



50 Jahre Golf GTI – das Jubiläumsmodell

Der neue Golf GTI EDITION 50

INTERNATIONAL MEDIA DRIVE
Barcelona, Januar 2026

Key Aspects	2
Auf den Punkt	2
Der GTI-Antrieb im Detail	6
Das GTI-Fahrwerk im Detail	7
Das GTI-Fahrprofil „Special“ im Detail	10
Die zusätzliche Serienausstattung im Überblick	10
Die zusätzliche Sonderausstattung im Überblick	11
Die Historie des Golf GTI im Detail	12

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. Optionale Ausstattung
3. Golf R – Kraftstoffverbrauch kombiniert: 8,4–8,1 l/100 km; CO₂-Emissionen kombiniert: 192–183 g/km; CO₂-Klasse: G
4. Golf GTI – Kraftstoffverbrauch kombiniert: 7,3–7,0 l/100 km; CO₂-Emissionen kombiniert: 166–160 g/km; CO₂-Klasse: F
5. Golf GTI Clubsport – Kraftstoffverbrauch kombiniert: 7,6–7,3 l/100 km; CO₂-Emissionen kombiniert: 174–166 g/km; CO₂-Klasse: F
6. Alle Ausstattungsangaben gelten für das in Deutschland angebotene Modellprogramm.
Für andere Länder können sich Abweichungen ergeben



Das Original wird 50 – Volkswagen feiert mit neuem Golf GTI EDITION 50 das Jubiläum der Ikone

KEY ASPECTS

- **Stärker** – technisch und optisch individualisierter Golf GTI EDITION 50¹ ist mit 239 kW (325 PS) der bisher stärkste in Serie gebaute GTI
- **Schneller** – neuer Golf GTI EDITION 50 sprintet aus dem Stand heraus in nur 5,3 Sekunden auf 100 km/h und ist 270 km/h schnell
- **Exklusiver** – Jubiläums-GTI serienmäßig mit adaptivem DCC-Fahrwerk, 19-Zoll-Rädern in Exklusivlackierung, LED-Matrix-Licht und neuem Sitzdessin
- **Dynamischer** – neues GTI-Performance-Paket² mit Fahrwerks-Upgrade, 19-Zoll-Schmiederädern und Titan-Abgasendrohren spart ca. 25 kg Gewicht

AUF DEN PUNKT

GTI-Geburtstag. Er ist eine Hommage an den ersten Golf GTI des Jahres 1976: der neue Golf GTI EDITION 50. Das Jubiläumsmodell definiert einen weiteren Meilenstein in der 50-jährigen Geschichte des erfolgreichen Kompaktsportwagens. Der Punkt: Mit einer Leistung von 239 kW (325 PS) ist der Golf GTI EDITION 50 der stärkste aller bislang in Serie gebauten Golf GTI. Eine Höchstgeschwindigkeit von 270 km/h macht ihn zudem zum schnellsten Serienmodell der Marke Volkswagen. Allein der Golf R³ erreicht optional mit einem „R-Performance-Paket“ ebenfalls diese Geschwindigkeit. Der Vorverkauf des Golf GTI EDITION 50 wurde bereits gestartet. Angeboten wird der Jubiläums-GTI parallel zum klassischen Golf GTI mit 195 kW (265 PS)⁴ und zum Golf GTI Clubsport mit 221 kW (300 PS)⁵.

GTI-Dynamik. Es gehört zur DNA des GTI, dass er die maximale Leistung mit großer Leichtigkeit auf die Straße bringt. Und so ist es auch beim Golf GTI EDITION 50: Sein dynamisch abgestimmtes DCC-Sportfahrwerk, die elektronisch geregelte Vorderachsversperre sowie die agile und präzise Progressivlenkung liefern bereits in der serienmäßigen Grundkonfiguration des



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 GTI EDITION 50 Fahrdynamik in Reinkultur. Analog zum Golf GTI Clubsport bietet er zudem serienmäßig ein zusätzliches Fahrprofil: den Modus „Special“. Der Antrieb, die Lenkung und das im Fall des EDITION 50 serienmäßige DDC-Sportfahrwerk werden dabei konsequent auf die Besonderheiten der Nürburgring-Nordschleife abgestimmt. Wie herausragend das Potenzial des Golf GTI ist, untermauerte der Volkswagen Test- und Entwicklungsfahrer Benny Leuchter (D) auf der Nürburgring-Nordschleife mit einem Erprobungsträger, der mit dem optional für das Jubiläumsmodell angebotenen „GTI-Performance-Paket EDITION 50“ ausgestattet war: Leuchter umrundete die Nordschleife in 07:46:125 Minuten – nie zuvor war ein Volkswagen mit Straßenzulassung auf dem Nürburgring schneller.

