

**Internationale Fahrvorstellung**

**Der neue Golf GTI Clubsport S**

Wolfsburg / Nürburgring, Juni 2016

<b>Zehn wichtige Fakten – der Golf GTI Clubsport S in Stichpunkten</b>	Seite 03
<b>Nürburgring-Rekordfahrt – der Golf GTI Clubsport S in der Grünen Hölle</b>	Seite 04
<b>Zentrale Aspekte – der Golf GTI Clubsport S im Detail</b>	Seite 07
<b>40 Jahre Golf GTI – eine Retrospektive</b>	Seite 14

### Hinweise:

Diese Presseinformation sowie Bildmotive zum neuen Golf GTI Clubsport S finden Sie im Internet unter [www.volkswagen-media-services.com](http://www.volkswagen-media-services.com). Benutzerkennung: gtisport; Kennwort: 2016ring.

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

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

Alle in dieser Presseinformation genannten Fahrleistungen, Verbrauchs- und Emissionsangaben sind Prognosewerte, Stand Mai 2016.

### **Neuer Golf GTI Clubsport S ist auf 400 exklusive Exemplare limitiert: Stärkster GTI aller Zeiten pulverisiert Rundenrekord am Nürburgring**

Golf GTI Clubsport S knackt mit 07:49:21 den Nordschleifenrekord für Fronttriebler  
Exklusiver GTI ist ein 310 PS starker Zweisitzer mit neu konfiguriertem Fahrwerk

#### **Zehn wichtige Fakten – der Golf GTI Clubsport S in Stichpunkten**

1. Stärkster Golf GTI aller Zeiten bricht mit 07:49:21 den Nordschleifenrundenrekord für frontgetriebene Serienfahrzeuge.
2. Auf 400 Exemplare limitierter Golf GTI Clubsport S ist 228 kW / 310 PS stark und in 5,8 Sekunden 100 km/h schnell.
3. Golf GTI Clubsport S besitzt als Novum ein über die Fahrprofilauswahl abrufbares Nürburgring-Setting.
4. Nürburgring-Setting stimmt elektrisch einstellbare Dämpfung (DCC), Motor, Lenkung und Sound auf die Nordschleife ab.
5. Fahrwerk des Golf GTI Clubsport S wurde in aufwendigen Rennstreckentests abgestimmt und völlig neu konfiguriert.
6. Auf 1.285 kg reduziertes DIN-Leergewicht ergibt bei 310 PS ein Sportwagen-Leistungsgewicht von 4,15 kg/PS (EU-Leergewicht inkl. Fahrer und Gepäck: 1.360 kg).
7. Neue Abgasanlage mit vergrößertem Querschnitt vor den Endtöpfen erzeugt beim Verzögern deutliches Backfire.
8. Golf GTI Clubsport S ist ein Zweitürer und Zweisitzer; die Rücksitzanlage wurde aus Gewichtsgründen entfernt.
9. Golf GTI Clubsport S wird mit 19-Zoll-Leichtmetallfelgen (Typ „Pretoria“) und Semi-Slicks ausgeliefert.
10. Produktionsnummer 001/400 bis 400/400 weist im Innenraum auf die exklusive Sonderserie hin.

## Nürburgring-Rekordfahrt – der Golf GTI Clubsport S in der Grünen Hölle

**Wolfsburg / Nürburgring, Juni 2016.** Ein Abend im Frühjahr auf der Nürburgring-Nordschleife. Es gilt, Geschichte zu schreiben. Mit dem schnellsten frontgetriebenen Serienfahrzeug, das jemals über die legendärste aller Rennstrecken pflügte – dem neuen Golf GTI Clubsport S. Der Sportwagen entstand auf der Basis des zum 40. GTI-Geburtstag entwickelten Golf GTI Clubsport. Schon der verwischt mit seinen 195 kW / 265 PS (per Boostfunktion temporär 213 kW / 290 PS) und einer in weiten Bereichen völlig neu entwickelten Aerodynamik samt entsprechender Abtriebswerte die Grenzen zwischen Serien- und Rennsportfahrzeugen. Mit dem Golf GTI Clubsport S setzt Volkswagen der legendären Modellreihe jetzt die neue Krone auf: Permanent abrufbare 228 kW / 310 PS, ein 0-100-Wert von 5,8 Sekunden, offene 265 km/h Höchstgeschwindigkeit und ein auf 1.360 kg gesenktes EU-Leergewicht (inkl. Fahrer und Gepäck) sind die rein faktischen Eckwerte des Golf GTI Flaggschiffs. Doch erst die Nordschleifen-Zeit macht deutlich, wie verdammt schnell dieser Wagen ist. Die Chronologie der Rekordfahrt:

