

# Showtime am Wörthersee

Beitrag von „darkdiver“ vom 20. Mai 2007 um 15:17

## Showtime am Wörthersee: Weltpremieren des GTI W12-650 und GTI Pirelli

**Golf GTI W12-650: Showcar sprintet in 3,7 s auf 100 km/h**

**Golf GTI Pirelli: Exklusiv-Modell kommt im Herbst auf den Markt**

Wolfsburg, 18. Mai 2007 - Etwas Einzigartiges wagen, Konventionen hinter sich lassen und Leidenschaft wecken – das sind seit jeher die Wurzeln der GTI-Idee. Bis heute schlugen sie mehr als 1,67 Millionen Autofahrer in ihren Bann. Einen GTI zu fahren gilt als Statement; weltweit. Alljährlich feiern ihn seine größten Fans im österreichischen Bundesland Kärnten am Wörthersee. Tausende kommen. Fünf Tage Karneval im Mai. Volkswagen hat für diese Veranstaltung einen Golf auf die Räder gestellt, wie es noch keinen gab: das Showcar GTI W12-650. Der Sportwagen ist eine Verneigung vor den GTI-Freunden, jenen Menschen, durch die der GTI zum Mythos wurde. Für sie wurde er konzipiert, vor ihnen feiert er seine Weltpremiere. Mit dem GTI Pirelli feiert ein weiterer Golf am Wörthersee seine Premiere, eine einzigartige Ausstattung und 230 PS. Im Gegensatz zum Showcar, wird der GTI Pirelli ab September in Produktion gehen.

**Das Showcar Golf GTI W12-650:** Nie war ein Golf stärker, nie breiter, nie schneller. Es scheint, als käme der GTI W12-650 direkt von der Rennstrecke. Sein Name ist Programm: W12-Zylinder, 650 PS (477 kW bei 6.000 U/min). Ein Showcar, nicht mehr, nicht weniger. Gleichwohl zeigt es, welch enormes Potential dieses Auto bietet. Sein 6,0-Liter-Biturbo-Motor befindet sich direkt hinter Fahrer und Beifahrer. Der GTI wandelt sich so zum Mittelmotorsportwagen. Ein Sechsgang-Automatikgetriebe schналzt die Kraft von maximal 750 Newtonmetern (bei 4.500 U/min) an die Hinterachse. Sie katapultiert den GTI in 3,7 Sekunden auf 100 km/h. Wer auf dem Gaspedal bleibt, den trägt der Biturbo weit über die 300-km/h-Grenze hinaus. Erst bei 325 km/h verharrt die Tachonadel.

Unter der 1,88 Meter breiten und 1,42 Meter flachen Karosserie des GTI W12-650 wurden Technologien vereint, wie es sie in dieser Kombination kein zweites Mal gibt. Jedes Bauteil stammt aus dem Konzern. Direkt von einem Supersportwagen adaptiert wurden etwa die Fahrwerkskomponenten. Vorne stecken an den Achsen 235er 19-Zoll-Reifen, hinten sind es gar 295er Pneu. Schon eine Design-Ikone: die GTI-Felge „Detroit“.

Die Achsen wurden 70 Millimeter weiter in die Karosserie „geschoben“; die Ausschnitte der Radhäuser und die Radläufe werden so wie bei einem Coupé zu Bestandteilen der Schulterpartie. Klaus Bischoff, Leiter des Volkswagen Designs: „Hinten ist das Showcar auf jeder

Seite um 80 Millimeter breiter. Die Karosserie des GTI steckt das aber locker weg.“

Trotz der dramatischen technischen Änderungen sollte der GTI ganz klar ein klassischer GTI bleiben. „Unsere größte Herausforderung“, so Klaus Bischoff, „war es, den Mittelmotor mit ausreichend Luft zu versorgen, ohne dabei die Silhouette des GTI zu verwässern. Zudem musste bei einem derart schnellen Wagen für ausreichend Abtrieb an der Hinterachse gesorgt werden.“ Kurzerhand wurden in Sachen Motorbelüftung die C-Säulen „freischwebend“ ausgelegt; die hinteren Seitenscheiben laufen derweil nach innen. So entstanden zwischen den Scheiben und den C-Säulen links und rechts zwei Kanäle, durch die Luft zum Motor strömt. Den Rest holen sich der W12 vorn durch den riesigen Kühler und hier angeschlossen Kanäle sowie seitlich über die Lufteinlässe der Schweller.

Innovativer Karosseriebau verhindert auch, dass die Linien des GTI W12-650 durch einen Dachflügel ruiniert werden. Klaus Bischoff: „Dieser GTI trägt den Flügel nach innen. Das Dach ist Teil eines riesigen Diffusors, der für ausreichend Abtrieb an der Hinterachse sorgt.“ Zwei verchromte Doppelendrohre rahmen den Luftauslass im Heck ein. Im Frontbereich erinnert derweil der auffallend geradlinige Grill zwischen den Scheinwerfern mit seiner roten Einfassung an den GTI der ersten Stunde.

