

Medieninformation



Der neue Golf GTI und Golf GTI Clubsport

Media-Workshop

Mai 2024



Medieninformation

Inhalt

Auf den Punkt

Weltpremiere beim 24-Stunden-Rennen: Volkswagen präsentiert neuen Golf GTI Clubsport auf dem Nürburgring	03
--	----

Zentrale Aspekte

Das geschärfte GTI-Exterieur	05
Das GTI-Interieur mit komplett neuem Infotainment	06
Der legendäre GTI-Turbomotor in zwei Leistungsstufen	08
Die intelligent vernetzten GTI-Sportfahrwerke	08

HINWEISE

1. Golf GTI Clubsport 24h – Rennfahrzeug. Das Modell wird nicht zum Verkauf angeboten
2. Golf GTI Clubsport – Energieverbrauch kombiniert: 7,8-7,5 l/100 km; CO₂-Emissionen kombiniert: 178-171 g/km; CO₂-Klassen: G-F.
3. Angaben zu Verbrauch, CO₂-Emissionen und CO₂-Klassen bei Spannbreiten in Abhängigkeit von den gewählten Ausstattungen des Fahrzeugs.
4. Golf GTI – Energieverbrauch kombiniert 7,3-7,1 l/100km; CO₂-Emissionen kombiniert 167-162 g/km; CO₂-Klasse: F. Angaben zu Verbrauch, CO₂-Emissionen und CO₂-Klassen bei Spannbreiten in Abhängigkeit von den gewählten Ausstattungen des Fahrzeugs.
5. Optionale Ausstattung



Auf den Punkt

Weltpremiere beim 24-Stunden-Rennen: Volkswagen präsentiert neuen Golf GTI Clubsport auf dem Nürburgring

- GTI³ mit 265 PS: Die klassische Version der Kompaktsportwagen-Ikone beschleunigt mit 20 PS mehr Leistung in nur 5,9 Sekunden auf 100 km/h
- GTI Clubsport² mit 300 PS: Neue Evolutionsstufe der bis zu 267 km/h schnellen Clubsport-Version debütiert mit geschärftem Design, weiterentwickeltem Fahrwerk und neuem Infotainment
- GTI Clubsport 24h¹ mit 348 PS: Rennwagen auf der Basis des Golf GTI Clubsport wird zur Feier des 50. Golf Geburtstags beim 24-Stunden-Rennen auf dem Nürburgring starten
- GTI-Räder neu designt: 19-Zoll-Leichtmetallfelge „Queenstown“⁴ wurde exklusiv für die GTI-Modelle designt. GTI Clubsport ist zudem mit dem 19-Zoll-Schmiederad „Warmenau“⁴ erhältlich

GTI – das nächste Kapitel. Er hat die weltweit größte Fangemeinde aller kompakten Sportwagen; er gilt als das Original seiner Klasse; er ist die Ikone schlechthin: der weit mehr als 2,3 Millionen Mal verkaufte Golf GTI. Jetzt startet eine neue Evolutionsstufe durch. Von 180 kW (245 PS) auf 195 kW (265 PS) stieg dabei die Leistung des Golf GTI³. Schon am 14. Mai beginnt in Europa der Vorverkauf. Wenige Tage später folgt bereits das nächste GTI-Highlight: die Weltpremiere des neuen Golf GTI Clubsport² auf dem Nürburgring – im Rahmen des legendären 24-Stunden-Rennens. Es ist der Auftakt zu einem wahren GTI-Wochenende: Am 1. Juni wird Volkswagen den 221 kW (300 PS) starken Golf GTI Clubsport² vor den Augen zigtausender Besucher enthüllen. Die können das GTI-Topmodell auf dem „Nürburgring-Boulevard“ dann direkt in Augenschein nehmen. Die Weltpremiere steht ganz im Zeichen des 50. Geburtstags des Golf (Debüt 1974). Deshalb ist es eine Ehrensache, dass gleich drei klassische Golf am 2. Juni kurz vor dem Hauptrennen beim „ADAC 24h-Classic“ (3-Stunden-Rennen) starten. Und nicht nur das: Anschließend wird ein absolut einzigartiger Golf auch am 24-Stunden-Rennen teilnehmen: der Golf GTI Clubsport 24h¹ mit wuchtigen 256 kW (348 PS) – ein ursprünglich von Volkswagen Motorsport konzipierter und nun weiterentwickelter Rennwagen. Die Rennleitung hat ihm als Hommage an ein halbes Jahrhundert Golf die Startnummer 50 zugeteilt. Volkswagen dankt!

