

Fahrvorstellung VW Golf GTI: Nahezu perfekt

Von Jens Meiners

Entchromte Karosserie, rote Sportstreifen, drei Buchstaben am Kühlergrill: Der Golf GTI vermittelt immer noch die subtile Aggressivität so gut wie bei seinem ersten Auftritt. Der fand 1976 statt; es war einer kleinen Entwicklungsmannschaft damals gelungen, eine Sonderserie durchzusetzen. Das Konzept übertraf alle Erwartungen, der GTI wurde zum Vorreiter einer Gattung sportlicher Kompaktwagen. Jetzt geht er in die achte Modellgeneration.

Die Modifikationen an der Außenhaut im Vergleich zum Basis-Golf umfassen ein spezielles Nebelscheinwerfer-Design, das an eine Start-/Zielflagge erinnert und das man so ähnlich auch schon bei Renault Sport gesehen hat. Und während die meisten sportiven Elemente auch an den Schwestermodellen GTD (mit Dieselmotor) und GTE (mit Plug-in-Elektrifizierung) auftauchen werden, bleiben die zwei außen positionierten Endrohre und die Dekorfarbe Rot dem GTI vorbehalten. Die Felgengrößen variieren zwischen 17 und 19 Zoll, vier Türen sind serienmäßig.

Das Interieur wird geprägt durch die futuristische Armaturentafel, die zum Markenzeichen der neuen Golf-Generation geworden ist. Und während man sich bei den Einstiegsmodellen mit Fug und Recht fragen darf, ob nicht mancher Kunde überfordert wird, so darf man davon ausgehen, dass GTI-Kunden die elektronische Spielerei zu schätzen wissen – erlaubt sie doch die unterschiedlichsten Darstellungsformen. So lässt sich die Navigationskarte direkt ins Kombiinstrument einblenden. Dabei kann sich die 3-D-Funktion nützlich machen, indem sie Auskunft über die vorausliegenden Kurvenradien erteilt.

Die Sitzbezüge sind in klassischen Karomuster ausgeführt – als Reminiszenz an die historischen GTI-Modelle. Natürlich gibt es auf Wunsch auch Ledersitze. Die Mittelkonsole bietet eine Ladeschale für Mobilgeräte und zwei Cupholder, die in der Automatik-Variante sehr willkommen sind, sich beim Handschalter allerdings nur als Schlüsselablage eignen. Denn Trinkflaschen oder Becher kommen dem Fahrer hier regelmäßig ins Gehege.

Unter der Haube sitzt ein 2,0-Liter-Ottomotor mit Turboaufladung und stolzen 245 PS (180 kW), die zwischen 5000 und 6500 Umdrehungen in der Minute anliegen. Das maximale Drehmoment liegt bei 370 Newtonmetern, die auf einem Plateau von 1600 bis 4300 U/min abgerufen werden können. Das genügt, um den mit 1460 Kilogramm einigermaßen leichtgewichtigen GTI in 6,3 Sekunden auf 100 km/h zu treiben. Die Spitze liegt bei abgeregelten 250 km/h, Verbrauchswerte stehen noch nicht fest.

Serienmäßig ist der GTI mit einer Sechs-Gang-Handschaltung ausgerüstet, die für ein puristisches Fahrerlebnis sorgt. Der zweite Gang reicht bis knapp über 100, der dritte bis 160 km/h, und weil der Motor so elastisch ist, ist diese Spreizung völlig unproblematisch.

Trotzdem finden wir die Applikation der Handschaltung etwas lieblos. Für unseren Geschmack könnten die Schaltwege kürzer sein, und die Fußpedale sind mit dem weit hervorstehenden Bremspedal derart ungünstig positioniert, dass es beinahe unmöglich ist, die Spitze-Hacke-Technik anzuwenden. Das Kickdown-Gaspedal ist bei einem Handschalter ebenfalls deplaziert. Vielleicht lässt sich VW ja für die kommende, rund 300 PS starke Clubsport-Variante noch etwas einfallen. Aber bitte keine Zwischengasfunktion und keinen Zwang zur Automatik...

Die gibt es beim GTI natürlich auch, und zwar in Form eines Sieben-Gang-

Doppelkupplungsgetriebes mit Nasskupplung, das über eine futuristisch anmutende Wippe auf der Mittelkonsole und zwei Schalt paddel angesteuert wird. Dabei führt ein langes Ziehen an der linken Wippe zum Herunterschalten in den niedrigstmöglichen Gang, um die maximalen Reserven aus dem Fahrzeug herauszuholen. Das Getriebe schaltet schnell, lässt aber die früher so markanten Klangeffekte beim Gangwechsel und Gaswegnehmen vermissen – eine Folge des Otto-Partikelfilters und wohl auch der zunehmend anspruchsvollen Lärmvorschriften.

