

GTI



Internationale Fahrvorstellung – St. Tropez 2009



SAINT-TROPEZ

GTI – THE 6TH GENERATION

- | IKONEN DER SPORTLICHKEIT |
- | HOMMAGE AN DEN ERSTEN GTI |
- | GTI-PHÄNOMEN |
- | GTI-KEIMZELLE |
- | GTI-HISTORIE |
- | GTI-SERIENAUSSTATTUNG |
- | GTI-SONDERAUSSTATTUNG |

Golf GTI

Internationale Fahrvorstellung – St. Tropez 2009

IKONEN DER SPORTLICHKEIT – DER NEUE GOLF GTI IM DETAIL UND VERGLEICH	04	
HOMMAGE AN DEN ERSTEN GTI – DESIGNELEMENTE DER SPORTLICHKEIT	18	
DAS GTI-PHÄNOMEN – TRAUMWAGEN ÜBER ALLE KLASSENGRENZEN HINWEG	22	
GTI-KEIMZELLE – ENTSTEHUNGSGESCHICHTE DES ERSTEN GOLF GTI	24	
GTI-HISTORIE – DIE WESENTLICHEN DATEN DER GTI-GESCHICHTE	26	
GTI-SERIENAUSSTATTUNG – KOMPLETTAUSSTATTUNG EINES TOP-MODELLS	28	
GTI-SONDERAUSSTATTUNG – INDIVIDUALISIERUNG MIT MASS	30	

HINWEIS:

Diese Pressemappe sowie alle Bildmotive zum neuen Golf finden Sie im Internet unter:

www.volkswagen-media-services.com.

Benutzerkennung: **newgti** | Kennwort: **03-2009**

Alle in dieser Presseinformation enthaltenen Daten und Ausstattungen gelten für das in Deutschland angebotene Modellprogramm. In anderen Ländern können sich Abweichungen ergeben. Änderungen und Irrtümer vorbehalten.

TDI, TSI, DSG und Twincharger sind eingetragene Markenzeichen der Volkswagen AG oder anderer Unternehmen der Volkswagen Gruppe in Deutschland und weiteren Ländern.

Golf GTI / Internationale Fahrvorstellung / Saint Tropez 2009 / VOLKSWAGEN /



Ikonen der Sportlichkeit:

Hans-Joachim Stuck mit einem Golf GTI der ersten Generation (schon mit Kunststoff-Stoßstangen) und dem sechsten GTI. Der ehemalige Formel 1-Rennfahrer und Langstrecken-Weltmeister sorgte persönlich für den Feinschliff der neuen Generation.

GTI



Hans Joachim Stuck | „Schon der erste GTI war ein Statement.“



Golf GTI – Neuauflage eines 1,7-Millionen-Bestseller
Hans-Joachim Stuck übernahm den Feinschliff des neuen GTI

Wolfsburg / St. Tropez, März 2009 |

« Was gab es 1976 denn sonst? », ruft Strietzel ... alias Hans-Joachim Stuck aus dem Seitenfenster, als er nach mehr als dreißig Jahren wieder einen Golf GTI der ersten Generation startet.

« Wenn man mal einen 911er fahren durfte, war es ein Erlebnis. Und auf einmal war das mit dem GTI auch möglich. Klar, auf einem anderen Level, aber für jedermann erschwänglich. Das war genial und genau das ist es bis heute. Der neue GTI ist dafür das beste Beispiel.»,

Stuck – einer der ganz Großen im internationalen Motorsport – arbeitet eng mit der Volkswagen AG zusammen. Im Rennsport als Repräsentant und Pilot und im Rahmen der Fahrzeugentwicklung als Experte in Sachen Fahrwerks- und Antriebsabstimmung. Auch dem neuen Golf GTI gab er zusammen mit den Experten des Teams „Hackenberg“ den letzten Schliff. Unter anderem auf dem Nürburgring, wo Entwicklungsvorstand Dr. Ulrich Hackenberg und Hans-Joachim Stuck parallel im letzten Jahr mit dem Scirocco beim 24-Stunden-Rennen um Ehre und Erfahrungen kämpften.

Volkswagen ist auf der Nürburgring-Nordschleife zuhause. Seit jeher. Und der GTI ist es auch. Schon bevor es ihn überhaupt zu kaufen gab, war er 1975 in der „grünen Hölle“ vor Tausenden Zuschauern unterwegs – als Pacecar im Prototypen-Stadium mit Doppelvergaser statt elektronischer Einspritzung. Der Rest ist Geschichte. Automobilgeschichte.

« Der 110-PS-Motor des GTI », erinnert sich Stuck, « hat mit seiner Drehfreudigkeit vom ersten Tag an Spaß gemacht. So etwas gab es bis dato nicht. Deshalb war der erste GTI einfach ein Statement.»

Mit dem fünften Golf GTI kehrte dieser Mythos 2004 stärker denn je zurück. Zwischen dem Debüt der ersten und dem Auslauf der fünften Generation machten mehr als 1,7 Millionen Käufer den GTI zum Weltbestseller. Jetzt folgt der sechste GTI, noch schärfer und souveräner als alle anderen zuvor. Ein GTI, dessen Fahrwerk mit serienmäßiger elektronischer Quersperre (XDS) Kurven und Traktion neu definiert. Ein 240 km/h schneller GTI, der mit seinem 155 kW / 210 PS starken Turbomotor noch mehr Spaß macht und doch nur 7,3 Liter Super bleifrei (minus 0,7 l / 100 km) verbraucht. Ein GTI, der mit einem Soundgenerator und neu konzipierter Abgasanlage (je ein Endrohr links und rechts) hörbare Dynamik bietet. Ein GTI, der konsequent die Tradition der Ur-Version in die Zukunft transportiert. Die deutsche Markteinführung des sechsten GTI beginnt in diesen Tagen. Europaweit startet der Verkauf nach Ostern. Im Laufe des Spätsommers folgen Nordamerika und Asien – der GTI-Erfolg ist längst ein internationales Phänomen.

Und Hans-Joachim Stuck (58) ist mehr als die Galionsfigur des Volkswagen Motorsports und mehr als ein Experte, der jede Fahrzeugschwäche aufspürt. Strietzel, wie er von seiner Taufpatin als Baby getauft wurde und noch heute von Freunden genannt wird, ist GTI-Fan:

« Wir hatten immer einen GTI in der Familie, vom ersten bis zum sechsten. Auch die Pirelli-Editionen. Da gab es keine Ausnahme. Selbst, als ich bei BMW unter Vertrag war. Der GTI war es, mit dem ich am liebsten zum Nürburgring fuhr. Der GTI war es, mit dem ich auf der Nordschleife 911er-Fahrer zur Verzweiflung getrieben habe. Selbst meine Frau fuhr einen GTI, als Sie mir den Kopf verdrehte.»