Perfektion im Detail. Der Golf GTI und der Golf GTI Clubsport wurden gezielt weiterentwickelt. Geschärft hat Volkswagen das ikonische Exterieur. Neu konstruiert und designt wurden die LED-Scheinwerfer und die LED-Rückleuchten. Optional an Bord: die neueste Generation der „IQ.LIGHT – LED-Matrix-Scheinwerfer“ – sie bieten ein Hochleistungsfernlicht mit 15 Prozent mehr Reichweite als beim Vorgänger. haben die Wolfsburger Entwickler zudem die Infotainmentsysteme und damit die zentrale Bedienung beider Kompaktsportwagen – sie wurde intuitiver, einfacher, besser. Ebenso schnell wie die zwei Golf GTI beschleunigen und verzögern, ist nun auch die Rechenleistung der Infotainmenteneinheit. Eine Kerneigenschaft aller Golf GTI ist die herausragende Performance des Fahrwerks mit serienmäßigen Features wie einer elektronischen Vorderachsquersperre und einer Progressivlenkung; Volkswagen konnte die Fahrwerksabstimmung beider Modelle nochmals präzisieren. Für Vortrieb sorgt in

Medienkontakte

Volkswagen Communications
Product Communications

Kathrin Seifert
Sprecherin Golf, T-Roc, Touran,
Fahrwerk, Assistenzsysteme
Tel: +49 152 22 99 28 58
kathrin.seifert@volkswagen.de

Bernd Schröder
Sprecher Golf, Tiguan, Tayron,
Qualität, Sicherheit
Tel: +49 160 93 90 63 64
bernd.schroeder1@volkswagen.de



Mehr auf
volkswagen-newsroom.com

ACCELERATE
DIGITAL. ENERGIZED



den GTI-Modellen die neueste Entwicklungsstufe des 2,0-Liter-Turbobenziners (TSI) mit der internen Bezeichnung EA888 LK3 evo4. Welches Potenzial dieser Vierzylinder hat, zeigt der Transfer in die Welt des Motorsports: Dort verleiht der EA888 LK3 evo4 in der 348-PS-Version des Golf GTI Clubsport 24h jene Power, die ihn in den Händen von Rennfahrern wie Benny Leuchter (Deutschland) und Johan Kristoffersson (Schweden) beim 24-Stunden-Rennen auf der Nordschleife zu einem der schnellsten Wagen seiner Klasse machen wird. Betankt wird der GTI im Rennen übrigens mit einem neu entwickelten Kraftstoff von Shell: E20. Er hat einen doppelt so hohen Bioethanol-Anteil (gewonnen aus pflanzlichen Abfallstoffen) wie E10.

GTI-Treffen in Wolfsburg. Nach dem Rennen ist vor dem Fest: Die Feierlichkeiten zu einem halben Jahrhundert Golf steuern nach dem 24-Stunden-Rennen und der Weltpremiere des neuen Golf GTI Clubsport auf einen weiteren Höhepunkt zu – das „GTI Fanfest 2024“ vom 26. bis 28. Juli. Es ist das erste internationale GTI-Treffen seiner Art, das nicht am Wörthersee, sondern in der Geburtsstadt des Golf stattfinden wird: in Wolfsburg. Auch dort werden der neue Golf GTI, der neue Golf GTI Clubsport und der Golf GTI Clubsport 24h im Rampenlicht stehen. Alle News zum weiterentwickelten Golf GTI und Golf GTI Clubsport gibt es hier!



Medieninformation

Zentrale Aspekte

DAS GESCHÄRFTE GTI-EXTERIEUR

Frontpartie mit neuem Lichtdesign. Der neue Golf GTI und Golf GTI Clubsport differenzieren sich im Exterieur über jeweils eigenständig designte Frontstoßfänger und Dachkantenspoiler voneinander. Beide Modelle sind nun zudem mit neu entwickelten und designten LED-Plus-Scheinwerfern ausgestattet. Ihr Design wurde geradliniger und optisch prägnanter; nach innen hin verschmelzen die Scheinwerfergehäuse jetzt optisch mit dem Kühlergrill. Serienmäßig kommt eine LED-Querspanne im Kühlergrill zum Einsatz; oberhalb der Querspanne verläuft über die für den Golf GTI typische rote Linie – ein GTI-Merkmal, das auf die Kühlergrillumrandung des ersten Golf GTI aus dem Jahre 1976 zurückgeht. Erstmals ist zudem das VW-Zeichen in der Frontpartie illuminiert. Das V und W sowie der Kreis um die Buchstaben werden dabei außen und innen von feinen Lichtlinien eingerahmt. Durch das leuchtende VW-Logo und die neuen LED-Scheinwerfer entsteht ein unverwechselbares Golf Lichtdesign. Ein weiteres Licht-Highlight ist die optionale Ausbaustufe der LED-Scheinwerfer: die neueste Version der „IQ.LIGHT – LED-Matrixscheinwerfer“. Sie sind als Novum mit einem Hochleistungsfernlicht ausgestattet, das rund einen halben Kilometer weit in die Nacht leuchtet – deutlich weiter als ein herkömmliches Fernlicht.

Frontschürzen als Differenzierungsmerkmal. Unterhalb der Scheinwerfer gehen der Golf GTI und Golf GTI Clubsport jeweils eigene Wege. Den 265-PS-GTI prägen im äußeren Bereich des Stoßfängers lackierte Luftleitelemente (Wings), die nach innen hin flach sind und nach außen hin aufsteigen. Ebenfalls in Wagenfarbe lackiert ist der Frontspoiler zwischen den Wings, der als Splitter im Motorsportstil ausgeführt ist. Im äußeren Bereich des im Stoßfänger integrierten Wabekühlergrills (mattschwarz) besitzt der Golf GTI optional zudem links und rechts x-förmige Nebelscheinwerfer, die aus fünf LEDs im GTI-typischen Wabendesign gebildet werden. Umrandet ist der komplette Lufteinlass inklusive Wings und Frontsplitter mit einer mattschwarzen Applikation. Der Golf GTI Clubsport differenziert sich hier über größere und nach innen hin pfeilförmige Wings vom Golf GTI. Der Frontspoiler, der Kühlergrillgitter im Stoßfänger sowie die umlaufenden Applikationen sind zudem in einem hochglänzenden Schwarz gehalten.

Heckpartie mit neuen LED-Rückleuchten. Im Heckbereich gibt es als gemeinsame neue Schnittstelle beider Golf GTI Versionen die neu entwickelten LED-Rückleuchten. Optional kommen in Verbindung mit den IQ.LIGHT – LED-Matrix-Scheinwerfern“ zudem neue 3D-LED-Rückleuchten mit dynamischer Blinkfunktion zum Einsatz, deren Welcome- und Goodbye-Szenario über die Fahrzeugeinstellungen (via Infotainmentsystem) individualisiert werden kann. Drei verschiedene Szenarien stehen dabei zur Wahl. Den Golf GTI kennzeichnet darüber hinaus ein komplett geschlossener Dachkantenspoiler, dessen Oberseite in Wagenfarbe lackiert ist; die Unterseite ist hingegen schwarz. Der Golf GTI Clubsport besitzt einen deutlich größeren Spoiler, der zum Dach hin bis auf einen schmalen Steg offen und damit luftdurchströmt ist. Hier ist der Außenbereich in einem hochglänzenden Schwarz ausgeführt. Beide Spoiler wurden mit ihren Abtriebswerten an die jeweilige Performance der zwei GTI-Modelle angepasst. Im unteren Bereich prägnant: die Endrohre der Abgasanlage. Der Golf GTI



Medieninformation

und der Golf GTI Clubsport sind mit einer zweiflutigen Anlage ausgestattet; jeweils links und rechts vom Heckdiffusor ist dabei ein Endrohr angeordnet. Für den Golf GTI Clubsport wird via „Race Paket“ (optional) eine Akrapovič-Sportabgasanlage zur Verfügung stehen. Auch im Heck sind die Verkleidungen unterhalb der lackierten Flächen sowie der Diffusor beim Golf GTI in Mattschwarz und im Fall des Golf GTI Clubsport in Hochglanzschwarz gehalten.

Seitenpartie mit neuen 19-Zoll-Rädern. In der Silhouette sind die neuen GTI-Modelle an den jetzt einzeln in Rot auf Chrom ausgeführten drei Buchstaben „GTI“ im Bereich der A-Säulen zu erkennen. Die Vorgänger trugen an dieser Stelle eine schmale Plakette. Unterschiede im Hinblick auf die Konfiguration beider Golf GTI gibt es im Bereich der Räder: Der Golf GTI ist serienmäßig mit der 17-Zoll-Version des Leichtmetallrades „Richmond“ ausgestattet, während der Golf GTI Clubsport mit einer optischen eigenständigen und glanzgedrehten 18-Zoll-Version der „Richmond“-Felge aus dem Werk in Wolfsburg fährt. Optional stehen für beide GTI-Versionen verschiedene weitere 19-Zoll-Räder zur Verfügung. Eine komplette Neuentwicklung ist dabei die für beide Modelle verfügbare Leichtmetallfelge „Queenstown“, die mit ihrem markanten Design aus fünf ovalen Halbkreisen an die klassische Felge des Typs „Detroit“ erinnert, die für den Golf GTI der fünften Generation eingeführt wurde. Die neue Felge kennzeichnen glanzpolierte Oberflächen auf schwarzen Innenflächen. Der Golf GTI Clubsport wird zudem mit dem ebenfalls komplett neu entwickelten 19-Zoll-Schmiederad „Warmenau“ konfiguriert werden können. Mit einem Gewicht von nur 8 kg je Felge sind die Schmiederäder rund 20 Prozent leichter als vergleichbare Leichtmetallräder – das reduziert die ungefederten Massen. Zwischen den Rädern beider Modelle spannen sich schwarze Seitenschweller-Verbreiterungen, die beim Golf GTI analog zur Front- und Heckpartie in Mattschwarz und beim Golf GTI Clubsport in Hochglanzschwarz ausgeführt sind. Darüber hinaus wird der „Clubsport“ durch eine Folierung über den Schwellern individualisiert.

DAS GTI-INTERIEUR MIT KOMPLETT NEUEM INFOTAINMENT

Neue Infotainmentsysteme. Volkswagen hat die Hard- und Software der Golf GTI Infotainmentsysteme vollständig neu entwickelt. Sie basieren nun auf dem Modularen Infotainmentbaukasten der vierten Generation (MIB4). Ihre Bedienung wurde dank einer grundlegend neuen Grafik und Menüstruktur des Touchdisplays signifikant verbessert und vereinfacht. Das in weiten Bereichen selbsterklärende Infotainmentsystem wird es für beide GTI-Modelle in zwei verschiedenen Versionen geben: „Ready 2 Discover“ (serienmäßig; Navigation als Upgrade verfügbar) und „Discover“ (mit serienmäßiger Navigationsfunktion). Beide System sind mit einem in der Diagonalen 32,8 cm (12,9 Zoll) großen Touchscreen ausgestattet. Die neuen Displays im Tablet-Stil sind optisch frei stehend angeordnet. Unterteilt wurden die Screens in zwei Touchleisten – die „Top Bar“ (oben) und die „Bottom Bar“ (unten) – sowie den großen Homescreen in der Mitte. Die „Top Bar“ und der Homescreen können vom Fahrer in weiten Bereichen selbst mit den von ihm favorisierten Direktzugriffen belegt werden. Der große Pluspunkt: Während der Fahrer auf dem Homescreen alle Funktionen in Form von Apps variabel abrufen, bleiben die individuell konfigurierbare „Top Bar“ und die statische „Bottom Bar“ als permanente Ansicht auf dem Display



Medieninformation

stehen. Das vereinfacht die Bedienung. Neu entwickelt wurden auch die Touchslider der Temperatur- und Lautstärkeregelung, die ergonomisch besser bedienbar und beleuchtet sind. Ebenfalls neu ist der per natürlicher Sprache bedienbare Sprachassistent IDA⁴. Das optionale System ermöglicht die Steuerung vieler Fahrzeugfunktionen und beantwortet gezielt Fragen zu allen erdenklichen Gebieten. Dazu greift das System auf Online-Datenbanken und auf „ChatGPT“ (künstliche Intelligenz, KI) zu. Als Option wird Volkswagen für beide Golf GTI ein 480 Watt starkes Soundsystem⁴ von „Harman Kardon“ anbieten.

Individualisierbares „Digital Cockpit Pro“. Der Golf GTI und der Golf GTI Clubsport haben die neueste Generation digitaler Instrumente an Bord: das serienmäßige „Digital Cockpit Pro“ (Display-Diagonale: 26 cm / 10,2 Zoll). Der Fahrer kann über die Taste „View“ des ebenfalls neuen Multifunktions-Sportlenkrades drei verschiedene grafische Grundkonfigurationen (Info-Profil) einstellen: „Classic“ mit Rundinstrumenten und „Progressive“ mit Anzeigekacheln sowie „GTI“. Das Info-Profil „GTI“ kennzeichnet in der Mitte als großes Rundinstrument ein klassischer Drehzahlmesser (bis 8.000 U/min), in den mittig in roten Buchstaben GTI und darunter die aktuelle Geschwindigkeit eingeblendet sind. Links und rechts daneben gibt es jeweils ein kleineres Rundinstrument; sie können zum Beispiel mit der Anzeige des aktuellen Turbolader-Ladedrucks in bar und des gerade abgerufenen Drehmoments in Newtonmeter belegt werden. Optional wird auch für die neuen GTI-Modelle ein Windshield-Head-up-Display zur Verfügung stehen, in dem aktuelle Daten wie die Geschwindigkeit, Navigationssymbole und Hinweise der Assistenzsysteme angezeigt werden.

Typische GTI-Insignien. Ausstattungsseitig kennzeichnen das Interieur des Golf GTI serienmäßig Top-Sportsitze mit integrierten Kopfstützen und einem GTI-typischen Karomuster („Scalepaper“) mit roten Nähten in den grau-schwarzen Karos. Rote Ziernähte in den Sitzen, der Mittelarmlehne, den Fußmatten und im Multifunktions-Ledersportlenkrad unterstreichen, dass es sich um den Innenraum eines Golf GTI handelt. Das Sportlenkrad beider GTI-Versionen ist auf 9 und 3 Uhr in griffig gelochtem Leder gearbeitet; die Lenkradspange auf 6 Uhr wird durch den GTI-Schriftzug und eine rote Applikation individualisiert. Schaltwippen am Lenkrad erleichtern manuelle Eingriffe in das ansonsten automatisch schaltende 7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe (DSG). Das serienmäßige Ambientelicht taucht die Anzeigen und alle weiteren beleuchteten Bereiche des Interieurs (Schalttafel, Türverkleidungen, Koppelbox für das Smartphone, Fußraum) in ein Spektrum aus 30 frei konfigurierbaren Farben – darunter ist natürlich auch das zu einem Golf GTI besonders gut passende Rot. Ein exklusives GTI-Merkmal ist die Funktionsweise der serienmäßigen „Engine/Start/Stop“-Taste: Nach dem Öffnen der Türen pulsiert sie rot, bis der Turbomotor gestartet wird. Ebenfalls serienmäßig: Pedalkappen aus gebürstetem Edelstahl und ein schwarzer Dachhimmel. Das Interieur des neuen Golf GTI Clubsport differenziert sich vom 265-PS-GTI über Top-Sportsitze im serienmäßigen „ArtVelours“; in diesem ebenso edlen wie robusten Material sind auch die Türinserts ausgeführt. Für beide Golf GTI wird optional eine Lederausstattung sowie eine Sitzklimatisierung (Heizung und Lüftung) zur Verfügung stehen. Ebenfalls als Extra wird es zudem wieder Innenraumdekore in Echtcarbon geben.



Medieninformation

DER LEGENDÄRE GTI-TURBOMOTOR IN ZWEI LEISTUNGSSTUFEN

265 PS im Golf GTI. Im Golf GTI und Golf GTI Clubsport kommt die neueste Evolutionsstufe des Turbomotors EA888 zum Einsatz: die Generation evo4. Der EA888 evo4 ist ein Vierzylinderbenziner mit Direkteinspritzung (TSI). Die vierte Generation dieser Motorikone kennzeichnen modernste Kraftstoffinjektoren, über die das Benzin-Luft-Gemisch mit 350 bar in die Brennräume eingespritzt wird. Im Golf GTI steht eine Leistung von 195 kW (265 PS) zur Verfügung. Das maximale Drehmoment des 1.984 cm³ großen Motors beträgt im Golf GTI 370 Nm.

300 PS im Golf GTI Clubsport. Über Parameter wie die Motorsteuerung, den Ladedruck und weitere innermotorische Maßnahmen wird die Leistung des Turbomotors im Golf GTI Clubsport auf 221 kW (300 PS) angehoben. Das maximale Drehmoment beträgt 400 Nm.

2.0 TSI plus 7-Gang-DSG. Beide GTI-Versionen des EA888 evo4 sind an ein extrem schnell schaltendes 7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe (DSG) gekoppelt, dessen Abstufung ideal mit der Beschleunigungscharakteristik harmoniert. Den Sprint von 0 auf 100 km/h erledigt der neue Golf GTI in 5,9 Sekunden; der neue Golf GTI Clubsport durchheilt nach 5,6 Sekunden die 100-km/h-Marke. Die Höchstgeschwindigkeit beider Modelle wird bei 250 km/h elektronisch begrenzt. Über ein exklusiv für den Golf GTI Clubsport angebotenes „Race Paket“ (optional) wird dessen Begrenzung der Höchstgeschwindigkeit freigegeben; sie steigt dann auf 267 km/h.

DIE INTELLIGENT VERNETZTEN GTI-SPORTFAHRWERKE

Performance wie im Motorsport. Eine MacPherson-Vorderachse und eine Vierlenker-Hinterachse bilden das Grundlayout des GTI-Sportfahrwerks. Beide GTI-Modelle bieten zudem eine individuelle ESC-Steuerung, um die Regelung an den Einsatz auf Rennstrecken anzupassen. Souverän ist die Bremsleistung: Der 265-PS-GTI ist mit einer 17-Zoll-Bremsanlage ausgerüstet, der 300-PS-GTI verzögert über eine 18-Zoll-Anlage. Vier der wesentlichen Features beider GTI-Fahrwerke sind eine Progressivlenkung, der Fahrdynamikmanager, eine Vorderachsquersperre und die optionale adaptive Fahrwerksregelung DCC. Alle vier Bausteine wurden weiterentwickelt respektive an das jeweilige GTI-Modell angepasst.