GTI-Performance-Paket. Das exklusive und nur für das Jubiläumsmodell erhältliche „GTI-Performance-Paket EDITION 50“ senkt das Gewicht des Golf GTI um ca. 25 kg und bietet mit seinem Fahrwerks-Upgrade ein weiteres Plus an Fahrdynamik. Das Performance-Paket wurde für engagierte Fahrer entwickelt, die ihren Golf GTI EDITION 50 zum Beispiel auch einmal im Rahmen eines Track Days auf einer Rennstrecke bewegen möchten. Das „GTI-Performance-Paket EDITION 50“ beinhaltet eine besonders leichte Abgasanlage von Volkswagen R mit Endrohren aus Titan, ebenfalls leichtere 19-Zoll-Schmiederäder des Typs „Warmenau“ (20 Prozent geringere ungefederte Massen), modifizierte Schwenklager an der Vorderachse mit geändertem Sturz (für ein direkteres Einlenkverhalten und eine noch bessere Spurführung), eine weitere Tieferlegung um 5 mm durch steifere Federn (geringere Aufbaubewegungen beim Einlenken) und angepasste Fahrwerkslager (optimiertes Ansprechverhalten). Insgesamt liegt das Jubiläumsmodell mit dem „GTI-Performance-Paket EDITION 50“ um 20 mm tiefer als die Golf Grundkonfiguration. An das Paket gekoppelt sind stets die in diesem Fall aufpreisfreien⁶ 235/35er Semi-Slicks. In Deutschland können die Semi-Slicks auch separat ohne das „GTI-Performance-Paket EDITION 50“ als Sonderausstattung erworben werden.

GTI-Motor. Schon die Maschine des ersten Golf GTI war 1976 ein leichter Vierzylinder, der die Vorderachse antrieb. Beides ist bis heute der Fall. Und doch haben der 81 kW (110 PS) starke Saugmotor des Ur-GTI und der 239 kW (325 PS) herausfeuernde Turbomotor des Golf GTI EDITION 50 bis auf die Zylinderzahl technisch nichts mehr gemeinsam. Der hochmoderne und effiziente Motor des Jubiläumsmodells – der legendär kraftvolle Vierzylinder der Motorenbaureihe EA888 LK3 evo4 – ist eine Weiterentwicklung des Antriebs aus dem Golf GTI Clubsport



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

(221 kW / 300 PS). Durch innermotorische Maßnahmen erhöhten die Motorenspezialisten die Leistung des Golf GTI EDITION 50 um weitere 25 PS. Im Vergleich zum klassischen Golf GTI in der Grundkonfiguration (195 kW / 265 PS) sind es zusätzliche 60 PS. Angehoben wurde auch das maximale Drehmoment: Es stieg auf 420 Nm (Golf GTI Clubsport: 400 Nm; Golf GTI: 370 Nm). Übertragen wird die Antriebskraft via 7-Gang-DSG und der elektronisch geregelten Vorderachsquer sperre. Ruft der Fahrer die volle Leistung ab, schnellt der Golf GTI EDITION 50 in nur 5,3 Sekunden aus dem Stand auf 100 km/h. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 270 km/h.

GTI-Exterieur. Diverse Veredelungen kennzeichnen das Exterieur des GTI-Jubiläumsmodells. Markant: die Stoßfänger in der „Clubsport“-Optik und die schwarzen 19-Zoll-GTI-Leichtmetallräder des Typs „Queenstown“, deren glanzgedrehte Oberseite als Kontrast in einem roten Lasurlack ausgeführt ist. Wahlweise stehen die schwarzen Räder alternativ mit glanzgedrehten hellen Oberflächen zur Verfügung. Das optisch eingefrorene rote GTI-Zeichen in der Radmitte ist auch bei drehenden Rädern lesbar, da sich die Nabekappe nicht mitdreht. „GTI 50“-Schriftzüge außen am zweiteiligen Dachkantenspoiler und an den Innenseiten der Außenspiegel, abgedunkelte VW-Logos, ein spezielles Dekor der Türschweller, eine Privacy-Verglasung im Fond und schwarze Abgasendrohre komplettieren die Exterieur-Individualisierung. Serienmäßig an Bord des Golf GTI EDITION 50: die „IQ.LIGHT – LED-Matrix-Scheinwerfer“ und 3D-LED-Rückleuchten mit animierter Blinkfunktion.