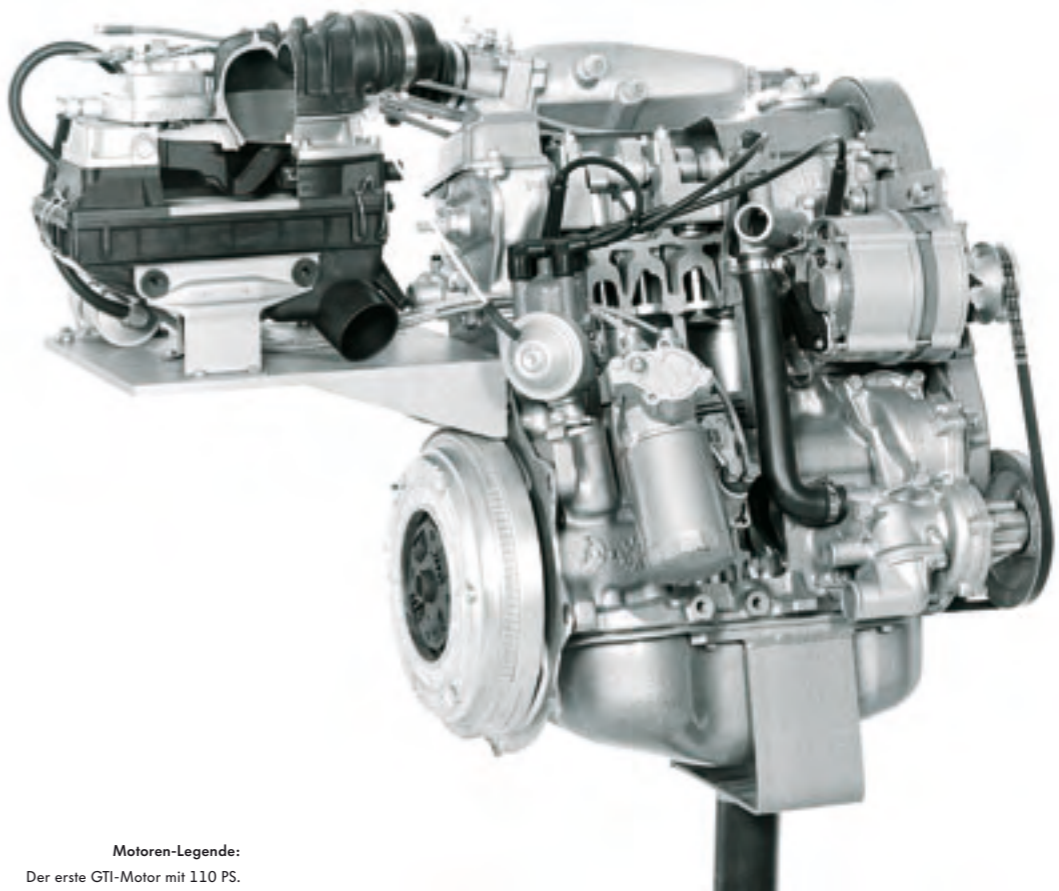
DIE MASCHINE DES GTI

Im Fall des Golf GTI der Generation VI beginnt die Faszination für Stuck erneut mit dem Motor:

« Es ist extrem wichtig, dass der aktuelle GTI wie der letzte wieder einen Turbo hat. Dieser aufgeladene Hightech-Motor passt perfekt in die Zeit. Er ist sparsamer als ein großvolumiger Motor, aber dank Turbolader ebenso sportlich.»

Und auch das hat Tradition beim Golf GTI: Bereits die zweite Generation überzeugte als G60 mit einem aufgeladenen Vierzylinder-Motor (118 kW / 160 PS). Danach war es in der vierten Generation der „Golf GTI 132 kW“ (so die exakte Bezeichnung) – mit dem die Ära der aufgeladenen GTI-Motoren richtig Fahrt aufnahm. Technologie und Zeit waren nun reif. Die 132-kW- / 180-PS-Version wurde 2001 in einer limitierten Auflage (3.000 Exemplare) zum 25. Geburtstag des GTI präsentiert. Zwar gab es schon vorher einen 150-PS-Turbo, doch der hatte noch nicht den vehementen Biss der Jubi-Version. Mit der Einführung des fünften Golf GTI kam dann ein gänzlich neuer Turbodiesel zum Einsatz, der 147 kW / 200 PS leistete. Zum 30. Geburtstag des GTI folgte ein 169 kW / 230 PS starker Turbomotor im Golf GTI Edition 30. Etwas später sorgte dieser neue Motor auch im zweiten Pirelli-GTI für Schub.

Mit genau 155 kW / 210 PS liegt der TSI des neuen Golf GTI leistungsmäßig zwischen dem letzten Serien-GTI und der 30-Jahre-Edition. Obwohl die Leistungs- und Hubraumdaten auf eine Weiterentwicklung des 200-PS-Motors schließen lassen, handelt es sich um ein neues Triebwerk der Motorengeneration „EA888“, das sich die technische Basis vielmehr mit der 230-PS-Version teilt. Der im sechsten GTI eingesetzte TSI gehört dabei zur zweiten Entwicklungsstufe dieser höchst agilen Motoren. Das für den Quereinbau optimierte Aggregat des neuen GTI weist gegenüber der ersten Entwicklungsstufe des „EA888“ unter



Motoren-Legende:
Der erste GTI-Motor mit 110 PS.

Nürburgring | Der Ur-GTI durchpflügte bereits vor der Markteinführung die „Grüne Hölle“.



anderem modifizierte Kolben und Kolbenringe, eine geregelte Ölpumpe, eine neue Vakuumpumpe, eine neue Kraftstoff-Hochdruckpumpe und einen neuen Luftmassensensor auf. In Verbindung mit dem derzeit stärksten Golf wird der Motor den Grenzwerten der Euro-5-Abgasnorm gerecht.

DIE PERFORMANCE DES GTI

Und in der Tat: Besonders in Sachen Emissionen und Verbrauch zieht der neue 210-PS-Motor an den beiden früheren GTI-Vierzylindern mit 200 und 230 PS vorbei. Im Detail gibt sich der 1.984 cm³ große TSI des neuen GTI im

Schnitt mit lediglich 7,3 Litern Kraftstoff auf 100 Kilometern zufrieden. Beim 200-PS-GTI waren es 8,0 Liter, der 230-PS-GTI kam auf 8,2 Liter. So ergibt sich für den sechsten GTI eine theoretische Reichweite von rund 750 Kilometern zwischen zwei Tankstopps. Mit 170 g/km setzt sich der neue Motor zudem auch im Bereich der CO₂-Emissionen besser in Szene. „Und dabei“, so Hans-Joachim Stuck, „schafft der neue GTI den Spagat, unter der Woche als seriöser Geschäftswagen ebenso zu überzeugen, wie am Wochenende als Jäger auf dem Nürburgring.“ An dieser Stelle sei angemerkt, dass der erste Golf GTI 1976 genau 81 KW / 110 PS stark und 182 km/h

schnell war und damals als eines von wenigen Autos ebenfalls genau diesen Spagat schaffte. Fakt ist: Der neue GTI bietet jenes Thema auf höchstem Niveau, das allen GTI-Käufern neben der Optik das wichtigste ist: Dynamik. Bereits bei 1.700 U/min entwickelt der Motor ein maximales Drehmoment von 280 Newtonmetern. Und das steht – als ideales Plateau einer Drehmomentkurve, die eigentlich gar keine mehr ist – konstant bis 5.200 U/min zur Verfügung.

Stuck: « *In der Praxis heißt das: souveräne Kraft in jeder Lebenslage.* »

Die maximale Leistung des mit 9,6:1 verdichteten Vierventil-Motors kann bei Drehzahlen von 5.300 bis 6.200 U/min abgerufen werden.

Das alles sorgt für mächtig Vortrieb: Nach nur 6,9 Sekunden ist die Beschleunigung von 0 auf 100 km/h vollzogen. Den 0-1.000-Meter-Sprint absolviert der neue Golf GTI in 27,3 Sekunden. Ebenfalls beeindruckend ist die Elastizität des Triebwerks: In nur 7,5 Sekunden beschleunigt der Volkswagen im fünften Gang von 80 auf 120 km/h. Und selbst im sechsten Gang sind es nur 9,5 Sekunden. Erst bei 240 km/h herrscht ein Patt zwischen Luftwiderstand ($c_w = 0,324$) und Leistung. Der Drehzahlmesser zeigt mit dem Erreichen der Höchstgeschwindigkeit 5.900 U/min an. Wie der Vorgänger, so wird auch der neue GTI alternativ zum 6-Gang-Schaltgetriebe (inklusive serienmäßiger Hochschaltempfehlung à la BlueMotion) mit dem optionalen 6-Gang-Doppelkupplungsgetriebe (DSG) angeboten. In diesem Fall liefert der Golf eine Höchstgeschwindigkeit von 238 km/h (bei 5.920 U/min). Wie der handgeschaltete GTI, ist auch die DSG-Version nach 6,9 Sekunden 100 km/h schnell. Der Durchschnittsverbrauch erreicht mit 7,4 Litern (173 g/km CO₂) nahezu den identisch guten Wert des Handschalters (7,3 Liter). Doch Zahlen alleine beschreiben ohnehin nur die halbe Wahrheit in Sachen Doppelkupplungsgetriebe.

Stuck: « *Das DSG ist unglaublich schnell und präzise. Und wie der Golf GTI mit DSG beim Herunterschalten automatisch Zwischengas gibt, ist für jeden sportlich orientierten Fahrer eine Freude.* »

Interessant ist die Tatsache, dass die Pedalstellung bereits beim ersten GTI und natürlich analog beim normalen Golf so konzipiert war, dass der versierte Autofahrer richtig Zwischengas geben konnte. »

Rund dreißig Prozent aller GTI-Fahrer, so die Prognose, werden den sportlichen Volkswagen mit DSG bestellen.

