

GTI

Prova di guida internazionale – St. Tropez 2009

Nota:

Questa cartella stampa e le relative foto sono disponibili anche all'indirizzo Internet www.volkswagen-media-services.com. Nome utente: GTI; password: GENERATION-VI.

Tutte le dotazioni e i dati contenuti in questa cartella stampa valgono per la gamma di modelli in vendita in Germania. In altri Paesi possono verificarsi differenze. Con riserva di modifiche e salvo errori.

Le denominazioni TDI e TSI, DSG e Twincharger sono marchi registrati della Volkswagen AG o di altre aziende del Gruppo Volkswagen in Germania e in altri Paesi.

Icone della sportività

Golf GTI – Nuova versione di un bestseller da 1,7 milioni di esemplari

Hans-Joachim Stuck ha dato gli ultimi tocchi alla nuova GTI

Wolfsburg / St. Tropez, marzo 2009. "Cos'altro c'era nel 1976?", chiede dal finestrino Hans-Joachim Stuck mettendo in moto di nuovo, dopo oltre trent'anni, una Golf GTI di prima generazione. "Quando si riusciva a guidare una 911 era un'avventura. E all'improvviso l'avventura divenne possibile con la GTI. Certo, a un altro livello, ma accessibile a chiunque!. Offrire questa possibilità fu geniale e lo è ancora oggi, come ci conferma la nuova GTI." Stuck, uno fra i grandi piloti internazionali, è uno stretto collaboratore di Volkswagen AG. Nel settore corse è rappresentante e pilota, mentre nel settore sviluppo presta la propria opera come esperto in questioni quali regolazione del telaio e della motorizzazione. Insieme agli esperti del team "Hackenberg" ha dato l'ultimo tocco anche alla Golf GTI. In particolare ha dato il suo contributo nella 24 ore del Nürburgring dello scorso anno, dove ha affrontato con la Scirocco il Presidente del settore Sviluppo Dr. Ulrich Hackenberg, lottando per l'onore.

Al Nürburgring la Volkswagen è di casa. Da sempre. E lo è anche la GTI. Già prima di essere messa in vendita, nel 1975 aveva sfilato davanti a migliaia di spettatori in questo "inferno verde" come safety car, quando era ancora un prototipo con doppio carburatore, ovviamente non ancora con iniezione elettronica. Il resto è storia. Storia dell'automobile. "Il motore da 110 CV della GTI", ricorda Stuck "è stato divertente da guidare fin dal primo giorno, grazie alla sua allegra potenza. Fino a quel momento non esisteva nulla di simile. Ecco perché la prima GTI fu semplicemente uno Statement."

Con la quinta Golf GTI, nel 2004, il mito ritornò più forte che mai. Tra il debutto della prima generazione e l'uscita della quinta generazione, la GTI è diventata un bestseller mondiale grazie a più di 1,7 milioni di acquirenti. Ora nasce la sesta GTI, con profili più

netti ed accattivanti rispetto a tutti gli altri modelli. Una GTI che, con un telaio dotato di blocco trasversale elettronico di serie (XDS), definisce curve e trazione in modo completamente nuovo. Una GTI che raggiunge i 240 km/h e che grazie al suo potente motore turbo da 210 CV è ancor più divertente da guidare, con un consumo di soli 7,3 litri di Super senza piombo (meno 0,7 l/100 km). Una GTI che con un nuovo sound generator e un impianto di scarico di nuova concezione (un terminale a destra e uno a sinistra) offre il suono della dinamica. Una GTI che trasporta coerentemente nel futuro la tradizione della versione originale.

L'introduzione sul mercato tedesco della sesta GTI inizia proprio in questi giorni. Dopo Pasqua avrà inizio la vendita in tutta Europa. Nell'estate avanzata seguiranno il Nord America e l'Asia: il successo della GTI è un fenomeno internazionale già da lungo tempo.

E Hans-Joachim Stuck (58) è molto più di un emblema dello sport automobilistico di Volkswagen e molto più che un esperto in grado di avvertire ogni debolezza di un veicolo. Strietzel, (bricconcello) come lo chiamava la madrina quand'era piccolo e come lo chiamano ancora oggi gli amici, è un fan della GTI: "Abbiamo sempre avuto una GTI in famiglia, dalla prima alla sesta. Compresa le edizioni Pirelli, senza eccezioni, anche quando era sotto contratto con la BMW. La GTI era l'auto che preferivo per il Nürburgring. La GTI è l'auto che mi ha consentito, sempre nel Nürburgring, di portare alla disperazione dei piloti di 911. Anche mia moglie era a bordo di una GTI quando mi fece girare la testa per la prima volta".

Il motore della GTI

Nel caso della Golf GTI di VI generazione, per Stuck la fascinazione inizia di nuovo dal motore: "È estremamente importante che la GTI attuale sia di nuovo turbo come quella precedente. Il suo motore high-tech sovralimentato è perfettamente attuale. È più economico di un motore di grande cilindrata ma, grazie al turbocompressore, è comunque molto sportivo." E anche questo fatto proviene dalla

tradizione della Golf GTI: già la seconda generazione era convincente come G60, con un motore a quattro cilindri sovralimentato (160 CV). In seguito, fu la quarta generazione della "Golf GTI 132 k" (questa è l'esatta denominazione) che in effetti ha dato inizio all'era dei motori GTI turbocompressi. A quell'epoca la tecnologia e i tempi erano già maturi. La versione da 180 CV è stata presentata nel 2001 in edizione limitata (3.000 esemplari), in occasione del 25° compleanno della GTI. In realtà esisteva già prima un motore turbo da 150 CV, ma non aveva ancora la grinta veemente della versione del 25esimo anno. Con l'introduzione della quinta Golf GTI venne impiegato un motore turbo a quattro cilindri completamente nuovo, con motorizzazioni da 200 CV. Per il 30esimo compleanno della GTI si ebbe un motore turbo da 230 CV nella Golf GTI Edition 30. Poco dopo, questo nuovo motore fu impiegato anche nella seconda GTI Pirelli.

Con 210 CV esatti, il motore TSI della nuova Golf GTI si posiziona, in termini di prestazioni, tra la GTI dell'ultima serie e la GTI Edition 30. Anche se i dati di potenza e cilindrata possono far pensare a un ulteriore sviluppo del motore da 200 CV, qui invece abbiamo un nuovo propulsore della generazione "EA888", la cui base tecnica è quella della versione da 230 CV.

Il motore TSI impiegato nella sesta GTI fa parte del secondo livello di sviluppo di questi motori altamente agili. Rispetto al primo livello di sviluppo dell'"EA888", il gruppo della nuova GTI ottimizzato per il montaggio orizzontale presenta fra l'altro una modifica ai pistoni e alle fasce elastiche, una pompa dell'olio regolata, una nuova pompa del vuoto, una nuova pompa ad alta pressione per il carburante e un nuovo sensore delle masse d'aria. Il motore della più potente Golf attualmente disponibile rispetta i valori limite della norma sui gas di scarico Euro 5.

La performance della GTI

Il nuovo motore da 210 CV supera, in particolare per quanto concerne le emissioni e i consumi, i due precedenti quattro cilindri della GTI da 200 e 230 CV. In dettaglio, il motore TSI da 1.984 cm³ della nuova GTI si accontenta in media di soli 7,3 litri di carburante per 100 chilometri. Per la GTI da 200 CV occorrono 8,0 litri mentre la GTI da 230 CV giunge a 8,2 litri. Pertanto per la sesta GTI si ottiene un'autonomia teorica di 750 km fra due pieni.

Con 170 g/km, il nuovo motore si fa notare anche nell'ambito delle emissioni di CO₂. Secondo Hans-Joachim Stuck inoltre "la nuova GTI raggiunge quell'equilibrio secondo cui durante la settimana convince come seria auto di lavoro, riuscendo nel contempo a trasformarsi in una saetta sul Nürburgring durante il week-end". Notare inoltre a questo proposito che la prima Golf GTI del 1976 aveva 110 CV e raggiungeva i 182 km/h e fu la prima fra poche a presentare questo stesso dualismo.

La realtà è che la nuova GTI offre al massimo livello quella caratteristica che, oltre all'aspetto, è la più importante per tutti gli acquirenti di GTI: la dinamica. Già a 1.700 giri, il motore sviluppa una coppia massima di 280 Nm. Tale coppia resta disponibile, come plateau ideale di una curva di coppia che in realtà non è più una curva, in modo costante fino a 5.200 giri. Stuck continua: "Tradotto in pratica ciò significa una potenza assoluta in ogni situazione". La potenza massima del motore a quattro valvole compresso 9,6:1 può essere richiamata fra i 5.300 e i 6.200 giri.

E tutto ciò garantisce una trazione potente, con una accelerazione da 0 a 100 km/h in soli 6,9 secondi, mentre lo sprint dei 0-1000 metri viene coperto dalla nuova Golf GTI in 27,3 secondi. Altrettanto impressionante è l'elasticità del propulsore: in quinta, questa Volkswagen accelera in soli 7,5 secondi da 80 a 120 km/h. E anche in sesta impiega solo 9,5 secondi. E solo a 240 km/h si ha una patta tra la resistenza dell'aria ($c_w = 0,324$) e le prestazioni. Al raggiungimento della velocità massima, il contagiri segna 5.900 giri.

Come per i modelli precedenti, anche per la nuova GTI viene offerto il cambio opzionale a 6 marce a doppia frizione (DSG) in alternativa al cambio manuale a 6 marce, che comprende di serie l'indicatore del cambio in stile BlueMotion. In questo caso la Golf eroga una velocità massima di 238 km/h (a 5.920 giri). Come la GTI con cambio manuale, anche la versione DSG raggiunge i 100 km/h dopo 6,9 secondi. Il suo consumo medio di 7,4 litri/100 km (173 g/km CO₂) raggiunge quasi l'ottimo valore della versione a cambio manuale (7,3 litri).

Ma i numeri da soli descrivono solo una mezza verità per quanto riguarda il cambio a doppia frizione. Stuck continua: "Il DSG è incredibilmente veloce e preciso. E il modo in cui la Golf GTI con DSG dia gas a metà dell'operazione quando si scala una marcia è sempre una grande gioia per ogni conducente sportivo. Interessante è vedere che già per la prima GTI, e naturalmente per tutte le Golf normali, la posizione dei pedali è stata concepita in modo che il conducente versato potrebbe veramente "fare la doppietta". Si prevede che circa il trenta per cento dei conducenti GTI ordineranno questa Volkswagen con il DSG.

Il sound della GTI

Il motore e l'impianto di scarico della nuova Golf GTI entrano in scena con un suono tutto loro, tipico del modello. Un sound che da un lato suona altamente sportivo, ma che dall'altro non innervosisce, in particolare sui lunghi percorsi. L'impianto di scarico della GTI, di sviluppo completamente nuovo, regola il livello di rumorosità verso l'esterno. Di tale impianto sono visibili solo i due terminali cromati, integrati esternamente a sinistra e a destra nel diffusore nero della GTI. All'interno un complesso sistema di scarico dei gas garantisce il tipico sound GTI. È stato comunque possibile ridurre il peso e la contropressione dell'impianto, con conseguente influsso sulle prestazioni e sui consumi.

Oltre a ciò, il cosiddetto sound generator fa in modo che il rumore sonoro della GTI giunga nell'abitacolo con un mix perfetto.

Il telaio della GTI

Di solito il concetto di "situazione limite" decade quando si sondano le riserve di sicurezza di un telaio. E solo con un pilota quale Hans-Joachim Stuck ci si rende conto invece di quanto le situazioni limite della nuova Golf GTI siano ridotte. Alcuni giri ad Hockenheim, al Nürburgring o un paio di chilometri nelle Alpi Marittime, sui sentieri del monte sopra Nizza sono sufficienti all'ex pilota di Formula 1 e campione mondiale delle grandi distanze a descriverci analiticamente perché la Golf GTI si trovi al livello di auto sportive chiaramente più costose e, aspetto decisivo, perché sia in grado di entusiasmare anche i conducenti di tali auto sportive estremamente costose.

Stuck: "Si nota immediatamente la precisione con cui la GTI segue i comandi di sterzo. E questa precisione di sterzo si riflette direttamente nella qualità di guida. Per il telaio in sé bisogna dire che per questa auto di serie non si avverte alcuna inclinazione laterale. Grazie alla quasi totale assenza di oscillazioni e inclinazioni dell'auto si ottiene un comportamento alla guida molto sicuro. Ma la GTI non è solo sportivamente tosta, bensì anche confortevole. Proprio con la nuova regolazione elettronica delle sospensioni DCC, la GTI offre una sintesi ideale di elevato comfort e proprietà ottimali di manovrabilità. Esistono numerose auto sportive che sono semplicemente troppo dure. Bisogna dirlo chiaramente".

La sesta Golf GTI è dotata di un telaio sportivo; davanti è stata ribassata di 22 millimetri, dietro di 15 millimetri. Molle, ammortizzatori e stabilizzatore posteriore sono state riadattate completamente. Nella parte anteriore l'assale ammortizzato funziona con molle a vite e ammortizzatori telescopici. Al retrotreno c'è invece un innovativo sistema multilink tanto efficace che il sistema ESP entra in funzione solo di rado. L'impianto frenante è

estremamente stabile. Connotazione: le pinze dei freni verniciate di rosso.

Più sportivi e sicuri con l'XDS

Nella nuova GTI troviamo di serie, per la prima volta in una Volkswagen, il differenziale a bloccaggio elettronico trasversale XDS, che definisce curve e trazione in modo completamente nuovo. Tecnicamente l'XDS non è altro che un ampliamento funzionale del bloccaggio elettronico del differenziale (EDS) integrato nell'ESP.

Non appena l'elettronica riconosce che il raggio interno della curva dell'asse anteriore con trazione della GTI viene troppo sovraccaricato per via della velocità elevata, l'impianto idraulico dell'ESP crea una pressione frenante in modo mirato su tale ruota per ripristinare la trazione ottimale. L'XDS agisce quindi da differenziale a bloccaggio elettronico trasversale con il quale si compensa la sottosterzata tipica delle trazioni anteriori in curve affrontate a velocità elevata.

Risultato: grazie all'XDS il comportamento su strada è chiaramente più preciso e neutro e ricorda piuttosto un'auto con trazione integrale piuttosto che con trazione anteriore. Hans-Joachim Stuck: "In aggiunta alla buona concezione della GTI, l'XDS le garantisce una stabilità su strada incredibilmente elevata. Con conseguente maggiore divertimento alla guida, grazie all'assenza di sottosterzo. Chi ha capacità, potrà risultare ancora più attivo alla guida di quest'auto. Per il conducente normale l'XDS è comunque un'importantissima caratteristica di sicurezza, dal momento che la GTI non gli riserverà alcuna cattiva sorpresa.

DCC per dinamicità e comfort

Un optional per la nuova GTI è la già citata regolazione adattiva del telaio DCC. Essa risponde in modo continuo alle variazioni del fondo stradale e delle situazioni di guida, modificando opportunamente la taratura per garantire in ogni momento il migliore livello di comfort e

di handling. Nelle fasi di accelerazione, frenata o sterzata, gli ammortizzatori si induriscono in frazioni di secondo per soddisfare in modo ottimale le esigenze dinamiche di guida e ridurre i movimenti di rollio e di beccheggio descritti da Stuck.

Affinché il conducente possa adattare alle proprie esigenze anche il comportamento del sistema, la regolazione DCC della Golf GTI offre anche le modalità "Sport" e "Comfort", oltre al programma "normale" che prevede un assetto di base bilanciato tra le altre due opzioni. Tali modalità vengono attivate per mezzo di un tasto posto sopra la zona di accensione. In modalità "Sport", anche il servosterzo viene adeguato all'assetto più dinamico.

Viaggiare in sicurezza con l'ACC

Per la prima volta a partire dall'estate avanzata del 2009, anche la Golf GTI sarà dotata di cruise control con regolazione automatica della distanza ACC (Adaptive Cruise Control). Quando l'ACC è attivo, il sistema frena e accelera automaticamente la GTI in una velocità compresa fra i 30 e i 210 km/h. In particolare durante viaggi a velocità costante, ad esempio in caso di limiti di velocità autostradali, l'ACC offre un chiaro plus di comfort e sicurezza.

La regolazione della distanza viene realizzata tramite un sensore laser posto sullo specchietto interno, che scandisce permanentemente la distanza rispetto al veicolo che precede e la sua velocità. Questo sistema funziona anche in curva. Il comando ACC ha luogo tramite una leva posta nel piantone dello sterzo. Importante: Non appena il sistema ACC raggiunge i propri limiti, invia al conducente segnali ottici e acustici che gli richiedono di riprendere il controllo.

Park Assist Generation II

Un'ulteriore tecnologia di fascia alta della nuova Golf GTI è il sistema di parcheggio intelligente "Park Assist". Qui viene impiegata la seconda generazione di tale sistema, che rende possibile il

parcheggio in retromarcia quasi completamente automatico, parallelo al senso di marcia. Il conducente aziona solo il pedale del gas, il freno e la frizione (quest'ultima solo nella versione con cambio manuale), mentre la Golf sterza sotto comando dei sensori, inserendosi nello spazio precedentemente misurato. Se in precedenza tale spazio doveva essere almeno 1,4 metri più lungo del veicolo, ora bastano 1,1 metri. Questo sistema consente di parcheggiare anche con numerose manovre, visto che è lui ad assumersene l'onere. Non appena si interviene manualmente nello sterzo, il Park Assist si disattiva. Se la GTI viene ordinata con questo sistema, esso sarà comprensivo anche del segnalatore di distanza anteriore e posteriore "Park Pilot" e dell'assistente di avviamento in salita.

Proiettori bi-xenon con luce di svolta

Come optional per la Golf GTI, la Volkswagen offre dei proiettori bi-xenon di nuova creazione, comprensivi di luce di svolta dinamica. A seconda del raggio di sterzata, i proiettori principali ruotano verso l'esterno fino a 13 gradi e verso l'interno fino a sette gradi. Il design dei proiettori rispecchia strettamente il carattere sportivo della GTI. Infatti i moduli doppi posti all'interno (xenon all'esterno, luci di posizione / lampeggiatori all'interno) sono tutti dotati di una cappa cromata, che genera un'ottica estrema. In basso nel paraurti sono disposti i fendinebbia, sempre di serie e a disposizione verticale, anch'essi creati espressamente per la GTI.

L'interno della GTI

Se esiste una perfezione totale dell'ergonomia, la troviamo nella nuova GTI. Stuck: "Come atmosfera non manca nulla di ciò che è presente anche in una berlina di lusso. E ciononostante, l'interno è sportivo senza compromessi. Cominciamo dai sedili. Offrono un elevato comfort per lunghi viaggi, ma sono perfettamente adatti anche ad una corsa di 24 ore. La GTI è enormemente confortevole ed enormemente ergonomica. Nei sedili, tutto è regolabile, ma non si è

costretti a regolare tutto. Basta salire, spostare il sedile una volta in avanti e indietro ed è fatta. Sedile pronto e perfetto.

La Golf GTI è allestita di serie con sedili sportivi rivestiti come una volta in tessuto a quadretti ("Jacky"). Come optional sono disponibili sedili in pelle ("Vienna"). Nei sedili è integrato un supporto lombare, regolabile in posizione con una leva laterale. Per quanto riguarda la sicurezza, sono presenti dei poggiatesta ottimizzati per whiplash (WOKS). Whiplash è una parola inglese che significa "colpo di frusta", ed è proprio questo il trauma evitato dai poggiatesta in caso di incidente. Nel tessuto dei poggiatesta WOKS è integrato il marchio GTI.

Naturalmente questa Golf è dotata di pedaliera con coperture in acciaio inox spazzolato, naturalmente di una leva del cambio specifica per GTI tipo alluminio, naturalmente di volante in pelle con impugnature ed emblema GTI, naturalmente il volante, la cuffia della leva del cambio e la leva del freno a mano in pelle presentano impunture rosse, naturalmente l'imperiale e il rivestimento dei montanti del tetto sono neri. Naturalmente. Perché questa Golf è una GTI. Ecco perché sono specifici anche gli inserti "Black Stripe" applicati alle portiere e alla strumentazione: applicazioni nere lucide in metallo. In ogni caso anche la GTI, con le sue eleganti superfici e le sue preziose caratteristiche, elimina ogni limite di classe sia alla vista che al tatto. Il prestigio e la configurazione dei materiali, dettagli come le applicazioni cromate opache o i pregiati strumenti circolari danno l'impressione di sedersi realmente su un veicolo del segmento immediatamente superiore e in un'auto sportiva di gran lunga più costosa. Contrariamente alle altre sportive, la Golf GTI offre comunque sempre spazio sufficiente per cinque persone. Un bagagliaio che va da 350 a 1.305 litri di capienza consente inoltre al conducente di una GTI di affrontare senza intoppi ogni situazione della quotidianità.

DESIGN come omaggio alla GTI

Leggendari elementi di stile sportivo definiscono la GTI della nuova era

La nuova GTI getta un ponte verso la prima generazione di questa icona della sportività

Wolfsburg / St. Tropez, marzo 2009. La nuova Golf GTI è nata sotto la guida di Walter de Silva (responsabile Design del gruppo), Klaus Bischoff (responsabile Design del marchio) e Marc Lichte (responsabile Progettazione degli esterni). E tutto ciò che de Silva, Bischoff e Lichte hanno realizzato insieme, dovrebbe rendere onore alla prima GTI. "Volevamo un design GTI che dichiarasse la coerenza con il passato, un'auto potente ma con un vero e proprio stile", riassume Walter de Silva. "E irrinunciabile era comunque l'obiettivo di avvicinarsi ulteriormente al carattere della prima GTI", dichiara Klaus Bischoff. "Pertanto restava inteso che la nuova GTI non dovesse avere alcun componente esterno, ad esclusione dello spoiler posteriore, importante per l'aerodinamica, come spesso accade in un segmento di questo tipo", sottolinea Marc Lichte.

Frontale GTI ampio e potente

Già la prima generazione della GTI presentava un orientamento costantemente orizzontale della mascherina del radiatore e del proiettore. Mitica è la nicchia rossa della griglia, che rendeva la GTI originale otticamente ancora più larga. Tuttavia, il principio di base del design era condiviso con le versioni meno aggressive della Golf. La V generazione della GTI doveva invece rappresentare volutamente un contrappunto ai suoi omologhi meno potenti. Per questo motivo il team di Lichte scelse oltre cinque anni fa la griglia nera lucida a forma di V. Da allora, anche i bambini riconoscono una GTI. Anche la nuova versione fonde in sé gli elementi stilistici di queste due

icone GTI. La GTI V contribuisce con dettagli quali la tipica griglia del radiatore a nido d'ape e il cofano motore a V che si protrae oltre i proiettori. Ma il netto orientamento orizzontale risale chiaramente alla GTI I.

L'intero paraurti, la griglia del radiatore e la parte interna dei proiettori sono tutti di nuova concezione. La griglia verniciata di nero lucido nella parte esterna è nuovamente piatta; ma nella parte superiore e inferiore è circondata da una striscia rossa. A sinistra accanto all'emblema VW si trova la scritta GTI (fino alla terza generazione si trovava sempre a destra).

Nel livello più in basso è collegato un fermaglio trasversale verniciato nel colore dell'auto. Subito sotto troviamo, al centro, una presa d'aria molto più grande. Dall'esterno si collegano a sinistra e a destra tre tiranti trasversali simili a feritoie, delimitati da fendinebbia altamente visibili, disposti a coltello. Le superfici in plastica nella zona delle feritoie sono verniciate con un elegante colore antracite metallizzato, per non far sparire i profili in un buco nero. I fendinebbia estremamente ampi disposti all'esterno trascinano la zona inferiore del paraurti ulteriormente verso l'esterno. Grazie a questo mezzo stilistico e alla grafica di base orizzontale della parte anteriore, la Golf GTI lunga 4,21 metri assume un aspetto più ampio (1,78 metri), ribassato (1,47 metri) e dinamico di qualunque altra auto di questa classe. Una vera GTI si riconosce già a cinque chilometri di distanza.

Silhouette GTI di classe

La fiancata della nuova GTI è dominata da una linea caratteristica molto decisa, che si estende dai proiettori fino ai fari posteriori. Su questa linea poggia il tettuccio modellato nella zona posteriore come una spalla muscolosa. Queste proporzioni conferiscono alla Golf GTI molta forza, già dal punto di vista estetico.

Nella silhouette emergono i paraurti spinti verso l'esterno e le soglie,

uniche in questa forma, che caratterizzano questa GTI. La Golf GTI V presentava delle soglie nere applicate sui longheroni originali, che si estendevano da un passaruota all'altro. Anche nella GTI VI le soglie sono nere: una cosa in comune con il suo predecessore. Le intelligenti soglie aerodinamiche non sono del tutto una novità, ma risultano decisamente più eleganti e fanno sembrare l'auto più leggera. Inoltre, risaltano ancora di più i cerchi in lega di serie da 17 pollici "Denver" e, come optional, i classici cerchi da 18 pollici torniti lucidi, del tipo "Detroit". Entrambi i modelli sono dei classici per la GTI. Mentre per i cerchi da 17 pollici le cinque aperture a forma di U sono di color argento, quelle dei cerchi da 18 pollici sono in nero brillante.

La parte posteriore di una GTI

Difficilmente una parte posteriore è così inconfondibile come quella della nuova Golf GTI. Anche qui, l'ampio paraurti è di nuova concezione. Verso il basso segue un diffusore volutamente nero che garantisce un aumento dell'adesione nell'asse posteriore. Esternamente, rispettivamente a sinistra e a destra, è integrato un tubo terminale cromato dell'impianto di scarico.

È stato rinnovato anche lo spoiler per bordo tetto. Il nuovo spoiler posteriore perfeziona la tenuta di strada in collaborazione con il diffusore, in caso di velocità molto alte. Poiché lo spoiler posteriore è più grande del suo omologo utilizzato nella Golf "normale", prosegue nel lunotto, conferendogli un aspetto più piatto e più largo senza compromettere la visuale nella parte posteriore.

IL FENOMENO GTI

Il 78% di tutti coloro che guidano una GTI ha sempre sognato un'auto del genere

Per il 30% di essi, la GTI è l'auto dei sogni per eccellenza

Wolfsburg / St. Tropez, marzo 2009. Fra i motivi per i quali le persone acquistano una GTI, il design esterno è al primo posto, seguito dalle performance generali, ma anche dal telaio sportivo e dal motore scattante. Il settore sviluppo della VI generazione ha ristrutturato proprio questi due punti, design e performance, conciliando il carattere dell'auto sportiva con la formula originale della GTI in modo ancor più efficace. E ciò significa: design preciso e dinamica vera e propria. Niente di più, niente di meno.

E poiché la Golf GTI non è un'auto comune, ma a volte anche una visione automobilistica del mondo, vale la pena dare uno sguardo ai fatti che si celano dietro il "fenomeno GTI": A livello mondiale, la Golf GTI è leader del mercato nella fascia alta della sua classe. Lo stesso vale per l'Europa e la Germania. L'84% dei suoi acquirenti è costituito da uomini, di cui sei su dieci sono sposati. Il 70% di coloro che guidano una GTI possiede più di un'auto, non ha figli e ha un'età inferiore a 50 anni (39 anni di media). I tre colori preferiti sono il nero, il bianco e il rosso. Il 78% dei nuovi clienti ha sempre voluto guidare una GTI almeno una volta. Volkswagen ha anche chiesto a coloro che guidano una GTI qual è l'auto dei loro sogni. Massima: se il denaro non fosse un problema. E i risultati sono veramente notevoli: Per quasi il 30%, la GTI rappresenterebbe la prima scelta, se avessero tutto il denaro del mondo. Un complimento straordinario. Al 2° e al 3° posto di questa hit parade seguono la Porsche 911 e l'Audi R8, due supersportive dello stesso gruppo industriale.

La nascita della GTI

Storia della creazione della prima Golf GTI

Nel 1973 nasce in segreto la Vision di un successo mondiale

Wolfsburg / St. Tropez, marzo 2009. La Golf GTI è un fenomeno, un marchio all'interno del marchio Volkswagen, un esclusivo modo di concepire l'automobile, una dichiarazione di stile inconfondibile che nel frattempo ha venduto 1,7 milioni di esemplari. Originale tra le compatte sportive. Sulla nascita della prima GTI (*Gran Turismo Injection*) si narrano storie spettacolari, al centro delle quali c'è sempre un gruppo di persone che, sfidando la resistenza dell'epoca e dei propri superiori, ha portato la GTI fino alla produzione di serie. Molti elementi di queste storie sono veri, ma su altrettanti aneddoti si è ormai depositata la polvere nebulosa degli anni, sotto cui non sempre si cela la verità. Il fatto è che la Golf GTI è un'idea geniale di pochi uomini. Qui di seguito vi raccontiamo la loro storia e quella della prima GTI.

Tutto inizia, come sempre, con il Maggiolino

Torniamo indietro nel tempo, fino al 1973. La Volkswagen ha appena introdotto sul mercato una versione particolarmente sportiva del Maggiolino. Il "corridore giallo e nero", come veniva chiamato, si distingue dalla versione normale del Maggiolino grazie al cofano motore verniciato di nero, ai pneumatici leggermente maggiorati (5,5 pollici invece di 5), ai sedili sportivi con appoggiatesta e al volante rivestito in vera pelle. Dal punto di vista tecnico nulla era cambiato rispetto alla versione tradizionale: 1.600 cm³ di cilindrata, 50 CV. Nonostante le sue prestazioni relativamente modeste, il "modello aggressivo della Volkswagen" scalda gli animi persino nel Bundestag tedesco.

Nonostante la sua quasi normalità, ha un buon successo di pubblico: I nuovi Maggiolini, mozzafiato solo dal punto di vista estetico,

vengono venduti alla velocità della luce e, a Wolfsburg, preparano il terreno per un progetto del quale, nei due anni successivi, è a conoscenza solo un ristretto gruppo di persone all'interno dell'azienda.

Gli uomini della prima ora si trovano

Continuiamo a parlare del 1973, e in particolare del 18 marzo. In questo giorno memorabile (visto come sono andate le cose) l'ingegnere Alfons Löwenberg, addetto alla sperimentazione, trasmette una comunicazione interna ad un paio di colleghi del reparto "Ricerca e Sviluppo", detto in breve R&D: "Si dovrebbe riflettere sulla possibilità, da parte della Volkswagen, di portare sulla strada un modello sportivo". Una nuova vettura, contrassegnata con il numero di progetto EA 337 (era questo il codice interno all'azienda di quella che sarebbe stata la Golf), si trovava già in dirittura d'arrivo nel processo di sviluppo e un modello moderno, a trazione anteriore e in grado di erogare una potenza molto elevata, avrebbe consentito alla Volkswagen di conquistare una fetta completamente nuova di mercato.

I destinatari della comunicazione dapprima mostrano delle riserve. Soltanto lo specialista di autotelai Herbert Horntsch e il responsabile dello sviluppo Hermann Hablitzel, si interessano almeno all'inizio all'idea di Löwenberg. Quest'ultimo non si dà per vinto e coinvolge altre persone, come per esempio l'addetto al marketing Horst-Dieter Schwittlinsky e l'allora responsabile dell'ufficio stampa Anton Konrad. Ed è proprio Konrad, che per anni era stato amministratore delegato dell'Associazione di Formula 5 e pilota di vetture da corsa per hobby, a entusiasmarsi per l'idea di Löwenberg. Konrad sa che quel germoglio tenero che risponde al nome di sportività deve essere coltivato con la massima discrezione all'interno dell'azienda, perché i costi di sviluppo del nuovo modello, che sarebbe stato introdotto sul mercato nel 1974 con il nome di "Golf", gravano già in modo notevole sulle casse della società.

Incontro segreto con birra e tartine

Così, Konrad invita il fondatore del gruppo di lavoro segreto “Golf sportiva” a casa sua. Davanti a birra e tartine, in perfetto stile cospiratore, Hablitzel, Horntrich, Konrad, Löwenberg e Schwittlinsky considerano le diverse possibilità. Hablitzel, a quel punto, è pienamente coinvolto dal progetto. Con la sua tacita approvazione, Löwenberg e Horntrich si mettono presto al lavoro: prendono un prototipo di Scirocco, lo muniscono di un telaio duro come una pietra, lo ribassano drasticamente, montano sul motore da 1.5 litri 85 CV della Scirocco un carburatore a doppio scarico che porta la potenza a 100 CV e completano il tutto con un tubo di scappamento che somiglia tanto a quello di una stufa ed emette un suono “potente”.

Il Prototipo n° 1 va oltre l’obiettivo

Era un “mostro ruggente”, ricorda oggi Konrad. Il gruppo di lavoro segreto è presto d’accordo: così non va. La Golf sportiva, infatti, doveva essere sì sportiva, ma rimanere comunque discreta. Così Löwenberg e Horntrich creano una versione più “civile”, che ammette qualche compromesso ma è comunque bella e veloce. Il risultato fa un’impressione decisamente migliore al gruppo segreto rispetto al tentativo precedente, così Hablitzel si fa coraggio e racconta tutto al presidente del settore sviluppo della Volkswagen, il Professor Ernst Fiala, chiedendogli un parere. Il giudizio è distruttivo: “È troppo costosa, siete matti”, dichiara Fiala tagliando corto.

Ciononostante, Hablitzel e la sua squadra non si scoraggiano. Il prototipo su piattaforma Scirocco viene giustificato, ufficialmente, come “base di sperimentazione sul telaio”, ma in via ufficiosa continua il suo processo di sviluppo. Löwenberg lavora di fino sul motore, Horntrich adatta il telaio ai pneumatici maggiorati previsti per la vettura, il cui formato – 205/60 HR 13 – fa sembrare vecchia persino una Porsche 911. La quintessenza delle vetture sportive teutoniche, infatti, nel 1974 viaggia ancora con pneumatici 185/70.

Nella primavera del 1975 il consiglio di amministrazione dà l'OK

Non c'è da stupirsi se la “base di sperimentazione sul telaio” suscita grande scalpore quando Hablitzel & Co., nella primavera del 1975, offrono al consiglio di amministrazione una dimostrazione pratica dei propri progetti d'attualità sulla pista di prova di Ehra-Lessien. Persino il Professor Fiala viene colpito favorevolmente dalla Golf sportiva con l'equipaggiamento della Scirocco – e a quel punto fa le cose per benino. A fine maggio il reparto sviluppo riceve una commessa ufficiale: si richiede una variante sportiva della Golf.

La Golf diventa GTI

Nel frattempo anche l'azienda comincia a fiutare buone possibilità di posizionamento sul mercato per la Golf sportiva e, per il Salone Internazionale dell'Auto di Francoforte, la Volkswagen ha bisogno di un prodotto di richiamo. All'improvviso il progetto acquista dinamismo da tutti i punti di vista e nascono sei prototipi con configurazioni diverse: dalla “sputafuoco” caratterizzata dalla massima sportività alla versione più sobria e confortevole. Il capo progettista Herbert Schäfer è responsabile del design dei dettagli più raffinati che devono distinguere la futura GTI dai suoi simili meno potenti, come per esempio le modanature rosse della calandra, lo spoiler anteriore di dimensioni maggiori, le sobrie minigonne in plastica, la cornice nera opaca del lunotto posteriore, l'imperiale nero, il pomello della leva del cambio a forma di pallina da golf e i sedili sportivi con rivestimento a quadretti.

Messa a punto tecnica

Herbert Schuster, il nuovo responsabile della sperimentazione, dichiara subito di volersi occupare personalmente dello sviluppo del telaio perché, sostiene, è una “cosa da capi”. Per tagliare i costi, riduce le dimensioni delle ruote da 6,0 a 5,5 pollici e restringe i pneumatici fino a raggiungere il formato 175/70 HR 13, ma in compenso inserisce delle barre stabilizzatrici all'avantreno e al

retrotreno e sviluppa una configurazione di sospensioni e ammortizzatori che rappresenta la sintesi perfetta di comfort e sportività. In collaborazione con Audi nasce, intanto, il modernissimo motore da 1,6 litri a iniezione da 110 CV.

Anteprima mondiale all'edizione 1975 del Salone Internazionale dell'Auto

L'ex gruppo segreto porta a termine la propria creatura con un tempismo perfetto. Quando, l'11 settembre 1975, la 46^a edizione del Salone Internazionale dell'Auto di Francoforte apre i battenti, una meraviglia rossa festeggia il proprio debutto nello stand Volkswagen: è il concept della Golf GTI. “La Volkswagen più veloce di tutti i tempi”, recita lo slogan pubblicitario, senza però promettere troppo: la GTI dovrebbe accelerare da 0 a 100 km/h in nove secondi, lasciandosi alle spalle vetture più grandi e più costose. Il prezzo, annunciato con prudenza (“sotto i 13.000 marchi”), rimane comunque inferiore di 5.000 marchi rispetto ai principali concorrenti tedeschi. Risultato: il pubblico del Salone è così entusiasta che il consiglio di amministrazione non può fare altro che dare il via libera alla produzione di una serie limitata di 5.000 esemplari.

Inizia la mania GTI

Alla fine la GTI costa 13.850 marchi, nel momento in cui viene introdotta sul mercato nel 1976. Ciononostante, i concessionari ne comprano, già il primo anno, una quantità dieci volte maggiore rispetto a quella prevista. Non c'è da stupirsi: “Dare la scalata ad un passo alpino con la GTI è certamente una delle imprese più affascinanti che un automobilista possa immaginare”, scrive entusiasta la rivista specializzata “auto motor und sport”. Oggi, a 33 anni di distanza, non resta altro da aggiungere.

Storia della Golf GTI

Dal 1976 al 2009 – dati essenziali della storia della GTI

1,7 milioni di GTI – la sportiva compatta di maggior successo nel mondo

Wolfsburg / St. Tropez, marzo 2009. Il mese di giugno del 1976 vide l'avvio della produzione in serie della prima Golf GTI. Quantità prevista della prima edizione limitata: 5.000 GTI. Ma le cose andarono diversamente. La Golf GTI da 110 CV che raggiungeva i 182 km/h conquistò una nuova clientela e fondò la classe GTI. Gli originali 5.000 esemplari divennero, in cinque generazioni di GTI, oltre 1,7 milioni. Nessun'altra sportiva compatta nel mondo può anche solo avvicinarsi a questo successo. Le tappe fondamentali della Golf GTI fino alla presentazione sul mercato della sesta generazione sono riassunte qui di seguito:

1976: Debutto della prima generazione della Golf GTI

(1.6 con 110 CV)

1979: Restyling

1982: Aumento di potenza della Golf GTI

(1.8 con 112 CV)

1983: Introduzione della "Pirelli GTI"

(ufficialmente "Modello speciale Golf GTI", fra l'altro con cerchi speciali)

1984: Debutto della seconda generazione della Golf GTI

(1.8 con 112 CV)

1984: Introduzione della marmitta catalitica

(107 CV invece di 112 CV)

1985: Restyling, doppi proiettori anteriori e doppio terminale di scarico

1986: Debutto della Golf GTI 16V

(1.8 con 139 CV e 129 CV con marmitta catalitica)

- 1990: Introduzione della Golf GTI G60
(1.8 con 160 CV)
- 1991: Debutto della terza generazione della Golf GTI**
(2.0 con 115 CV)
- 1992: Introduzione della Golf GTI 16V
(2.0 con 150 CV)
- 1996: Presentazione del modello speciale per l'anniversario "20 years edition"
(2.0 con 115 CV e 150 CV
nonché per la prima volta come 1.9 TDI con 110 CV)
- 1998: Debutto della quarta generazione della Golf GTI**
(1.8 T con 150 CV, 2.3 V5 con 150 CV
e 1.9 TDI con 90 CV);
successivamente 2.3 V5 con 170 CV,
1.9 TDI con 115 CV e 130 CV)
- 2000: Introduzione della Golf GTI TDI più potente fino al quel momento
(1.9 TDI con 150 CV)
- 2001: Introduzione della Golf GTI "25 years edition GT"
(1.8 T con 180 CV)
- 2004: Debutto della quinta generazione della Golf GTI**
(2.0 TSI con 200 CV e cambio DSG opzionale a 6 marce)
- 2006: Presentazione del modello speciale per l'anniversario "Golf GTI Edition 30"
(2.0 TSI con 230 CV)
- 2007: Presentazione del modello speciale "Golf Pirelli GTI"
(2.0 TSI con 230 CV)
- 2008: **Prima mondiale della sesta generazione di Golf GTI**
in ottobre, al Salone dell'Auto di Parigi come concept
- 2009: **Debutto della sesta generazione di Golf GTI,**
presentazione alla stampa internazionale in marzo-aprile nella Francia del Sud; inizio della fase di introduzione sul mercato

in Europa

(2.0 TSI con 210 CV e cambio DSG opzionale a 6 marce)

Dati tecnici della prima e sesta generazione di GTI a confronto

	Golf GTI 1976²	Golf GTI 2009¹⁺²
Tipologia di motore	Motore a scoppio a 4 cilindri, 1.588 cm ³	Motore a scoppio a 4 cilindri (TSI), 1.984 cm ³
Potenza massima per numero di giri	110 CV a 6.100 giri	210 CV a partire da 5.300 giri
Coppia massima per numero di giri	140 Nm a 5.000 giri	280 Nm a partire da 1.700 giri
Accelerazione da 0 a 100 km/h	9,2 s	6,9 s
Velocità massima	182 km/h	240 km/h (238) ³
Consumi (Ø)	8,0 l/100 km	7,3 l/100 km (7,4) ³
Lunghezza	3.705 mm	4.213 mm
Larghezza	1.630 mm	1.779 mm
Altezza	1.395 mm	1.469 mm
Peso a vuoto	810 kg	1.318 kg (1.339) ³
Cambio	A quattro marce	A sei marce
Trazione	Anteriore	Anteriore
Pneumatici	175/70 R 13	225/45 R 17

1 = Per i dati tecnici completi consultare: www.volkswagen-media-services.com

2 = Valori per la due porte

3 = I valori fra parentesi si riferiscono alla GTI con DSG

Allestimento esclusivo di serie per la GTI

Dinamica: cerchi in alluminio da 17 pollici, sedili e telaio sportivi, XDS

Pacchetto completo: Climatronic, sistema radio-CD, interni GTI

Wolfsburg / St. Tropez, marzo 2009. All'interno della sesta generazione della Golf la GTI assume la posizione di un modello top sportivo e autonomo. Pertanto, già la dotazione di serie è esclusiva. A bordo della nuova Golf GTI troviamo funzioni non disponibili in questa forma per nessun altro modello della serie. Ci riferiamo ai sedili sportivi top con il rivestimento in tessuto "Jacky" tipico della GTI, al pomello della leva del cambio in pelle con decoro in alluminio, alle applicazioni nere ("Black Stripe"), al volante in pelle sportivo appiattito nella parte inferiore con marchio GTI e all'imperiale nero. All'esterno, oltre alle specifiche di design, troviamo dettagli quali i cerchi in lega da 17 pollici tipo "Denver", le pinze dei freni rosse, i terminali di scarico cromati nel diffusore e i gruppi ottici posteriori oscurati che identificano questa Golf come GTI. Oltre a ciò, la GTI viene fornita con pedaliera in acciaio inox, climatizzatore automatico "Climatronic", fendinebbia con luce di svolta e ParkPilot. Panoramica delle dotazioni di serie essenziali della Golf GTI:

Esterno

- Terminali di scarico cromati a sinistra e a destra
- Calotta degli specchietti esterni e maniglie nel colore dell'auto
- Pinze dei freni rosse
- Spoiler posteriore GTI nel colore dell'auto
- Griglia del radiatore a nido d'ape con marchio GTI
- Ruote in lega (4) "Denver" nel formato 7 1/2 J x 17
- Pneumatici nel formato 225/45 R 17
- Gruppi ottici posteriori oscurati