Die Progressivlenkung. Serienmäßig kommt im Golf GTI und Golf GTI Clubsport eine Progressivlenkung zum Einsatz. Herkömmliche Lenkungen arbeiten mit einem konstanten Übersetzungsverhältnis. Die GTI-Lenkung indes operiert mit einem progressiven Übersetzungsverhältnis: Beim Rangieren und Parken reduziert dies spürbar die Lenkarbeit; auf kurvenreichen Landstraßen und beim Abbiegen ermöglicht die Progressivlenkung hingegen aufgrund der direkteren Auslegung ein spürbares Plus an Dynamik. Technisch differenziert sich die Progressivlenkung im Wesentlichen durch eine variable Verzahnung der Zahnstange und Ritzel sowie einen leistungsstärkeren E-Motor von der Basislenkung. Im neuen Golf GTI und Golf GTI Clubsport wurde die Progressivlenkung weiter perfektioniert. Zum Team der Entwicklungsmannschaft gehörte diesmal der Fahrwerksingenieur Sven Bohnhorst, der zuvor leitender



Medieninformation

Testfahrer bei Bugatti war. Durch ihn ist es gelungen, einige besonders positive Eigenschaften der Lenkungsabstimmung des Bugatti Pur Sport auf die Progressivlenkung zu übertragen. Ausgangspunkt der neuen Abstimmung war die Einführung einer neuen Lenkungssoftware zur Erfüllung der gesetzlichen UNECE-Anforderungen (Cybersecurity). Die neue Software wurde parallel genutzt, um auch die Eigenschaften der GTI-Lenkung umfassend nachzuschärfen. Dabei konnten die für die GTI-DNA prägende Lenklinearität und Lenkpräzision sowie das spontane Ansprechverhalten auf Lenkbefehle spürbar verbessert werden.

Die Vorderachsquersperre. Der Golf GTI und der Golf GTI Clubsport haben serienmäßig eine elektronisch geregelte Vorderachsquersperre an Bord. Im Vergleich zu rein mechanischen Sperren bietet die GTI-Differenzialsperre Vorteile wie einen variablen Sperrgrad in Abhängigkeit der ESC- (elektronisches Stabilisierungsprogramm) und XDS+-Funktionen (elektronische Differenzialsperre). Dadurch ist es möglich, negative Einflüsse auf die Lenkpräzision, wie sie bei mechanischen Sperren auftreten, vollkommen zu vermeiden. Über eine Lamellenkupplung optimiert die Sperre die Traktion und das Handling in schnell gefahrenen Kurven, verbessert so die Performance und sorgt letztendlich für ein Plus an Fahrspaß. Die Traktionsnachteile frontgetriebener Fahrzeuge werden durch die Vorderachsquersperre zudem aufgeboben. Im Golf GTI Clubsport mit 300 PS kommt via Fahrdynamikmanager eine performanceorientierte Steuerung der Sperre zum Einsatz. Sie wurde nun auch für den 265-PS-GTI adaptiert.

Der Fahrdynamikmanager. Die intelligente Zentrale der GTI-Fahrwerke ist der modulare Fahrdynamikmanager. Mit ihm werden bei jedem Fahrmanöver die Funktionen der Vorderachsquersperre, der elektronischen Differenzialsperren (XDS+) und die Querdynamikanteile der optional ebenfalls geregelten DCC-Dämpfer koordiniert angesteuert. Im Fahrdynamikmanager des Golf GTI Clubsport kam wie skizziert bereits zuvor eine Applikation zum Einsatz, die besonders performanceorientiert war. Die damit verbundene Ansteuerung der geregelten Vorderachsquersperre durch den modularen Fahrdynamikregler wurde nun auch auf den 265-PS-GTI übertragen. Durch die neue Applikation kann die Vorderachsquersperre noch gezielter zur Beeinflussung der Lenkungsansprache, der Linearität und Hochgeschwindigkeitssouveränität eingesetzt werden. Gleichzeitig wurden die Funktionsmodule zur Fahrzustandsbeobachtung und Reibwertschätzung überarbeitet, die dadurch eine feinfühligere Regelung ermöglichen.

