

Golf GTI - Golf GTD

Beitrag von „Sittingbull“ vom 23. März 2009 um 18:05

Wolfsburg / St. Tropez, 23. März 2009 - „Was gab es 1976 denn sonst?“, ruft Strietzel alias Hans-Joachim Stuck aus dem Seitenfenster, als er nach mehr als dreißig Jahren wieder einen Golf GTI der ersten Generation startet. „Wenn man mal einen 911er fahren durfte, war es ein Erlebnis. Und auf einmal war das mit dem GTI auch möglich. Klar, auf einem anderen Level, aber für jedermann erschwinglich. Das war genial und genau das ist es bis heute. Der neue GTI ist dafür das beste Beispiel.“ Stuck – einer der ganz Großen im internationalen Motorsport – arbeitet eng mit der Volkswagen AG zusammen. Im Rennsport als Repräsentant und Pilot und im Rahmen der Fahrzeugentwicklung als Experte in Sachen Fahrwerks- und Antriebsabstimmung. Auch dem neuen Golf GTI gab er zusammen mit den Experten des Teams „Hackenberg“ den letzten Schliff. Unter anderem auf dem Nürburgring, wo Entwicklungsvorstand Dr. Ulrich Hackenberg und Hans-Joachim Stuck parallel im letzten Jahr mit dem Scirocco beim 24-Stunden-Rennen um Ehre und Erfahrungen kämpften.

Volkswagen ist auf der Nürburgring-Nordschleife zuhause. Seit jeher. Und der GTI ist es auch. Schon bevor es ihn überhaupt zu kaufen gab, war er 1975 in der „grünen Hölle“ vor Tausenden Zuschauern unterwegs – als Pacecar im Prototypen-Stadium mit Doppelvergaser statt elektronischer Einspritzung. Der Rest ist Geschichte. Automobilgeschichte. „Der 110-PS-Motor des GTI“, erinnert sich Stuck, „hat mit seiner Drehfreudigkeit vom ersten Tag an Spaß gemacht. So etwas gab es bis dato nicht. Deshalb war der erste GTI einfach ein Statement.“

Mit dem fünften Golf GTI kehrte dieser Mythos 2004 stärker denn je zurück. Zwischen dem Debüt der ersten und dem Auslauf der fünften Generation machten mehr als 1,7 Millionen Käufer den GTI zum Weltbestseller. Jetzt folgt der sechste GTI, noch schärfer und souveräner als alle anderen zuvor. Ein GTI, dessen Fahrwerk mit serienmäßiger elektronischer Quersperre (XDS) Kurven und Traktion neu definiert. Ein 240 km/h schneller GTI, der mit seinem 155 kW / 210 PS starken Turbomotor noch mehr Spaß macht und doch nur 7,3 Liter Super bleifrei (minus 0,7 l/100 km) verbraucht. Ein GTI, der mit einem Soundgenerator und neu konzipierter Abgasanlage (je ein Endrohr links und rechts) hörbare Dynamik bietet. Ein GTI, der konsequent die Tradition der Ur-Version in die Zukunft transportiert.

Die deutsche Markteinführung des sechsten GTI beginnt in diesen Tagen. Europaweit startet der Verkauf nach Ostern. Im Laufe des Spätsommers folgen Nordamerika und Asien – der GTI-Erfolg ist längst ein internationales Phänomen.

Und Hans-Joachim Stuck (58) ist mehr als die Galionsfigur des Volkswagen Motorsports und mehr als ein Experte, der jede Fahrzeugschwäche aufspürt. Strietzel, wie er von seiner Taufpatin als Baby getauft wurde und noch heute von Freunden genannt wird, ist GTI-Fan: „Wir hatten immer einen GTI in der Familie, vom ersten bis zum sechsten. Auch die Pirelli-Editionen.“

Da gab es keine Ausnahme. Selbst, als ich bei BMW unter Vertrag war. Der GTI war es, mit dem ich am liebsten zum Nürburgring fuhr. Der GTI war es, mit dem ich auf der Nordschleife 911er-Fahrer zur Verzweiflung getrieben habe. Selbst meine Frau fuhr einen GTI, als Sie mir den Kopf verdrehte."