**Start.** Benjamin Leuchter (28), Rennfahrer und Instruktor der Volkswagen Driving Experience, prüft ein letztes Mal den Luftdruck der serienmäßigen 19-Zoll-Semi-Slicks. 1,9 bar vorn, 2,15 hinten. Die 235/35er Michelin-Reifen sind „angefahren“, wie der Motor auf Temperatur. Leuchter setzt den Helm auf, gibt Karsten Schebsdat ein Handzeichen: „Bin bereit“. Schebsdat ist Leiter der Volkswagen Fahrwerkabstimmung, gehört zum Team, das den 265 km/h schnellen Golf GTI Clubsport S entwickelt hat. Leidenschaftliche Volkswagen Leute aus der Entwicklung, dem Marketing, der Kommunikation. GTI-Fans. Monate haben sie mit diesem Wagen verbracht. Ihn als sportliches Juwel aus dem „normalen“ GTI Clubsport und dem Golf GTI TCR der Tourenwagenmeisterschaft herausgeschliffen. Jetzt wollen sie wissen, was ihr Baby draufhat. Wie schnell dieser GTI auf der anspruchsvollsten Rennstrecke der Welt unterwegs sein kann. Schebsdat klopft Leuchter

auf den Helm. Der startet den Wagen, aktiviert in der Fahrprofilauswahl den Modus „Individual“ und damit das Nürburgring-Nordschleifen-Setting. Spezielle Kennlinien für den Motor, die Lenkung und die adaptive Fahrwerksregelung DCC. Auf der Nordschleife gibt es eine einzigartige Kombination aus Kurven und Bodenwellen. „Um hier den Rekord zu brechen, muss der GTI schnell in den Kurven sein und gleichzeitig Bodenwellen und Sprünge meistern,“ erklärt Leuchter beim Schließen der Fahrertür. Der Clubsport S ist darauf spezialisiert. Zeitmessung per Lichtschranke. Leuchter fährt aus der Boxengasse. Eine Runde. 20,832 Kilometer. Fliegender Start. Die Zeit läuft.

**Curbs wegbügeln.** Der Clubsport S donnert hinein in das Hatzenbachgeschlängel. 4. Gang. „Das Auto muss die Curbs sauber schlucken“, ruft Leuchter via Bordfunk. „Wir haben extremen Wert daraufgelegt, dass der GTI auch auf den Curbs stabil ist“, erläutert Schebsdat in der Boxengasse mit einem Blick auf die Stoppuhr. Der Clubsport S fliegt in den Bereich Hocheichen. 4. Gang, bis knapp über 190 km/h. Voll raus, längeres Stück geradeaus, runter zur Quiddelbacher Höhe, dann Flugplatz. Doppelte Rechtskurve, sehr schnell. 5. Gang; der reicht bis 216 km/h. Bordfunk: „Darauf achten, dass man früh wieder am Gas ist, denn jetzt geht es in Richtung Schwedenkreuz.“ Leuchter bleibt auf der Ideallinie.

**Mit 240 km/h über das Schwedenkreuz.** „Hochschalten in den 6. Gang.“ Mit fast 240 km/h fliegt der Clubsport S über die Sprungkuppe am Schwedenkreuz. „Das Auto schluckt das alles super, federt aus und setzt sich sofort wieder. Zurück in den 5. Gang. Backfire aus der Abgasanlage. Jetzt links ins Schwedenkreuz. Anbremsen. 3. Gang. Aremberg und ab in die Fuchsröhre. Leuchter: „Das geht alles Vollgas. Man ist sehr schnell. Aber am Eingang der Fuchsröhre muss der Wagen perfekt ausgerichtet werden“. Der GTI erreicht den Adenauer Forst. Richtung Metzgesfeld. Schnelle Linkskurve. Da der GTI deutlichen Abtrieb hat, bleibt er auf Rekordkurs. Kallenhard. „Man kann den GTI dort im letzten Moment zusammenbremsen, und doch bleibt er voll lenkbar“, wird Leuch-

ter später berichten. Und weiter: „Man hat Vertrauen ins Auto. Auch auf Bodenwellen. Das ist auf der Nordschleife wichtig, um wirklich schnell zu sein.“