DER SOUND DES GTI

Motor und Abgasanlage des neuen Golf GTI setzen sich mit einem ganz eigenen, typischen Sound in Szene. Ein Sound, der sich einerseits höchst sportlich anhört, der aber andererseits besonders auf langen Strecken nicht nervt. Nach außen regelt die komplett neu entwickelte GTI-Abgasanlage das Geräuschniveau. Zu sehen sind vom Abgassystem lediglich die zwei verchromten Endrohre, jeweils links und rechts außen in den schwarzen Diffusor des GTI integriert. Innen sorgt derweil ein komplexes Abgasleitsystem für den typischen GTI-Sound. Parallel konnten das Gewicht und der Gegendruck der Gesamtanlage reduziert werden. Und das hat direkten Einfluss auf die Fahrleistungen und den Verbrauch. Darüber hinaus sorgt ein Soundgenerator dafür, dass der sonore Klang des Motors auch im Innenraum perfekt „abgemischt“ ankommt.

DAS FAHRWERK DES GTI

Der Begriff „Grenzbereich“ fällt stets dann, wenn die Sicherheitsreserven eines Fahrwerks auszuloten sind. Wie weit der Grenzbereich des neuen Golf GTI gesteckt ist, wird erst mit einem Piloten wie Hans-Joachim Stuck am Steuer klar. Einige wenige Runden in Hockenheim, am Nürburgring oder ein paar Kilometer in den Seeralpen auf den Spuren der Monte oberhalb Nizzas reichen dem ehemaligen Formel 1-Fahrer und Langstrecken-Weltmeister dabei, um ganz analytisch zu beschreiben, weshalb der Golf GTI auf dem Niveau deutlich teurere Sportwagen unterwegs ist und – das ist entscheidend – auch die Fahrer solch extrem teurer Sportwagen zu begeistern vermag.

Enge Beziehung:

Der Golf GTI begleitet Hans-Joachim Stuck seit mehr als dreißig Jahren auch privat.

Stuck: « *Es gibt ja viele Autos, die einfach zu hart sind. Dieses ist immer richtig.* »

STUCK: « Es fällt sofort auf, wie präzise der GTI Lenkbefehlen folgt. Und diese Lenkpräzision spiegelt sich unmittelbar in der Fahrqualität wider. Für das Fahrwerk selbst gilt, dass bei diesem Serienauto praktisch keine Seitenneigung spürbar ist.

Durch das quasi nicht vorhandene Wanken und Nicken des Autos ergibt sich ein sehr sicheres Fahrverhalten. Der GTI ist dabei nicht nur sportlich straff, sondern auch sehr komfortabel. Gerade mit der neuen elektronischen Dämpferverstellung DCC an Bord bietet der GTI eine ideale Synthese aus hohem Komfort und sehr guten Handling-Eigenschaften. Es gibt ja viele sportliche Autos, die einfach zu hart sind. Dieses ist immer richtig. Das muss man ganz klar sagen.»

Der sechste Golf GTI ist mit einem Sportfahrwerk ausgestattet; vorne wurde es um 22 Millimeter, hinten um 15 Millimeter abgesenkt. Federn, Dämpfer und hinterer Stabilisator wurden komplett neu abgestimmt. Vorne arbeitet die bekannte Federbeinachse mit Schraubenfedern und Teleskopstoßdämpfern. Hinten sorgt eine innovative Mehrlenkerhinterachse dafür, dass das ESP nur selten aktiv wird. Extrem standfest ist zudem die Bremsanlage. Markant: die rot lackierten Bremssättel.

MIT XDS SPORTLICHER UND SICHERER

Erstmals in einem Volkswagen kommt im neuen GTI serienmäßig das elektronische Quer-Sperrdifferential XDS zum Einsatz. Es verbessert signifikant die Traktions- und Handling-Eigenschaften. Technisch handelt es sich beim XDS um eine Funktionserweiterung der in das ESP integrierten elektronischen Differentialsperre (EDS).

— 10

Sobald die clevere Elektronik erkennt, dass das kurveninnere Rad der beim GTI angetriebenen Vorderachse bei schneller Fahrt zu sehr entlastet wird, baut die ESP-Hydraulik an diesem Rad gezielt einen Bremsdruck auf, um wieder die optimale Traktion herzustellen. Das XDS wirkt so als Quer-Sperrdifferential, mit dem das für Fronttriebler typische Untersteuern in schnell gefahrenen Kurven ausgeglichen wird.

Folge: Das Fahrverhalten wird dank XDS deutlich präziser und neutraler und erinnert vom Handling eher an ein Auto mit Allrad- statt Frontantrieb.

Hans-Joachim Stuck: *« Das XDS verschafft dem GTI über die ohnehin gute Auslegung hinaus eine ungeheuer hohe Fahrstabilität. Und es führt zu mehr Fahrspaß, da das Untersteuern vermindert wird. Wer sich etwas besser auskennt, ist mit dem Auto zudem deutlich aktiver unterwegs. Für den Normalfahrer ist das XDS auf jeden Fall ein sehr wichtiges Sicherheitsfeature,*

weil er mit dem GTI keine bösen Überraschungen erlebt. Der schiebt eben einfach nicht mehr geradeaus.»

MIT DCC DYNAMISCH UND KOMFORTABEL ZUGLEICH

Darüber hinaus steht für den neuen GTI optional die von Strietzel erwähnte adaptive Fahrwerksregelung DCC zur Verfügung. Sie reagiert permanent auf die Fahrbahn sowie die Fahrsituation und modifiziert entsprechend die Dämpferkennung. Der Fahrer spürt das direkt durch signifikante Fortschritte im Komfort- und Dynamikbereich. Bei Beschleunigungs-, Brems- oder Lenkvorgängen wird die Dämpfung in Sekundenbruchteilen verhärtet, um die fahrdynamischen Erfordernisse optimal zu erfüllen und dabei, wie von Stuck dargestellt, die Nick- und Wankbewegungen zu reduzieren.

Damit der Fahrer das Systemverhalten zusätzlich seinen Wünschen anpassen kann, bietet die DCC des Golf GTI neben dem „Normal“-Programm mit einer mittleren Grundeinstellung der Dämpfung zusätzlich die Modi „Sport“ und „Comfort“. Aktiviert werden sie über eine Taste oberhalb der Schaltkullise. Im Modus „Sport“ wird dabei auch die Servolenkung an die dynamischere Abstimmung angepasst.

MIT ACC SICHER CRUISEN

Erstmals wird es für den Golf GTI ab dem Spätsommer 2009 auch die automatische Distanzregelung ACC (Adaptive Cruise Control) geben. Bei aktiviertem ACC bremst und beschleunigt das System den GTI im Geschwindigkeitsfenster von 30 bis 210 km/h automatisch. Vor allem beim Cruisen mit konstanter Geschwindigkeit, etwa beim Tempolimit auf der Autobahn, bietet ACC ein deutliches Plus an Komfort und Sicherheit.

Die Abstandsregelung wird durch einen Lasersensor über dem Innenspiegel realisiert, der mit fünf Laserstrahlen permanent den Abstand zum vorausfahrenden Fahrzeug

sowie dessen Geschwindigkeit scannt. Selbst in Kurven funktioniert das System. Die ACC-Steuerung erfolgt über einen Hebel an der Lenksäule. Wichtig: Sobald das ACC-System seine Grenzen erreicht, wird der Fahrer durch optische und akustische Warnsignale zur Übernahme aufgefordert.

PARK ASSIST GENERATION II

Eine weitere Highend-Technologie des neuen Golf GTI ist die optionale Einparkhilfe Park Assist. Zum Einsatz kommt dabei die zweite Generation des Systems. Es ermöglicht das nahezu automatische Rückwärtseinparken parallel zur Fahrbahn. Der Fahrer betätigt lediglich Gaspedal, Bremse und Kupplung, der GTI lenkt derweil sensorgesteuert in die zuvor vermessene Lücke. Musste die bislang mindestens 1,4 Meter größer als das Fahrzeug sein, reichen nun 1,1 Meter. Darüber hinaus erlaubt das System nun auch das mehrzügige Einparken. Sobald manuell in das Lenkgeschehen eingegriffen wird, deaktiviert sich auch der Park Assist. Wird der GTI mit dem System bestellt, sind automatisch der akustische Abstandswarner ParkPilot (vorne und hinten) sowie der Berganfahrassistent an Bord.

