

GTI-Treffen am Wörthersee – 2015

Doppelweltpremiere des Golf GTE Sport und Golf GTI Clubsport

Hinweise:

Diese Presse-Information sowie Bildmotive zu den Golf Studien finden Sie digital unter www.volkswagen-media-services.com. Benutzerkennung: woerthersee; Kennwort: gti052015.

„TDI“, „TSI“, „DSG“ und „Elektrische Kardanwelle“ sind eingetragene Markenzeichen der Volkswagen AG oder anderer Unternehmen der Volkswagen Gruppe in Deutschland und weiteren Ländern.

Auf den Punkt

Golf Doppelweltpremiere am Wörthersee – Kurzfassung

Seite 03

Zentrale Aspekte

Golf GTE Sport

Seite 07

Golf GTI Clubsport

Seite 17

Golf Doppelweltpremiere am Wörthersee:

GTE Sport und GTI Clubsport projizieren GT-Idee in die Zukunft

Golf GTE Sport ist ein 400 PS starker Plug-In-Hybrid mit Karbon-Karosserie

Golf GTI Clubsport wird 2016 zum 40. Geburtstag des GTI in Serie gehen

Zehn wichtige Fakten zum „GTE Sport“ und „GTI Clubsport“:

1. Golf GTE Sport wird von einem 295 kW / 400 PS starken Plug-In-Hybridsystem angetrieben.
2. Progressiver Golf GTE Sport schlägt die Brücke zwischen Straßen- und Rennsportfahrzeugen.
3. Avantgardistisches Exterieur-Design des Golf GTE Sport perfektioniert die Idee der in zwei Ebenen aufgebauten C-Säulen.
4. Golf GTE Sport debütiert mit Digitalinstrumenten, die in drei Ebenen aufgebaut und auf den Rennsport zugeschnitten sind.
5. Golf GTE Sport beschleunigt in 4,3 Sekunden auf 100 km/h und ist bis zu 280 km/h schnell.
6. Studie Golf GTI Clubsport wird 2016 zum 40. Geburtstag des Golf GTI als Serienversion auf den Markt kommen.
7. Neuer Golf GTI Clubsport ist 195 kW / 265 PS stark.
8. Zusatz-Power: Temporär stehen im Golf GTI Clubsport dank Boost-Funktion zirka 10 Prozent mehr Leistung zur Verfügung.
9. GTI Clubsport: Dank neuem Frontstoßfänger, Heckspoiler und Diffusor sowie neuen Seitenschwellern Abtriebswerte auf Motorsportniveau.
10. Golf GTI Clubsport debütiert mit Rennsportschalensitzen und zahlreichen exklusiven Ausstattungsdetails.

Wolfsburg / Reifnitz, Mai 2015. Seit mehr als drei Jahrzehnten wird das Südufer des österreichischen Wörthersees im Mai zum Mekka der GTI-Fans aus aller Welt. Und längst ist es Tradition, dass Volkswagen – der Erfinder des „GTI“ – den bis zu 200.000 Besuchern am Himmelfahrtswochenende eine ganz besondere automobile

Überraschung – eine neue Studie oder ein neues Serienmodell – mitbringt. 2015 toppt Volkswagen alle 33 zuvor am Wörthersee stattgefundenen GTI-Treffen mit der Doppelweltpremiere zweier atemberaubender Golf GT Modelle von morgen und übermorgen: dem Golf GTI Clubsport und Golf GTE Sport. Der Golf GTE Sport zeigt als Studie mit seiner Karbon-Karosserie, einem völlig neu konzipierten Cockpit, einer „Elektrischen Kardanwelle“ und einem 295 kW / 400 PS starken Plug-In-Hybridantrieb was machbar ist, wenn Designer und Ingenieure die GT-Idee weit in die Zukunft katapultieren. Mit dem Golf GTI Clubsport – aktuell ebenfalls als Studie präsentiert – liefert Volkswagen indes einen konkreten Ausblick auf das 195 kW / 265 PS starke Jubiläumsmodell zum 40. Geburtstag des Golf GTI; der leistungsgesteigerte und weitreichend individualisierte „Club-sport“ wird Anfang 2016 auf den Markt kommen.

Golf GTE Sport

- **Plug-In-Hybrid-Sportwagen.** Der als Weltpremiere im Rahmen des legendären GTI-Treffens am Wörthersee präsentierte Golf GTE Sport transferiert die Volkswagen GT-Tradition in die Zukunft. Insgesamt drei Motoren – vereint in einem Plug-In-Hybridantrieb mit einer Systemleistung von 295 kW / 400 PS – treiben den weitgehend aus Karbon gefertigten Hightech-Golf an. Die Studie lässt die üblichen Grenzen zwischen Straßen- und Motorsportfahrzeugen hinter sich: Ihr progressives Hybridsystem in Kombination mit einem Hightech-Allradantrieb, die leichte Karosserie, optimale aerodynamische Abtriebswerte, ein präzises Fahrwerk auf der konstruktiven Basis des aktuellen Golf GTE sowie ein neues Rennsportcockpit- (u.a. mit Visualisierung der Ideallinie) und ein außergewöhnliches Sitzkonzept (zwei mono-coque-artige Interieurbereiche) ermöglichen auf der Rennstrecke eine atemberaubende Performance. Ebenso jedoch kann die Studie auf Knopfdruck über eine Distanz von bis zu 50 Kilometern allein per Elektromotor und damit emissionsfrei bewegt werden.

