VW Golf GTI Clubsport S – Überflieger

07:49:21 – wenn ein Motorsport-Fan diese drei Zahlen hört, weiß er, dass ein Fahrzeug sehr schnell auf der Nürburgring-Nordschleife unterwegs war. Handelte es sich dabei um ein Serienfahrzeug, ist dieser Wert umso höher einzuschätzen. Und wenn es gar ein Fronttriebler war, dann stellt diese Zeit auch gleich noch einen neuen Rekord für frontgetriebene Serienfahrzeuge dar. Aufgestellt vom neuen VW Golf GTI Clubsport S.

Das Zahlenspiel rund um den schnellen Wolfsburger lässt sich fortsetzen: Auf 400 Exemplare limitiert, 2,0-Liter Hubraum, 310 PS, 380 Nm Drehmoment, 5,8 Sekunden auf 100 km/h, 265 km/h Höchstgeschwindigkeit, lediglich 1.285 kg schwer, „Sportwagen-Leistungsgewicht“ von 4,15 kg/PS und nur 2 Sitze, weil die Rücksitzanlage aus Gewichtsgründen entfernt wird. Die Werte verdeutlichen, dass es sich beim Golf GTI Clubsport S weniger um einen Wolf im Schafspelz handelt, als vielmehr um einen Rennwagen für die Straße – und um den bislang stärksten (Serien-) GTI aller Zeiten.

Der GTI Clubsport S hat jedoch viel mehr als nur Zahlen aufzubieten – nämlich die Emotionen der GTI-Fans. Und diese werden durch diverse Features in Wallung gebracht: Zum Beispiel durch das über die Fahrprofilauswahl abrufbare Nürburgring-Setting, das die elektrisch einstellbare Dämpfung (DCC), Motor, Lenkung und Sound auf die Nordschleife abstimmt. Während das Fahrwerk „in aufwendigen Rennstreckentests abgestimmt und völlig neu konfiguriert“ wurde, erzeugt die neue Abgasanlage mit vergrößertem Querschnitt vor den Endtöpfen „beim Verzögern deutliches Backfire“. GTI-Fans werden jedoch nur selten in den Genuss dieses Sounds kommen, denn von den 400 geplanten Exemplaren des GTI Clubsport S bleiben leider nur 100 in Deutschland.

Motorseitig nutzt der Top-GTI „genetische Anleihen“ des 330 PS starken Golf GTI TCR, der Rennsportversion für die internationale Tourenwagenmeisterschaft von Volkswagen Motorsport. Aus Gewichtsgründen wird der Clubsport S zudem immer nur als Handschalter und zweitürig ausgeliefert. Die Qual der Wahl entfällt auch bei der Farbe: Angeboten werden nur die Lackierungen „Tornadorot“, „Pure White“ und „Deep Black Perleffekt“, mit denen die Wolfsburger dem Ur-GTI folgen. Das Dach des weißen und roten GTI ist übrigens jeweils schwarz (auf den vorliegenden Bildern ist dies jedoch nicht der Fall). Die Leichtmetallfelgen „Pretoria“ fahren mit Semi-Slicks vom Typ Michelin Sport Cup 2 im Format 235/35 ZR 19 vor.

Weitere optische Erkennungszeichen des Top-GTI sind die Typenschilder „Clubsport S“, aber auch die zu 65 Prozent abgedunkelten Scheiben im Fond und Xenonscheinwerfer mit Kurven- und LED-Tagfahrlicht. Die modifizierte 17-Zoll-Bremsanlage soll insbesondere auf der Rundstrecke und den dort entstehenden hohen Temperaturen der Bremskomponenten extrem standfest sein. Zudem betont VW die Dosierbarkeit sowie die Vorteile für die Fahrdynamik, da sich dank der Aluminium-Bremstöpfe die ungefederten Massen pro Rad um ein Kilo verringern. Darüber hinaus besitzt der Clubsport S „zur weiteren Steigerung des Heißbremsverhaltens“ spezielle Bremsbeläge an der Vorder- und Hinterachse.

Sportlich gibt sich auch das Interieur: So sitzen Fahrer und Beifahrer auf Motorsport-Schalensitzen, die nicht nur auf dem Nürburgring festen Halt garantieren. Ebenfalls Rennstrecken-erprobt ist das „ergonomisch perfekte“, mit Alcantara bezogene und „deshalb extrem griffige“ Sportlenkrad mit verchromtem GTI-Emblem, roter Naht und roter 12-Uhr-Markierung. Nicht fehlen darf natürlich der Schaltknauf im Golfball-Design, der auch über eine Einfassung in Alcantara verfügt. VW unterstreicht zudem die rote Linie in den Sicherheitsgurten, Applikationen im Dessin „Wabe 40“ in Schalttafel und Türen sowie das „edle“ Dekor in „Piano Black“. Last but not least wird jedes der 400 Exemplare des GTI Clubsport S vorne im Bereich der Mittelkonsole mit einer Produktionsnummer (001/400 bis 400/400) ausgestattet.

Nicht mehr im Innenraum zu finden sind hingegen neben der Rücksitzanlage Fußmatten sowie eine Hutablage. Diese fielen der Gewichtsreduzierung ebenso zum Opfer wie akustisch wirksame Dämmmatten, der variable Ladeboden oder die Hauben-Dämpfung. Eine kleinere Batterie sowie ein Aluminium-Hilfsrahmen an der Vorderachse sorgen für weitere Einsparungen. Das Ergebnis sind rund 30 Kilogramm weniger als in einem vergleichbar ausgestatteten ‚normalen' Golf GTI Clubsport. Mit Blick auf die Rennstrecken-Performance stellt sich abschließend noch das Thema Aerodynamik: Hier kann der GTI Clubsport S auf die bereits beim Clubsport realisierten Modifikationen u.a. beim neu entworfenen vorderen Stoßfänger, dem „im Windkanal aerodynamisch perfektionierten" Dachkantenspoiler und dem schwarzen Heckdiffusor zurückgreifen.

- Für jeden Golf GTI-Fan stellt der Clubsport S natürlich das Nonplusultra dar, das schlaflose Nächte bereiten könnte. Allerdings ist es nur 400 Glücklichen vergönnt, sich mit dem Top-GTI auf den Straßen und Rennstrecken dieser Welt auszutoben. Hinzu kommt, dass der Golf GTI Clubsport S sicherlich kein günstiges Vergnügen wird. Dieser Aspekt sollte sich aber relativieren, weil aufgrund der geringen Stückzahl eine eingebaute Wertsteigerung quasi mitgeliefert werden dürfte. Also GTI-Fans – worauf wartet Ihr noch?

Bildquelle: Volkswagen