BI-XENONSCHINWERFER MIT KURVENLICHT

Optional bietet Volkswagen den Golf GTI mit komplett neu gestalteten Bi-Xenonscheinwerfern inklusive dynamischem Kurvenlicht an. Die Hauptscheinwerfer schwenken dabei je nach Lenkradius bis zu 13 Grad nach außen und sieben Grad nach innen. Das Design der Scheinwerfer korrespondiert eng mit dem sportlichen Charakter des GTI. So weisen die innenliegenden Doppel-Module (Xenon außen, Standlicht / Blinker innen) jeweils eine Chromkappe auf, durch die sich eine sehr souveräne Optik ergibt. Weit unten im Stoßfänger sind – ebenfalls GTI-spezifisch gestaltet – die vertikal aufgebauten und stets serienmäßigen Nebelscheinwerfer angeordnet.

DAS INTERIEUR DES GTI

Falls es Ergonomie in totaler Perfektion gibt, dann ist das im neuen GTI der Fall.

Stuck: *« Im neuen GTI der Fall. Stuck:* *„Vom Ambiente her vermisst man nichts, was man auch in einer Luxus-limousine hat. Und trotzdem ist das Interieur kompromisslos sportlich. Das fängt bei den Sitzen an. Die bieten hohen Langstreckenkomfort und taugen genauso für ein 24-Stunden-Rennen. Der GTI ist super komfortabel, super ergonomisch. Du kannst am Sitz alles verstellen. Aber du musst es nicht. Man steigt ein, fährt mit dem Sitz einmal vor und zurück und das war es. Reinsetzen. Fertig. Passt»*

Kompliment.

Ausgestattet ist der Golf GTI serienmäßig mit Sportsitzen, die – wie einst – mit einem Karo-Stoff („Jacky“) bezogen sind. Optional stehen Ledersitze zur Verfügung („Vienna“). In die Sitze integriert ist eine Lordosenstütze, die mit einem seitlich angeordneten Hebel in Position gebracht wird. In Sachen Sicherheit sind zudem whiplash-optimierte Kopfstützen (WOKS) an Bord. Whiplash steht im Englischen für Schleudertrauma und genau dem wirken die Kopfstützen im Falle eines Falles entgegen. Eingearbeitet ist in den Stoff der WOKS das GTI-Zeichen.

Darüber hinaus gilt: Natürlich hat dieser Golf eine Pedalerie mit Kappen aus gebürstetem Edelstahl, natürlich einen GTI-spezifischen Schalthebel in Alu-Optik, natürlich ein Lederlenkrad mit Griffmulden und GTI-Emblem, natürlich weisen das Lenkrad, die Ummantelung der Schaltung und der Leder-Handbremshebel rote Ziernähte auf, natürlich ist der Dachhimmel schwarz und die Dachsäulen-Verkleidungen sind es auch. Natürlich. Denn dieser Golf ist ein GTI. Spezifisch sind deshalb auch die in den Türen und Armaturen eingesetzten Dekor-Einlagen im Dessin „Black Stripe“ – schwarze, hochglänzende Applikationen in Metalloptik. Auf jeden Fall eliminiert auch der GTI mit seinen edlen Oberflächen und Features haptisch wie optisch jegliche Klassengrenzen. Die Anmutung und Gestaltung der Materialien, Details wie Chrom-Applikationen in seidenmatt oder die edlen Rundinstrumente lassen den Eindruck entstehen, tatsächlich in einem Fahrzeug der nächst höheren Klasse respektive in einem weitaus teuren Sportwagen zu sitzen. Im Gegensatz zu den meisten Sportwagen bietet der Golf GTI allerdings eine Menge Platz für fünf Personen. Zwischen 350 und 1.305 Liter Kofferraum sorgen zudem dafür, dass GTI-Fahrer so ziemlich jeder Alltagssituation souverän begegnen.

Der neue GTI und Stuck in voller Fahrt.





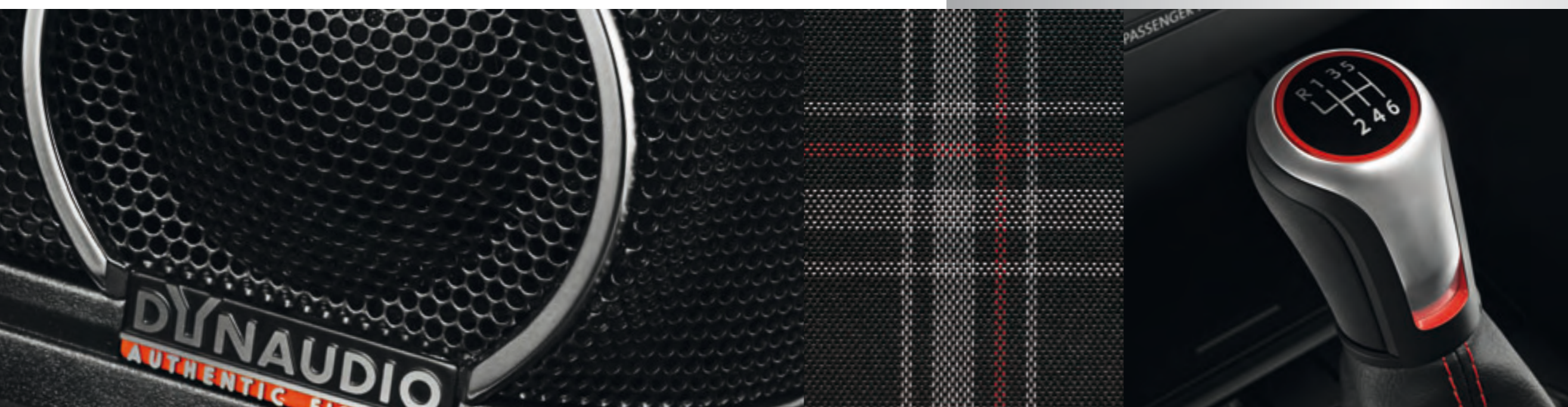
Der Profi im GTI 1: Hans-Joachim Stuck war nach all den Jahren vor allem von der perfekten Sitzposition und Ergonomie des ersten GTI begeistert.



Typische GTI-Insignien:
Das legendäre Lenkrad, die Karo-Sitzbezüge und der Schaltknäuf in Form eines Golf-Balles.



Der Profi im GTI 6: Perfekte Ergonomie prägt auch den Neuen. Stuck: « Man steigt ein, fährt mit dem Sitz einmal vor und zurück und das war es. Reinsetzen. Fertig. Passt. »



GTI der Neuzeit:
Karo-Bezüge sind ein Muss. Der individuelle GTI-Schaltknopf auch. Für zusätzlichen Sound sorgt heute optional ein Dynaudio-System



—16 **Roter Faden der Geschichte:** Die erste, zweite, fünfte und sechste GTI-Generation verbindet als stilistisches Element der rot umrandete Kühlergrill.

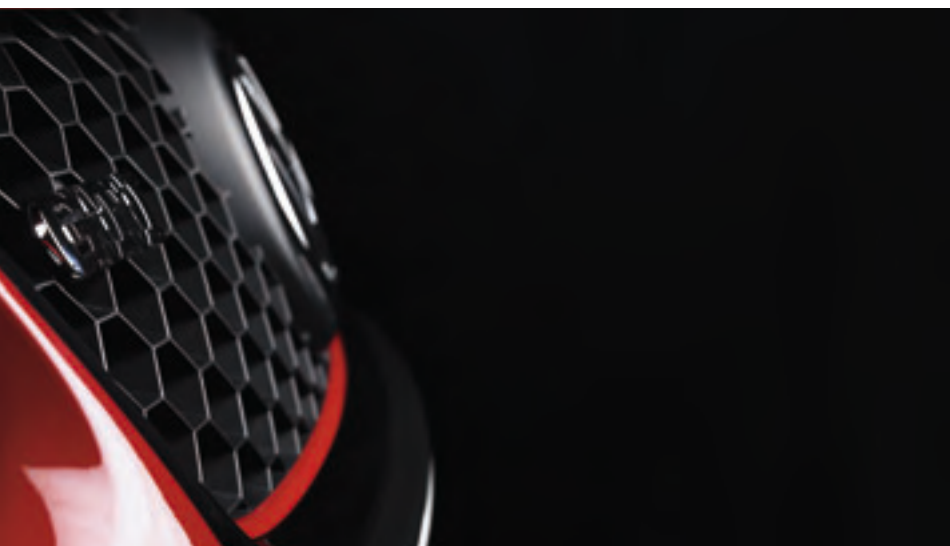




18

19

Der neue Golf GTI mit optionalen 18-Zoll-Felgen.



