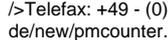


Weltpremiere der "Design Vision GTI ? Rennsport-GTI mit 503 PS debütiert am Wörthersee

Weltpremiere der "Design Vision GTI" - Rennsport-GTI mit 503 PS debütiert am Wörthersee - GTI-Kult am Wörthersee: Volkswagen entwickelte Studie für die Rennstrecke "Design Vision GTI" transferiert Optik der Golf-Ikone in den Motorsport - Das GTI-Treffen am Wörthersee ist Kult und pure automobile Leidenschaft. So wie der Wagen, den sie dort alle feiern und fahren. Locker 150.000 Fans dürften es auch 2013 wieder sein. Vom 8. bis 11. Mai werden sie das österreichische Reifnitz zum Mekka der GTI-Szene machen. Traditioneller Höhepunkt: die Weltpremiere einer eigens von Volkswagen Ingenieuren und Designern für das Treffen konzipierten Studie. In diesem Jahr ist es ein visionärer GTI für den Motorsport - die "Design Vision GTI". Ein 370 kW / 503 PS starker Golf der Superlative. Die progressive Designstudie basiert auf dem soeben in Europa eingeführten GTI der siebten Generation; sie transferiert das Design und Leistungspotenzial der Ikone in die Welt des Rennsports. Optisch besonders markant: Das Designteam unter der Leitung von Klaus Bischoff (Designchef der Marke Volkswagen) zog die C-Säulen und Seitenschweller als eigenständige Karosserieelemente nach außen, um so Platz zu schaffen für die deutlich vergrößerten Spurweiten und eigens entwickelten 20-Zoll-Räder (vorn mit 235er Reifen, hinten mit 275er Pneu). Die 300 km/h schnelle "Design Vision GTI" wirkt trotz der extremen Modifikationen dank der präzisen Gestaltung nach den Grundlagen der Volkswagen Design-DNA derart homogen, als würde dieser "Über-GTI" schon morgen in einer Rennserie starten! - Antrieb - Technik und Fahrleistungen - Schon der neue Golf GTI ist mit einer Leistung von 162 kW / 220 PS respektive 169 kW / 230 PS (Golf GTI Performance) souveräner denn je unterwegs. An Bord der "Design Vision GTI" hat Volkswagen diese Leistung mit besagten 503 PS (bei 6.500 U/min) mehr als verdoppelt. Vorn unter der Motorhaube arbeitet deshalb kein Reihen-Vierzylinder, sondern ein V-Sechszylinder. Analog zum 2,0-Liter-Motor des Serien-GTI handelt es sich allerdings auch beim 3,0-Liter-Motor der Studie um einen TSI - also einen direkt einspritzenden Benzinmotor mit Turboaufladung. In diesem Fall sind zwei Turbolader an Bord. Zwei motornah angeordnete Dreiweg-Katalysatoren optimieren das Emissionsverhalten. Der V6-TSI entwickelt bereits im Drehzahlkeller (ab 2.000 U/min) 500 Nm sowie ein maximales Drehmoment von 560 Nm (von 4.000 bis 6.000 U/min). Diese Kraft wird via Doppelkupplungsgetriebe (DSG) und Allradantrieb auf die Vorder- und Hinterräder verteilt. - Mit diesem Antriebskonzept und einem speziell ausgelegten Sportfahrwerk saugt die "Design Vision GTI" Pisten jeglicher Art förmlich auf. Und das verdammt schnell: Nach nur 3,9 Sekunden ist die Studie bereits 100 km/h schnell. - Um den wie skizziert 300 km/h schnellen GTI entsprechend souverän zu verzögern, setzt Volkswagen rundum Keramik-Bremsscheiben ein. Vorn greifen die Sättel auf Scheiben mit einem Durchmesser von 380 mm zu; hinten beträgt der Durchmesser 356 mm. Seitlich schimmern die Keramik-Bremsscheiben und rot lackierten Bremssättel zwischen den fünf Speichen der ebenfalls neu gestalteten 20-Zoll-Leichtmetallfelgen durch. Bestückt sind die vorderen Räder (8,5J x 20, ET32) mit Reifen der Dimension 235/35; hinten sind die Pneu (9,5J x 20, ET25) mit Reifen im Format 275/30 ausgestattet. - Das Design der neuen Felgen nimmt das formale