**Wehrseifen, fast Halbzeit nach 9 Kilometern.** 3. Gang. Breitscheid. Ex-Mühle. Eine schnelle Bergauf-Rechts. Leuchter holt jene Zehntel die man braucht, um schneller als alle anderen zu sein: „Normalerweise untersteuert ein Fronttriebler hier. Der GTI Clubsport S zeigt das nur ganz leicht am Eingang; mit einem kleinen Lastwechsel ist das sofort kompensiert. Ex-Mühle ist zudem wellig. Der Golf macht das super. Genau wie im Bergwerk.“ Raus Richtung Kesselchen. Kilometer 12. Der GTI bügelt die Bodenwellen und Curbs weg, verspringt dabei keinen Millimeter. Kilometer 13. Steilstrecke. 3. Gang. 27 Prozent Steigung. Das Karussell. Leuchter: „Betonplatten, sehr wellig, der GTI versetzt auch hier nicht.“ Hohe Acht. Jetzt wird die Eifel alpin und die Nordschleife immer anspruchsvoller. Leuchters Lieblingspassage: „Jeder Meter von der Hohen Acht runter bis zum Bereich Brännchen fordert Auto und Fahrer. Beispiel Wippermann: Da geht es sehr schnell rein. Links die Curbs leicht berühren, rechts dann voll drüber. Und auch dabei bleibt dieser GTI spurstabil. Das ist der Schlüssel für eine wirklich schnelle Runde.“

**Schlusspurt.** Pflanzgarten, die zweite Sprungkuppe. Der GTI hebt kurz ab, setzt sich, lässt sich sehr schnell durch die folgende Doppelrechts fahren. Leuchter: „Auch, wenn er ausgefedert ist, folgt der GTI der Lenkvorgabe.“ Kilometer 17, das Stefan-Bellof-S – Bellof fuhr ihn auf der Nordschleife, den Rekord für die Ewigkeit. Im Porsche 956.007. 650 PS. Leuchter folgt Bellof mit 340 PS weniger aber demselben Esprit. Schwalbenschwanz, Galgenkopf: „Der Galgenkopf ist für eine schnelle Runde mitentscheidend. Wenn ich da mit hoher Geschwindigkeit herausfahren kann, erreiche ich auf der Döttinger Höhe mehr als 250 km/h.“ Sekunden später pfeilt der Golf GTI Clubsport S durch die Lichtschranke. 07:49:21 Minuten. Nie zuvor hat ein frontgetriebenes Serienfahrzeug die Nordschleife schneller absolviert.

## Zentrale Aspekte – der Golf GTI Clubsport S im Detail

**Nürburgring-Setting.** Weltexklusiv wird der Golf GTI Clubsport S mit einem über die Fahrprofilauswahl abrufbaren Setting für die anspruchsvollste Rennstrecke der Welt ausgeliefert. Möglich ist das, weil der Wagen serienmäßig mit der individuell konfigurierbaren adaptiven Fahrwerksregelung DCC und einer Fahrprofilauswahl ausgestattet ist. Die zuständigen Ingenieure entwickelten im Fahrprofil „Individual“ eine Abstimmung, die gezielt an die einzigartigen Bedingungen auf dem Nürburgring angepasst wurde. Darüber hinaus stehen die Fahrprofile „Comfort“, „Normal“ und „Race“ zur Verfügung. Natürlich kann der Fahrer im Profil „Individual“ wie gehabt auch selbst Einstellungen variieren. Über das „Zurücksetzen“ des Profils „Individual“ per Touchscreen-Menü gelangt er vor der Einfahrt auf die Nordschleife jederzeit wieder in die Nürburgring-Abstimmung zurück. Diese einzigartige Konfiguration schaltet die Parameter „Sound“, „Motor“ und „Lenkung“ (serienmäßige Progressivlenkung) in das Profil „Race“ sowie DCC in „Comfort“. Dahinter allerdings liegt in diesem Fall ein völlig anderes Setting, als es bei den normalen Einstellungen für „Race“ und „Comfort“ der Fall ist. Dazu gleich mehr im Detail. Zuvor die weiteren Spezifikationen des Golf GTI Clubsport S.

