

Pressepräsentation Volkswagen GTI: Dynamik mit Sahnehäubchen

Von Peter Schwerdtmann

Ein GTI ist ein GTI. So war es immer. Doch dieses Mal haben sich die Wolfsburger eine unerwartete Variante einfallen lassen. Sie setzen auf den normalen GTI mit 220 PS noch einen drauf, einen GTI Performance. Der hat zwar nur zehn PS mehr, aber dafür an der Vorderachse ein echtes, elektronisches Sperrdifferenzial, das eben nicht mit Bremseneingriff arbeitet. Mehr als die Zusatz-PS und das höhere Drehmoment macht dieses Sperrdifferenzial den Unterschied.

Auf der Rennstrecke Paul Ricard im südfranzösischen Le Castellet zeigte uns der Performance-GTI, was diese elektronisch geregelte Vorderachs-Differenzialsperre kann. Wer die Kurve langsamer als sonst auf einem Rennkurs üblich angeht, kann schon vor deren Scheitelpunkt voll aufs Gas, erlebt, wie das Differenzial zupackt und den GTI mit vollen Vortrieb sauber durch die Kurve zieht. Der GTI bleibt stabil und der Fahrer nimmt dankbar das Angebot an, die Lenkung bei Vollgas öffnen zu können.

Nun ist der GTI Performance auch trotz seiner größeren Bremsen nicht für die Rennstrecke gebaut. Doch zeigen schon die ersten Runden, was dieses Sperrdifferenzial auch im Alltag bringt: kein Untersteuern, spontanes Eindrehen der Räder und sicheres Beschleunigen aus der Kurve heraus. Im Prinzip schafft das auch das XDS+-System, in dem es die Kurvenwilligkeit mit Bremseneingriff erhöht und das kurveninnere Rad bei Schlupf einbremst. Aber es bremst eben, und das Erlebnis ist ein anderes. Der Performance-GTI geht die Kurve spontan und agil an und wie ein Hecktriebler. Durch die Kurve zieht er spurstabil wie ein Allradler.

Die neue Sperre ist das Sahnehäubchen auf dem sowieso vorbildlich dynamisch ausgelegten Fahrwerk des GTI. Wer den Mehrpreis – zwischen dem GTI und dem GTI Performance liegen 1125 Euro – dennoch nicht hinnehmen will, der muss also nicht enttäuscht sein. Auch dieser GTI ist ein GTI mit all den typischen Eigenschaften, die man ihm zuschreibt und noch ein paar mehr. Denn der Neue hat auch einen Fahrmodus-

Taster auf dem Mitteltunnel, der nicht nur das adaptive Fahrwerk, sondern auch das Getriebe steuert. Wer den Knopf drückt, findet auf dem Touchscreen zur Auswahl „Normal“ und „Sport“ sogar einen „Comfort“-Modus für den Alltag auf der Langstrecke. Er kann dort aber auch seine persönliche Einstellung abspeichern.

Außerdem bietet Volkswagen für den GTI das komplette Golf-Programm an elektronischen Helferlein für Sicherheit und Infotainment an, dabei auch der Internetzugriff mit Navigation auf Google-Earth-Karten, Google-Streetview und Google-Suche an, alles steuerbar über den großen, hochauflösenden Touchscreen, der bei Annäherung der Hand das passende Menü öffnet oder über die Tasten am dicken, unten abgeflachten Lenkrad.

Die Nähte am Lenkrad sind natürlich rot. Auch sonst findet sich innen viel von dem roten Zierrat, der schon immer zum GTI gehörte. Das gilt auch für die Nähte der hervorragenden Sportsitze mit Lederbezug. Wer sich die 1630 Euro dafür nicht gönnt, findet das unvermeidliche GTI-Karo auf den Sitzflächen der guten Seitenhalt und guten Sitzkomfort bietenden Sportsitze.

Auch der rote Keder im Gesicht des GTI bleibt uns erhalten. Er läuft als Linie über die volle Breite, sogar durch die Schweinwerfer. Die rot lackierte Bremssättel der Performance-Variante unterstreichen das GTI-Äußere ebenso wie die ausgestellten Radhäuser und die eine neue Gestaltung des Gesichts. Die großen, weit außen sitzenden senkrechten Leuchten neben dem großen Grill mit dem zurzeit angebrachten Rautendesign strahlen zwischen vier Finnen, wie man sie von den hinteren Kiemen des Ferrari Testarossa kennt. Hinten übernehmen die beiden außersitzenden Endrohre der Auspuffanlage in einem schwarzen Diffusorelement die Aufgabe, Breite zu zeigen. Insgesamt hebt sich der neue GTI mehr noch als seine Vorgänger vom Standard-Golf ab.