Legendäre Stilelemente der Sportlichkeit formen den GTI der Neuzeit
Neuer GTI schlägt die Brücke zur ersten Generation der Sportwagen-Ikone

Wolfsburg / St. Tropez, März 2009 |

Der neue GTI entstand unter Federführung von Walter de Silva (Leitung Konzern-Design), Klaus Bischoff (Leitung Marken-Design) und Marc Lichte (Leitung Exterieur-Entwurf). Und das, was de Silva, Bischoff und Lichte hier zusammen realisierten, dürfte dem ersten GTI alle Ehre machen. „Wir wollten ein konsequent klares GTI-Design, ein Auto das Kraft hat, aber eben auch Stil“, bringt es Walter de Silva auf den Punkt. „In Stein gemeißelt war zudem das Ziel, dem Charakter des ersten GTI noch ein Stück näher zu kommen“, so Klaus Bischoff. „Und deshalb stand auch fest, dass der neue GTI bis auf den aerodynamisch wichtigen Heckspoiler kein einziges Anbauteil bekommt, wie es sonst in diesem Segment oft üblich ist“, unterstreicht Marc Lichte.

Der gesamte Stoßfänger plus Kühlergrill und Scheinwerfer-Interieur entstand neu. Der außen hochglänzend schwarz lackierte Grill ist wieder flach; oben und unten rahmt ihn ein roter Streifen ein. Links neben dem VW-Zeichen befindet sich der GTI-Schriftzug (bis einschließlich der Generation drei war er stets rechts angeordnet). In der Ebene darunter schließt sich eine in Wagenfarbe lackierte Querspanne an. Ganz unten folgt mittig ein sehr großer weiterer Lufteinlass. Nach außen hin schließen sich links und rechts drei wie Kiemen aussehende Querstreben an, die von optisch dominanten, hochkant angeordneten Nebelscheinwerfern begrenzt werden. Die Kunststoff-Flächen im Bereich der Kiemen sind stets in einem edlen Anthrazit-Metallic lackiert, um die Konturen nicht in einem schwarzen Loch verschwinden zu lassen. Die extrem weit außen angeordneten Nebelscheinwerfer ziehen den

ler, die diesen GTI auszeichnen. Der Golf GTI V hatte schwarze, über den eigentlichen Längsträgern aufgesetzte Schweller, die von einem Radhaus zum anderen reichten. Schwarz sind auch die Schweller des GTI VI – damit aber hat es sich in Sachen Gemeinsamkeiten. Die aerodynamisch sinnvollen Schweller ziehen sich beim Neuen nicht ganz durch, wirken deutlich edler und lassen den Wagen leichter erscheinen. Zudem kommen so noch stärker die serienmäßigen 17-Zoll-Felgen „Denver“ und – optional – die glanzgedrehten 18-Zoll-Leichtmetallfelgen des Typs „Detroit“ zur Geltung. Vom Design her beides GTI-Klassiker. Während bei den 17-Zoll-Felgen die fünf U-förmigen Öffnungen in Silber gehalten sind, weisen sie im Fall der 18-Zoll-Felgen eine schwarze Klavierlack-Optik auf.

DIE HECKPARTIE EINES GTI

Kaum eine Heckpartie ist so unverwechselbar wie die des neuen Golf GTI. Auch hier wurde der breite Stoßfänger komplett neu konzipiert. Nach unten schließt sich ein in schwarz gehaltener Diffusor an, der für ein Plus an Abtrieb an der Hinterachse sorgt. Außen ist hier links und rechts jeweils ein Chrom-Endrohr der Abgasanlage integriert. Neu gestaltet wurde auch der Dachkanten-Spoiler. Der neue Heckspoiler perfektioniert in Kooperation mit dem Diffusor bei sehr hohen Geschwindigkeiten die Straßensituation. Da der Heckspoiler größer ist als sein beim „normalen“ Golf eingesetztes Pendant, ragt er weiter in die Heckscheibe hinein und macht diese optisch flacher und breiter; die Sicht nach hinten wird dadurch nicht beeinträchtigt

BREITE, KRAFTVOLLE GTI-FRONTPARTIE

Schon die erste Generation des GTI wies eine konsequent horizontale Ausrichtung des Bereiches Kühlermaske plus Scheinwerfer auf. Legendär ist die rote Einfassung des Grills. Das machte den Ur-GTI optisch breiter als er war. Die Grundkonzeption des Designs teilte er sich dabei aber mit den schwächeren Golf-Versionen. Generation V des GTI sollte dagegen bewusst einen Kontrapunkt zu seinen weniger leistungsstarken Pendanten setzen. Deshalb entschied sich das Team um Lichte vor mehr als fünf Jahren für den schwarzen, hochglänzenden Grill in V-Form. Seitdem erkennt wieder jedes Kind einen GTI. Auch den Neuen: Der lässt nun Stilelemente dieser beiden GTI-Ikonen verschmelzen. Details wie die typisch wabenförmigen Kühlergitter und die V-förmige und bis über die Scheinwerfer reichende Motorhaube steuert der GTI V bei. Die klare, horizontale Ausrichtung indes geht eindeutig auf den GTI I zurück.

unteren Bereich des Stoßfängers weiter denn je nach außen. Durch dieses Stilmittel sowie die horizontale Grundgrafik der Frontpartie wirkt der 4,21 Meter lange Golf GTI optisch breiter (1,78 Meter), tiefer (1,47 Meter) und dynamischer als jedes andere Auto dieser Klasse. Ein echter GTI, aus fünf Kilometern Entfernung als solcher zu erkennen.

STILVOLLE GTI-SILHOUETTE

Die Seitenpartie des neuen GTI wird durch eine sehr prägnante Charakterlinie dominiert, die sich von den Scheinwerfern bis hin zu den Rückleuchten zieht. Auf dieser Linie – im hinteren Bereich als muskulöse Schulter modelliert – ruht das Dach. Diese Proportionen verleihen dem Golf GTI bereits optisch sehr viel Kraft. In der Silhouette sind es die weit nach außen reichenden Stoßfänger und die in dieser Form einmaligen Türschwel-



Wirkliche Leidenschaft führt zur Perfektion. Auch im Detail.



78 Prozent aller GTI-Fahrer haben immer von diesem Auto geträumt
Für 30 Prozent aller GTI-Fahrer ist ihr GTI der Traumwagen schlechthin

Wolfsburg / St. Tropez, März 2009 |

Nach den Gründen befragt, weshalb Autofahrer einen GTI kaufen, nennen sie zuerst das Exterieur-Design, gefolgt von der generellen Performance, also die Verbindung aus sportlichem Fahrwerk und agilem Motor. Genau diese zwei Punkte – Design und Performance – hat die Entwicklungsscrew der Generation VI deshalb neu sortiert und dabei den Charakter des Sportwagens noch stärker in Einklang mit der GTI-Ur-Formel gebracht. Und die heißt: klares Design plus pure Dynamik. Nicht mehr, nicht weniger. Und weil der Golf GTI kein gewöhnliches Auto, sondern mitunter auch eine automobiler Weltanschauung ist, lohnt

ein Blick auf die Fakten hinter dem „GTI-Phänomen“: Weltweit ist der Golf GTI im Hochleistungsbereich seiner Klasse der Marktführer. Gleiches gilt für Europa und Deutschland. Zu 84 Prozent kaufen ihn Männer, die in sechs von zehn Fällen verheiratet sind. 70 Prozent aller GTI-Fahrer haben mehr als ein Auto, keine Kinder und ein Alter von unter 50 Jahren (39 Jahre im Schnitt). Die drei beliebtesten Farben sind Schwarz, Weiss und Rot. 78 Prozent der Neukunden wollten immer schon einmal einen GTI fahren. Volkswagen hat die GTI-Fahrer zudem nach ihren Traumwagen befragt. Motto: wenn Geld keine Rolle

spielen würde. Und die Ergebnisse sind wirklich stark: Für fast 30 Prozent wäre der GTI auch dann die erste Wahl, wenn sie alles Geld der Welt hätten. Ein außergewöhnliches Kompliment. Auf Platz 2 und 3 dieser Hitliste folgen mit dem Porsche 911 und Audi R8 zwei Supersportwagen desselben Konzerns.



Klassisch und zeitlos: Die Sportsitze werden serienmäßig mit Bezügen im Karo-Dessin „Jacky“ ausgeliefert. Ebenso GTI-typisch sind die roten Nähte im Bereich der Sitze, des Lenkrades, des Schaltknäufs und des Handbremshebels.

