



GTI | 50





Golf III GTI



Golf I GTI



Golf II GTI



Golf IV GTI



Golf V GTI



Golf VI GTI



Golf VII GTI

Golf VIII GTI Clubsport EDITION 50²

Golf VIII GTI¹

1. Golf GTI – gecombineerd brandstofverbruik: 7,3–7,0 l/100 km; gecombineerde CO₂-emissies: 166–160 g/km; CO₂-klasse: F.

2. Golf GTI Clubsport EDITION 50 – gecombineerd brandstofverbruik: 7,9–7,6 l/100 km; gecombineerde CO₂-emissies: 179–173 g/km; CO₂-klasse: G–F.

50 JAAR GTI

"GTI is een lifestyle."

Beste lezers,

50 jaar GTI – wat een feest! Die drie letters staan voor een lifestyle – een mix van sportiviteit, stijl en understatement. Dit gevoel is de afgelopen decennia alleen maar versterkt, zoals de modellen die het ‘GTI’-embleem in de grille hebben ook steeds hoogstaandere technologie hebben gekregen. Van de allereerste Golf GTI met zijn rood omlijste grille en een vermogen van 110 pk tot het Golf GTI Clubsport EDITION 50¹ jubileummodel met zijn adaptieve onderstelregeling, sperdifferentieel en een vermogen dat inmiddels 239 kW (325 pk) bedraagt.

De GTI is een legende, ongeacht de aandrijflijn. Het is een fenomeen dat in al zijn facetten een belangrijk onderdeel vormt van het DNA van Volkswagen. Het spreekt dus voor zich dat we dit succesverhaal met golfbalpookknoppen, ruitjesbekleding en andere opvallende details gaan voortzetten, met behoud van alle kenmerken die er voor zorgen dat liefhebbers over de hele wereld de modellen met deze drie letters zo waarderen. In 2026 introduceren we de ID. Polo GTI², onze eerste volledig elektrische GTI. Ik kan u verzekeren dat deze auto qua rijplezier, emotie en innovatiekracht naadloos aansluit op datgene dat zijn voorgangers bewerkstelligden. Het wordt de GTI-kers op de taart in een jubileumjaar dat we bij Volkswagen uitgebreid vieren – samen met onze fantastische, wereldwijde GTI-community.

Veel leesplezier!



Thomas Schäfer



Thomas Schäfer, lid van de Raad van Bestuur van Volkswagen AG, hoofd van de Brand Group Core en CEO van het merk Volkswagen.

Inhoudsopgave

	Het ontstaan van de GTI	07
Golf I GTI		09
	Het GTI design-DNA	11
Golf II GTI		13
	De GTI-motor	15
Golf III GTI		17
	Het GTI-onderstel	19
Golf IV GTI		21
	Golf GTI in de autosport	23
Golf V GTI		27
	GTI concept cars	29
Golf VI GTI		31
	De coureurs	33
	Het GTI-gamma	35
Golf VII GTI		37
	De ID. Polo GTI ²	39
Golf VIII GTI ³		41
	GTI-community	43

1. Golf GTI Clubsport EDITION 50 – gecombineerd brandstofverbruik: 7,9–7,6 l/100 km; gecombineerde CO₂-emissies: 179–173 g/km; CO₂-klasse: G–F.
2. ID. Polo GTI – nagenoeg productierijpe concept car.
3. Golf GTI – gecombineerd brandstofverbruik: 7,3–7,0 l/100 km; gecombineerde CO₂-emissies: 166–160 g/km; CO₂-klasse: F.

HET ONTSTAAN VAN DE GTI

Geheime operatie 'Sport Golf'

Het Wolfsburg van de jaren '70: terwijl Led Zeppelin en Pink Floyd de hitlijsten en stadions domineren, werkte een klein, rebels team bij Volkswagen aan iets baanbrekend nieuws. Het doel? De ontwikkeling van een nadrukkelijk sportieve Golf, met pure sportiviteit voor een schappelijke prijs. Codenaam: 'Sport Golf'.



Missie volbracht: persintroductie van de Golf GTI in juni 1976 op de Hockenheimring.

Het 'Sport Golf'-team bestond uit ingenieur Alfons Löwenberg, onderstelspecialist Herbert Horntrich, hoofd ontwikkeling Hermann Hablitzel, marketingspecialist Horst-Dieter Schwittlinsky en PR-directeur Anton Konrad. De vijf Volkswagen-medewerkers kwamen bij één van hen thuis samen en zaten al snel op één lijn: ze wilden een krachtig gemotoriseerde Golf creëren die betaalbaar en snel was, en voldeed aan de eisen van de FIA, de internationale autosportbond. Als eerste stap bouwden ze een prototype op basis van de eveneens nieuwe Scirocco, die veel onderdelen met de Golf deelde, met een vermogen van 74 kW (100 pk) en een imposant uitlaatgeluid. Al snel volgde een meer realistische versie, die werd gepresenteerd aan het hoofd van de ontwikkelingsafdeling van Volkswagen, professor Ernst Fiala. Zijn oordeel was kort en krachtig: "Jullie zijn gek."

Het 'Sport Golf'-team liet zich echter niet uit het veld slaan en ging door met de werkzaamheden; nog steeds in het geheim, nog steeds op basis van de Scirocco. Elk detail werd onder de loop genomen en verbeterd. Er werd flink getest, wat veel tijd in beslag nam. In het voorjaar van 1975 stelde het team de vernieuwde Sport

Golf in Scirocco-vermomming voor aan de directie, op het testcircuit van Volkswagen in Ehra-Lessien. Zelfs Fiala was nu onder de indruk. Eind mei volgde de officiële ontwikkelingsopdracht. Het project kwam daarmee in een stroomversnelling. Er werden zes prototypes gebouwd. Eén ervan werd in de zomer van 1975 als pace car ingezet op de Nürburgring en trok daarbij de aandacht van de toeschouwers. Hoe kon een Golf zo snel zijn?

In september 1975 was het dan zover: op de IAA maakte de allereerste Golf GTI zijn debuut – met 81 kW (110 pk), een rood omlijste grille en sportstoelen met ruitjesbekleding. Bezoekers reageerden zeer enthousiast. De marktintroductie volgde in 1976. De vraag was veel groter dan verwacht: in plaats van de geplande 5.000 exemplaren werden er in het eerste jaar tienduizenden GTI's verkocht. Niet vreemd ook, want het model was zeer sportief, betaalbaar en sprong ook nog eens redelijk spaarzaam met brandstof om. Nu, vijf decennia later, staat de 239 kW (325 pk) sterke Golf GTI Clubsport EDITION 50' klaar om de volgende vijftig jaar GTI in te luiden.

1. Golf GTI Clubsport EDITION 50 – gecombineerd brandstofverbruik: 7,9–7,6 l/100 km; gecombineerde CO₂-emissies: 179–173 g/km; CO₂-klasse: G–F.



Volkswagen-ingenieur Löwenberg bij de Golf I GTI.



Het Golf I GTI prototype als pace car op de Nürburgring (1975).

GOLF I GTI

Van Oorsprong tot Icoon

HISTORIE

Het verhaal van de Golf GTI begon op de Nürburgring. In de zomer van 1975 werd een prototype van de sportieve hatchback ingezet als pace car. Toeschouwers vroegen zich af waarom deze Volkswagen zo hard ging. Op de portieren stond het opschrift 'GOLF', maar de naam GTI was toen nog niet bekendgemaakt. De later zo kenmerkende zwarte strepen boven de dorpels waren echter al een feit.

Een paar weken later onthulde Volkswagen in Frankfurt op de Internationale Automobil-ausstellung (IAA) als wereldprimeur een studiemodel dat een voorbode was van de Golf GTI. De auto had een topsnelheid van 182 km/u en er ontstond direct een enorme vraag naar het nieuwe model – iedereen wilde deze compacte sportwagen hebben, zo leek het. In juni 1976 werd de 81 kW (110 pk) sterke Golf GTI bij onze oosterburen op de markt gebracht met een prijs van 13.850 Duitse mark, en andere markten volgden. Aanvankelijk was een oplage van 5.000 exemplaren gepland, om daarmee de ontwikkelingskosten terug te verdienen. Maar het liep heel anders: in plaats van die 5.000 werden er in totaal liefst 461.700 Golfs GTI van de eerste generatie gebouwd, met als hoogtepunt de 'Golf GTI Special Model' special edition, ook wel bekend als de 'Pirelli GTI' – met een vermogen van 82 kW (112 pk).

GTI-HIGHLIGHTS

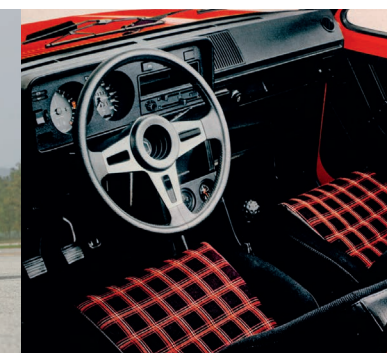
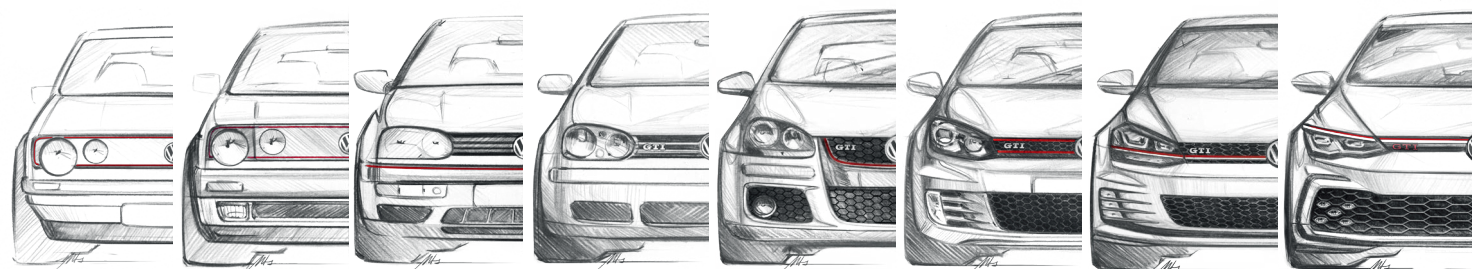
Rood in de zwarte radiatorgrille. In 1976 slaagden de designers erin om de Golf I met slechts enkele slimme aanpassingen om te toveren tot een opvallende GTI. Bijvoorbeeld met een rood omlijste grille. Ook de Golf II GTI kreeg zo'n grille. Bij de derde generatie was de rode strip enkel te vinden op de bumper van de 'GTI 20 Jahre' special edition, terwijl alle andere Golf III GTI-uitvoeringen het zonder moesten doen, net als bij de ingetogen vormgegeven Golf IV GTI. Bij de Golf V GTI keerde de rode omlijsting rond de grille weer terug, om daarna voorgoed een belangrijk onderdeel te blijven van het GTI-DNA. De huidige Golf GTI draagt deze lijn boven de grille. En als hij is uitgerust met IQ.LIGHT inclusief LED matrixkoplampen, loopt de rode bies ook door in de behuizing daarvan.

GTI-PASSIE

'Hotel California' was de soundtrack van 1976. De Eagles droegen met dit nummer een levensgevoel uit over de gehele wereld. En dat terwijl 'Hotel California' nuchter beschouwd niet meer was dan een paar noten en woorden, en de eerste Golf GTI feitelijk bestond uit 780 kilo aan metaal en kunststof. Toch maakten de details zowel het nummer als de sportieve hatchback legendarisch. Bij de Golf GTI was dat het samenspel van een sportief afgesteld onderstel, een pittige motor, een laag gewicht en het speciale design met onmiskenbare GTI-kenmerken. Wat bijvoorbeeld te denken van de zwarte wielkastverbreeders, zwarte dubbele strepen boven de dorpels, zwarte bumpers, achterraut met zwarte omlijsting, rode grille-omlijsting, sportstoelen met ruitjesbekleding, pookknop in de vorm van een golfbal en het sportief gestijld stuurwiel. Zo ontstaan iconen.



4 cilinders, 8 kleppen
Atmosferische 1,6-liter en 1,8-liter motoren
81 kW (110 pk) en 82 kW (112 pk)
Topsnelheid: 182 km/u tot 186 km/u
461.700 exemplaren geproduceerd



HET GTI DESIGN-DNA

Een GTI herken je direct



In dit interview analyseert Andreas Mindt, hoofddesigner bij Volkswagen, de visuele kracht van het GTI-concept.

Hoe moet een GTI eruitzien?

"In mijn optiek moet je een echte GTI direct kunnen herkennen, ook van veraf. Het design hoeft niet over-the-top of agressief te zijn. Dit model is simpelweg aanwezig – heel zelfverzekerd, op een relaxte manier. Je ziet de verhoudingen, de wielen, de visuele stabiliteit – zijn postuur – en je weet: deze auto is klaar om er vandoor te gaan. Een GTI moet er altijd sportief uitzien, maar nooit op een overdreven manier. Het is een auto voor dagelijks gebruik met een zeer bijzondere uitstraling."

Wat maakte de Golf I GTI tot een icoon?

"De Golf I GTI was succesvol omdat hij nooit probeerde om exclusief te zijn. Het was een auto voor mensen die van autorijden hielden, maar ook een auto nodig hadden die praktisch gebruiksgemak bood. Je kon er uitstekend dagelijks mee op pad gaan, vrienden meenemen en er de boodschappen mee doen. Maar op een bochtige provinciale weg veranderde hij vervolgens plots in een hele spannende auto. Deze combinatie van eigenschappen was indertijd nieuw, en zorgt ervoor dat liefhebbers vandaag-de-dag nog steeds een zwak voor dit model hebben."

De rode grilleomlijsting is typisch GTI. De elektrische ID. Polo GTI¹ heeft echter geen grille nodig. Is er dan ook geen ruimte meer voor die rode streep?

"Welnu, de rode streep maakte eigenlijk nooit echt deel uit van de grille zelf. Het is een kenmerk van de GTI, een visuele highlight. Bij een elektrische auto kun

je die oude oplossing niet zomaar toepassen – dat zou vreemd overkomen. De vraag is dus: op welke plek kun je dit accent vandaag-de-dag toepassen? We hebben niet gekozen voor nostalgie, maar voor een moderne interpretatie die nog steeds duidelijk 'GTI' uitstraalt."

Had je de GTI-versie al in gedachten toen je de nieuwe ID. Polo¹ ontwierp?

"Absoluut. Een GTI kan niet aan het einde van het proces worden toegevoegd. Het basismodel moet vanaf het begin de juiste verhoudingen en architectuur hebben. Als je dat in een vroeg stadium goed doet, is de GTI-versie een volkomen natuurlijke toevoeging – alsof hij er altijd al geweest is."

Welke Golf GTI uit het verleden vind je persoonlijk het meest aantrekkelijk?

"Dat vind ik altijd een lastige vraag. De eerste Golf GTI maakt indruk met zijn eenvoud en eerlijkheid. En de tweede generatie verdient veel respect omdat hij dit idee heeft omgezet in iets blijvends. Samen definiëren deze twee modellen echt waar de letters GTI voor staan."

1. ID. Polo GTI / ID. Polo – nagenoeg productierijpe concept car.
2. Golf GTI Clubsport EDITION 50 – gecombineerd brandstofverbruik: 7,9-7,6 l/100 km; gecombineerde CO₂-emissies: 179-173 g/km; CO₂-klasse: G-F.



Andreas Mindt en de nieuwe Golf GTI Clubsport EDITION 50²

GOLF II GTI

Begin van de evolutie

HISTORIE

Vanaf 1984 zette de tweede Golf GTI de filosofie van het sportieve compacte model naadloos voort. In het achtste jaar uit de GTI-historie hadden de uiterlijke kenmerken al een iconische status bereikt: de zwarte wielkastverbreeders, zwarte voorspoiler, de achterraut met zwarte omlijsting, zwarte hemelbekleding en de rode rand rond de grille. Een perfecte match daarbij: de kleur Marsrood en later Tornadorood. Met 82 kW (112 pk) bood de nieuwe GTI aanvankelijk hetzelfde vermogen als zijn voorganger. Vanaf 1985 leverden klanten die voor één van de eerste katalysators kozen 4 kW (5 pk) in. Maar er lag al meer vermogen in het verschiet.

In 1986 voegde Volkswagen een technische innovatie toe aan het GTI-gamma: een 16-kleps motor. In de versie zonder katalysator was deze motor goed voor een vermogen van 102 kW (139 pk) en een topsnelheid van 208 km/u. Zelfs de Golf GTI 16V mét katalysator – die 95 kW (129 pk) leverde – had vanaf 1987 een topsnelheid van 200 km/u. ABS was voor het eerst als optie verkrijgbaar. In 1990 bracht een zogeheten G-lader het vermogen van de Golf GTI G60 met geregelde katalysator naar 118 kW (160 pk), bij een topsnelheid van 216 km/u. De één miljoenste Golf GTI werd in november 1990 gebouwd en daarmee was het de meest succesvolle compacte sportwagen ter wereld.

GTI-HIGHLIGHTS

Een stuur moet perfect in de hand liggen – zoals dat van de eerste Golf GTI. Zijn drie spaken en het diepe hart met Wolfsburg-embleem zorgden ook voor een coole uitstraling. Hetzelfde gold voor de gefacelifte versie van de Golf I met zijn vier ronde claxonknoppen. De Golf II GTI zette deze traditie naadloos voort. Bij de derde GTI debuteerden de rode sierstiksels op de lederen bekleding – een accent dat sindsdien terug te vinden is op de stuurwielen van de GTI-modellen. Vanaf de vijfde generatie prijkt bij elk stuur ook het GTI-embleem op de middelste spaak.