- **TSI des World Rallye Cars.** Vorn im Motorraum befindet sich der aus dem Polo R WRC (World Rallye Car) adaptierte 1,6-Liter-TSI (Turbodirekteinspritzer) mit 220 kW / 299 PS und einem maximalen Drehmoment von 400 Nm. Bereits zweimal sicherte sich Volkswagen mit diesem Motor die Rallye Weltmeisterschaft. Im Golf GTE Sport erhält das Vierzylinder-Meisterwerk Verstärkung von zwei jeweils 85 kW / 115 PS starken Elektromotoren: Ebenfalls vorn (im Gehäuse des 6-Gang-Direktschaltgetriebes) haben die Ingenieure den ersten Elektromotor angeordnet. Er entwickelt ein maximales Drehmoment von 330 Nm. Die zweite Elektromaschine lauert im Heck und stellt dort 270 Nm zur Verfügung. Das Gesamtdrehmoment des Antriebssystems beträgt 670 Nm. Wann immer möglich, wird die Studie ausschließlich elektrisch und damit emissionsfrei betrieben. Im „GTE-Modus“ indes arbeiten gleich alle drei Motoren zusammen. In diesem Fall sprintet der allradgetriebene Golf GTE Sport in 4,3 Sekunden auf 100 km/h. Die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 280 km/h. Im NEFZ-Zyklus für Plug-In-Hybridfahrzeuge verbraucht der Sportwagen 2,0 l/100 km/h.

Golf GTI Clubsport

- **40 Jahre „GTI“ – das Jubiläumsmodell.** Im kommenden Jahr feiert der Golf GTI seinen 40. Geburtstag. Volkswagen wird dieses historische Ereignis mit einem progressiven Editionsmodell adeln: dem neuen Golf GTI Clubsport. Der Erfinder des „GTI“ knüpft so an die große Tradition der „GTI Jubiläumsmodelle“ an: Auch zum 20., 25., 30. und 35. Geburtstag gab es exklusive Editionsmodelle. In Form einer seriennahen Studie präsentiert Volkswagen den Golf GTI Clubsport am 14. Mai 2015 als Weltpremiere am Wörthersee. Mit einer Leistung von 195 kW / 265 PS sowie einer temporär dank Boost-Funktion nochmals um rund 10 Prozent höheren Spitzenleistung soll der Golf GTI Clubsport Anfang 2016 als der bis dato stärkste jemals in Serie gebaute „GTI“ durchstarten. Das Jubiläumsmodell wird nicht nur mit ei-

nem extrem leistungsstarken Motor, sondern mit einem individualisierten Interieur und weitreichenden Karosserie-Modifikationen auf den Markt kommen.

- **Form follows function.** Zu den Design-Modifikationen gehören ein komplett neuer und aerodynamisch hoch innovativer Frontstoßfänger, neue Seitenschweller, ein ebenfalls neuer Dachkantenspoiler und ein eigens entwickelter Heckdiffusor. Konzipiert wurden all diese Features nach dem Leitsatz „form follows function“, da es gezielt darum ging, die Performance des „GTI“ weiter zu steigern. Im Zusammenspiel aus der dank Boost-Funktion sehr hohen Leistung und signifikant verbesserter Abtriebswerte dringt der Golf GTI Clubsport – ähnlich wie der Golf GTE Sport – mit seinen Fahreigenschaften in die fahrdynamischen Dimensionen des Motorsports vor. In der Folge bleibt das Fahrverhalten auch bei sehr hohen Geschwindigkeiten extrem stabil. Zudem sind atemberaubende Kurvengeschwindigkeiten möglich. Form follows function in Reinkultur.

Weltpremiere des Golf GTE Sport:

Plug-In-Hybrid-Sportwagen katapultiert GT-Idee in die Zukunft

Leichte und hochfeste Karosserie des Golf GTE Sport wird aus Karbon gefertigt
280 km/h schnelle Studie ist Zero Emission Vehicle und Rennwagen zugleich

Fünf wichtige Fakten zum Golf GTE Sport:

1. Golf GTE Sport wird von einem 295 kW / 400 PS starken Plug-In-Hybridsystem angetrieben.
2. Progressiver Golf GTE Sport schlägt die Brücke zwischen Straßen- und Rennsportfahrzeugen.
3. Avantgardistisches Exterieur-Design des Golf GTE Sport perfektioniert die Idee der in zwei Ebenen aufgebauten C-Säulen.
4. Golf GTE Sport debütiert mit Digitalinstrumenten, die in drei Ebenen aufgebaut und auf den Rennsport zugeschnitten sind.
5. Golf GTE Sport beschleunigt in 4,3 Sekunden auf 100 km/h und ist auf der Rennstrecke bis zu 280 km/h schnell.

