GTI-Geschichte.

GTI-INSIGNIEN

Vielleicht ist er der berühmteste Schaltknauf der Welt: der Golfball des Golf I GTI. Je nach Ausführung hat ihn auch die GTI-Nummer II. Im dritten Golf GTI realisiert Volkswagen dann an Bord des „20 Jahre GTI“ einen der schönsten aller Golfball-Schaltknäufe. Die obere Hälfte ist in schwarzem Leder, die untere in Aluminium ausgeführt. Und genauso ist es beim Sondermodell „25 Jahre GTI“ auf der Basis des Golf IV GTI sowie in deutlich modifizierter Form in den Jubiläumsmodellen „Edition 30“ (Golf V GTI) und „GTI Edition 35“ (Golf VI GTI). Doch auch für Ikonen bleibt die Zeit nicht stehen: Heute ist der Schaltknauf deutlich kleiner geworden und die GTI-Schaltung technisch „shift by wire“ ausgeführt – weil sie schneller arbeitet, als es je eine Hand auf einem Golfball könnte.



1. Golf GTI – Kraftstoffverbrauch kombiniert: 7,3–7,0 l/100 km; CO₂-Emissionen kombiniert: 166–160 g/km; CO₂-Klasse: F

GTI-PASSION

Das Streaming ist 1991 längst noch nicht erfunden. Und doch verkauft sich „(Everything I Do) I Do It For You“ von Brian Adams in jenem Jahr unglaubliche 15 Millionen Mal. Drei Jahre später feiert Volkswagen seinen 15-millionsten Golf – weit über eine Million davon sind GTI. Im Jahr 1996, als der Golf GTI 20 wird, rocken die Londoner Spice Girls die Weltbühne. An Bord des „20 Jahre GTI“ kommen sie per Radio, Cassette oder CD-Wechsler. Optische Kennzeichen des GTI-Jubiläumsmodells: rote Streifen in den Stoßfängern, rote GTI-Schriftzüge, abgedunkelte Rückleuchten und Blinker, 16-Zoll-BBS-Felgen und dahinter rote Bremssättel. Innen tragen die Sportsitze rot-silber-schwarz-karierte Mittelbahnen mit rotem GTI-Logo. Ebenfalls rot: die Ziernähte des Lenkrads und der Schalthebelverkleidung sowie das GTI-Zeichen im Golfball-Schaltknauf. Es ist diese Liebe zum Detail, die auch heute noch jeden GTI kennzeichnet.



Golf III GTI, 4 Zylinder, 8 und 16 Ventile
2,0 l Saugmotor, 1,9 l Turbodiesel

85 kW (115 PS) / 110 kW (150 PS)
TDI: 81 kW (110 PS)
193 km/h bis 215 km/h

327.000 produzierte Exemplare



DAS FAHRWERK DES GTI

Agile Hightech-Performer

Seit 1976 steht der Golf GTI für Fahrspaß pur – und das liegt nicht zuletzt am Fahrwerk. Schon der erste GTI brachte seine Power sicher auf die Straße, als ABS und ESP noch Zukunftsmusik waren. Die Kombination aus MacPherson-Vorderachse, leichter Verbundlenker-Hinterachse, Querstabilisatoren, Tieferlegung und sportlicher Abstimmung sorgte für ein agiles, aber gut kontrollierbares Fahrverhalten. Genau diese Performance – höchste Agilität und Neutralität bei maximaler Kontrolle – kennzeichnet bis heute jeden GTI.

Mit jeder Generation spiegelte das GTI-Fahrwerk den neuen Status quo des technischen Fortschritts wider: ABS, ESC, Differenzialsperre und moderne Regelsysteme machten den Kompaktsportler immer besser.

Heute setzt der Golf GTI¹ auf eine hochentwickelte Mehrlenkerachse hinten, eine im Golf GTI EDITION 50² sogar serienmäßige adaptive DCC-Fahrwerksregelung und smarte Fahrprofile – im Fall des Golf GTI Clubsport³ und EDITION 50 inklusive Special-Modus für die Fans der Nürburgring-Nordschleife. Wie herausragend das Potenzial des aktuellen Golf GTI ist, untermauerte der Volkswagen Test- und Entwicklungsfahrer Benjamin Leuchter (D) 2025 mit einem Erprobungsträger auf der Nürburgring-Nordschleife: Mit 07:46:125 Minuten stellte er in einem Golf GTI EDITION 50 eine neue Volkswagen Bestzeit auf und machte das Modell damit zum schnellsten Serien-Volkswagen auf dem Nürburgring.

Drei Features sind bei allen aktuellen Golf GTI in Bezug auf das Fahrwerk entscheidend: die Progressivlenkung für noch mehr Dynamik, eine Vorderachsquerlenkung für optimale Traktion und der Fahrdynamikmanager, der alle Systeme intelligent vernetzt. Das Ergebnis? Ein Fahrerlebnis, das Maßstäbe setzt – und das sonst eher deutlich teurere Sportwagen bieten. In einem halben Jahrhundert entstand eines der ausgereiftesten Sportfahrwerke der Welt. Die Redaktion der Zeitschrift „Gute Fahrt“ brachte bereits 1982 auf den Punkt, was bis heute gilt: „Das Fahrverhalten des kompakten Wagens ist völlig unproblematisch. Hierin liegt zweifellos eins der tieferen Geheimnisse des GTI-Erfolgs. Jedermann kommt mit dem übersichtlichen und wendigen Golf auf Anhieb zurecht. Die Gewichtsverteilung des Fronttriebels sowie die exakte und direkte Lenkung führen zu einem zielsicheren Fahren, das Spaß macht.“

1. Golf GTI – Kraftstoffverbrauch kombiniert: 7,3–7,0 l/100 km; CO₂-Emissionen kombiniert: 166–160 g/km; CO₂-Klasse: F
2. Golf GTI EDITION 50 – Kraftstoffverbrauch kombiniert: 7,9–7,6 l/100 km; CO₂-Emissionen kombiniert: 179–173 g/km; CO₂-Klasse: G-F
3. Golf GTI Clubsport – Kraftstoffverbrauch kombiniert: 7,6–7,3 l/100 km; CO₂-Emissionen kombiniert: 174–166 g/km; CO₂-Klasse: F