GTI-PASSIE

In 1984 behoorde 'Thriller' van Michael Jackson tot de meest succesvolle albums – en het is nog steeds het best verkochte album aller tijden. In de autowereld had de Golf GTI inmiddels een permanente plek veroverd in de hitlijsten. Ook de tweede generatie was een groot succes, omdat zijn uitgebalanceerde wegligging nagenoeg onverslaanbaar was. Een kenmerk van de GTI uit die tijd: bij lastwisselingen in krappe, snelle bochten kwam het binnenste achterwiel even los van de grond. De GTI stuurde vervolgens de bocht in met prestaties die uitzonderlijk waren voor een compacte auto.



Golf II GTI, 4 cilinders, 8 en 16 kleppen
 Atmosferische 1,8-liter motor met G-lader
82 kW (112 pk) / 79 kW (107 pk) / 95 kW (129 pk)
102 kW (139 pk) / 118 kW (160 pk)
Topsnelheid: 186 km/u tot 219 km/u
 628.000 exemplaren geproduceerd



DE GTI-MOTOR

Revolutie en evolutie

Toen de eerste Golf GTI in 1976 op de markt kwam, was er sprake van een kleine revolutie: onder de motorkap huisde een 1,6-liter viercilindermotor met een vermogen van 81 kW (110 pk) en een koppel van 137 Nm. Daarmee was hij licht, krachtig en klaar om de compacte klasse op zijn grondvesten te doen schudden. Het geheim? De sportieve motor die de Golf transformeerde van een alledaagse compacte auto in een compacte sportwagen. Nog altijd is het GTI-logo een belofte: dynamiek voor iedereen.

De belangrijkste technische innovatie bij de eerste generatie was de viercilinder injectiemotor met een nieuw Bosch K-Jetronic-systeem, dat niet alleen voor meer vermogen zorgde, maar ook de efficiëntie verbeterde en de uitstoot verminderde. Voor elke GTI-generatie werd de aandrijftechnologie consequent doorontwikkeld – en daarmee nam ook het vermogen toe. Van 81 kW (110 pk) naar 110 kW (150 pk) en vervolgens naar 147 kW (200 pk). Sinds 2004 zijn alle GTI-modellen uitgerust met krachtige viercilinder turbomotoren (up! GTI: driebcilinder turbomotor). Tegenwoordig haalt zelfs de basisversie van de huidige Golf GTI¹ een indrukwekkend vermogen van 195 kW (265 pk) uit zijn ultramoderne 2,0-liter turbomotor. De directe injectie en variabele kleptiming zorgen voor

een maximale efficiëntie, terwijl de automatische DSG-transmissie razendsnel van verzet wisselt. Desgewenst kan de bestuurder handmatig ingrijpen met behulp van de schakelpaddles aan het stuur. Ondanks alle technische vooruitgang is de Golf GTI tijdens de talloze evolutiestadia altijd trouw gebleven aan het oorspronkelijke concept met een sportieve, voorin geplaatste motor, vrijwel altijd in combinatie met voorwiel aandrijving. En met een totaalpakket dat zowel op weg richting de opera als op de Nürburgring weet te overtuigen. Dit alles maakt van de GTI de belichaming van een sportieve 'hot hatch'. Enkel met de Golf II GTI G60 syncro waagde Volkswagen zich kortstondig aan vierwiel aandrijving.

Vandaag-de-dag zijn er drie GTI-uitvoeringen met verschillende prestatie-niveaus beschikbaar: de huidige Golf GTI¹ levert een vermogen van 195 kW (265 pk) en een koppel van 370 Nm, sprint in 5,9 seconden van 0 naar 100 km/u en heeft een topsnelheid van 250 km/u. Nog sportiever is de Golf GTI Clubsport² (niet in Nederland leverbaar) met 221 kW (300 pk) en 400 Nm, terwijl het jubileummodel, de Golf GTI Clubsport EDITION 50³, met liefst 239 kW (325 pk), 420 Nm en een topsnelheid van 270 km/u een nieuwe prestatie maatstaf zet. Overigens is het maximale koppel in 50 jaar meer dan verdrievoudigd – daarmee blijft de Golf GTI de sportieve gangmaker in het C-segment.

- 1. Golf GTI – gecombineerd brandstofverbruik: 7,3–7,0 l/100 km; gecombineerde CO₂-emissies: 166–160 g/km; CO₂-klasse: F.
- 2. Golf GTI Clubsport – gecombineerd brandstofverbruik: 7,6–7,3 l/100 km; gecombineerde CO₂-emissies: 174–166 g/km; CO₂-klasse: F.
- 3. Golf GTI Clubsport EDITION 50 – gecombineerd brandstofverbruik: 7,9–7,6 l/100 km; gecombineerde CO₂-emissies: 179–173 g/km; CO₂-klasse: G–F.



GOLF III GTI

Tijdperk van understatement

HISTORIE

De Golf III GTI¹, die werd geïntroduceerd in 1991, heeft een ingetogen, maar evengoed sportief design. Met zijn zwarte wielkastverbreeders en dorpellijsten, zwarte spoilers, lichtmetalen velgen in Le Mans- of Monte Carlo-design en dubbele uitlaat is het overduidelijk een GTI. Het sportonderstel verlaagt de carrosserie op subtiële wijze. Een opvallend kenmerk: de koplampen. Ze zijn een nieuwe interpretatie van het dubbele koplampdesign van de eerste en tweede generatie van de Golf GTI. Bij deze versie zijn alle lichtfuncties echter geïntegreerd in één koplampunit. Het is één van de vele aerodynamische features die de GTI efficiënter en sneller maakten. De dakspoiler verminderde ongewenste luchtwervelingen aan de achterzijde.

Met het oog op prestaties startte de Golf III GTI met 85 kW (115 pk), afkomstig van een 2,0-liter tweekleps viercilindermotor die zijn vermogen via de voorwielen op het asfalt overbracht. Dankzij de verfijnde aerodynamica zorgde dit voor een topsnelheid van 196 km/u. In 1993 debuteerde de nieuwe Golf GTI 16V met een vermogen van 110 kW (150 pk), een topsnelheid van 215 km/u en een acceleratie van 0 tot 100 km/u in slechts 8,7 seconden. In 1996 werd het GTI-gamma verder uitgebreid met een 81 kW (110 pk) sterke turbodiesel. In datzelfde jaar introduceerde Volkswagen de GTI 20 Jahre special edition, het eerste jubileummodel in de geschiedenis van de GTI.

GTI-HIGHLIGHTS

Het is misschien wel de beroemdste pookknop ter wereld: de golfbal van de Golf I GTI. Hij was ook te vinden in sommige versies van de tweede-generatie GTI. Bij de derde Golf GTI creëerden de Volkswagen-designers voor de GTI 20 Jahre-uitvoering één van de mooiste golfbal-pookknoppen ooit. De bovenste helft was bekleed met zwart leder, de onderste helft was gemaakt van aluminium. Hetzelfde concept werd toegepast bij de GTI 25 Jahre special edition op basis van de Golf IV GTI en in aangepaste vorm ook bij de Edition 30 (Golf V GTI) en GTI Edition 35 (Golf VI GTI) jubileummodellen. Maar zelfs iconen evolueren: tegenwoordig is de pookknop veel kleiner en wordt de versnellingsbak van de GTI bediend met behulp van shift-by-wire-technologie. Daarmee verloopt het schakelen namelijk sneller dan wie dan ook dat zou kunnen met de iconische golfbal.



1. Golf GTI – gecombineerd brandstofverbruik: 7,3–7,0 l/100 km; gecombineerde CO₂-emissies: 166–160 g/km; CO₂-klasse: F.

GTI-PASSIE

Streaming was in 1991 nog toekomstmuziek. Er werden dat jaar maar liefst 15 miljoen exemplaren verkocht van Bryan Adams' single '(Everything I Do) I Do It For You'. Drie jaar later rolde bij Volkswagen de 15 miljoenste Golf van de band, waarvan meer dan een miljoen GTI's. In 1996, toen de Golf GTI zijn 20e verjaardag vierde, veroverden de Spice Girls de wereld. In de Golf GTI 20 Jahre special edition konden de inzittenden naar ze luisteren via de radio, de cassettespeler of de CD-wisselaar. De visuele kenmerken van deze jubileum-GTI: rode biezen in de bumpers, rode GTI-signatuur, getinte achterlichten en richtingaanwijzers alsmede 16 inch BBS-velgen die zicht boden op de rode remklauwen. Binnenin waren de sportstoelen voorzien van geruite middenbanen in de kleuren rood, zilvergrijs en zwart, in combinatie met een rood GTI-logo. Ook in het rood uitgevoerd: de stiksels op het stuur en de pookhoes, aangevuld met een GTI-embleem op de iconische golfbalvormige pookknop. Deze aandacht voor detail blijft tot op de dag van vandaag kenmerkend voor de GTI.