Wolfsburg / Reifnitz, Mai 2015. Aufbruch in eine neue Zeit: Der am 14. Mai 2015 als Weltpremiere im Rahmen des legendären GTI-Treffens am Wörthersee präsentierte Golf GTE Sport katapultiert die Volkswagen GT-Tradition in die Zukunft. Insgesamt drei Motoren – vereint in einem Plug-In-Hybridantrieb mit einer Systemleistung von 295 kW / 400 PS – treiben den weitgehend aus Karbon gefertigten Hightech-Golf an. Die Studie lässt die üblichen Grenzen zwischen Straßen- und Motorsportfahrzeugen hinter sich: Ihr progressives Hybridsystem in Kombination mit einem Hightech-Allradantrieb, die leichte Karosserie, optimale aerodynamische Abtriebswerte, ein präzises Fahrwerk auf der konstruktiven Basis des aktuellen Golf GTE sowie ein neues Rennsportcockpit- (u.a. mit Visualisierung der Ideallinie) und ein außergewöhnliches Sitzkonzept (zwei monocoque-artige Interieurbereiche) ermöglichen auf der Rennstrecke eine atemberaubende Performance. Ebenso jedoch kann die Studie auf

Knopfdruck über eine Distanz von bis zu 50 Kilometern allein per Elektromotor und damit emissionsfrei bewegt werden.

Antriebstechnik aus Motorsport und Forschung

TSI des World Rallye Cars. Vorn im Motorraum befindet sich der aus dem grandiosen Polo R WRC (World Rallye Car) adaptierte 1,6-Liter-TSI (Turbodirekteinspritzer) mit in diesem Fall 220 kW / 299 PS und einem maximalen Drehmoment von 400 Nm. Bereits zwei Mal sicherte sich Volkswagen mit diesem Motor die Rallye Weltmeisterschaft. Im Golf GTE Sport erhält das Vierzylinder-Meisterwerk Verstärkung von zwei Elektromotoren: Ebenfalls vorn (im Gehäuse des 6-Gang-Direktschaltgetriebes) haben die Ingenieure den ersten Elektromotor angeordnet. Er entwickelt eine Leistung von 85 kW / 115 PS und ein maximales Drehmoment von 330 Nm. Die zweite Elektromaschine lauert mit derselben Leistung im Heck und entwickelt dort in diesem Fall 270 Nm. Das Gesamtdrehmoment des Antriebssystems beträgt 670 Nm. Wann immer möglich, wird die Studie ausschließlich elektrisch und damit emissionsfrei betrieben. Im sportlichen GTE-Modus indes arbeiten gleich alle drei Motoren zusammen. In diesem Fall sprintet der allradgetriebene Golf GTE Sport in 4,3 Sekunden auf 100 km/h. Die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 280 km/h. Im NEFZ-Zyklus für Plug-In-Hybridfahrzeuge verbraucht der Sportwagen lediglich 2,0 l/100 km/h.

Sportwagen der reinen Lehre.

Ausbalanciert für die „Grüne Hölle“. Das Konzept des Golf GTE Sport wurde so ausgelegt, dass der Wagen sowohl im normalen Straßenverkehr als auch auf der Rennstrecke zuhause ist. Sprich: Antrieb, Fahrwerk, Karosserie und Innenraum folgen dem Prinzip der reinen Sportwagen-Lehre: Der Antrieb bietet höchste Agilität; das Fahrwerk zeigt im Zusammenspiel mit dem Allradantrieb maximale Neutralität; die Karbon-Karosserie ist leicht und saugt sich mit ihrer ausbalancierten Aerodynamik geradezu an der Straße fest; die Ergo-

nomie für den Fahrer schlägt die Brücke zum Rennsport und das Package sorgt in der Summe mit einer optimalen Gewichtsverteilung und einem niedrigen Schwerpunkt dafür, dass der Ritt über Rennstrecken wie die „Grüne Hölle“ (Nürburgring-Nordschleife) zu einem einzigartigen Fahrerlebnis wird.

Interieur einer neuen Sportwagen-Ära

Zweisitziger Rennwagen. Über die im Stile des XLI weit hochschwingenden Türen entern Fahrer und Beifahrer das zweisitzige Interieur des Golf GTE Sport. Die Türen reichen bis weit in das Dach und die Seitenschweller hinein; beim Aufklappen entsteht so ein bequemer Einstieg. Das in Karbon und Microfaser ausgeführte Interieur besteht aus zwei komplett voneinander getrennten Bereichen für den Fahrer und Beifahrer. Sie sitzen – ähnlich wie im Motorsport – relativ weit hinten auf Rennschalen mit Fünfpunktgurten. Dementsprechend weit, und auch das ist ein charakteristisches Merkmal eines Rallye Cars oder Tourenwagen, ragt die komplett in Karbon eingekleidete Lenksäule „schwebend“ in den Innenraum. Bedient werden die Funktionselemente über Regler und Tasten in der kokonartigen Interieur-Verkleidung; bei Bedarf wird das Getriebe des Golf GTE Sport manuell über Schaltwippen ebenfalls am Motorsportlenkrad bedient.