Die Maschine des GTI

Im Fall des Golf GTI der Generation VI beginnt die Faszination für Stuck erneut mit dem Motor: „Es ist extrem wichtig, dass der aktuelle GTI wie der letzte wieder einen Turbo hat. Dieser aufgeladene Hightech-Motor passt perfekt in die Zeit. Er ist sparsamer als ein großvolumiger Motor, aber dank Turbolader ebenso sportlich." Und auch das hat Tradition beim Golf GTI: Bereits die zweite Generation überzeugte als G60 mit einem aufgeladenen Vierzylinder-Motor (118 kW / 160 PS). Danach war es in der vierten Generation der „Golf GTI 132 kW" (so die exakte Bezeichnung) - mit dem die Ära der aufgeladenen GTI-Motoren so richtig Fahrt aufnahm. Technologie und Zeit waren nun reif. Die 132-kW- / 180-PS-Version wurde 2001 in einer limitierten Auflage (3.000 Exemplare) zum 25. Geburtstag des GTI präsentiert. Zwar gab es schon vorher einen 150-PS-Turbo, doch der hatte noch nicht den vehementen Biss der Jubi-Version. Mit der Einführung des fünften Golf GTI kam dann ein gänzlich neuer Turbomotor zum Einsatz, der 147 kW / 200 PS leistete. Zum 30. Geburtstag des GTI folgte ein 169 kW / 230 PS starker Turbomotor im Golf GTI Edition 30. Etwas später sorgte dieser neue Motor auch im zweiten Pirelli-GTI für Schub.

Mit genau 155 kW / 210 PS liegt der TSI des neuen Golf GTI leistungsmäßig zwischen dem letzten Serien-GTI und der 30-Jahre-Edition. Obwohl die Leistungs- und Hubraumdaten auf eine Weiterentwicklung des 200-PS-Motors schließen lassen, handelt es sich um ein neues Triebwerk der Motorengeneration „EA888", das sich die technische Basis vielmehr mit der 230-PS-Version teilt.

Der im sechsten GTI eingesetzte TSI gehört dabei zur zweiten Entwicklungsstufe dieser höchst agilen Motoren. Das für den Quereinbau optimierte Aggregat des neuen GTI weist gegenüber der ersten Entwicklungsstufe des „EA888" unter anderem modifizierte Kolben und Kolbenringe, eine geregelte Ölpumpe, eine neue Vakuumpumpe, eine neue Kraftstoff-Hochdruckpumpe und einen neuen Luftmassensensor auf. In Verbindung mit dem derzeit stärksten Golf wird der Motor den Grenzwerten der Euro-5-Abgasnorm gerecht.

Die Performance des GTI

Und in der Tat: Besonders in Sachen Emissionen und Verbrauch zieht der neue 210-PS-Motor an den beiden früheren GTI-Vierzylindern mit 200 und 230 PS vorbei. Im Detail gibt sich der 1.984 cm³ große TSI des neuen GTI im Schnitt mit lediglich 7,3 Litern Kraftstoff auf 100 Kilometern zufrieden. Beim 200-PS-GTI waren es 8,0 Liter, der 230-PS-GTI kam auf 8,2 Liter. So ergibt sich für den sechsten GTI eine theoretische Reichweite von rund 750 Kilometern zwischen zwei Tankstopps.

Mit 170 g/km setzt sich der neue Motor zudem auch im Bereich der CO₂-Emissionen besser in Szene. „Und dabei“, so Hans-Joachim Stuck, „schafft der neue GTI den Spagat, unter der Woche als seriöser Geschäftswagen ebenso zu überzeugen, wie am Wochenende als Jäger auf dem Nürburgring.“ An dieser Stelle sei angemerkt, dass der erste Golf GTI 1976 genau 81 KW / 110 PS stark und 182 km/h schnell war und damals als eines von wenigen Autos ebenfalls genau diesen Spagat schaffte.

Fakt ist: Der neue GTI bietet jenes Thema auf höchstem Niveau, das allen GTI-Käufern neben der Optik das wichtigste ist: Dynamik. Bereits bei 1.700 U/min entwickelt der Motor ein maximales Drehmoment von 280 Newtonmetern. Und das steht – als ideales Plateau einer Drehmomentkurve, die eigentlich gar keine mehr ist – konstant bis 5.200 U/min zur Verfügung. Stuck: „In der Praxis heißt das: souveräne Kraft in jeder Lebenslage.“ Die maximale Leistung des mit 9,6:1 verdichteten Vierventil-Motors kann bei Drehzahlen von 5.300 bis 6.200 U/min abgerufen werden.

Das alles sorgt für mächtig Vortrieb: Nach nur 6,9 Sekunden ist die Beschleunigung von 0 auf 100 km/h vollzogen. Den 0-1.000-Meter-Sprint absolviert der neue Golf GTI in 27,3 Sekunden. Ebenfalls beeindruckend ist die Elastizität des Triebwerks: In nur 7,5 Sekunden beschleunigt der Volkswagen im fünften Gang von 80 auf 120 km/h. Und selbst im sechsten Gang sind es nur 9,5 Sekunden. Erst bei 240 km/h herrscht ein Patt zwischen Luftwiderstand ($c_w = 0,324$) und Leistung. Der Drehzahlmesser zeigt mit dem Erreichen der Höchstgeschwindigkeit 5.900 U/min an.

Wie der Vorgänger, so wird auch der neue GTI alternativ zum 6-Gang-Schaltgetriebe (inklusive serienmäßiger Hochschaltempfehlung à la BlueMotion) mit dem optionalen 6-Gang-Doppelkupplungsgetriebe (DSG) angeboten. In diesem Fall liefert der Golf eine Höchstgeschwindigkeit von 238 km/h (bei 5.920 U/min). Wie der handgeschaltete GTI, ist auch die DSG-Version nach 6,9 Sekunden 100 km/h schnell. Der Durchschnittsverbrauch erreicht mit 7,4 Litern (173 g/km CO₂) nahezu den identisch guten Wert des Handschalters (7,3 Liter).

Doch Zahlen alleine beschreiben ohnehin nur die halbe Wahrheit in Sachen Doppelkupplungsgetriebe. Stuck: „Das DSG ist unglaublich schnell und präzise. Und wie der Golf GTI mit DSG beim Herunterschalten automatisch Zwischengas gibt, ist für jeden sportlich orientierten Fahrer eine Freude.“

Interessant ist die Tatsache, dass die Pedalstellung bereits beim ersten GTI und natürlich analog beim normalen Golf so konzipiert war, dass der versierte Autofahrer richtig Zwischengas geben konnte.“ Rund dreißig Prozent aller GTI-Fahrer, so die Prognose, werden den sportlichen Volkswagen mit DSG bestellen.

Der Sound des GTI

Motor und Abgasanlage des neuen Golf GTI setzen sich mit einem ganz eigenen, typischen Sound in Szene. Ein Sound, der sich einerseits höchst sportlich anhört, der aber andererseits besonders auf langen Strecken nicht nervt. Nach außen regelt die komplett neu entwickelte

GTI-Abgasanlage das Geräuschniveau. Zu sehen sind vom Abgassystem lediglich die zwei verchromten Endrohre, jeweils links und rechts außen in den schwarzen Diffusor des GTI integriert. Innen sorgt derweil ein komplexes Abgasleitsystem für den typischen GTI-Sound. Parallel konnten das Gewicht und der Gegendruck der Gesamtanlage reduziert werden. Und das hat direkten Einfluss auf die Fahrleistungen und den Verbrauch. Darüber hinaus sorgt ein Soundgenerator dafür, dass der sonore Klang des Motors auch im Innenraum perfekt „abgemischt“ ankommt.

Das Fahrwerk des GTI

Der Begriff „Grenzbereich“ fällt stets dann, wenn die Sicherheitsreserven eines Fahrwerks auszuloten sind. Wie weit der Grenzbereich des neuen Golf GTI gesteckt ist, wird erst mit einem Piloten wie Hans-Joachim Stuck am Steuer klar. Einige wenige Runden in Hockenheim, am Nürburgring oder ein paar Kilometer in den Seealpen auf den Spuren der Monte oberhalb Nizzas reichen dem ehemaligen Formel 1-Fahrer und Langstrecken-Weltmeister dabei, um ganz analytisch zu beschreiben, weshalb der Golf GTI auf dem Niveau deutlich teurerer Sportwagen unterwegs ist und – das ist entscheidend – auch die Fahrer solch extrem teurer Sportwagen zu begeistern vermag.

Stuck: „Es fällt sofort auf, wie präzise der GTI Lenkbefehlen folgt. Und diese Lenkpräzision spiegelt sich unmittelbar in der Fahrqualität wider. Für das Fahrwerk selbst gilt, dass bei diesem Serienauto praktisch keine Seitenneigung spürbar ist. Durch das quasi nicht vorhandene Wanken und Nicken des Autos ergibt sich ein sehr sicheres Fahrverhalten. Der GTI ist dabei nicht nur sportlich straff, sondern auch sehr komfortabel. Gerade mit der neuen elektronischen Dämpferverstellung DCC an Bord bietet der GTI eine ideale Synthese aus hohem Komfort und sehr guten Handling-Eigenschaften. Es gibt ja viele sportliche Autos, die einfach zu hart sind. Dieses ist immer richtig. Das muss man ganz klar sagen.“

Der sechste Golf GTI ist mit einem Sportfahrwerk ausgestattet; vorne wurde es um 22 Millimeter, hinten um 15 Millimeter abgesenkt. Federn, Dämpfer und hinterer Stabilisator wurden komplett neu abgestimmt. Vorne arbeitet die bekannte Federbeinachse mit Schraubenfedern und Teleskopstoßdämpfern. Hinten sorgt eine innovative Mehrlenkerhinterachse dafür, dass das ESP nur selten aktiv wird. Extrem standfest ist zudem die Bremsanlage. Markant: die rot lackierten Bremssättel.

Mit XDS sportlicher und sicherer

Erstmals in einem Volkswagen kommt im neuen GTI serienmäßig das elektronische Quersperrdifferential XDS zum Einsatz. Es verbessert signifikant die Traktions- und Handling-Eigenschaften. Technisch handelt es sich beim XDS um eine Funktionserweiterung der in das ESP integrierten elektronischen Differentialsperre (EDS).

Sobald die clevere Elektronik erkennt, dass das kurveninnere Rad der beim GTI angetriebenen Vorderachse bei schneller Fahrt zu sehr entlastet wird, baut die ESP-Hydraulik an diesem Rad gezielt einen Bremsdruck auf, um wieder die optimale Traktion herzustellen. Das XDS wirkt so

als Quer-Sperrdifferential, mit dem das für Fronttriebler typische Untersteuern in schnell gefahrenen Kurven ausgeglichen wird.

Folge: Das Fahrverhalten wird dank XDS deutlich präziser und neutraler und erinnert vom Handling eher an ein Auto mit Allrad- statt Frontantrieb. Hans-Joachim Stuck: „Das XDS verschafft dem GTI über die ohnehin gute Auslegung hinaus eine ungeheuer hohe Fahrstabilität. Und es führt zu mehr Fahrspaß, da das Untersteuern vermindert wird. Wer sich etwas besser auskennt, ist mit dem Auto zudem deutlich aktiver unterwegs. Für den Normalfahrer ist das XDS auf jeden Fall ein sehr wichtiges Sicherheitsfeature, weil er mit dem GTI keine bösen Überraschungen erlebt. Der schiebt eben einfach nicht mehr geradeaus.“

Mit DCC dynamisch und komfortabel zugleich

Darüber hinaus steht für den neuen GTI optional die von Strietzel erwähnte adaptive Fahrwerksregelung DCC zur Verfügung. Sie reagiert permanent auf die Fahrbahn sowie die Fahr-situation und modifiziert entsprechend die Dämpferkennung. Der Fahrer spürt das direkt durch signifikante Fortschritte im Komfort- und Dynamikbereich. Bei Beschleunigungs-, Brems- oder Lenkvorgängen wird die Dämpfung in Sekundenbruchteilen verhärtet, um die fahrdynamischen Erfordernisse optimal zu erfüllen und dabei, wie von Stuck dargestellt, die Nick- und Wankbewegungen zu reduzieren.

Damit der Fahrer das Systemverhalten zusätzlich seinen Wünschen anpassen kann, bietet die DCC des Golf GTI neben dem „Normal“-Programm mit einer mittleren Grundeinstellung der Dämpfung zusätzlich die Modi „Sport“ und „Comfort“. Aktiviert werden sie über eine Taste oberhalb der Schaltkulisse. Im Modus „Sport“ wird dabei auch die Servolenkung an die dynamischere Abstimmung angepasst.

Mit ACC sicher cruisen

Erstmals wird es für den Golf GTI ab dem Spätsommer 2009 auch die automatische Distanzregelung ACC (Adaptive Cruise Control) geben. Bei aktiviertem ACC bremst und beschleunigt das System den GTI im Geschwindigkeitsfenster von 30 bis 210 km/h automatisch. Vor allem beim Cruisen mit konstanter Geschwindigkeit, etwa beim Tempolimit auf der Autobahn, bietet ACC ein deutliches Plus an Komfort und Sicherheit.

Die Abstandsregelung wird durch einen Lasersensor über dem Innenspiegel realisiert, der mit fünf Laserstrahlen permanent den Abstand zum vorausfahrenden Fahrzeug sowie dessen Geschwindigkeit scannt. Selbst in Kurven funktioniert das System. Die ACC-Steuerung erfolgt über einen Hebel an der Lenksäule. Wichtig: Sobald das ACC-System seine Grenzen erreicht, wird der Fahrer durch optische und akustische Warnsignale zur Übernahme aufgefordert.