Die Entstehungsgeschichte des ersten Golf GTI

1973 entwickelt sich im Verborgenen die Vision für einen Welterfolg

Wolfsburg / St. Tropez, März 2009 |

Der Golf GTI ist ein Phänomen, eine Marke innerhalb der Marke Volkswagen, eine automobile Welanschauung, ein unverwechselbares Design-Statement, das mittlerweile 1,7 Millionen Mal verkaufte Original unter den sportlichen Kompakten. Über die Entstehung des ersten GTI grassieren spektakuläre Geschichten. Im Mittelpunkt steht stets ein „Geheimbund“ aus jenen Menschen, die den GTI gegen alle Widerstände der Zeit und Vorgesetzten bis zur Serienreife trieben. Viele Überlieferungen in diesen Geschichten stimmen, doch über ebenso vielen von ihnen liegt der nebulöse Dunst der Jahrzehnte und unter ihm nicht immer die Wahrheit. Fakt ist: Der Golf GTI ist eine geniale Idee einiger weniger Männer. Dies ist ihre Geschichte und die des ersten GTI.

ALLES BEGINNT, WIE IMMER, MIT DEM KÄFER

Blenden wir uns ein in das Jahr 1973. Volkswagen bringt gerade eine besonders sportliche Version des Käfers auf den Markt. Der „gelb-schwarze Renner“, so sein Name, unterscheidet sich vom normalen Käfer durch die schwarz lackierte Front- und Motorhaube, etwas breitere Reifen (5,5 statt 5 Zoll), Sportsitze mit Kopfstützen (!) und ein veritables Lederlenkrad. Technisch bleibt alles beim Alten: 1.600 Kubik, 50 PS, basta. Trotz dieser vergleichsweise bescheidenden Leistung erregt das „aggressive Modell von Volkswagen“ sogar die Gemüter im deutschen Bundestag. Doch „draußen“ kommt gut an, was nach Meinung einiger weniger nicht sein darf: Die ausschließlich optisch rasanten Käfer sind blitzschnell ausverkauft und bereiten damit in Wolfsburg den Boden für ein Projekt, das in den nächsten zwei Jahren selbst innerhalb des Konzerns nur einer Handvoll Leute bekannt werden soll.

DIE MÄNNER DER ERSTEN STUNDE FINDEN SICH

Wir schreiben immer noch das Jahr 1973, und zwar den 18. März. An diesem (aus heutiger Sicht) denkwürdigen Tag verfasst der Versuchsingenieur Alfons Löwenberg eine interne Mitteilung an ein paar Kollegen aus der Abteilung

Forschung und Entwicklung, kurz FE genannt: Man möge doch einmal darüber nachdenken, ob Volkswagen nicht ein konsequent sportliches Modell auf die Räder stellen könne. Schließlich befände sich ein neues Fahrzeug unter der Projektbezeichnung EA 337 (so der interne Code des künftigen Golf) auf der Zielgeraden seiner Entwicklung – und ein moderner Fronttriebler mit sehr hoher Leistung würde Volkswagen ein gänzlich neues Publikum erschließen. Die Adressaten reagieren erst einmal zurückhaltend. Lediglich Fahrwerkspezialist Herbert Horntich und Entwicklungschef Hermann Hablitzel interessieren sich zumindest ansatzweise für die Idee Löwenbergs. Doch Löwenberg lässt nicht locker und findet weitere Brüder im Geiste. Wie beispielsweise Marketing-Mann Horst-Dieter Schwittlinsky und Anton Konrad, den damaligen Volkswagen-Pressechef. Vor allem Konrad, zuvor langjähriger Geschäftsführer des Formel-V-Verbands und selbst Hobby-Rennfahrer, ist von der Idee begeistert. Er weiß aber auch,

dass das zarte Pflänzchen namens Sportlichkeit konzern-intern höchst diskret zu kultivieren ist. Denn die hohen Entwicklungskosten für das neue Modell, das 1974 als Golf auf den Markt kommen soll, belasten die Kassen ohnehin.

GEHEIMES TREFFEN BEI BIER UND SCHNITTCHEN

Also bittet Konrad die verdeckten Entwickler der Arbeitsgruppe „Sportgolf“ in seine Privatwohnung. Bei Bier und Schnittchen sortieren Hablitzel, Horntich, Konrad, Löwenberg und Schwittlinsky im Stil von Verschwörern die Möglichkeiten. Hablitzel ist jetzt voll im Boot. Mit seiner stillen Duldung machen sich Löwenberg und Horntich bald darauf an die Arbeit. Versehen einen Scirocco-Prototyp mit einem knochenharten Fahrwerk, legen ihn drastisch tiefer, frisieren den nominell 85 PS starken 1,5-Liter-Motor des Scirocco mit einem Registervergaser auf rund 100 PS und krönen das Ganze mit einem Auspuff, der einem Ofenrohr ähnlich sieht und entsprechend klingt.

PROTOTYP 1 SCHIESST ÜBER DAS ZIEL HINAUS

„Ein brüllendes Ungeheuer“ sei das gewesen, erinnert sich Konrad heute. Die geheime Arbeitsgruppe ist sich schnell einig: So geht das nicht. Der Sport-Golf soll zwar sportlich wirken, aber immer noch dezent bleiben. Also konzipieren Löwenberg und Horntich eine zivilere Version: Sie gerät nicht mehr ganz so kompromisslos, aber immer noch ganz schön flott. Das Ergebnis hinterlässt bei der gesamten Undercover-Truppe schon einen deutlich besseren Eindruck – und Hablitzel fasst sich ein Herz, berichtet dem Entwicklungsvorstand Professor Ernst Fiala von dem sportlichen Spielmobil und fragt ihn nach seinem Urteil. Das fällt vernichtend aus: „Viel zu teuer, ihr seid verrückt“ befindet Fiala kurz und bündig.

Doch Hablitzel und seine Mannen lassen sich nicht entmutigen. Der Prototyp auf Scirocco-Basis wird offiziell zum Fahrwerks-Versuchsträger erklärt, inoffiziell aber auch

darüber hinaus weiter entwickelt. Löwenberg betreibt Feinarbeit am Motor, Horntich stimmt das Fahrwerk auf die vorgesehene pralle Bereifung ab: 205/60 HR 13 heißt das Format, das damals selbst einen Porsche 911 alt aussehen lässt: Der Inbegriff des teutonischen Sportwagens ist 1974 noch auf 185/70ern unterwegs.

IM FRÜHJAHR 1975 GIBT DER VORSTAND SEIN GO

Kein Wunder, dass der „Fahrwerks-Versuchsträger“ großes Aufsehen erregt, als Hablitzel & Co. im Frühjahr 1975 auf dem Volkswagen-Testgelände in Ehra-Lessien dem Vorstand ihre aktuellen Projekte demonstrieren. Selbst Professor Fiala ist jetzt angetan von dem Sport-Golf im Scirocco-Outfit – und nun macht er Nägel mit Köpfen. Ende Mai ergeht eine offizielle Aufgabenstellung an die Entwicklungsabteilung: Gefragt ist eine sportliche Variante des Golf-

DER GOLF WIRD ZUM GTI

Gleichzeitig wittert inzwischen auch der Vertrieb gute Marktchancen für einen sportiven Golf, und für die bevorstehende IAA in Frankfurt braucht Volkswagen ohnehin noch einen zugkräftigen Hingucker. Plötzlich gewinnt das Projekt von allen Seiten an Dynamik. Sechs Prototypen in unterschiedlichen Konfigurationen entstehen – vom konsequent auf maximale Sportlichkeit getrimmten Ballermann bis hin zur komfortablen Understatement-Version. Chefdesigner Herbert Schäfer zeichnet verantwortlich für die feinen Details, die den künftigen GTI von seinen schwächeren Artgenossen abheben sollen. Wie beispielsweise die roten Streifen am Kühlergrill, vergrößerter Frontspoiler, die dezenten Kunststoff-Kotflügelverbreiterungen, die mattschwarze Umrandung der Heckscheibe, schwarzer Dachhimmelbezug, den Golfball auf dem Schalthebel und die Sportsitze mit kariertem Bezug.