Instrumente in drei Ebenen. Eigens auf diese Konfiguration des Fahrerarbeitsplatzes abgestimmt wurden die völlig neu entworfenen Instrumente. Die Volkswagen Interface-Designer entschieden sich dabei für drei hintereinander angeordnete transparente Displays, auf denen alle Informationen dargestellt werden. In dem vordersten und kleinsten Display (dem Fahrer am nächsten) finden sich Informationen wie die Gang- und Rekuperationsanzeige; Infos, die während der Fahrt nur temporär aus den Augenwinkeln heraus abgefragt werden. Auf dem mittleren Display sind sekundäre, aber komplexere Informationen untergebracht; hierzu gehören die aktuell vom Antrieb abgegebene Leistung (Powermeter) und die Boost-Intensität des Plug-In-Systems (E-Boost). Permanent im Blickwinkel des Fahrers

liegt das dritte und größte Display mit Anzeigen wie der aktuell gefahrenen Geschwindigkeit und der Reichweite. Im „GTE-Modus“ wird hier zudem nicht nur die jeweilige Runde (z.B. 9 von 16) sondern auch ein virtueller Indikator für das Fahren auf der Ideallinie eingeblendet – eine wertvolle Unterstützung, um komplexe Rennstrecken wie die besagte „Grüne Hölle“ sicher und schnell zu umrunden.

Ergonomische Perfektion. Ideal erreichbar angeordnet ist rechts vom Fahrer der übersichtlich aufgebaute Multifunktionsschalter zum Starten und Stoppen des Hybridantriebs und Steuern des 6-Gang-DSG. Direkt daneben befindet sich ein Bedienfeld für weitere Fahrzeugfunktionen; hierzu gehört – ähnlich wie im Motorsport – eine Taste zum Aktivieren eines Feuerlöschsystems. Darüber hinaus wird auch der Beifahrer über ein vorn in seinem Interieur-Segment angeordnetes Display mit Daten versorgt. Im „Info Mode“ können die aktuelle Geschwindigkeit, der gerade genutzte Gang und die Motordrehzahl angezeigt werden. Schaltet der Beifahrer in den „Data Mode“, kann er Werte zur Fahrzeugbeschleunigung und zu den Querkraften (G-Kräfte) abrufen. Darüber hinaus wird im Interieur nicht nur durch den Einsatz von Karbon, sondern generellen Leichtbau Gewicht eingespart. So wurden die Schlaufen zum Öffnen der Türen aus derselben Kunstfaser wie die Fünfpunktsicherheitsgurte gefertigt. Jedes Detail spiegelt zudem eine perfekt durchdachte Ergonomie wider. Beispiel Betriebsmodi-Schalter: Ähnlich wie bei einem Jet, schaltet der Fahrer über im Dach angeordnete Hebel manuell in den „E-Mode“, „GTE-Mode“ oder „Hybrid-Mode“.

Karosserie-Design und -Konzept

Extrem leicht. Die Karosserie des Golf GTE Sport wird weitestgehend aus leichtem Karbon hergestellt. Volkswagen ist – als Marke und Konzern – ein Wegbereiter im industriellen Umgang mit diesem Material. So besteht beispielsweise die Karosserie des Volkswagen XL1 ebenso aus Karbon wie das Exterieur des Bugatti Veyron 16.4.

Die hochfeste Karbon-Karosserie des Golf GTE Sport wiegt deshalb deutlich weniger als eine vergleichbare Stahlkarosserie.

Silhouette. Das Design-Konzept des Golf GTE Sport erschließt sich ideal über die markante Silhouette. Volkswagen führt hier eine Idee weiter, deren Ursprünge auf den Golf GTI W12-650 des Jahres 2007 zurückgehen und über verschiedene Studien immer weiter perfektioniert wurde: die in zwei Ebenen gestalteten C-Säulen. Mit dem nun vorgestellten Golf GTE Sport erreicht dieses weltweit einzigartige C-Säulen-Konzept einen Perfektionsgrad, der die Bühne der Showcars verlässt und – als Design-Vision – eine Brücke zu den Golf GT-Modellen von übermorgen schlägt. Die Grundstilistik dieser Säulen (wie die Sehne eines mit dem angelegten Pfeil gespannten Bogens) folgt dem unverwechselbaren Golf Design; gleichwohl wurden die C-Säulen in den Details komplett neu erfunden: Hinter der von außen sichtbaren Ebene erschließt sich eine zweite. Zwischen diesen beiden Ebenen strömt der Fahrtwind hindurch; die Luftführung ist in die aerodynamische Abtriebsleistung und in die Kühlung der hinteren Bremsanlage integriert. Stilistisch führt dieses Konzept dazu, dass die Heckpartie (ebenso wie die Frontpartie) extrem breit ist. Die Fahrgastzelle zwischen der A-Säule und dem innenliegenden Part der C-Säule wird indes von vorn nach hinten betrachtet immer schmaler – ein avantgardistisches Wechselspiel kraftvollster Formen.