Park Assist Generation II

Eine weitere Highend-Technologie des neuen Golf GTI ist die optionale Einparkhilfe Park Assist. Zum Einsatz kommt dabei die zweite Generation des Systems. Es ermöglicht das nahezu automatische Rückwärtseinparken parallel zur Fahrbahn. Der Fahrer betätigt lediglich

Gaspedal, Bremse und (in der Schaltversion) die Kupplung, der GTI lenkt derweil sensorgesteuert in die zuvor vermessene Lücke. Musste die bislang mindestens 1,4 Meter größer als das Fahrzeug sein, reichen nun 1,1 Meter. Darüber hinaus erlaubt das System nun auch das mehrzügige Einparken. Sobald manuell in das Lenkgeschehen eingegriffen wird, deaktiviert sich auch der Park Assist. Wird der GTI mit dem System bestellt, sind automatisch der akustische Abstandswarner ParkPilot (vorne und hinten) sowie der Berganfahrassistent an Bord.

Bi-Xenonscheinwerfer mit Kurvenlicht

Optional bietet Volkswagen den Golf GTI mit komplett neu gestalteten Bi-Xenonscheinwerfern inklusive dynamischem Kurvenlicht an. Die Hauptscheinwerfer schwenken dabei je nach Lenkradius bis zu 13 Grad nach außen und sieben Grad nach innen. Das Design der Scheinwerfer korrespondiert eng mit dem sportlichen Charakter des GTI. So weisen die innenliegenden Doppel-Module (Xenon außen, Standlicht / Blinker innen) jeweils eine Chromkappe auf, durch die sich eine sehr souveräne Optik ergibt. Weit unten im Stoßfänger sind – ebenfalls GTI-spezifisch gestaltet – die vertikal aufgebauten und stets serienmäßigen Nebelscheinwerfer angeordnet.

Das Interieur des GTI

Falls es Ergonomie in totaler Perfektion gibt, dann ist das im neuen GTI der Fall. Stuck: „Vom Ambiente her vermisst man nichts, was man auch in einer Luxuslimousine hat. Und trotzdem ist das Interieur kompromisslos sportlich. Das fängt bei den Sitzen an. Die bieten hohen Langstreckenkomfort und taugen genauso für ein 24-Stunden-Rennen. Der GTI ist super komfortabel, super ergonomisch. Du kannst am Sitz alles verstellen. Aber du mußt es nicht. Man steigt ein, fährt mit dem Sitz einmal vor und zurück und das war es. Reinsetzen. Fertig. Passt.“ Kompliment.

Ausgestattet ist der Golf GTI serienmäßig mit Sportsitzen, die – wie einst – mit einem Karo-Stoff („Jacky“) bezogen sind. Optional stehen Ledersitze zur Verfügung („Vienna“). In die Sitze integriert ist eine Lordosenstütze, die mit einem seitlich angeordneten Hebel in Position gebracht wird. In Sachen Sicherheit sind zudem whiplash-optimierte Kopfstützen (WOKS) an Bord. Whiplash steht im Englischen für Schleudertrauma und genau dem wirken die Kopfstützen im Falle eines Falles entgegen. Eingearbeitet ist in den Stoff der WOKS das GTI-Zeichen.

Darüber hinaus gilt: Natürlich hat dieser Golf eine Pedalerie mit Kappen aus gebürstetem Edelstahl, natürlich einen GTI-spezifischen Schalthebel in Alu-Optik, natürlich ein Lederlenkrad mit Griffmulden und GTI-Emblem, natürlich weisen das Lenkrad, die Ummantelung der Schaltung und der Leder-Handbremshebel rote Ziernähte auf, natürlich ist der Dachhimmel schwarz und die Dachsäulen-Verkleidungen sind es auch. Natürlich. Denn dieser Golf ist ein GTI. Spezifisch sind deshalb auch die in den Türen und Armaturen eingesetzten Dekor-Einlagen im Dessin „Black Stripe“ – schwarze, hochglänzende Applikationen in Metalloptik. Auf jeden Fall eliminiert auch der GTI mit seinen edlen Oberflächen und Features haptisch wie optisch jegliche

Klassengrenzen. Die Anmutung und Gestaltung der Materialien, Details wie Chrom-Applikationen in seidenmatt oder die edlen Rundinstrumente lassen den Eindruck entstehen, tatsächlich in einem Fahrzeug der nächst höheren Klasse respektive in einem weitaus teureren Sportwagen zu sitzen. Im Gegensatz zu den meisten Sportwagen bietet der Golf GTI allerdings eine Menge Platz für fünf Personen. Zwischen 350 und 1.305 Liter Kofferraum sorgen zudem dafür, dass GTI-Fahrer so ziemlich jeder Alltagssituation souverän begegnen.