

Pressepräsentation Volkswagen Golf GTI Cabrio: Doppel-Ikone

Von Peter Schwerdtmann

Eines Tages kehrte Volkswagens Entwicklungschef Dr. Ulrich Hackenberg von seiner Testfahrt mit dem neuen Golf Cabrio heim. Er war von der Verwindungssteifigkeit des offenen Golf so begeistert, dass er ausrief: „Daraus machen wir einen GTI!“ Gesagt, getan. Jetzt ist es da, das GTI Cabrio oder das Golf Cabrio mit GTI-Technik und -Design, als Handschalter für 31 350 Euro, mit DSG für 33 225 Euro.

Die Geschichte ist so schön, sie sollte wahr sein. Immerhin wird sie so oder so ähnlich aus Insiderkreisen berichtet. Tatsache ist, dass Volkswagen nun zwei seiner Golf-Ikonen unter einem Stoffdach zusammengebracht hat. Dieses Cabrio ist das erste in der 38 Jahre währenden Geschichte des Golf GTI. Von ihm wurden bisher 1,8 Millionen Stück gebaut, aber eben kein Cabrio, das es immerhin auch schon auf rund 700 000 Exemplare gebracht hat.

Kern des zweitürigen Cabrio-GTI sind der 2.0 TSI-Motor mit 155 kW / 210 PS, das passende Sportfahrwerk sowie die GTI-Optik außen und innen, beginnend außen mit den roten Keder ober- und unterhalb des GTI-Rautengrills und innen mit rotem Zierrat und Sportsitzen mit karierten Bezügen – also alles ganz klassisch wie schon beim ersten GTI. Doch selbst die schöne Erinnerung an eines der Ur-Exemplare macht die 38 Jahre technischer Entwicklung nicht wett. Der oben offene GTI ist ein Kind seiner Zeit: jung, flott bis sportlich und besonders offen so auffällig wie einst das Erdbeerkörbchen, allerdings ohne Überrollbügel und damit harmonischer.

Der 2,0-Liter-Turbomotor kommt auch mit dem Cabrio und seinem Mehrgewicht von rund 100 Kilogramm gut klar. In 7,3 Sekunden ist die 100-km/h-Marke im Spurt von null durchbrochen und als Handschalter erreicht das Cabrio 237 km/h Höchstgeschwindigkeit (mit DSG 235 km/h). Der Durchschnittsverbrauch (nach EU-Norm) liegt bei 7,6 Litern (DSG: 7,7 l), was einer Kohlendioxidemission von 177 Gramm pro Kilometer entspricht

(DSG:180 g/km). Die Fahrleistung unterstreicht der GTI auch akustisch mit einer Abgasanlage mit zwei verchromten Endrohren, die einen kraftvollen Sound erzeugen.

Es gibt zwei große Momente im Leben eines Cabrio-Fahrers: Den, in dem er das Dach öffnen kann, was beim GTI bis 30 km/h in neun Sekunden möglich ist, und den, in dem er das Dach gerade noch zubekommt. Der Rest dazwischen ist fast immer ein großes Vergnügen, besonders mit Windschott, das beim GTI mit ein paar Handgriffen montiert werden muss und den Viersitzer zum Zweisitzer macht, weil es die hinteren Sitze verdeckt.

Die Rolle der Erdbeerkörbchen-Henkels hat auch beim Golf-Cabrio ein verdeckter Überrollbügel übernommen, der herausschnellt, wenn der Überschlag beginnt. Auch der Rahmen der Windschutzscheibe wurde für den Überschlag verstärkt. Aber das kennt man vom Golf Cabrio ebenso wie die zahlreichen Verstärkungen der Struktur für passive Sicherheit und Verwindungssteifigkeit. Auch beim GTI-Cabrio steht ein 250 Liter fassender Kofferraum zur Verfügung, der durch Umklappen der Rückenlehnen vergrößert wird. Die enthalten außerdem eine Durchladevorrichtung.

Auch beim GTi-Cabrio wurde das Fahrwerk vorn um 22 Millimeter und hinten um 15 Millimeter abgesenkt. Außerdem kommt auch hier das elektronische Sperrdifferenzial XDS zum Einsatz. Es verbessert die Traktion, aber besonders das Handling. Entscheidet man sich für die adaptive Fahrwerksregelung DCC, lässt sich auch das GTI-Cabrio leichtfüßig über enge und kurvenreiche Straße treiben, wobei das maximale Drehmoment von 280 Newtonmetern über einen weiten Drehzahlbereich viel zum besonderen GTI-Gefühl beiträgt und beim Kurvenfressen wie beim schaltfaulen Promenieren unter freiem Himmel hilfreich ist.

GTI-Gefühl schafft auch die Innenausstattung, und das nicht nur mit dem karierten Bezugstoff der Sportsitze mit eingepprägtem GTI-Emblem in der Rückenlehne. Das unten abgeflachte, dreispeichige Lederlenkrad mit Funktionstasten, die Alu-Pedalerie und -Fußablage, die Chromeinfassungen von Instrumenten und Lüftern sowie die roten Ziernähte im sonst komplett in Schwarz gehaltenen Innenraum heben das Cabrio des GTI von den übrigen Gölfen ab.

Selbst, diejenigen unter den zukünftigen, denen das Maß der Verwindungssteifigkeit von 13 500 Newtonmetern pro Grad beim VW Golf Cabrio nichts bedeutet, werden die gleiche Meinung haben wie Hackenberg. Es war richtig, daraus einen GTI werden zu lassen. Recht gehabt, Herr Doktor. (ampnet/Sm)

Daten Volkswagen Golf GTI Cabrio mit DSG

Länge x Breite x Höhe (m): 4,25 x 1,78 x 1,42

Motor: Reihen-Vierzylinder, 1984 ccm, Turbo, Direkteinspritzung

Leistung: 155 kW / 210 PS bei 5300 - 6200 U/min

Max. Drehmoment: 280 Nm bei 1700 - 5200 U/min

Verbrauch (nach EU-Norm): 7,7 Liter

CO₂-Emissionen: 180 g/km (Euro 5)

Höchstgeschwindigkeit: 235 km/h

Beschleunigung von 0 auf 100 km/h: 7,3 s

Kofferraumvolumen: 250 l

Leergewicht: 1555 kg

Max. Anhängelast: 1400 kg

Räder /Reifen: 7J x 17 / 225/45 R 17 W

Preis: 33 225 Euro