Türen und Schweller klappen nach oben. Die im Perleffekt-Farbtönen „White Club“ lackierte Studie besitzt wie skizziert zwei nach vorn schwingende Türen, deren oberer Part weit in das komplett in dunklem Sichtkarbon gearbeitete Dach hineinreicht. Mit in den Türausschnitt integriert ist ein Großteil des Seitenschwellers. Der dreidimensionale Korpus des Schwellers wird nach oben hin im Bereich der Türen durch eine Fläche aus dunklem Sichtkarbon veredelt. Ebenfalls aus Sichtkarbon gefertigt sind in der Silhouette die Außenspiegelkappen, die Einfassungen der Türscheiben und der untere Schwellerbereich. Dieser Part des Schwellers ist wie im Motorsport als Splitter – ein dünnes und scharfe geschnittenes Aerodynamikelement – ausgeführt. Eingerahmt wird der Seitenschweller durch

die neu gestalteten 20-Zoll-Leichtmetallfelgen. Sie sind vorn mit 235er und hinten mit 275er Reifen bestückt.

Frontpartie. Mit der Frontpartie des Golf GTE Sport zeigt das Team von Volkswagen Design ebenfalls eindrucksvoll, wie sich die Golf GT-Modelle weiterentwickeln könnten. Die markant blaue Kühlergrill-Linie des Golf GTE Serienmodells lösten die Designer im Fall der Studie aus dem Grill heraus und ordneten sie als eine über die komplette Breite der Frontpartie verlaufende blaue Querspange unterhalb der Motorhaube an. Darunter erstrecken sich drei weitere Querspangen über den zentralen Lufteinlass; sie sind in einer schwarzen Chromoptik ausgeführt. Das schwarzglänzende Lufteinlassgitter selbst zeigt die für die GT-Modelle typische Wabenstruktur. Unter den Spangen folgt ein weiterer Lufteinlass, der nach oben und zur Seite durch ein markantes Aerodynamikelement (ebenfalls aus Karbon gefertigt) eingerahmt wird. Abgeschlossen wird die Frontpartie nach unten hin durch einen Doppelspoiler, der ebenfalls als Splitter ausgeführt ist; auch hier kommt Karbon zum Einsatz.

LED-Scheinwerfer und -Tagfahrlicht. Alle Elektro- und Plug-In-Hybridmodelle von Volkswagen besitzen als gemeinsames Erkennungsmerkmal c-förmige LED-Tagfahrlichter; der Golf GTE Sport bildet hier keine Ausnahme. In seinem Fall rahmen sie seitlich die gesamte Kühlergrilleinheit ein. Im oberen Bereich geht das LED-Tagfahrlicht zudem nahezu nahtlos in die extrem schmal und scharf geschnittenen LED-Scheinwerfer über.

Heckpartie. Es ist das charismatischste und sportlichste Heck, das Volkswagen jemals für einen Golf realisiert hat. Stilprägend sind auch hier die zwei Ebenen der C-Säulen, die den Golf GTE Sport nach hinten hin sehr breit und kraftvoll werden lassen. Die im Heck wie das Leitwerk eines Flugzeugs verlängerten äußeren Ebenen der C-Säulen strecken den Wagen zusammen mit dem großen Dachkantenspoiler in die Länge. Typisch Golf: die markante Heckklappe, die auf Höhe der schmalen, neu gestalteten LED-Rückleuchten senkrecht nach unten hin abknickt. Oben wird die Heckklappe durch einen schwarzen Karbon-Dachkantenspoiler begrenzt – ein Flügel, der mit

einigen Millimetern Abstand zum Dach vor der Heckklappe zu schweben scheint. Direkt ineinander übergehen die nach hinten schräg auslaufenden C-Säulen und der Stoßfänger. Letzterer ragt weit über die Linie der Heckklappe hinaus. Als imaginäre Fortsetzung der seitlichen Sichtkarbon-Leiste (oberhalb des Schwellers) ist analog auch die Oberkante des Stoßfängers in Sichtkarbon ausgeführt. Darunter folgt ein in Wagenfarbe lackierter Bereich (außen mit Luftaustrittsöffnungen). Die letzte Ebene bildet erneut ein aus Sichtkarbon gefertigter großer Diffusor mit dem auch hier weitergeführten Splitter. In den Diffusor sind mittig die runden Edelstahlblenden der doppelflutigen Abgasanlage integriert.

Antrieb – Plug-In-Hybrid und Elektrische Kardanwelle

E-Mode – elektrisch Starten. Drei Motoren hatte noch kein Golf. Dieser hat sie. Wie eingangs dargestellt, setzt Volkswagen als Verbrennungsmotor einen aufgeladenen 1,6-Liter-Vierzylinder-Direkt einspritzer (TSI) mit einer Leistung von 220 kW / 299 PS und 400 Nm maximalem Drehmoment ein. Die Elektrokomponenten bestehen aus der Lithium-Ionen-Batterie sowie zwei Elektromotoren. Der vordere E-Motor ist in das Gehäuse des 6-Gang-DSG (DQ400E) integriert; beide E-Motoren entwickeln eine Leistung von 85 kW. Als Systemleistung stehen 295 kW / 400 PS zur Verfügung. Dank des hinteren Elektromotors und einer „Elektrischen Kardanwelle“ kann die Antriebskraft des Systems bei Bedarf auf alle vier Räder verteilt werden. Im Normalbetrieb fädelt sich der Golf GTE Sport genauso lautlos in den Verkehr ein, wie der bereits angebotene Golf GTE der Serie; er startet also rein elektrisch im „E-Mode“. Die Studie nutzt in diesem Fall die extern (aber auch während der Fahrt) ladbare Batterie, um emissionsfrei zu cruisen. Bis zu 50 Kilometer mit einer Batterieladung sind machbar. Bei einer definierten Minimalladung der Batterie schaltet sich automatisch der 1.6 TSI ein; der Golf GTE Sport ist jetzt im Modus „Hybrid“ unterwegs. Sobald die Batterie wieder bis zu einem bestimmten Grad geladen ist, kann der „E-Mode“ jederzeit erneut über einen entsprechenden Schalter in der

Dachkonsole aktiviert werden. Im „E-Mode“ sorgt vorrangig der Elektromotor der Hinterachse für Vortrieb. Bei hohen Anforderungen in Sachen Fahrleistungen greift zudem der vordere Elektromotor unterstützend ein.

