
Vorstellung VW Golf GTI: Eine Ikone erneuert sich

Von Michael Kirchberger

Welches Automobil hat es unter gleichem Namen bis in die achte Generation geschafft? Der Golf hat es geschafft. Und einer der Publikumsliebhaber im VW-Portfolio ist die schärfste Variante des Kompaktmodells. Als GTI eilt es seit 1976 über die Straßen. Immer wieder überraschend, welche Emotionen die doch so sachliche, fast nüchterne Formgebung auslösen kann. Ende des Sommers kommt die Ikone in den Handel, digitaler und fahrdynamischer denn je. Zu schade, wenn der Geburtstag doch eher emotionslos über die Bühne geht und Designer und Fahrwerkstechniker im Internet die Erklärung aus der Distanz wagen müssen: Auch die Premiere des neuen Golf GTI leidet unter Sars-CoV-2.

Man trägt wieder Auspuff

Klaus Bischoff, Designchef bei Volkswagen, spricht von einer Form, die Dynamik erlebbar mache. Vorn setzt die Front tief an, scheint sich „auf der Straße festzusaugen“ (Bischoff). Die Seitenwände spielen in stark dreidimensionaler Ausprägung mit Licht und Schatten, das Heck setzt den wuchtigen Abschluss und wird dank der beiden Auspuffrohre links und rechts unter dem Diffusor-Stoßfänger zum einprägsamen Karosseriefinale. Dass wieder Auspuff gezeigt werden kann, hat uns Klaus Bischoff schon vor geraumer Zeit in einem Interview mitgeteilt. Es wisse doch jeder, dass da nichts Schmutziges mehr rauskommt, sagte er. Das war Mitte 2015, zwei Monate vor dem Dieselskandal.

Wie auch immer, der neue GTI zögert nicht, bewährte Details wie das Wabengitter im Kühlergrill zu tragen. Neu sind dagegen der Airsplitter vorn und die messerscharf gezeichneten Seitenschweller in Schwarz. Ein Novum ist außerdem die per LED illuminierte Kühlerspange als Komponente des Tagfahrlichts. Auch die Nebelscheinwerfer leuchten auf Wunsch in LED-Technik, ihre x-förmige Anordnung macht den GTI auch bei Dunkelheit unverwechselbar.

Innen ziert ein im Radius reduziertes, aber in seinen Funktionen erweitertes Lenkrad das Cockpit, die Anzeigen selber sind digital und variabel gehalten. Die Bedienung soll sehr einfach sein, versprechen die Entwickler.

Turbobenziner aus den Performance-Versionen

Der 245 PS (180 kW) starke Zwei-Liter-Turbobenziner war bislang der GTI-Performance-Variante vorbehalten. In der neuen Generation ist sie die vorläufige einzige Antriebsversion des Kompaktportlers. Sie ist mehr als doppelt so kräftig wie der Vierzylinder im Urahn, dessen 110 PS allerdings auch rund eine halbe Tonne weniger Gewicht mobilisieren mussten. Der GTI 2020 wiegt etwa 1450 Kilogramm, sein früherer Vorgänger brachte es gerade mal auf wenig mehr als 900 Kilogramm. Mit seinen Fahrleistungen ist der jüngste Spross der Familie ihm jedoch weit überlegen. 182 km/h schaffte der erste GTI, der neue wird erst bei 250 km/h von der Elektronik eingebremst. Für die Beschleunigung von 0 auf 100 km/h dürften nur wenig mehr als sechs Sekunden vergehen, genaue Angaben hierzu macht VW zurzeit ebenso wenig wie zum Verbrauch. Wir schätzen ihn nach Norm auf etwa 6,2 Liter Superplus für 100 Kilometer.

Im Vergleich zu den TSI und TDI Golf-Versionen hat das Sportmodell eine weitgehend veränderte Fahrwerksabstimmung bekommen. Mehr Grip, mehr Fahrstabilität, verspricht Karsten Schebsdat, Leiter Fahrdynamik Lenk- und Regelsysteme bei VW. Hierfür bekommt die Vorderachse neue Querlenkerlager, auch die Federn und Anschlagpuffer wurden modifiziert. Die Hinterachse hat ebenfalls neue Querlenker- und Dämpferlager erhalten,

die Federrate wurde vorn um fünf und hinten um 15 Prozent erhöht.

Sperre mit Lamellenkupplung

Vor allem aber die elektronisch geregelte Vorderachsquersperre mit Lamellenkupplung soll verhindern, dass der GTI – wie fast alle frontgetriebenen Fahrzeuge – in schnellen Kurven über die Vorderräder schiebt, also untersteuert. Sein Fahrverhalten sei weitgehend neutral, heißt es. Mit Hilfe des Fahrdynamikmanagers als neuem, übergeordneten Regelsystem gelingt die Vernetzung aller relevanten elektromechanischen Fahrwerkskomponenten. Er hat den Hut auf, wenn es um die Harmonisierung und den maß- und sinnvollen Einsatz der Dynamikfunktionen geht.

Gutes Handling unterstützen außerdem die serienmäßige Progressivlenkung, die nur 2,1 Lenkradumdrehungen von Anschlag zu Anschlag erfordert und ein größerer Hauptbremszylinder, der die Dosierbarkeit der Anlage verbessert. Der Fahrdynamikmanager lässt sich mit einem Slider stufenlos von Eco bis Sport einstellen, das Stabilitätssystem ESC kennt einen Sportmodus und kann sogar ganz abgeschaltet werden. Der neue GTI rollt je nach Ausstattung auf 17 bis 19 Zoll großen Leichtmetallrädern.

Der GTI hat sich beinahe zu einer Marke in der Marke VW entwickelt. Seine Fangemeinde ist überaus treu und offen vor allem nach oben, wenn es um die Leistung geht. Deshalb sind stärkere GTI-Varianten wie der frühere TCR oder Club Sport in Vorbereitung. Und sie schaltet außerdem gerne selbst, deshalb ist ein manuelles Sechs-Gang-Getriebe Serienstandard. Das DSG gibt es gegen Aufpreis.

Was die Zukunft für den GTI bringen wird, ist fraglich. Konzernchef Herbert Diess fokussiert vor allem auf E-Mobilität und hat sogar den jüngst noch präferierten Erdgas-Modellen einen Entwicklungsstopp beschieden. Sollte er sich das beim GTI trauen, dürften der Marke noch mehr Menschen die Freundschaft kündigen. Aber mit den Einschätzungen ist es in Wolfsburg so eine Sache. Bei der Premiere auf der IAA des Jahres 1975 plante die Führungsriege eine Auflage von 5000 Kompaktportlern. Nach acht Jahren, und bis zur Einführung der zweiten Generation, hatten 461 690 Exemplare einen Käufer gefunden. (ampnet/mk)

Bilder zum Artikel



VW Golf GTI.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



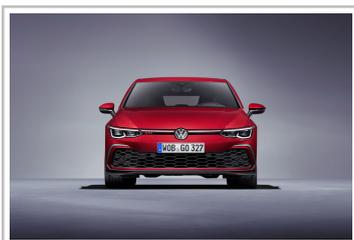
VW Golf GTI.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



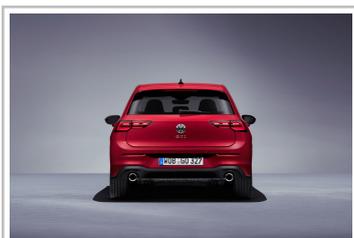
VW Golf GTI.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



VW Golf GTI.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



VW Golf GTI.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



VW Golf GTI.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



VW Golf GTI.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



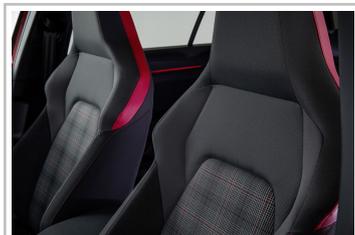
VW Golf GTI.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



VW Golf GTI.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



VW Golf GTI.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



VW Golf GTI.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



VW Golf GTI.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



VW Golf GTI.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



VW Golf GTI.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



VW Golf GTI.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



VW Golf GTI.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



VW Golf GTI.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



VW Golf GTI.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen
