

Höher,



**So fährt der heiße
GTI in den Bergen**

Zum Betrachten des
Films den Bildcode per
Smartphone mit
einer entsprechenden
QR-App scannen

Sella, weiter



Blühende Landschaften? Gibt es oben in den Dolomiten noch nicht um diese Jahreszeit – was ein Glück, denn sonst schlichen wohl zu viele Touristen über die Passstraßen rund um das Sella-Massiv. So aber kann sie allein der 265 PS starke Golf GTI Clubsport unter seine schütter profilierten Cupreifen nehmen.





Gäbe es Schulsport für Jahreszeiten, wäre es vermutlich der Winter, der bei der Wahl der Mannschaftsaufstellung am längsten auf der Bank säße. So richtig haben mag ihn niemand; wenn er herbeigesehnt wird, dann bestenfalls in Form weißer Weihnachten – und wenn die dann wieder nur dunkelgrün-matschbraun ausfallen, soll er sich möglichst schnell trollen. Dann muss das Frühjahr her, blühen und sprießen, alle wollen raus.

Schnee? Bitte nicht. Bitte gerne! Ein paar wenige Zentimeter kamen sogar noch in der vergangenen Nacht dazu, schmelzen gerade in der schon recht kräftigen Sonne wieder dahin.

Für alle, die mehr Handarbeit wünschen: Ein manuelles Getriebe ist Standard

Die Straßen rauf von der A22 über St. Ulrich, St. Christina und Wolkenstein sind trocken, immerhin, die Temperatur liegt mit fünf Grad allerdings noch in einem Bereich, in dem ein straßenzugelassener Semi-Slick-Reifen noch mal laut gähnt und sich wieder umdreht. VW bietet den Michelin Cup Sport 2 als Option für die neueste Eskalationsstufe des Golf GTI an.

Clubsport heißt sie, will dementsprechend auf der Rennstrecke brillieren, bleibt aber selbst dann ein Golf. Einer mit Schalensitzen (serienmäßig, man mag es kaum glauben), doch die bieten einen hervorragenden Langstreckenkomfort. Einer mit zehn Prozent härteren Federraten und

neuer Dämpferhydraulik, doch der Federungskomfort klopft niemanden müde. Die geänderte Aerodynamik wandelt den Auftrieb an Vorder- und Hinterachse in leichten Abtrieb um, sagt VW, daher könne nun das Set-up von leichtem Untersteuern in Richtung Neutralität verschoben werden.

Angewärmt in die erste Kehre

Na dann: Gut angewärmt schwingt sich der GTI die ersten Spitzkehren hinter Wolkenstein hinauf, beschleunigt weiter im langen Linksknick, kurz bevor sich die SS243 von der 242 am inzwischen arg patinierten Straßenwärterhaus trennt und zum Grödnerjoch hinaufwindet. Tja. In



welcher Richtung frühstücken wir heute die vier Pässe der Sellaronda ab? Auf Skiern gilt eigentlich immer gegen den Uhrzeigersinn, einfach um die Abfahrt vom Ciampinoi zu genießen, der meist ein Schlenker über die Weltcupspiste Saslong vorausging (inklusive Espresso im Vorbeigehen zur Seilbahn in St. Christina).

Eine vergleichbare Tradition existiert fürs Autofahren noch nicht, doch der Hinweis, dass das Grödnertal heute von 13 bis 21 Uhr gesperrt würde, hilft bei der Entscheidung. Also Blinker links, ein forscher Impuls am kleinen Dreispeichenlenkrad mit strubbeligem Alcantara-Bezug samt roter Mittenmarkierung, zum

Schon kurz nach der Autobahnabfahrt Klausen beginnt die Gaudi

zweiten der sechs Gänge des Doppelkupplungsgetriebes herunterflippern, früh ans Gas, denn der Zweiliter-TSI-Motor muss hier auf einer Höhe von etwa 1600 Metern schon etwas intensiver Luft holen.