Hybrid-Mode – lautlos Segeln. Sobald das Antriebssystem oder der Fahrer den „E-Mode“ deaktiviert, wird der Golf GTE Sport zum klassischen Vollhybrid, der beim Verzögern via Rekuperation die Batterie lädt und je nach Antriebssituation automatisch den TSI und / oder die E-Maschinen nutzt. Geht der Fahrer bei ausreichend geladener Batterie vom „Gas“, werden alle Motoren abgeschaltet. In diesem Fall ist vom „Segeln“ die Rede. Geht der Fahrer vom Gas respektive bremst, ohne dass die Batterie ausreichend geladen ist, arbeiten beide Elektromotoren als Generatoren und laden mit der beim Bremsen gewonnenen Energie die Lithium-Ionen-Batterie. Über den Doppelmodus „Battery Hold“ respektive „Batterie Charge“ kann der Energiegehalt der Batterie auch gezielt vom Fahrer konstant gehalten („Hold“) oder vergrößert werden („Charge“). Sorgt allein der 1.6 TSI für Vortrieb, ist die Studie ein reiner Fronttriebler.

GTE-Mode – die Kraft der drei Herzen. Der an Bord des Golf GTE Sport aus dynamischen Gründen wichtigste Schalter befindet sich in der Dachkonsole. Er trägt die Aufschrift „GTE“. Klickt der Fahrer diesen Schalter an, verändert sich augenblicklich der Antriebscharakter des Golf GTE Sport. Und zwar gravierend. Denn nun stehen die 400 PS Systemleistung zur Verfügung. Schon der aufgeladene 299-PS-Benziner sorgt für massiven Schub; auf diesem hohen Niveau übernehmen die elektrischen Antriebskomponenten des Golf GTE Sport eine zusätzliche Boost-Funktion. Der Boost-Effekt ist derart stark, dass die Antriebseinheit auch im professionellen Einsatz im Tourenrennsport eine souveräne Performance abliefern würde: Nach 1,8 Sekunden ist der Golf GTE Sport 50 km/h schnell; nach 4,3 Sekunden sind es 100 km/h; nach 6,5 Sekunden ist die in Österreich zulässige Höchstgeschwindigkeit erreicht; auf der deutschen Autobahn ist die Studie nach 15,9 Sekunden 200 km/h schnell. Im „GTE-Mode“ wird der Golf über alle vier Räder angetrieben.

Allradantrieb – „Elektrische Kardanwelle“. Im „GTE-Mode“ und ansonsten sobald es die Situation erfordert, wird die Antriebskraft des Golf GTE Sport an beide Achsen verteilt. In diesem Fall (und bei niedriger Batterieladung) fungiert der nun via TSI mit Energie versorgte vordere Elektromotor allein als Generator und damit als Stromquelle für sein Pendant an der Hinterachse. Da die Energie zum Antrieb der Hinterachse „by wire“ und nicht mechanisch fließt, ist von einer „Elektrischen Kardanwelle“ die Rede. Aufgrund der Tatsache, dass der TSI über den vorderen E-Motor den hinteren antreibt, funktioniert der Allradantrieb auch bei niedrigem Ladestand der Batterie – speziell im Hinblick auf alle denkbaren fahrdynamischen Aspekte ein unschätzbare Vorteil. Wie ernsthaft Volkswagen die Umsetzung der „Elektrischen Kardanwelle“ in Richtung Serie verfolgt, zeigt unter anderem die Tatsache, dass sich das Unternehmen die Bezeichnung hat schützen lassen.

Technische Daten des Golf GTE Sport

Karosserie / Räder	
Konzept	2-türiges, 2-sitziges Coupé
Länge / Breite / Höhe	4.127 mm / 1.869 mm / 1.235 mm
Radstand	2.505 mm
Reifen vorn / hinten	235/35 R20 / 275/30 R20
Antrieb	
Antriebssystem	Plug-In-Hybrid
Antriebsübertragung	Allradantrieb („Elektrische Kardanwelle“)
Benzin-Motor	1.6 TSI (Turbo-Direkteinspritzer) 220 kW / 299 PS / 400 Nm
E-Motoren vorn / hinten	Je 85 kW / 115 PS / v. 330 Nm / h. 270 Nm
Systemleistung	295 kW / 400 PS
Systemdrehmoment	670 Nm
Getriebe	6-Gang-DSG
Batterietyp	Lithium-Ionen
Fahrleistungen / Verbrauch	
V/max	280 km/h
0-100 km/h	4,3 s
Verbrauch (Ø NEFZ)	2,0 l/100 km
Reichweite elektrisch	50 km

