

---

## Dreikampf der Familien-Bande: Wer ist der „wahre“ GTI?

Von Axel F. Busse

In den mehr als 40 Jahren seiner Existenz hat der Golf GTI eine erstaunliche Karriere hingelegt: Vom ehemaligen Mächtgern-Renner verpeilter Führerschein-Neulinge zur Marken-Ikone und zum Kultobjekt, sonnt sich der gereifte Fünftürer jetzt im Glanz des anerkannten Familien-Oberhaupts. Ja, es gibt Nachkommen, auch Polo und Up! ziert inzwischen das magische Kürzel. Doch welcher davon ist der „wahre“ GTI?

Die Verwandtschaft ist so heterogen, wie es auch in anderen Lebensbereichen anzutreffen ist. Nicht einmal der Golf selbst kann mehr als Unikum gelten, seit VW durch den Zusatz „Performance“ 15 PS mehr Leistung zu den Kunden und 2525 Euro Mehreinnahmen in die Firmenkasse bringt. Die Hierarchie in der Familien-Bande ist jedoch eindeutig. Mit 200 PS (147 kW) reiht sich der Polo artig hinter dem Rudelführer ein. Da der Lupo GTI schon im Krabbelalter aus dem Leben schied, ist die Rolle des Nesthäkchens dem Up! zugefallen, in dessen Inneren jede Kurbelwellen-Umdrehung den drohenden Ausruf „Wenn ich mal groß bin“ abzusondern scheint.

Dieses Statement wäre nicht nur ob der 3,60 Meter Fahrzeuglänge angebracht, sondern erst recht wegen der adoleszenten Frechheiten, die sich ungestraft nur ein noch nicht Erwachsener herausnehmen darf. Mit 115 PS (85 kW) ist die kräftemäßige Distanz zu den Altvorderen zu groß, als dass er sie herausfordern könnte. Dennoch macht der ein Liter große Dreizylinder mächtig auf dicke Hose, drückt man das Gaspedal nur ein wenig nieder.

Triebwerken dieser Bauart wohnt naturgemäß ein recht kerniger Klang inne, beim Up! GTI ist er in einen aufdringlichen Tonfall gesteigert, wie er andernorts den Halbstarcken zu eigen ist, denen der Türsteher den Zutritt zur Disco verwehrt. Als Soundkulisse einer beschleunigten Gangart würde dies schon reichen, jedoch bauen sich mit wachsender Geschwindigkeit auch noch störende Windgeräusche auf, die Unterhaltung der Insassen oder Musikgenuss beeinträchtigen können.

Wohlmeinender Welpenschutz bewahrt den Up! GTI allerdings davor, ihm sein vorlautes Wesen übelzunehmen. Um die robuste Attitüde mit sportlicher Leistung untermauern zu können, fehlt es ihm an Schmalz. In der Größenordnung um 150 PS (110 kW) könnte man sich einen veritablen Giftzwerg vorstellen, der im Rückspiegel bedrohlich wirkt. So jedoch blieb die Vorstellung bemüht, aber wenig überzeugend. Das Fünf-Gang-Getriebe tut ein Übriges, die Darbietung auf dem Rundkurs als ambitioniert, aber nicht restlos gelungen zu empfinden.

Derartige Mühsal ist dem Clanchef fremd. Der Golf bezieht sein Selbstbewusstsein aus der Präsenz von sieben Generationen, die in der aktuellen Ausbaustufe mindestens 230 PS (169 kW) bereitstellt. Das genügt, um überzeugend voran zu stürmen, aber auch lässig den Abstand zu Wettbewerbern zu wahren. Nur was geschieht, wenn ein Primus lange nicht ernsthaft herausgefordert wird? Er neigt dazu, sich auf seinen Lorbeeren auszuruhen und setzt mitunter etwas Hüftspeck an. Die satte und saturierte Anmutung des ausgewogen durchkomponierten Segmentführers will deshalb nicht mehr recht zum ungestümen Image des jungen Wilden von damals passen.

Mehr als die Wertung von Hans-Joachim „Strietzel“ Stuck braucht es gar nicht, um den Golf GTI von heute einzuordnen: Mit dem Auto sei man „immer gut angezogen“, sagte der deutsche Motorsport-Präsident jüngst. Seine Übersetzung des Modellkürzels lautet folgerichtig „ganz typisch ich“. Aufgerüstet mit den Segnungen von Kamera-, Ultraschall- und Radarsensoren, abgestimmt auf die Bequemlichkeits-Erwartungen von in Ehren

---

gereiften „Silver Agern“ erfüllt der Golf GTI zwar hoch gesteckte Komfort-Erwartungen und garantiert kommode Beförderung, in der Abteilung Attacke hat er aber seine Existenzberechtigung eingebüßt. Anstrengungsfrei lässt er sich durch Schikanen und Steilkurven manövrieren, beeindruckt mit jeder Menge Grip und hat dank 350 Newtonmeter Drehmoment noch ausreichend Reserven, um aus einem höheren Gang heraus Plätze gut zu machen.

Bleibt der Polo GTI. Er führt heute in etwa die Maße eines Golfs der dritten Generation spazieren, hat gleichzeitig aber 200 PS (143 kW), die es mit rund 1300 Kilogramm Fahrzeuggewicht zu tun haben. Der Zwei-Liter-Vierzylinder kommt schon bei 1500 Touren auf sein Drehmoment-Maximum von 350 Newtonmetern, was exakt dem Wert des Golfs entspricht und der fühlbaren Agilität sehr zugute kommt. Ein herzhafter, aber nicht aufdringlicher Klang begleitet die gradlinige Leistungsentfaltung. Auch wenn Puristen sich solch einen Sport-Fünftürer nur mit Handschaltung vorstellen können, ist das Doppelkupplungsgetriebe doch die bessere Wahl, denn es findet zuverlässig die richtige Übersetzung und bietet sie anforderungsgerecht im lässigen D- oder im höhertourigen Sportmodus an.

Munterkeit und Handlichkeit sind hier eine authentische Verbindung eingegangen, die – wenn man die Leistungsreserven nicht allzu sehr ausreizt – man auch noch einigermaßen wirtschaftlich nutzen kann. Bei rund sieben Litern je 100 Kilometer belastet eine vorsichtig dynamische Gangart das Portemonnaie an der Tankstelle noch nicht übermäßig.

Scheint also, als habe der Zweitgeborene dem Grandseigneur der Sippe den Rang abgelaufen. Mit einem gesunden Maß an sittlicher Reife hat er sich noch die Spur an Verwegenheit bewahrt, die einst den ersten GTI so begehrenswert machte. Doch was den Polo im GTI-Dreikampf bisher für den Spitzenplatz nominiert, sind vorwiegend subjektiv gefärbte Kriterien, die je nach persönlicher Neigung unterschiedlich gewichtet werden mögen.

Wer objektive Maßstäbe sucht, findet sie in der Preisliste: Der finanzielle Aufwand je Pferdestärke, der für ein Modell mit dem GTI-Kürzel am Heck getrieben werden muss, lässt nichts an Deutlichkeit vermissen. Beim Polo bekommt man ein PS schon ab 119,75 Euro, für den Golf sind 132,28 Euro pro PS fällig und beim Up! kostet ein PS sogar 147,61 Euro. (ampnet/afb)

---

## Bilder zum Artikel



Volkswagen Polo GTI.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse

---



Volkswagen Up! GTI.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse

---



Volkswagen Polo GTI.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse

---



Volkswagen GTI-TCR, GTI (rechts).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse

---



Volkswagen Golf GTI-TCR und ein GTI (rechts).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse

---