TECHNISCHES FEINTUNING

Herbert Schuster, der neue Versuchsleiter, erklärt die Fahrwerksentwicklung sogleich zur Chefsache. Aus Kostengründen reduziert er die Breite der Räder von 6,0 auf 5,5 Zoll und lässt die Reifen auf das Format 175/70 HR 13 schrumpfen, spendiert aber gleichzeitig Stabilisatoren für Vorder- und Hinterachse und entwickelt eine Feder-/Dämpferabstimmung, die eine perfekte Synthese aus Komfort und Sportlichkeit bildet. In Kooperation mit Audi entsteht indes der hochmoderne 1,6-Liter-Einspritzer mit 110 PS.

WELTPREMIERE 1975 AUF DER IAA

Die ehemalige Undercover-Truppe zieht ihr Ding terminlich auf den Punkt durch: Als am 11. September 1975 die 46. IAA in Frankfurt ihre Tore für die Besucher öffnet, feiert auf dem Volkswagen Stand ein rotes Wunder sein Debüt: die Studie des Golf GTI. „Der schnellste Volkswagen aller Zeiten“ heißt es in der Werbung – und damit wird nicht zuviel versprochen: In rund neun Sekunden soll der GTI von Null

auf 100 beschleunigen und damit wesentlich größere und teurere Autos hinter sich lassen. Der vorsichtig angekündigte Preis von „unter 13.000 Mark“ liegt immer noch um mehr als 5.000 Mark unter dem des wichtigsten deutschen Konkurrenten. Resultat: Das Messepublikum ist so begeistert, dass der Vorstand nicht umhin kommt, den Bau einer Sonderserie von 5.000 Exemplaren zu beschließen.

DIE GTI-MANIA BEGINNT

13.850 Mark kostet der GTI schließlich, als er Mitte 1976 auf den Markt kommt. Trotzdem verkaufen die Händler schon im ersten Verkaufsjahr das Zehnfache der geplanten Stückzahl. Kein Wunder: „Einen Alpenpass im GTI zu erklimmen – das zählt gewiss zu den reizvollsten Aufgaben, die sich einem Automobilisten stellen können“, schwärmt das Fachmagazin „auto motor und sport“. Dem ist auch 33 Jahre später nichts hinzuzufügen.

Entwicklungsstufen: Die Studie des Ur-GTI trägt noch eine Vorstufe des GTI-Zeichens und des GTI-Lenkrades.



GTI



DIE HISTORIE DES GOLF GTI |

1976 bis 2009 – die wesentlichen Daten der GTI-Geschichte
 1,7 Millionen GTI – der erfolgreichste Kompakt-Sportwagen der Welt

Wolfsburg / St. Tropez, März 2009 |

Im Juni 1976 erfolgte der Serienanlauf des ersten Golf GTI. Geplante Auflage der ursprünglich limitierten Edition: 5.000 GTI. Doch es kam ganz anders. Der 81 kW / 110 PS starke und 182 km/h schnelle Golf GTI eroberte eine neue Klientel und begründete die GTI-Klasse. Aus 5.000 Exemplaren wurden in fünf GTI-Generationen mehr als 1,7 Millionen. Kein anderer kompakter Sportwagen der Welt ist auch nur annähernd ähnlich erfolgreich. Die wesentlichen Stationen des Golf GTI bis zur Markteinführung der sechsten Generation im Überblick:

1976: Debüt erste Generation des Golf GTI (1.6 mit 81 kW / 110 PS)

1979: Facelift

1982: Leistungssteigerung des Golf GTI (1.8 mit 82 kW / 112 PS)

1983: Einführung des „Pirelli-GTI“
 (offiziell „Sondermodell Golf GTI“, u.a. spezielle Felgen)

1984: Debüt zweite Generation des Golf GTI (1.8 mit 82 kW / 112 PS)

1984: Einführung Katalysator (79 kW / 107 PS statt 82 kW / 112 PS)

1985: Facelift, Doppelscheinwerfer und Doppelendrohr

1986: Einführung des Golf GTI 16V (1.8 mit 102 kW / 139 PS und 95 kW / 129 PS mit Kat)

1990: Einführung des Golf GTI G60 (1.8 mit 118 kW / 160 PS)

1991: Debüt dritte Generation des Golf GTI (2.0 mit 85 kW / 115 PS)

1992: Einführung des Golf GTI 16V (2.0 mit 110 kW / 150 PS)

1996: Vorstellung des Jubiläumsmodell „20 Jahre GTI“ (2.0 mit 85 kW / 115 PS und 110 kW / 150 PS sowie erstmals als 1.9 TDI mit 81 kW / 110 PS)

1998: Debüt vierte Generation des Golf GTI (1.8 T mit 110 kW / 150 PS, 2.3 V5 mit 110 / 150 PS und 1.9 TDI mit 81 kW / 90 PS);

später 2.3 V5 mit 125 kW / 170 PS, 1.9 TDI mit 85 kW / 115 PS und 96 kW / 130 PS)

2000: Einführung des bis dato stärksten Golf GTI TDI (1.9 TDI mit 110 kW / 150 PS)

2001: Einführung des Golf GTI „25 Jahre GTI“ (1.8 T mit 132 kW / 180 PS)

2004: Debüt fünfte Generation des Golf GTI (2.0 TSI mit 147 kW / 200 PS und optionalem 6-Gang-DSG)

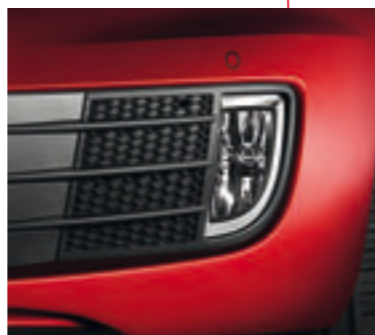
2006: Vorstellung des Jubiläumsmodell „Golf GTI Edition 30“ (2.0 TSI mit 169 kW / 230 PS)

2007: Vorstellung der Sonderedition „Golf Pirelli GTI“ 2.0 TSI mit 169 kW / 230 PS)

2008: Weltpremiere der sechsten Golf GTI-Generation
 im Oktober auf dem Pariser Automobil-Salon als Studie

2009: Debüt der sechsten Golf GTI-Generation, internationale Pressevorstellung im März / April in Südfrankreich; Start der Markteinführungsphase in Europa 2.0 TSI mit 155 kW / 210 PS und optionalem 6-Gang-DSG)





EXKLUSIVE GTI-SERIENAUSSTATTUNG |

Dynamik: 17-Zoll-Alu-Felgen, Sportsitze und Sportfahrwerk, XDS
Komplettpaket: Climatronic, Radio-CD-System, GTI-Innenausstattung

Wolfsburg / St. Tropez, März 2009 |

Innerhalb der sechsten Golf-Generation übernimmt der GTI die Position eines eigenständigen, sportlichen Top-Modells. Dementsprechend exklusiv ist bereits die Serienausstattung. An Bord des neuen Golf GTI gibt es dabei Features, die in dieser Form für kein anderes Modell der Baureihe erhältlich sind. Hierzu zählen die vorderen Top-Sportsitze mit dem GTI-typischen Stoff-Bezug „Jacky“, der Schalthebelknauf in Leder mit Alu-Dekor, schwarze Applikationen („Black Stripe“), das unten abgeflachte Sport-Lederlenkrad mit GTI-Zeichen und der schwarze Dachhimmel. Im Exterieur weisen – neben den Design-Spezifikationen – Details wie die serienmäßigen 17-Zoll-Leichtmetallfelgen (Typ „Denver“), rot lackierte Bremssättel, die verchromten Abgasendrohre im Diffusor oder die abgedunkelten Rückleuchten diesen Golf als GTI aus. Darüber hinaus wird der GTI grundsätzlich mit Edelstahl-Pedalerie, Klimaautomatik („Climatronic“), Nebelscheinwerfern inklusive Abbiegelicht und ParkPilot ausgeliefert. Die wesentliche Serienausstattung des Golf GTI im Überblick:

Außen

- Abgas-Endrohr verchromt links und rechts
- Außenspiegelgehäuse und Türgriffe in Wagenfarbe
- Bremssättel rot lackiert
- GTI-Heckspoiler in Wagenfarbe
- Kühlergrill in Wabenstruktur mit GTI-Zeichen
- Leichtmetallräder (4) „Denver“ im Format 7 1/2 J x 17
- Reifen im Format 225/45 R 17
- Rückleuchten abgedunkelt
- Wärmeschutzverglasung grün

