

Digital Remastered

Mit allerhand Multimedia-Extras wappnet sich der Golf GTI für die digitale Zukunft. Dazu gibt's 10 weitere PS als analogen Mehrwert und ein Fahrgefühl, das ebenfalls so manchen Schliff offenbart



VW
Golf GTI

Gerade aus engen Ecken heraus bremst die elektronische XDS-Sperre das Vorderrad-Gescharre eleganter ein als früher. Im Performance-GTI arbeitet wieder eine mechanische Aktivsperre

Schlicht eingefasste Endrohre mit zartem Vierzylinder-Knurren, optionale 19-Zöller in neuem Look



Motorbauart	R4, Turbo
Einbaulage	vorn quer
Hubraum	1984 cm ³
kW (PS) bei 1/min	169 (230) / 4700
Literleistung	116 PS/l
Nm bei 1/min	350 / 1500-4600
Antriebsart	Vorderrad
Getriebe	6-Gang manuell
Radgröße	7,5 x 19
Reifengröße	225/35 R19
Maße L / B / H in mm	4268 / 1790 / 1482
Leergew./Zuladung	1364 / 486 kg
Leistungsgewicht	5,9 kg/PS
ECE-Normverbrauch ¹⁾	6,4 (6,3) l Super
0-100 km/h ¹⁾	6,4 (6,4) s
Höchstgeschwindigk. ¹⁾	250 (248) km/h
Preis	ab 29 975 Euro

A detailed view of the front interior of a Volkswagen Polo. The steering wheel is black with silver accents and the VW logo. The dashboard features two large digital displays with blue and red lighting. The center console has a large touchscreen display showing a navigation map. The gear shift is a manual transmission with a black knob. The seats are upholstered in a grey and red plaid fabric.

Führt man sich die Pressemappe zum Facelift-Golf mal etwas näher zu Gemüte, so beschleicht einen der Verdacht, dass die Fahrdynamik nicht gerade die Kernpriorität der Evolution gewesen sein kann. Jedenfalls muss man schon ganz ordentlich herumblättern, um überhaupt ein paar Fakten zum neuen Golf GTI zu erhaschen – um dabei festzustellen, dass es, von Stoßfängern und LED-Scheinwerfern abgesehen, so viel Neues augenscheinlich gar nicht zu berichten gibt.

Nun könnten wir diese Seiten natürlich „füllern“, Ihnen vom neuen

Zum Beispiel am Motor, dessen Mehrleistung sich zwar höchstens mit viel Einbildung herausfühlen lässt, der davon abgesehen aber auch feiner am Gas hängt als früher. Die Power lässt sich besser dosieren, schwappt nicht ganz so portionsweise auf die Vorderräder wie noch zuvor. Selbige kontern wiederum mit etwas flinkeren und zielführenderen Bremsimpulsen der elektronischen XDS-Sperre, was gerade kurvenausgangs, wo früher gern einmal ein ziemliches Gerupfe zwischen Motor und Bremse begann, deutlich harmonischer wirkt. Und nicht zuletzt

Nichts Neues dagegen von der Getriebe-Front, die sich weiterhin über einen gut flutschenden Handschalter oder den optionalen Sechsgang-Doppelkuppler definiert. In den Genuss des neuen Siebengang-DSG, das ab sofort im 310 PS starken Golf R sitzt, kommt der GTI leider nicht – auch nicht als 245 PS starkes Performance-Modell, das im Frühjahr startet.

FAZIT

Manuel Iglisch