GOLF IV GTI

Stilikone und Wendepunkt

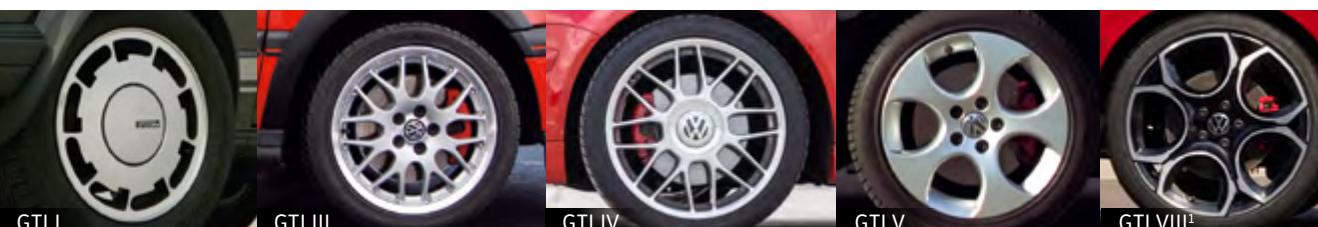
HERITAGE

Der Golf IV gilt bis heute zu Recht als Stilikone. Hartmut Warkuß, langjähriger Designchef des Volkswagen Konzerns, prägte jene präzise und puristische Design-DNA, die den Volkswagen Modellen stilistisch den Weg in die Zukunft wies. Gleichzeitig machen der vierte Golf und mit ihm der vierte GTI technisch einen gewaltigen Sprung nach vorn. Das zeigt sich auch in der außergewöhnlichen Karosserie- und Interieurqualität.

Hightech auch im Bereich der neuen GTI-Motoren: Der Kunde hatte die Wahl zwischen einem 1,8-Liter-Turbobenziner mit 110 kW (150 PS) und einem 2,3-Liter-Fünfzylinder mit ebenfalls 110 kW (150 PS). Mit beiden Motoren ist der Golf IV GTI 218 km/h schnell. 2000 steigt die Leistung des V5-Motors auf 125 kW (170 PS) und die Vmax damit auf 224 km/h. Zudem steht wieder ein Turbodiesel zur Verfügung, der zunächst 81 kW (110 PS), dann 85 kW (115 PS), 96 kW (130 PS) und 110 kW (150 PS) entwickelt. Die Antriebskrönung des Golf IV GTI ist 2001 jedoch der 132 kW (180 PS) starke Turbobenziner im Sondermodell „25 Jahre GTI“ – ein Wendepunkt in der Geschichte des GTI, da er endgültig das Golf GTI-Zeitalter der Turbobenziner einleitete.

GTI-INSIGNIEN

1983 kommt das „Sondermodell Golf GTI“ auf den Markt – ein Golf I GTI mit feinsten Zutaten. Eine davon: ein 14-Zoll-Leichtmetallrad mit einem Felgenkranz aus Buchstaben: dem „P“ für „Pirelli“. Die Fans nennen das Sondermodell sofort „Pirelli-GTI“. Der wird zum Auslöser einer Tradition, die immer wieder neue GTI-Felgenklassiker hervorbringt. Dazu gehören die geschraubte BBS-Felge des „20 Jahre GTI“ und die politierte BBS-Felge des „25 Jahre GTI“. Die hufeisenförmigen Speichen dieser zwei Felgen interpretieren die Designer des Golf V GTI 2004 vollkommen neu und schaffen so die legendäre 18-Zoll-Alufelge „Detroit“. Seit mehr als 20 Jahren entstehen Nachfolger dieses ikonischen Rades. Das neuste davon: die 19-Zoll-Leichtmetallfelge „Queenstown“ des aktuellen Golf GTI.



1. Golf GTI – Kraftstoffverbrauch kombiniert: 7,3–7,0 l/100 km; CO₂-Emissionen kombiniert: 166–160 g/km; CO₂-Klasse: F

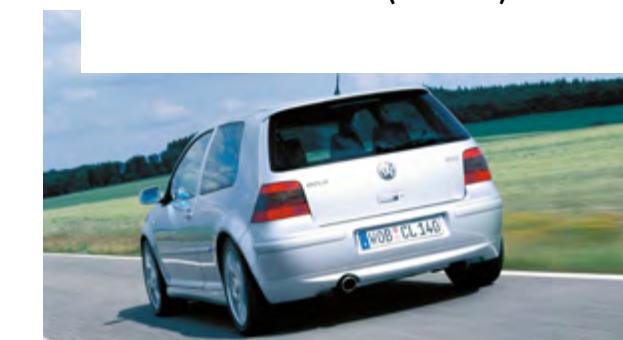
GTI-PASSION

„Harry Potter und der Stein der Weisen“ und „Herr der Ringe – die Gefährten“ sind 2001 die erfolgreichsten Filme des Jahres. Zu den erfolgreichsten Autos der Zeit gehört auch in jenen Tagen der weit mehr als 20 Millionen Mal gebaute Golf. Mit dem „25 Jahre GTI“ stellt Volkswagen 2001 ein exklusives Sondermodell des Weltbestsellers vor: Eine auf 3.000 Exemplare limitierte Edition – für viele Fans aufgrund des cleanen Designs und Highlights wie hochglanzpolierter 18-Zoll-BBS-Räder einer der schönsten GTI – zeigt mit ihrem drehmomentstarken Turbomotor und knackigen Fahrwerk, welch großes Potenzial auch nach 25 Jahren noch immer im GTI steckt.