Das Vierzylinder-Triebwerk leistet 265 PS, außerdem hält VW eine Overboost-Spielerei für nötig, dabei liefert der Direkteinspritzer kurzzeitig 290 PS, das maximale Drehmoment steigt von 350 auf 380 Nm. Wie es die Kraft zelebriert? Nun, zunächst überraschend zurückhaltend, dafür ab 2500/min umso jubelnder. Dann wirft sich das vom Golf R übernommene Aggregat den 1,4 Tonnen schweren GTI lässig über die Schulter, rennt

mit ihm den ersten Pass hinauf. Die beiden Endrohre blaffen bei jedem Gangwechsel den unter ihnen ausfransenden Asphalt triumphierend an, der umliegende Schnee scheint jetzt noch etwas schneller schmelzen zu wollen. Ambitioniertes Anbremsen der Kurven bringt etwas Wärme in die Reifen, der VW parshipt liebestoll mit jeder Kehre, detektiert beinahe schon Lenkbefehle im Voraus, wandelt das hohe Haftungslevel in ein neutrales Fahrverhalten um.

Um jetzt die elektronisch geregelte Differenzialsperre optimal zu nutzen, darf ihr der Fahrer nicht blind vertrauen und im Scheitelpunkt voll auf dem rechten Pedal stehen. Was



Linksherum?
Rechtsherum?
Völlig egal. Der
Fahrspaß liegt in
jeder Richtung



Bitte?
Nur zwei
Kehren?
Ja, auf den
nächsten
200 Metern.
Und so
weiter

dann passiert? Dann untersteuert der GTI eben doch, unter Last, überfährt die Vorderräder mit seiner irrsinnigen Kraft, und der Fahrbahnrand nähert sich mit verblüffendem Tempo, vor allem in den gleichmäßigen Kehren des Campolongo, hinauf nach Arabba. Colfosco und Corvara liegen bereits hinter dem wuchtigen Heckflügel, ein Espresso in der „Bar Sadla“ hinter dem Fahrer – wenigstens die hat jetzt noch geöffnet.

Das Saisonende kam diesmal früh und mit hohen Plusgraden, danach fällt die Region kurzzeitig in Schockstarre, die plötzliche Ruhe überfordert die Einheimischen, reist sie aus der Routine des fünfmonatigen Wintersporttrubels. Sie verharren nur kurz. Hotels, eben noch bis unter den Giebel ausgebuht, stehen nun als entkernte Gerippe, werden renoviert.

Schluss mit Ruhe

Der Turbomotor dreht derweil kurz über die 6000/min, jetzt passiert nicht mehr viel, Gangwechsel, räuspern, schnauben, anbremsen, einlenken in eine enge Rechts, der Belag ist ausnahmsweise faltenfrei. Wieder ans Gas, progressiv, die Sperre zieht den Golf schön auf die kurze Gerade hinaus, fordert wackere Haltekräfte am Lenkrad. Seine Akustik lässt den

massigen Piz Boé wohl kaum bröckeln, basslastig, dumpf grantelt der Vierzylinder ein wenig gekünstelt.

Ja, die Leistung des Triebwerks packt einen, der Vorteil lässt sich messen: Mit einer Beschleunigung von 0 auf 100 km/h in 5,7 Sekunden sortiert sich der Clubsport brav zwischen GTI Performance (6,6 s) und R (5,0 s) ein, unterbietet die Werksangabe um sechs Zehntel. Auf 200 km/h tobt der Frontriebler in 20,1 Sekunden, aber sicher nicht hier, denn hier wickelt der heiße Kompaktwagen zwischen den riesigen und bedrohlich schroffen Sedimentgesteinsformationen die Pässe auf und ab. Der Rhythmus? Passt längst, der Golf lässt sich prima auf einer Fahrbahnbreite entlangscheuchen, wo exaltierte Supersportler mindestens andert-halb bräuchten.

Er fühlt sich wie ein Destillat der GTI-Idee an, gedopt mit dem Motor des R, erleichtert um dessen Allradballast (macht 84 kg weniger), verdichtet mit entschlossener Agilität, die bewusst Kompromisse bei der Alltagstauglichkeit fordert – ohne sie völlig auszusperren. Den Campolongo ringt der VW locker nieder, er endet bei 1875 Metern, doch es geht noch höher: Das Pordoi joch liegt auf 2239 Metern. Die Straße hangelt sich



Mit der sportlichsten Aktion der SZ diesen Sommer auf dem Laufenden bleiben!

Wählen Sie Ihr Angebot und profitieren Sie von vielen Vorteilen.

Sport-Angebot zur EM:

6 Wochen die SZ für nur 59,90 € lesen und über 30 % sparen.

Super-Sport-Angebot zur EM und den Sommerspielen:

12 Wochen die SZ für nur 99,90 € lesen, Gutschein sichern und über 30 % sparen.



oder

€ 20



Gratis
für Sie!

Ihre Vorteile auf einen Blick:

- alle sportlichen Highlights des Sommers
- täglich investigativer Journalismus
- offensiv aufgestellte Reporter-Mannschaft



Über
30 %
sparen!

Direkt bestellen unter:



089 / 21 83 10 00



sz.de/sportsommer-2016

Sie lesen lieber digital – besuchen Sie uns auch dafür unter sz.de/sportsommer-2016

Seien Sie anspruchsvoll.

Süddeutsche Zeitung



dagegen wieder auf der Belagsgüteskala nach unten. Die adaptiven Dämpfer dürften selbst im Komfort-Modus nicht mehr härter sein, es fehlt nicht viel, und der GTI würde bocken. So allerdings findet er sich nach jeder spitzen Welle schnell wieder, bleibt stabil, spurtreu, kommuniziert über die präzise Lenkung klar mit dem Fahrer. Die letzte Kuppe, die Sonne strahlt auf die Haube des GTI, das Hotel und die Seilbahnstation faulenzten in der Restwärme. Stille. Kein Verkehr, kein Skigeklapper, kein Touristengegröle, kein Frühling. Noch Winter, zumindest, was die Vegetation betrifft.

Pass im Ärmel

Ein Pass fehlt noch, die grell hinterleuchtete Langkofelscharte deutet die Richtung an. Unten, an der Kreuzung von SS w48 und 242, weist ein Schild sicherheitshalber den Weg nach Mailand. Hier ist Italien, Trentino, um genau zu sein. Südtirol endete bereits kurz vor Arraba. Das Finale wartet eigentlich erst oben auf 2244 Metern Höhe, doch nach den ersten zwei Kehren im Wald öffnet sich das Panorama. Hier kommst du dir am

zwerbigsten vor, das Sella-Massiv wächst direkt vor deinen Füßen senkrecht in den Himmel. Der Straßenbelag faltet sich kaum noch, die Kehren schwingen in weiteren Radien, großzügig in der Fahrbahnbreite, hängen leicht. Gut, dass die Schalensitze kräftig zupacken, dich konzentriert am Lenkrad hantieren lassen. Noch einmal kochen sich Kraft, Agilität und Masse auf ein maximal anregendes Konzentrat ein, der Clubsport putscht auf, höchst legal, du brauchst weder Rennstrecke noch Renntempo, um seine Wirkung auszukosten. Und eigentlich auch keine Cupreifen. Egal.

Auf den letzten Metern zur Passhöhe bringen ihn mächtige Verwerfungen doch kurz aus dem Tritt. Pause. Die Sonne verkrümelt sich hinter der Langkofelscharte, die Steinernen Stadt liegt im Schatten, auf dem Ziehweg durch sie hindurch schaben längst keine Carver und Snowboards mehr. Es war ein guter Winter, der einen würdevollen Abschied verdient. Schön, dass der Golf GTI Clubsport diese Würde mit einbringt.