Konzept des GTI-Rades "Austin" auf, das seinerseits eine dezente Weiterentwicklung des GTI-Klassikers "Denver" darstellt. Das Rad der "Design Vision GTI" zeichnet sich durch in das Design integrierte Schaufeln aus, die über die Radöffnungen die heiße Luft der Bremsanlage optimiert abführen. Die Radschrauben werden so abgedeckt, dass auf diese Weise die Optik eines Zentralverschlusses entsteht. Eine niedrige Einpresstiefe erlaubt eine leichte Schüsselform der Räder, durch die wiederum optisch spannende Spiegelungen auf den polierten Oberflächen entstehen. - Visionäres Exterieur - Zwei Dinge sind völlig klar, wenn man die "Design Vision GTI" zum ersten Mal sieht. Erstens: Dieses Auto ist ein Volkswagen. Zweitens: Dieses Auto ist ein Golf GTI. Diese Erkenntnisse mögen auf den ersten Blick profan klingen, doch genau diese visuelle Eindeutigkeit gehört mit zum Erfolgsgeheimnis von Volkswagen. Klaus Bischoff: "Unseren Anspruch als Global Player haben wir mit der DNA unserer universellen Designsprache auf eine neue Basis gestellt. Bindend ist für alle Modelle, die das VW-Logo tragen, ein Design, das zweifelsfrei die Identität der Marke visualisiert. Jedes Modell wird so durch sein unverwechselbares Design überall als echter Volkswagen erkannt." Das gilt auch für einen Extremsport wie die "Design Vision GTI". Folge: Die Studie wirkt so selbstverständlich, als könnte sie morgen in Serie gehen. Noch einmal Klaus Bischoff: "Wir wollten die Designelemente des GTI so prägnant, dynamisch und emotional wie nur möglich herausarbeiten, um die von diesem Auto ausgehende Faszination auf den Punkt zu bringen." - Zwei weitere Dinge sind ebenfalls auf den ersten Blick klar: Erstens: Dieses Auto ist ein Rennwagen. Zweitens: Dieses Auto ist imposant, extrem imposant. Beides ist auf das eindeutige Motorsport-Design und die außerordentlich dynamischen Proportionen zurückzuführen. - Exterieur-Dimensionen - Schon der Serien-GTI zeigt äußerst knackige Proportionen. An dieser Stelle kommen die Vorteile des neuen Modularen Querbaukastens (MQB) zum Tragen, durch den unter anderem die Vorderachse weiter vorn angeordnet ist. Folge: ein längerer Radstand und ein kürzerer vorderer Überhang. Mit 4.253 mm ist die "Design Vision GTI" exakt 15 mm kürzer als der Serien-GTI. Dies ist vor allem auf die kompakter bauende Heckschürze zurückzuführen. Niedrige 1.442 mm misst der neue Golf GTI in der Höhe. Dieses Maß reduziert sich bei der "Design Vision GTI" um weitere 57 mm auf 1.385 mm. Last but not least ist die Studie signifikant breiter: 1.870 mm stehen hier 1.799 mm gegenüber. In dieses Bild passen die Spurweiten: Beim Wörthersee-GTI sind es vorn 1.595 mm und hinten 1.579 mm; das ebenfalls selbstbewusste Serienmodell misst 1.538 (vorn) und 1.516 mm. Somit ergeben sich für die "Design Vision GTI" noch extremere Proportionen als beim Serien-GTI. Insbesondere das Verhältnis von Höhe zu Breite weist dabei darauf hin, dass die Studie auf die Rennstrecke gehört. - Exterieur-Design - Ein Show-Car für das GTI-Treffen am Wörthersee zu entwickeln ist stets auch eine Chance, extreme Ideen zu skizzieren und eine ordentliche Portion "Emotionen" in den Entwurf zu packen. Die Vorgaben an die Designer sind dabei überschaubar und doch eindeutig. O-Ton Klaus Bischoff: "Das Team sollte einen spektakulären Blick auf die weitere Zukunft des GTI zulassen - also eine Vision realisieren." Für die Designer kein Problem. Schließlich war bei der Entwicklung der "Design Vision GTI" mit Marc Lichte, Andreas Mindt und Philipp Römers dasselbe Team am Start, das auch den aktuellen Golf und den neuen GTI entwickelte; dieses Team hat der am Wörthersee präsentierten Studie jetzt das Charisma eines Rennwagens eingehaucht. - Ganz klassisch hingegen ist das Farbkonzept der "Design Vision GTI". Es folgt dem traditionellen GTI-Dreiklang "Schwarz - Weiß - Rot". Weiß ist der Lack ("White Club"), schwarz sind die Anbauteile ("Klavierlack Schwarz") und rot GTI-Insignien wie der in die Frontpartie integrierte Streifen. - Silhouette. Das sicher prägnanteste Feature ist im Bereich der Seitenpartie die als losgelöstes Element konzeptionierte C-Säule. Im Detail wird die für den Golf und somit auch für den GTI seit jeher charakteristische hintere Dachsäule dabei als eigenständiges Formelement bis in die Radläufe nach außen gezogen, während sich der Karosseriekörper nach hinten stärker verjüngt. Dieser Prozess beginnt bereits kurz hinter dem Vorderrad mit einem senkrechten Luftaustritt in Höhe der vorderen Türfuge. Kontinuierlich wächst parallel der Schweller nach außen, bis seine Oberkante schließlich in die C-Säule übergeht, um dann im Dach wieder nach vorn zu schnellen - ein Stilmittel, das der spektakulären Form dieses GTI die notwendige Homogenität verleiht. - Ein mit der sprichwörtlichen Liebe zum Detail gestaltetes Wabengitter schließt den Raum zwischen der Verbreiterung und der Karosserie - modellbautechnisch eine Glanzleistung, die nur mit Hilfe computergestützter Technologien realisierbar ist. - Frontpartie. Ähnlich skulptural wird das GTI-Design auch im Bereich der Frontpartie variiert. Der Kühlergrill, der untere Lufteinlass und die seitlichen Öffnungen zur Kühlung der Bremsen werden mit den Scheinwerfern zu einer Einheit zusammengefasst, die von einer exakt definierten Kante eingerahmt wird. Auch deren klare Linienführung folgt in ihrer Präzision und Geradlinigkeit der Volkswagen Design-DNA. Grill und Lufteintrittsöffnungen - wenn auch neu interpretiert - unterstreichen bewusst die Verwandtschaft mit dem Serien-GTI; deshalb ist zum Beispiel eine Wabenstruktur in den Gittern ein selbstverständliches Stilmittel. Ein besonders markantes Detail sind die sogenannten "Blades" ("Klingen"), die im unteren Bereich als Spoilerkante den skulpturalen Charakter der Front betonen. - Ein leuchtendes Kernelement einer jeden Frontgestaltung sind die Scheinwerfer. Bewusst greifen die Designer auch hier die Optik des Serien-GTI auf. Gleichwohl zeigt die Studie Optionen, wie Scheinwerfer und Kühlergrillmasken künftig aussehen könnten: Die für die GTI-Front typische rote Linie teilt die Scheinwerfer der "Design Vision GTI" waagerecht. In der unteren Hälfte werden die optischen Elemente zurückgesetzt; das Design verleiht den "Augen" eine dramatische Tiefe - eine innovative Variation des bei GTI-Veredlern gern gesehene "bösen Blicks". Volkswagen Designer sprechen an dieser Stelle alternativ von einem "entschlossenen Blick" oder schlicht von einem "selbstbewussten Auftritt". - Selbstbewusst wirkt auch die lange und breite Motorhaube, deren Linienführung sich seitlich bis in die untere Begrenzung der Seitenfenstergrafik und nach hinten bis zur C-Säule erstreckt und so den Karosseriekörper länger und kraftvoller wirken lässt - ein Designmerkmal, das auch die Serienversion des neuen GTI von allen Vorgängern unterscheidet. Die Motorhaube selbst hat eine außenliegende Deckelfuge, die auf der Höhe der für den Golf VII typisch umlaufenden waagerechten Linie liegt - ein Designmotiv, mit dem der neue Golf den klassischen