Es ist eine Sache des Geschmacks und dem persönlichen Fahrprofil geschuldet, für welches Getriebe man sich entscheidet. Wir finden, dass der GTI mit Handschaltung noch spontaner wirkt. Überdies ist das Auto immerhin 30 Kilogramm leichter – und 2000 Euro günstiger.

Die Fahrwerksabstimmung und die Einbettung der elektronischen Regelsysteme ist geradezu perfekt. Die Progressivlenkung arbeitet ungemein exakt und direkt, die elektronische Dämpferkontrolle lässt sich mit großer Spreizung einstellen, und die Vorderachs-Quersperre bietet gegenüber einer Regelung per Bremsengriff entscheidende Vorteile beim Einlenkverhalten und bei der Traktion. Gerade in Kombination mit der Spitzenbereifung im Format 235/35 R 19 gilt: Mehr Querdynamik bei gleichzeitiger Alltagstauglichkeit ist in dieser Fahrzeugklasse kaum vorstellbar.

Ein Wermutstropfen ist die umständliche Anpassung der Stabilitätskontrolle, die sich in den Außenbezirken der komplizierten Menüstruktur verbirgt. Um das dreistufige System in den Sport-Modus zu versetzen oder abzuschalten, muss der Fahrer auf dem berührungsempfindlichen Zentralbildschirm sechs Eingriffe vornehmen, deren Sequenz hoffentlich vorher auswendig gelernt wurde. Besser wäre es, die Taste für diese von sportlichen Fahrern gern genutzte Funktion in das Fahrmodi-Hauptmenü zu integrieren.

Natürlich bleibt der GTI ein echter Golf, und das bedeutet hohe Qualität und gutes Raumgefühl auf allen Plätzen. Die Sportsitze bieten viel Seitenhalt und sind uneingeschränkt langstreckentauglich. Und für Langstrecken lässt sich das sportliche Klangbild anpassen, um die Lautstärke auf ein Minimum abzusenken.

Und somit bleibt der GTI in der achten Modellgeneration, wie von Anfang an, ein echter Allrounder und Klassenstandard. 35.000 Euro Einstandspreis sind dafür nicht zu hoch gegriffen. (ampnet/jm)

Daten Volkswagen Golf GTI

Länge x Breite x Höhe (m): 4,28 x 1,79 x 1,41
Radstand (m): 2,63
Motor: R4-Benziner, 1984 ccm, Turbo, Direkteinspritzung
Leistung: 180 kW / 245 PS bei 5000–6500 U/min
Max. Drehmoment: 370 Nm bei 1600–4300 U/min
Höchstgeschwindigkeit: 250 km/h (abgeregelt)
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 6,3 Sek.
Leergewicht / Zuladung: min. 1460 kg / max. 499 kg
Kofferraumvolumen: 380–1270 Liter
Max. Anhängelast: 1600 kg
Bereifung: 225/45 R 17
Luftwiderstandsbeiwert: 0,28
Basispreis: ca. 35.000 Euro

Bilder zum Artikel



Volkswagen Golf GTI.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



Volkswagen Golf GTI.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



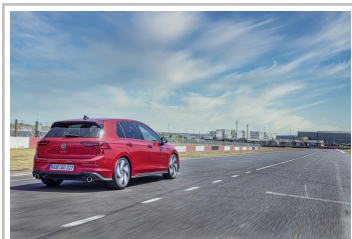
Volkswagen Golf GTI.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



Volkswagen Golf GTI.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



Volkswagen Golf GTI.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



Volkswagen Golf GTI.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



Volkswagen Golf GTI.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



Volkswagen Golf GTI.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



Volkswagen Golf GTI.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



Volkswagen Golf GTI.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



Volkswagen Golf GTI.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



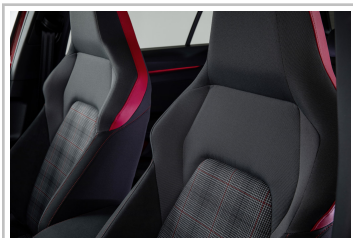
Volkswagen Golf GTI.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



Volkswagen Golf GTI.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



Volkswagen Golf GTI.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



Volkswagen Golf GTI.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



Volkswagen Golf GTI.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen