50 YEARS OF GTI

VOLKSWAGEN GTI

CONTENTS

10 GOLF GTI
ONE IDEA, EIGHT GENERATIONS

30 GTI CLUBSPORT
BORN TO THRILL

34 DESIGN
THE GTI DESIGN CODE

40 AWARDS
BEYOND 50: A NEW TAKE ON GTI

44 GOLF R
THE R SIDE OF GOLF

48 GTI LIMITED EDITION
GTI HERITAGE IN DARK MOSS

52 EVENT
STILL DRIVING, STILL TOGETHER

For 50 years, the Golf GTI has evolved with every generation—and its story is still being written.

안녕하세요, 폭스바겐코리아 사장 마이클 안트입니다. 폭스바겐 골프 GTI가 탄생 50주년을 맞이하는 뜻깊은 해에 인사를 드리게 되어 진심으로 반갑습니다.

1976년 처음 세상에 등장한 골프 GTI는 역동적인 주행 성능과 일상에서의 실용성을 한 대의 자동차에 담아내며, 지난 반세기 동안 전 세계 자동차 팬들의 사랑을 받아왔습니다.

현재까지 전 세계에서 250만 대 이상 생산된 골프 GTI는 지난 50년간 세대를 거듭하며 폭스바겐을 대표하는 아이콘으로 성장해 왔습니다. 기술과 디자인은 시대에 맞춰 끊임없이 진화했지만, 역동적인 주행의 즐거움을 일상에서 누구나 누릴 수 있도록 한다는 GTI의 본질과 철학은 한결같이 이어지고 있습니다.

골프 GTI를 향한 한국 고객들의 애정 또한 특별합니다. 오랜 시간 골프와 함께해 온 고객부터 새로운 세대의 팬에 이르기까지, 한국에서 이어지고 있는 고객들의 관심과 열정은 GTI가 지닌 특별한 가치가 오늘날에도 변함없이 사랑받고 있음을 보여줍니다.

폭스바겐코리아는 이러한 고객들의 사랑에 보답하고 골프를 향한 열정을 함께 나누기 위해 2023년부터 '골프 트레펜'을 이어오고 있습니다. 골프 오너들이 한자리에 모여 서로의 이야기를 나누고 골프에 대한 열정을 공유하는 이 특별한 자리는, 한국에서 골프가 단순한 자동차를 넘어 하나의 문화로 자리 잡았음을 보여줍니다. 무엇보다 골프를 사랑하는 고객들과 직접 만나 그들의 이야기를 듣고, 골프의 헤리티지를 함께 만들어갈 수 있다는 점에서 폭스바겐코리아에도 매우 뜻깊은 시간입니다.

나아가 골프 GTI의 탄생 50주년이자 국내에 GTI가 처음 선보인 지 20년이 되는 올해, 국내 골프 팬 여러분을 위해 GTI의 헤리티지와 역동적인 주행 감성을 새로운 방식으로 경험할 수 있는 특별한 모델도 선보이며 성원에 보답하고자 합니다.

골프 GTI에 변함없는 애정과 성원을 보내주신 한국의 고객과 팬 여러분께 진심으로 감사드립니다.

폭스바겐코리아는 앞으로도 운전의 즐거움을 선사하는 매력적인 모델과 함께, 고객 여러분이 폭스바겐의 헤리티지와 브랜드 가치를 직접 경험하고 함께 만들어갈 수 있는 특별한 순간을 꾸준히 만들어가겠습니다.

골프 GTI가 걸어온 50년의 여정, 그리고 앞으로 이어질 새로운 이야기를 이 책을 통해 함께 만나보시기 바랍니다.

감사합니다.

폭스바겐코리아 사장

마이클 안트

50 YEARS OF **GTI**

VOLKSWAGEN GTI

ONE IDEA, EIGHT GENERATIONS

1976년 첫 골프 GTI의 철학은 단순했다. 가벼운 골프에 강력한 엔진과 날카로운 섀시를 더하되, 일상의 실용성은 그대로 유지하는 것. 그 아이디어는 반세기 동안 여덟 세대를 거치며 끊임없이 진화해 왔다. 성능과 기술은 달라졌지만, 변화의 중심에는 언제나 같은 질문이 있었다. 일상에서 즐길 수 있는 골프를 얼마나 더 재미있게 만들 수 있을까. 그 질문에 대한 여덟 세대의 답을 따라가 본다.

골프 GTI의 탄생, 비밀 작전 '스포트 골프'

1970년대의 볼프스부르크. 레드 제플린과 핑크 플로이드가 음악 차트와 스타디움을 휩쓸던 시절, 폭스바겐 내부의 작은 팀은 남몰래 새로운 자동차를 구상하고 있었다. 목표는 합리적인 가격으로 강렬한 운전의 즐거움을 경험할 수 있는 스포티한 골프를 만드는 것. 프로젝트의 코드명은 '스포트 골프(Sport Golf)'였다.

팀에는 엔지니어 알폰스 뢰벤베르크(Alfons Löwenberg), 섀시 전문가 헤르베르트 호른트리히(Herbert Horntrich), 개발 책임자 헤르만 하블리첼(Hermann Hablitzel), 마케팅 전문가 호르스트-디터 슈비틀린스키(Horst-Dieter Schwittlinsky), 홍보 책임자 안톤 콘라드(Anton Konrad)가 참여했다. 이들이 꿈꾼 것은 강력한 성능과 합리적인 가격, 국제자동차연맹(FIA)의 모터스포츠 규정까지 고려한 골프였다. 하지만 당시 고성능 전륜구동차의 성공 사례는 거의 없었고, 정식 프로젝트를 위한 예산도 없었다. 결국 이들은 안톤 콘라드의 아파트에 모여 비밀리에 개발을 시작했다. 신형 시로코를 기반으로 만든 첫 프로토타입의 최고출력은 74kW(100마력). 여기에 거친 배기 시스템까지 더해져 말 그대로 포효하는 야수에 가까웠다.

이후 보다 현실적인 버전을 설계해 폭스바겐 개발 총괄 에른스트 피알라(Ernst Fiala)에게 선보였지만, 그의 평가는 단호했다.

"당신들, 미쳤군."

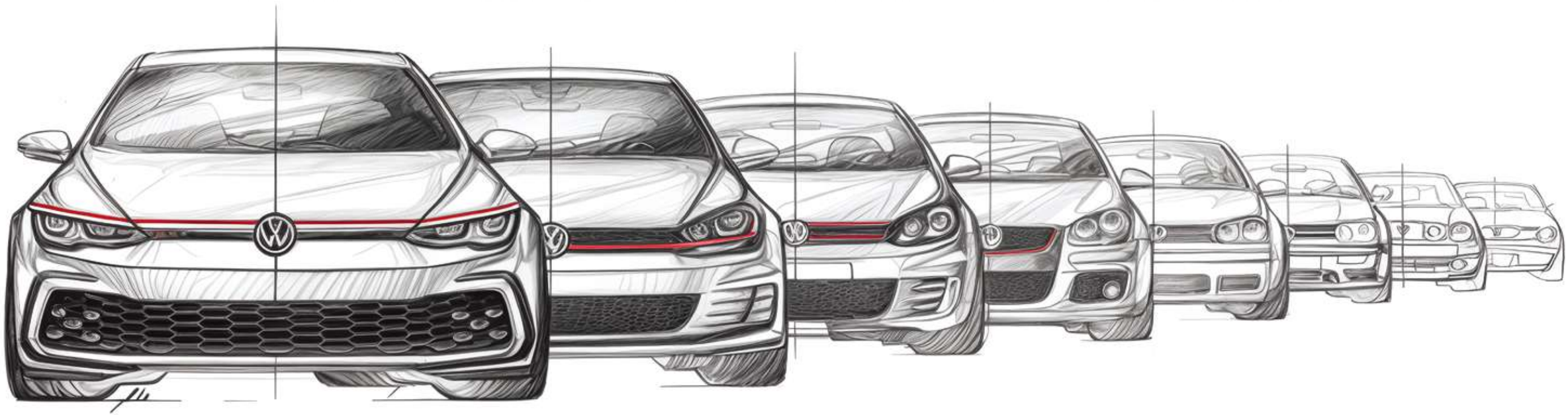
그러나 팀은 물러서지 않았다. 개발을 계속 이어간 끝에 1975년 봄, 에라-레시엔(Ehra-Lessien) 시험장에서 최신형 스포트 골프를 경영진에게 공개했다. 이번에는 피알라 교수도 깊은 인상을 받았고, 같은 해 5월 말 마침내 공식 개발 지시가 내려졌다. 비밀 프로젝트는 정식 프로젝트가 됐다. 여섯 대의 프로토타입이 제작됐고, 그중 한 대는 1975년 여름 뉘르부르크링에서 페이스카로 모습을 드러냈다. 아직 GTI라는 이름조차 알려지기 전이었지만, 관중들의 시선은 자연스럽게 이 낯선 골프에 쏠렸다.

스포츠카의 즐거움을 일상으로 가져오다

1975년 9월, 마침내 그 답이 공개됐다. 프랑크푸르트 국제 모터쇼(IAA)에서 최초의 골프 GTI가 데뷔한 것이다. 최고출력 81kW(110마력)의 엔진과 라디에이터 그릴을 가로지르는 레드 스트라이프, 체크 패턴 스포츠 시트를 갖춘 골프 GTI는 단숨에 관람객들의 시선을 사로잡았다.

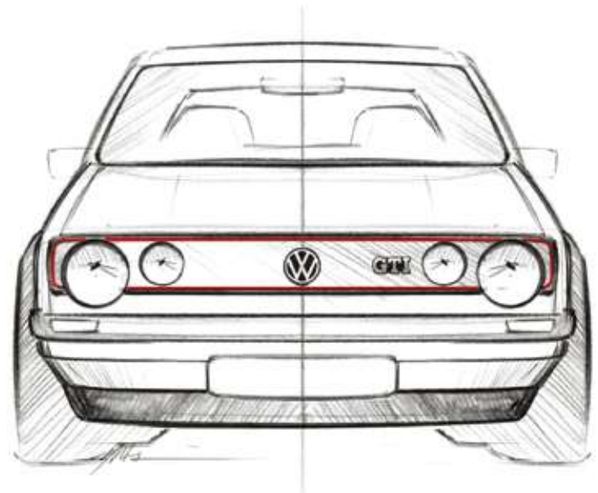
정식 출시는 1976년에 이뤄졌다. 반응은 당초 예상을 크게 넘어섰다. 계획된 생산량은 5,000대에 불과했지만, 첫해에만 수만 대가 판매됐다. 강력한 주행 성능과 합리적인 가격, 일상에서 누릴 수 있는 실용성과 경제성을 한 차 안에 담아낸 새로운 조합에 시장은 즉각 반응했다.

그리고 50년이 흐른 2026년, 최고출력 239kW(325마력)의 골프 GTI 에디션 50이 그 계보의 최신 장을 써 내려간다. 110마력으로 시작된 GTI는 반세기를 지나 325마력에 이르렀지만, 일상에서 즐길 수 있는 빠른 골프라는 최초의 아이디어만큼은 여전히 변하지 않았다.



The Little Golf That Changed the Rules

상식을 뒤집은 작은 골프



1976–1983

엔진 구성 4기통, 8밸브
엔진 1.6리터 및 1.8리터 자연흡기 엔진

최고출력 81kW(110마력), 82kW(112마력)
최고속도 182~186km/h
총 생산 대수 46만 1,700대

골프 GTI의 역사는 정식 출시보다 조금 먼저, 뉘르부르크링에서 시작됐다. 1975년 여름, 프로토타입 한 대가 페이스카로 투입됐다. 도어에는 'GOLF'라는 이름만 적혀 있었고, GTI라는 명칭은 아직 비밀에 부쳐져 있었다. 몇 주 뒤 폭스바겐은 마침내 그 정체를 공개했다. 1975년 9월 프랑크푸르트 국제 모터쇼(IAA)에서 최고출력 81kW(110마력), 최고속도 182km/h의 골프 GTI를 세계 최초로 선보인 것이다.

1세대 골프 GTI의 무게는 780kg에 불과했다. 110마력의 엔진과 날카롭게 조율한 섀시, 가벼운 차체가 어우러져 당시 콤팩트카에서는 경험하기 어려웠던 역동적인 주행 성능을 만들어냈다. 동시에 골프 특유의 실용성과 간결한 디자인은 그대로 유지했다. 작고 실용적인 자동차도 충분히 짜릿할 수 있다는 GTI의 공식이 완성된 순간이었다.