Golf IV GTI , 4 Zylinder, 16 Ventile
5 Zylinder mit 10 und 20 Ventilen
1,8 l Turbobenziner, 2,3 l Saugmotor, 1,9 l Turbodiesel
Benziner mit 110 kW (150 PS) / 125 kW (170 PS) / 132 kW (180 PS)
Diesel mit 81 kW (110 PS) / 85 kW (115 PS) / 96 kW (130 PS) / 110 kW (150 PS)
193 km/h bis 222 km/h

164.900 produzierte Exemplare



DER GOLF GTI IM MOTOSPORT

Perfekt für die Rennstrecke

Kaum vorgestellt, erobert der erste Golf GTI nicht nur die Herzen der Autofans, sondern auch die Rennstrecken und Rallyepisten dieser Welt. Die Technik des Golf GTI ist bereits darauf ausgelegt, dass dieser Volkswagen nach dem internationalen Reglement des Automobil-Weltverbands FIA homologiert werden kann. Schon am 1. November 1976 ist es so weit: der Golf GTI wird mit dem „Testblatt J des Internationalen Automobil-Sportgesetzes für Wagen der Gruppe 1 bis 5“ von der FIA für den Motorsport zugelassen.

GTI im Breitensport

Bereits 1977 debütiert der Golf im eigenen GTI-Markenpokal, der sofort ein Publikumsmagnet wird. Denn sowohl die Wagen als auch die Fahrer begeistern. So bringt der Hannoveraner Walter Struckmann das Kunststück fertig, in der Saison 1978 gleich alle zehn Rennen in Folge zu gewinnen. Und der Krefelder Berthold Bermel kann für sich in Anspruch nehmen, von der Premiere auf Sylt 1977 bis zum finalen Cup-Rennen 1982 am Nürburgring durchgängig an allen Golf GTI-Cup-Rennen teilgenommen zu haben. Parallel läuft diese Rennserie damals auch in den USA unter dem Namen „Rabbit-Cup“. Beliebt ist der sehr leichte Golf GTI der ersten Generation bis heute bei Bergrennen im In- und Ausland.



GTI I / GTI-Cup 1979



GTI I / Rallye Boucles de Spa, 1979



GTI I / Hunsrück-Rallye, 1981



GTI I / USA Rabbit-Cup, 1979



GTI I / Deutsche Rallyemeisterschaft, 1981



GTI auf der Rundstrecke

Schließlich setzt der GTI mit diversen Titelgewinnen auch auf der Rundstrecke Maßstäbe. Beispiel TCR: Das 2015 ins Leben gerufene TCR-Reglement vereint hochkarätigen Rennsport mit serienbasierter Technik. Zugelassen sind 4- und 5-türige Fahrzeuge mit 2,0-Liter-Benzin- oder Dieselmotoren, die ausschließlich von Privatteams eingesetzt werden. Neben der weltweit ausgetragenen „TCR International Series“ schreiben zahlreiche nationale Motorsportverbände TCR-Rennserien aus. Der Golf GTI TCR zählt hier zu den erfolgreichsten Renntourenwagen überhaupt: In der internationalen TCR-Serie gewinnen Stefano Comini (2016) und Jean-Karl Vernay (2017) jeweils den Fahrertitel, weitere Titelerfolge in der TCR Asia (2016 & 2017) und TCR Middle East (2018) kommen hinzu. 2019 gelingen Benjamin Leuchter und Johan Kristoffersson mit dem Golf GTI TCR auf der Nürburgring-Nordschleife zwei umjubelte Siege in der Tourenwagen-Weltmeisterschaft (WTCR).

GTI im Rallyesport

Zu einer festen Größe wird der Golf GTI auch im Rallyesport. Fahrzeuge wie der Golf GTI „Pierburg“ der Gruppe 4 überzeugen in den 80er-Jahren in der Rallye-Weltmeisterschaft. Darüber hinaus geht 1981 die Deutsche Rallye-Meisterschaft an Alfons Stock und Paul Schmuck im grasgrünen Golf GTI der ersten Generation. Und mit dem Golf GTI 16V gewinnen Kenneth Eriksson und Peter Diekmann 1986 den Titel in der FIA Rallye-Weltmeisterschaft für Fahrzeuge der Gruppe A.



GTI VIII, 24-Stunden Rennen am Nürburgring, 2025

GTI beim 24h-Rennen auf dem Nürburgring

Immer wieder glänzt der Golf GTI beim legendären 24-Stunden-Rennen auf dem Nürburgring. Die Statistik des Langstrecken-Klassikers weist den Golf GTI als das erfolgreichste Fahrzeug der beiden Klassen „Serien-Tourenwagen Gruppe 1“ und „Tourenwagen Gruppe 2 bis 1.600 ccm“ aus. Die Erfolge auf dem Nürburgring reichen bis in die Gegenwart. Erneut ist es Benjamin Leuchter, der 2025 zusammen mit Johan Kristoffersson, Heiko Hammel und Nico Otto auf dem Nürburgring liefert und sich mit dem 291 kW (397 PS) starken Golf GTI Clubsport 24h nach 2024 einmal mehr den Sieg in der Klasse AT3 für Fahrzeuge mit alternativen Kraftstoffen holt. Im Gesamtklassement belegt das Quartett den hervorragenden Rang 24 von 135 teilnehmenden Fahrzeugen und macht damit Lust auf künftige 24-Stunden-Rennen mit dem Golf GTI.



GTI II 16V / Weltmeisterschaft Gruppe A, 1986



GTI VII TCR / TCR-Serie, 2017



GTI VIII Clubsport / 24h-Rennen, 2024



GTI VI 24 / 24-Stunden-Nürburgring 2011

GOLF V GTI

Comeback des puren GTI

HERITAGE

Im September 2004 präsentiert Volkswagen in Paris den fünften Golf GTI, der die GTI-Idee wieder deutlich sportlicher umsetzt. Kennzeichen: geschärfe Optik mit prägnantem Kühlergrill in neuer schwarzer Wabenoptik samt roter GTI-Einfassung, schwarzer Frontspoiler, ebenfalls schwarze Seitenschweller, ein in Wagenfarbe ausgeführter Dachkantenspoiler, verchromte Doppelendrohre, neue Sportsitze, Highend-Fahrwerk und ein neuer 147-kW-Turbomotor (200 PS). Der hat Punch: In 7,2 Sekunden beschleunigt der 2,0-Liter-Vierzylinder den handgeschalteten GTI auf 100 km/h; per DSG sind es nur 6,9 Sekunden. Erst bei 235 km/h erreicht der GTI seine Höchstgeschwindigkeit.

2006 debütiert zum 30. Geburtstag des Kultsportlers der 169 kW (230 PS) starke Golf GTI „Edition 30“. Dessen 230 PS sind schnell erklärt: Für jedes GTI-Jahr gibt es gegenüber der 200-PS- respektive 147-kW-Version ein PS mehr. Optisch markant: schwarze 18-Zoll-Leichtmetallräder des Typs „Detroit“. Wahlweise gibt es helle 18-Zoll-Aluräder im Kreuzspeichendesign („Rockingham“). In Wagenfarbe lackiert sind der Frontspoiler, die Heckschürze und die Seitenschweller, abgedunkelt die Heckleuchten. Exklusive Teilleder-Sportsitze mit Mittelbahnen im Karoklassiker „Interlagos“ veredeln das Interieur. Zur Ausstattung zählt zudem der als Golfball ausgeführte Schaltbeziehungsweise DSG-Knauf. Der bis dato schnellste GTI erreicht 245 km/h und beschleunigt in nur 6,8 Sekunden auf 100 km/h.

GTI-INSIGNIEN

Legendär sind auch sie: die Sportsitze im Schottenkaro. Im nun fünften Golf GTI heißt der Bezug „Interlagos“ und füllt dort die Sitzmittelbahnen aus. Damit sind sie optisch eine Neuinterpretation der legendären Sportsitze des ersten Golf GTI, durch die das Tartan-Karomuster Kult wurde. Im Golf GTI der zweiten, dritten und vierten Generation gab es das Karo in dieser Form nicht. Fortan ist es nun ein fester Bestandteil der GTI-DNA. Im aktuellen Golf GTI nennt sich das Karomuster „Scale Paper“ – und wie vor 50 Jahren gehört es zur Serienausstattung.



1. Golf GTI – Kraftstoffverbrauch kombiniert: 7,3–7,0 l/100 km; CO₂-Emissionen kombiniert: 166–160 g/km; CO₂-Klasse: F

GTI-PASSION

2007 reisen Captain Jack Sparrow alias Johnny Depp und Elizabeth Swan, gespielt von Keira Knightley, in „Pirates of the Caribbean“ bis ans Ende der Welt. Rund ein Jahr vor dem Produktionsende des fünften Golf GTI stellt Volkswagen in der realen Welt beim internationalen GTI-Treffen am Wörthersee den neuen Golf GTI „Pirelli“ vor. Die Wörthersee-Besucher sind begeistert. Auch weil das 169 kW (230 PS) starke und komplett veredelte Sondermodell mit seinen „Pirelli“-Felgen die Neuauflage des ersten Pirelli-GTI ist. Er kam 1983 kurz vor dem Auslaufen des ersten Golf GTI ebenfalls als krönender Abschluss auf den Markt und genießt in Fan-Kreisen bis heute Kultstatus.



Golf V GTI, 4 Zylinder, 16 Ventile
2,0 l Turbobenziner
147 kW (200 PS) / 169 kW (230 PS)
235 km/h bis 245 km/h
181.000 produzierte Exemplare



DIE GTI-CONCEPT-CARS

Alles ist möglich

Die GTI-Treffen in Reifnitz am Wörthersee waren Kult. Zu den Höhepunkten gehörten die eigens von Volkswagen für das Treffen konzipierten GTI-Studien. Zu den drei spektakulärsten dieser Concept Cars zählten der Golf GTI W12-650, der Golf Design Vision GTI und der GTI Roadster „Vision Gran Turismo“. Jeder dieser Eyecatcher zeigt, wie groß das Potenzial der GTI-Idee ist.

Golf GTI W12-650

Etwas Außergewöhnliches wagen, Konventionen hinter sich lassen und Leidenschaft wecken – das sind seit Anbeginn die Wurzeln der GTI-Idee. Dieser Philosophie folgend, präsentierte Volkswagen im Mai 2007 am Wörthersee einen Golf aus einem Paralleluniversum des Jahres 2050: den GTI W12-650. Nie war ein Golf stärker, nie breiter, nie schneller. Sein Name war Programm: W12-Zylinder und 650 PS (477 kW). Seinen 6,0-Liter-Biturbo-Motor baute das Entwicklungsteam längs hinter Fahrer und Beifahrer ein und verwandelte den GTI so zum Mittelmotorsportwagen. Ein Sechsgang-Automatikgetriebe übertrug die Kraft von 750 Nm an die Hinterachse. Sie katapultierte den GTI in 3,7 Sekunden auf 100 km/h. Erst bei 325 km/h verharrte die Tachonadel des Golf GTI W12-650.



GTI W12-650

Golf Design Vision GTI

2013 war es eine Golf GTI Studie für den Motorsport, mit der Volkswagen die Fans verzauberte: der Design Vision GTI mit 370 kW (503 PS). Die Studie basierte auf dem Golf VII GTI. Optisch markant: die C-Säulen und Seitenschweller, die das Designteam als eigenständige Karosserieelemente nach außen zog, um so Platz zu schaffen für vergrößerte Spurweiten und 20-Zoll-Räder. Unter der Motorhaube arbeitete ein V6-Motor mit 3,0 Litern Hubraum und Biturboaufladung. Der TSI entwickelte ein maximales Drehmoment von 560 Nm. Per DSG wurde diese Kraft an den 4MOTION-Allradantrieb weitergereicht. In nur 3,9 Sekunden ließ der GTI die 100-km/h-Marke hinter sich.