Text: Jens Dralle

Fotos: Hans-Dieter Seufert

Herrliche Bergstraßen und 19-Zoll-Räder (Serie: 18 Zoll) zählen nicht zum Clubsport-Paket, der kräftige Motor und die packenden Sitze schon

BEWERTUNG



Mit dem Clubsport spitzt VW die GTI-Idee fantastisch zu, er fährt präziser, schneller, härter – bleibt dennoch alltagstauglich. Zu welchem Preis? 2570 Euro mehr als ein vergleichbarer GTI Performance. Passt.

DATEN UND -MESSWERTE

Motor

Vierzylinder-Reihenmotor mit Abgasturbolader und Ladeluftkühler, vorn quer, fünffach gelagerte Kurbelwelle, zwei obenliegende Nockenwellen (Kettenantrieb), vier Ventile pro Zylinder, über Rollenschlepphebel mit hydraulischem Spielausgleich betätigt.

Leistung bei	195 kW (265 PS)
	5350/min
Hubraum	1984 cm ³
Bohrung x Hub	82,5 x 92,8 mm
spez. Leistung	98,3 kW/l (133,6 PS/l)
Verdichtungsverhältnis	9,6:1
Ladedruck	1,3 bar
max. Drehmoment	350 Nm bei 1700/min
mittl. Kolbengeschw. bei Nenndr.	16,5 m/s
Ölinhalt Motor	6,6 l
Kühlsysteminhalt	9,2 l

Kraftübertragung

Vorderradantrieb, Sechsgang-Doppelkupplungsgetriebe. Übersetzungen: I. 2,92; II. 1,79; III. 1,14; IV. 0,78; V. 0,80; VI. 0,64; R. 3,26; Achsantrieb I.–IV. 4,77; Achsantrieb V.–VI./R. 3,44.

Karosserie

fünfsitzige Limousine	
Länge x Breite x Höhe	4268 x 1790 x 1452 mm
Radstand	2637 mm
Kofferraumvolumen	380–1270 l

Fahrwerk

Einzelradaufhängung vorn mit Querlenkern, McPherson-Federbeinen, hinten mit Quer-/Längslenkern, Schraubenfedern, Stoßdämpfern, Stabilisatoren vorn und hinten, Zahnstangenlenkung mit elektro-mechanischer Servounterstützung, innenbelüftete Scheibenbremsen vorn (340 mm) und hinten (310 mm), Reifengröße 235/35 R 19 Y, Michelin Pilot Sport Cup 2.

Gewicht

Leergewicht/Zuladung	1413/457 kg
Gewichtsverteilung v./h.	62,1/37,9 %

NEFZ-Verbrauch (Super)

Stadt/über Land/gesamt	8,5/5,9/6,9
Tankinhalt	50

Emmissionswerte

Abgasnorm	Euro 6
CO ₂ -Ausstoß	158 g/km

Innengeräusche

	dB(A)
80 km/h	68
100 km/h	70
130 km/h	75
160 km/h	77
Standgeräusch	48
Maximalgeräusch bei Kick-down	83

Fahrleistungen

	s
Beschleunigung	
0 – 80 km/h	4,4
0 – 100 km/h	5,7
0 – 120 km/h	7,4
0 – 130 km/h	8,4
0 – 140 km/h	9,5
0 – 160 km/h	12,0
0 – 180 km/h	15,6
0 – 200 km/h	20,1
400 m	13,8 (171 km/h)
Zwischenspur	
60–100/80–120 km/h	2,5/3,0
Höchstgeschwindigkeit	250 km/h

Bremsweg

	m
aus 100 km/h	35,2
aus 130 km/h	56,7

Verbrauch

	l/100 km
Testverbrauch	9,3
Reichweite	537 km

Grundpreis

	Euro
VW Golf GTI Clubsport	36 900,–