GTI-Farben. Schwarz ist bereits seit dem ersten Golf GTI eine typische Farbe für den Kompaktsportwagen. In einem hochglänzenden Schwarz ausgeführt sind beim Golf GTI EDITION 50 die Seitenschweller, der Frontgrill und Frontspoiler, die Außenbereiche des Dachkantenspoilers, der Heckdiffusor und die Kappen der Außenspiegel. Visuell auf die Anbauteile und individualisierten GTI-Räder abgestimmt sind die fünf Außenfarben des Golf GTI EDITION 50. Nur für das Jubiläumsmodell werden dabei die zwei Lackierungen „Tornadorot“ und „Dark Moss Green Metallic“ mit jeweils schwarzem Dach angeboten. Die Farbe „Tornadorot“ ist eine Reminiszenz an den Golf II GTI, bei dem dieses satte Rot das frühe „Marsrot“ der ersten GTI-Generationen ablöste und für viele Jahre zu einem der GTI-Farbklassiker wurde. Darüber hinaus stehen das serienmäßige „Pure White“ und das optionale „Mondsteingrau“ (jeweils mit schwarzem Dach) sowie „Grenadillschwarz Metallic“ (Sonderausstattung) zur Wahl. Wie immer in Rot ausgeführt: die Querspange im Kühlergrill und über den Scheinwerfern. Weiß illuminiert: die Lichtleiste darunter und das VW-Zeichen.



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-Interieur. Wie der Golf GTI und Golf GTI Clubsport, ist der Golf GTI EDITION 50 mit einer Sportsitzanlage ausgestattet. Doch auch sie wurde individualisiert. Edel: das neue eigenständige Sitzdessin „Clark GTI 50“. Der obere Bereich inklusive der bei den Vordersitzen fest integrierten Kopfstützen ist im grauen „ArtVelours Eco“ mit in Rot eingearbeiteten GTI-Schriftzügen ausgeführt. Auf den Sitzmittelbahnen kommt das klassische Karomuster zum Einsatz. Das allerdings wurde komplett modifiziert: Die Karos sind stark vergrößert und dabei auf ein asymmetrisch positioniertes Kreuz reduziert. Die Seitenflächen der Sitzpolster indes tragen ein feines und sehr dezentes Karomuster. Selbst die Schlaufe für die hintere Mittelarmlehne ist in diesem kariertem Stoff ausgeführt. Eines der vielen weiteren feinen Veredelungsdetails: Ein neuer grüner Streifen im Karomuster korrespondiert exakt mit der neuen Außenfarbe „Dark Moss Green Metallic“. Rot sind die Ziernähte der Sitze. Das Zusammenspiel aller Elemente wirkt ebenso hochwertig wie ikonisch und sportlich. Zu den weiteren individualisierten GTI-Insignien im Innenraum gehört die mit dem „GTI 50“-Logo veredelte mittlere Spange des Multifunktions-Ledersportlenkrads. Die Lenkradspangen kennzeichnet ein neues Dessin in „Dark Anodised“ (dunkles Aluminium). Die Ziernähte des Lenkrads sind analog dazu in Schwarz ausgeführt. Als Kontrast komplett in Rot gearbeitet: die exklusiven Sicherheitsgurte. Ebenfalls erstmals in Rot ausgeführt: die Gummiauflagen des Gas- und Bremspedals. Darüber hinaus sind auch die im Normalfall in einer Chromoptik gearbeiteten Türinnengriffe in „Dark Anodised“ gehalten. Durch das Logo „GTI 50“ individualisiert werden die Einstiegsleisten. Mit dem „GTI 50“-Logo veredelt wird zudem der Fahrzeugschlüssel.

GTI-Sammlerstücke. Sie sind Kult: die Golf GTI-Jubiläumsmodelle. Nr. 1 davon war 1996 die Sonderedition „20 Jahre GTI“ auf der Basis des Golf III GTI. Alle fünf Jahre folgte ein weiteres dieser Sammlerstücke. 2001 debütierte der heute legendäre „25 Jahre GTI“ (Generation IV) – legendär, weil dieses stilistisch absolut pure Jubiläumsmodell den Turbomotor im aktuellen Erbgut des Golf GTI verankerte. 2006 folgte der markante „Edition 30“ (Generation V), 2011 der „Edition 35“ (Generation VI), 2016 der „Clubsport“ und „Clubsport S“ (Generation VII) und 2021 der „Edition 45“ (Generation VIII). Sie alle sind längst Sammlerstücke, da stets hochgradig individualisiert und immer nur zeitlimitiert gefertigt.



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

DER GTI-ANTRIEB IM DETAIL

Leistungsgesteigerter Clubsport-Motor. Er ist der stärkste Motor, den Volkswagen bisher in einen serienmäßigen Golf GTI eingebaut hat: der 1.984 cm³ große TSI ist ein Vierzylinder-Turbodirekteinspritzer der Motorbaureihe EA888 LK3 evo4. „evo4“ steht dabei für die neuste Evolutionsstufe des drehfreudigen Benziners. Mit einer Leistung von 239 kW (325 PS) übertrifft er den Motor des aktuellen Golf GTI Clubsport (221 kW / 300 PS) noch einmal um 18 kW (25 PS). Das Leistungsplus gegenüber dem Golf GTI Clubsport, auf dessen Motor der Antrieb des Golf GTI EDITION 50 basiert, wurde durch die Umsetzung innermotorischer Maßnahmen realisiert. Zwischen niedrigen 2.000 und hohen 5.400 U/min – und damit auf einem sehr breiten Drehzahlplateau – stellt der Motor sein maximales Drehmoment von 420 Nm zur Verfügung. Gegenüber dem Golf GTI Clubsport stieg es um 20 Nm, gegenüber dem klassischen Golf GTI um 50 Nm. Da das maximale Drehmoment im Golf GTI EDITION 50 in vielen praxisrelevanten Drehzahlbereichen abgerufen werden, ist der Kompaktsportwagen extrem agil. Das allerdings nicht auf eine übertriebene, sondern – typisch GTI – auffallend souveräne Art. An die Vorderachse übertragen wird die Antriebskraft über ein 7-Gang-DSG und eine speziell für den Golf GTI EDITION 50 parametrierte Vorderachsquersperre.

Hohe Dynamik, niedriger Verbrauch. Der neue Golf GTI EDITION 50 benötigt aus dem Stand heraus nur 5,3 Sekunden, um auf 100 km/h zu beschleunigen. Zum Vergleich: Der Golf GTI mit 195 kW (265 PS) spurtet in 5,9 Sekunden auf 100 km/h, der 221 kW (300 PS) starke Golf GTI Clubsport in 5,6 Sekunden. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 270 km/h (elektronisch begrenzt). Im Vergleich zu den zwei anderen Golf GTI-Versionen punktet das Jubiläumsmodell mit einem Plus von 20 km/h. Der großen Dynamik steht ein kombinierter WLTP-Verbrauch von 7,9 bis 7,6 l/100 km gegenüber. Der Wirkungsgrad des Direkteinspritzers wird durch innovative technische Details wie eine in den Zylinderkopf integrierte, wassergekühlte Abgasführung zum Turbolader gesteigert. Dank einer vollelektronischen Kühlmittelregelung besitzt der GTI-Motor zudem ein sehr wirksames Thermomanagement mit einer kurzen Warmlaufphase. Die dadurch reduzierten Reibungsverluste können den Kraftstoffverbrauch senken.



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

DAS GTI-FAHRWERK IM DETAIL

Hightech-Sportfahrwerk. Das Fahrwerk des 239 kW starken Golf GTI EDITION 50 besteht – analog zum Golf GTI (195 kW) und Golf GTI Clubsport (221 kW) – aus einer MacPherson-Vorderachse und Vierlenker-Hinterachse. Als einziger GTI ist das Jubiläumsmodell zudem serienmäßig mit der adaptiven Fahrwerksregelung DCC ausgestattet.

Dynamik-Plus durch Performance-Paket. Optional und exklusiv steht für den stärksten GTI das „GTI-Performance-Paket EDITION 50“ zur Verfügung. In dieser Kombination verfügt das Jubiläumsmodell nicht nur über den stärksten GTI-Antrieb, sondern auch über das performanteste Fahrwerk. Das neue „GTI-Performance-Paket EDITION 50“ beinhaltet folgende Modifikationen respektive Details:

- Leichte 19-Zoll-Schmiederäder des Typs „Warmenau“. Aufpreisfreie Semi-Slicks in der Dimension 235/35 R 19
- Gewichtsreduzierte Sportabgasanlage mit Titan-Endrohren von Volkswagen R
- Tieferlegung um weitere 5 mm gegenüber dem Golf GTI Clubsport mit einer steiferen Aufbaufederung (20 mm gegenüber dem Golf Grundmodell)
- Steifere Federbeinlager, steifere Lenkerlager im Querlenker, modifizierte Radträger zur Sturzerhöhung an der Vorderachse
- Steifere Dämpferlager und ein Radträger mit modifizierter Anbindung der Spurstange an der Hinterachse
- Vollständig eigenständige Datensätze für die adaptive Fahrwerksregelung DCC, den Fahrdynamikmanager, die Progressivlenkung und das ESC

Agiler und neutraler. Das Ziel bei der Abstimmung des Fahrwerks war es, für den Golf GTI EDITION 50 mit dem neuen Performance-Paket einen nochmals höheren Kraftschluss zwischen Reifen und Fahrbahn bei gleichzeitig möglichst neutralen Handlingeigenschaften und einem agilen Ansprechen auf Lenkbefehle zu realisieren. Erreicht wurde dies über eine Optimierung der Aufbaufederung und der elasto-kinematischen Eigenschaften. Im Detail wurden die Federraten an der Vorder- und Hinterachse angehoben. Das wiederum führt zur Anhebung der sogenannten Eigenfrequenzen. Durch die damit steifere Aufbaufederung konnte das Fahrwerk



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

des Golf GTI EDITION 50 um weitere 5 mm tiefergelegt werden. Diese Maßnahmen tragen dazu bei, die Rollneigung der Karosserie zu reduzieren, dadurch die Aufbaukontrolle zu verbessern und in der Folge spontanere Fahrzeugreaktionen zu erreichen. Obwohl die Performance des Golf GTI EDITION 50 nochmals deutlich erhöht wurde, bietet auch dieser GTI eine hohe Alltags-tauglichkeit.