Golf I zitiert. Heckpartie. Analog zur Frontpartie sorgt auch im Heckbereich eine umlaufende präzise Kante für ein geschlossenes Bild. Die Anbindung des Heckspoilers gleicht der Serie, während im unteren Abschluss die aerodynamisch konzipierten Rippen des Heckdiffusors das Bild dominieren; eingerahmt ist dieser Diffusor von den Schalldämpfer-Endrohren. Das Design der Rückleuchten ist als Element der markentypischen Golf-Lichtsignatur gut bekannt. Neu sind hier die beiden darunter angeordneten waagerechten "Blades", die das Heck und das herausgezogene Seitenteil miteinander verbinden. Interieur-Design Ähnlich wie beim Exterieur soll auch im Innenraum das typische Charisma eines GTI zu spüren sein - konsequent sportlich und fahraktiv, aber kultiviert in den Designmerkmalen. Folglich lautet das Credo des Team-Briefings von Tomasz Bachorski, Leiter des Volkswagen Interieur-Design: "GTI pur. Konzentration auf das wirklich Wesentliche. Aber mit Stil." Nichts leichter als das. Schließlich sind die für die Studie zuständigen Designer Boris Grell, Jan Haacke und Guillermo Mignot in allen Volkswagen Interieurs - vom up! bis zum Phaeton - zuhause und verstehen es, die Innenraumkonzeption individuell auf den jeweiligen Fahrzeugcharakter abzustimmen. Im Fall des "Design Vision GTI" wird die bei Designern beliebte Maxime des "reduzierten Designs" radikal umgesetzt. Und das bedeutet: So wenig Schalter wie nötig, und die dazu exakt so gruppiert, dass sie auch bei sehr sportlicher Fahrweise intuitiv bedient werden können. Das Lenkrad ist deshalb mit ergonomisch optimierten DSG-Schaltwippen ausgestattet. Und nicht nur das: Unter den Querspannen befinden sich links der Fahrmodischalte ("Street", "Sport" und "Track") und rechts der Startknopf für den Motor. Im oberen Bereich der Mittelkonsole haben die Designer die Schalter und robusten Drehregler für die Klimatisierung sowie den Warnblinkschalter und die Aktivierung der Bordkameras integriert. Darunter folgen als typische Motorsportfeatures ein Fahrzeug-Hauptschalter, der Taster für die Feuerlöschanlage und die ESP-Deaktivierung. Im unteren Teil dominiert der DSG-Schalthebel die Mittelkonsole - ein wie im Rennsport senkrechter Griff mit dynamischen Konturen. Die Formen des Instrumententafel und der Mittelkonsole entsprechen in ihrer Konfiguration dem bekannten GTI-Interieur, sind aber analog zum Rennsport nochmals fahrerorientierter angeordnet. Die Flächen sind zudem stärker gespannt, die Kanten härter und präziser ausgeformt. Die technische Anmutung wird durch den partiellen Einsatz von Karbon verstärkt. Darüber hinaus dominieren Alcantara in "Anthrazit" und "Titanschwarz" sowie Nappaleder in "Schwarz" und "Flashrot" das Interieur. Ein sympathisches Detail an den Türen ist der Öffner in Form einer roten Schlaufe - eine Reminiszenz an die Cup-Modelle von Porsche. Den Raum der Rücksitze nimmt ein X-förmiger Querträger ein, der die Karosseriesteifigkeit weiter erhöht. In den Träger integriert ist die Aufrollmechanik der roten Hosenträger-Gurte. Unter dem Querträger ruhen indes griffbereit zwei schwarze Integralhelme. Bei allem Purismus - die Designer zeigen parallel, wie sie sich eine Vernetzung der "Design Vision GTI" mit der Social Community vorstellen: Ein großes Display rechts neben den Hauptinstrumenten stellt unter anderem den jeweiligen Rundkurs dar und liefert Infos zu den gefahrenen Zeiten. Der Clou: Die Anzeige kommuniziert mit anderen Fahrzeugen auf der Strecke und errechnet in Echtzeit die Details zum aktuellen Rennverlauf. Wer die Community darüber hinaus am Rennen teilhaben lassen will, der richtet die in den A-Säulen integrierten Kameras entweder auf die Strecke oder in den Innenraum. Erneut Klaus Bischoff: "Das Interieur-Design ist der Bereich, in dem wir außergewöhnliche technische und formale Innovationen erwarten. Auch hier werden wir Trends setzen." Abschließend gilt: So spektakulär die "Design Vision GTI" bereits auf den ersten Blick ist - die Studie fasziniert auch noch beim x-ten Kontakt. Denn jedes Mal erschließen sich dem Betrachter weitere spannende Design-Elemente. Zudem wird klar, dass den Serien-GTI das identische Charisma einer perfekt ausbalancierten Sportlichkeit auszeichnet - das aber nicht nur für den Ritt über die Rennstrecke, sondern für jeden Tag des Jahres. Hinweise: TDI, TSI, DSG und Twincharger sind eingetragene Markenzeichen der Volkswagen AG oder anderer Unternehmen der Volkswagen Gruppe in Deutschland und weiteren Ländern. Volkswagen (VW) Berliner Ring 2 38440 Wolfsburg Deutschland Telefon: +49 - (0)5361 - 9 - 0 Telefax: +49 - (0)5361 - 9 - 28282 Mail: vw@volkswagen.de URL: http://www.volkswagen.de 

