



presse • news • prensa • fisk • imprensa • prasa • stampa • pers • 新闻界



Volkswagen

La nuova Golf GTI

Presentazione Stampa Internazionale

Saint Tropez, aprile 2013

Note:

Questa cartella stampa e tutte le immagini relative alla Golf GTI sono disponibili all'indirizzo www.volkswagen-media-services.com. Nome utente: gtisieben | Password: 04-2013

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

Le indicazioni sugli equipaggiamenti e i dati tecnici si riferiscono alla gamma di modelli offerta in Germania. I modelli per gli altri Paesi possono presentare alcune variazioni. Con riserva di modifiche e salvo errori.

In sintesi

- › **Golf GTI – Versione breve** **07 ›**
-

Aspetti principali

- › **Motorizzazioni – Motori TSI** **17 ›**
 - › **Assetto – Layout ed elettronica** **25 ›**
 - › **Esterni – Dimensioni e design** **41 ›**
 - › **Interni – Ergonomia e configurazione** **51 ›**
 - › **Allestimenti – Esterni, interni e optional** **61 ›**
 - › **Tecnologie – Sicurezza, comfort e infotainment** **73 ›**
 - › **Panoramica – La Golf GTI in pillole** **101 ›**
 - › **Dati tecnici** **109 ›**
-



Potenza fino a 230 CV e consumi ridotti del 18%

Sterzo progressivo, fari allo xeno e illuminazione ambiente di serie

La maneggevolezza della Golf GTI Performance non ha nulla da invidiare a quella delle supersportive



Wolfsburg/Saint Tropez, aprile 2013. Nello stabilimento Volkswagen di Wolfsburg sono stati finora prodotti quasi 1,9 milioni di esemplari della Golf GTI, venduti poi in tutto il mondo. Quando è stata inventata la GTI (cioè nel 1976), nessuno si aspettava un tale successo. Erano previste infatti solo 5.000 unità di questa auto che, oggi, è la più venduta al mondo nella sua categoria. Un autentico fenomeno. 37 anni fa, la prima Golf GTI ha dato un nuovo significato e una forma inedita alla parola “dinamismo”. Grazie a questo modello Volkswagen, l’auto sportiva è diventata un sogno accessibile a un pubblico più vasto. Tutto era perfetto: assetto sicuro e controllo eccellente, motore a iniezione agile e parco nei consumi, design inconfondibile e senza tempo. A completare il quadro, gli elementi caratteristici di una vettura che è diventata un’icona: una linea rossa intorno alla calandra del radiatore, una “cornice nera” attorno al lunotto, un volante sportivo come quello della Scirocco Coupé, una pallina da golf come pomello della leva del cambio, sedili sportivi perfettamente ergonomici con rivestimento con fantasia a quadretti e un nome destinato a fare storia: GTI. Ora viene presentata la settima generazione GTI, disponibile a partire dall’estate.

› **100% in più di potenza.** Il motore della prima Golf GTI erogava 110 CV. La settima generazione Golf GTI sviluppa 220 CV (e quindi esattamente il doppio), trasmettendoli sempre all’asse anteriore.

Inoltre, la Volkswagen offre da fabbrica una versione con ulteriori 10 CV di potenza (230 CV): la Golf GTI Performance.

- › **Motorizzazioni turbo a iniezione diretta 2.0.** Il motore turbo della GTI fa parte della terza generazione della serie EA888 e vanta una testata di nuovo sviluppo. Un'innovazione in questa classe di potenza è rappresentata dall'integrazione del collettore di scarico nella testata. Questo tipo di raffreddamento dei gas di scarico contribuisce notevolmente alla riduzione dei consumi con motore a pieno "carico" della nuova Golf GTI. Inoltre, il TSI da 1.984 cm³ è dotato di un sistema di fasatura variabile delle valvole con doppia regolazione dell'albero a camme. Sul lato di scarico, la corsa della valvola prevede inoltre un doppio stadio di attivazione. In questo modo il ricambio dell'alimentazione dei cilindri può essere comandato in modo ottimale per quanto riguarda prestazioni, consumi ed emissioni di gas di scarico.
- › **Consumi ridotti del 18% con cambio manuale.** Entrambe le GTI sono dotate di serie di sistema start/stop e cambio a 6 rapporti, oltre a vantare consumi nel ciclo combinato di 6 l/100 km (a fronte di emissioni di CO₂ di 139 g/km). Un valore ridotto del 18% rispetto al modello precedente (210 CV), vale a dire 1,3 litri in meno.

- › **Consumi ridotti del 14% con cambio DSG.** Entrambe le versioni sono offerte anche con cambio DSG a doppia frizione a 6 rapporti, perfetto per il carattere dell'icona sportiva. In questo caso, i consumi della versione 220 CV sono pari a 6,4 l/100 km (a fronte di emissioni di CO₂ di 149 g/km), mentre nella variante 230 CV si attestano sui 6,5 l/100 km (150 g/km CO₂). Rispetto al modello precedente nella versione DSG (210 CV), per la GTI 220 CV si ha una riduzione dei consumi di 1,0 l/100 km (-14%).
- › **Peso di 42 kg inferiore.** I consumi notevolmente inferiori della nuova Golf GTI sono da ricondurre a misure che puntano all'uso intelligente di ogni goccia di carburante. Proprio come per tutte le Golf, anche la sportiva si basa sul moderno pianale modulare trasversale (MQB). Allo stesso modo, anche per la GTI il peso è stato ridotto rispetto alla precedente, passando da 1.393 a 1.351 kg (42 kg in meno). Nel contempo, l'aerodinamica è stata migliorata. La superficie frontale (cx x A) è stata ridotta, passando dagli 0,73 m² del già ottimo modello precedente a 0,70 m². Nel ciclo urbano e in caso di traffico, il sistema start/stop di serie influisce positivamente sui consumi. Grazie alla coppia massima notevolmente più alta (350 rispetto ai 280 Nm della generazione precedente), è stato inoltre possibile sviluppare rapporti che necessitano di un numero di giri minore, adattandoli così al regime più basso del motore. Di conseguenza, anche i consumi si riducono. E, ultimo ma non

meno importante, gli interventi sulle parti interne del motore (come il nuovo e innovativo sistema di gestione termica) consentono di ridurre i consumi del 2.0 TSI del 18%, come precedentemente accennato.

- › **Velocità di 10 km/h superiore.** I valori straordinariamente contenuti di consumi ed emissioni della Golf GTI fanno da contraltare a prestazioni su strada semplicemente eccezionali. La Golf GTI 220 CV passa da 0 a 100 km/h in 6,5 secondi e raggiunge una velocità di 246 km/h (DSG: 244 km/h). La potente versione 230 CV passa da 0 a 100 km/h in 6,4 secondi e tocca una velocità massima di 250 km/h (DSG: 248 km/h). La versione top di gamma è quindi più veloce di 10 km/h rispetto al modello precedente. Il pacchetto Performance non regala solo superiore dinamicità alla vettura: l'impianto frenante è maggiorato e c'è il bloccaggio del differenziale anteriore.
- › **Esterni GTI.** Ovviamente la nuova Golf GTI si distingue dagli altri modelli della gamma grazie a ulteriori dotazioni dell'allestimento ed elementi caratteristici GTI. Gli esterni evidenziano, tra gli altri, pinze dei freni verniciate in rosso, luci posteriori a LED con plastiche brunito in un design specifico e un terminale di scarico cromato a sinistra e uno a destra. Caratteristici fin dalla prima Golf GTI sono i colori di serie Rosso Tornado, Nero e Pure White. Tra gli equipaggiamenti di serie

della Golf GTI più potente, veloce e parca nei consumi di tutti i tempi figurano anche i nuovi cerchi in lega leggera da 17 pollici di tipo Brooklyn con pneumatici 225/45.

- › **Interni GTI.** I tipici elementi caratteristici GTI sono irrinunciabili anche negli interni. Un esempio è rappresentato dai rivestimenti dei sedili. Già la prima GTI vantava il leggendario tessuto con fantasia a quadretti. La stoffa, denominata Jacky, è stata rivisitata nel design e ribattezzata Clark. Ovviamente il motivo a quadri è stato mantenuto. Con una novità: per la prima volta sono disponibili a richiesta sedili sportivi in tessuto con fianchi e appoggiatesta in Alcantara. Inoltre, i sedili e i pannelli delle porte possono essere ordinati con rivestimenti in pelle Vienna. Una cosa è certa: I sedili sportivi di elevata qualità offrono caratteristiche ergonomiche eccellenti. Una chiara espressione di stile è costituita inoltre dalla strumentazione GTI con display a colori e grafica indipendente dei singoli strumenti. Negli interni, l'estetica specifica della GTI è completata, tra gli altri, dal volante sportivo rivestito in pelle (con comandi multifunzione), illuminazione ambiente rossa (sul lato anteriore nei listelli decorativi delle porte e nei listelli battitacco in acciaio inox) e dalla pedaliera in acciaio inox spazzolato.

› **GTI high-tech.** Per la prima volta, la settima generazione dell'icona sportiva vanta di serie dotazioni high-tech quali lo sterzo progressivo, il sistema di riconoscimento della stanchezza del guidatore, la frenata anti collisione multipla e il differenziale elettronico a bloccaggio trasversale rielaborato XDS+. Un'altra novità è rappresentata dai sistemi disponibili a richiesta che perfezionano ulteriormente la guida della nuova GTI. Tra questi, regolazione automatica della distanza ACC, sistema di controllo perimetrale Front Assist con funzione di frenata di emergenza City, assistenza per il mantenimento della corsia Lane Assist e selezione del profilo di guida. Con il debutto della GTI, la Golf è inoltre disponibile con il sound system da 400 watt sviluppato appositamente per la gamma dalla Dynaudio, l'azienda danese leader del settore. Altra dotazione a richiesta a bordo è il Car-Net, che consente di trasmettere informazioni online come il servizio cartografico Google Earth™.



Golf GTI: fino a 230 CV e consumi di appena 6 l/100 km

Due varianti di potenza: 220 o 230 CV

Consumi del nuovo motore della GTI ridotti anche del 18%



Wolfsburg/Saint Tropez, aprile 2013. La Golf GTI VII impiega un motore della serie EA888 di nuova concezione: è il 2.0 TSI turbo a iniezione diretta di benzina con testata di nuova costruzione. Erega 220 CV di potenza (tra 4.500 e 6.200 giri). A richiesta, l'icona sportiva è disponibile in una versione più potente: la Golf GTI Performance. In questo caso, il motore sviluppa 230 CV (tra 4.700 e 6.200 giri). Entrambe le GTI sono dotate di serie di sistema start/stop e cambio a 6 rapporti, oltre a vantare consumi nel ciclo combinato di 6 l/100 km (a fronte di emissioni di CO₂ di 139 g/km), il 18% in meno (1,3 litri) rispetto al modello precedente da 210 CV. Entrambe le versioni sono offerte anche con cambio DSG a doppia frizione a 6 rapporti. Rispetto alla versione precedente, la nota grande agilità della Golf GTI è stata ulteriormente migliorata.

GTI. Forte dei suoi 220 CV, la GTI sviluppa ora 10 CV di potenza in più rispetto alla versione precedente. Parallelamente è stato possibile aumentare la coppia massima di ben 70 Nm, arrivando a 350 Nm (tra 1.500 e 4.400 giri). Così equipaggiata, la Golf GTI ha una straordinaria capacità di ripresa: in quarta marcia accelera da 80 a 120 km/h in 5,0 secondi, in quinta in appena 6,0 secondi. Ecco altri dati importanti: accelerazione da 0 a 100 km/h in 6,5 secondi, velocità massima di 246 km/h.

GTI Performance. Chi sceglie una Golf GTI con pacchetto Performance, passa al livello superiore. La potenza in questo caso aumenta di 10 CV rispetto alla GTI, la coppia massima rimane identica. I 230 CV consentono una velocità massima di 250 km/h e uno scatto da 0 a 100 km/h in soli 6,4 secondi. La coppia massima di 350 Nm è disponibile tra 1.500 e 4.600 giri.

Motore TSI turbo benzina a iniezione diretta ulteriormente migliorato

Il motore della nuova Golf GTI si basa ora sulla terza generazione della serie 4 cilindri EA888. Rispetto al predecessore sono stati modificati numerosi dettagli tecnici. In questo modo si garantiscono una riduzione dei consumi e delle emissioni e, al tempo stesso, un aumento della potenza e della coppia. Quindi ora il nuovo modello soddisfa i valori limite della norma sui gas di scarico Euro 6. È la prima volta per una Golf GTI.

Efficiente sistema di gestione termica. Dal punto di vista tecnico, il motore turbo benzina a iniezione diretta si distingue per modifiche quali il collettore di scarico integrato nella testata e il sistema di iniezione doppio (diretta e indiretta). Grazie alla nuova gestione completamente elettronica del liquido refrigerante del TSI, si ha un sistema di controllo della temperatura notevolmente più efficiente con fasi di riscaldamento più brevi. Tutto questo riduce le perdite per attrito e i consumi, per una maggiore

efficienza. Per il comando intelligente del sistema di gestione termica è stato sviluppato un nuovo modulo a cassetto rotativo. Nella fase di riscaldamento del motore, è così possibile bloccare completamente l'ingresso del refrigerante nel motore oppure scegliere una portata minima. Nello stato a temperatura di esercizio è invece possibile regolare la temperatura del refrigerante rapidamente, e in modo del tutto variabile su diversi livelli, a seconda della richiesta di carico e delle condizioni esterne.

Testata di nuova concezione. Un'innovazione in questa classe di potenza è rappresentata dal fatto che nella testata di nuova concezione è completamente integrato il collettore di scarico che conduce i gas verso il turbocompressore, che di conseguenza sono raffreddati ad acqua. Questa scelta contribuisce notevolmente alla riduzione dei consumi con motore a pieno "carico" della nuova Golf GTI. Inoltre, il TSI da 1.984 cm³ è dotato di un sistema variabile di fasatura delle valvole con doppia regolazione dell'albero a camme. Sul lato di scarico, la corsa della valvola prevede inoltre un doppio stadio di attivazione. In questo modo il ricambio dell'alimentazione dei cilindri può essere comandato in modo ottimale per quanto riguarda prestazioni, consumi ed emissioni di gas di scarico.

GTI conforme alla norma Euro 6. Per soddisfare la norma sui gas di scarico Euro 6 è stato inoltre realizzato, come precedentemente accennato, un sistema di iniezione doppio con iniezione diretta e



indiretta. Scegliendo liberamente il tipo di iniezione ottimale è possibile ridurre le emissioni in ampi settori delle mappature e, inoltre, ridurre i consumi. Un altro punto fondamentale dello sviluppo è rappresentato dalla significativa riduzione dell'attrito interno. Altre misure su questo fronte sono per esempio l'adozione di cuscinetti volventi per gli alberi di equilibratura, l'ottimizzazione del supporto del manovellismo e lo sviluppo di una pompa dell'olio in funzione del fabbisogno. Contemporaneamente è stato possibile ridurre il peso del motore, soprattutto grazie al nuovo basamento a pareti sottili dello spessore di soli 3 mm, a un albero motore di peso ottimizzato, all'integrazione del raffreddamento dei gas di scarico nel collettore di scarico integrato nella testata, a una coppa dell'olio in plastica e all'impiego di viti di alluminio.



Golf GTI con assetto sportivo e nuovo sterzo progressivo

Il nuovo sterzo progressivo mette d'accordo comfort e sportività

Nuovo bloccaggio del differenziale anteriore specifico per la GTI Performance



Wolfsburg/Saint Tropez, aprile 2013. La Golf GTI viene offerta di serie con un assetto sportivo messo a punto in funzione delle sue elevate prestazioni. Di conseguenza, rispetto ai modelli Golf meno potenti, la carrozzeria è abbassata di 15 mm. Sull'asse anteriore, sono impiegate sospensioni McPherson, sul posteriore ci sono sospensioni multilink. La Golf GTI, dotata di serie del differenziale elettronico a bloccaggio trasversale rielaborato XDS+ e del nuovo sterzo progressivo (da fine corsa a fine corsa con poco più di due rotazioni complete), per le sue caratteristiche di agilità e sicurezza di marcia, può competere nella categoria delle sportive di altissimo livello (molto più costose).

Golf GTI Performance

La più potente Golf GTI Performance (230 CV) debutta con un dispositivo di bloccaggio del differenziale anteriore appositamente sviluppato. In questo caso, i vantaggi dell'assetto sportivo specifico della GTI, del nuovo sterzo progressivo, del differenziale elettronico a bloccaggio trasversale rielaborato XDS+ e del bloccaggio del differenziale anteriore a regolazione elettronica si sommano a un comportamento di marcia decisamente superiore a quello della concorrenza. La Golf GTI Performance è inoltre dotata di dischi dei freni autoventilanti (anteriori 340 x 30 mm; posteriori 310 x 22 mm). La GTI 220 CV presenta dischi autoventilanti sull'asse anteriore e dischi "pieni" su quello posteriore (rispettivamente 314 x 30 mm e 300 x 12 mm).

Dinamica

L'assetto della nuova Golf GTI punta al massimo piacere di guida e a un'elevata stabilità di marcia. Rispetto al modello precedente, il comportamento di guida è sensibilmente più agile grazie al rapporto di sterzo più diretto. La massima velocità raggiungibile in curva è stata aumentata grazie a una taratura più neutra dell'assetto e alle ottimizzazioni del differenziale elettronico a bloccaggio trasversale XDS+. Sulla Golf GTI Performance, le potenzialità in fase di accelerazione trasversale sono state ulteriormente aumentate con l'adozione del bloccaggio del differenziale anteriore. Questo vale in particolare per le accelerazioni in uscita di curva. In linea generale, in entrambe le versioni della nuova Golf GTI il comportamento di marcia neutro in curva fino alle velocità più elevate (grazie alla progettazione innovativa e accurata di tutti i componenti del telaio) si accompagna a un'ottima stabilità. Questa stabilità di marcia straordinariamente elevata si percepisce bene in caso di cambio di corsia o di variazione del carico. Il team di progettazione ha prestato particolare attenzione alla taratura della nuova Golf GTI, cercando di ottenere reazioni armoniche e prevedibili del telaio. Ne è risultata una GTI dalla guida molto intuitiva.

Parallelamente al comportamento dinamico, anche il comfort delle sospensioni è stato migliorato rispetto al modello precedente. Ad esempio, le forze di accelerazione a carico dei passeggeri ri-

sultano sensibilmente più basse in presenza di fondo stradale più o meno sconnesso. Il livello di comfort raggiunto sulla nuova Golf GTI mostra che un comportamento di marcia sportivo non è necessariamente sinonimo di spiacevole rigidità.

Differenziale elettronico a bloccaggio trasversale XDS+

L'XDS introdotto per la prima volta sulla Golf VI è stato migliorato, diventando XDS+ sulla nuova Golf GTI. Dal punto di vista tecnico, il differenziale elettronico a bloccaggio trasversale XDS+ è una funzione integrata nel programma di controllo elettronico della stabilizzazione (ESC). L'XDS+ è un'estensione funzionale dell'XDS già impiegata sul modello precedente, con la conseguente inclusione di tutti gli stati di marcia non frenati. Il nuovo sistema aumenta l'agilità, riducendo al tempo stesso l'angolo di sterzata necessario grazie a interventi mirati dei freni sulle ruote interne alla curva di entrambi gli assi. Inoltre, l'XDS+ agisce su tutti i coefficienti di attrito. Così, per esempio, si ottiene una manovrabilità più precisa persino su fondo innevato. Anche caratteristiche già note dell'XDS (tra cui riduzione del sottosterzo e miglioramento della trazione) sono state a loro volta perfezionate.

Bloccaggio del differenziale anteriore

In esclusiva sulla Golf GTI Performance viene utilizzato un bloccaggio del differenziale anteriore di nuovo sviluppo. Finora la Volkswagen è l'unica Casa automobilistica ad adottare un bloccaggio del differenziale a regolazione elettronica su un modello di serie a trazione anteriore. Rispetto ai bloccaggi puramente meccanici, il bloccaggio del differenziale anteriore integrato sulla Golf GTI Performance offre vantaggi come il grado di bloccaggio variabile e l'integrazione completa nelle funzioni ESC, EDS e XDS+. Così è possibile evitare del tutto gli effetti negativi sulla sensibilità e in particolare sulla precisione dello sterzo, (come succede con i bloccaggi meccanici). In riferimento al comportamento dinamico è possibile quindi fare sempre affidamento sull'intero potenziale, vale a dire sulla prestazione massima del bloccaggio trasversale, poiché il comfort non viene compromesso.

Funzione del bloccaggio del differenziale anteriore. Il bloccaggio del differenziale anteriore funziona senza perdite di potenza. La potenza erogata dal motore viene infatti interamente trasmessa a terra e messa illimitatamente a disposizione della GTI. Dal punto di vista costruttivo, il bloccaggio del differenziale anteriore a regolazione elettronica utilizza una frizione a lamelle sistemata tra l'albero laterale destro e la scatola del differenziale. La pressione idraulica necessaria per l'azionamento delle lamelle viene generata da una pompa a pistoni attivata da un motorino elettrico. Il livello di bloccaggio messo

così a disposizione è proporzionale alla pressione idraulica. Quest'ultima viene regolata dal numero di giri della pompa, stabilito da una centralina. Partendo da numerosi parametri (quali ad esempio numero di giri delle ruote, velocità della vettura, imbardata e accelerazione trasversale), quest'ultima calcola qual è il bloccaggio ideale.

Momento di bloccaggio massimo di 1.600 Nm. Se la centralina riconosce uno slittamento su una delle ruote anteriori, la coppia viene ridistribuita dalla ruota che sta perdendo aderenza a quella con il livello di grip superiore grazie all'azionamento delle lamelle. Il momento di bloccaggio massimo è pari a 1.600 Nm. Così, in caso di necessità, l'intera coppia di trazione può essere trasferita a una sola ruota anteriore. Si ottiene così un'azione di bloccaggio del 100%. Tutto questo garantisce la massima tenuta di strada per una vettura a trazione anteriore anche in caso di fondo stradale sconnesso e durante le svolte.

Effetto torque vectoring. In fase di accelerazione in uscita da una curva, la coppia di trazione sulla ruota più esterna alla curva aumenta. Si crea una ripartizione asimmetrica delle forze di trazione, corrispondente alla distribuzione dinamica del carico sulla ruota. Grazie a questo cosiddetto "effetto torque vectoring", il sottosterzo in fase di accelerazione viene ridotto. Risultato: il comportamento della

Golf GTI Performance rimane neutro e segue con precisione la corsia. Il livello di grip disponibile viene utilizzato in modo ottimale. In questo modo, il guidatore può affondare con decisione sull'acceleratore anche in piena curva.

L'ESC interviene con minore intensità. In situazioni caratterizzate da un'elevata dinamica (ad esempio, percorrendo velocemente curve alternate, in caso di sterzate inaspettate o variazioni di carico), il bloccaggio del differenziale anteriore viene utilizzato per compensare l'imbardata. In caso di sovrasterzo, il bloccaggio del differenziale anteriore genera un momento di imbardata di stabilizzazione. L'ESC può quindi intervenire con minore intensità e in un momento successivo (o, talvolta, non intervenire affatto). Il bloccaggio del differenziale anteriore regala così piacere di guida e prestazioni ancora superiori.

ESC Sport

Con la nuova Golf GTI, la Volkswagen offre la funzione ESC Sport per i guidatori più esperti. Il sistema viene gestito da un interruttore a due stadi posizionato nella consolle centrale. Premendo brevemente una volta il tasto, la funzione ASR (regolazione antislittamento) viene disattivata. Premendo il tasto per più di tre secondi, il controllo elettronico della stabilizzazione (ESC) passa in modalità ESC Sport.

In caso di guida a velocità elevata e su percorsi ricchi di curve, come accade sui circuiti, l'ESC entra in funzione in ritardo per garantire alla vettura caratteristiche di guidabilità e agilità più sportive. In alternativa al comando tramite il tasto nella consolle centrale, l'ESC può per la prima volta essere attivato e disattivato anche tramite le impostazioni nel menu CAR.

Sterzo progressivo

Lo sterzo progressivo debutta come dotazione di serie sulla nuova Golf GTI. Questo sistema consente al guidatore di ottenere l'angolo di sterzata desiderato utilizzando meno il volante. Risulta quindi meno frequente la necessità di dover spostare le mani nelle curve strette. Con lo sterzo progressivo, per ruotare il volante fino a fine corsa sono sufficienti 2,1 rotazioni (380°), mentre nello sterzo standard dei modelli Golf meno potenti ne servono 2,75 (500°). Infatti, gli sterzi convenzionali operano con un rapporto di demoltiplicazione costante. Il nuovo sterzo della Golf GTI, invece, opera con un rapporto di demoltiplicazione progressivo che, in fase di manovra e parcheggio, regala maggiore agilità alla vettura grazie al minor angolo di sterzata richiesto. Viceversa, su strade extraurbane caratterizzate da numerosi tratti in curva e in fase di svolta, il guidatore percepisce un netto vantaggio in termini di dinamica di marcia derivante dal rapporto diretto.

Dal punto di vista tecnico, lo sterzo progressivo si distingue per la dentatura variabile della cremagliera e per il motorino elettrico di maggior potenza rispetto a quello del normale servosterzo elettromeccanico. Dal punto di vista funzionale, diversamente dal rapporto di sterzo costante, che rappresenta sempre un compromesso tra dinamica e comfort, in questo caso la dentatura della cremagliera viene variata mediante il mozzo dello sterzo. Nel settore medio dello sterzo, questo consente una guida più precisa e rilassata anche a velocità elevate. Grazie all'angolo di sterzata meno ampio, questa caratteristica regala maggiore agilità e superiore piacere di guida sulle strade ricche di curve. Con velocità più basse (come in città o in fase di parcheggio), la Golf GTI è invece notevolmente più maneggevole grazie al minore angolo di sterzata necessario. Un ottimo vantaggio in termini di comfort.

Regolazione adattiva dell'assetto DCC

Sulla Golf GTI è montata la seconda generazione della regolazione adattiva dell'assetto DCC. Il sistema DCC dispone sempre delle tre modalità di marcia Comfort, Normal e Sport, ora però il profilo di guida può essere selezionato e visualizzato anche tramite il touchscreen sulla consolle centrale. Oltre alla modalità Normal, il sistema DCC studiato appositamente per la GTI propone la modalità Comfort.

In modalità Sport, il comportamento di marcia è particolarmente agile e dinamico e il programma Individual offre ulteriori possibilità di personalizzazione.

La Volkswagen ha rielaborato e perfezionato l'algoritmo di regolazione, in modo tale che il sistema DCC regoli in modo adattivo le valvole degli ammortizzatori, dei quali viene così modificata la mappatura. A tal fine il sistema DCC utilizza i segnali in ingresso forniti dai sensori ruota e di accelerazione oltre alle informazioni provenienti dai bus della vettura tramite il CAN telaio. In questo modo, per ogni situazione di marcia viene calcolata e regolata in modo adattivo la forza smorzante ottimale. Le forze smorzanti vengono poi impostate individualmente e in modo selettivo su tutte e quattro le ruote.

Nella nuova generazione del sistema DCC è per la prima volta possibile variare in modo completamente indipendente lo smorzamento delle fasi di trazione e compressione anche nelle manovre dinamiche trasversali. Un notevole vantaggio per l'ottimizzazione della dinamica. Le valvole degli ammortizzatori sono state anch'esse modificate per una prontezza di risposta ancora maggiore.

Asse anteriore McPherson

Sulla GTI è montato un asse anteriore con sospensioni di tipo McPherson con nuovi bracci trasversali triangolari inferiori, molle elicoidali e ammortizzatori telescopici, che ottimizzano le caratteristiche di sterzata e maneggevolezza oltre che di risposta alle vibrazioni della nuova Golf. Tutti i componenti sono stati rielaborati tenendo conto di funzione, peso e costi. Ciò ha permesso di risparmiare 1,6 kg rispetto al modello precedente, per esempio grazie all'impiego di acciaio ad elevata resistenza per i bracci trasversali e a un innovativo approccio di design bionico per i cosiddetti supporti oscillanti. Al centro dell'asse anteriore è montato un telaio ausiliario ad elevatissima rigidità trasversale, che oltre ai componenti dell'asse anteriore accoglie lo sterzo e componenti del supporto gruppi.

La costante della molla della barra antirollio, che ora di norma ha forma tubolare, è stata adattata in modo mirato al comportamento di marcia della nuova GTI. I cuscinetti in gomma sono direttamente vulcanizzati sulla barra antirollio verniciata, offrendo caratteristiche acustiche ottimali e migliorando la prontezza di risposta della barra antirollio (un fattore importante per la dinamica). Per la GTI è stato inoltre sviluppato un nuovo supporto oscillante in alluminio. L'impiego dell'alluminio e il design bionico di questo supporto oscillante si traducono in un risparmio di peso di 2,8 kg. Per una risposta

più veloce e precisa del nuovo asse anteriore, la posizione del centro di istantanea rotazione risulta leggermente più alta rispetto al modello precedente.

Asse posteriore modulare multilink

L'asse posteriore della Golf GTI è stato rielaborato in modo mirato nell'ottica di una migliore cinematica, acustica, riduzione del peso e idoneità alla struttura modulare. Tuttavia nulla è cambiato per quanto riguarda la concezione base che prevede la separazione tra rigidità trasversale e longitudinale. La bassa rigidità longitudinale è rimasta invariata grazie al morbido cuscinetto di guida dell'asse del braccio longitudinale; in caso contrario non sarebbe stato possibile migliorare ulteriormente il comfort di marcia.

La Volkswagen è riuscita inoltre a migliorare la rigidità trasversale dell'asse modulare multilink necessaria per il comportamento di guida, grazie a una nuova messa a punto dei supporti della barra di accoppiamento. I valori di campanatura e convergenza sono impostati singolarmente tramite viti eccentriche sui bracci delle sospensioni posteriori e sul braccio trasversale superiore a seconda delle esigenze per i diversi tipi di vettura. Modifiche costruttive importanti dell'asse posteriore sono gli

attacchi di stabilizzatore e ammortizzatore, che ora si trovano sui bracci della sospensione posteriore. In questo modo si riducono le forze interne all'asse oltre a ottenere sensibili vantaggi in termini di compattezza. Grazie a ottimizzazioni strutturali di numerosi componenti e all'impiego di acciai ad elevata resistenza l'asse è inoltre più leggero di 4 kg.



GTI, look potente come non mai

MQB per una superiore dinamicità del design

Linee precise, proporzioni perfette, frontale inconfondibile



Wolfsburg/Saint Tropez, aprile 2013. Parlando del design della nuova Golf GTI, è necessario innanzitutto fare riferimento al layout tecnico. Infatti, La Golf GTI del 2013 è figlia del nuovo pianale modulare trasversale MQB. Questa sigla designa l'inedita struttura costruttiva della Golf (e di molti altri modelli del Gruppo Volkswagen), uno straordinario regalo in particolare ai designer dell'azienda, che possono così dare vita a proporzioni tutte nuove. La Golf GTI di settima generazione ne è l'esempio per eccellenza.

Proporzioni più dinamiche

Rispetto al modello precedente, il passo è stato allungato di 53 mm e passa così a 2.631 mm. Lo sbalzo anteriore è stato invece ridotto di 12 mm. Parallelamente, il montante anteriore si è "spostato" verso il posteriore. Il cofano motore appare così più lungo e l'intero abitacolo scivola visivamente verso il posteriore. Grazie a questo "effetto cab-backward", la GTI ha più l'aspetto di un'auto di categoria superiore che di una compatta. L'altezza della GTI (1.442 mm) è stata inoltre ridotta di 27 mm. La lunghezza è stata invece aumentata di 55 mm e passa ora a 4.268 mm, a fronte di una larghezza di 1.799 mm (13 mm). Tanti valori che hanno una conseguenza importante: le proporzioni della nuova Golf GTI risultano notevolmente vantaggiose in termini di dinamica.

Elementi caratteristici della GTI

Le potenzialità di queste proporzioni sono state sfruttate dai designer per assicurare alla Golf GTI prestazioni su strada senza precedenti. Come già sulla Golf GTI di prima generazione, il settimo modello presenta tutti gli elementi caratteristici GTI. Tra questi il listello rosso nella calandra del radiatore che si estende ora fino ai fari. Altri elementi tipici della GTI VII sono le prese d'aria supplementari nello spoiler anteriore, la struttura a nido d'ape della griglia della presa d'aria, i fendinebbia verticali, i fari allo xeno con indicatori di direzione inconfondibili, lo spoiler posteriore di dimensioni più ampie, i due terminali di scarico singoli, disposti a destra e sinistra e i cerchi in lega leggera progettati appositamente per la Golf GTI. Non è da sottovalutare l'effetto visivo dell'assetto sportivo GTI (altezza carrozzeria -15 mm) in combinazione con i cerchi in lega leggera da 17 pollici (tipo Brooklyn).

Il frontale in dettaglio. Sul frontale, dove spiccano i fendinebbia a LED studiati appositamente per la GTI, campeggia un elemento caratteristico e fondamentale di questo modello che è stato del tutto rinnovato: la linea rossa nella calandra del radiatore. All'inizio incorniciava la calandra rettangolare della prima Golf GTI. Sulla sesta GTI le linee rosse erano due, una superiore e una inferiore, a racchiudere la griglia del radiatore. Adesso, nella settima generazione, la linea rossa separa la calandra del radiatore lungo il bordo inferiore, ma per la prima volta si estende a sinistra e a destra

fino a raggiungere l'alloggiamento dei fari. La linea rossa attraversa il frontale per tutta la larghezza e scorre in orizzontale parallelamente alla chiusura del cofano motore e al paraurti.

Nella parte inferiore del paraurti, al di sotto dell'elemento trasversale verniciato in tinta con la carrozzeria, la presa d'aria nera (con griglia a nido d'ape) non è più racchiusa da una cornice, anch'essa nera, bensì da superfici in tinta con la carrozzeria, risultando così ancora più evidente. Stesso discorso per il frontale, dove le tre lamelle aerodinamiche laterali nere lucide, al di sotto dei fari, sono ben visibili. Un ulteriore particolare che si inserisce nel design dai contorni estremamente precisi è lo splitter nero (bordo inferiore dello spoiler anteriore), ripreso dal mondo delle competizioni automobilistiche.

Il profilo in dettaglio. Osservandola lateralmente, sono in particolare il tetto, che appare ancora più lungo grazie allo spoiler posteriore più grande, e i cerchi in lega leggera progettati appositamente per la GTI (da 17, 18 o 19 pollici) a rendere subito riconoscibile il modello più recente della sportiva Golf. Le fiancate colpiscono poi per i profili luminosi delle luci diurne a LED disponibili a richiesta e dei gruppi ottici posteriori a LED di serie.



La nuova Golf GTI si distingue poi per le nuove proporzioni dinamiche e il design ancora più preciso. La linea caratteristica, ora estremamente affilata e molto più visibile, è stata integrata sotto le maniglie delle porte. Fatta eccezione per l'interruzione in corrispondenza dei passaruota pronunciati, essa è continua tutt'intorno alla vettura e, dal punto di vista dello stile, si ritrova nella linea rossa della calandra del radiatore e dei fari e, passando al posteriore, nei listelli trasversali bianchi dei gruppi ottici a LED. La linea fa apparire il baricentro ancora più basso e, in combinazione con l'assetto sportivo di serie, rende la GTI ancora più "padrona" della strada. Altrettanto importante è la nuova linea che scorre immediatamente sotto i cristalli laterali. Parte dall'anteriore in corrispondenza del faro, scorre sotto lo specchietto retrovisore esterno posizionato direttamente sulla linea, per arrivare fino all'estremità dei finestrini posteriori, sottolineando le perfette proporzioni della nuova GTI.

Altrettanto caratteristico nel profilo è l'inconfondibile montante posteriore, il cui design richiama la GTI I, ma soprattutto la Golf GTI IV, icona di stile grazie alle forme pulite. Nel modello precedente, la linea caratteristica andava a spezzare il montante posteriore, mentre nella nuova GTI non è più così. Il montante posteriore infatti scorre lungo una superficie omogenea dal punto di attacco del tetto al passaruota posteriore, e proprio sopra il passaruota segue con ancora maggiore decisione l'intera

larghezza della vettura. Di conseguenza, vista da dietro, e soprattutto lateralmente, la nuova Golf GTI appare ancora più solida e imponente.

Per la prima volta, la sportiva Volkswagen presenta, insieme al logo GTI sul frontale e sulla parte posteriore, la scritta GTI, famosa ormai da decenni, sui parafranghi anteriori, all'altezza della linea caratteristica.

Il posteriore in dettaglio. Un altro esempio dell'integrazione armonica degli elementi specifici della GTI è il nuovo spoiler sul tetto, di dimensioni molto maggiori rispetto al suo omologo nelle Golf con motorizzazioni meno potenti, che si inserisce perfettamente nel portellone posteriore e nella carrozzeria. Lo spoiler verniciato in tinta con la carrozzeria si inserisce lateralmente senza soluzione di continuità negli elementi aerodinamici neri del portellone, che richiamano la prima generazione della Golf GTI. Analogamente agli elementi aerodinamici e allo splitter anteriore, il colore nero è adottato per il diffusore nel posteriore. A sinistra e a destra del diffusore si trovano infine i terminali di scarico cromati.



Comfort e qualità ai vertici della categoria

Passo notevolmente più lungo per un interno più spazioso

Sedili sportivi con tipici rivestimenti in tessuto a quadretti con dettagli in Alcantara



Wolfsburg/Saint Tropez, aprile 2013. Una delle caratteristiche forse più importanti della nuova Golf GTI è la sua straordinaria versatilità, tale da farne apparire gli interni come realizzati su misura. Basta aprire la porta, prendere posto sul sedile sportivo di serie, regolarlo, sistemare in altezza e profondità il volante sportivo, allacciare la cintura, avviare il motore, mettere la mano sulla leva del cambio con pomello a forma di pallina da golf (cambio manuale) e partire.

Maggiore ergonomia con l'MQB

Il posto di guida della GTI è caratterizzato in primo luogo da uno spazio disponibile maggiore rispetto al passato e da un'ergonomia ulteriormente migliorata. Le persone di più alta statura constateranno con favore che la posizione del sedile è stata arretrata di 20 mm adeguando di conseguenza le possibilità di regolazione del volante. Grazie al pianale modulare trasversale, sono state inoltre ottimizzate le distanze dei pedali; lo spazio tra il pedale del freno e quello dell'acceleratore è aumentato, per esempio, di 16 mm. In termini di ergonomia un ulteriore vantaggio è rappresentato dalla posizione della leva del cambio, più alta di 20 mm, rispetto al modello precedente; in questo modo il comando è ancor più comodo da raggiungere e manovrare.

Allestimento nel leggendario stile GTI

I tipici elementi caratteristici GTI sono importanti anche negli interni. Un esempio è rappresentato dai rivestimenti dei sedili. Già la prima GTI vantava il leggendario tessuto con fantasia scozzese. La stoffa, denominata Jacky sul modello precedente (Golf GTI VI), è stata rivisitata nel design, come sempre avviene nel passaggio da una generazione GTI all'altra, ed è stata ribattezzata Clark. Ovviamente il classico motivo a quadri è stato mantenuto. I sedili sportivi di elevata qualità offrono caratteristiche ergonomiche eccellenti. I sedili anteriori sono inoltre regolabili in altezza e dotati di supporto lombare registrabile manualmente. Le cuciture decorative rosse creano un contrasto sportivo. Il padiglione, come sempre di colore nero sulla GTI, sottolinea il carattere sportivo degli interni.

Sapienti cuciture in contrasto rosse impreziosiscono anche il volante multifunzione con rivestimento in pelle nel design GTI. Stesso discorso vale per la cuffia della leva del cambio, a cui si abbina l'anello rosso nella lente del pomello della leva del cambio. Gli inserti nella plancia sono mantenuti in Checkered Black, al pari degli inserti decorativi nei pannelli delle porte e nella consolle centrale. Una scelta di carattere è costituita inoltre dalla strumentazione GTI con display a colori e grafica indipendente dei singoli strumenti, che non a caso ricordano i quadranti di pregiati cronografi.

All'avviamento del motore, gli indicatori del contagiri e del tachimetro schizzano una volta fino al capo opposto della scala per poi tornare indietro. La caratteristica estetica GTI viene completata negli interni dall'illuminazione ambiente in colore rosso (sul lato anteriore integrata nei listelli decorativi delle porte), dalla pedaliera e dai poggiapiedi (a sinistra) in acciaio inox, dal listello battitacco anteriore con applicazione in acciaio inox e, anche in questo caso, dall'illuminazione ambiente integrata.

Qualità e ambizione da categoria superiore. Un altro elemento importante è la nuova concezione base degli interni della settima generazione Golf, che rappresenta in modo inequivocabile la superiore sportività e ricercatezza della GTI. Fa bella mostra di sé, in primo luogo, la consolle centrale, larga e orientata verso il guidatore, che ricorda una vettura della categoria superiore più che una compatta. Nel mezzo della consolle centrale, al di sotto dell'interruttore per il lampeggio di emergenza, è posizionato il touchscreen del sistema di infotainment di dimensioni comprese tra 5 (di serie) e 8 pollici con i relativi tasti del menu principale e le manopole di regolazione. Per la prima volta, la Volkswagen impiega (a richiesta) una generazione di touchscreen con sensori di prossimità e una funzione che reagisce ai movimenti delle dita (come strofinamento e pizzico) come quelli utilizzati per la gestione degli smartphone.



Sotto il modulo informazioni ed entertainment sono disposti gli elementi di comando del climatizzatore automatico Climatronic bizona, di serie sulla GTI. Più in basso si sviluppa la parte inferiore della consolle centrale, la cui linea prosegue senza soluzione di continuità fino al grande bracciolo centrale. A destra del guidatore si trovano i tasti del nuovo freno di stazionamento elettronico e della funzione Auto-Hold. Accanto è stato integrato un cassetto portaoggetti con serratura e interfacce multimediali (AUX-IN, USB e, a richiesta, Apple), sufficientemente grande da consentire di sistemare al suo interno uno smartphone.

Sotto il bracciolo centrale, che può essere spostato di 100 mm in lunghezza e regolato su cinque diverse altezze, è celato un altro vano portaoggetti. Anch'esso riserva una sorpresa: in combinazione con l'interfaccia per telefono cellulare Comfort, è infatti presente, per la prima volta, un collegamento induttivo all'antenna esterna. Lo smartphone viene inserito nel vano portaoggetti in un supporto universale, dove l'antenna del cellulare viene "rilevata" per induzione e collegata all'antenna esterna della vettura. Di particolare pregio sono gli inserti decorativi dei pannelli delle porte della GTI, con un punto luce che funge da illuminazione ambiente (di serie).

Più spazio in lunghezza. Nonostante l'evidente vocazione spiccatamente dinamica, la Golf GTI è molto più di una semplice sportiva. È una vettura straordinariamente versatile, anche nella sua settima versione. La GTI si propone, per esempio, anche come vettura di rappresentanza adatta all'impiego quotidiano. Infatti, l'aumento della lunghezza e della larghezza della carrozzeria, il passo più lungo, le carreggiate ottimizzate e la struttura modificata con l'MQB accrescono infatti il comfort offerto. L'abitacolo della GTI è così più lungo di 14 mm (1.750 mm). I passeggeri posteriori della Golf GTI possono godere di maggiore spazio per le ginocchia (15 mm in più rispetto al modello precedente). Nella zona anteriore, lo spazio all'altezza delle spalle è cresciuto di 31 mm, raggiungendo gli attuali 1.420 mm. Lo spazio libero a livello dei gomiti misura ben 1.469 mm, che corrispondono a un aumento di 22 mm. Anche nella zona posteriore lo spazio all'altezza delle spalle e lo spazio libero a livello dei gomiti sono aumentati rispettivamente di 31 mm e 20 mm.

Lo schienale dei sedili posteriori è inoltre frazionabile di serie in rapporto 60:40. Se abbattuti, si ottiene un piano di carico pressoché in piano lungo 1.558 mm. La GTI è dotata di serie del dispositivo per il carico passante al centro dello schienale dei sedili posteriori. L'ottima configurazione degli spazi interni della nuova Golf ha consentito inoltre ulteriori miglioramenti. La capacità del bagagliaio, ad esempio, è cresciuta di 30 litri e misura oggi 380 litri, mentre il piano di carico variabile può essere

abbassato di 100 mm. La perfezione nei dettagli: il bordo di carico del bagagliaio si trova ad appena 655 mm, il valore migliore del segmento. Parallelamente è cresciuta di 228 mm anche la larghezza massima del vano, che misura oggi 1.272 mm. È divenuta più grande anche l'apertura del bagagliaio, che è aumentata in larghezza di 47 mm, grazie ai quali sono stati raggiunti gli attuali 1.023 mm.



La nuova GTI con il nuovo sterzo progressivo di serie

La GTI Performance debutta con l'inedito bloccaggio del differenziale anteriore
Climatizzatore automatico, radio-CD con touchscreen e volante multifunzione di serie



Wolfsburg/Saint Tropez, aprile 2013. Come tutte le sei Golf GTI precedenti, anche la settima generazione si distingue dagli altri modelli della serie grazie a ulteriori dotazioni dell'allestimento e ai classici tratti distintivi GTI. Inoltre, la nuova Golf GTI vanta di serie dettagli quali l'innovativo sterzo progressivo, la frenata anti collisione multipla, il sistema di riconoscimento della stanchezza del guidatore, un sistema radio-CD con touchscreen e il climatizzatore automatico, diventando così l'auto meglio accessoriata della sua categoria.

Allestimenti esterni

Tra gli equipaggiamenti di serie specifici della GTI per gli esterni ricordiamo le pinze dei freni verniciate in rosso, il telaio sportivo (carrozzeria più bassa di 15 mm), lo sterzo progressivo (utilizzato per la prima volta sulla GTI), i fari bixeno con luci di svolta, l'illuminazione della targa con tecnologia a LED, i gruppi ottici posteriori a LED con plastiche brunito, la struttura a nido d'ape delle griglie delle prese d'aria tipica della GTI, lo spoiler sul tetto (in tinta con la carrozzeria) con elementi aerodinamici laterali (nero lucido), i paraurti GTI, il sistema di assistenza al parcheggio Park Pilot (segnali acustici e ottici), l'indicatore di pressione degli pneumatici, i loghi GTI sui parafranghi anteriori (sul lato, in corrispondenza dei montanti anteriori) e terminali di scarico cromati con diametro 80 mm a sinistra e

a destra. Tra i dispositivi elettronici per il controllo dell'assetto sono inoltre presenti dotazioni come il differenziale a bloccaggio elettronico trasversale ottimizzato XDS+.

Allestimenti Performance più ricchi. Per quanto riguarda gli esterni, la Golf GTI Performance (230 CV) si distingue per il logo GTI sulle pinze dei freni anteriori e per i freni a disco autoventilanti più grandi (340 mm per le ruote anteriori, 310 mm per quelle posteriori) della GTI 220 CV. La dotazione tecnica della Golf GTI Performance comprende inoltre il bloccaggio del differenziale anteriore di nuova concezione.

Colori carrozzeria e cerchi. Caratteristici fin dall'epoca della prima Golf GTI sono i colori di serie rosso (Rosso Tornado), nero e bianco (Pure White). A richiesta, la nuova Golf GTI è disponibile in sette colori metallizzati o effetto perla: Carbon Steel Grey Metallic, Argento Riflesso metallizzato, Tungsten Silver Metallic, Limestone Grey Metallic, Night Blue Metallic, Deep Black effetto perla e Oryx White effetto madreperla.

La Volkswagen ha ulteriormente sviluppato i cerchi di serie GTI Denver: il tipico design di questo classico ormai sostituito è confluito nei nuovi cerchi in lega leggera da 17 pollici torniti a specchio del

tipo Brooklyn, che danno un'impressione di maggior leggerezza, confermata anche dalla bilancia. Sui cerchi sono montati pneumatici Dimension 225/45. A richiesta sono disponibili anche i nuovi cerchi in lega leggera da 18 pollici del tipo Austin (di serie in Italia per entrambe le GTI) e i cerchi in lega leggera da 19 pollici nel design Santiago.

Allestimenti interni

L'auto con la pallina da golf. Oltre alla ricca dotazione di serie, che comprende tra l'altro climatizzatore automatico Climatronic, sistema di riconoscimento della stanchezza del guidatore e impianto radio Composition Touch, numerosi dettagli in stile GTI impreziosiscono gli interni. Ne sono un esempio il volante sportivo personalizzato rivestito in pelle e lo speciale pomello della leva del cambio. Quest'ultimo è stato riproposto a forma di pallina da golf (con il cambio manuale), un omaggio alla prima GTI, proprio come il volante di nuova concezione: con le sue tre razze metalliche e diaframmi in nero lucido scintillante, il volante appiattito nella parte inferiore (una caratteristica tipica delle vetture sportive) esprime leggerezza, è decisamente robusto, è dotato di comandi multifunzione di serie sulle due razze orizzontali e al centro presenta una cosiddetta "tazza d'urto" rotonda come nella prima GTI, a differenza dei volantini degli altri modelli Golf.



Strumentazione GTI e illuminazione ambiente. Una chiara espressione di stile è costituita inoltre dalla strumentazione GTI con display a colori e grafica indipendente dei singoli strumenti, che non a caso ricordano i quadranti di pregiati cronografi. La caratteristica estetica GTI viene completata dall'illuminazione ambiente di colore rosso, dai listelli decorativi specifici delle porte anteriori con illuminazione ambiente, dalla pedaliera e dal poggiapiedi (a sinistra) in acciaio inox spazzolato, dai listelli battitacco anteriori con applicazione in acciaio inox e, anche in questo caso, dall'illuminazione ambiente integrata.

Sedili classici ora disponibili anche con dettagli in Alcantara. Anche i pregiati sedili sportivi e i rivestimenti tipici ricoprono un ruolo importante. Già la prima GTI vantava il leggendario tessuto con fantasia a quadretti. La stoffa, denominata Jacky sul modello precedente, è stata rivisitata nel design, come sempre avviene nel passaggio da una generazione GTI all'altra, ed è stata ribattezzata Clark. Ovviamente il classico motivo a quadretti è stato mantenuto. Con una novità: i sedili sportivi in tessuto Clark, per la prima volta sono disponibili a richiesta con fianchi e appoggiatesta in Alcantara. Inoltre, i sedili e i pannelli delle porte possono essere ordinati con i rivestimenti in pelle Vienna. In linea generale, i sedili anteriori sono anche regolabili in altezza e dotati di supporto lombare registrabile manualmente. A richiesta, il sedile del guidatore è offerto con regolazione elettrica. Le cuciture

decorative rosse a contrasto sui sedili conferiscono un ulteriore tocco di sportività; il padiglione, come sempre di colore nero sulla GTI, sottolinea il carattere sportivo degli interni.

Altre dotazioni disponibili a richiesta

La Golf GTI può essere personalizzata in modo pressoché illimitato. Di seguito una panoramica degli equipaggiamenti a richiesta:

- › Regolazione adattiva dell'assetto DCC con selezione del profilo di guida
- › Gancio traino (estraibile)
- › Specchietti retrovisori esterni ripiegabili con sistema di illuminazione e abbassamento dello specchietto lato passeggero in retromarcia
- › Regolazione automatica della distanza (ACC) con Front Assist e funzione di frenata di emergenza City
- › Car-Net (le informazioni online vengono trasmesse direttamente nella GTI; tra gli altri con navigazione con ricerca destinazioni speciali, servizio cartografico Google Earth™ e Google Street View™, informazioni online sul traffico)
- › Impianto antifurto Plus

- › Ricezione radio digitale DAB+
- › Regolazione dinamica degli abbaglianti Dynamic Light Assist
- › Pacchetto di sistemi di assistenza per il guidatore (ad esempio, con regolazione automatica della distanza ACC, Front Assist, funzione di frenata di emergenza City, impianto antifurto, Dynamic Light Assist, comando automatico delle luci di marcia, funzione di arresto veicolo con DSG, regolatore della velocità, specchietto retrovisore interno con funzione antiabbagliamento automatico, luce di svolta dinamica, sensore pioggia, Lane Assist)
- › Sedile del guidatore con regolazione elettrica
- › Selezione del profilo di guida
- › Regolazione degli abbaglianti Light Assist
- › Estintore
- › 5 porte
- › Parabrezza riscaldabile senza resistenze termiche che riflette la luce a infrarossi
- › Cruise control
- › Rivestimenti in pelle Vienna

- › Pacchetto Luce e visibilità (con comando automatico delle luci di marcia, funzione Leaving home e Coming home, specchietto retrovisore interno con funzione antiabbagliamento automatica e sensore pioggia)
- › MEDIA-IN con adattatore per iPod/iPhone e collegamento caricabatteria USB
- › MEDIA-IN con adattatore per iPod/iPhone
- › Interfacce per telefono cellulare Comfort, Premium e telefono cellulare Nokia Asha 300
- › Indicatore multifunzione Plus.
- › Funzione di navigazione Discover Media per la radio Composition Media
- › Sistema di navigazione Discover Pro
- › Fendinebbia con tecnologia LED
- › Tetto panoramico sollevabile
- › Dispositivo di assistenza al parcheggio Park Assist con Park Pilot
- › Protezione proattiva degli occupanti
- › Cerchi/pneumatici da 18 e 19 pollici
- › Radio Composition Colour
- › Radio Composition Media
- › Telecamera per la retromarcia Rear Assist

- › Sistema di chiusura ed avviamento automatici Keyless Access
- › Airbag laterali e pretensionatori posteriori
- › Cristalli laterali e lunotto bruniti che assorbono il 65% della luce
- › Sound System DYNAUDIO Excite
- › Pacchetto specchietti (con specchietti retrovisori esterni ripiegabili, sistema di illuminazione e abbassamento dello specchietto lato passeggero)
- › Comando vocale
- › Assistenza per il mantenimento della corsia Lane Assist
- › Riscaldamento autonomo
- › Riconoscimento della segnaletica stradale
- › Ruote invernali da 16 e 17 pollici



Prima GTI con funzione di frenata di emergenza City e selezione del profilo di guida

Sistemi di assistenza innovativi per ancora maggiore sicurezza

Nuova generazione di sistemi infotainment e nuovo sistema Hi-Fi Dynaudio



Wolfsburg / Saint Tropez, aprile 2013. A bordo della nuova Golf GTI è presente (di serie o a richiesta) una ricca serie di innovativi sistemi di assistenza e comfort. Forte di queste tecnologie, il nuovo modello si posiziona saldamente ai vertici della categoria in fatto di sicurezza, comfort sulle lunghe percorrenze e sistemi infotainment.

Tra i sistemi di assistenza e comfort della Golf GTI ricordiamo la frenata anti collisione multipla, lo sterzo progressivo, il differenziale elettronico a bloccaggio trasversale XDS+ rielaborato (tutti disponibili di serie), il sistema proattivo di protezione degli occupanti, la regolazione automatica della distanza (ACC) con Front Assist e funzione di frenata di emergenza City, l'assistenza per il mantenimento della corsia Lane Assist, il sistema di riconoscimento della stanchezza del guidatore, il riconoscimento della segnaletica stradale e i sistemi automatici di parcheggio Park Assist di ultima generazione e di gestione dei fari Light Assist e Dynamic Light Assist. A questi si aggiungono altre nuove tecnologie come la selezione del profilo di guida con fino a cinque programmi (Eco, Sport, Normal, Individual e, in combinazione con il DCC plus, Comfort), il freno di stazionamento elettronico e i sistemi di infotainment di nuova generazione. Anche il bloccaggio del differenziale anteriore è di serie sulla Golf GTI Performance.

Sistemi di assistenza – Sicurezza automatica

Sistema di riconoscimento della stanchezza del guidatore. Questo sistema, di serie sulla Golf GTI, registra un'eventuale diminuzione della concentrazione di chi si trova al volante, richiamando l'attenzione del guidatore con un segnale acustico della durata di 5 secondi e con un messaggio nella strumentazione che sottolinea la necessità di fare una pausa. Se nei 15 minuti successivi il guidatore non effettuerà pause, l'avviso verrà ripetuto una volta. Per svolgere il suo compito, appena iniziato il viaggio, il sistema analizza e acquisisce tra l'altro il comportamento di guida caratteristico del guidatore. Poi, durante il tragitto, il dispositivo analizza in modo permanente gli indicatori della condotta di guida, come quello relativo all'angolo di sterzata. Se dall'analisi il comportamento di guida risulta diverso rispetto a quello tenuto all'inizio del percorso, vengono emessi i segnali di avviso.

Frenata anti collisione multipla. Un altro importante elemento tecnologico disponibile di serie sulla Golf GTI (in Italia sull'intera gamma Golf) è la frenata anti collisione multipla, che ha già ottenuto il premio per l'innovazione sul fronte sicurezza dal più autorevole automobil club tedesco (l'ADAC). Il sistema di frenata anti collisione multipla frena automaticamente la vettura dopo la prima collisione per ridurre in modo significativo l'energia cinetica ancora presente. La frenata si basa sul riconoscimento del primo impatto, ottenuto tramite la sensoristica degli airbag. La decelerazione della vettura a

seguito della frenata è limitata dal controllo elettronico della stabilizzazione ESC a un valore massimo di 0,6 g. Questo valore corrisponde al valore di decelerazione del Front Assist; in questo modo la governabilità della vettura da parte del guidatore è garantita anche nel caso della frenata automatica.

Chi si trova alla guida può comunque disattivare il sistema in qualsiasi momento premendo energicamente il pedale dell'acceleratore. Il dispositivo si disattiva inoltre in modo automatico quando il guidatore stesso effettua una frenata di emergenza in cui la decelerazione è ancora maggiore. Il sistema di assistenza esegue la frenata fino a quando la vettura raggiunge una velocità costante di 10 km/h; questa velocità residua offre l'energia cinetica ideale per condurre la vettura, dopo la frenata, in un luogo sicuro.

Sistema proattivo di protezione occupanti. Se il sistema proattivo di protezione degli occupanti riconosce un potenziale rischio di incidente (ad esempio tramite una frenata di emergenza, quindi attraverso il sistema attivo di assistenza della frenata), avviene automaticamente il pretensionamento delle cinture di sicurezza del guidatore e del passeggero anteriore, in modo da garantire la miglior protezione possibile per mezzo del sistema airbag e cinture di sicurezza. Qualora in una situazione di guida instabile, come per esempio in caso di sovrasterzo o sottosterzo con l'intervento dell'ESC,

si verifichi una forte accelerazione trasversale, vengono inoltre chiusi sia i cristalli laterali sia il tetto scorrevole (fino a un apposito punto di fermo). Infatti, gli airbag per la testa e gli airbag laterali possono effettuare al meglio la loro azione protettiva, e quindi funzionare in completa efficacia, con i cristalli e il tetto pressoché chiusi.

Regolazione automatica della distanza (ACC). Il sistema utilizza un sensore radar integrato nel frontale. Il guidatore può impostare una velocità compresa tra 30 e 160 km/h. Il sistema ACC si può abbinare sia al cambio manuale, sia al doppia frizione DSG. Sulla Golf GTI con DSG, in presenza di un veicolo fermo davanti alla vettura, la regolazione automatica della distanza rallenta in modo confortevole la vettura fino all'arresto. Dopo l'autorizzazione da parte del guidatore, il sistema ACC in combinazione con il cambio DSG fa ripartire la vettura in modo automatico. L'ACC mantiene la velocità preimpostata dal guidatore e la distanza preselezionata, rallentando o accelerando automaticamente la vettura nel traffico. La dinamica del sistema può essere modificata dal guidatore selezionando un programma di marcia o tramite la selezione del profilo di guida disponibile a richiesta.

Sistema di controllo perimetrale Front Assist. Il Front Assist utilizza un sensore radar integrato nel frontale per monitorare permanentemente la distanza dei veicoli che precedono. Il Front Assist supporta

chi sta al volante in situazioni critiche, per esempio nell'imminenza di un possibile tamponamento, ovvero predispone l'impianto frenante e avvisa il guidatore "invitandolo" a intervenire, dapprima con segnali ottici e acustici, poi, in una seconda fase, con una breve frenata di avvertimento. In caso di frenata debole da parte del conducente, il sistema aumenta automaticamente la pressione frenante. Qualora invece il guidatore non reagisca, il Front Assist decelererà automaticamente la vettura, per concedere a chi è alla guida un maggiore tempo di reazione. Idealmente, il guidatore ha quindi ancora la possibilità di evitare un urto imminente, o perlomeno di ridurre la velocità dell'impatto. Il sistema avvisa inoltre il guidatore nel caso in cui si riduca troppo la distanza rispetto al veicolo che precede. Parte integrante del Front Assist è la funzione di frenata di emergenza City.

Funzione di frenata di emergenza City. La funzione di frenata di emergenza City, disponibile per la prima volta sulla GTI, è un'evoluzione del Front Assist e monitora lo spazio antistante la Volkswagen per mezzo di un sensore radar. Il sistema agisce in un range di velocità inferiore a 30 km/h. In caso di una collisione imminente con un veicolo che precede (in movimento o fermo), se il guidatore non intraprende nessuna azione per evitare l'urto, l'impianto frenante viene predisposto come avviene nel caso del Front Assist. Se necessario, la funzione di frenata di emergenza City interviene con una frenata automatica per ridurre le conseguenze di un impatto imminente e, se il guidatore non frena

con forza sufficiente, gli mette a disposizione tutta la forza frenante. Grazie alla funzione di frenata di emergenza City, in circostanze ottimali è possibile evitare all'ultimo istante un tamponamento imminente.

Sistema Lane Assist. Il sistema di assistenza per il mantenimento della corsia basato su telecamera, con funzione d'intervento sullo sterzo, è presente sulla Golf GTI con un'ulteriore funzionalità: il mantenimento della corsia adattivo. Su richiesta del guidatore, oggi il sistema è in grado di fornire anche un'assistenza costante al mantenimento della corsia (funzionalità disponibile per la prima volta sulla Golf), contribuendo così in misura rilevante a un maggior comfort di guida. Inoltre, laddove necessario, il Lane Assist agisce con un intervento correttivo sullo sterzo: non appena il guidatore accenna a lasciare la corsia che sta percorrendo senza aver azionato gli indicatori di direzione o supera le linee di demarcazione della corsia stessa, il sistema controsterza dolcemente.

Sistemi comfort – Tecnologia utile e divertente

Sterzo progressivo. Lo sterzo progressivo debutta sulla nuova Golf GTI, incluso nella dotazione standard. Questo sistema consente al guidatore di ottenere l'angolo di sterzata desiderato con un minor numero di movimenti del volante. Risulta quindi meno frequente la necessità di dover spostare

le mani nelle curve strette. Con lo sterzo progressivo, per ruotare il volante fino a fine corsa sono sufficienti 2,1 rotazioni (380°), mentre con lo sterzo standard dei modelli Golf meno potenti ne servono 2,75 (500°). Infatti, gli sterzi convenzionali operano con un rapporto di demoltiplicazione costante. Il nuovo sterzo della Golf GTI, invece, lavora con un rapporto di demoltiplicazione progressivo che, in fase di manovra e parcheggio, garantisce maggiore agilità alla vettura. Viceversa, su strade extraurbane caratterizzate da numerosi tratti in curva e in fase di svolta, il guidatore percepisce un netto vantaggio in termini di dinamica di marcia derivante dal rapporto diretto.

Dal punto di vista tecnico, lo sterzo progressivo si distingue per la dentatura variabile della cremagliera e per il motorino elettrico di maggior potenza rispetto a quello del normale servosterzo elettromeccanico. Dal punto di vista funzionale, diversamente dal rapporto di sterzo costante, che rappresenta sempre un compromesso tra dinamica e comfort, in questo caso la dentatura della cremagliera viene variata mediante il mozzo dello sterzo. Nel settore medio dello sterzo, questo consente una guida più precisa e rilassata anche con velocità elevate. Grazie all'angolo di sterzata più piccolo, questa caratteristica regala maggiore agilità e superiore piacere di guida sulle strade ricche di curve. Con velocità più basse (come in città o in fase di parcheggio), la Golf GTI è invece



notevolmente più maneggevole grazie al minore angolo di sterzata necessario. Un ottimo vantaggio in termini di comfort.

Differenziale elettronico a bloccaggio trasversale XDS+. L'XDS introdotto per la prima volta sulla Golf VI è stato migliorato, diventando XDS+ sulla nuova Golf GTI. Dal punto di vista tecnico, il differenziale elettronico a bloccaggio trasversale XDS+ è una funzione della dinamica di marcia integrata nel programma di controllo elettronico della stabilizzazione ESC. L'XDS+ è un'estensione funzionale dell'XDS già impiegata sul modello precedente, con la conseguente inclusione di tutti gli stati di marcia non frenati. Il nuovo sistema aumenta l'agilità, riducendo al tempo stesso l'angolo di sterzata necessario grazie a interventi mirati dei freni sulle ruote interne alla curva di entrambi gli assi. Inoltre, l'XDS+ agisce su tutti i coefficienti di attrito. Così, per esempio, si ottiene una manovrabilità più precisa persino su fondo innevato. Anche caratteristiche già note dell'XDS (tra cui riduzione del sottosterzo e miglioramento della trazione) sono state a loro volta perfezionate.

Bloccaggio del differenziale anteriore. In esclusiva sulla Golf GTI Performance viene utilizzato un bloccaggio del differenziale anteriore di nuovo sviluppo. Finora la Volkswagen è l'unica Casa automobilistica ad adottare un bloccaggio del differenziale a regolazione elettronica su un modello

di serie a trazione anteriore. Rispetto ai bloccaggi puramente meccanici, il bloccaggio del differenziale anteriore integrato sulla Golf GTI Performance offre vantaggi come il grado di bloccaggio variabile e l'integrazione completa nelle funzioni ESC, EDS e XDS+. Così è possibile evitare del tutto gli effetti negativi sulla sensibilità e in particolare sulla precisione dello sterzo (come succede con i bloccaggi meccanici). In riferimento al comportamento dinamico è possibile quindi fare sempre affidamento sull'intero potenziale, vale a dire sulla prestazione massima del bloccaggio trasversale, poiché il comfort non viene compromesso.

Freno di stazionamento elettronico. Invece della leva del freno a mano, nella consolle centrale della Golf GTI è montato un pulsante di comando con interruttore Auto-Hold. Il freno di stazionamento elettronico offre numerosi vantaggi: grazie all'eliminazione del freno a mano convenzionale si ottiene maggiore spazio sulla consolle centrale; inoltre, il freno viene rilasciato automaticamente alla partenza e ciò semplifica lo spunto nei tratti in salita. E, ultimo ma non meno importante, la funzione Auto-Hold impedisce eventuali spostamenti accidentali in fase di partenza dopo un arresto, bloccando la GTI in automatico. I momenti di attesa (ad esempio al semaforo) diventano così più confortevoli, perché non è più necessario tenere costantemente premuto il pedale del freno.

DCC. Sulla Golf GTI è montata la seconda generazione della regolazione adattiva dell'assetto DCC. Il sistema DCC dispone sempre delle tre modalità di marcia Comfort, Normal e Sport; ora però il profilo di guida può essere selezionato e visualizzato anche tramite il touchscreen sulla consolle centrale. Oltre alla modalità Normal, il sistema DCC studiato appositamente per la GTI offre la modalità Comfort. In modalità Sport, il comportamento di marcia è particolarmente agile e dinamico e il programma Individual offre ulteriori possibilità di personalizzazione.

La Volkswagen ha rielaborato e perfezionato l'algoritmo di regolazione, in modo tale che il sistema DCC regoli in modo adattivo le valvole degli ammortizzatori, modificandone la mappatura. A tal fine il sistema DCC utilizza i segnali in ingresso forniti dai sensori ruota e di accelerazione oltre alle informazioni provenienti dai bus della vettura tramite il CAN telaio. In questo modo, per ogni situazione di marcia viene calcolata e regolata in modo adattivo la forza smorzante ottimale. Le forze smorzanti vengono poi impostate individualmente e in modo selettivo su tutte e quattro le ruote.

Nella nuova generazione del sistema DCC è per la prima volta possibile variare in modo completamente indipendente lo smorzamento delle fasi di trazione e compressione anche nelle manovre dinamiche



trasversali. Un notevole vantaggio per l'ottimizzazione della dinamica. Le valvole degli ammortizzatori sono state anch'esse modificate per una prontezza di risposta ancora maggiore.

Selezione del profilo di guida. La Golf GTI è disponibile per la prima volta con la selezione del profilo di guida. Sono disponibili complessivamente quattro opzioni, che diventano cinque in abbinamento al DCC (regolazione adattiva dell'assetto): Eco, Sport, Normal, Individual e, con il DCC, anche Comfort. In particolare, con il profilo di guida Eco, il funzionamento del motore, del climatizzatore e di ulteriori gruppi ausiliari, viene gestito nell'ottica del massimo contenimento dei consumi. Nelle vetture con cambio a doppia frizione DSG a richiesta, nella modalità Eco è inoltre disponibile una funzione che sfrutta l'inerzia: se il guidatore solleva il piede dal pedale dell'acceleratore (ad esempio avvicinandosi a un semaforo o percorrendo tratti in discesa) il DSG "stacca" la frizione e il motore gira al regime del minimo. Così l'energia cinetica della Golf può essere sfruttata in modo ottimale. Nella modalità Sport, invece, la taratura dell'assetto viene aumentata (e così i movimenti della struttura vengono ulteriormente ridotti), mentre la prontezza di risposta del motore e i punti di innesto del DSG sono stati studiati in modo da garantire una maggiore dinamicità.

Regolazione dinamica degli abbaglianti Dynamic Light Assist. Tramite una telecamera sul parabrezza vengono analizzati i veicoli che precedono e quelli provenienti in senso contrario. Sulla base di questi dati, a velocità superiori ai 60 km/h gli abbaglianti vengono accesi automaticamente e in modo permanente. Con l'aiuto di una telecamera i moduli abbaglianti dei fari bixeno con luce di svolta dinamica vengono oscurati automaticamente soltanto nella porzione che altrimenti provocherebbe l'abbagliamento degli altri utenti della strada. Dal punto di vista tecnico, questa funzione sfrutta l'inserimento di un ulteriore diaframma tra il riflettore con accenditore dello xeno e la lente. In combinazione con l'orientamento laterale del modulo e l'attivazione individuale dei fari sinistro e destro, questa geometria a diaframma consente di schermare la fonte luminosa e, conseguentemente, di evitare l'abbagliamento dei veicoli che precedono e di quelli provenienti in direzione contraria.

Regolazione degli abbaglianti Light Assist. Per la Golf GTI senza luce di svolta dinamica, con il Light Assist è disponibile la versione di base della regolazione automatica delle luci abbaglianti. Il sistema Light Assist, utilizzando la telecamera nel parabrezza, analizza i veicoli che precedono e quelli che provengono dalla direzione opposta e determina automaticamente l'accensione o lo spegnimento delle luci abbaglianti (a partire da 60 km/h).

Riconoscimento della segnaletica stradale. Sulla nuova Golf GTI il riconoscimento della segnaletica stradale è disponibile in abbinamento con un sistema di navigazione, poiché i segnali stradali vengono visualizzati anche sul display della navigazione attiva (mappa e/o pittogrammi). Se il sistema tramite telecamera (integrata in corrispondenza dello specchietto retrovisore interno) rileva segnali relativi ai limiti di velocità o divieti di sorpasso, sulla strumentazione di fronte al guidatore e sul display del sistema di navigazione verranno visualizzati fino a tre di questi segnali, comprese tutte le indicazioni aggiuntive e in sequenza logica: la segnaletica stradale con validità permanente (ad es. "130" km/h) verrà mostrata per prima, seguita da quella con validità sottoposta a una condizione (per esempio "80" km/h "con fondo sdruciolevole"). Se il sensore pioggia rileva la presenza di precipitazioni, il segnale stradale con l'indicazione aggiuntiva "con fondo sdruciolevole", passerà al primo posto.

Dispositivo di assistenza al parcheggio Park Assist. La nuova versione del dispositivo di assistenza al parcheggio consente non solo il parcheggio assistito parallelamente alla carreggiata, ma anche quello in retromarcia in posizione trasversale rispetto alla carreggiata. Il Park Assist 2.0 è inoltre dotato di funzione di frenata e funzione di uscita dal parcheggio. Il sistema viene attivato a velocità fino a 40 km/h, premendo un apposito tasto nella consolle centrale. Mediante gli indicatori di direzione il guidatore sceglierà quindi il lato della carreggiata su cui parcheggiare. Se il Park Assist, tramite i



sensori a ultrasuoni, rileva uno spazio di parcheggio di dimensioni sufficienti (lunghezza dell'auto + 40 cm davanti e 40 cm dietro), si potrà avviare il parcheggio assistito: il guidatore inserirà la retromarcia, dopodiché dovrà soltanto accelerare o frenare, mentre sarà la vettura a manovrare lo sterzo. Appositi segnali visivi sul display multifunzione e un segnale acustico supporteranno il guidatore in questa fase. Inoltre il sistema è in grado di frenare in modo attivo la vettura in caso di urti imminenti.

Regolazione più intelligente della climatizzazione. Tramite una regolazione della temperatura bizona (separatamente per guidatore e passeggero), il Climatronic di serie della Golf GTI imposta la temperatura all'interno dell'abitacolo in modo completamente automatico su diversi livelli, corrispondenti ai profili (Low, Medium e High). La regolazione completamente automatica si avvale di diversi sensori: un sensore solare, uno della qualità dell'aria e un nuovo sensore di umidità. L'impianto viene regolato in base ai valori rilevati dal sensore solare relativi a intensità e direzione dei raggi solari e anche in considerazione dell'effetto positivo del parabrezza Comfort, se presente. Grazie all'analisi delle informazioni fornite dal sensore della qualità dell'aria, il Climatronic chiude la bocchetta del ricircolo aria non appena la concentrazione di ossidi di azoto e monossido di carbonio nell'aria esterna supera un valore limite prestabilito.

Parabrezza Comfort. Il nuovo parabrezza Comfort della Golf GTI coniuga i vantaggi del convenzionale riscaldamento tramite resistenza a filamento con quelli del vetro atermico. I consueti fili riscaldanti all'interno del vetro non sono più necessari grazie alla presenza all'interno del parabrezza di uno strato elettricamente conduttivo. Nella stagione fredda questa funzione impedisce l'appannamento del parabrezza oltre a velocizzarne l'eventuale sbrinamento. In estate invece la pellicola del nuovo parabrezza riflette gran parte dell'irraggiamento solare, prevenendo così il surriscaldamento dell'abitacolo. Oltre ad aumentare il comfort termico, il dispositivo si rivela anche ecocompatibile poiché il climatizzatore necessita di minore potenza per il raffreddamento dell'abitacolo. Anche in questo caso, in ultima analisi il tutto si traduce in un'esemplare riduzione dei consumi della GTI.

Tetto scorrevole Panorama. Con il tetto panoramico trasparente è stato progettato un sistema che sfrutta al massimo la superficie del tetto, è dotato di funzioni di apertura e ventilazione ottimali, non compromette la rigidezza torsionale della Golf GTI, oltre a rappresentare visivamente un ideale prolungamento del parabrezza. La cosiddetta superficie trasparente alla luce, vale a dire la superficie che permette alla luce di filtrare a tetto chiuso, è più grande del 33% rispetto a quella di un normale tetto scorrevole sollevabile. Grazie al vetro atermico oscurato viene riflesso tra l'altro il 99% delle radiazioni UV, il 92% del calore incidente e il 90% della luce.