Die Dämpferregelung DCC. Die adaptive Fahrwerkregelung „Dynamic Chassis Control“ (DCC) reagiert permanent auf die Fahrbahn und die Fahrsituation und berücksichtigt dabei zum Beispiel Lenk-, Brems- und Beschleunigungsvorgänge. Im Golf GTI und Golf GTI Clubsport werden die Querdynamikanteile des DCC-Fahrwerks zudem via Fahrdynamikmanager koordiniert und damit optimiert. Über das jeweils eingestellte Fahrprofil kann der Fahrer die Karosseriebewegungen nach seinem Geschmack beeinflussen. Für jedes Rad wird in Sekundenbruchteilen die erforderliche Dämpfung berechnet und an den vier Stoßdämpfern eingestellt. Die adaptive Fahrwerksregelung bietet damit jederzeit den besten Fahrkomfort und im Zusammenspiel mit dem Fahrdynamikmanager eine optimale Fahrdynamik. Für eine noch harmonischere Integration des DCC in die modifizierte Umgebung des Lenksystems und des modularen Fahrdynamikmanagers wurde die Applikation der geregelten Dämpfer in



Medieninformation

den neuen GTI-Modellen umfassend überarbeitet. Dabei standen die Umsetzung einer spontaneren Fahrzeugreaktion auf Lenkbefehle und eine noch höhere Agilität besonders im Vordergrund. Beides ist an Bord des neuen Golf GTI und Golf GTI Clubsport deutlich spürbar.

Die Fahrprofile. Im Golf GTI und Golf GTI Clubsport stehen die Fahrprofile „Eco“, „Comfort“, „Sport“ und „Individual“ zur Verfügung. Der Golf GTI Clubsport ist zudem als Zusatzkennfeld des Fahrprofils „Sport“ mit dem Modus „Special“ ausgestattet. Via optionalem DCC wird in die Fahrprofil-Regelung auch das Fahrwerk mit einbezogen. Der Modus „Comfort“ bietet im Alltag einen guten Komfort und dennoch eine hohe Lenkpräzision. Im Profil „Sport“ wird das DCC-Fahrwerk noch straffer und die Wankneigung der Karosserie weiter reduziert; die GTI-Modelle werden agiler und handlicher und bleiben bis in den Grenzbereich neutral. Spürbar sind im Profil „Sport“ die nochmals verbesserte Traktion und ein weiter verringertes Beschleunigungsuntersteuern. Im Profil „Individual“ kann der Fahrer über einen digitalen Schieberegler seine persönliche Abstimmung einstellen und speichern. Unterhalb von „Comfort“ ergibt sich dabei eine maximale Entkopplung der Karosserie für einen nochmals verbesserten Komfort; oberhalb von „Sport“ wird die Abstimmung noch dynamischer und sehr direkt. Die Wankneigung ist diesem Fall minimal ausgeprägt, die Agilität hingegen maximal. Im Profil „Special“ des Golf GTI Clubsport werden fahrdynamisch relevante Systeme auf die ganz eigene Streckencharakteristik der Nürburgring-Nordschleife abgestimmt – die maximale Performance zum Kompensieren der auf der Nordschleife typischen Bodenwelle wird über eine spezielle vertikale Abstimmung der adaptiven Fahrwerkregelung DCC und eine modifizierte querdynamische Abstimmung des Fahrdynamikmanagers erreicht.