Design Vision GTI



GTI Roadster



GTI Roadster

Golf GTI Roadster „Vision Gran Turismo“

2014 verschmolzen die virtuelle und die reale Welt: Volkswagen präsentierte damals ein Showcar, das ursprünglich rein elektronisch in Bits und Bytes für den Sony PlayStation®3-Klassiker „Gran Turismo 6“ („GT6“) geschaffen worden war: den GTI Roadster „Vision Gran Turismo“. Da der virtuelle GTI derart atemberaubend wurde, entschied sich Volkswagen, diesen Golf auch als Showcar zu bauen. Angetrieben wurde der Zweisitzer vom 3,0 Liter großen V6-Biturbo-Motor des Design Vision GTI: ebenfalls 370 kW (503 PS) und 560 Nm stark, war auch er an ein 7-Gang-DSG und den Allradantrieb 4MOTION gekoppelt. Den Kontakt zur Straße stellten 20-Zoll-Reifen her. Nach 3,6 Sekunden war der 1.420 kg leichte Supersportwagen 100 km/h schnell. Die Höchstgeschwindigkeit betrug 309 km/h.

GOLF VI GTI

Perfektionierter Frontantrieb

HERITAGE

2009 debütiert der sechste Golf GTI. Den Feinschliff der Abstimmung übernimmt die Rennfahrerlegende Hans-Joachim Stuck. Mit der neuen Generation folgt ein 240 km/h schneller GTI, der mit seinem 154 kW (210 PS) starken Turbomotor jede Menge Spaß macht und in 6,9 Sekunden aus dem Stand heraus 100 km/h erreicht. Ein GTI, der mit einem Soundgenerator und neu konzipierter Abgasanlage (je ein Endrohr links und rechts) hörbare Dynamik bietet.

Erstmals kommt im neuen GTI zudem serienmäßig das elektronische Quer-Sperrdifferenzial XDS zum Einsatz. Das Fahrverhalten wird dank XDS deutlich präziser und neutraler, ähnelt nun eher einem Allradler als Fronttriebler. 2011 folgt als „Edition 35“ der mit 173 kW (235 PS) bis dato stärkste GTI. Erstmals gibt es den Golf GTI ab 2012 zudem als Cabriolet.

GTI-INSIGNIEN

Drei Buchstaben, die nichts erklären müssen: GTI. Dabei war am Anfang gar nicht klar, dass der GTI ein GTI sein würde. Golf TS und Golf GTS waren ebenfalls im Spiel. Doch TS fehlte die Dynamik eines GT's. Und als GTS hatte 1963 schon eine Porsche Geschichte geschrieben: der 904 GTS. Also GTI! Welch ein Glück.



GTI-PASSION

2011 ist „Rolling in the Deep“ von Adele der weltweit erfolgreichste Song und die bisherige Krönung ihrer Karriere. Die Krönung der sechsten GTI-Generation ist im selben Jahr der Golf GTI Edition 35. Erstmals dringt mit dem Sondermodell zum 35. Geburtstag des Kompaktsportwagens ein GTI knapp bis zur 250-km/h-Marke vor: 247 km/h sind es exakt. Mit einem Leistungsgewicht von 6 kg/PS ist der 173 kW (235 PS) starke Golf agiler als je ein GTI zuvor und nach nur 6,6 Sekunden 100 km/h schnell. Volkswagen zeigt mit dem Golf GTI Cabriolet, dass der GTI-Spirit auch offen funktioniert. Beleg dieser Dynamik sind die 7,3 Sekunden für den Sprintklassiker auf 100 km/h und 237 km/h Höchstgeschwindigkeit (DSG: 235 km/h).



Golf VI GTI, 4 Zylinder, 16 Ventile

2,0 l Turbobenziner

154 kW (210 PS) / 173 kW (235 PS)

237 km/h bis 247 km/h

199.900 produzierte Exemplare



DIE RENNSFAHRER

Passionierte GTI-Profis

Eine Rennfahrerin, zwei Rennfahrer, drei Generationen – Profis mit einer ganz eigenen GTI-Story: Claire Schönborn, geboren 1999, hochtalentierte Bergrennen- und Rallye-Nachwuchsfahrerin. Benjamin Leuchter, geboren 1987, Volkswagen Test- und Entwicklungsfahrer und Langstrecken-Ass. Hans-Joachim Stuck, geboren 1951, Ex-Formel 1-Pilot, Le Mans- und DTM-Legende.



Claire Schönborn

2025 startete Claire Schönborn erstmals in der Junior World Rallye Championship. Doch los ging das Leben als Rennfahrerin Jahre zuvor mit einem Golf I GTI, dem Bergrennwagen ihres Vaters. Claire Schönborn: „Mein Vater hatte mit dem GTI 2016 einen Unfall und wollte ihn verkaufen. Aber das kam für mich nicht infrage. Und da habe ich ihn so lange genervt, bis wir ihn wieder aufgebaut haben.“ Danach folgten ihre ersten Rennen. Mit einer Rakete: „Unser Golf GTI entwickelt 297 PS und 260 Newtonmeter Drehmoment – aus einem Saugmotor.“ Ein Original-Block des Golf I GTI mit einem Audi-STW-Zylinderkopf für „Super Tourenwagen“. Leistungsgewicht: 2,66 kg pro PS! Die Ingenieurin: „Der GTI fährt sich wie ein Kart, sehr intuitiv, sehr natürlich. Es ist eine kleine Gewalt, die man unterm Hintern hat. Aber der Golf macht extrem Spaß.“



Hans-Joachim Stuck

Sein Name gehört zu den größten im Rennsport: Hans-Joachim Stuck. Seit Jahrzehnten fährt er immer wieder GTI: „Als ich 1978 mit Clay Regazzoni für Shadow in der Formel 1 gefahren bin, da hatte ich auch schon einen Golf GTI. Und der Regazzoni hatte einen Ferrari Daytona. Als ich mit meinem GTI ins Fahrerlager kam sagt Clay: ‚Hans, I want to drive your car.‘ Den GTI wollte man einfach fahren.“ Der GTI ließ auch Stuck nie wieder los: „Vor ein paar Jahren habe ich mir erneut einen Golf I GTI zugelegt, einen 79er.“ Diesen leichten Sportwagen bewegt er besonders gerne: „Ich habe von meinem Vater einen BMW 700 Sport. Der und der GTI sind die beiden Autos, nach denen sich die Leute am meisten umdrehen. Und der GTI, das ist ein Auto mit Charakter. Das gilt bis heute. Es gibt zwei Autos, die ihren Charakter immer erhalten haben: der Porsche 911 und der Golf GTI.“