Perfektion im Detail. Technisch kennzeichnet das Fahrwerk des Golf GTI EDITION 50 mit Performance-Paket unter anderem ein steiferes hinteres Querlenkerlager an der Vorderachse. Dadurch wird das für frontgetriebene Fahrzeuge typische Beschleunigungsuntersteuern im Zusammenspiel mit der elektronisch geregelten Vorderachs differenzialsperre und den Semi-Slicks derart stark reduziert, dass der Golf GTI EDITION 50 den Fahrer beim Herausbeschleunigen aus Kurven vergessen lässt, dass er ein Fahrzeug mit Frontantrieb bewegt. Verstärkt werden die neutralen Handling-Eigenschaften durch einen modifizierten Radträger an der Hinterachse, der für eine präzisere Führung der Spurstange sorgt. Das Ergebnis ist eine signifikante Reduktion des Seitenkraftuntersteuerns und damit das skizzierte neutralere Fahrverhalten.

Neue Rad-Reifen-Kombination. Eine wichtige Funktion bei der Optimierung der fahrdynamischen Eigenschaften und der generellen Performance übernehmen die Reifen. Entscheidend ist hier eine möglichst optimale Kontaktfläche zwischen den Reifen und der Straße. Die sogenannte Aufstandsfläche der angetriebenen Vorderräder wurde beim Golf GTI EDITION 50 mit Performance-Paket über eine Erhöhung des statischen Sturzes auf -2 Grad und die Reifenbreite der 235/35er Semi-Slicks maximiert. Die Reifen wurden mit dem Partner Bridgestone für den Golf GTI EDITION 50 entwickelt. Im Vergleich zum Vorgänger dieses Semi-Slicks konnte das Gewicht pro Reifen um 1,2 kg reduziert werden; gleichzeitig verringerte sich der Rollwiderstand. Parallel wurden die Performance-Eigenschaften beim Handling auf trockener und nasser Fahrbahn verbessert. Darüber hinaus werden die ungefederten Massen durch das Schmiederad „Warmenau“ um etwa 3,0 kg pro Rad gegenüber vergleichbaren Leichtmetallfelgen reduziert. Durch die aerodynamische Beschaffenheit des Schmiederades wird zudem die Wärmeabfuhr der GTI-Bremsen optimiert. Besonders leicht ist zudem die Abgasanlage von Volkswagen R mit Titan-Endrohren. Durch die Maßnahmen wird das Gewicht um rund 25 kg gesenkt.



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

Hightech-Dämpferregelung DCC. Die adaptive Fahrwerksregelung DCC des Golf GTI EDITION 50 reagiert permanent auf die Fahrbahn und die Fahrsituation. Über das jeweils eingestellte Fahrprofil – „Eco“, „Comfort“, „Sport“ (+„Special“) und „Individual“ – kann das Fahrwerk individuell vom Fahrer konfiguriert werden. Das Spektrum reicht hier von einer komfort-betonten bis hin zu einer sehr 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 (ca. 200 mal pro Sekunde) für ein besonders agiles und präzises Handling. Die Querdynamikanteile des DCC-Fahrwerks werden zudem via serienmäßigem Fahrdynamikmanager koordiniert und optimiert. Das Fahrwerk des Golf GTI EDITION 50 vereint somit einen alltagstauglichen Fahrkomfort mit einem Maximum an Fahrdynamik – typisch für einen GTI.

Die Vorderachsquersperre. Wie alle aktuellen Golf GTI, verfügt auch der EDITION 50 serienmäßig 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 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 noch neutraler.

Der Fahrdynamikmanager. Die intelligente Zentrale des GTI-Fahrwerks ist der Fahrdynamikmanager. Mit ihm werden bei jedem Fahrmanöver die Funktionen der Vorderachsquersperre, der elektronischen Differenzialsperren und die Querdynamikanteile der geregelten DCC-Dämpfer koordiniert angesteuert. Eine Anpassung der Sperrwirkung der Vorderachsquersperre führt dabei zum Beispiel zu einem Plus an Linearität und Stabilität. Gezielte Bremseingriffe an der kurveninneren Fahrzeugseite können parallel im Übergangs- und Grenzbereich nochmals das Untersteuern reduzieren. Darüber hinaus gilt, dass sich dank des Fahrdynamikmanagers per DCC-Eingriff die dynamische Wankneigung verringert.