**400 Exemplare.** Gesetzt ist die Zahl von 400 Exemplaren als weltweite Auflage; 100 davon werden in Deutschland ausgeliefert. Die Farben der Sonderserie folgen dem Ur-GTI: „Tornadorot“, „Pure White“ und „Deep Black Perleffekt“; auch das Dach des weißen und roten GTI ist schwarz lackiert. Ganz gleich, wo auf der Welt dieses Auto auftauchen sollte: Es wird aus Gewichtsgründen immer ein handgeschalteter Zweitürer sein. Im Vergleich zum zweitürigen Golf GTI Clubsport mit manuellem Getriebe konnte das Gewicht des „S“ deutlich gesenkt werden. Und zwar wie folgt:

**4,15 kg/PS Leistungsgewicht.** Der zwischen 1.850 und 5.700 U/min 380 Nm starke Golf GTI Clubsport S ist ein Zweisitzer. Seine maximale Leistung von 228 kW / 310 PS liegen in einem Drehzahlbereich von 5.800 bis 6.500 U/min an. Der Entfall der Rück-

sitzanlage inklusive der Mittelarmlehne brachte die größte Gewichtseinsparung. Eine kleinere Batterie sowie das Verbannen von Details wie akustisch wirksamen Dämmmatten, des variablen Ladebodens, der Hutablage, der Fußmatten und der Hauben-Dämpfung trieb das Gewicht weiter in den Keller. Ein Aluminium-Hilfsrahmen an der Vorderachse und Aluminium-Bremstöpfe sorgen für weitere Einsparungen. Die für die Performance wichtigen 235/35er ZR-Reifen von Michelin auf 19-Zoll-Leichtmetallfelgen des Typs „Pretoria“, das ebenfalls unverzichtbare DCC sowie eine Domstrebe, ein Trennnetz hinter den Sitzen und Teppich im Fond brachten wiederum Gewicht mit. Bleiben zirka 30 kg Gewichtseinsparung gegenüber einem vergleichbar ausgestatteten Golf GTI Clubsport und damit niedrige 1.285 kg DIN-Leergewicht (EU-Leergewicht inkl. Fahrer und Gepäck: 1.360 kg). Bei 310 PS ergibt sich somit ein Leistungsgewicht von dynamischen 4,15 kg/PS. Wenig Gewicht bedeutet zudem Effizienz: 7,4\* l/100 km, analog 172\* g/km CO<sub>2</sub> (\* = Prognosewerte, Stand Mai 2016).

**Motorspezifikationen.** Synergien zwischen dem Motorsport und der Serie nutzte die Entwicklungsmannschaft beim Anschärfen der Motorleistung, da hier die Erfahrungen mit dem 243 kW / 330 PS / 410 Nm starken Golf GTI TCR einfließen – dem neuen Rennwagen für die TCR International Series. Dabei ergab sich die Chance, das Aggregat auf permanente 310 PS und 380 Nm zu steigern und parallel die Abstimmung des Golf GTI TCR aus der Tourenwagenmeisterschaft einfließen zu lassen. Das Plus an Leistung erzielten die Ingenieure im Detail über eine Anpassung der Motorsteuerung und den Einsatz einer neuen Abgasanlage. Die weist vor den Endtöpfen im Abgasendrohr einen Durchmesser von 65 statt 55 mm auf; damit reduziert sich der Gegendruck und die Leistung steigt. Nebeneffekt der Modifikationen: Die Abgasanlage entwickelt beim Verzögern ein wunderbar grollendes „Schubbrabbeln“ respektive „Backfire“! Das gilt insbesondere für das Fahrprofil „Race“ (u.a. mit angehobener Drehzahl), in dem der Golf GTI Clubsport S analog zum Nürburgring-Setting auf maximale Performance und ein extrem agiles Ansprechverhalten ge-