Golf III GTI, vier cilinders, acht en zestien kleppen
 Atmosferische 2,0-liter motor, 1,9-liter turbodiesel
benzine: 85 kW (115 pk) / 110 kW (150 pk)
diesel: 81 kW (110 pk)
Topsnelheid: 193 km/u tot 215 km/u
 327.000 exemplaren geproduceerd



HET GTI-ONDERSTEL

Lichtvoetige krachtpatsters

Sinds 1976 staat de Golf GTI voor puur rijplezier – niet in de laatste plaats dankzij zijn onderstel. De allereerste GTI bracht zijn vermogen al op een veilige manier over op de weg in een periode waarin ABS en ESP nog toekomstmuziek waren. De combinatie van een McPherson-type vooras, een lichtgewicht torsieas achter, stabilisatorstangen, een onderstelverlaging en een sportieve afstelling zorgde voor een lichtvoetig en stabiel rijgedrag. Juist deze prestaties – een maximale wendbaarheid en neutrale wegligging met een optimale controle – zijn tot op de dag van vandaag kenmerkend voor elke GTI.

Bij elke generatie beschikte het GTI-onderstel over state-of-the-art techniek: ABS, ESP, sperdifferentiëlen en moderne regelsystemen zorgden ervoor dat de compacte, sportieve hatchback steeds beter reed. Tegenwoordig is de Golf GTI¹ uitgerust met een zeer geavanceerde multilink achteras. De Golf GTI Clubsport EDITION 50² beschikt zelfs over een adaptief DCC onderstel met de mogelijkheid om zelf rijstanden te selecteren, waaronder - voor de liefhebbers van het echte werk - een Nürburgring-modus. Hoe groot het potentieel van de huidige Golf GTI is, werd in 2025 duidelijk door Volkswagens test- en ontwikkelingscoureur Benjamin Leuchter. Met een prototype van de Golf GTI Clubsport EDITION 50 klokte hij op de Nürburgring-Nordschleife een tijd van 7:46:125 minuten. Daarmee verbrak Leuchter alle records die ooit op de Nürburgring door productie-modellen van Volkswagen waren neergezet.

Het onderstel van de huidige Golf GTI-modellen kenmerkt zich vooral door drie aspecten: een progressieve besturing die voor nog meer sportiviteit zorgt, sperdifferentiëlen op de vooras voor optimale grip en de Vehicle Dynamics Manager, die alle systemen op slimme wijze met elkaar verbindt. Het resultaat? Een wegligging die de maatstaf vormt, en die normaliter alleen aanzienlijk duurdere sportwagens bieden. In een tijdsbestek van een halve eeuw is één van de meest geavanceerde sportonderstellen ter wereld ontstaan. Zoals de redactie van het Duitse tijdschrift 'Gute Fahrt' het in 1982 al samenvatte: "De wegligging van de compacte auto is volkomen in balans. Dit is ongetwijfeld één van de geheimen achter het succes van de GTI. Iedereen kan meteen overweg met deze voorspelbare en wendbare Golf. De gewichtsverdeling van de voorwielaangedreven auto en de precieze, directe besturing zorgen voor een nauwkeurig en erg plezierig rijgedrag."

1. Golf GTI – gecombineerd brandstofverbruik: 7,3–7,0 l/100 km; gecombineerde CO₂-emissies: 166–160 g/km; CO₂-klasse: F.
2. Golf GTI Clubsport EDITION 50 - gecombineerd brandstofverbruik: 7,9–7,6 l/100 km; gecombineerde CO₂-emissies: 179–173 g/km; CO₂-klasse: G–F.



GOLF IV GTI

Stijlicoon en keerpunt

HISTORIE

De Golf IV wordt tot op de dag van vandaag terecht beschouwd als een stijlicoon. Hartmut Warkuß, jarenlang hoofd van de designafdeling bij de Volkswagen Groep, was verantwoordelijk voor het uitgebalanceerde en puristische design-DNA dat stilistisch de basis vormde voor de Volkswagens van de toekomst. Tegelijkertijd maakte de vierde generatie van de Golf – en daarmee ook de vierde GTI¹ – een enorme sprong voorwaarts op technologisch gebied. Dit uitte zich onder meer in de uitzonderlijke kwaliteit van de carrosserie en het interieur.

Ook de nieuwe GTI-motoren waren hightech. Kopers hadden de keuze uit een 1,8-liter turbo-benzinemotor met 110 kW (150 pk) en een 2,3-liter vijfcilindermotor met eveneens 110 kW (150 pk). Met beide motoren haalde de Golf IV GTI een topsnelheid van 218 km/u. In 2000 werd het vermogen van de V5-motor verhoogd naar 125 kW (170 pk), en steeg de topsnelheid naar 224 km/u. Ook was er weer een turbodieselmotor beschikbaar, aanvankelijk met een vermogen van 81 kW (110 pk) en vervolgens met 85 kW (115 pk), 96 kW (130 pk) en uiteindelijk met 110 kW (150 pk). In 2001 bereikte de Golf IV GTI op prestatiegebied zijn hoogtepunt met de 132 kW (180 pk) sterke turbo-benzinemotor in de 25 Jahre GTI special edition. Het betekende een keerpunt in de geschiedenis van de GTI, omdat hiermee definitief het tijdperk van de Golf GTI-modellen met turbomotor werd ingeluid.

GTI-HIGHLIGHTS

In 1983 debuteerde de Golf GTI special edition – een soort Golf I GTI waaraan de beste ingrediënten waren toegevoegd. Een ervan: de 14 inch lichtmetalen velg met letters in reliëf, waaronder de P van Pirelli. Liefhebbers gaven de speciale uitvoering meteen de bijnaam 'Pirelli GTI'. Het was het begin van een traditie die tal van bijzondere GTI-velgen heeft opgeleverd, zoals de speciale BBS-versie van de GTI 20 Jahre en het gepolijste BBS-exemplaar onder de GTI 25 Jahre. De hoefijzervormige spaken van deze twee velgtypes werden in 2004 opnieuw geïnterpreteerd door de ontwerpers van de Golf V GTI, wat resulteerde in de bekende 18 inch lichtmetalen 'Detroit'-velg. Al meer dan twintig jaar worden er wielen geproduceerd die als opvolgers van dit iconische wiel gezien kunnen worden. De nieuwste variant: de 19 inch lichtmetalen 'Queenstown'-velg onder de huidige Golf GTI.



1. Golf GTI – gecombineerd brandstofverbruik: 7,3–7,0 l/100 km; gecombineerde CO₂-emissies: 166–160 g/km; CO₂-klasse: F.

GTI-PASSIE

'Harry Potter en de Steen der Wijzen' en 'The Lord of the Rings – The Fellowship of the Ring' waren de meest succesvolle films van 2001. Eén van de meest succesvolle auto's uit die periode was de Golf, waarvan toen al meer dan twintig miljoen exemplaren waren gebouwd. Ter gelegenheid van het 25-jarig bestaan van de GTI bracht Volkswagen in 2001 een exclusieve special edition van de wereldwijde bestseller op de markt. De productie van deze uitvoering – volgens veel liefhebbers één van de mooiste GTI's ooit dankzij het cleane design en opvallende accenten als de hoogglans gepolijste 18 inch lichtmetalen BBS-velgen – was gelimiteerd tot 3.000 exemplaren. Met zijn koppellijke turbomotor en sportief afgestelde onderstel liet hij zien hoeveel potentieel de GTI na 25 jaar nog steeds in zich had.



Golf IV GTI, 4 cilinders, 16 kleppen
5 cilinders met 10 en 20 kleppen

1,8-liter turbo-benzinemotor, atmosferische 2,3-liter motor, 1,9-liter turbodiesel

**benzinemotoren: 110 kW (150 pk),
125 kW (170 pk), 132 kW (180 pk)**

**dieselmotoren: 81 kW (110 pk), 85 kW (115 pk),
96 kW (130 pk), 110 kW (150 pk)**

Topsnelheid: 193 km/u tot 224 km/u

164.900 exemplaren geproduceerd



DE GOLF GTI IN DE AUTOSPORT

Thuis op het circuit

Al snel na zijn introductie veroverde de eerste Golf GTI niet alleen de harten van autoliefhebbers, maar ook de circuits en rallyproeven wereldwijd. Bij de ontwikkeling van de Golf GTI was al rekening gehouden met homologatie volgens de internationale voorschriften van de FIA (Fédération Internationale de l'Automobile). En op 1 november 1976 was het zover: de Golf GTI werd door de FIA goedgekeurd voor autosportdeelname op basis van Test Sheet J van de International Automobile Sport Code voor categorie 1 tot en met 5 auto's.

GTI in de toegankelijke autosport

Al in 1977 debuteerde de Golf in zijn eigen GTI-merken-cup, die meteen een publiekstrekker werd. Zowel de auto's als de coureurs trokken de aandacht van het publiek. Zo wist Walter Struckmann uit Hannover in het seizoen 1978 bijvoorbeeld de tien races die deel uitmaakten van het kampioenschap allemaal op zijn naam te zetten. Ook in Nederland was er een GTI-cup, met de bekende oud-coureur Gijs van Lennep als coördinator. In de VS werd een vergelijkbare merken-cup opgezet, onder de naam 'Rabbit Cup', als afgeleide van de naam die de Golf daar droeg. Tot op de dag van vandaag is de zeer lichte eerste-generatie Golf GTI een populaire keuze voor heuvelklimraces over de gehele wereld.



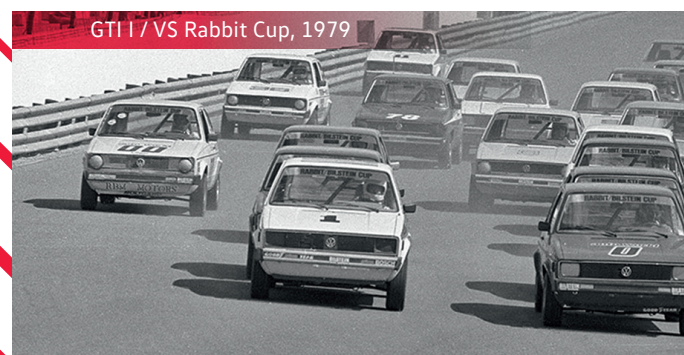
GTI I / GTI Cup 1979



GTI I / Rallye Boucles de Spa, 1979



GTI I / Hunsrück Rally, 1981



GTI I / VS Rabbit Cup, 1979



GTI I / Duits Rallykampioenschap, 1981

GTI in de rallysport

Ook in de rallysport groeide de Golf GTI uit tot een vaste waarde. Uitvoeringen als de Groep 4 Golf GTI ‘Pierburg’ maakten in de jaren ‘80 indruk in het Wereldkampioenschap Rally. Bovendien wonnen Alfons Stock en Paul Schmuck in 1981 het Duits Rallykampioenschap in een grasgroene eerste-generatie Golf GTI. En met de Golf GTI 16V pakten Kenneth Eriksson en Peter Diekmann in 1986 de titel in het FIA WK Rally voor Groep A-auto's.

GTI op het circuit

Daarnaast maakte de GTI met tal van kampioenschapstitels ook indruk op het circuit. Een voorbeeld is het TCR-kampioenschap. Het in 2015 geïntroduceerde TCR-reglement combineerde racen op topniveau met techniek die was gebaseerd op die van de serieproductie-modellen. In aanmerking kwamen vier- en vijfdeurs carrosserievarianten met 2,0-liter benzine- of diesel-motoren, die uitsluitend door privéteams werden ingezet. Naast de wereldwijd uitgedragen ‘TCR International Series’ organiseerden tal van nationale autosport-organisaties ook TCR-kampioenschappen. De Golf GTI TCR behoort tot de meest succesvolle toerwagens ooit. In het internationale TCR-kampioenschap veroverden Stefano Comini (2016) en Jean-Karl Vernay (2017) beide de rijderstitel, gevolgd door successen in de TCR Asia- (2016 & 2017) en TCR Middle East-kampioenschappen (2018). In 2019 behaalden Benjamin Leuchter en Johan Kristoffersson met de Golf GTI TCR op de Nürburgring-Nordschleife twee indrukwekkende zeges in de FIA World Touring Car Cup (WTCR).



GTI VIII, 24 Uur van de Nürburgring, 2025

GTI tijdens de 24 Uur van de Nürburgring

Telkens weer maakt de Golf GTI indruk tijdens de legendarische 24-uursrace op de Nürburgring. Bij deze endurance-klassieker is de Golf GTI de meest succesvolle auto in de twee ‘Productietoerwagens Groep 1’ en ‘Toerwagens Groep 2 tot 1.600 cc’ categorieën. De successen op de Nürburgring duren tot op de dag van vandaag voort. In 2025 behaalde Benjamin Leuchter samen met Johan Kristoffersson, Heiko Hammel en Nico Otto met de 291 kW (397 pk) sterke Golf GTI Clubsport 24h voor de tweede achtereenvolgende keer de overwinning in de AT3-klasse voor auto's die rijden op alternatieve brandstoffen. In het algemeen klassement noteerde het viertal een uitstekende 24e plaats (in een veld van 135 deelnemende auto's). En dat smaakt naar nog meer met het oog op toekomstige 24-uursraces met de Golf GTI.



GTI II 16V / Wereldkampioenschap Groep A, 1986



GTI VII TCR / TCR-Series, 2017



GTI VIII Clubsport / 24-uursrace, 2024



GTI VI 24 / 24 Uur van de Nürburgring, 2011

GOLF V GTI

Comeback van de pure GTI

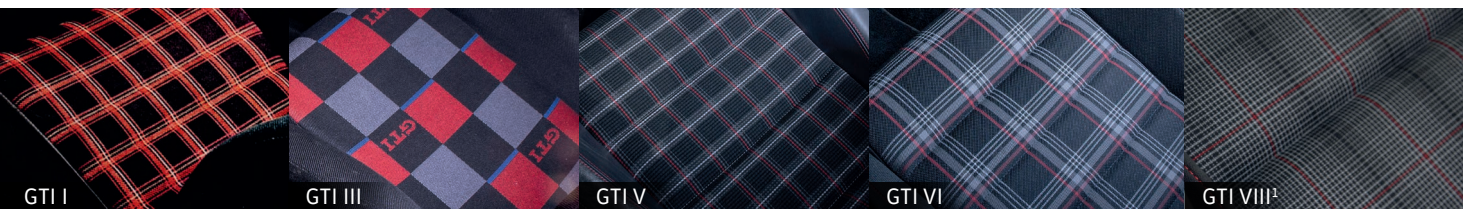
HISTORIE

In september 2004 presenteerde Volkswagen de vijfde generatie van de Golf GTI tijdens de Autosalon van Parijs, waarmee het GTI-concept duidelijk een nog sportievere weg in sloeg. De belangrijkste kenmerken: een aanscherpt design met een opvallende grille inclusief een nieuw, zwart honingraatpatroon die werd omlijst door een rode rand. Andere highlights waren de zwarte voorspoiler, zwarte side skirts, een dakspoiler in carrosseriekleur, dubbele verchroomde uitlaatpijpen, nieuwe sportstoelen, een hoogwaardig onderstel en een nieuwe turbomotor met een vermogen van 147 kW (200 pk). Met deze 2,0-liter accelereerde de handgeschakelde Golf GTI in 7,2 seconden naar 100 km/u (DSG: slechts 6,9 seconden). De topsnelheid bedroeg 235 km/u.

Ter gelegenheid van het 30-jarig jubileum van dit cultmodel werd in 2006 de 169 kW (230 pk) sterke Golf GTI Edition 30 op de markt gebracht. Dit vermogen van 230 pk kwam als volgt tot stand: voor elk jaar dat de GTI bestond, kreeg de motor één pk meer ten opzichte van de versie met 200 pk (147 kW). Opvallend detail: de zwarte 18 inch lichtmetalen 'Detroit'-velgen. De voorspoiler, achterbumper en side skirts waren in carrosseriekleur uitgevoerd, de achterlichten getint. De gedeeltelijk met leer beklede sportstoelen met middenbanen in de klassiek ogende 'Interlagos' ruitjesbekleding verfraaiden het interieur. Tot de uitrusting behoorde ook de pookknop in de vorm van een golfbal, de DSG-variant had een vergelijkbaar design. De snelste GTI tot dat moment haalde een topsnelheid van 245 km/u en accelereerde in slechts 6,8 seconden naar 100 km/u.

GTI-HIGHLIGHTS

Ook legendarisch: de sportstoelen met ruitjesmotief. Bij de vijfde Golf GTI werd deze stof als gezegd 'Interlagos' genoemd, en was te vinden op de middenbanen van de stoelen. Het was een moderne interpretatie van de iconische sportstoelen in de eerste Golf GTI, die deze ruitjesbekleding tot cult hadden verheven. De tweede-, derde- en vierde-generatie Golf GTI hadden overigens geen bekleding met een dergelijk motief. Met de komst van de vijfde Golf GTI werd de ruitjesbekleding weer een vast onderdeel van het GTI-DNA. Bij de huidige Golf GTI wordt deze bekleding 'Scale Paper' genoemd, en net als vijftig jaar geleden maakt hij deel uit van de standaarduitrusting.



1. Golf GTI – gecombineerd brandstofverbruik: 7,3–7,0 l/100 km; gecombineerde CO₂-emissies: 166–160 g/km; CO₂-klasse: F.

GTI-PASSIE

In 2007 voeren kapitein Jack Sparrow - gespeeld door Johnny Depp - en Elizabeth Swann - vertolkt door Keira Knightley - naar het einde van de wereld in de filmklassieker 'Pirates of the Caribbean'. Ongeveer een jaar voordat de productie van de vijfde Golf GTI-generatie werd beëindigd, onthulde Volkswagen de nieuwe Golf GTI Pirelli tijdens het legendarische GTI Treffen aan de Wörthersee. De bezoekers reageerden enthousiast, en vonden deze special edition met een vermogen van 169 kW (230 pk) en 'Pirelli'-velgen een geslaagde remake van de eerste Pirelli GTI. Dat model debuteerde in 1983, vlak voordat de productie van de eerste Golf GTI stopte, en heeft nog steeds een cultstatus bij de liefhebbers.



