



GTI-Treffen am Wörthersee 2016: Weltpremiere des Golf GTI Clubsport S

- **Mit 310 PS / 228 kW stärkster GTI aller Zeiten**
- **Zweisitzer mit Frontantrieb und neu konfiguriertem Fahrwerk**
- **Über die Fahrprofilauswahl abrufbares Nürburgring-Setting**
- **In der Schweiz auf 50 Fahrzeuge limitiert und ab Herbst 2016 erhältlich**

Der Golf GTI Clubsport S pfeilt über die Start-Ziel-Linie der «Grünen Hölle». Am Sportlenkrad des stärksten Golf GTI aller Zeiten hat der deutsche Rennfahrer Benny Leuchter (28) gerade den bisherigen Rundenrekord für frontgetriebene Serienfahrzeuge auf der Nürburgring-Nordschleife pulverisiert. Künftig gilt es für alle Wettbewerber, Leuchters Zeit im GTI zu schlagen: 07:49:21. Der neue Sportwagen entstand auf der Basis des zum 40. GTI-Geburtstag entwickelten Golf GTI Clubsport.

Schon der verwischt mit seinen 265 PS / 195 kW / (per Boostfunktion temporär 290 PS / 213 kW) sowie einer in weiten Bereichen völlig neu entwickelten Aerodynamik samt entsprechender Abtriebswerte die Grenzen zwischen Serien- und Rennsportfahrzeugen. Mit dem als Weltpremiere auf dem GTI-Treffen am Wörthersee (04. bis 07. Mai 2016) präsentierten Golf GTI Clubsport S setzt Volkswagen der legendären Modellreihe jetzt die neue Krone auf: Permanent abrufbare 310 PS / 228 kW, ein 0-100-Wert von 5,8 Sekunden, offene 265 km/h Höchstgeschwindigkeit und ein auf 1360 kg gesenktes EU-Leergewicht (inkl. Fahrer und Gepäck) sind die rein faktischen Eckwerte des neuen Golf GTI Flaggschiffs. Doch erst die Nordschleifen-Rekordzeit macht deutlich, wie schnell dieser Wagen ist.

Nürburgring-Setting

Weltexklusiv wird der Golf GTI Clubsport S mit einem über die Fahrprofilauswahl abrufbaren Setting für die anspruchsvollste Rennstrecke der Welt ausgeliefert. Möglich ist das, weil der Wagen serienmässig mit der individuell konfigurierbaren adaptiven Fahrwerksregelung DCC und einer Fahrprofilauswahl ausgestattet ist. Die zuständigen Ingenieure entwickelten im Fahrprofil «Individual» eine Abstimmung, die gezielt an die einzigartigen Bedingungen auf dem Nürburgring angepasst wurde. Darüber hinaus stehen die Fahrprofile «Comfort», «Normal» und «Race» zur Verfügung. Natürlich kann der Fahrer im Profil «Individual» wie gehabt auch selbst Einstellungen

variieren. Über das «Zurücksetzen» des Profils «Individual» per Touchscreen-Menü gelangt er vor der Einfahrt auf die Nordschleife jederzeit wieder in die Nürburgring-Abstimmung zurück. Diese einzigartige Konfiguration schaltet die Parameter «Sound», «Motor» und «Lenkung» (serienmässige Progressivlenkung) in das Profil «Race» sowie DCC in «Comfort». Dahinter allerdings liegt in diesem Fall ein völlig anderes Setting, als es bei den normalen Einstellungen für «Race» und «Comfort» der Fall ist. Dazu gleich mehr im Detail. Zuvor die weiteren Spezifikationen des Golf GTI Clubsport S.

400 Exemplare weltweit – 50 davon für die Schweiz

Gesetzt ist die Zahl von 400 Exemplaren als weltweite Auflage; 50 davon werden in der Schweiz ausgeliefert. Die Farben der Sonderserie folgen dem Ur-GTI: «Tornado-Rot», «Pure White» und «Deep Black Perleffekt»; auch das Dach des weissen und roten GTI ist optional schwarz lackiert. Ganz gleich, wo auf der Welt dieses Auto auftauchen sollte: Es wird aus Gewichtsründen immer ein handgeschalteter Zweitürer sein. Im Vergleich zum zweitürigen Golf GTI Clubsport mit manuellem Getriebe konnte das Gewicht des «S» deutlich gesenkt werden. Und zwar wie folgt: 4,15 kg/PS Leistungsgewicht. Der zwischen 1700 und 5300 U/min 380 Nm starke Golf GTI Clubsport S ist ein Zweisitzer. Der Entfall der Rücksitzanlage inklusive der Mittelarmlehne brachte die grösste Gewichtseinsparung. Eine kleinere Batterie sowie das Verbannen von Details wie akustisch wirksamen Dämmmatten, des variablen Ladebodens, der Hutablage, der Fussmatten und der Hauben-Dämpfung trieb das Gewicht weiter in den Keller. Ein Aluminium-Hilfsrahmen an der Vorderachse und Aluminium-Bremstöpfe sorgen für weitere Einsparungen. Die für die Performance wichtigen 235/35er ZR-Reifen von Michelin auf 19-Zoll-Leichtmetallfelgen des Typs «Pretoria», das ebenfalls unverzichtbare DCC sowie eine Domstrebe, ein Trennnetz hinter den Sitzen und Teppich im Fond brachten wiederum Gewicht mit. Bleiben zirka 30 kg Gewichtseinsparung gegenüber einem vergleichbar ausgestatteten Golf GTI Clubsport und damit niedrige 1285 kg DIN-Leergewicht (EU-Leergewicht inkl. Fahrer und Gepäck: 1360 kg). Bei 310 PS ergibt sich somit ein Leistungsgewicht von dynamischen 4,15 kg/PS. Wenig Gewicht bedeutet zudem Effizienz: 7,4 l/100 km (analog 172 g/km CO₂).