Pressekontakt

Volkswagen (VW)

38440 Wolfsburg

volkswagen.de
vw@volkswagen.de

Firmenkontakt

Volkswagen (VW)

38440 Wolfsburg

volkswagen.de
vw@volkswagen.de

Der Volkswagen-Konzern mit Sitz in Wolfsburg ist einer der führenden Automobilhersteller weltweit und der größte Automobilproduzent Europas. Im Jahr 2004 gelang es dem Konzern in einem schwierigen wirtschaftlichen Umfeld die Auslieferungen von Fahrzeugen an Kunden auf 5,079 Millionen zu steigern, das entspricht einem Pkw-Weltmarktanteil von 11,5 Prozent. In Westeuropa, dem größten Pkw-Markt der Welt, stammt nahezu jeder fünfte neue Pkw (18,1 Prozent) aus dem Volkswagen-Konzern. Der Umsatz des Konzerns erhöhte sich im Jahr 2004 auf 88,9 Milliarden €. In elf Ländern Europas und in sieben Ländern Amerikas, Asiens und Afrikas betreibt der Konzern 47 Fertigungsstätten. Über 343.000 Beschäftigte produzieren an jedem Arbeitstag rund um den Globus mehr als 21.500 Fahrzeuge oder sind mit fahrzeugbezogenen Dienstleistungen befasst. Seine Fahrzeuge bietet der Volkswagen-Konzern in mehr als 150 Ländern an. Ziel des Konzerns ist es, attraktive, sichere und umweltschonende Fahrzeuge anzubieten, die im zunehmend scharfen Wettbewerb auf dem Markt konkurrenzfähig und jeweils Weltmaßstab in ihrer Klasse sind.