Golf V GTI, 4 cilinders, 16 kleppen
2,0-liter turbo-benzinemotor
147 kW (200 pk), 169 kW (230 pk)
Topsnelheid: 235 km/u tot 245 km/u
181.000 exemplaren geproduceerd



GTI-CONCEPT CARS

De mogelijkheden zijn eindeloos

Het GTI Treffen in het Oostenrijkse Reifnitz aan de Wörthersee is legendarisch. Eén van de hoogtepunten waren de GTI concept cars die Volkswagen speciaal voor het event ontwikkelde. De drie spectaculairste zijn de Golf GTI W12-650, Golf Design Vision GTI en GTI Roadster 'Vision Gran Turismo'. Deze eyecatchers weerspiegelden stuk voor stuk het enorme potentieel van de GTI.

Golf GTI W12-650

Iets buitengewoons durven doen, buiten de lijntjes kleuren en passie ontbranden – dat is van meet af aan de kern van het GTI-concept geweest. Geheel in lijn met deze filosofie presenteerde Volkswagen in mei 2007 aan de Wörthersee met de GTI W12-650 een Golf die uit een parallel universum leek te stammen. Nog nooit was een Golf zo krachtig, breed of snel. De typeaanduiding is alleszeggend: hij verwijst naar de W12-motor met een vermogen van 650 pk (477 kW). Het ontwikkelingsteam plaatste de 6,0-liter biturbomotor in lengterichting achter de bestuurder en voorpassagier, waarmee de GTI werd omgetoverd tot een sportwagen met middenmotor. De automatische transmissie met zes gangen bracht het indrukwekkende koppel van 750 Nm over op de achteras. Deze GTI sprintte in slechts 3,7 seconden van 0 naar 100 km/u, terwijl de naald van de snelheidsmeter in de Golf GTI W12-650 pas stopte bij 325 km/u.



GTI W12-650



Design Vision GTI



GTI Roadster



GTI Roadster

Golf Design Vision GTI

In 2013 betoverde Volkswagen liefhebbers met een Golf GTI concept car met sterke verwijzingen naar de autosport: de 370 kW (503 pk) sterke Design Vision GTI. Dit studiemodel was gebaseerd op de Golf VII GTI. Opvallende details waren de C-stijlen en dorpels, die door de designers als onafhankelijke carrosserie-elementen waren aangebracht om ruimte te creëren voor de grotere spoorbreedte en de 20 inch wielen. Onder de motorkap huisde een V6-motor met een cilinderinhoud van 3 liter en biturbotechniek. De TSI-krachtbron leverde een maximumkoppel van 560 Nm. Het vermogen werd via een DSG-transmissie en 4MOTION vierwielaandrijving op het asfalt gebracht. Deze GTI passeerde vanuit stilstand na slechts 3,9 seconden de 100 km/u-grens.

Golf GTI Roadster 'Vision Gran Turismo'

In 2014 smolten de virtuele en echte wereld samen in deze concept car van Volkswagen, die oorspronkelijk puur digitaal in bits en bytes was gecreëerd voor de Sony PlayStation® 3-klassieker 'Gran Turismo 6' ('GT6'). Deze virtuele GTI Roadster 'Vision Gran Turismo' bleek zo populair dat Volkswagen besloot om van deze Golf een echte, tastbare concept car te maken. De tweezitter werd aangedreven door de 3,0-liter V6 biturbomotor uit de Design Vision GTI. Deze leverde ook in dit model een vermogen van 370 kW (503 pk) en 560 Nm aan trekkracht, en was gekoppeld aan een zeventraps DSG-transmissie en 4MOTION vierwielaandrijving. Voor de overdracht op het asfalt zorgden brede banden die om de 20 inch wielen lagen. Na slechts 3,6 seconden bereikte de 1.420 kg lichte supersportwagen de 100 km/u; de topsnelheid bedroeg 309 km/u.

GOLF VI GTI

Voorwielaandrijving tot in perfectie

HISTORIE

In 2009 debuteerde de zesde Golf GTI. Bij de afstelling van het onderstel was de bekende coureur Hans-Joachim Stuck betrokken. De nieuwe GTI haalde een topsnelheid van 240 km/u en werd aangedreven door een 154 kW (210 pk) sterke turbomotor die garant stond voor veel rijplezier. Hij stuwde dit model in slechts 6,9 seconden van 0 naar 100 km/u. Deze GTI bracht een volle sound voort dankzij een geluidsgenerator en een nieuw uitlaatsysteem, met één uitlaatpijp aan beide zijden van de auto.

Voor het eerst was de nieuwe GTI ook standaard uitgerust met het elektronische XDS sperdifferentieel. Dankzij XDS werd het rijgedrag aanzienlijk nauwkeuriger en neutraler, waardoor de auto nu meer aanvoelde als een vierwielaangedreven GTI dan als een voorwielaangedreven versie. In 2011 volgde de Edition 35, de krachtigste GTI tot dat moment met een vermogen van 173 kW (235 pk). Vanaf 2012 was de Golf GTI ook verkrijgbaar als Cabriolet.

GTI-HIGHLIGHTS

Het zijn drie letters die geen nadere uitleg behoeven: GTI. Toch was het aanvankelijk nog niet zeker dat de GTI ook daadwerkelijk GTI zou gaan heten. De aanduidingen Golf TS en Golf GTS werden eveneens overwogen. TS klonk echter niet zo iconisch als GT. En de naam GTS had in 1963 al geschiedenis geschreven dankzij de inspanningen van Porsche met de 904 GTS. En dus werd het – gelukkig maar – GTI.

GTI-PASSIE

In 2011 was 'Rolling in the Deep' van Adele de meest succesvolle song ter wereld, die het hoogtepunt van haar carrière markeerde. Het hoogtepunt van de zesde-generatie GTI zag in hetzelfde jaar het levenslicht: de Golf GTI Edition 35. Deze special edition, waarmee het 35-jarig bestaan van de compacte sportieve hatchback werd gevierd, benaderde met 247 km/u als eerste GTI de magische topsnelheidsgrens van 250 km/u. Met een pk-gewichtsverhouding van zes kilo per pk was deze 173 kW (235 pk) sterke Golf sportiever dan alle voorgaande GTI's. Hij voltooide de sprint van 0 tot 100 km/u in slechts 6,6 seconden. Met de Golf GTI Cabriolet liet Volkswagen zien dat het GTI-concept ook goed doorvertaald kon worden naar een open model. Een tijd van 7,3 seconden voor de sprint naar 100 km/u en een topsnelheid van 237 km/u (DSG-versie: 235 km/u) getuigden van deze dynamiek.



Golf VI GTI, 4 cilinders, 16 kleppen
2,0-liter turbo-benzinemotor
154 kW (210 pk), 173 kW (235 pk)
Topsnelheid: 237 km/u tot 247 km/u
199.900 exemplaren geproduceerd



DE RACERS

Gepassioneerde GTI-pro's



Claire Schönborn

In 2025 nam Claire Schönborn voor het eerst deel aan het Junior WK Rally. Maar haar carrière als coureur begon al jaren eerder met een Golf I GTI: de heuvelklauto van haar vader. Claire Schönborn: "Mijn vader had in 2016 een ongeluk gehad met de GTI en wilde hem verkopen. Maar dat was voor mij geen optie. Zodoende zeurde ik net zo lang tot hij besloot om hem weer op te knappen." Vervolgens nam ze deel aan haar eerste races, met een ware raket op wielen: "Onze Golf GTI levert 297 pk en 260 Newtonmeter aan koppel, en dat allemaal uit een atmosferische motor." Het gaat om een origineel Golf I GTI-blok met een Audi STW-cilinderkop, een afkorting die staat voor 'Super Touring Cars'. De pk-gewichtsverhouding is indrukwekkend: 2,66 kilo per pk. Schönborn: "Deze GTI rijdt als een kart – heel intuïtief, heel natuurlijk. Je hebt maar weinig vermogen tot je beschikking, maar hij is ontzettend vermakelijk."

Eén vrouwelijke coureur, twee mannelijke coureurs, drie generaties – professionals met hun eigen GTI-verhaal. Claire Schönborn (1999), een zeer getalenteerde junior in de heuvelklim- en rallysport. Benjamin Leuchter (1987), test- en ontwikkelingscoureur voor Volkswagen en 'koning' in de langeafstands-racerij. Hans-Joachim Stuck (1951), voormalig Formule 1-coureur en Le Mans- en DTM-legende.

Hans-Joachim Stuck

Hij behoort tot de bekendste coureurs in de autosport: Hans-Joachim Stuck. Al tientallen jaren rijdt hij GTI's: "Toen ik in 1978 samen met Clay Regazzoni voor Shadow deelnam aan Formule 1-races, had ik al een Golf GTI. Regazzoni reed in een Ferrari Daytona. Toen ik met mijn GTI de paddock binnenreed, zei Clay: 'Hans, ik wil in jouw auto rijden.' Iedereen wilde in die GTI rijden." De liefde voor de GTI is bij Stuck nooit verdwenen: "Een paar jaar geleden heb ik nog een Golf I GTI gekocht, een model uit 1979."