Weltpremiere des Golf GTI Clubsport:

Jubiläumsmodell zum 40. Geburtstag des GTI geht 2016 in Serie

Seriennahe Golf Studie zeigt Ausblick auf den bislang stärksten Serien-GTI
„GTI Clubsport“ setzt auf der Rennstrecke neue Maßstäbe in seiner Klasse

Fünf wichtige Fakten zum Golf GTI Clubsport:

1. Studie Golf GTI Clubsport soll 2016 zum 40. Geburtstag des Golf GTI als Serienversion auf den Markt kommen.
2. Neuer Golf GTI Clubsport ist 195 kW / 265 PS stark.
3. Zusatz-Power für die Rennstrecke: Temporär stehen dank Boost-Funktion zirka 10 Prozent mehr Leistung zur Verfügung.
4. Dank neuem Frontstoßfänger, Heckspoiler und Diffusor sowie neuen Seitenschwellern Abtriebswerte auf Motorsportniveau.
5. Interieur der „Clubsport-Studie“ debütiert mit Rennsportschalen-sitzen und zahlreichen exklusiven Ausstattungsdetails.

Wolfsburg / Reifnitz, Mai 2015. Im kommenden Jahr feiert die Ikone der sportlichen Kompakten – der Golf GTI – den 40. Geburtstag. Volkswagen wird dieses historische Ereignis mit einem progressiven Editionsmodell adeln: dem neuen Golf GTI Clubsport. Der Erfinder des „GTI“ knüpft so an die große Tradition der „GTI Jubiläumsmodelle“ an: Auch zum 20., 25., 30. und 35. Geburtstag gab es exklusive Editionsmodelle. In Form einer seriennahen Studie präsentiert Volkswagen den Golf GTI Clubsport am 14. Mai 2015 als Weltpremiere im Rahmen des GTI-Treffens am Wörthersee. Mit einer Leistung von 195 kW / 265 PS soll der Golf GTI Clubsport Anfang 2016 der bis dato stärkste jemals in Serie gebaute „GTI“ werden; über eine Boost-Funktion wird der Fahrer die Leistung temporär zudem nochmals um zirka 10 Prozent steigern können. Das Jubiläumsmodell wird nicht nur mit einem besonders starken Motor, sondern einem weitreichend individualisierten Interieur, einem komplett neuen und aerodynamisch hoch innovativen Frontstoßfänger, neuen Seiten-

schwelleren, einem ebenfalls neu entwickelten und besonders markanten Dachkantenspoiler sowie einem speziell für das Jubiläumsmodell konzipierten Heckdiffusor an den Start gehen. Entworfen wurden all diese Features nach dem Leitsatz „form follows function“, da es gezielt darum ging, die Performance des „GTI“ weiter zu steigern. Im Zusammenspiel der hohen Leistung und signifikant verbesserter Abtriebswerte dringt der Golf GTI Clubsport – ähnlich wie der Golf GTE Sport – mit seiner Fahrdynamik in die Dimensionen des hochklassigen Motorsports vor. Folge: ein erstklassiges Fahrverhalten bei sehr hohen Geschwindigkeiten und atemberaubende Kurvengeschwindigkeiten. Form follows function in Reinkultur.

2.0 TSI – der Motor. Der souveräne Turbomotor des Golf GTI gehört zur dritten Generation der Baureihe EA888. Er besitzt technische Feinheiten wie eine in den Zylinderkopf integrierte wassergekühlte Abgasführung zum Turbolader und eine variable Ventilsteuerung mit doppelter Nockenwellenverstellung. Die technische Basis für den Golf GTI Clubsport ist die 169 kW / 230 PS starke Performance-Variante dieses Motors; an Bord des Jubiläumsmodells entwickelt der TSI besagte 195 kW / 265 PS. Dank einer Boost-Funktion lässt sich die Leistung des Golf GTI Clubsport wie skizziert temporär nochmals steigern (rund 10 Prozent), um etwa auf der Rennstrecke höchst agil aus engen Kurven herausbeschleunigen zu können.

Exterieur. Lackiert ist der Golf GTI Clubsport in „Oryx White“; als Kontrast ist die Dachfläche in Schwarz ausgeführt. Die Volkswagen Exterieur-Designer haben für das Jubiläumsmodell wie skizziert einen komplett neuen Frontstoßfänger, neue Seitenschweller, einen ebenfalls neuen Heckdiffusor, einen neuen, mehrteiligen Dachkantenspoiler und exklusive Leichtmetallräder entwickelt. Die Studie hebt sich damit auf den ersten Blick signifikant von den bekannten GTI Modellen ab.