Motorspezifikationen

Synergien zwischen dem Motorsport und der Serie nutzte die Entwicklungsmannschaft beim Anschärfen der Motorleistung, da hier die Erfahrungen mit dem 330 PS / 243 kW / 410 Nm starken Golf GTI TCR einfließen – dem neuen Rennwagen für die TCR International Series. Dabei ergab sich die Chance, das Aggregat auf permanente 310 PS und 380 Nm zu steigern und parallel die Abstimmung des Golf GTI TCR aus der Tourenwagenmeisterschaft einfließen zu lassen. Das Plus an Leistung erzielten die Ingenieure im Detail über eine Anpassung der Motorsteuerung und den Einsatz einer neuen Abgasanlage. Die weist vor den Endtöpfen im Abgasrohr einen Durchmesser von 65 statt 55 mm auf; damit reduziert sich der Gegendruck und die Leistung steigt. Nebeneffekt der Modifikationen: Die Abgasanlage entwickelt beim Verzögern ein wunderbar grollendes «Schubbrabbeln» respektive «Backfire»! Das gilt insbesondere für das Fahrprofil «Race» (u.a. mit angehobener Drehzahl), in dem der Golf GTI Clubsport S analog zum

Nürburgring-Setting auf maximale Performance und ein extrem agiles Ansprechverhalten getrimmt ist. Im Zuge der Modifikationen wurde auch eine neue Kraftstoffpumpe mit erhöhtem Durchsatz integriert. Die technische Basis für den Motor des frontgetriebenen Golf GTI Clubsport S bildet der 1984 cm³ grosse TSI, wie er auch in den anderen Golf GTI-Versionen und im Golf R zum Einsatz kommt. Die Maschine gehört zur dritten Generation der Baureihe EA888 und besitzt technische Feinheiten wie eine wassergekühlte und in den Zylinderkopf integrierte Abgasführung zum Turbolader sowie eine variable Ventilsteuerung mit doppelter Nockenwellenverstellung.

Fahrwerk

Der neue Golf GTI Clubsport S besitzt ein spezifisches Sportfahrwerk. Die Fahrwerksspezialisten haben beide Achsen des Golf GTI Clubsport S neu konfiguriert. Beispiel Hinterachse: Die modulare Performance-Achse wurde mit mehr Seitenführungspotenzial ausgestattet, um höhere Querschleunigungen zu realisieren. Ohne Eingriffe in die McPherson-Vorderachse würde das allerdings zu einem verstärkten Untersteuern führen. Fahrwerksmann Karsten Schebsdat: «Um das Untersteuern zu neutralisieren und gleichzeitig den Grip zu steigern, haben wir an der Vorderachse entsprechend gegengesteuert und die Radträger spezifisch ausgeführt.» Folge: ein höherer Sturzwinkel. Der negative Sturz erhöht das Seitenführungspotenzial und optimiert damit den Grip an der Vorderachse. Untersteuern ade. Auf einem nochmals höheren Querschleunigungsniveau kennzeichnet den Clubsport S eine ähnliche Balance wie der «normale» Clubsport. Und das erlaubt noch weiter erhöhte Kurvengeschwindigkeiten. Perfektioniert wurde zudem das Bremsverhalten, um insbesondere beim Anbremsen sehr schneller Kurven ein Ausbrechen des Hecks zu verhindern. Und das führt im Zusammenspiel mit den Aerodynamikmassnahmen dazu, dass der Fahrer gezielt mit dem Golf GTI Clubsport S in Kurven hineinbremsen kann, ohne an Fahrstabilität zu verlieren. Ergebnis: eine bis weit in den Grenzbereich hinein extrem gute Fahrbarkeit und eine Nordschleifenzeit von 07:49:21.

Vom GTI Performance zum GTI Clubsport S

Die Idee für den Golf GTI Clubsport S entstand, als die für den «normalen» GTI zuständige Mannschaft bei Volkswagen auf der Rennstrecke die finale Version des aktuellen Golf GTI Performance testete. «Uns allen war klar, dass dieser GTI ein gigantisches Potenzial hat», so der Leiter der Fahrwerkabstimmung, Karsten Schebsdat. Der Ingenieur weiter: «Und deshalb beschlossen wir, das Maximum an Dynamik aus diesem Wagen herauszuholen. In einem kleinen Team. Von unten nach oben wurde er durch die Instanzen getragen. Ganz ähnlich, wie es damals auch bei der Entstehung des ersten Golf GTI der Fall war.» Neben der bereits dargestellten Gewichtsreduzierung und der Leistungssteigerung sind zwei Dinge elementar wichtig, um einen wirklich schnellen Wagen zu konstruieren: eine optimale Aerodynamik und ein herausragendes Fahrwerk. Beides zeichnet den neuen Golf GTI Clubsport S aus.

5. Mai 2016, Volkswagen Kommunikation

Hinweis

Weitere Informationen zum Golf GTI Clubsport S finden Sie digitalisiert in unserer Pressedatenbank: www.vwpress.ch.

Benutzer: pressebast_2015

Passwort: 15Gstpr-20

AMAG Automobil- und Motoren AG

Volkswagen Kommunikation

Christian Frey

Leiter PR

Aarauerstrasse 20

5116 Schinznach-Bad

Telefon 056 463 94 61

Telefax 056 463 95 17

E-Mail: vw.pr@amag.ch

Internet: www.volkswagen.ch