Hij geniet van het rijden met deze lichtgewicht 'hot hatch': "Ik heb ook de BMW 700 Sport van mijn vader in de garage staan. Die BMW en de GTI zijn de twee auto's die de meeste aandacht trekken. De GTI is een auto met karakter. Dat is nog steeds zo. Er zijn twee automodellen die altijd hun karakter hebben behouden: de Porsche 911 en de Golf GTI."



Benjamin Leuchter

"Winnen op het meest uitdagende circuit ter wereld en in de hoogste FIA toerwagenklasse – beter wordt het niet", vertelt Benjamin Leuchter. Voor de test- en ontwikkelingscoureur van Volkswagen was zijn zege op de Nürburgring met de Golf GTI in het WTCR in 2019 de meest betekenisvolle. Zijn liefde voor de GTI gaat terug tot zijn jeugd: "Mijn moeder had een Golf II GTI Fire & Ice en mijn oom had een Golf II GTI met een brede bodykit van Rieger. Hij bezocht zelfs de GTI Treffens aan de Wörthersee." In 2010 kreeg Benjamin de sleutels overhandigd van zijn eerste eigen GTI: "Dat was een gloednieuwe Golf VI GTI. Hij had precies 350 kilometer op de teller staan – de afstand van Wolfsburg naar huis. Toen ben ik direct begonnen met modificaties." Dat hij ervan houdt om het prestatieniveau van de GTI verder te verhogen, komt vandaag-de-dag nog steeds duidelijk naar voren in zijn betrokkenheid bij de ontwikkeling van nieuwe modellen.



HET GTI-GAMMA

Een snelle familie

De geschiedenis van de GTI is nooit alleen het verhaal van de Golf geweest. Zelfs de aller-eerste Golf GTI had al een tegenhanger in de vorm van de Scirocco GTI. En er volgden nog meer variaties op dit thema: de Lupo GTI, up! GTI en Polo GTI. Er werd ooit zelfs een Passat GTI gebouwd.

Scirocco GTI (1976 - 1981)

De eerste generatie van de Volkswagen Scirocco GTI werd vanaf juni 1976 parallel aan de Golf I GTI geproduceerd. Hij werd aangedreven door een viercilindermotor met K-Jetronic die 81 kW (110 pk) leverde. Net als de Golf was de Scirocco GTI – die een topsnelheid van 185 km/u had – uitgerust met het legendarische driespaaks sportstuur met de verzonken stuurnaaf. In 1981 werd de tweede generatie van de Scirocco leverbaar als 110 pk sterke GTI. In 1985 volgde de Scirocco GTI met een 16V-motor en een vermogen van 102 kW (139 pk).

Passat GTI (1976)

Voor de Passat GTI die in 1976 werd gepresenteerd, bleef het bij een 'one-off'. Net als de eerste Golf GTI werd hij aangedreven door een viercilindermotor met een vermogen van 81 kW (110 pk). Visuele kenmerken - zoals rode sierstrepen, wielkastverbreeders en dorpellijsten - maakten hem herkenbaar als GTI. Hij was uitgevoerd in de kleur Bahamablauw Metallic. De combinatie van Passat en 110 pk-motor ging pas drie jaar later in productie, echter als de op comfort gerichte Passat GLi, zonder de bekende GTI-accenten.



Scirocco I GTI



Passat I GTI



Lupo GTI



up! GTI

Polo GTI¹

Lupo GTI (2000 - 2005)

Aan het begin van het millennium paste Volkswagen het GTI-concept ook toe op de compacte Lupo. De 16V-motor in de Lupo GTI was goed voor 92 kW (125 pk) en een koppel van 152 Nm, wat de Lupo een flinke dosis sportiviteit bezorgde. De prestaties waren dan ook indrukwekkend: hij had maar 8,3 seconden nodig voor de sprint naar 100 km/u en haalde een topsnelheid van 205 km/u. Subjectief gezien was de rijbeleving nog intenser dan de cijfers deden vermoeden, want de Lupo GTI – die maar zo'n 1.000 kg woog – reed als een kart.

up! GTI (2018 - 2023)

De in 2018 geïntroduceerde up! GTI – met 85 kW (115 pk) en een leeggewicht van 1.070 kg – was een soort moderne herinterpretatie van de Golf I GTI. De highlights van deze krachtigste versie van de up!: compacte afmetingen in combinatie met een laag gewicht, pittige

driecilinder turbomotor, sportonderstel en typische GTI-eigenschappen als de rode grille-omlijsting en geruite stoelbekleding. Met een topsnelheid van 196 km/u en een sprint van 0 naar 100 km/u in 8,8 seconden behoorde hij destijds tot de meest sportieve kleine auto's.

Polo GTI (1998 - 2025)

De eerste Polo GTI, op basis van de derde-generatie Polo en waarvan er eigenlijk maar 3.000 gebouwd zouden worden, werd in 1998 op de markt gebracht, met een vermogen van 88 kW (120 pk). Sindsdien wordt elke nieuwe Polo ook als GTI aangeboden. De Polo IV GTI werd voor het eerst aangedreven door turbomotoren met 110 kW (150 pk) en 132 kW (180 pk). De Polo V GTI leverde al 141 kW (192 pk) en bij de huidige, zesde generatie is het vermogen zelfs al verhoogd tot 152 kW (207 pk)¹.

1. Dit model is niet meer te bestellen.

GOLF VII GTI

Pure prestaties

HISTORIE

Volkswagen bracht in 2013 de zevende Golf GTI op de markt, in twee versies: eentje met 162 kW (220 pk) en de GTI Performance met 169 kW (230 pk). Op basis hiervan volgde begin 2016 de Golf GTI Clubsport – een speciale uitvoering ter gelegenheid van het 40-jarig jubileum van de Golf GTI. Deze bijzondere versie leverde 195 kW (265 pk) en met behulp van de boost-functie tijdelijk zelfs 213 kW (290 pk). Het was ook de eerste Golf GTI die onder de zes seconden-grens dook voor de sprint van 0 naar 100 km/u, met een tijd van slechts 5,9 seconden. Het model had een elektronisch begrensde topsnelheid van 250 km/u.

Later dat jaar verlegde de nieuwe Golf GTI Clubsport S met zijn 228 kW (310 pk) de bakens in de autosport. Volkswagen's test- en ontwikkelingscoureur Benjamin Leuchter verbrak met de 265 km/u snelle Clubsport S het toenmalige record voor voorwielaangedreven auto's op de Nürburgring-Nordschleife met een tijd van 7:49:21 minuten; een mooi cadeau ter gelegenheid van de 40e verjaardag van de Golf GTI. In 2017 kregen ook de 'gewone' Golf GTI en de Golf GTI Performance meer vermogen: de nieuwe basisversie was nu goed voor 169 kW (230 pk), terwijl de Golf GTI Performance het voortaan tot 180 kW (245 pk) bracht. Een ander hoogtepunt van de zevende GTI-generatie volgde in 2019: de Golf GTI TCR met 213 kW (290 pk), geïnspireerd op de 257 kW (350 pk) sterke raceauto uit het internationale TCR-kampioenschap.

GTI-HIGHLIGHTS

De 50-jarige GTI-historie kenmerkt zich ook door het samenspel van rood en zwart. Zo waren de wielkastverbreiding, bumpers en achterrautomlijsting van de eerste generaties zwart van kleur, net als de grille. De omlijsting daarvan was dan weer rood. Zowel de Golf I GTI als de Golf VIII GTI Clubsport EDITION 50¹ beschikt over een zwarte striping die langs de dorpels is aangebracht. In het interieur van een GTI zijn zwarte hemelbekleding en rode sierstiksels een must. In de EDITION 50 zijn zelfs het rem- en gaspedaal en de veiligheidsgordels afgewerkt in de kleur rood. Zonder meerprijs verkrijgbaar: de in zwart en rood uitgevoerde 19 inch lichtmetalen 'Queenstown'-velgen.



GTI-PASSIE

In 2016 schreef Usain Bolt sportgeschiedenis tijdens de Olympische Spelen in Rio de Janeiro door zijn 'Triple-Triple' te voltooien: drie opeenvolgende gouden medailles op de 100 meter, 200 meter en estafette (4x 100 meter). In datzelfde jaar schreef Volkswagen Golf-geschiedenis met de nieuwe GTI Clubsport S. Deze auto werd in een gelimiteerde oplage van slechts 400 exemplaren uitgebracht – tien exemplaren voor elk GTI-jaar. De specificaties: 228 kW (310 pk), 380 Nm en een leeggewicht van slechts 1.286 kilo (DIN-norm). Een wereldprimeur was de speciale rijstand voor de Nürburgring. Het idee voor de Golf GTI Clubsport S ontstond toen het Volkswagen-team dat verantwoordelijk was voor de 'normale' GTI de definitieve versie van de Golf GTI Performance in 2013 testte op de Nordschleife. Het was een klein team, net als bij de ontwikkeling van de allereerste Golf GTI. Dit maakt maar weer eens duidelijk dat elke GTI is ontstaan uit passie, en dat zal ook altijd zo blijven.