trimmt ist. Im Zuge der Modifikationen wurde auch eine neue Kraftstoffpumpe mit erhöhtem Durchsatz integriert. Die technische Basis für den Motor des frontgetriebenen Golf GTI Clubsport S bildet der 1.984 cm<sup>3</sup> große TSI, wie er auch in den anderen Golf GTI-Versionen und im Golf R zum Einsatz kommt. Die Maschine gehört zur dritten Generation der Baureihe EA888 und besitzt technische Feinheiten wie eine wassergekühlte und in den Zylinderkopf integrierte Abgasführung zum Turbolader sowie eine variable Ventilsteuerung mit doppelter Nockenwellenverstellung.

**Spezifikationen im Exterieur.** Zur weiteren spezifischen Ausstattung des exklusivsten Golf GTI gehören im Exterieur unter anderem folgende Details: Semi-Slicks (Michelin Sport Cup 2) auf 19-Zoll-Leichtmetallfelgen des Typs „Pretoria“, abgedunkelte Scheiben im Fond (zu 65 Prozent), die Typenschilder „Clubsport S“, das auch im Fall der weißen und roten Fahrzeuge schwarz lackierte Dach sowie Xenonscheinwerfer mit Kurven- und LED-Tagfahrlicht. Modifiziert wurde zudem die 17-Zoll-Bremsanlage. Sie ist insbesondere auf der Rundstrecke und den dabei entstehenden hohen Temperaturen der Bremskomponenten extrem standfest. Bei den vorderen Bremsscheiben handelt es sich um sogenannte „gebaute Stiftscheiben“. Dabei ist der Bremsentopf in Aluminium ausgeführt; der Reibring aus Stahlguss ist über eingegossene Passtifte mit diesem Aluminium-Bremstopf verbunden und kann sich daher bei Erwärmung radial ausdehnen. Zu den weiteren Vorteilen der neuen Bremsscheiben gehört neben der Standfestigkeit eine sehr gute Dosierbarkeit. Für die Fahrdynamik wichtig: Durch die Aluminium-Bremstöpfe verringern sich die ungefederten Massen pro Rad um ein Kilo. Zur weiteren Steigerung des Heißbremsverhaltens verlässt der Golf GTI Clubsport S zudem mit speziellen Bremsbelägen an der Vorder- und Hinterachse das Werk.

**Spezifikation im Interieur.** Jedes der 400 Exemplare des Golf GTI Clubsport GTI S ist vorn im Bereich der Mittelkonsole mit einer Produktionsnummer (001/400 bis 400/400) ausgestattet. Fahrer

und Beifahrer sitzen auf Motorsport-Schalensitzen; sie bieten während des Fluges über die Nordschleife den dafür notwendigen Seitenhalt. Ebenfalls an Bord sind die GTI-Insignien des „normalen“ Golf GTI Clubsport. Dazu gehören der Schaltknäufel im Golfball-Design mit einer Einfassung in Alcantara, eine rote Linie in den Sicherheitsgurten, Applikationen im Dessin „Wabe 40“ (Schalttafel und Türen) sowie ein edles Dekor in „Piano Black“. Ergonomisch perfekt auf die Rennstrecke abgestimmt: das mit Alcantara bezogene und deshalb extrem griffige Sportlenkrad (mit verchromtem GTI-Emblem, roter Naht und ebenfalls roter 12-Uhr-Markierung). Einen roten GTI-Schriftzug weisen die Edelstahlstiegsleisten auf.

**Vom GTI Performance zum GTI Clubsport S.** Die Idee für den Golf GTI Clubsport S entstand, als die für den „normalen“ GTI zuständige Mannschaft bei Volkswagen auf der Rennstrecke die finale Version des aktuellen Golf GTI Performance testete. „Uns allen war klar, dass dieser GTI ein gigantisches Potenzial hat“, so der Leiter der Fahrwerkabstimmung, Karsten Schebsdat. Der Ingenieur weiter: „Und deshalb beschlossen wir, das Maximum an Dynamik aus diesem Wagen herauszuholen. In einem kleinen Team. Von unten nach oben wurde er durch die Instanzen getragen. Ganz ähnlich, wie es damals auch bei der Entstehung des ersten Golf GTI der Fall war.“ Neben der bereits dargestellten Gewichtsreduzierung und der Leistungssteigerung sind zwei Dinge elementar wichtig, um einen wirklich schnellen Wagen zu konstruieren: eine optimale Aerodynamik und ein herausragendes Fahrwerk. Beides zeichnet den neuen Golf GTI Clubsport S aus.