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

DAS GTI-FAHRPROFIL „SPECIAL“ IM DETAIL

Das Fahrprofil „Special“. Grundsätzlich gilt, dass die Fahrer aller GTI-Modelle das Ansprechverhalten des Motors und der Lenkung über die serienmäßigen Fahrprofile einstellen können. Ist das DCC an Bord, wird auch dessen Regelung in die Abstimmung mit einbezogen. Je nach Profil werden zudem die Klimatisierung und die automatische Abstandsregelung ACC angepasst. Wie skizziert, gibt es dabei die vier Profile „Eco“, „Comfort“, „Sport“ und „Individual“. Als zusätzliches Fahrprofil eint den Golf GTI Clubsport und den neuen Golf GTI EDITION 50 zudem ein fünftes Fahrprofil: „Special“. Es ist ein Sub-Menü des Profils „Sport“. Wird es aktiviert, taucht im Hintergrund des Infotainmentsystems der Schriftzug „Nürburgring“ auf – nicht ohne Grund: „Special“ ist ein Performance-Modus, in dem alle fahrdynamisch relevanten Systeme inklusive des im Golf GTI EDITION 50 serienmäßigen DCC kompromisslos auf die Bedingungen der Nordschleife abgestimmt werden. Sobald der Fahrer „Special“ aktiviert, spürt er das mit einem Anstieg der Motordrehzahl. Parallel schaltet der GTI jetzt später hoch: Das 7-Gang-DSG hält den Gang nun genauso, wie es auch ein professioneller Fahrer auf der Rennstrecke machen würde, um den Golf am Scheitelpunkt der nächsten Kehre mit maximaler Kraft zu beschleunigen.

DIE ZUSÄTZLICHE SERIENAUSSTATTUNG IM ÜBERBLICK

(Differenzierungsmerkmale gegenüber GTI und GTI Clubsport)

Performance

- Adaptives DCC-Sportfahrwerk
- Anhebung der Höchstgeschwindigkeit auf 270 km/h
- Fahrprofil „Special“ konfigurierbar

Exterieur

- Außenspiegelgehäuse in Schwarz
- Dynamische Leuchtweitenregulierung
- Dynamischer Fernlichtassistent „Dynamic Light Assist“
- Dynamisches Kurvenlicht
- „IQ.LIGHT – LED-Matrix-Scheinwerfer mit Fernlicht Plus“



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

- 19-Zoll-Leichtmetallräder „Queenstown“, Oberfläche glanzgedreht, mit Lasurlack in Rot (wahlweise in hellem Silberton)
- Regensensor
- Reifen in der Dimension 235/35 R 19
- 3D-LED-Rückleuchten
- Seitenscheiben im Fond abgedunkelt
- Stoßfänger im „Clubsport-Design“. Lufteinlass in Wabenstruktur
- VW-Logo vorn, Querspange zwischen Scheinwerfern und Türgriffmulden illuminiert
- Zweifarblackierung mit Dach in Schwarz

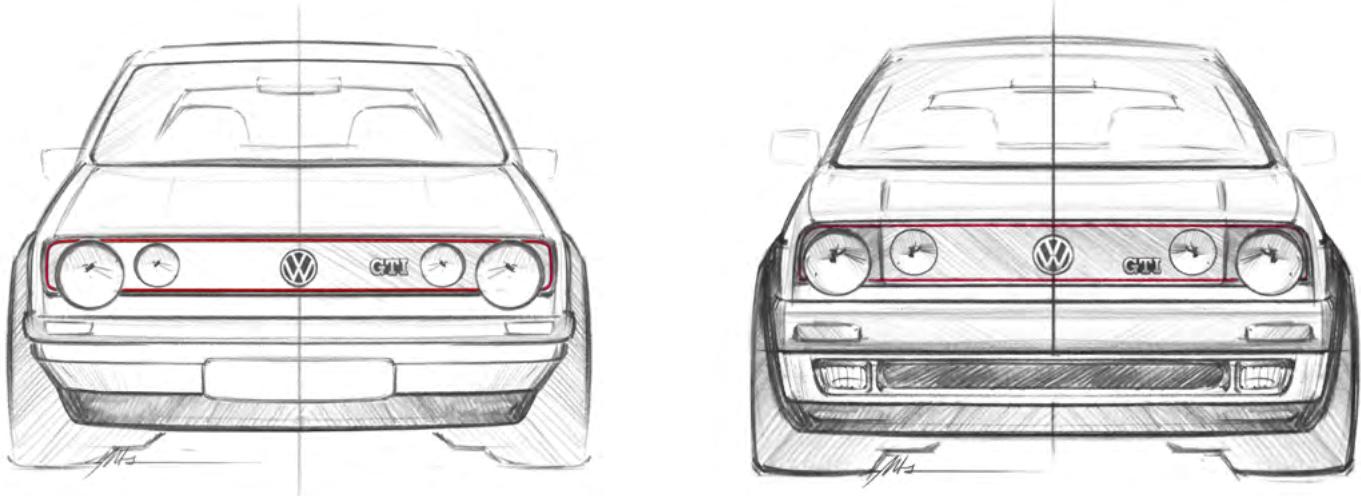
Interieur

- Dekoreinlagen der Instrumententafel und vorderen Türverkleidungen in „Velvet Dark“
- Multifunktions-Lederlenkrad mit Ziernähten in Schwarz
- Pedalkappen-Gummiflächen in Rot
- Sitzgurte in Rot
- Top-Sportsitze vorn und Sportsitzanlage hinten im eigenen Design „Clark GTI 50“