Frontpartie. Komplet neu entworfen haben die Designer den vorderen Stoßfänger. Verbessert wurden dabei die Luftzufuhr zum Motor, die Aerodynamik und der Anpressdruck des Vorderwagens. Im Detail besitzt der neue Stoßfänger außen in Hochglanzschwarz gehalte-

ne Luftleitelemente, die den Fahrtwind partiell – geführt von drei weiteren GTI-typischen Streben – jeweils in einen sich verengenden Luftkanal und damit durch den Stoßfänger führen. Die Luft tritt erst in den Radhäusern wieder aus, ohne dabei direkt auf die Räder zu treffen. Weiterentwickelt wurde auch der zentrale Kühllufteinlass im für den GTI ebenfalls charakteristischen Wabendesign: Die Kühlergrillverkleidung wird im Fall des „ClubSport“ außen um zwei weitere Lufteinlässe erweitert. Und das betont die Breite des Golf GTI ClubSport. Das Jubiläumsmodell steht somit extrem souverän auf der Straße. Unterhalb des Stoßfängers folgt – ähnlich wie bei dem ebenfalls am Wörthersee als Weltpremiere enthüllten Golf GTE Sport – ein Frontspoiler als scharf geschnittener Splitter in Hochglanzschwarz; der optimiert den Abtrieb an der Vorderachse. Der Splitter im Stil von Motorsportfahrzeugen setzt sich formal umlaufend auch im Schwellerbereich und in der Heckpartie fort.

Seitenpartie. Die Silhouette des Golf GTI ClubSport folgt stilistisch der GTI-Urversion. Hintergrund: Die erste Generation kennzeichnete seitlich zwischen dem vorderen und hinteren Radlauf in Höhe der Stoßstangen ein schwarzer, breiter Zierstreifen. Dieser Streifen wurde nun als Hommage an den 76er Golf GTI in die Seitenpartie des Jubiläumsmodells transferiert und mit dem Schriftzug „ClubSport“ veredelt. Nach vorn hin findet der schwarze Zierstreifen im neuen Luftleitelement des Frontstoßfängers seine formale Fortsetzung. Ein weiteres Statement in Sachen Dynamik sind die eigens für den neuen Golf GTI ClubSport designten 19-Zoll-Leichtmetallfelgen des Typs „Brescia“. Für die Serienversion wird es 2016 zudem eine neue geschmiedete 18-Zoll-Leichtmetallfelge geben. Feines Detail am Rande: die hochglänzend schwarzen Außenspiegelkappen.

Heckspoiler. Der neu designte Dachkantenspoiler ist deutlich größer als das Pendant des aktuellen „GTI“. Zwischen dem komplett in Schwarz gehaltenen Dachbereich und dem flügelartig quer darüber gespannten Spoiler gibt es einen schmalen Luftspalt. Der in hochglänzendem Schwarz und „Oryx White“ ausgeführte Dachkantenspoiler ragt in der Höhe über die Dachlinie hinaus. Seitlich geht

der Spoiler homogen in die ebenfalls hochglänzend schwarzen Flaps der Heckklappe über. Mehrteilige Spoiler dieser Art sind komplexe Bauteile, die perfekt die ihnen zugeordneten aerodynamischen Aufgaben erfüllen: Luftverwirbelungen im Heckbereich zu reduzieren und den Abtrieb an der Hinterachse deutlich zu erhöhen. Genau das erledigen die entsprechenden Komponenten im Fall des Golf GTI Clubsport in Perfektion.

Heckdiffusor. Individualisiert wurde auch der untere Bereich der Heckpartie: Von schräg hinten betrachtet fällt auf, dass die Linie des umlaufenden Splitters der Seitenlinie (unterhalb des Schwellers) ihre Fortsetzung im großen, neu entwickelten Heckdiffusor findet. Die Farbe auch hier: Hochglanzschwarz. Souverän integriert wurden in den Diffusor die neu designten und verchromten Endrohre der doppeflutigen Abgasanlage. In einem dunklem Schwarzrot gehalten sind die LED-Rückleuchten.

Interieur. Im Innenraum gibt es ikonenhafte Details, die zwingend zu jedem „GTI“ gehören; dazu gehören die ergonomisch wie maßgeschneidert wirkenden Sportsitze mit Stoffbezügen im Schotten-Karo, rote Ziernähte, der Schaltknauf im Golfball-Design und ein schwarzer Dachhimmel. Für den Golf GTI Clubsport wurden diese Insignien der Sportlichkeit individualisiert respektive modifiziert. So hat die Studie statt der Sportsitze die auch für die Serienversion geplanten Rennklappschalensitze an Bord. Die Sitze sind teilweise mit Alcantara bezogen und im Bereich der Rückenlehnen und Sitzflächen mit einem Wabenmuster versehen; eingearbeitet ist in die Lehnen zudem der GTI-Schriftzug. Eine rote Linie veredelt im Fall des Jubiläumsmodells die Sicherheitsgurte. Noch exklusiver wirkt das Interieur zudem durch neue Dekorleisten in Design „Wabe 40“ (Instrumentenleiste, Mittelkonsole und Türen). Sportlich: die Alcantara-Einfassung des Schalthebels, neue Linsen auf dem Schalthebelknauf, das mit Alcantara bezogene Sportlenkrad (mit GTI-Emblem, roter Naht und 12-Uhr-Markierung) und individualisierte Fußmatten mit roter Einfassung. Das Gros dieser Features – am Wörthersee an Bord

der Studie sprichwörtlich greifbar – wird 2016 auch die Serienversion des neuen Golf GTI Clubsport veredeln.