**Aerodynamik.** Im Bereich der Aerodynamik und den damit verbundenen Abtriebswerten konnte Volkswagen auf die bereits mit dem Golf GTI Clubsport realisierten Modifikationen zurückgreifen. Beide Versionen – den „Clubsport“ und „Clubsport S“ – kennzeichnen komplett neu entworfene vordere Stoßfänger. Verbessert wurden dabei die Luftzufuhr zum Motor, die Aerodynamik und der Anpressdruck des Vorderwagens. Hinten ist es der im

Windkanal aerodynamisch perfektionierte Dachkantenspoiler, der signifikant die Aerodynamik optimiert. Er ist bei den Clubsport Versionen deutlich größer als das Pendant des Golf GTI und Golf GTI Performance. Zwischen dem in Schwarz gehaltenen Dachbereich und dem flügelartig quer darüber gespannten Spoiler gibt es einen schmalen Luftspalt. Der zweiteilige Dachkantenspoiler ragt in der Höhe über die Dachlinie hinaus. Seitlich geht der Spoiler in die schwarzen Flaps der Heckklappe über. Mehrteilige Spoiler dieser Art sind komplexe Bauteile, die perfekt die ihnen zugeordneten aerodynamischen Aufgaben erfüllen: den Abtrieb an der Hinterachse deutlich zu erhöhen. In das Design- und Aerodynamikkonzept integriert ist ein schwarzer Heckdiffusor. Um die Clubsportversionen äußerst stabil abzustimmen, wird über die Aerodynamikmaßnahmen an der Hinterachse gezielt mehr Abtrieb dargestellt, als an der Vorderachse. Das Plus an Fahrstabilität, besonders an der Hinterachse, wird genutzt, um das Fahrwerk deutlich neutraler abzustimmen. Im Fall des Golf GTI Clubsport S bedeutet dies, dass das für Fronttriebler typische Untersteuern praktisch nicht mehr vorhanden ist.

**Fahrwerk.** Der neue Golf GTI Clubsport S besitzt ein spezifisches Sportfahrwerk. Die Fahrwerksspezialisten haben beide Achsen des Golf GTI Clubsport S neu konfiguriert. Beispiel Hinterachse: Die modulare Performance-Achse wurde mit mehr Seitenführungspotenzial ausgestattet, um höhere Querschleunigungen zu realisieren. Ohne Eingriffe in die McPherson-Vorderachse würde das allerdings zu einem verstärkten Untersteuern führen. Fahrwerksmann Karsten Schebsdat: „Um das Untersteuern zu neutralisieren und gleichzeitig den Gripniveau zu steigern, haben wir an der Vorderachse entsprechend gegengesteuert und die Radträger spezifisch ausgeführt.“ Folge: ein höherer Sturzwinkel. Der negative Sturz erhöht das Seitenführungspotenzial und optimiert damit den Grip an der Vorderachse. Untersteuern ade. Auf einem nochmals höheren Querschleunigungsniveau kennzeichnet den Clubsport S eine ähnliche Balance wie der ‚normale‘ Clubsport. Und das erlaubt noch weiter erhöhte Kurvengeschwindigkeiten.

Perfektioniert wurde zudem das Bremsverhalten, um insbesondere beim Anbremsen sehr schneller Kurven ein Ausbrechen des Hecks zu verhindern. Und das führt im Zusammenspiel mit den Aerodynamikmaßnahmen dazu, dass der Fahrer gezielt mit dem Golf GTI Clubsport S in Kurven hineinbremsen kann, ohne an Fahrstabilität zu verlieren. Ergebnis: eine bis weit in den Grenzbereich hinein extrem gute Fahrbarkeit und eine Nordschleifenzeit von 07:49:21.

**Traktionskontrolle:** Selbst bei voller Beschleunigung ergibt sich aufgrund der modifizierten Fahrwerksabstimmung und der Semi-Slicks eine weiter verbesserte Traktion. Auf dieser Basis konnte Volkswagen auch die ESC-Software anpassen: Obwohl die Traktionskontrolle im Golf GTI Clubsport S später eingreift und das Drehmoment bei einem Eingriff weniger stark zurückgenommen wird, tritt das für starke Fronttriebler bei maximaler Beschleunigung typische „Stempeln“ der Vorderräder praktisch nicht mehr auf. Der spürbare Effekt ist ähnlich wie der einer Launch Control bei Automatikfahrzeugen. Perfektioniert wird der Beschleunigungskomfort durch eine härtere Aggregatelagerung, eine neue Pendelstütze (Koppelstange zwischen Getriebe und Vorderachse) sowie ein verstärktes Getriebe. Wichtige Bausteine sind zudem die Fahrdynamikfunktion XDS+ und die ebenfalls serienmäßige Vorderachs-Differenzialsperre.

- **Vorderachs-Differenzialsperre.** Im Vergleich zu rein mechanischen Sperren bietet die im Golf GTI Clubsport und Golf GTI Clubsport S integrierte Vorderachs-Differenzialsperre Vorteile wie einen variablen Sperrgrad sowie die volle Einbindung in die ESC-, EDS- und XDS+-Funktionen. Dadurch ist es möglich, negative Einflüsse auf die Lenkpräzision, wie sie bei mechanischen Sperren auftreten, vollkommen zu vermeiden.
- **ESC Sport.** Im Golf GTI Clubsport S bietet Volkswagen analog zu den anderen GTI-Versionen für besonders routinierte Fahrer die Funktion „ESC Sport“ an. Aktiviert wird das System über einen zweistufigen Schalter auf der Mittelkonsole.

Drückt der Fahrer die Taste einmal kurz, schaltet die Electronic Stability Control (ESC) in den Modus „ESC Sport“. Bei sehr schnellen und kurvenreichen Fahrten – etwa auf der Nordschleife – spricht das ESC in der Folge später an und ermöglicht so nochmals agilere Handlungseigenschaften. Betätigt der Fahrer die Taste länger als drei Sekunden, wird das ESC-System komplett deaktiviert. Nun kann der GTI ohne Regelingriffe bis in den Grenzbereich im eigenen Ermessen des Fahrers bewegt werden. Alternativ zur Bedienung über den Taster in der Mittelkonsole lässt sich das ESC auch in den Einstellungen des CAR-Menüs aktivieren und deaktivieren.

**Nürburgring-Nordschleifenabstimmung.** Die meisten Rennstrecken der Welt weisen kaum größere Bodenwellen und Höhenunterschiede auf. Nicht so die Nürburgring-Nordschleife. Hier gibt es von beidem reichlich. Und dazu unzählige Kurven. Die Folge: eine einzigartige Kombination aus Passagen mit Querdynamik und vertikaler Dynamik. Ein auf den Nürburgring abgestimmtes Fahrzeug muss also einerseits Kurven mit hohen Geschwindigkeiten und gleichzeitig mit zum Teil extreme Bodenwellen und Höhenänderungen fertig werden. Anders ausgedrückt: Wenn ein Auto auf eine normale Rennstrecke abstimmt wird, dann macht man das Fahrwerk recht hart. Das ist auf der Nordschleife aber nicht zielführend. Die Radaufhängungen sollen vielmehr die zahlreichen Bodenwellen absorbieren, damit die Räder perfekt auf der Straße geführt werden. Vertikal muss der Wagen also eher weich sein, querdynamisch hingegen gleichzeitig steif. Genau das haben die Volkswagen Ingenieure bei der Feder- Dämpferabstimmung berücksichtigt – insbesondere im Hinblick auf die Dämpferabstimmung der adaptiven Fahrwerksregelung DCC. Das System erlaubt es, die Dämpfung in Abhängigkeit der Fahrzustände optimal zu regeln. Und diese Regelung wurde im hinterlegten Fahrprofil „Individual“ des Golf GTI Clubsport S spezifisch auf die Nordschleife abgestimmt.