DIE ZUSÄTZLICHE SONDERAUSSTATTUNG IM ÜBERBLICK

(Differenzierungsmerkmale gegenüber GTI und GTI Clubsport)

- GTI-Performance-Paket EDITION 50 mit 19-Zoll-Schmiederädern „Warmenau“, Performance-Fahrwerk, tiefergelegter Karosserie und R-Performance-Abgasanlage mit Endschalldämpfern in Titan
- Semi-Slick-Reifen in der Dimension 235/35 R 19
- Sonderfarbe „Dark Moss Green Metallic“ mit schwarzem Dach
- Sonderfarbe „Tornadorot“ Uni mit schwarzem Dach



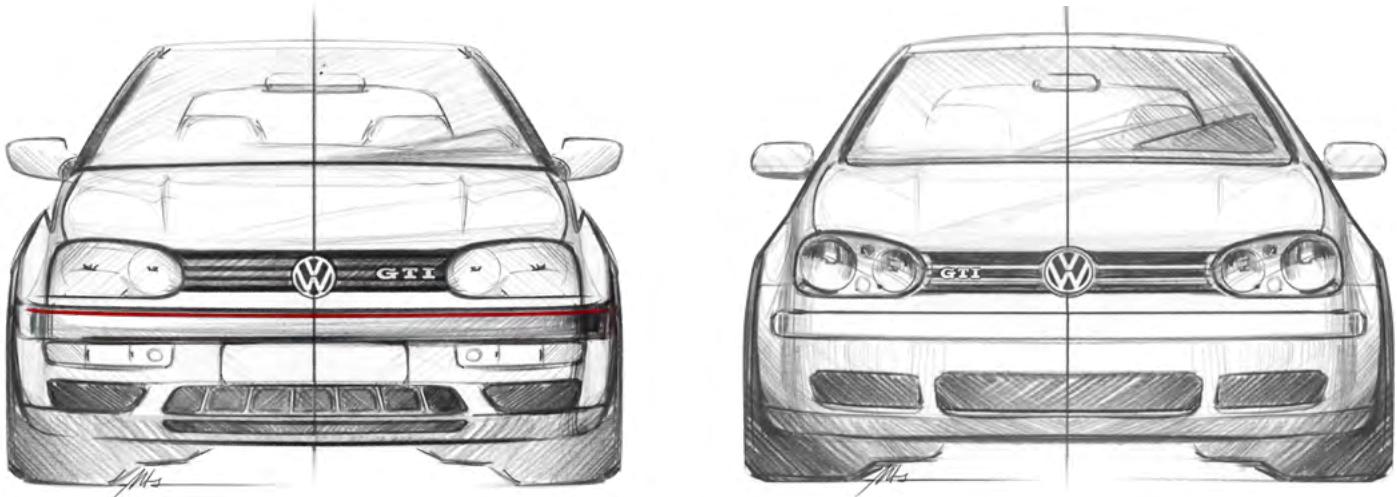
DIE HISTORIE DES GOLF GTI IM DETAIL

GOLF I GTI – 1976 BIS 1983

Das Original. 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 indes 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 110 PS starke Golf GTI durch, zuerst in Deutschland, dann rund um den Globus. 5.000 Exemplare sind von der Sonderserie anfangs geplant. Doch es kommt anders: Aus den 5.000 werden 461.690 Golf GTI der ersten Serie, die zum Schluss mit der Sonderedition des 112 PS starken „Sondermodell Golf GTI“ alias „Pirelli-GTI“ gekrönt wird.

GOLF II GTI – 1984 BIS 1991

Erste Evolutionsstufe. 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 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 fünf PS. Doch schon 1986 legt Volkswagen in Sachen GTI-Power mit einer technischen Innovation nach: einem neuen 16V-Motor. In der Version ohne G-Kat entwickelt der Vierventiler 139 PS und sorgt für 208 km/h Höchstgeschwindigkeit. Und selbst der Golf GTI 16V mit G-Kat und in diesem Fall 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 auf 160 PS und die Vmax auf 216 km/h hochschnellen. Im November 1990 knackt der GTI die Schallmauer von einer Million produzierten Exemplaren und wird zum erfolgreichsten Kompaktsportwagen der Welt.



GOLF III GTI – 1991 BIS 1997

Pures Understatement. 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 dritten 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 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 150 PS. Höchstgeschwindigkeit: 215 km/h. Von 0 auf 100 km/h beschleunigt er in nur 8,7 Sekunden und damit so schnell wie einst der 10 PS stärkere Golf II GTI G60. 1996 bereichert ein Turbodiesel mit 110 PS das GTI-Spektrum. Ebenfalls 1996 kommt der Golf „20 Jahre GTI“ auf den Markt – das erste Jubiläumsmodell der GTI-Geschichte.

GOLF IV GTI – 1998 BIS 2003

Stilikone. 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 ebenso 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 150 PS und einem 2,3-Liter-Fünfzylinder mit ebenfalls 150 PS. Mit beiden Motoren ist der Golf IV GTI 218 km/h schnell. 2000 steigt die Leistung des V5-Motors auf 170 PS und die Vmax damit auf 224 km/h. Zudem steht wieder ein Turbodiesel zur Verfügung, der zunächst 110 PS, dann 115, 130 und 150 PS entwickelt. Die Antriebskrönung des Golf IV GTI ist 2001 jedoch der 180 PS starke Turbobenziner im Sondermodell „25 Jahre GTI“ – ein Wendepunkt in der Geschichte des GTI.



GOLF V GTI – 2004 BIS 2008

GTI in Reinkultur. Im September 2004 präsentiert Volkswagen den fünften Golf GTI auf dem Pariser Automobilsalon, der die GTI-Idee wieder deutlich sportlicher umsetzt. Kennzeichen: eine geschärzte 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 200-PS-Turbomotor. Der hat richtig Punch: In 7,2 Sekunden beschleunigt der 2,0-Liter-Vierzylinder den handgeschalteten GTI auf 100 km/h; per Doppelkupplungsgetriebe (DSG) sind es nur 6,9 Sekunden. Erst bei 235 km/h erreicht der GTI seine Höchstgeschwindigkeit. 2006 bringt Volkswagen zum 30. Geburtstag des Kultsportlers den 230 PS starken Golf GTI „Edition 30“ auf den Markt. Dessen 230 PS sind schnell erklärt: Für jedes GTI-Jahr gibt es gegenüber der 200-PS-Version ein PS mehr. Optisch markant: mattschwarze 18-Zoll-Leichtmetallräder des Typs „Detroit“. Wahlweise gibt es alternativ 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 Schalt- beziehungsweise DSG-Knauf. Der bis dato schnellste GTI erreicht 245 km/h und beschleunigt in nur 6,8 Sekunden auf 100 km/h.

GOLF VI GTI – 2009 BIS 2012

Perfektionierter Spirit. 2009 debütiert der sechste Golf GTI. Den Feinschliff der Abstimmung übernimmt kein Geringerer als die Rennfahrerlegende Hans-Joachim Stuck. Mit der neuen Generation folgt ein 240 km/h schneller GTI, der mit seinem 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. 2011 folgt als „Edition 35“ der mit 235 PS bis dato stärkste GTI. Erstmals gibt es den Golf GTI ab 2012 zudem als Cabriolet.



GOLF VII GTI – 2013 BIS 2020

Rekord-GTI. Den siebten Golf GTI bringt Volkswagen 2013 gleich in zwei Varianten auf den Markt: als Version mit 220 PS und als GTI Performance mit 230 PS. Auf dieser Basis folgt Anfang 2016 der 265 PS und per Boost-Funktion temporär sogar 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 250 km/h schnell ist. Noch im selben Jahr löst der neue Golf GTI Clubsport S mit seinen 310 PS die Grenzen zum Motorsport auf: Der Volkswagen Werksfahrer Benjamin Leuchter knackt 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 Normalversion hat fortan 230 PS, der neue Golf GTI Performance 245 PS. 2019 folgt ein weiterer Höhepunkt der siebten GTI-Generation: der 290 PS starke Golf GTI TCR – eine Hommage an den erfolgreichen 350-PS-Boliden der internationalen TCR-Rennserie.

GOLF VIII GTI – SEIT 2020

High-Performance-GTI. 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 Fahrtdynamikmanager zum Einsatz. Er koordiniert die zum „XDS+“ weiterentwickelte elektronische Differenzialsperre sowie die Querdynamikanteile der optionalen Dämpferregelung „DCC“ und der Vorderachs differenzialsperre. Die so geschärften fahrdynamischen Eigenschaften sorgen für ein völlig 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 GTI. Mit 221 kW (300 PS) identisch, bleibt die Power des Golf GTI Clubsport. Herausragend ist bei allen Modellen die Performance des nochmals präzisierten Fahrwerks mit Seriendetails wie einer elektronisch geregelten Vorderachsquersperre. Als neuen Meilenstein der 50-jährigen GTI-Geschichte präsentiert Volkswagen 2025 dann im Rahmen des 24-Stunden-Rennens auf dem Nürburgring den neuen Golf GTI EDITION 50. Im Jubiläumsjahr 2026 folgt nun die offizielle Markteinführung dieses mit 239 kW (325 PS) bisher stärksten Golf GTI.