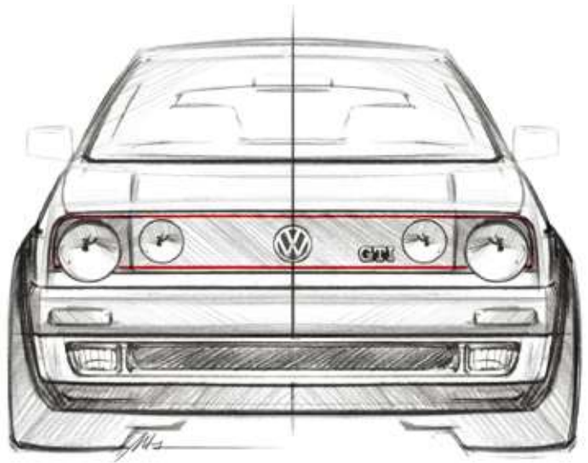
디자인의 차이는 크지 않았지만 효과는 분명했다. 레드 스트라이프와 블랙 휠 아치 익스텐션, 블랙 프레임을 두른 리어 윈도가 스포티한 성격을 강조했고, 실내에는 체크 패턴 스포츠 시트와 골프공 모양 기어 노브를 적용했다. 이때 만들어진 디자인 요소들은 이후 세대를 거치며 GTI를 알아보게 하는 상징으로 이어졌다.

1976년 6월, 골프 GTI는 1만 3,850 독일마르크의 가격으로 정식 출시됐다. 독일을 시작으로 세계 각지로 판매가 확대됐지만, 폭스바겐이 처음 계획한 생산량은 개발비 회수를 위한 5,000대에 불과했다. 그러나 주행 성능과 합리적인 가격, 실용성을 두루 갖춘 GTI는 예상을 뛰어넘는 반응을 얻었다. 결국 1세대 골프 GTI는 당초 계획보다 90배 이상 많은 총 46만 1,700대가 생산됐다.

1세대 후반에는 배기량이 1.6리터에서 1.8리터로 확대되고, 최고출력도 82kW(112마력)로 높아졌다. 1983년에는 '골프 GTI 스페셜 모델'이 등장해 1세대의 마지막을 장식했다. 독특한 휠 디자인에서 이름을 얻어 '피렐리 GTI'로 잘 알려진 이 모델은 이후 세대에서도 다시 그 이름이 등장할 만큼 강한 인상을 남겼고, 오늘날까지 특별한 모델로 기억되고 있다.

GTI

2



Evolving the GTI Formula

GTI의 공식을 확장하다

1984–1991

엔진 구성 4기통, 8밸브 및 16밸브
엔진 1.8리터 자연흡기 및 슈퍼차저 엔진

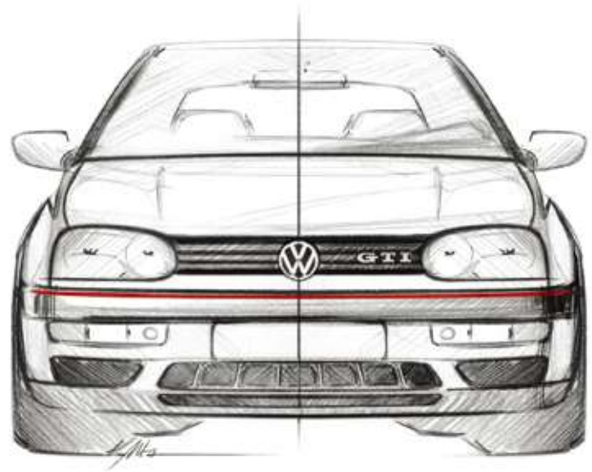
최고출력 79kW(107마력), 82kW(112마력), 95kW(129마력), 102kW(139마력), 118kW(160마력)
최고속도 186~219km/h
총 생산 대수 62만 8,000대

1984년 등장한 2세대 골프 GTI는 1세대가 만들어낸 스포티 콤팩트카의 철학을 충실히 이어갔다. GTI 탄생 8년 만에 블랙 휠 아치 익스텐션과 프런트 스포일러, 블랙 프레임을 두른 리어 윈도와 블랙 헤드라이너, 라디에이터 그릴의 레드 테두리 같은 디자인 요소는 이미 GTI를 알아보게 하는 상징으로 자리 잡고 있었다. 마스 레드와 이후 등장한 토네이도 레드 역시 GTI를 대표하는 컬러로 존재감을 더했다.
1세대에서 시작된 몇 가지 작은 차이가 이제는 멀리서도 GTI를 구별하게 만드는 하나의 디자인 언어가 된 것이다.
출시 초기 최고출력은 이전 세대와 동일한 82kW(112마력)였다. 1985년부터는 초기형 촉매 변환기를 선택할 경우 최고출력이 79kW(107마력)로 낮아졌지만, 더 강력한 GTI가 등장하기까지는 오래 걸리지 않았다. 1986년 폭스바겐은 16밸브 엔진을 GTI 라인업에 새롭게 추가했다. 촉매 변환기를 장착하지 않은 엔진은 최고출력 102kW(139마력)를 발휘했고, 최고속도는 208km/h에 달했다.
1987년부터 판매된 촉매 변환기 장착형 골프 GTI 16V 역시 최고출력 95kW(129마력), 최고속도 200km/h의 성능을 갖췄다. ABS가 처음으로 선택 사양에 포함된 것도 이 시기였다.
1세대의 기본 공식을 그대로 유지하면서 엔진과 안전 기술의 선택지를 넓혀가기 시작한 것이다.
2세대 골프 GTI가 꾸준한 인기를 이어갈 수 있었던 이유는 출력만으로 설명되지 않는다. 빠르고 타이트한 코너에서 하중이 급격히 이동하면 안쪽 뒷바퀴가 순간적으로 노면에서 떨어지곤 했다. 이때 차체는 코너 안쪽으로 민첩하게 회전하며, 당시 콤팩트카에서는 쉽게 경험하기 어려웠던 역동적인 움직임을 만들어냈다. 강력한 성능을 그저 숫자로만 표현하지 않고 운전의 재미로 연결하는 균형감이 2세대 GTI의 또 다른 매력이었다.
훗날 세대를 거듭하며 더욱 정교해질 GTI 특유의 민첩한 코너링 감각 역시 이 시기에 한층 선명해졌다.
1990년에는 G-라더 슈퍼차저를 탑재한 골프 GTI G60이 등장했다. 제어식 촉매 변환기를 적용한 이 모델은 최고출력 118kW(160마력)를 발휘했고, 최고속도는 216km/h까지 높아졌다. 112마력으로 시작한 2세대가 불과 몇 년 만에 160마력까지 영역을 넓힌 셈이다. 16밸브에 이어 G60까지 등장하면서 2세대 GTI는 하나의 성능만을 고집하기보다 다양한 기술로 더 빠른 골프를 만드는 가능성을 보여줬다.
같은 해 11월, 골프 GTI는 누적 생산 100만 대를 돌파했다. 1세대가 제시한 공식을 충실히 이어받으면서도 16밸브 엔진과 ABS, G60으로 성능과 기술의 영역을 한층 넓힌 2세대. GTI는 이제 하나의 성공적인 모델을 넘어 스포티 콤팩트카의 확고한 기준으로 자리 잡았다.

Dynamism in Restraint

절제 속에 숨긴 역동성

GTI
3



1991–1997

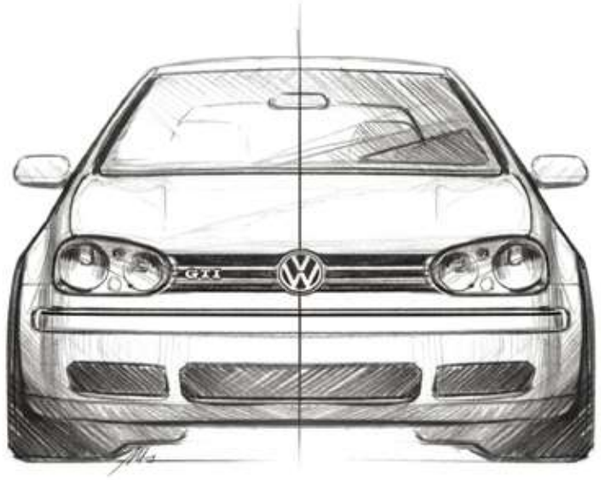
엔진 구성 4기통, 8밸브 및 16밸브
엔진 2.0리터 자연흡기 가솔린 엔진 및 1.9리터 터보 디젤 엔진

최고출력 가솔린 85kW(115마력), 110kW(150마력) 디젤 81kW(110마력)
최고속도 193~215km/h
총 생산 대수 32만 7,000대

1991년 등장한 3세대 골프 GTI는 한층 절제된 디자인 안에 역동적인 이미지를 담아냈다. 블랙 휠 아치와 사이드 실 트림, 블랙 스포일러, 르망(Le Mans) 또는 몬테카를로(Monte Carlo) 디자인의 알로이 휠, 트윈 테일파이프가 GTI만의 성격을 드러냈고, 스포츠 서스펜션을 적용해 차체 높이도 낮췄다. 이전 세대처럼 시각적인 요소를 강하게 드러내기보다 전체적인 형태와 비례 안에서 GTI의 스포티한 성격을 표현하는 방향으로 변화한 것이다. 특히 눈에 띄는 변화는 헤드램프였다. 1세대와 2세대 골프 GTI의 트윈 헤드램프 디자인을 새롭게 해석하면서 모든 조명 기능을 하나의 헤드램프 하우징 안에 통합했다. 이는 외관을 정돈하기 위한 변화만은 아니었다. 공기역학적 성능을 개선해 보다 효율적이고 빠른 GTI를 만들기 위한 선택이었다. 루프 엣지 스포일러 역시 차체 후면에서 발생하는 난류를 줄이는 역할을 했다. 디자인의 절제가 곧 기능적인 진화로도 이어진 셈이다. 3세대 골프 GTI는 최고출력 85kW(115마력)의 2.0리터 8밸브 4기통 엔진으로 출발했다. 개선된 공기역학 성능을 바탕으로 최고속도는 196km/h에 이르렀다. 1993년에는 최고출력 110kW (150마력)의 골프 GTI 16V가 등장하며 성능의 폭을 한층 넓혔다. 최고속도는 215km/h, 정지 상태에서 100km/h까지 가속하는 데 걸리는 시간은 8.7초였다. 1996년에는 최고출력 81kW(110마력)의 1.9리터 터보 디젤 엔진도 GTI 라인업에 추가됐다. 가솔린 8밸브와 16밸브, 터보 디젤까지 서로 다른 엔진을 품으며 GTI라는 이름이 하나의 성능 방식에만 머물지 않는다는 점을 보여준 세대이기도 했다. 같은 해 폭스바겐은 골프 GTI 탄생 20주년을 기념한 '골프 GTI 20주년 에디션'을 선보였다. GTI 역사상 처음 등장한 기념 모델이었다. 범퍼를 장식한 레드 스트라이프와 레드 GTI 레터링, 어둡게 처리한 테일램프와 방향지시등이 일반 모델과 차이를 만들었고, 16인치 BBS 휠 안쪽에는 레드 브레이크 캘리퍼가 자리했다. 실내에는 레드·실버·블랙 체크 패턴과 레드 GTI 로고를 적용한 스포츠 시트, 레드 스티치를 더한 스티어링 휠과 기어 레버 부츠, GTI 엠블럼을 새긴 골프공 모양 기어 노브를 적용했다. 절제를 택한 3세대 안에서 오히려 GTI 초기부터 이어진 상징들을 다시 꺼내 보인 것이다. '골프 GTI 20주년 에디션'의 의미는 20주년을 기념하는 데 그치지 않는다. 과거의 디자인 코드를 새로운 세대의 방식으로 다시 해석하는 방법을 보여줬고, 이후 25주년 에디션과 에디션 30, 에디션 35를 비롯해 계속 이어질 GTI 기념 모델의 출발점이 됐다. 3세대는 외형적으로는 한층 차분해졌지만, 그 안에서는 GTI의 과거를 돌아보고 다음 세대로 이어갈 헤리티지의 방식이 만들어지고 있었다.

GTI

4



Style Icon, Turning Point

스타일 아이콘이자 전환점

4세대 골프는 오늘날까지도 자동차 디자인의 아이콘으로 손꼽힌다. 오랜 기간 폭스바겐그룹 디자인을 이끈 하르트무트 바르쿠스(Hartmut Warkuß)는 불필요한 장식을 덜어낸 정교하고 절제된 디자인으로 골프의 새로운 기준을 제시했고, 이후 폭스바겐 모델이 나아갈 방향에도 큰 영향을 미쳤다. 이를 기반으로 골프 GTI 역시 기술과 품질 면에서 한 단계 도약했다. 세밀하게 다듬은 차체와 한층 완성도를 높인 실내는 골프가 이전보다 더욱 성숙한 모델로 발전했음을 보여줬다. 빠른 골프라는 GTI의 기본 성격을 유지하면서도 디자인과 품질 모두 한층 완성도 높은 자동차로 영역을 넓혀간 것이다.

엔진 선택의 폭도 크게 넓어졌다. 최고출력 110kW(150마력)의 1.8리터 4기통 터보 가솔린 엔진과 같은 출력을 발휘하는 2.3리터 5기통 자연흡기 엔진을 선택할 수 있었으며, 두 모델 모두 최고속도 218km/h를 기록했다. 2000년에는 V5 엔진의 최고출력이 125kW(170마력)로 높아졌고, 최고속도 역시 224km/h까지 향상됐다. 터보 디젤 엔진도 다시 라인업에 합류했다. 초기 최고출력은 81kW(110마력)였지만 이후 85kW(115마력), 96kW(130마력)를 거쳐 최종적으로 110kW(150마력)까지 성능을 끌어올렸다.

서로 다른 방식의 가솔린 엔진과 디젤 엔진을 폭넓게 아우르면서 GTI의 성능을 구현하는 방법 또한 이전보다 다양해졌다.

4세대 골프 GTI의 정점에는 2001년 선보인 '골프 GTI 25주년 에디션'이 있었다. 당시 전 세계 누적 생산 2,000만 대를 넘어선 골프를 기반으로 단 3,000대만 제작한 특별 모델이었다. 최고출력 132kW(180마력)의 1.8리터 터보 가솔린 엔진은 풍부한 토크를 발휘했고, 정교하게 조율한 섀시는 GTI 특유의 민첩한 움직임을 완성했다. 간결한 차체와 고광택으로 마감한 18인치 BBS 알로이 휠의 조합도 완성도를 높였다. 성능을 높이면서도 4세대 골프 특유의 절제된 디자인을 해치지 않은 균형 역시 이 모델의 매력이었다.

덕분에 '골프 GTI 25주년 에디션'은 지금도 가장 아름다운 골프 GTI 가운데 하나로 회자된다. '골프 GTI 25주년 에디션'은 디자인과 성능을 넘어 GTI의 역사에서도 중요한 전환점이 됐다. 132kW(180마력)의 터보 엔진을 통해 골프 GTI가 지닌 잠재력을 다시 한번 보여줬고, 이후 본격적으로 펼쳐질 터보차저 GTI 시대를 예고했기 때문이다. 4세대가 보여준 높은 완성도 위에서 GTI는 이제 다음 세대의 새로운 도약을 준비하고 있었다.

1998–2003

엔진 구성 4기통, 16밸브
5기통, 10밸브 및 20밸브

엔진 1.8리터 터보 가솔린 엔진, 2.3리터 자연흡기 가솔린 엔진 및 1.9리터 터보 디젤 엔진

최고출력 가솔린 110kW(150마력), 125kW(170마력), 132kW(180마력)
디젤 81kW(110마력), 85kW(115마력), 96kW(130마력), 110kW(150마력)

최고속도 193~224km/h

총 생산 대수 16만 4,900대

The Return of the GTI Spirit

정통 GTI의 귀환

GTI

5

2004–2008

엔진 구성	4기통, 16밸브
엔진	2.0리터 터보 가솔린 엔진
최고출력	147kW(200마력), 169kW(230마력)
최고속도	235~245km/h
총 생산 대수	18만 1,000대

폭스바겐은 2004년 9월 파리 모터쇼에서 5세대 골프 GTI를 공개했다. 새로운 모델은 GTI 고유의 디자인과 주행 감성을 한층 선명하게 되살리며 정통 GTI의 귀환을 알렸다. 전면부에는 레드 스트라이프로 둘러싼 블랙 허니콤 패턴의 라디에이터 그릴을 적용했다. 여기에 블랙 프런트 스포일러와 사이드 실, 차체 색상으로 마감한 루프 엣지 스포일러, 크롬 트윈 테일파이프를 더해 역동적인 이미지를 완성했다. 새롭게 디자인한 스포츠 시트와 정교하게 조율한 섀시도 GTI 특유의 성격을 분명하게 드러냈다. 초대 GTI에서 시작된 익숙한 디자인 코드를 새로운 시대의 방식으로 되살린 것이다.

새로운 2.0리터 4기통 터보 가솔린 엔진은 최고출력 147kW(200마력)를 발휘했다. 수동변속기 모델은 정지 상태에서 100km/h까지 7.2초, DSG 모델은 6.9초 만에 가속했으며 최고속도는 235km/h에 달했다. 5세대부터 터보 엔진은 GTI의 성능을 이끄는 중심으로 더욱 분명하게 자리 잡기 시작했다.

2006년에는 골프 GTI 탄생 30주년을 기념한 '에디션 30'이 등장했다. 최고출력은 169kW(230마력). 기본형 GTI의 200마력에 30주년을 상징하는 30마력을 더한 수치였다. 외관에는 블랙 컬러의 18인치 '디트로이트' 알로이 휠을 적용했고, 밝은 색상의 18인치 크로스 스포크 타입 '로킹엄(Rockingham)' 알로이 휠도 선택할 수 있었다. 프런트 스포일러와 리어 에이프런, 사이드 실은 차체 색상으로 마감하고 테일램프는 어둡게 처리했다. 실내에는 인터라고스(Interlagos) 체크 패턴을 적용한 전용 부분 가죽 스포츠 시트와 골프공 모양 기어 노브를 적용해 초대 GTI의 아이콘을 현대적으로 되살렸다. 최고속도는 245km/h, 정지 상태에서 100km/h까지 가속 시간은 6.8초로 당시까지 등장한 골프 GTI 가운데 가장 빨랐다.

2007년에는 오스트리아 뵈르터제에서 열린 GTI 트레펜을 통해 '골프 GTI 피렐리'가 공개됐다. 최고출력 169kW(230마력)를 발휘한 이 모델은 전용 '피렐리' 휠을 적용하고, 1983년 등장한 초대 피렐리 GTI를 현대적으로 재해석했다. 초대 피렐리 GTI가 1세대의 마지막을 장식했듯, 새로운 골프 GTI 피렐리 역시 5세대의 끝을 특별하게 장식했다. 24년의 시간을 건너 하나의 아이콘을 다시 불러낸 모델이었다.

5세대는 초대 GTI의 디자인과 감성을 복원하는 데 머물지 않았다. 익숙한 상징을 현대적으로 되살리는 동시에 200마력대 터보 엔진과 정교해진 섀시를 결합하며 이후 GTI가 이어갈 새로운 공식을 만들어냈다. '정통 GTI의 귀환'은 과거로 돌아가는 일이 아니라, GTI다운 것을 다시 정의하는 과정이었다.

GTI

6

2009–2012

Pushing the Limits of Front-Wheel Drive

전륜구동의 한계를 넘히다

엔진 구성 4기통, 16밸브
엔진 2.0리터 터보 가솔린 엔진
최고출력 154kW(210마력), 173kW(235마력)
최고속도 237~247km/h
총 생산 대수 19만 9,900대

2009년 등장한 6세대 골프 GTI는 이전 세대가 되살린 GTI의 전통을 더욱 세밀한 주행 성능으로 발전시켰다. 차량의 세부 세팅에는 모터스포츠의 전설 한스 요아힘 슈투크(Hans-Joachim Stuck)가 참여했다. 2.0리터 4기통 터보 가솔린 엔진은 최고출력 154kW(210마력)를 발휘했으며, 정지 상태에서 100km/h까지 6.9초 만에 가속하고 최고속도는 240km/h에 달했다. 사운드 제너레이터와 차체 좌우에 배치한 새로운 배기 시스템을 적용해 운전자가 듣고 느끼는 경험까지 GTI답게 다듬었다.

중요한 변화 가운데 하나는 전자식 디퍼렌셜 록 XDS의 기본 적용이었다. 빠른 코너링에서 안쪽 바퀴가 헛도는 현상을 억제해 구동력을 보다 효과적으로 노면에 전달하고, 전륜구동 특유의 언더스티어도 줄였다. 강력해진 엔진의 힘을 앞바퀴에 전달하는 데서 나아가, 얼마나 효과적으로 노면에 전달할 것인가가 중요해진 것이다. 출력뿐 아니라 섀시와 구동력 제어가 GTI의 주행 성능을 좌우하는 요소로 떠오른 순간이었다.

2011년에는 GTI 탄생 35주년을 기념한 '에디션 35'가 등장했다. 최고출력 173kW (235마력)로 당시까지 출시된 골프 GTI 가운데 가장 강력했으며, 마력당 중량은 약 6kg에 불과했다. 정지 상태에서 100km/h까지 6.6초 만에 가속했고 최고속도는 247km/h로, 역대 골프 GTI 가운데 처음으로 250km/h에 근접했다. 110마력과 최고속도 182km/h로 시작한 1세대를 떠올리면, 35년 동안 GTI의 성능이 얼마나 크게 확장됐는지를 보여주는 숫자였다.

GTI의 영역은 차체 형태에서도 넓어졌다. 2012년에는 오픈톱 모델인 골프 GTI 카브리올레가 라인업에 추가됐다. 카브리올레의 개방감과 GTI 특유의 역동성을 한 차에 담아 정지 상태에서 100km/h까지 7.3초 만에 가속했으며, 최고속도는 수동변속기 모델 237km/h, DSG 모델 235km/h였다.

GTI의 캐릭터가 전통적인 해치백에만 머물지 않는다는 사실을 보여준 변주였다.

6세대 골프 GTI는 더 강력한 터보 엔진과 XDS를 비롯한 섀시 기술로 전륜구동 GTI의 완성도를 한 단계 끌어올렸다. 에디션 35와 카브리올레까지 영역을 넓혔지만, 일상에서 즐길 수 있는 빠른 골프라는 핵심은 그대로였다.

Closer to the Track Than Ever

트랙에 가장 가까워진 GTI

GTI

7

2013–2020

엔진 구성 4기통, 16밸브
엔진 2.0리터 터보 가솔린 엔진
최고출력 162kW(220마력), 169kW(230마력), 180kW(245마력), 195kW(265마력), 213kW(290마력), 228kW(310마력)
최고속도 246~265km/h
총 생산 대수 39만 대

폭스바겐은 2013년 7세대 골프 GTI를 두 가지 버전으로 선보였다. 기본 모델은 최고출력 162kW(220마력), 골프 GTI 퍼포먼스는 169kW(230마력)를 발휘했다. 서로 다른 성능의 선택지를 마련한 데 이어 클럽스포츠와 TCR까지 등장하면서, 7세대는 GTI의 성능 영역이 본격적으로 확장된 세대가 됐다.

그 흐름은 GTI 탄생 40주년을 맞은 2016년 더욱 선명해졌다. 특별 모델 '골프 GTI 클럽스포츠'는 최고출력 195kW(265마력)를 발휘했으며, 부스트 기능을 활성화하면 일시적으로 213kW(290마력)까지 높아졌다. 정지 상태에서 100km/h까지 단 5.9초 만에 가속하며 골프 GTI 최초로 6초의 벽을 깼고, 최고속도는 250km/h에서 전자식으로 제한됐다. 110마력으로 시작한 초대 GTI와 비교하면, 40년 동안 GTI의 성능이 얼마나 크게 진화했는지를 보여주는 변화였다.

같은 해에는 성능의 한계를 더욱 밀어붙인 '골프 GTI 클럽스포츠 S'가 등장했다. GTI의 40년 역사를 기념해 1년당 10대씩, 총 400대만 생산한 특별 모델로, 최고출력 228kW(310마력), 최대토크 380Nm를 발휘했다. DIN 기준 공차중량은 1,286kg에 불과했으며, 뉘르부르크링 노르트슐라이페에 맞춘 전용 주행 설정도 적용했다. 폭스바겐 테스트 및 개발 드라이버 벤야민 로이히터 (Benjamin Leuchter)는 2016년 봄 클럽스포츠 S로 노르트슐라이페를 7분 49초 21에 주파하며 당시 전륜구동 양산차의 랩 타임 기록을 새롭게 작성했다.

클럽스포츠 S의 탄생 과정도 흥미롭다. 아이디어는 2013년형 골프 GTI 퍼포먼스의 최종 시험 과정에서 시작됐다. 노르트슐라이페에서 차량을 테스트하던 개발진은 GTI의 잠재력을 더 끌어낼 수 있다고 판단했고, 최초의 골프 GTI가 그랬던 것처럼 소수의 인원이 모인 작은 팀에서 새로운 프로젝트가 시작됐다. 40년 전 비밀리에 '스포트 골프'를 만들던 방식이 전혀 다른 시대의 GTI에서 다시 한번 반복된 셈이다.

2017년에는 기본형 골프 GTI의 최고출력이 169kW(230마력), 골프 GTI 퍼포먼스는 180kW(245마력)로 높아졌다. 2019년에는 국제 TCR 시리즈의 레이싱카에서 영감을 받은 골프 GTI TCR이 등장해 최고출력 213kW (290마력)를 발휘했다. 모터스포츠의 경험을 도로 위로 가져온 TCR까지 더해지면서, 7세대는 일상에서 즐길 수 있는 스포츠카라는 GTI의 본질을 유지하면서도 트랙에 가장 가까운 영역까지 자신의 한계를 넓힌 세대로 남았다.

GTI

8

Half a Century of Evolution, Distilled

반세기의 진화를 집약하다

2020–PRESENT

엔진 구성 4기통, 16밸브
엔진 2.0리터 터보 가솔린 엔진

최고출력 180kW(245마력), 195kW(265마력), 221kW(300마력), 239kW(325마력)
최고속도 250~270km/h

8세대 골프 GTI는 2020년 처음 모습을 드러냈다. 2.0리터 4기통 터보 가솔린 엔진은 최고출력 180kW(245마력), 최대토크 370Nm를 발휘했다. 7단 DSG와 조합돼 최고속도는 250km/h였다. 중요한 변화는 새롭게 개발한 섀시 및 구동 제어 시스템 VDM(Vehicle Dynamics Manager)의 적용이었다. 전자식 디퍼렌셜 록 XDS+와 전자제어식 전륜 디퍼렌셜 록, 선택 사양인 어댑티브 섀시 컨트롤(DCC)을 통합 제어해 코너링 성능과 조향 응답성, 차체 안정성을 한층 높였다.

GTI 탄생 45주년을 맞은 2021년에는 최고출력 221kW(300마력)의 '골프 GTI 클럽스포츠 45'가 등장하며 GTI의 300마력 시대를 알렸다. 2024년에는 하드웨어와 소프트웨어를 폭넓게 개선하고 새로운 조명 및 인포테인먼트 시스템, 개선된 조작 체계를 적용했다. 기본형 골프 GTI의 최고출력도 기존 180kW(245마력)에서 195kW(265마력)로 높아졌으며, 골프 GTI 클럽스포츠는 221kW(300마력)를 유지했다. 더욱 발전한 전자제어 기술 속에서도 GTI 특유의 민첩하고 명료한 움직임은 그대로 이어졌다. 2025년에는 GTI 역사에 또 하나의 이정표가 세워졌다. 폭스바겐은 뉘르부르크링 24시간 레이스 현장에서 '골프 GTI 에디션 50'을 공개했다. 이 모델은 최고출력 239kW (325마력)를 발휘하는 역대 가장 강력한 양산형 골프 GTI다. 골프 GTI 클럽스포츠의 엔진을 기반으로 최고출력을 18kW(25마력) 높였고, 최대토크는 20Nm 증가한 420Nm에 달한다. 정지 상태에서 100km/h까지 단 5.3초 만에 가속하며 최고속도는 270km/h를 기록한다. 어댑티브 섀시 컨트롤(DCC)도 기본으로 탑재된다.

110마력으로 시작한 초대 GTI가 반세기 만에 325마력에 도달한 셈이다. 선택 사양인 'GTI 퍼포먼스 패키지 에디션 50'은 출력보다 섀시를 더욱 날카롭게 다듬는 데 집중했다. 블랙 컬러의 19인치 '바르메나우(Warmenau)' 단조 휠과 캠버각을 조정한 전륜 스위블 베어링, 더욱 단단한 스프링을 적용하고 차체 높이도 추가로 5mm 낮췄다. 여기에 티타늄 리어 사일렌서를 적용한 폭스바겐 R의 초경량 배기 시스템과 세미 슬릭 타이어를 더해 주행 성능을 끌어올렸다. 최고출력이라는 숫자뿐 아니라 무게와 섀시, 타이어까지 세밀하게 다듬는 방식은 50년 동안 GTI가 진화해 온 방향과도 맞닿아 있다. 8세대 골프 GTI는 VDM을 비롯한 첨단 제어 기술로 전륜구동 성능을 한층 발전시켰다. 그리고 에디션 50에 이르러 반세기 동안 축적한 성능과 기술을 하나의 모델에 집약했다. 출력과 기술은 1976년과 비교할 수 없을 만큼 달라졌지만, 일상에서 즐길 수 있는 빠른 골프라는 최초의 아이디어는 50년이 지난 지금도 GTI의 중심에 남아 있다.

50 YEARS OF GTI

GTI IS A WAY OF LIFE

BORN to THRILL

GTI의 역사는 도로 위에서만 쓰이지 않았다. 1970년대 랠리에서 가능성을 시험한 뒤 파이크스 피크와 서킷, 투어링카 레이스, 그리고 뉘르부르크링까지 무대를 넓혀온 골프는 모터스포츠를 통해 끊임없이 자신의 한계를 밀어붙였다. 때로는 우승으로, 때로는 과감한 실패로 남은 수많은 도전은 골프의 성능과 기술을 다음 단계로 끌어올리는 힘이 됐다. 반세기 넘게 이어진 골프의 질주와 진화를 따라가 본다.

GTI가 태어나기 전, 레이스는 이미 시작됐다

GTI가 정식으로 세상에 나오기 전부터 모터스포츠를 향한 준비는 시작되고 있었다. 폭스바겐은 이미 1974년, 개발 초기 단계에서 미래의 골프 GTI를 FIA 규정에 맞춰 호몰로게이션*을 받을 수 있도록 하는 방안을 검토했다. 1975년에는 양산형 GTI보다 한 발 앞서 프로토타입 한 대가 뉘르부르크링 레이스의 페이스카로 등장했다. 훗날 양산 GTI에 적용된 110마력 연료분사 엔진 대신 100마력 카뷰레터 엔진을 탑재했지만, 차체 옆에는 이미 GTI의 특징이 될 블랙 스트라이프가 자리하고 있었다. 1976년 골프 GTI가 출시되면서 모터스포츠 활동도 본격화됐다. 이듬해 폭스바겐은 그룹 1 규정에 맞춰 준비한 골프 GTI로 독일 랠리 챔피언십에 출전했다. 운전대를 잡은 조히 클라인트(Jochi Kleint)는 폭스바겐 최초의 워크스 드라이버였으며, 검정과 흰색이 교차하는 독특한 외관 덕분에 이 차에는 '제브라(Zebra)'라는 별명이 붙었다. 골프의 도전은 GTI에만 머물지 않았다. 1978년에는 시험적으로 터보차저를 더한 디젤 골프가 몬테카를로 랠리에 출전해 종합 13위를 기록했다. 이어 페르 에클룬드(Per Eklund)와 한스 실반(Hans Sylvan)이 몰았던 '피어부르크(Pierburg)' 골프 GTI는 1980년 같은 대회에서 5위에 올랐다. 성과는 곧 챔피언십 타이틀로 이어졌다. 1981년 알폰스 스톡(Alfons Stock)과 파울 슈무크(Paul Schmuck)가 1세대 골프 GTI로 독일 랠리 챔피언십 정상에 오른 것이다. 일상에서 누구나 탈 수 있는 콤팩트 해치백으로 출발한 골프는 불과 몇 년 만에 혹독한 랠리 무대에서도 경쟁력을 입증하기 시작했다. 1970년대 후반 시작된 도전은 곧 더 강력한 엔진과 사륜구동, 새로운 기술이 등장하는 1980년대 골프 모터스포츠의 전성기로 이어진다.

세계 정상에서 파이크스 피크까지, 2세대 골프의 질주

1세대 골프 GTI가 랠리 무대에서 가능성을 확인했다면, 2세대부터는 도전의 폭이 한층 넓어졌다. 그 시작을 알린 것은 1986년의 골프 II GTI 16V 그룹 A였다. 폭스바겐 모터스포츠는 랠리 규정에 맞춰 차체 무게를 880kg까지 줄이고 최고출력을 176마력으로 높였다. 케네스 에릭손(Kenneth Eriksson)과 페터 디크만(Peter Diekmann)은 이 차로 1986년 FIA 월드 랠리 챔피언십 그룹 A 부문 타이틀을 차지하며 골프를 세계 정상에 올려놓았다. 이듬해에는 미국 콜로라도의 해발 4,301m 정상을 향해 달리는 파이크스 피크 인터내셔널 힐 클라임에 도전했다. 이를 위해 제작한 골프 II '파이크스 피크'는 앞과 뒤에 각각 326마력의 터보 엔진을 탑재해 합산 최고출력이 652마력에 달했다. 두 엔진은 독립적으로 작동해 상황에 따라 전륜구동과 후륜구동, 사륜구동을 선택할 수 있었다. 조히 클라인트(Jochi Kleint)가 운전한 이 골프는 1987년 파이크스 피크에서 정상 직전까지 선두 기록을 노렸지만, 결승점을 눈앞에 두고 서스펜션 문제로 주행을 마치지 못했다. 우승에는 닿지 못했지만, 작은 골프 차체에 두 개의 엔진과 사륜구동 시스템을 결합한 과감한 시도는 폭스바겐 모터스포츠 역사에 깊은 인상을 남겼다. 2세대 골프의 랠리 도전도 계속됐다. 랠리 골프 G60 그룹 A는 G-Lader 스크롤형 슈퍼차저와 사륜구동 시스템을 결합한 랠리카로, 1990년 월드 랠리 챔피언십 뉴질랜드 랠리에서 3위로 포디움에 올랐다. 이듬해에는 에르빈 베버(Erwin Weber)와 만프레드 히머(Manfred Hiemer)가 독일 랠리 챔피언십 정상에 올랐다.

* 호몰로게이션: 대회 출전 자격(최소 생산 수량 규정)을 채우기 위해 레이스카 성능에 가깝게 만들어서 일반 소비자에게도 소량 한정 판매하는 절차.

랠리와 서킷을 누비며, 전 세계를 달린 골프 GTI

랠리에서 활약하는 동시에 골프 GTI는 일찍부터 서킷에서도 존재감을 드러냈다. 1977년 독일에서는 양산차에 가까운 GTI로 경쟁하는 원메이크 컵이 시작됐고, 미국에서도 '래빗 컵(Rabbit Cup)'이라는 이름으로 같은 형식의 경기가 열렸다. 그 흐름을 보다 극단적으로 보여준 모델이 2011년 등장한 골프24다. GTI 탄생 35주년에 맞춰 뉘르부르크링 24시간 레이스를 위해 개발된 골프24는 2.5리터 5기통 터보 엔진에서 최고출력 450마력, 최대토크 540Nm를 발휘했다. 여기에 사륜구동과 6단 시퀀셜 변속기, 레이스 전용 섀시를 조합해 당시 가장 강력한 골프 가운데 하나로 완성됐다. 아쉽게도 실제 레이스에 출전한 세 대의 골프는 사고와 변속기 문제 등으로 완주를 하지는 못했다. 2010년대 중반에는 골프 GTI의 무대가 전 세계 투어링카 레이스로 넓어졌다. 2015년 시작된 TCR 규정은 양산차를 기반으로 한 4도어 또는 5도어 모델과 2.0리터 엔진을 사용하는 방식이었다. 골프 GTI의 차체와 2.0 TSI 엔진은 이 규정과 자연스럽게 맞아떨어졌고, 폭스바겐 모터스포츠는 고객 레이싱 팀을 위한 골프 GTI TCR을 개발했다. 2018년 사양을 기준으로 2.0리터 터보 엔진은 최고출력 350마력, 최대토크 420Nm를 앞바퀴에 전달했다.

1

2

3

4

1 뉘르부르크링을 달리는 골프 GTI 클럽스포츠 24h
2 2011년 뉘르부르크링 24시간 내구레이스에 출전한 폭스바겐 골프24
3 '피어부르크(Pierburg)' 골프 GTI
4 '피어부르크(Pierburg)' 골프 GTI의 실내

랠리에서 활약하는 동시에 골프 GTI는 일찍부터 서킷에서도 존재감을 드러냈다. 1977년 독일에서는 양산차에 가까운 GTI로 경쟁하는 원메이크 컵이 시작됐고, 미국에서도 '래빗 컵(Rabbit Cup)'이라는 이름으로 같은 형식의 경기가 열렸다. 그 흐름을 보다 극단적으로 보여준 모델이 2011년 등장한 골프24다. GTI 탄생 35주년에 맞춰 뉘르부르크링 24시간 레이스를 위해 개발된 골프24는 2.5리터 5기통 터보 엔진에서 최고출력 450마력, 최대토크 540Nm를 발휘했다. 여기에 사륜구동과 6단 시퀀셜 변속기, 레이스 전용 섀시를 조합해 당시 가장 강력한 골프 가운데 하나로 완성됐다. 아쉽게도 실제 레이스에 출전한 세 대의 골프는 사고와 변속기 문제 등으로 완주를 하지는 못했다. 2010년대 중반에는 골프 GTI의 무대가 전 세계 투어링카 레이스로 넓어졌다. 2015년 시작된 TCR 규정은 양산차를 기반으로 한 4도어 또는 5도어 모델과 2.0리터 엔진을 사용하는 방식이었다. 골프 GTI의 차체와 2.0 TSI 엔진은 이 규정과 자연스럽게 맞아떨어졌고, 폭스바겐 모터스포츠는 고객 레이싱 팀을 위한 골프 GTI TCR을 개발했다. 2018년 사양을 기준으로 2.0리터 터보 엔진은 최고출력 350마력, 최대토크 420Nm를 앞바퀴에 전달했다.
성과도 빠르게 따라왔다. 스테파노 코미니(Stefano Comini)는 2016년, 장-칼 베르네(Jean-Karl Vernay)는 2017년 각각 TCR International Series 드라이버 챔피언에 올랐다. 이후 TCR 아시아와 중동, 스칸디나비아 등 세계 각지에서도 타이틀을 추가했다. 2016년부터 고객 레이싱 팀에 공급된 골프 GTI TCR은 100대 이상으로, 5년 동안 전 세계 레이스에서 150회가 넘는 우승과 500회 이상의 포디움을 기록했다. 2019년에는 벤야민 로이히터(Benjamin Leuchter)와 요한 크리스토페르손(Johan Kristoffersson)이 각각 WTCR 뉘르부르크링 경기에서 승리를 차지했다.

녹색 지옥에서, 골프의 도전은 계속된다

2024년 골프 탄생 50주년을 맞아 골프 GTI 클럽스포츠 24h가 뉘르부르크링 24시간 레이스에 모습을 드러냈다. 양산형 골프 GTI 클럽스포츠를 기반으로 한 레이스카는 최고출력 348마력, 최대토크 450Nm를 발휘하며 AT3 클래스에서 우승했다. 이듬해에는 출력을 397마력까지 높이고 재생 가능한 원료 60%로 구성된 대체 연료를 사용해 다시 도전했다. 결과는 AT3 클래스 2년 연속 우승과 전체 135대 중 종합 24위였다. GTI 탄생 50주년을 맞은 2026년에도 뉘르부르크링과의 인연은 계속됐다. 폭스바겐은 24시간 레이스에 세 대의 골프 GTI 클럽스포츠 24h를 투입했다. 이 가운데 50번 골프 GTI 클럽스포츠 24h는 SP4T 클래스 2위, 10번 골프 GTI 클럽스포츠 24h는 SP3T 클래스 4위로 완주했다. 트랙 밖에서도 GTI의 50년을 기념하는 장면이 이어졌다. 약 40대의 역대 GTI가 노르트슐라이페를 함께 달리는 퍼레이드가 펼쳐졌고, 최초의 순수 전기 GTI인 ID. 폴로 GTI도 이곳에서 처음 공개됐다. 1970년대 랠리에서 시작된 GTI의 도전이 전동화 시대까지 이어지고 있음을 보여준 순간이었다. 레이스카뿐 아니라 도로를 달리는 GTI도 뉘르부르크링에서 새로운 기록을 세웠다. GTI 50주년을 기념한 골프 GTI 에디션 50은 노르트슐라이페 20.832km를 7분 44초 523에 주파했다. 전륜구동 양산차의 새로운 최고 기록이자, 역대 폭스바겐 양산차 가운데 가장 빠른 랩 타임이다. 그리고 골프의 모터스포츠 도전은 다음 장을 준비하고 있다. 폭스바겐은 R 브랜드 탄생 25주년을 맞는 2027년, 막스 크루제 레이싱과 함께 개발 중인 사륜구동 골프 R 24H로 뉘르부르크링 24시간 레이스에 출전할 계획이다.
2026년에는 그 방향을 미리 보여주는 골프 R 24H 쇼카도 공개했다. 반세기가 넘는 시간 동안 모터스포츠는 골프가 자신의 가능성을 시험하는 무대였다. 랠리에서 파이크스 피크와 세계의 서킷을 거쳐 뉘르부르크링까지, 무대와 기술은 달라졌지만 더 멀리, 더 빠르게 한계를 넓히려는 도전은 멈추지 않았다. 그리고 그다음 질주는 이미 시작되고 있다.

THE GTI DESIGN CODE

wheel

check

steering wheel

gear knob

red

black

성능은 세대마다 달라졌지만, GTI를 알아보는 데는 오랜 시간이 필요하지 않다. 블랙 그릴을 가로지르는 레드 스트라이프, 체크 패턴 스포츠 시트, 손에 쥐면 바로 기억되는 골프공 모양 기어 노브까지. 처음에는 일반 골프와 차이를 만들기 위해 더해진 작은 디테일이었지만, 시간이 흐르며 GTI의 정체성을 상징하는 아이콘이 됐다. 반세기 동안 형태를 바꾸고, 때로는 사라졌다 다시 돌아오며 이어져 온 GTI만의 디자인 코드를 들여다본다.

휠로 읽는 GTI의 디자인 역사

GTI의 휠은 타이어를 지지하는 용도로만 쓰이지 않는다. 각 세대의 성격과 시대의 디자인을 보여주는 중요한 시그니처로 발전해 왔다. 그 시작은 1983년 등장한 1세대 골프 GTI 특별 모델에서 찾을 수 있다. 이 모델에는 림에 여러 글자가 새겨진 14인치 알로이 휠이 적용됐다. 그중 하나인 'P'는 피렐리를 의미했고, 팬들은 이 특별 모델을 자연스럽게 '피렐리 GTI'라고 부르기 시작했다. 이후 '골프 GTI 20주년 에디션'에는 볼트 체결식 BBS 휠이, '골프 GTI 25주년 에디션'에는 고광택으로 마감한 BBS 휠이 적용되며 GTI만의 휠 디자인 계보를 이어갔다. 2004년 등장한 5세대 골프 GTI에서는 이들 휠에서 이어진 말발굽 모양 스포크를 현대적으로 재해석한 18인치 '디트로이트' 알로이 휠이 모습을 드러냈다. 강렬하면서도 간결한 디자인으로 사랑받으며 GTI를 대표하는 휠 가운데 하나로 자리 잡았다. 이 디자인의 흐름은 20년 넘게 이어지고 있다. 현행 골프 GTI의 19인치 '퀸스타운' 알로이 휠 역시 전통적인 GTI 휠의 특징을 오늘날의 디자인 언어로 다시 풀어낸 결과다.

체크 패턴, GTI의 실내를 완성하다

체크 패턴 스포츠 시트는 GTI의 실내를 대표하는 디자인 요소로 손꼽힌다. 최초의 골프 GTI는 이를 적용한 스포츠 시트로 일반 골프와 확연히 다른 분위기를 만들었다. 기능적인 스포츠 시트에 개성 있는 패턴을 더한 이 디자인은 시간이 흐르며 GTI를 상징하는 하나의 아이콘으로 자리 잡았다. 2세대부터 4세대 골프 GTI에서는 체크 패턴이 잠시 모습을 감췄다. 하지만 2004년 등장한 5세대 골프 GTI가 '인터라고스'라는 이름의 체크 패턴을 시트 중앙부에 적용하면서 전통은 다시 이어졌다. 과거의 디자인을 그대로 복제하는 대신 새로운 시대에 맞게 재해석한 것이다. 현행 골프 GTI에는 '스케일 페이퍼'라는 이름의 체크 패턴이 적용된다. 이름과 구성은 달라졌지만, 50년 전과 마찬가지로 기본 사양으로 제공된다. 세대를 거치며 사라졌다 다시 돌아온 체크 패턴은 이제 GTI의 정체성을 보여주는 대표적인 디자인 코드로 자리 잡았다.

세상에서 가장 유명한 골프공

1세대 골프 GTI의 골프공 모양 기어 노브는 GTI를 상징하는 가장 재치 있는 디테일 가운데 하나다. 모델의 이름인 '골프'를 시각적으로 표현하는 동시에, 운전자가 직접 만지는 요소에 GTI만의 개성을 담아냈다. 골프공 모양 기어 노브는 일부 2세대 골프 GTI에도 적용됐다. 1996년 선보인 '골프 GTI 20주년 에디션'에서는 디자인을 한층 세련되게 다듬었다. 위쪽은 블랙 가죽으로, 아래쪽은 알루미늄으로 마감해 익숙한 아이콘을 새로운 방식으로 해석했다. 골프공 모티프는 이후 4세대 기반의 '골프 GTI 25주년 에디션'과 5세대의 '에디션 30', 6세대의 '에디션 35'에도 형태를 달리하며 이어졌다. 오늘날 골프 GTI는 시프트 바이 와이어 방식을 적용한 작은 전자식 기어 셀렉터를 사용한다. 익숙한 골프공 모양 기어 노브는 사라졌지만, 이 상징 역시 기술과 시대의 변화에 맞춰 진화한 것이다.

설명이 필요 없는 세 글자

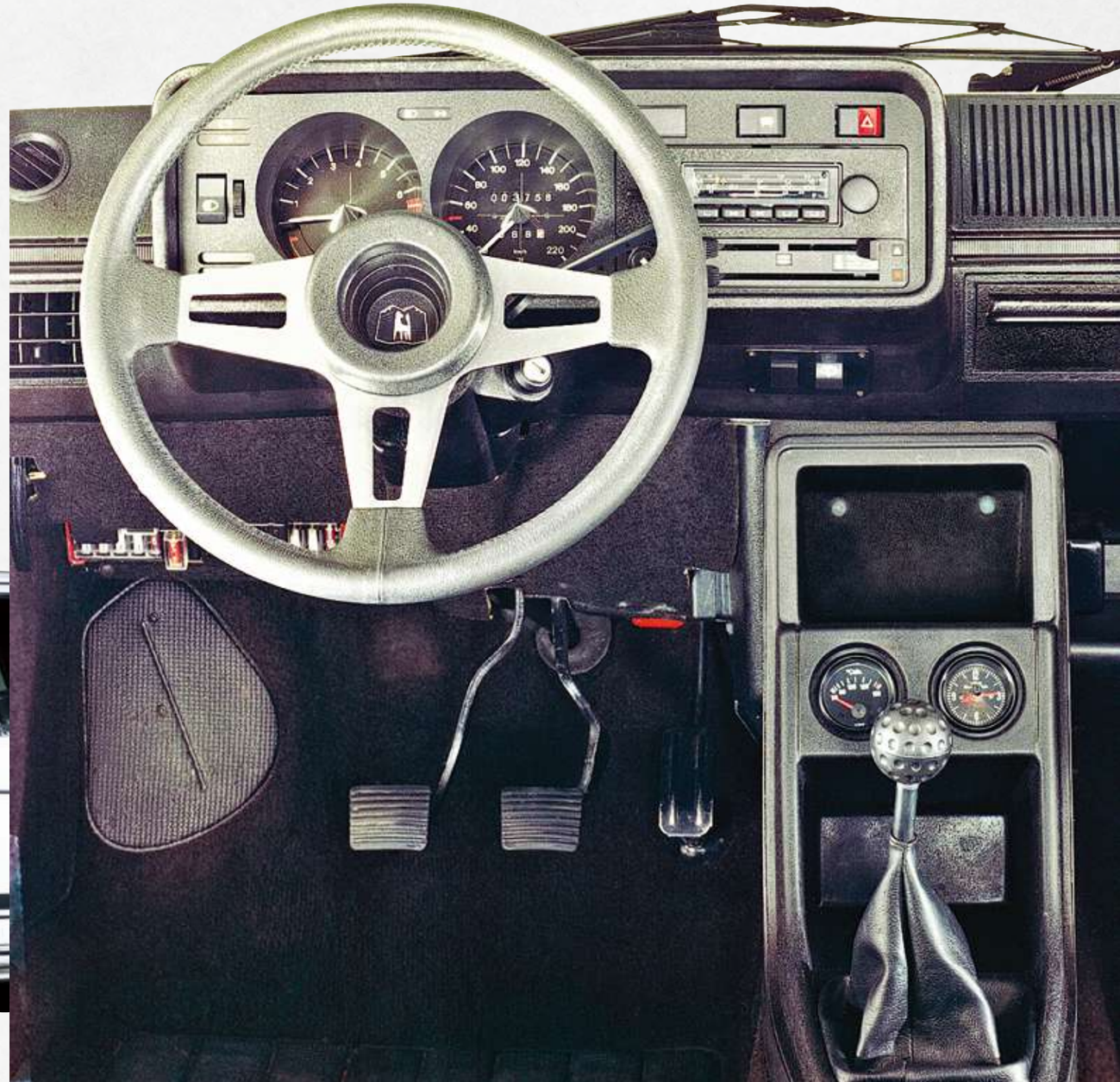
GTI라는 이름은 처음부터 정해져 있었던 것이 아니다. 개발 당시에는 '골프 TS'와 '골프 GTS'도 후보로 검토됐다. 하지만 TS는 GT가 지닌 역동적인 이미지를 충분히 담아내지 못했고, GTS는 이미 1963년 포르쉐 904 GTS에 사용된 이름이었다. 그렇게 폭스바겐이 선택한 GTI라는 세 글자는 하나의 모델명을 넘어 일상성과 퍼포먼스를 동시에 갖춘 자동차의 상징으로 자리 잡았다. 레드 스트라이프와 체크 패턴 스포츠 시트, 골프공 모양 기어 노브처럼 시대와 함께 형태를 바꿔온 수많은 디테일도 모두 이 세 글자 아래에서 하나의 정체성으로 연결된다.

레드와 블랙, GTI를 알아보는 가장 빠른 신호

1976년 등장한 최초의 골프 GTI는 몇 가지 영리한 변화만으로 일반 골프와 확실히 다른 인상을 완성했다. 그 중심에는 블랙 라디에이터 그릴을 감싼 레드 스트라이프가 있었다. 레드 스트라이프는 블랙 휠 아치 익스텐션과 범퍼, 리어 윈도 테두리, 사이드 실의 블랙 스트라이프와 어우러져 1세대 골프 GTI만의 강렬한 인상을 만들었다. 화려한 장식을 더하지 않고도 스포티한 성격을 분명하게 드러낸 것이다. 이 디자인은 2세대 골프 GTI에도 이어졌다. 3세대에서는 '골프 GTI 20주년 에디션'의 범퍼에만 적용됐고, 간결하고 정제된 디자인을 추구한 4세대에서는 잠시 모습을 감췄다. 레드 스트라이프가 다시 GTI 디자인의 핵심 요소로 돌아온 것은 5세대부터였다. 현행 8세대 골프 GTI에서는 레드 스트라이프가 전면부 상단을 가로지르며, IQ.LIGHT LED 매트릭스 헤드램프 영역까지 길게 이어진다. 형태와 쓰임은 시대에 따라 달라졌지만, 레드와 블랙의 조합은 여전히 GTI를 한눈에 알아보게 하는 가장 강력한 시그니처다. 이 컬러의 전통은 실내에서도 이어진다. 블랙 헤드라이너와 레드 스티치는 GTI에서 빼놓을 수 없는 요소로 자리 잡았고, 골프 GTI 에디션 50은 페달과 안전벨트까지 레드 컬러로 마감하며 두 컬러의 대비를 한층 과감하게 드러냈다.

손끝으로 전해지는 GTI

스티어링 휠은 운전자와 자동차가 가장 직접적으로 맞닿는 부분 가운데 하나다. GTI의 스티어링 휠 역시 세대마다 디자인을 달리하며 주행 감각과 GTI의 정체성을 전달하는 중요한 요소로 발전해 왔다. 1세대 골프 GTI의 3스포크 스티어링 휠은 손에 자연스럽게 감기는 형태와 간결한 디자인을 갖췄다. 중앙에는 볼프스부르크 엠블럼이 오목하게 자리해 특별함을 더했다. 페이스리프트 모델에서는 네 개의 원형 혼 버튼을 적용했고, 이러한 디자인의 흐름은 2세대 골프 GTI에도 이어졌다. 3세대부터는 가죽 스티어링 휠에 레드 스티치가 처음 적용됐다. 이후 레드 스티치는 GTI 실내에서 빼놓을 수 없는 요소로 자리 잡았다. 5세대부터는 중앙 스포크에 GTI 배지가 더해지며 스티어링 휠 자체가 GTI의 정체성을 드러내는 또 하나의 시그니처가 됐다.



GOLF GTI

헤리티지는 오래되었다는 사실만으로 이어지지 않는다. 새로운 세대가 자신만의 방식으로 발견하고 다시 이야기할 때 비로소 다음 장이 시작된다. 골프 GTI 탄생 50주년을 맞아 대학생들이 AI로 자신만의 GTI를 그려냈다. 반세기의 헤리티지부터 퍼포먼스와 디자인, 세대를 잇는 이야기까지, 같은 GTI에서 출발했지만 그들이 발견한 매력은 저마다 달랐다. 지금의 세대가 바라본 GTI의 여덟 가지 시선을 만나본다.

BEYOND 50 : GTI AI AWARDS

반세기의 헤리티지,
새로운 시선으로 다시 질주하다

골프 GTI 탄생 50주년을 맞아 폭스바겐코리아는 대학생들이 생성형 AI를 활용해 GTI를 자신만의 방식으로 표현하는 '골프 GTI 대학생 AI 영상 광고 공모전'을 진행했다. 참가자들은 반세기의 헤리티지부터 퍼포먼스와 디자인, 브랜드 아이덴티티까지 서로 다른 요소에 주목해 짧은 영상 속에 각자의 GTI를 그려냈다.
약 한 달의 공모 기간 동안 접수된 작품은 150여 편. 하나의 골프 GTI에서 출발했지만 결과물은 놀랄 만큼 다양했다. 누군가는 50년의 헤리티지에 주목했고, 누군가는 움직임의 균형과 배기 사운드, 레드 라인처럼 GTI를 기억하게 만드는 하나의 특징에서 이야기를 시작했다. 저마다 다른 해석과 높은 완성도를 보여준 작품 가운데 8편이 최종 수상작으로 선정됐다.

Still hot at 50

숙명여자대학교 고주원

종합 1위인 '베스트 골프 GTI'상에 선정된 'Still hot at 50'는 반세기의 역사를 이어온 골프 GTI를 '리빙 레전드(Living Legend)'라는 키워드로 해석한 작품이다. 영상은 GTI의 50년을 과거의 기록으로만 다루지 않는다. 오랜 시간 축적된 헤리티지를 지금도 계속되는 이야기로 풀어내며, 50주년이라는 상징성을 젊은 세대의 감각에 맞게 재치 있게 표현했다. 긴 역사에 무게를 싣기보다 '50년이 지나도 여전히 뜨거운 GTI'라는 메시지를 경쾌하게 전달한 점이 돋보인다. 시대와 세대는 달라졌지만, GTI를 특별하게 만드는 정체성은 변함없이 이어져 왔다. 'Still hot at 50'는 그 시간을 오늘의 감각으로 다시 해석하며, 골프 GTI가 과거에 머무는 클래식이 아니라 지금도 새로운 이야기를 만들어가는 '리빙 레전드'임을 보여준다.

A NEW TAKE ON GTI

The Art of Balance

계원예술대학교 정예람

'베스트 AI 크리에이티브'상을 받은 'The Art of Balance'는 골프 GTI의 퍼포먼스를 힘이나 속도가 아닌 '균형'이라는 키워드로 해석한 작품이다. 자동차와는 전혀 다른 영역처럼 보이는 발레를 소재로 선택해, GTI가 지닌 정교한 움직임과 주행 밸런스를 예술적인 이미지로 풀어냈다.
영상에서는 발레리나의 움직임과 골프 GTI의 주행 장면, 계기판 이미지가 교차한다. 힘을 정확하게 제어하며 균형을 유지하는 발레 동작과 운전자의 입력에 민첩하게 반응하는 자동차의 움직임을 연결해, 속도만으로는 설명하기 어려운 GTI의 주행 감각을 시각화했다. 생성형 AI를 통해 발레와 자동차라는 서로 다른 두 세계를 하나의 흐름으로 결합하며, 익숙한 GTI의 주행 성능을 새로운 시각으로 풀어냈다.

BEST PERFORMANCE

GTI Through Time

한국외국어대학교 유호영

'베스트 퍼포먼스'상을 받은 'GTI Through Time'은 골프 GTI의 가장 큰 자산 가운데 하나인 50년의 헤리티지를 영상의 중심에 놓았다. 1976년 등장한 1세대부터 오늘날 8세대까지 이어진 GTI의 시간을 하나의 여정처럼 구성한 작품이다.
현재의 골프 GTI가 과거의 광고와 각 시대를 상징하는 장면을 차례로 지나며 역대 GTI와 다시 마주한다. 디자인과 성능은 시대에 따라 변화했지만 'GTI'라는 이름과 그 안에 담긴 정체성이 어떻게 이어져 왔는지를 시간의 흐름을 통해 직관적으로 보여준다.
50년의 역사를 연도와 제원으로 나열하는 대신, 현재의 GTI가 자신의 과거를 직접 통과하는 듯한 장면으로 풀어낸 점도 인상적이다. 'GTI Through Time'은 반세기의 시간을 오늘의 시점에서 되짚으며, 1세대부터 이어져 온 골프 GTI의 역사를 짧은 영상 안에 압축했다.

최종 수상작에는 본상 세 편 외에도 저마다 뚜렷한 아이디어로 GTI를 해석한 다섯 편의 작품이 이름을 올렸다. 모두 골프 GTI의 50년 역사에서 출발했지만, 어떤 요소에 주목하느냐에 따라 이야기는 전혀 다른 방향으로 펼쳐졌다.

THE LOUD FAMILY

대전대학교 이우리

'THE LOUD FAMILY'는 골프 GTI의 듀얼 배기 사운드에서 이야기를 시작한다. 네쌍둥이라는 유쾌한 설정을 통해 GTI 특유의 사운드와 에너지를 예상 밖의 이미지로 연결했다.
같은 얼굴을 한 네 명의 인물은 세대를 거듭해도 이어지는 GTI의 캐릭터를 상징한다. 반세기의 역사를 묵직하게 설명하기보다 시간이 흘러도 사라지지 않는 젊고 활기찬 이미지를 전면에 내세워, GTI의 퍼포먼스와 헤리티지를 재치 있게 그려낸 작품이다.

50 Years, Drive Continues

연세대학교 송성엽

'50 Years, Drive Continues'는 GTI의 50년을 자동차가 아닌 사람의 기억을 통해 바라본다. 시간이 흐르며 세대가 바뀌고 가족의 모습도 달라지지만, 늘 곁에 자리한 GTI를 통해 오랜 시간 이어진 역사를 풀어냈다. 이 작품에서 골프 GTI는 함께한 순간과 경험을 차곡차곡 쌓아 한 세대의 기억을 다음 세대로 이어주는 매개체가 된다.
50년이라는 시간을 숫자가 아닌 사람의 삶과 연결해, 세대를 넘어 기억되는 GTI의 또 다른 헤리티지를 담아냈다.

0 LIMITS, 50 YEARS

한국외국어대학교 박성현

'0 LIMITS, 50 YEARS'는 골프 GTI의 역사를 SF 시네마틱 트레일러라는 색다른 형식으로 재구성한 작품이다. 1976년 시작된 GTI의 역사와 오늘날의 퍼포먼스를 하나의 시간 축으로 연결해, 세대를 거듭하며 성능과 기술의 영역을 넓혀온 50년을 미래지향적인 이미지로 담았다. 과거를 그대로 재현하기보다 강렬한 영상미와 극적인 전개를 통해 오랜 헤리티지와 미래를 향한 이미지를 한 화면 안에 교차시킨 점이 특징이다.

WHEN LIGHT LEADS

대전대학교 김가현

'WHEN LIGHT LEADS'는 빛과 컬러, GTI를 대표하는 디자인 요소를 패션의 언어로 변주한 작품이다. 강렬한 레드 컬러를 비롯해 체크 패턴 시트, 허니콤 구조, 휠과 엠블럼 등 GTI를 떠올리게 하는 디테일이 영상 곳곳을 채운다. 작품을 관통하는 메시지는 '길을 따르는 것이 아니라 스스로 길을 정의한다'는 것. GTI 특유의 디자인 요소를 의상과 패션 이미지로 확장하며, 생성형 AI의 자유로운 시각 표현을 통해 자동차 디자인을 전혀 다른 장르로 옮겨놓았다.

The Red Line

국민대학교 정다은

'The Red Line'은 골프 GTI를 상징하는 대표적인 디자인 요소인 '레드 라인'에 주목한 작품이다. 시대에 따라 자동차의 형태와 기술은 달라졌지만, 세대를 관통하는 붉은 선을 통해 변하지 않는 GTI의 정체성을 시각화했다. 작품 속 레드 라인은 서로 다른 시대의 GTI를 이어주는 시각적 연결고리가 되어 50년의 헤리티지를 직관적으로 드러낸다. 수많은 GTI의 상징 가운데 단 하나의 요소에 집중해 긴 역사를 간결하고 선명한 이미지로 압축한 작품이다.

THE R SIDE OF GOLF ↘

골프가 운전의 즐거움을 표현하는 방식은 하나가 아니었다. GTI가 가볍고 민첩한 핫 해치의 기준을 만들어왔다면, R은 더 강력한 출력과 사륜구동 기술을 바탕으로 골프의 퍼포먼스를 또 다른 차원으로 확장해왔다. 2002년 R32에서 시작해 세대를 거듭할수록 강해진 이름, R. 그리고 이제 그 계보의 가장 강력한 골프 R이 다시 한국의 도로를 달릴 준비를 마쳤다.

R, 폭스바겐 퍼포먼스의 정점

폭스바겐 R은 브랜드 라인업에서 가장 강력하고 스포티한 모델을 아우르는 프리미엄 퍼포먼스 브랜드다. 퍼포먼스와 디자인, 혁신, 품질을 핵심 가치로 삼으며, 이름에 담긴 'R' 역시 모터스포츠와 레이싱을 향한 열정을 상징한다. 2002년 폭스바겐은 '폭스바겐 인디비주얼 (Volkswagen Individual GmbH)'을 설립했고, 같은 해 4세대 골프를 기반으로 한 최초의 골프 R32를 선보였다. 3.2리터 6기통 엔진과 4MOTION 사륜구동 시스템을 결합한 골프 R32는 최고출력 241마력(PS)을 발휘하며 당시까지 등장한 골프 가운데 가장 강력한 모델로 이름을 올렸다. 이듬해에는 폭스바겐 모델 최초로 DSG 듀얼 클러치 변속기를 선택할 수 있게 되며 기술적으로도 새로운 이정표를 세웠다.
골프 R32의 성공은 하나의 고성능 모델을 넘어 R이라는 새로운 퍼포먼스 계보로 이어졌다. 이후 R은 골프를 비롯한 폭스바겐의 다양한 모델로 영역을 넓혔고, 2020년부터는 폭스바겐 브랜드 내 독립 사업부로 운영되며 R 제품군의 개발과 마케팅을 전담하고 있다.

R32에서 R로, 그리고 다시 한국으로

골프 R의 진화는 파워트레인에서 가장 선명하게 드러난다. 2005년에는 5세대 골프를 기반으로 한 두 번째 골프 R32가 등장해 3.2리터 6기통 엔진의 최고출력을 250마력까지 끌어올렸다. 이어 2009년 6세대에서는 3.2리터 6기통 자연흡기 엔진을 2.0리터 4기통 TSI 터보 엔진으로 대체하며 큰 전환점을 맞았다. 3.2리터 배기량을 의미하던 '32'가 모델명에서 빠지면서 이름도 '골프 R'로 바뀌었고, 출력은 270마력으로 높아졌다. 2013년 등장한 7세대 골프 R은 300마력을 발휘하며 처음으로 300마력 시대를 열었다. 한국에서도 골프 R은 두 차례 존재감을 드러냈다. 첫 번째는 2008년 국내에 소개된 5세대 골프 R32였다. 2008 부산국제모터쇼에서 처음 공개된 뒤 32대 한정 판매가 결정됐지만, 정식 출고가 시작되기도 전에 모든 물량이 계약됐다. 이후 13대를 추가로 확보했지만 이 역시 빠르게 판매됐다. 국내 판매 모델은 3.2리터 6기통 엔진과 4MOTION 사륜구동 시스템, DSG를 조합해 최고출력 250마력을 발휘했다. 두 번째는 2015년 출시된 7세대 골프 R이다. 2.0 TSI 터보 엔진과 6단 DSG, 4MOTION을 조합해 국내 기준 최고출력 292마력을 발휘하며 당시 국내에 판매된 골프 가운데 가장 강력한 성능을 갖췄다. 이후 한동안 한국에서 만나볼 수 없었던 골프 R은 국내 고객들의 지속적인 관심과 요청에 힘입어 국내 시장 복귀를 준비하고 있다.

333마력, 역대 가장 강력한 골프 R

현행 골프 R은 지금까지 등장한 양산형 골프 R 가운데 가장 강력하다. 2.0리터 4기통 TSI 터보 엔진은 최고출력 333마력, 최대토크 420Nm를 발휘한다. 이전 모델보다 최고출력이 약 14마력 높아졌으며, 과거 일부 특별 모델에서만 경험할 수 있었던 333마력의 성능을 기본형 골프 R에서도

구현했다. 엔진은 EA888 계열의 최신 진화형인 'EA888 LK3 evo4'를 기반으로 한다. 최고출력은 5,600~6,500rpm에서, 최대토크는 2,100~5,500rpm의 넓은 영역에서 발휘된다. 다양한 주행 상황에서 즉각적인 가속 성능을 끌어낼 수 있도록 설계된 것이다. 실린더 헤드에는 수랭식 배기 가스 통로를 통합하고, 전자식 냉각수 제어 시스템과 가변 밸브 타이밍 등을 적용해 성능과 효율의 균형을 고려했다. 강력한 엔진의 힘은 7단 DSG와 4MOTION 사륜구동 시스템을 통해 네 바퀴로 전달된다. 정지 상태에서 시속 100km까지 가속하는 데 걸리는 시간은 단 4.6초. 최고속도는 250km/h이며, 글로벌 모델은 R 퍼포먼스 패키지를 적용할 경우 270km/h까지 높일 수 있다. 하지만 골프 R의 핵심은 333마력이라는 숫자에만 있지 않다. 강력한 힘을 얼마나 빠르고 안정적으로 노면에 전달하느냐가 R의 성격을 결정하는 또 하나의 중요한 요소다.

Power, Precisely Delivered

코너를 더 날카롭게, R 퍼포먼스 토크 벡터링

골프 R의 4MOTION 사륜구동 시스템은 앞뒤 차축뿐 아니라 좌우 뒷바퀴 사이의 구동력까지 세밀하게 제어한다. 핵심은 R 퍼포먼스 토크 벡터링이다. 주행 상황에 따라 후륜 좌우의 구동력을 각각 배분해 강력한 출력을 보다 민첩한 차체 움직임으로 연결한다. 차이는 코너에서 더욱 분명하게 드러난다. 후륜에 전달 가능한 토크의 최대 100%를 바깥쪽 뒷바퀴로 보낼 수 있어 언더스티어를 줄이고, 차체가 코너 안쪽을 향해 더욱 적극적으로 회전하도록 돕는다. 조향각과 가속 페달 위치, 횡가속도, 요 레이트, 주행 속도 등을 바탕으로 구동력을 실시간으로 제어해 운전자의 입력에도 보다 빠르게 반응한다. 여러 주행 기술을 하나로 묶는 역할은 VDM(Vehicle Dynamics Manager)이 담당한다. 4MOTION과 R 퍼포먼스 토크 벡터링을 비롯해 전자식 디퍼렌셜 록 XDS, 어댑티브 섀시 컨트롤(DCC) 등 주요 섀시 시스템을 통합 제어하며, 각 바퀴의 구동력과 댐핑, 제동 개입을 주행 상황에 맞춰 유기적으로 조정한다.

R의 존재감을 완성하는 전용 디자인

골프 R은 골프 특유의 익숙한 비례를 유지한 채 곳곳에 R만의 디자인을 더해 고성능 모델의 성격을 드러낸다. 새롭게 디자인한 프런트 범퍼와 LED 헤드램프, 수평형 LED 라이트 스트립, 일루미네이티드 폭스바겐 로고가 전면부의 변화를 이끌고, 라디에이터 그릴에는 R 로고가 자리한다. LED 라이트 스트립을 따라 이어지는 블루 컬러 디테일 역시 R을 상징하는 요소다. 범퍼 하단에는 하이 글로시 블랙으로 마감한 에어로다이내믹 요소와 브레이크 냉각을 위한 공기 흡입구, 모터스포츠에서 영감을 받은 프런트 스플리터를 적용했다. 측면에서는 R 전용 사이드 실과 매트 크롬 사이드 미러 하우징, 사이드 미러 아래 자리한 R 로고가 다른 골프와 차이를 만든다. 휠 안쪽으로 보이는 블루 컬러 R 브레이크 캘리퍼도 R의 성격을 드러내는 디테일이다. 후면부는 R 전용 범퍼와 하이 글로시 블랙 디퓨저, 좌우에 두 개씩 배치한 쿼드 테일파이프로 마무리했다. 보다 풍부한 배기음을 구현하는 아크라포빅 R 퍼포먼스 티타늄 배기 시스템도 선택할 수 있다. R 퍼포먼스 패키지를 적용한 모델에는 차체 뒤쪽의 다운포스를 높이는 대형 루프 스포일러가 더해진다. 새롭게 선보인 19인치 바르메나우(Warmenau) 단조 휠도 눈여겨볼 만하다. 폭스바겐 R 본사가 위치한 볼프스부르크 외곽 바르메나우에서 이름을 가져온 휠로, 휠 하나의 무게가 약 8kg에 불과하다. 같은 크기의 알로이 휠보다 약 20% 가벼워 현가하질량을 줄이는 데 도움을 주며, 넓게 설계한 개구부를 통해 브레이크 냉각 성능도 높였다.

Performance, Made Visible

실내에서도 R만의 디자인은 이어진다. 12.9인치 인포테인먼트 디스플레이와 10.2인치 디지털 콕핏 프로에는 R 전용 그래픽을 적용했다. 디지털 콕핏 프로에서는 중앙의 원형 타코미터를 강조한 스포츠 화면과 상단에 수평형 회전계를 배치한 R 전용 화면을 선택할 수 있다. R 퍼포먼스 패키지 적용 모델에는 GPS 랩 타이머와 G-미터 등 퍼포먼스 관련 정보도 추가된다. 스포츠 스티어링 휠에는 블루 컬러 포인트와 기본 모델보다 크게 만든 DSG 패들, 다양한 주행 모드를 빠르게 선택할 수 있는 블루 컬러 R 버튼을 적용했다. 일체형 헤드레스트를 갖춘 스포츠 시트에도 R 로고와 블루 컬러 디테일을 더했다. 익숙한 골프의 형태 안에 폭스바겐이 축적해 온 고성능 기술을 가장 밀도 높게 담아내는 것. 그것이 20여 년 동안 이어져 온 골프 R의 방식이다. R32에서 시작해 세대를 거듭하며 더 강하고 정교해진 골프 R이 이제 다시 한국의 도로를 향한다.

※ 본 콘텐츠의 골프 R 사양 및 제원은 글로벌 공개 모델 기준이며, 국내 출시 사양과 일부 차이가 있을 수 있습니다.

GTI HERITAGE ↘ IN DARK MOSS

골프 GTI의 50주년을 기념하는 특별한 색이 한국을 찾는다. 한국 고객을 위해 준비한 '골프 GTI 다크 모스 리미티드 에디션'은 초창기 골프 GTI의 색상에서 영감을 받은 다크 모스 그린 컬러로 반세기의 역사를 잇는다. 깊이 있는 녹색 차체에 블랙 디테일을 조합하고, 실내 곳곳에 특별한 요소를 더해 GTI를 사랑하는 한국 팬들에게 새로운 즐거움을 선사한다.

A New Shade Of GTI Dark Moss Limited Edition

초창기 GTI의 색을 오늘에 담다

1976년 등장한 골프 GTI는 일상에서 즐기는 스포츠 드라이빙의 가능성을 열었다. 이후 여덟 세대에 걸쳐 진화하며, 저마다의 개성을 담은 기념 모델로 역사의 이정표를 남겼다. 탄생 50주년을 맞아 한국 고객을 위해 준비한 다크 모스 리미티드 에디션 역시 그 특별한 계보를 잇는다.

가장 눈길을 끄는 것은 다크 모스 그린 외장 색상이다. 초창기 골프 GTI에 쓰였던 색상에서 영감을 얻은 짙은 녹색은 오늘날의 골프 GTI에 클래식한 분위기를 더한다. 초창기 GTI의 색채를 현대적으로 재해석해, GTI의 오랜 역사를 새로운 모습으로 만날 수 있게 한 것이다.

여기에 블랙 익스테리어 패키지가 조화를 이룬다. 루프와 사이드미러를 검은색으로 마감하고, 전면의 레드 스트라이프도 블랙으로 바꿨다. 짙은 녹색과 검은색의 조합은 차분하면서도 선명한 인상을 만들며 다크 모스 리미티드 에디션만의 개성을 드러낸다.

손끝에서 만나는 특별함

실내에서는 운전자의 손이 닿는 스티어링 휠부터 차이를 느낄 수 있다. 아트벨루어 소재를 적용한 스티어링 휠은 특유의 부드러운 질감으로 운전석의 분위기를 바꿔주며, 발밑에는 GTI 로고에 조명이 들어오는 플로어 매트를 마련해 실내에도 개성을 더했다. 작은 액세서리까지도 GTI의 정체성을 담았다. 휠 중심을 장식하는 GTI 로고 다이내믹 허브 캡과 타이어 공기 주입구의 밸브 캡은 가까이에서 살펴볼수록 눈에 들어오는 디테일이다.

골프 GTI의 50년은 차를 만들고 발전시켜 온 이들과 그 차를 타고 즐겨 온 팬들이 함께 쌓은 시간이다. 다크 모스 리미티드 에디션은 그 역사를 한국 팬들과 함께 기념하는 모델이다. 초창기 GTI를 떠올리게 하는 색상과 새로운 디테일을 담은 이 차는 이제 한국의 도로에서 GTI의 다음 이야기를 이어간다.

50 years of GTI – what an anniversary! Those three letters stand for a way of life – a blend of sportiness, coolness and understatement. This feeling has matured over the decades – just like the technologies vehicle bearing the "GTI" badge: from the very first Golf GTI with its red stripe on the radiator grille and 110 PS to our anniversary model, the Golf GTI EDITION 50[1] featuring adaptive chassis control, differential lock and, for the first time, 239 kW (325 PS).

When the first Golf GTI hit the road in 1976, it was nothing short of a small revolution: under the bonnet worked a 1.6-litre four-cylinder engine delivering 81 kW (110 PS) and 137 Nm of torque – light, feisty and ready to shake up the compact class. The secret? A sportily tuned engine that transformed the Golf from an everyday compact car into a compact sports car. Then as now, the GTI badge was a promise: dynamics for everyone.

The Story of GTI Treffen

STILL DRIVING, STILL TOGETHER

1 오스트리아 뵈르터제 호숫가를 달리는 2세대 골프 GTI
2 초창기 GTI 트레펜 현장을 가득 메운 골프 오너와 팬들

2

좋아하는 자동차 한 대가 사람들을 불러 모으고, 그 만남이 수십 년 동안 이어지면 비로소 하나의 문화가 된다. 1982년 오스트리아 뵈르터제 호숫가에서 팬들이 자발적으로 시작한 GTI 트레펜은 40여 년의 세월을 건너 폭스바겐의 심장 볼프스부르크로, 그리고 이제는 한국으로 그 무대를 넓혀왔다. 골프 GTI 탄생 50주년을 맞은 2026년, 세대와 국경을 넘어 여전히 함께 달리고, 다시 모이는 골프 GTI 팬 문화의 특별한 여정을 따라가 본다.

작은 모임이 하나의 축제가 되기까지

독일어 '트레펜(Treffen)'은 '모임'을 뜻한다. 자동차 세계에서 이 평범한 단어가 특별한 의미를 갖게 된 것은 1982년. 오스트리아 뵈르터제(Wörthersee) 호숫가에 골프 GTI를 좋아하는 사람들이 모여들면서, 훗날 세계적인 자동차 팬 축제로 성장한 'GTI 트레펜(GTI Treffen)'의 역사가 시작됐다.

첫 모임의 참가자는 약 80명에 불과했다. 출발은 소박했지만 GTI를 매개로 서로의 자동차를 살펴보고 경험과 이야기를 나누는 문화는 빠르게 퍼져나갔다. 1984년에는 참가자가 1,000명을 넘어섰고, 이후 해마다 10만 명 이상의 GTI 팬이 뵈르터제를 찾을 만큼 규모가 커졌다.

GTI 트레펜이 특별한 이유는 처음부터 폭스바겐에서 기획한 행사가 아니라, GTI를 사랑하는 오너와 팬들이 먼저 만든 축제였다는 점이다. 오랜 시간을 함께한 클래식 GTI부터 자신만의 개성을 더한 차량까지 저마다 다른 골프가 뵈르터제를 채웠고, 참가자들은 자동차를 통해 서로의 경험과 취향을 공유했다.

폭스바겐 역시 팬들의 열기에 화답했다. 신차와 콘셉트카, 모터스포츠 차량은 물론 폭스바겐 연수생들이 직접 제작한 특별한 쇼카까지 선보이며 축제에 함께했다. 2017년에는 행사 기간 약 20만 명의 팬이 뵈르터제를 찾을 정도로 성장했다.

수십 년 동안 이어진 GTI 트레펜은 한 대의 자동차를 향한 애정이 어떻게 거대한 팬 문화로 확장될 수 있는지를 보여주는 상징적인 축제로 남았다.

1

골프의 고향에서 다시 만난 GTI

뵈르터제에서 시작된 GTI 팬들의 만남은 40여 년의 시간을 지나 마침내 폭스바겐의 고향으로 향했다. 2024년 7월 26일부터 28일까지, 폭스바겐은 본사이자 골프의 생산 거점인 독일 볼프스부르크에서 'GTI 팬 페스트(GTI Fanfest)'를 개최했다. 오랜 시간 이어져 온 GTI 팬 문화를 골프가 태어난 도시에서 다시 펼쳐 보인 것이다.

행사의 테마는 'Icons Coming Home'. 골프 탄생 50주년을 맞아 전 세계 GTI와 폭스바겐 팬들이 골프의 고향으로 돌아온다는 의미를 담았다. 사흘간 약 1만 5,000명이 볼프스부르크를 찾았고, 700대 이상의 GTI와 R이 폭스바겐 아레나 주변을 채웠다. 골프 GTI의 1세대부터 8세대까지는 물론, 폴로 GTI와 up! GTI, 클래식 모델, 모터스포츠 차량과 쇼카 등 폭스바겐의 다양한 고성능 모델이 한자리에 모습을 드러냈다.

행사장에서는 팬과 전문가가 함께 GTI의 이야기를 나누는 프로그램을 비롯해 쇼카와 레이스카 전시, 커스터마이징, 음악 공연과 가족 프로그램 등이 다채롭게 펼쳐졌다. 자동차를 전시하고 감상하는 자리를 넘어, 세대와 취향을 공유하는 하나의 거대한 팬 축제로 완성됐다. 피날레 역시 GTI다운 방식이었다. 마지막 날에는 약 200대의 차량이 골프의 생산 거점인 폭스바겐 공장 부지를 함께 달리는 카 퍼레이드를 펼치며 사흘간의 축제를 마무리했다.

1982년 뵈르터제 호숫가에서 자발적으로 시작된 작은 만남은 40여 년 뒤 골프의 고향으로 돌아와 새로운 모습의 축제가 됐다. 그리고 GTI를 중심으로 사람들이 모이고 자동차 문화를 나누는 방식은 유럽에만 머물지 않았다. 같은 열기는 유럽을 넘어 한국에서도 또 하나의 트레펜을 만들어냈다.

한국에서 시작된 또 하나의 트레펜

2023

골프 하나로 충분했던 첫 만남

GTI 트레펜에서 시작된 팬 문화는 2023년 12월, 한국에서도 새로운 만남으로 이어졌다. 폭스바겐코리아는 국내 골프 오너들이 한자리에 모여 자동차를 매개로 이야기를 나눌 수 있는 '폭스바겐 골프 트레펜 코리아'를 처음 개최했다. 경기도 파주의 자동차극장에는 1세대부터 8세대까지 약 70대의 골프와 200여 명의 오너 및 가족이 모였다.

세대도, 연식도, 자동차를 즐기는 방식도 제각각이었다. 쉽게 만나기 힘든 클래식 골프와 카브리올레부터 각자의 개성을 더한 튜닝카까지 다양한 골프가 줄지어 섰다. 특히 1세대와 8세대 골프가 나란히 자리한 포토존은 반세기에 가까운 골프의 역사를 한 장면에 담아냈다. 참가자들이 직접 자신의 자동차를 소개하고 서로의 경험을 나누는 가운데, 가장 인상적인 차량을 선정하는 '베스트 골프 어워드'도 첫 행사부터 함께했다.

1 1982년 오스트리아 뵈르터제에서 열린 첫 'GTI 트레펜' 공식 포스터
2 다양한 세대의 골프가 한자리에 모인 'GTI 팬 페스트'
3 한국에서 처음 개최된 '골프 트레펜 코리아' 현장

1

2

1 영종도에서 열린 두 번째 골프 트레펜 코리아에 줄지어 입장하는 골프들
2 세 번째 골프 트레펜 코리아에 집결한 다양한 세대의 골프
3 '골프 핫 랩(Golf Hot Lap)'에서 역동적으로 주행하는 골프 GTI

3

2024

반세기의 시간을 함께 축하하다

두 번째 골프 트레펜 코리아의 무대는 인천 영종도 왕산마리나였다. 골프 탄생 50주년을 맞은 2024년에는 전년보다 규모를 키워 100대의 골프와 약 280명의 오너, 가족과 친구들이 함께했다. 골프 바리안트와 카브리올레, R을 비롯해 각자의 취향을 반영한 다양한 차량이 바다를 배경으로 왕산마리나를 채웠다.

골프 오너이자 자동차 애호가로 알려진 가수 박준형은 '베스트 골프 콘테스트' 후보 오너들의 이야기를 직접 듣고 시상에도 함께했다. 여기에 요트 체험과 게임, 골프 GTI 리미티드 에디션 전시 등 골프 탄생 50주년의 의미를 살린 프로그램이 더해졌다. 첫해가 여러 세대의 골프를 한자리에 모으는 데 의미가 있었다면, 두 번째 트레펜은 자동차를 매개로 가족과 친구까지 함께 즐기는 페스티벌로 한 단계 확장됐다.

2025

함께 보는 것에서, 함께 달리는 것으로

세 번째 골프 트레펜 코리아는 김포 한국타임즈항공에서 열렸다. 약 100대의 골프와 300여 명의 참가자가 함께하며 국내 골프 오너들의 연례 축제로 자리를 잡아갔다. 카브리올레와 R, 개성 넘치는 튜닝 골프 등 다양한 차량을 감상하고 서로의 이야기를 나누는 트레펜 고유의 풍경도 이어졌다.

2025년에는 여기에 '달리는 즐거움'이 더해졌다. 골프 GTI로 슬라럼 코스를 주행하는 '골프 핫 랩(Golf Hot Lap)'을 통해 참가자들은 GTI의 움직임과 핸들링을 직접 경험했다. 베스트 골프 어워드와 OX 퀴즈, 키즈 플레이 존, 폭스바겐 전 라인업 시승 등이 진행되었고, 코요태의 라이브 공연이 축제의 열기를 더했다.

자동차를 함께 보고 이야기하는 데서 출발한 골프 트레펜 코리아는 이제 직접 운전하고 성능을 경험하는 즐거움까지 더하며 자동차 축제로 한 단계 더 확장됐다.

2026

GTI 50주년, 네 번째 만남은 트랙 위에서

2026년, 골프 트레펜 코리아가 네 번째 만남을 준비한다. 올해는 골프 GTI가 탄생한 지 정확히 50년이 되는 해다. 반세기 동안 이어온 헤리티지를 국내 골프 오너들과 함께 기념하기 위해 10월 17일 용인 에버랜드 스피드웨이에서 행사가 펼쳐진다.

총 100대의 골프가 초청되며, 지금까지 이어온 오너들의 교류에 GTI다운 역동적인 주행 경험을 더한다.

골프 트레펜 코리아 최초로 서킷을 무대로 하는 만큼 퍼포먼스 프로그램도 강화된다. 골프 GTI로 슬라럼 코스를 주행하는 '골프 핫 랩(Golf Hot Lap)'과 전문 드라이버가 운전하는 GTI에 동승해 고속 주행과 코너링을 체험하는 'GTI 택시'가 진행된다. 참가자가 직접 트랙을 달리며 GTI의 주행 성능과 핸들링을 경험하는 프로그램도 마련될 예정이다.

첫 행사부터 이어져 온 '베스트 골프 어워드'와 어린이를 위한 액티비티, 미니게임 등 가족 프로그램도 계속된다. 1982년 뵈르터제 호숫가의 작은 만남에서 시작된 트레펜은 장소와 규모가 달라져도 자신의 골프를 타고 모여 서로의 자동차를 바라보고, 이야기를 나누고, 함께 달리는 즐거움을 이어왔다. GTI 탄생 50주년을 맞은 2026년, 네 번째 골프 트레펜 코리아는 그 오랜 팬 문화를 한국의 트랙 위에서 다시 한번 이어간다.

EDITORIAL

DIRECTOR
Hwang Haewoon
EDITOR
Shin Hwaseop
DESIGN
etc. studio
PROOFREADER
Jeong Wongyeong

기획·제작

폭스바겐코리아
서울시 종로구 청계천로 41
영풍빌딩 14층
홈페이지 www.volkswagen.co.kr
고객지원센터 080-767-0089

이 책의 저작권은 폭스바겐코리아에 있으며,
사전 서면 동의 없이 무단 전재 및 복제를
금지합니다.

전시장

강남 대치 02-564-9800
구로 천왕 02-3660-9999
동대문 02-2241-8888
송파 02-6958-0800
용산 한강대로 02-595-0070
일산 031-904-4400
판교 031-696-0100
인천 032-471-6100
수원 031-284-3030
구리 031-563-2292
안양 031-396-0801
원주 033-737-6500
대전 042-862-9944
천안 041-573-9993
대구 053-767-1900
창원 055-245-7788
광주 062-351-9500
전주 063-213-9500
순천 061-727-2345
부산 동래 051-863-5678
부산 해운대 051-747-1200

50