Benjamin Leuchter

„Auf der schwierigsten Rennstrecke der Welt und in der höchsten FIA-Tourenwagenklasse zu gewinnen – mehr geht nicht“, so Benjamin Leuchter. Für den Volkswagen Test- und Entwicklungsfahrer war dieser Sieg auf dem Nürburgring mit dem Golf GTI in der WTCR 2019 der bedeutendste. Doch seine GTI-Wurzeln reichen bis in die Kindheit zurück: „Meine Mutter hatte einen Golf II GTI Fire & Ice, und mein Onkel einen Golf II GTI als Rieger-Breitbau. Damit war er auch beim GTI-Treffen am Wörthersee.“ 2010 folgte der erste eigene GTI: „Das war ein neuer Golf VI GTI. Der war genau 350 Kilometer im Originalzustand – von Wolfsburg bis nach Hause. Dann habe ich schon angefangen, Dinge zu ändern.“ Seine Leidenschaft für Feinschliff am GTI zeigt sich bis heute darin, dass er intensiv in die Entwicklung neuer Modelle eingebunden ist.

DAS GTI-SPEKTRUM

Eine herrlich schnelle Familie

Die Geschichte des GTI war nie allein die Geschichte des Golf. Schon der erste Golf GTI hatte mit dem Scirocco GTI ein Pendant. Es folgten weitere Varianten dieser Idee: der Lupo GTI, der up! GTI und der Polo GTI. Als Ausflug in die Welt der Unikate gab es sogar einen Passat GTI.



Scirocco GTI (1976 bis 1981)

Die erste Generation des Volkswagen Scirocco wurde ab Juni 1976 und damit parallel zum Golf I GTI produziert. Als Antrieb kam ein 81 kW (110 PS) starker Vierzylinder mit K-Jetronic zum Einsatz. Wie der Golf, hatte auch der 185 km/h schnelle Scirocco GTI das legendäre Dreispeichen-Sportlenkrad mit vertieftem Pralltopf an Bord. 1981 startete die zweite Generation des Scirocco als 110-PS-GTI. 1985 debütierte der Scirocco GTI mit einem bis zu 102 kW (139 PS) starken 16V-Motor.

Passat GTI (1976)

Der 1976 vorgestellte Passat GTI blieb ein Einzelstück. Wie der erste Golf GTI, wurde auch er von einem 81 kW (110 PS) starken Vierzylinder angetrieben. Insignien wie rote Zierstreifen sowie Radlauf- und Schwellerverbreiterungen wiesen ihn optisch als GTI aus. Lackiert war er im Farbton „Bahamablau Metallic“. Die Kombination aus Passat plus 110-PS-Motor ging erst drei Jahre später tatsächlich in Serie – aber als klar auf Komfort ausgelegter Passat GLi ohne die typischen GTI-Insignien.



Lupo GTI (2000 bis 2005)

Zur Jahrtausendwende setzte Volkswagen die GTI-Idee im Kleinwagen Lupo um. Die 92 kW (125 PS) und 152 Nm des im Lupo GTI verbauten 16V-Motors sorgten für ein Höchstmaß an Dynamik. Auf der objektiv messbaren Seite standen 8,3 Sekunden für den Sprint auf 100 km/h und 205 km/h als Vmax. Subjektiv war das Fahrgefühl noch intensiver, als die reinen Zahlen vermuten ließen, da sich der rund 1.000 kg leichte Lupo GTI wie ein Kart fuhr.

up! GTI (2018 bis 2023)

Der 2018 eingeführte up! GTI war mit 85 kW (115 PS) und 1.070 kg Leergewicht eine Art Neuauflage des Golf I GTI. Kennzeichen des stärksten up!: knackige Dimensionen, niedriges Gewicht, kraftvoller Dreizylinder-

Turbomotor, Sportfahrwerk und typische GTI-Insignien wie der rote Streifen im Kühlergrill und Sitzbezüge im Karo-Muster. Mit 196 km/h Höchstgeschwindigkeit und einem Sprint von 0 auf 100 km/h in 8,8 Sekunden zählte er zu den agilsten Kleinwagen seiner Zeit.

Polo GTI (1998 bis 2025)

Zunächst auf 3.000 Exemplare limitiert, startete 1998 der erste Polo III GTI mit 88 kW (120 PS). Seitdem wird jeder neue Polo auch als GTI angeboten. Der Polo IV GTI wurde erstmals von Turbomotoren mit 110 kW (150 PS) und 132 kW (180 PS) angetrieben. Der Polo V GTI entwickelte bis zu 141 kW (192 PS). In der aktuellen sechsten Generation des Polo stieg die Leistung auf zuletzt 152 kW (207 PS)¹.