Im Interieur würde sich jeder GTI-Fahrer auf Antrieb zurecht finden. Neu gestaltet wurden die Leder-Alcantara-Bezüge der Motorsport-Schalen&shy;sitze. Drei runde Zusatzinstrumente auf dem mittleren Bereich der Armaturen erinnern ebenfalls an den Ur-GTI. Aus dem Rennsport über&shy;nommen wurden die transparenten „Flip-up-Schalterabdeckungen“ für Zentralfunktionen wie das abschaltbare ESP. Aus Gewichtsgründen komplett „gestrippt“ wurden die Türverkleidungen; hier kommen Gitter zum Einsatz, die Einblicke in das Innenleben der Türmechanik gewähren.

[http://www.volkswagen-media-services.com/medias\\_publish...urnalisten.html](http://www.volkswagen-media-services.com/medias_publish...urnalisten.html)

**Der Golf GTI Pirelli:** Als zweite Weltpremiere zeigt Volkswagen den Golf GTI Pirelli am Wörthersee. Ein starker, schneller und besonders exklusiver GTI. Volkswagen setzt mit ihm die Geschichte eines der bekanntesten europäischen Sondermodelle fort. Im Mai 1983 kam der „Ur-Pirelli“ auf den Markt. Basis: der Golf GTI, Generation 1, zweite Serie. Prägnantes Erkennungszeichen: eigens konzipierte Leichtmetallfelgen mit dem „Pirelli-P“ im Außenrand. Sagenhafte 10.500 Mal wurde das natürlich mit Pirelli-Reifen bestückte Sondermodell innerhalb eines halben Jahres gebaut und verkauft. Dann war Schluss – Limited Edition! Gäbe es eine Automobil Hall of Fame für Youngtimer, hätte der „Pirelli GTI“, wie er von seinen Fans genannt wird, dort längst einen Platz.

Die legendären Reifenspuren des Youngtimers verlängert jetzt der neue Golf GTI Pirelli. Und zwar wieder mit Pirelli-Reifen. Sie umspannen mächtige 18-Zoll-Pirelli-Felgen in Titanoptik. Statt 112 PS wie damals setzt der Neue 230 PS in Vortrieb um. Bei Bedarf sind 245 km/h Höchstgeschwindigkeit drin. In 6,8 Sekunden schiebt der Turbo-FSI den GTI Pirelli aus dem Stand heraus auf 100 km/h. Doch es geht noch schneller: Wird der GTI Pirelli mit dem optionalen Doppelkupplungs&shy;getriebe DSG bestellt, sprintet der stärkste GTI aller Zeiten in 6,6 Sekunden durch die magische Schallmauer. Zur GTI-Philosophie der Agilität passt dabei die Effizienz, mit dieser Turbo-FSI zu Werke geht: 8,2 Liter Kraftstoff auf 100 Kilometern respektive 7,9 Liter mit DSG zeigen, wie virtuos Volkswagen die Klaviatur des Motorenbaus beherrscht.

Komplett lackierte Stoßfänger und Seitenschweller trennen den Golf GTI Pirelli optisch vom 200-PS-GTI. Zur Erinnerung: Beim Klassiker sind vorn der Spoiler, hinten das Stoßfängerunterteil und seitlich die Schwellerverkleidung zwischen den Radhäusern schwarz. Rechts an der Heckklappe weist eine Plakette mit dem Pirelli-Schriftzug auf den exklusiven GTI Golf hin. Seitlich ist der Neue an serienmäßig abgedunkelten hinteren Scheiben und einem weiteren Pirelli-Schriftzug an den Seitenschutzleisten zu erkennen. Bestellt werden kann der Golf GTI Pirelli in den vier Farben „Blue Graphit“, „Black magic perl“, „Reflexsilber“ und dem eigens für diesen GTI kreierten „Sunflower“.

Der Innenraum wird durch eine einmalige Sportsitzanlage veredelt. Die anthrazitfarbenen Wangen, Rückenlehnen, Kopfstützen und Mittelarmlehnen sind mit Leder (Typ „Vienna“) bezogen; gelbe Ziernähte sorgen für einen feinen Kontrast. Der Clou aber sind die Sitzmittelbahnen. Sie bestehen aus einer atmungsaktiven und sehr hochwertigen Mikrofaser des italienischen Herstellers Miko: In die ebenfalls schwarze Mikrofaser ist das Reifenprofil eingeprägt – eben durch und durch ein GTI Pirelli.