Golf VII GTI, 4 cilinders, 16 kleppen, 2,0-liter turbo-benzinemotor
**162 kW (220 pk), 169 kW (230 pk), 180 kW (245 pk),
 195 kW (265 pk), 213 kW (290 pk), 228 kW (310 pk)**
Topsnelheid: 246 km/u tot 265 km/u
 390.000 exemplaren geproduceerd

1. Golf GTI Clubsport EDITION 50 - gecombineerd brandstofverbruik: 7,9–7,6 l/100 km; gecombineerde CO₂-emissies: 179–173 g/km; CO₂-klasse: G–F.



ID. POLO GTI

GTI voor een nieuw tijdperk

Een halve eeuw na de eerste Golf GTI brengt Volkswagen het GTI-gevoel met de nieuwe ID. Polo GTI¹ voor het eerst over naar het tijdperk van elektrische mobiliteit. Deze toekomstige, sportieve 'hot hatch' combineert geavanceerde technologieën en een sportief design, net als de oer-GTI uit 1976.

Vergelijkbaar met de eerste Golf van toen vormt de nieuwe ID. Polo¹ het perfecte uitgangspunt voor een GTI: hij heeft voorwielaandrijving, een krachtige, 166 kW (226 pk) sterke elektromotor, gespierde looks, een aantrekkelijk design en is flexibel inzetbaar voor dagelijks gebruik.

De ID. Polo GTI garandeert een vernieuwend en krachtig GTI-gevoel, omdat het maximale vermogen en koppel direct beschikbaar zijn, zoals gebruikelijk is bij een elektrische auto. Uiteraard krijgen het exterieur en interieur de klassieke GTI-accenten mee – met een nieuwe interpretatie ervan en doorontwikkeld voor het elektrische tijdperk. De ID. Polo GTI beleeft zijn wereldpremière in de vroege zomer van 2026.



1. ID. Polo GTI / ID. Polo – nagenoeg productierijpe concept car.

GOLF VIII GTI

Perfectie als leidraad

HISTORIE

De achtste Golf GTI beleefde zijn debuut in 2020. Zijn 2,0-liter turbomotor levert een vermogen van 180 kW (245 pk) en een koppel van maximaal 370 Nm. Voor het eerst is de Golf GTI – die een topsnelheid van 250 km/u haalt en standaard is uitgerust met een zeventraps DSG-transmissie – voorzien van de nieuwe Vehicle Dynamics Manager. Dit systeem stuurt het elektronische sperdifferentieel (XDS+) en het als meeruitvoering verkrijgbare Dynamic Chassis Control (DCC) aan. De aangescherpte sportieve eigenschappen zorgen voor een nieuwe, pure rijervaring.

Ter gelegenheid van het 45-jarig jubileum van de GTI werd in 2021 de 221 kW (300 pk) sterke Clubsport 45 onthuld. In 2024 perfectioneerde Volkswagen de Golf GTI met een hardware- en software-update inclusief een update voor de verlichting, het infotainment en de besturingssystemen. Het vermogen van de Golf GTI¹ werd verhoogd van 180 kW (245 pk) naar 195 kW (265 pk); dat van de Golf GTI Clubsport² bleef met 221 kW (300 pk) ongewijzigd. Alle modellen onderscheiden zich door hun neutrale onderstelafstelling en het effectief werkende sperdifferentieel op de vooras. Een andere mijlpaal in de historie van de GTI volgde in 2025, toen Volkswagen tijdens de 24 Uur van de Nürburgring de nieuwe Golf GTI Clubsport EDITION 50³ presenteerde. In het jubileumjaar 2026 wordt deze krachtigste Golf GTI tot nu toe – met een vermogen van 239 kW (325 pk) – aan klanten afgeleverd.

GTI-UITVOERINGEN

Het zijn ware cultklassiekers – de jubileummodellen van de Golf GTI. In 1996 verscheen de eerste: de GTI 20 Jahre, op basis van de derde generatie GTI. Daarna volgde om de vijf jaar een nieuw collector's item: in 2001 de GTI 25 Jahre (generatie IV), in 2006 de Edition 30 (generatie V), in 2011 de Edition 35 (generatie VI), in 2016 de Clubsport en Clubsport S (generatie VII), in 2021 de Edition 45 en tot slot – in 2026 – de Golf GTI Clubsport EDITION 50.



1. Golf GTI – gecombineerd brandstofverbruik: 7,3–7,0 l/100 km; gecombineerde CO₂-emissies: 166–160 g/km; CO₂-klasse: F.
2. Golf GTI Clubsport – gecombineerd brandstofverbruik: 7,6–7,3 l/100 km; gecombineerde CO₂-emissies: 174–166 g/km; CO₂-klasse: F.
3. Golf GTI Clubsport EDITION 50 – gecombineerd brandstofverbruik: 7,9–7,6 l/100 km; gecombineerde CO₂-emissies: 179–173 g/km; CO₂-klasse: G–F.

GTI-PASSIE

De Golf GTI Clubsport EDITION 50 is een bijzonder jubileummodel. Het motorvermogen van de Golf GTI Clubsport werd met 18 kW (25 pk) verhoogd en het maximale koppel met 20 Newtonmeter, tot 420 Nm. Wanneer de volledige power wordt benut, accelereert de Golf GTI Clubsport EDITION 50 in slechts 5,3 seconden van 0 naar 100 km/u. De topsnelheid bedraagt 270 km/u. DCC is standaard bij de Golf GTI Clubsport EDITION 50. Een exclusieve feature is het optionele Performance Pakket, dat bestaat uit zwarte 19 inch gesmede 'Warmenau'-velgen, aangepaste wiel-lagers op de vooras met een gewijzigd camber, een carrosserie die met nog eens vijf millimeter is verlaagd dankzij de toepassing van strakker afgestelde veren (waardoor de carrosserie minder beweegt bij het sturen), aangepaste onderstellagers (voor een geoptimaliseerde respons) en een bijzonder lichtgewicht uitlaatsysteem van Volkswagen R met titanium einddempers. Bovendien zijn semi-slickbanden zonder meerprijs verkrijgbaar.



Golf VIII GTI, 4 cilinders, 16 kleppen, 2,0-liter turbo-benzinemotor
180 kW (245 pk), 195 kW (265 pk), 221 kW (300 pk), 239 kW (325 pk)
Topsnelheid: 250 km/u tot 270 km/u



GTI-COMMUNITY

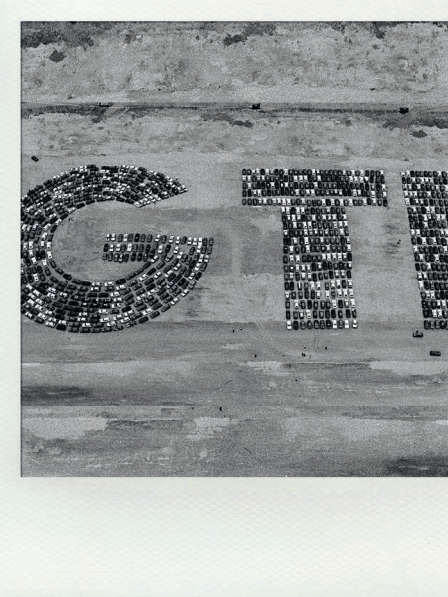
Fans van over de hele wereld vieren 50 jaar GTI

GTI – achter deze letters gaat een indrukwekkende liefhebbersschare schuil. De allereerste Golf GTI wakkerde de passie bij de liefhebbers al aan, wat bijvoorbeeld tot uiting komt tijdens het Golf GTI Treffen aan de Oostenrijkse Wörthersee. In 1982 begon het bescheiden met ongeveer tachtig deelnemers. In 1984 waren dat er al meer dan duizend. In de daaropvolgende jaren schoot het bezoekersaantal omhoog: op een gegeven moment bezochten jaarlijks meer dan 100.000 GTI-fans het Treffen aan de Wörthersee.

In 2017 en 2018 nodigde Volkswagen liefhebbers uit om naar Wolfsburg te komen. Ook toen trok het event weer vele duizenden bezoekers. Na de pandemie werden de festiviteiten in 2024 voortgezet in Wolfsburg. In 2025 kreeg de GTI-community tijdens de 24-uursrace op de Nürburgring een eerste voorproefje van het GTI-jubileumjaar 2026, met de wereldpremière van de Golf GTI Clubsport EDITION 50¹. En het belooft een spannend jaar te worden. Eén van de hoogtepunten staat al vast: het debuut van de nieuwe ID. Polo GTI².

1. Golf GTI Clubsport EDITION 50 – gecombineerd brandstofverbruik: 7,9-7,6 l/100 km; gecombineerde CO₂-emissies: 179-173 g/km; CO₂-klasse: G-F.

2. ID. Polo GTI – nagenoeg productierijpe concept car.



Verantwoordelijk voor de inhoud:

Volkswagen Aktiengesellschaft
Volkswagen Product Communications
Berliner Ring 2
D-38440 Wolfsburg

Status: 01/2026
© 2026 Volkswagen Aktiengesellschaft