Innen

- Becherhalter vorn (2) und hinten (1)
- Ablagefach mit Klappe am Dachhimmel
- Ablagefächer in den Türen (vorn mit Halterung für 1,5l-Flaschen)
- Ablagetaschen an den Rückseiten der Vordersitze
- Chromeinfassung am Lichtdreheschalter
- Chromzierringe an den Instrumenten im Kombiinstrument und an den Ausströmern
- Dachhimmel schwarz
- Dekoreinlagen „Black Stripe“ für Instrumententafel und Türverkleidungen
- Einstiegshilfe „Easy Entry“
- Gepäckraumauskleidung mit zusätzlichem Fach rechts
- Handbremshebelgriff in Leder
- Handschuhfach mit Kühlmöglichkeit, beleuchtet und abschließbar
- Lendenwirbelstützen vorn
- Mittelarmlehne vorn mit Ablagebox, Luftausströmern (2) und Becherhaltern hinten (2)
- Pedale in Edelstahl
- Rücksitzbank ungeteilt, Lehne asymmetrisch geteilt umklappbar, mit Mittelarmlehne und Durchlademöglichkeit
- Schalthebelknauf in Leder mit Alu-Dekor
- Sitzbezüge in Stoff, Dessin „Jacky“
- Sportlenkrad (3 Speichen) in Leder, mit Alu-Dekor
- Sportsitze vorn
- Taschenhaken im Gepäckraum
- Vordersitze beheizbar
- Vordersitze mit Höheneinstellung

Sicherheit

- Airbag für Fahrer und Beifahrer, mit Beifahrerairbag-Deaktivierung inkl. Knieairbag auf der Fahrerseite
- Elektronisches Stabilisierungsprogramm (ESP) mit Gegenlenkunterstützung inkl. Komfortbremsassistent, ABS, EDS und ASR
- ISOFIX-Halteösen (Vorrichtung zur Befestigung von 2 Kindersitzen auf der Rücksitzbank)
- Kopfairbagsystem für Front- und Fondpassagiere inkl. Seitenairbags vorn
- Nebelscheinwerfer mit Chromeinfassungen inkl. Abbiegelicht
- ParkPilot – akustische Warnsignale bei Hindernissen im Front- und Heckbereich
- Wegfahrsperre elektronisch

Funktion

- Außenspiegel auf Fahrerseite asphärisch
- Außenspiegel mit Beifahrerspiegelabsenkung
- Doppelton-Signalhorn
- Elektronische Differentialsperre XDS
- Fensterheber elektrisch
- Gepäckraumbeleuchtung
- Heckscheibenwischer mit Intervallschaltung
- Innenleuchte vorn mit Abschaltverzögerung und Kontaktschaltern an allen Türen
- Instrumentenbeleuchtung weiß, regelbar; rotes Nachtdesign für Schalter
- Klimaanlage „Climatronic“ mit 2-Zonen-Temperaturregelung, links und rechts getrennt regelbar
- Lenksäule mit Höhen- und Längseinstellung
- Leseleuchten vorn mit Chromeinfassung (2) und hinten (2)
- Make-up-Spiegel links und rechts in den Sonnenblenden beleuchtet
- Multifunktionsanzeige „Plus“
- Radio „RCD 210“ mit MP3-Wiedergabefunktion inkl. CD-Player
- Scheibenwaschdüsen vorn automatisch beheizt
- Scheinwerfer-Reinigungsanlage
- Servolenkung elektromechanisch, geschwindigkeitsabhängig geregelt
- Sportfahrwerk
- Staub- und Pollenfilter mit Aktivkohleeinsatz
- 12-V-Steckdose im Gepäckraum
- Tagfahrlicht
- Taschenhaken im Gepäckraum
- Tire Mobility Set 12-Volt-Kompressor und Reifendichtmittel
- Warnsummer für nicht ausgeschaltetes Licht
- Warnton und -leuchte für nicht angelegte Gurte vorn
- Zentralverriegelung mit Funkfernbedienung, Funkklappschlüssel (2)



Hightech: Fahrwerksregelung DCC, Radio-Navigation mit Touchscreen
 Weitblick: Xenon-Scheinwerfer mit Abbiegelicht und Parklenkassistent

Wolfsburg / St. Tropez, März 2009 |

Mit der sechsten Golf-Generation hielten zahlreiche Hightech-Features der Ober- und Mittelklasse in das Segment der Kompakten und damit auch im neuen GTI Einzug. Hierzu gehören die adaptive Fahrwerksregelung DCC, das Radio-Navigationssystem RNS 510 mit Festplatte und Touchscreen und der ParkAssist zum nahezu automatischen Einparken. Alle zur Markteinführung erhältlichen optionalen Ausstattungsdetails im Überblick:

- Ablagenpaket
- Adaptive Fahrwerksregelung DCC
- Anhängervorrichtung, abnehmbar und abschließbar
- CD-Wechsler für 6 CDs anstelle der Ablagebox in der Mittelarmlehne vorn
- Diebstahlwarnanlage „Plus“
- Diebstahlwarnanlage „Plus“ inkl. Einzeltüröffnung
- Digitaler Radioempfang DAB
- Fahrersitz elektrisch einstellbar für Sportsitze vorn
- Geschwindigkeitsregelanlage
- Lederausstattung „Vienna“ mit Top-Sportsitzen vorn
- Leichtmetallräder „Detroit“ (4) im Format 7 1/2 J x 18 mit Reifen der Dimension 225/40 R 18
- Licht-und-Sicht-Paket
- Mobiltelefonvorbereitung
- Mobiltelefonvorbereitung Premium
- Multimediabuchse MEDIA-IN
- Navigationsfunktion RNS 310 (für RCD 310)
- Parklenkassistent Park Assist inkl. ParkPilot
- Parklenkassistent Park Assist inkl. ParkPilot und Rückfahrkamera Rear Assist
- ParkPilot inkl. Rückfahrkamera Rear Assist
- Radio-CD RCD 310 DYNAUDIO Excite
- Radio-CD RCD 310 DYNAUDIO Excite für Navigationsfunktion RNS 310
- Radio-CD RCD 310, 4 x 20 Watt, 8 Lautsprecher
- Radio-CD RCD 310, 4 x 20 Watt, 8 Lautsprecher für Navigationsfunktion RNS 310
- Radio-CD RCD 510 DYNAUDIO Excite
- Radio-CD RCD 510, 4 x 20 Watt, 8 Lautsprecher
- Reifenkontrollanzeige
- Radio-Navigationssystem RNS 510 DYNAUDIO Excite
- Radio-Navigationssystem RNS 510, 4 x 20 Watt, 8 Lautsprecher
- Schiebe-/Ausstell-Glasdach elektrisch
- Seitenairbags und Gurtstraffer hinten inkl. Warnton und -leuchte für nicht angelegte Gurte
- Seitenscheiben hinten und Heckscheibe abgedunkelt, zu 65 % lichtabsorbierend
- Spiegelpaket
- 4 Türen inkl. mechanischer Fensterheber hinten
- 4 Türen inkl. elektrischer Fensterheber hinten
- Xenon-Scheinwerfer mit Kurvenfahrlicht



GOLF

GTI THE 6th GENERATION

Die technische Daten der ersten und sechsten GTI-Generation im Vergleich

	GOLF GTI 1976 ²	GOLF GTI 2009 ¹⁺²
MOTOR-BAUART	4-Zylinder-Otto, 1.588 cm ³	4-Zylinder-Otto (TSI), 1.984 cm ³
MAX. LEISTUNG BEI DREHZAHL	81 kW / 110 PS bei 6.100 U/min	155 kW / 210 PS ab 5.300 U/min
MAX. DREHM. BEI DREHZAHL	140 Nm bei 5.000 U/min	280 Nm ab 1.700 U/min
0-100 KM/H	9,2 s	6,9 s
V/MAX	182 km/h	240 km/h (238) ³
VERBRAUCH (Ø)	8,0 l/100 km	7,3 l/100 km (7,4) ³
LÄNGE	3.705 mm	4.213 mm
BREITE	1.630 mm	1.779 mm
HÖHE	1.395 mm	1.469 mm
LEERGEWICHT	810 kg	1.318 kg (1.339) ³
GETRIEBE	Vier Gänge	Sechs Gänge
ACHSANTRIEB	Vorderachse	Vorderachse
REIFEN	175/70 R 13	225/45 R 17

1 = Ausführliche technische Daten: www.volkswagen-media-services.com

2 = Werte für Zweitürer

3 = Werte in Klammern für GTI mit DSG



SAINT-TROPEZ