## 40 Jahre Golf GTI – eine Retrospektive

**Golf GTI I / 1976.** Sechs Männer schmieden 1974 den Geheimplan, einen „Sport-Golf“ zu entwickeln. Sie tragen das Projekt durch alle Instanzen. An welchem Tag des Jahres 1976 der erste Serien-GTI gebaut wurde, ist heute nicht mehr eindeutig nachzuvollziehen. Fakt ist, dass er mit seinen 110 PS und 182 km/h Höchstgeschwindigkeit die Welt der Kompakten ebenso aufmischte wie die der Luxusportwagen und -limousinen. 1983 debütiert mit dem 112 PS starken „Pirelli-GTI“ die erste Sonderedition.

**Golf GTI II / 1984.** Ein strategischer Geniestreich folgt ein Jahr später mit dem Golf GTI II. Immer noch 112 PS stark, setzt er den Kurs der ersten Generation konzeptionell fort. Mit den identischen GTI-Insignien. Aus einem Newcomer ist so ein Klassiker geworden. Eine Ikone. 1984 geht die Leistung durch die Einführung des Katalysators kurz auf 107 PS zurück. Zwei Jahre später kompensiert Volkswagen den Leistungsverlust mit einem neuen 16V-Motor, der mit 129-Kat-PS an die Agilität des Ur-GTI anknüpft (139 PS ohne Kat). 1990 lässt ein G-Lader im Golf GTI G60 die Leistung auf 160 PS schnellen.

**Golf GTI III / 1991.** Volkswagen transferiert die GTI-Insignien 1991 in die dritte Generation. Los geht es mit 115 PS. Ein Jahr später klettert die Leistung mit einem neuen Vierventiler auf 150 PS. 1996 bereichert eine Turbodiesel-Version (TDI) mit 110 PS die GTI-Idee; Jahre später werden sich Otto und Diesel endgültig in GTI und GTD trennen. Ebenfalls 1996 kommt das Jubiläumsmodell „20 Jahre GTI“ auf den Markt.

**Golf GTI IV / 1998.** Die 1998 eingeführte vierte GTI-Generation tritt sehr zurückhaltend auf. Technisch ist der 150 PS starke Golf GTI IV ein Auto, das mit seiner Agilität und Qualität den Wettbewerb auf Distanz hält. Die Benziner – Vier- und (einmalig) Fünfzylinder – leisten bis zu 170 PS, die Diesel bringen es auf maximal 150 PS. 2001 leitet das 180 Turbo-PS starke Sondermodell „25 Jahre GTI“ eine Renaissance der sportlichen Ikone ein.

**Golf GTI V / 2004.** Mit dem Debüt der fünften Generation feiert der Golf GTI 2004 ein grandioses Comeback. Mit deutlich geschärfter Optik, einem 200-PS-Turbomotor und souveränsten Fahreigenschaften katapultiert er die GTI-Idee in die Zukunft. Zum 30. Geburtstag des Kultsportlers schenkt Volkswagen seinen Fans 2006 den 230 PS starken „30 Jahre GTI“. Identisch motorisiert, geht 2007 die Reinkarnation des „Pirelli-GTI an den Start.

**Golf GTI VI / 2009.** Mit der sechsten Generation folgt 2009 ein Golf GTI, der mit einer elektronischen Quersperre (XDS) das Thema Traktion neu definiert. Ein nun 210 PS starker GTI, der noch mehr Spaß macht. Ein GTI, der mit einer neu konzipierten Abgasanlage auch hörbare Dynamik bietet. Erstmals gibt es ihn zudem als Cabrio. Die Krönung dieser Generation kommt 2011 zum 35. Geburtstag auf den Markt: der „Golf GTI Edition 35“ mit 235 PS.

**Golf GTI VII / 2012.** In zwei Leistungsstufen startet 2012 die siebte GTI-Generation durch. 162 kW / 220 PS entwickelt die Grundversion, 169 kW / 230 PS der Golf GTI Performance. Und der ist mit einer neuen Vorderachs-Differenzialsperre ausgerüstet. Auf dieser Basis folgt Anfang 2016 der per Boost bis zu 213 kW / 290 PS starke Golf GTI Clubsport. Er verwischt die Grenzen zum Motorsport – und der am Wörthersee präsentierte Golf GTI Clubsport S löst sie gänzlich auf.