- Vetri termici di colore verde

Interni

- Portabicchieri anteriori (2) e posteriore (1)
- Vano portaoggetti con chiusura nell'imperiale
- Vano portaoggetti nelle portiere (anteriormente con supporto per bottiglie da 1,5 litri)
- Tasche portaoggetti sul retro dei sedili anteriori
- Inserti cromati nell'interruttore delle luci
- Anelli decorativi cromati negli strumenti e nelle bocchette dell'aria
- Imperiale nero
- Inserti decorativi "Black Stripe" per cruscotto e rivestimenti portiere
- Salita facilitata "Easy Entry"
- Fodera del vano bagagli con vano addizionale a destra
- Impugnatura della leva del freno a mano in pelle
- Vano portaoggetti richiudibile, illuminato e con possibilità di raffreddamento
- Supporto lombare anteriore
- Bracciolo anteriore con vano portaoggetti, bocchette dell'aria (2) e portabicchieri posteriore (2)
- Pedali in acciaio inox
- Divanetto posteriore indiviso, bracciolo ripiegabile con divisione asimmetrica, con bracciolo centrale e possibilità di carico passante
- Pomello della leva del cambio in pelle con decoro in alluminio
- Rivestimenti sedili in tessuto con motivo "Jacky"
- Volante sportivo (3 razze) in pelle con decoro in alluminio
- Sedili sportivi anteriori
- Ganci per borse nel vano bagagli
- Sedili anteriori riscaldabili
- Sedili anteriori con regolazione in altezza

Sicurezza

- Airbag per conducente e passeggero, con disattivazione airbag passeggero, compreso airbag per ginocchia lato conducente
- Programma elettronico di stabilizzazione (ESP) con servoassistenza controsterzo compreso servofreno, ABS, EDS ed ASR
- Fori di fissaggio ISOFIX (dispositivi per il fissaggio di 2 seggiolini per bambini sul divanetto posteriore)
- Sistema di airbag per la testa per passeggeri anteriori e posteriori, compresi airbag laterali anteriori
- Fendinebbia con inserti cromati comprensivi di luce di svolta (GTI senza luci di svolta)
- ParkPilot: segnali acustici di segnalazione di ostacoli nella zona anteriore e posteriore
- Blocco elettronico dello sterzo

Funzioni

- Specchietti esterni asferici lato conducente
- Specchietti esterni con inclinazione specchietto passeggero
- Clacson di segnalazione a due toni
- Blocco elettronico del differenziale XDS
- Alzacristalli elettrici
- Illuminazione del vano bagagli
- Tergilunotto posteriore con attivazione a intervalli
- Luce interna anteriore con ritardo di spegnimento e interruttori di contatto su tutte le portiere
- Illuminazione bianca degli strumenti, regolabile; design rosso degli interruttori in versione notturna
- Climatizzatore "Climatronic" con regolazione della temperatura per due zone, regolabili separatamente a sinistra e a destra
- Piantone dello sterzo regolabile in altezza e lunghezza
- Luci di lettura anteriori con inserti cromati (2) e posteriori (2)

- Specchietto di cortesia sinistro e destro illuminato, incorporato nel parasole
 - Display multifunzione „Plus“
 - Radio "RCD 210" con lettura di MP3 e lettore di CD
 - Ugelli lavavetro anteriori riscaldati automaticamente
 - Tergifari
 - Servosterzo elettromeccanico, regolabile in funzione della velocità
 - Telaio sportivo
 - Filtro polvere e pollini con inserti di carbone attivo
 - Presa elettrica a 12 V nel vano bagagli
 - Luce diurna
 - Ganci per borse nel vano bagagli
 - Tire Mobility Set: compressore a 12 Volt e mastice per pneumatici
 - Buzzer di segnalazione per luci rimaste accese
 - Segnalazione acustica e visiva per cinture di sicurezza non allacciate davanti
 - Chiusura centralizzata con telecomando, chiavi telecomando
- (2)

Allestimento speciale personalizzato GTI

High-tech: regolazione del telaio DCC, radio e navigazione con touchscreen

Visione dell'esterno: proiettori xenon con luce di svolta e Park Assist

Wolfsburg / St. Tropez, marzo 2009. Con la sesta generazione di Golf numerose funzioni high-tech della classe superiore e media sono state inserite nel segmento delle compatte, e con ciò anche nella nuova GTI. Si tratta della regolazione adattiva del telaio DCC, del sistema radio e navigazione RNS 510 con disco fisso e touchscreen e del Park Assist per un parcheggio quasi automatico. Panoramica dei dettagli di allestimento opzionali disponibili al momento dell'introduzione sul mercato:

- Portaoggetti
- Regolazione adattiva del telaio DCC
- Gancio di traino, asportabile e richiudibile
- Cambia CD per 6 CD invece del portaoggetti nel bracciolo centrale anteriore
- Impianto antifurto "Plus"
- Impianto antifurto "Plus" comprensivo di apertura singola portiera
- Ricezione radio digitale DAB
- Sedile conducente regolabile elettricamente per i sedili sportivi anteriori
- Impianto di regolazione della velocità
- Allestimento in pelle "Vienna" con sedili sportivi top anteriormente
- Ruote in lega "Detroit" (4) nel formato 7 1/2 J x 18 con pneumatici di dimensione 225/40 R 18
- Pacchetto luce e vista
- Predisposizione per telefono cellulare
- Predisposizione per cellulare Premium

- Presa multimediale MEDIA-IN
- Funzione di navigatore RNS 310 (per RCD 310)
- Sistema di parcheggio intelligente "Park Assist" comprensivo di ParkPilot
- Sistema di parcheggio intelligente "Park Assist" comprensivo di ParkPilot e di telecamera per retromarcia Rear Assist
- ParkPilot e telecamera per retromarcia Rear Assist
- Radio-CD RCD 310 DYNAUDIO Excite
- Radio-CD RCD 310 DYNAUDIO Excite per funzioni di navigazione RNS 310
- Radio-CD RCD 310, 4 x 20 Watt, 8 altoparlanti
- Radio-CD RCD 310, 4 x 20 Watt, 8 altoparlanti per funzioni di navigazione RNS 310
- Radio-CD RCD 510 DYNAUDIO Excite
- Radio-CD RCD 510, 4 x 20 Watt, 8 altoparlanti
- Display di controllo pneumatici
- Sistema radio e navigazione RNS 510 DYNAUDIO Excite
- Sistema radio e navigazione RNS 510, 4 x 20 Watt, 8 altoparlanti
- Tetto elettrico in vetro scorrevole-apribile
- Airbag laterali e tendicintura posteriori compreso segnale acustico e spia di avvertimento per cintura non allacciata
- Finestrini posteriori e lunotto oscurati, con assorbimento della luce fino al 65%
- Pacchetto specchietti
- 4 portiere comprendenti alzacristalli meccanico posteriore
- 4 portiere comprendenti alzacristalli elettrico posteriore
- Proiettori allo xenon con luce di svolta