Die Optik stimmt. Kommen wir zum Antrieb. Da stehen die beiden Zwei-Liter-TSI-Motoren zur Wahl. Im GTI leistet der eine 162 kW / 220 PS, also zehn PS mehr als bisher. Das maximale Drehmoment wuchs von 280 auf 350 Newtonmeter. Bei dem um 42 kg geringeren Gesamtgewicht reicht das mit dem Sechs-Gang-Handscharter für einen Standardsprint in 6,5 Sekunden von 0 auf 100 km/h. Die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 246 km/h. Der Performance-Motor mit seinen 10 PS mehr bringt eine Zentelsekunde bei der Beschleunigung und 4 km/h bei der Höchstgeschwindigkeit. Es geht bei dem Performance-Paket des GTI eben nicht um Werte, sondern um das Erlebnis. Der Durchschnittsverbrauch liegt bei beiden Motoren – handgeschaltet – bei 6,0 Liter. Das sind 18 Prozent weniger als beim Vorgänger.

Was hat er noch zu bieten? Ein ESC Sport, das größere Driftwinkel erlaubt, eine Progressivlenkung, die beim Rangieren von Anschlag zu Anschlag nur zwei Umdrehungen braucht und im Fahrbetrieb sehr direkt und präzise arbeitet, die adaptive Fahrwerkregelung DCC, die aufwändigere Mehrlenker-Hinterachse und viele Komfort- und Sicherheitssysteme, Die Preisliste nennt Systeme wie die automatische Distanzregelung mit Front Assist und City-Notbremsfunktion, die dynamische Fernlichtregulierung, den Parkassistenten, den Spurhalteassistenten, die Verkehrszeichenerkennung und andere.

Liebhaber der ersten GTI-Generation hätten nicht einmal gewagt, von soviel Technik an Bord ihres GTI zu träumen. Sie hätte die vermutlich nicht einmal haben wollen. Ihnen waren die 850 Kilogramm Leergewicht und die damals für einen Golf sagenhaften 110 PS wichtiger. Solche Puristen werden hoffentlich ihre Freude an der Sechs-Gang-Handschaltung haben, deren Knauf wie einst einem Golfball nachempfunden ist. Aber erst mit dem kompletten Technikpaket und dem Sechs-Gang-Doppelkupplungsgetriebe wird der GTI zu einem Auto, mit dem man Kreise um alte GTI fahren kann, mit dem man sich aber Nerv schonend über lange Strecken Fahrvergnügen verschaffen kann.

Wer nicht nur ans eigene Vergnügen, sondern auch an die Familie denkt, wählt den Fünftürer, auch auf die Gefahr hin, sich damit an der GTI-Traditionen zu vergehen. Beim ersten GTI 1976 waren fünf Türen und eine Automatik undenkbar, später etwas nur für Weicheier. Gut, dass wir uns weiterentwickelt haben. (ampnet/Sm)

Daten Volkswagen GTI Performance

Länge x Breite x Höhe (in m): 4,36 x 1,80 x 1,44

Motor: Vier-Zylinder-TSI-Benziner, 1984 ccm, Turbo, Direkteinspritzung

Leistung: 169 kW / 230 PS von 4700 – 6200 U/min

Maximales Drehmoment: 350 Nm von 1500 - 4600

Verbrauch (Schnitt nach EU-Norm): 6 l/100 km (mit DSG 6,4 l/100 km)

Kohlendioxidemission: 139 g/km (mit DSG 148 g/km / EU 6)

Effizienzklasse: C (mit DSG D)

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 6,4 Sekunden

Höchstgeschwindigkeit: 250 km/h (mit DSG 248 km/h)

Leergewicht / Zuladung: 1382 kg (mit DSG 1402 kg) / 543 kg

Maximale Anhängelast, gebremst: 1600 kg (mit DSG 1800 kg)

Räder: 7,5J x 17 LM / 225/45 R 17

Luftwiderstandsbeiwert: 0,318

Wendekreis: 10,9m

Kofferraum: 380 l, erweiterbar auf 1270 l

Basispreis: 29 475 Euro (mit DSG 31 375 Euro)