1. Das Modell wird nicht mehr zum Verkauf angeboten



GOLF VII GTI Pure Performance

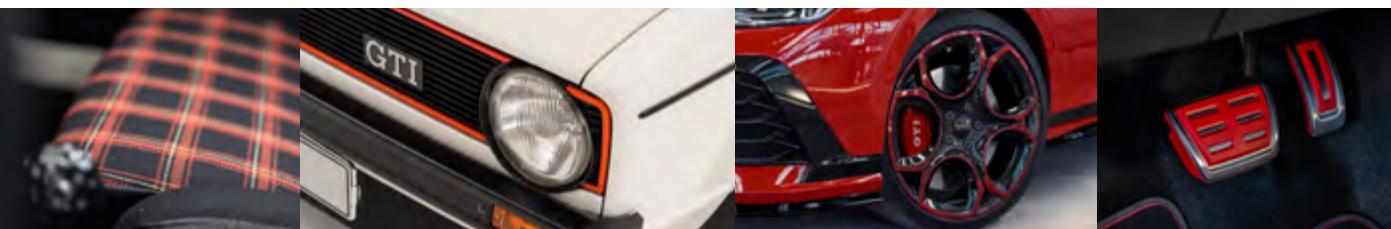
HERITAGE

Den siebten Golf GTI bringt Volkswagen 2013 gleich in zwei Varianten auf den Markt: als Version mit 162 kW (220 PS) und als GTI Performance mit 169 kW (230 PS). Auf dieser Basis folgt Anfang 2016 der 195 kW (265 PS) und per Boost-Funktion temporär sogar 213 kW (290 PS) starke Golf GTI Clubsport – ein Sondermodell zum 40. Geburtstag des Golf GTI. Er ist zugleich der erste Golf GTI, der mit 5,9 Sekunden die Sechs-Sekundenmarke knackt und (abgeregelte) 250 km/h schnell ist. Beide Werte gelten sowohl für die Schalt- als auch die automatische DSG-Version.

Noch im selben Jahr löst der neue Golf GTI Clubsport S mit seinen 228 kW (310 PS) die Grenzen zum Motorsport auf: Der Volkswagen Test- und Entwicklungsfahrer Benjamin Leuchter pulverisiert im Frühling mit dem 265 km/h schnellen Clubsport S in 07:49:21 Minuten den damaligen Rekord für Fronttriebler auf der Nürburgring-Nordschleife – ein Geschenk zum 40. Geburtstag des Golf GTI. 2017 erhalten dann auch der „normale“ Golf GTI und der Golf GTI Performance mehr Leistung: Die neue Grundversion hat fortan 169 kW (230 PS), der neue Golf GTI Performance 180 kW (245 PS). 2019 folgte ein weiterer Höhepunkt der siebten GTI-Generation: der 213 kW (290 PS) starke Golf GTI TCR. Er ist angelehnt an den 257-kW-Boliden (350 PS) der internationalen TCR-Rennserie.

GTI-INSIGNIEN

50 Jahre GTI stehen auch für ein Zusammenspiel der Farben Rot und Schwarz. Schwarz sind die Radlaufverbreiterungen, Stoßstangen und die Heckscheibeneinfassung der ersten Generationen. Schwarz ist der Kühlergrill und Rot der signierende GTI-Streifen. Schwarze Streifen über den Seitenschwellern veredeln den Golf I GTI ebenso wie den Golf VIII GTI EDITION 50¹. Innen ist ein GTI ohne schwarzen Dachhimmel und rote Ziernähte nicht denkbar. Beim EDITION 50 sind sogar das Brems- und Gaspedal und die Sicherheitsgurte rot ausgeführt. Auf Wunsch und ohne Aufpreis ebenfalls in Schwarz und Rot lackiert: die 19-Zoll-Alufelgen des Typs „Queenstown“.



GTI-PASSION

2016 schreibt Usain Bolt bei den Olympischen Spielen in Rio de Janeiro Sportgeschichte, als der sein „Triple-Triple“ vollendet – drei Mal in Folge Gold über 100, 200 und 4x100 Meter. Golf-Geschichte schreibt im selben Jahr der neue GTI Clubsport S. Limitierte 400 Exemplare entstehen – 10 Fahrzeuge für jedes GTI-Jahr. Die wichtigsten Eckdaten: 228 kW (310 PS), 380 Nm und nur 1.286 kg DIN-Leergewicht. Weltexklusiv: ein via Fahrprofilauswahl abrufbares Setting für den Nürburgring. Die Idee für den Golf GTI Clubsport S entsteht, als die für den „normalen“ GTI zuständige Volkswagen Crew auf der Nordschleife die finale Version des 2013 eingeführten Golf GTI Performance testet. In einem kleinen Team – ganz ähnlich, wie es auch bei der Entstehung des ersten Golf GTI der Fall war. Das Beispiel zeigt, dass ein GTI immer mit einem Maximum an Passion entstand, entsteht und entstehen wird.



Golf VII GTI , 4 Zylinder, 16 Ventile, 2,0 l Turbobenziner
162 kW (220 PS) / 169 kW (230 PS) / 180 kW (245 PS)
213 kW (290 PS) / 228 kW (310 PS)
246 km/h bis 265 km/h

390.000 produzierte Exemplare

1. Golf GTI EDITION 50: Energieverbrauch kombiniert: 7,9-7,6 l/100 km; CO₂-Emissionen kombiniert: 179-173 g/km; CO₂-Klassen: G-F



ID. POLO GTI

GTI einer neuen Zeit

Ein halbes Jahrhundert nach dem ersten Golf GTI überträgt Volkswagen das GTI-Feeling erstmals in das Zeitalter der E-Mobilität: mit dem neuen ID. Polo GTI¹. Das künftige dynamische Kompaktmodell folgt mit modernen Technologien und seinem knackigen Design dem Ur-GTI von 1976.

Wie einst der erste Golf, ist auch der neue ID. Polo¹ die perfekte Ausgangsbasis, um einen GTI auf die Räder zu stellen: Mit leichtem Frontantrieb, 166 kW (226 PS) starker E-Maschine, kraftvollen Proportionen, einem sympathischen Design und voller Alltagstauglichkeit.

Der ID. Polo GTI wird ein neues und starkes GTI-Gefühl bieten, denn die höchste Leistung und das maximale Drehmoment stehen E-typisch blitzschnell zur Verfügung. Und natürlich wird auch das Ex- und Interieur durch die klassischen GTI-Insignien individualisiert – diese werden allerdings neu interpretiert und weiterentwickelt. Der ID. Polo GTI feiert seine Weltpremiere im Frühsommer 2026.



1. ID. Polo GTI / ID. Polo - seriennahe Studie



GOLF VIII GTI

Perfektion als Prinzip

HERITAGE

2020 debütiert der achte Golf GTI. Sein 2,0-Liter-Turbomotor entwickelt eine Leistung von 180 kW (245 PS) und bis zu 370 Nm Drehmoment. Erstmals kommt im 250 km/h schnellen und stets per 7-Gang-DSG geschalteten Golf GTI ein neu entwickelter Fahrdynamikmanager zum Einsatz. Er koordiniert die elektronische Differenzialsperre „XDS+“ und die Querdynamikanteile der optionalen Dämpferregelung „DCC“ sowie der elektronisch geregelten Vorderachs-Differenzialsperre. Die so geschärften fahrdynamischen Eigenschaften sorgen für ein neues und pures Fahrerlebnis. Zum 45. GTI-Geburtstag kommt 2021 der 221 kW (300 PS) starke „Clubsport 45“ auf den Markt.

2024 perfektioniert Volkswagen den Golf GTI mit einem Hard- und Software-Update inklusive neuer Licht-, Infotainment- und Bediensysteme. Von 180 kW (245 PS) auf 195 kW (265 PS) steigt dabei die Leistung des Golf GTI¹. Mit 221 kW (300 PS) identisch, bleibt die Power des Golf GTI Clubsport². Herausragend ist bei allen Modellen die neutrale Abstimmung des Fahrwerks und die Performance der Vorderachs-Differenzialsperre. Als weiteren Meilenstein der GTI-Geschichte präsentiert Volkswagen 2025 dann im Rahmen des 24-Stunden-Rennens auf dem Nürburgring den neuen Golf GTI EDITION 50³ – im Jubiläumsjahr 2026 wird der mit 239 kW (325 PS) bisher stärkste Golf GTI ausgeliefert.

GTI-EDITIONEN

Sie sind Kult – die Golf GTI-Jubiläumsmodelle. Die Nr. 1 ist 1996 der „20 Jahre GTI“ auf Basis der GTI-Generation III. Alle fünf Jahre folgt ein weiteres Sammlerstück: 2001 der „25 Jahre GTI“ (Generation IV), 2006 der „Edition 30“ (Generation V), 2011 der „Edition 35“ (Generation VI), 2016 der „Clubsport“ und „Clubsport S“ (Generation VII), 2021 der „Edition 45“ und 2026 schließlich der „Golf GTI EDITION 50“.



1. Golf GTI – Kraftstoffverbrauch kombiniert: 7,3–7,0 l/100 km; CO₂-Emissionen kombiniert: 166–160 g/km; CO₂-Klasse: F
2. Golf GTI Clubsport – Kraftstoffverbrauch kombiniert: 7,6–7,3 l/100 km; CO₂-Emissionen kombiniert: 174–166 g/km; CO₂-Klasse: F
3. Golf GTI EDITION 50 – Kraftstoffverbrauch kombiniert: 7,9–7,6 l/100 km; CO₂-Emissionen kombiniert: 179–173 g/km; CO₂-Klasse: G-F

GTI-PASSION

Mit dem Golf GTI EDITION 50 ist ein außergewöhnliches Jubiläumsmodell entstanden. Die Leistung des Motors aus dem Golf GTI Clubsport wurde um 18 kW (25 PS) gesteigert, das maximale Drehmoment um 20 auf 420 Nm erhöht. Wird die volle Leistung abgerufen, schnellt der Golf GTI EDITION 50 in nur 5,3 Sekunden aus dem Stand auf 100 km/h. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 270 km/h. Serienmäßig ist im Golf GTI EDITION 50 das DCC. Ein Exklusiv-Feature ist das optionale „GTI-Performance-Paket EDITION 50“. Es beinhaltet schwarze 19-Zoll-Schmiederäder des Typs „Warmenau“, modifizierte Schwenklager an der Vorderachse mit geändertem Sturz, eine weitere Tieferlegung um 5 mm durch steifere Federn (geringere Aufbaubewegungen beim Einlenken), angepasste Fahrwerkslager (optimiertes Ansprechverhalten) sowie eine besonders leichte Abgasanlage von Volkswagen R mit Endschalldämpfern in Titan. Darüber hinaus gehören in diesem Fall ohne Aufpreis Semi-Slicks zur Ausstattung des Golf GTI EDITION 50. Die Semi-Slicks können in Deutschland alternativ auch separat als Sonderausstattung ohne das „GTI-Performance-Paket EDITION 50“ erworben werden.



COMMUNITY

Fans aus aller Welt feiern den GTI

GTI – dahinter verbirgt sich eine sensationelle Fankultur. Bereits der erste Golf GTI entfachte bei den Fans die Leidenschaft, gemeinsam diesen VW zu erleben. Vor allem beim „Golf GTI Treff am Wörthersee“. 1982 ging es beschaulich mit rund 80 Teilnehmern los. Schon 1984 waren es über Tausend. Dann gingen die Zahlen durch die Decke: Mehr als 100.000 GTI-Fans strömten später Jahr für Jahr zum Treffen an den Wörthersee.

2017 und 2018 lud Volkswagen die Fans dann nach Wolfsburg ein. Wieder kamen Tausende. Nach Corona ging es 2024 in Wolfsburg weiter. 2025 bekam die GTI-Fangemeinde dann im Rahmen des 24-Stunden-Rennens auf dem Nürburgring mit der Weltpremiere des Golf GTI EDITION 50¹ einen ersten Vorgeschmack auf das GTI-Jubiläumsjahr 2026. Und das wird spannend. Eines der Highlights steht bereits fest: das Debüt des neuen ID. Polo GTI².



1. Golf GTI EDITION 50 – Kraftstoffverbrauch kombiniert: 7,9-7,6 l/100 km; CO₂-Emissionen kombiniert: 179-173 g/km; CO₂-Klasse: G-F

2. ID. Polo GTI / ID. Polo - seriennahe Studie



Verantwortlich für den Inhalt:

Volkswagen Aktiengesellschaft
Volkswagen Product Communications
Berliner Ring 2
D-38440 Wolfsburg

Stand: 01.2026
© 2026 Volkswagen Aktiengesellschaft