

## Fahrbericht Volkswagen Golf GTI Cabrio: Doppeltes Vergnügen

Von Jens Riedel

**Mit dem aktuellen Golf Cabrio hat Volkswagen erstmals den leistungsstarken GTI-Motor und das Stoffverdeck miteinander kombiniert. Damit bietet der Klassiker in der Kompaktklasse doppeltes Vergnügen: Open-Air-Genuss und sportlichen Fahrspaß. Nicht ganz unwesentlich zur Freude trägt auch der serienmäßige Soundgenerator bei. Der rot umrandete Kühlergrill und die karierten Bezüge der wie angegossen passenden Sportsitze sind über 35 Jahre nach dem erstem Golf GTI als Markenzeichen auch in der offenen Version immer noch vorhanden.**

Mit dem aktuellen Golf Cabrio hat Volkswagen erstmals den leistungsstarken GTI-Motor und das Stoffverdeck miteinander kombiniert. Damit bietet der Klassiker in der Kompaktklasse doppeltes Vergnügen: Open-Air-Genuss und sportlichen Fahrspaß. Nicht ganz unwesentlich zur Freude trägt auch der serienmäßige Soundgenerator bei. Der rot umrandete Kühlergrill und die karierten Bezüge der wie angegossen passenden Sportsitze sind über 35 Jahre nach dem erstem Golf GTI als Markenzeichen auch in der offenen Version immer noch vorhanden.

Schon im Normalmodus beeindruckt die Leistungsentfaltung des mit dem Sechs-Gang-Doppelkupplungsgetriebe ausgestatteten GTI trotz 100 Kilogramm Mehrgewicht gegenüber der Limousine. Das DGS reagiert feinfühlig auf die Gasbefehle und setzt rasch das jeweils gebotene Herunter- oder Heraufschalten um. Verlassen kann sich der Fahrer dabei auf ein über ein weites Drehzahlband von 3500 Touren zur Verfügung stehendes Drehmoment von 280 Newtonmetern. Und 235 km/h Höchstgeschwindigkeit sind auch jenseits der Kompaktklasse eine klare Ansage.

In Stufe „S“ wird die Drehzahl noch einmal um einige hundert Umdrehungen angehoben und der Charakter des 155 kW / 210 PS starken 2,0-Liter-Turbobenziners zusätzlich verschärft. Für den Sprint von null auf 100 km/h benötigt das GTI-Cabrio im Zweifelsfall nicht mehr als 7,3 Sekunden. Doch dank des bereits ab 1700 Umdrehungen in der

Minute zur Verfügung stehenden Drehmomentmaximums ist neben der flotten Fahrt auch absolut entspanntes Cruisen problemlos möglich.

Auch wer nicht ständig dem Reiz des potenten Triebwerks und des agilen Fahrwerks erliegt, muss mit Durchschnittsverbräuchen von um die zehn Liter rechnen. Wir kamen auf Teilverbräuche von 9,6 und 10,2 Litern auf 100 Kilometer. Der Neue Europäische Fahrzyklus (NEFZ) bescheinigt dem schnellen Wolfsburger mit DGS 7,7 Liter je 100 Kilometer. Aber dieser Wert wird ja auch unter Laborbedingungen ermittelt, bei denen Fahrspaß nicht zu den Messparametern gehört.

Das Stoffverdeck ist bestens gedämmt und liegt passgenau an. Selbst bei über 160 km/h dringen kaum störenden Geräusche in den Innenraum. Der Wind säuselt dann unter günstigen Witterungsverhältnissen nur leicht an der rahmlosen Fensterscheibe. Erst jenseits der 200 km/h fängt es dann unter dem Verdeck etwas unangenehmer zu dröhnen an. Aber auch bei hoher Geschwindigkeit bleibt das Dach selbst ruhig und zeigt keiner lang Hang zur Flatterhaftigkeit.

Zu den Sport- und Cabrioqualitäten kommt beim Golf GTI noch eine ausreichende Portion Alltagstauglichkeit. Auf den beiden Einzelsitzen hinten gibt es überraschend viel Platz. Das gilt auch für die Kopffreiheit. Der Kofferraum bietet etwas mehr als Kleinwagenformat und reicht für den Wochenendausflug oder den Einkauf allemal. Wer mehr will, kann sogar die beiden Rücksitzlehnen vom Ladeabteil aus entriegeln, auch wenn die dann entstehende Durchreiche mit etwas über 50 Zentimetern recht schmal bleibt, da hinter den Sitzen auch noch der automatisch herauschnellenden Überrollbügel für den Notfall Platz finden musste. Er ist mit dem Airbag-Steuergerät verbunden. Störender ist da aber eh schon der doch sehr schmale Ausschnitt der Kofferraumöffnung. Sie ist knapp einem Meter breit und nur 33,5 Zentimeter hoch.

Wie alle GTI, ist auch das Cabriolet mit einem Sportfahrwerk ausgestattet; an der Vorderachse wurde es um 22 Millimeter, hinten um 15 Millimeter abgesenkt. Serienmäßig ist außerdem das elektronische Quer-Sperrdifferenzial XDS eingebaut, das in flott gefahrenen Kurven Untersteuerungstendenzen entgegensteuert. Dazu passend gibt es unter anderem ein unten abgeflachtes Lenkrad und Aluminiumpedale.

Nur in einem Punkt kann der GTI das nur halb so starke Cabrio-Einstiegsmodell mit dem 1,2-Liter-Motor nicht überholen: bei der Öffnungszeit für das Verdeck. Aber die ist mit nur neun Sekunden ja ohnehin schon rekordverdächtig, zumal der Mechanismus bis zu Tempo 30 auch während der Fahrt funktioniert. (ampnet/jri)

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

CO<sub>2</sub>-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

Bilder zum Artikel:



Volkswagen Golf GTI Cabrio.



Volkswagen Golf GTI Cabrio.

Volkswagen Golf GTI Cabrio.



Volkswagen Golf GTI Cabrio.



Volkswagen Golf GTI Cabrio.



Volkswagen Golf GTI Cabrio.



Volkswagen Golf GTI Cabrio.

Volkswagen Golf GTI Cabrio.



Volkswagen Golf GTI Cabrio.



Volkswagen Golf GTI Cabrio.



Volkswagen Golf GTI Cabrio.



Volkswagen Golf GTI Cabrio.



Volkswagen Golf GTI Cabrio.



Volkswagen Golf GTI Cabrio.