Infotainment – Sempre con touchscreen

Sistemi radio e di radio-navigazione. La Volkswagen ha equipaggiato la Golf con una generazione completamente nuova di sistemi radio e di radio-navigazione, tutti con touchscreen di serie. La nuova generazione di dispositivi viene proposta con tre differenti dimensioni del display: 5, 5,8 e 8 pollici. Per la prima volta la Volkswagen impiega display dotati di un sensore di prossimità (a partire dalla dimensione del display 5,8 pollici): non appena un dito si avvicina al touchscreen, il sistema commuta automaticamente dalla modalità di visualizzazione a quella di comando. La modalità di visualizzazione si distingue per una rappresentazione delle informazioni visive limitata all'essenziale. In modalità di comando, al contrario, gli elementi attivabili tramite il touchscreen vengono evidenziati in modo particolare al fine di facilitare un impiego intuitivo. I display dispongono inoltre di una funzione con la quale, tramite semplici movimenti delle dita sullo schermo, è possibile far scorrere elenchi o sfogliare le cover CD nella mediateca.

Radio Composition Touch (5 pollici). A bordo della Golf GTI si trova di serie il sistema Composition Touch (in Italia è di serie il più evoluto Composition Media). Per questo apparecchio sono previsti, su ciascuno dei lati sinistro e destro dello schermo, tre tasti con i quali è possibile attivare i menu ovvero le funzioni Radio, Media, Car, Setup, Sound e Mute. È inoltre presente uno slot per schede



SD, un'interfaccia AUX-IN e due manopole/pulsanti di regolazione (tra gli altri on/off, volume, mute). In questo caso il modulo comprende l'autoradio FM/AM, altoparlanti (anteriori), un'interfaccia per schede SD e una presa AUX-IN.

Radio Composition Colour (5 pollici). Simile dal punto di vista strutturale alla Composition Touch, la Composition Colour dispone in più, tra l'altro, di: display a colori, altoparlanti anteriori e posteriori e lettore CD (compatibile MP3). Il lettore CD comprensivo di slot per schede SD si trova nel cassetto portaoggetti.

Radio Composition Media (5,8 pollici). Ancora più ricca è la dotazione della radio Composition Media (di serie in Italia). Il display a colori capacitivo in questo caso presenta il formato 5,8 pollici ed è collegato a un sensore di prossimità integrato trasversalmente al di sotto del display stesso. Il display dispone inoltre di una sensibilità multitouch per sfioramento e pizzico analoga a quella dei moderni smartphone. Su ciascuno dei lati sinistro e destro del touchscreen si trovano quattro tasti. Rispetto ai sistemi a 5 pollici questi tasti consentono, a seconda dell'equipaggiamento, anche l'accesso ai livelli del menu Phone e Voice (comando vocale). Oltre che delle funzioni della radio Composition Colour, la radio Composition Media può essere dotata a richiesta di predisposizione per telefono (Bluetooth)

e interfaccia USB (entrambe di serie in Italia). Le interfacce USB e AUX-IN sono tuttavia integrate in un vano separato sulla consolle centrale, davanti al cambio; questo vano può inoltre contenere uno smartphone.

Funzione di navigazione Discover Media (5,8 pollici). La radio Composition Media può essere completata con un modulo di navigazione (Discover Media). Fatta eccezione per il sistema di navigazione integrato, comprensivo dei dati cartografici dell'Europa, e per il relativo secondo slot per schede SD, i due sistemi sono identici dal punto di vista della dotazione e delle funzioni; anche il navigatore si trova nel cassetto portaoggetti, insieme al lettore CD e allo slot per schede SD. Nel prezzo di tutti gli apparecchi con modulo di navigazione è compreso l'aggiornamento gratuito delle mappe di navigazione dell'Europa per tre anni.

Sistema di radio-navigazione Discover Pro (8 pollici). Il sistema di radio-navigazione top di gamma, con touchscreen capacitivo da 8 pollici, si chiama Discover Pro. Scegliendo questo sistema la vettura viene dotata di serie (in più rispetto all'equipaggiamento del Discover Media) di lettore DVD anziché lettore CD (audio e video), sistema di comando vocale ampliato Premium (disponibile a richiesta per Composition Media e Discover Media come versione base), navigazione cartografica 3D e una

memoria flash da 64 GB; a richiesta è disponibile un modulo telefono UMTS. L'integrazione del Compact Disc Database di Gracenote consente inoltre la riproduzione e la gestione di supporti multimediali di ultimissima generazione. Oltre a ciò Discover Pro funge da hotspot WLAN (per l'accesso a Internet) per telefono mobile con funzionalità WLAN (smartphone o tablet).

Telefono cellulare. Per la Golf GTI la Volkswagen offre due interfacce per telefono cellulare (Comfort e Premium) e uno smartphone integrato tramite l'impianto vivavoce (Nokia Asha 300). Le interfacce per telefono cellulare Comfort e Premium possono essere ordinate in abbinamento ai sistemi audio/di navigazione Composition Media (solo Comfort), Discover Media e Discover Pro. L'interfaccia Comfort offre, tra gli altri, un collegamento all'antenna esterna tramite un supporto di carica di nuova concezione nella consolle centrale, il sistema di comando vocale e l'integrazione degli indirizzi dei contatti telefonici nell'immissione delle destinazioni nel sistema di navigazione. L'interfaccia Premium non presenta il collegamento all'antenna esterna tramite il supporto di carica, ma comprende un'unità di trasmissione/ricezione GSM/UMTS con alloggiamento per scheda SIM e hotspot WLAN.

Car-Net. In combinazione con il sistema di radio-navigazione Discover Pro e l'interfaccia per telefono cellulare Premium, per la Golf GTI viene offerto anche il Car-Net. Questo nome riunisce servizi

online mobili di nuova concezione. Grazie al Car-Net è possibile, per esempio, integrare le attuali informazioni online sul traffico nella guida a destinazione dinamica e aggiungere POI (Point Of Interest) online alla navigazione. Google Street View mette inoltre a disposizione immagini panoramiche a 360 gradi (con prospettiva dalla strada) visualizzabili sul display. Inoltre è possibile richiamare una raffigurazione realistica della visualizzazione mappe sulla base del servizio cartografico Google Earth™ (Google Maps).

Sound System Dynaudio Excite. Per la Golf e la GTI è disponibile un nuovo Sound System dello specialista danese dell'HiFi, Dynaudio. Grazie a otto altoparlanti high-end più un subwoofer, a un amplificatore DSP digitale a 10 canali e a una potenza totale di 400 watt, la GTI diventa una sala per concerti su ruote. Quattro impostazioni del suono messe a punto per l'abitacolo della Golf (Authentic, Dynamic, Soft e Speech) e quattro impostazioni in funzione degli occupanti (guidatore, passeggero, tutti gli occupanti e vano posteriore) consentono di impostare il sistema in modo del tutto personalizzato.



Caratteristiche salienti

TRAZIONE:

- › anteriore

SISTEMI DI ASSISTENZA E PER LA DINAMICA DI MARCIA:

- › controllo elettronico della stabilizzazione (ESC) comprensivo di ABS, dispositivo di assistenza in frenata, regolazione antislittamento, differenziale a bloccaggio elettronico trasversale XDS+, regolazione della coppia in fase di rilascio, dispositivo di assistenza alla controsterzata e stabilizzazione di vettura e rimorchio (di serie)
- › ESC Sport (modalità sportiva per l'ESC, per esempio la guida in circuito)
- › sistema di riconoscimento della stanchezza del guidatore
- › frenata anti collisione multipla
- › sterzo progressivo
- › sistema di assistenza al parcheggio

- › indicatore di pressione degli pneumatici
- › bloccaggio del differenziale sull'asse anteriore
- › regolazione adattiva dell'assetto DCC
- › regolazione automatica della distanza ACC più sistema di controllo perimetrale Front Assist con funzione di frenata di emergenza City
- › regolazione dinamica degli abbaglianti Dynamic Light Assist
- › selezione del profilo di guida
- › regolazione degli abbaglianti Light Assist
- › regolatore di velocità (cruise control)
- › dispositivo di assistenza al parcheggio Park Assist
- › sistema proattivo di protezione occupanti
- › Rear Assist
- › assistenza per il mantenimento della corsia Lane Assist
- › riconoscimento della segnaletica stradale

CAMBIO AUTOMATICO:

- › cambio DSG a 6 rapporti

ALLESTIMENTI:

- › GTI
- › GTI Performance

COEFFICIENTE CX:

- › 0,318

DIMENSIONI:

- › lunghezza 4.268 mm
- › larghezza 1.799 mm (specchietti retrovisori esclusi),
2.027 mm (specchietti retrovisori inclusi)
- › altezza 1.442 mm
- › passo 2.631 mm

SOSPENSIONI:

- › anteriori McPherson
- › posteriori multilink

COLORI CARROZZERIA (PRINCIPALI):

- › colori di serie Rosso Tornado, Nero, Pure White
- › colori disponibili a richiesta Carbon Steel Grey Metallic, Reflex Silver Metallic, Tungsten Silver Metallic, Limestone Grey Metallic, Night Blue Metallic, Deep Black effetto perla e Oryx White effetto madreperla

CERCHI:

- › cerchi in lega leggera da 17 pollici Brooklyn
- › cerchi in lega leggera da 18 pollici Austin (di serie in Italia) e in lega leggera da 19 pollici Santiago

SISTEMI INFOTAINMENT:

- › Radio Composition Touch (schermo da 5 pollici)
- › Radio Composition Colour (schermo da 5 pollici)
- › Radio Composition Media (di serie in Italia, schermo da 5,8 pollici)
- › Radio Composition Media con funzione di navigazione Discover Media (schermo da 5,8 pollici)
- › sistema di radio-navigazione Discover Pro (schermo da 8 pollici)
- › sistema Hi-Fi Dynaudio
- › Car-Net (servizi online)

BAGAGLIAIO:

- › da 380 litri a 1.270 litri

LANCIO SUL MERCATO IN EUROPA:

- › maggio 2013

MOTORI – BENZINA

- › 2.0 GTI 220 CV
- › 2.0 GTI 230 CV

STABILIMENTO DI PRODUZIONE:

- › Wolfsburg

CAMBIO DI SERIE:

- › cambio manuale a 6 rapporti

SERBATOIO:

- › 50 litri

DIAMETRO DI STERZATA:

- › 10,9 m



Golf GTI		162 kW (220 CV)
Motore, impianto elettrico		
Tipologia del motore		4 cilindri a benzina TSI BMT
Cilindrata effettiva	cc	1.984
Valvole per cilindro/comando		4, ad angolo/indiretto, con bilancieri a rullo
Alimentazione		Iniezione diretta benzina
Sovralimentazione/tipo/pressione		Turbocompressore a gas di scarico/pressione di sovralimentazione
Potenza massima (DIN)	kW (CV) a giri/min	162 (220) 4.500 - 6.200
Coppia massima	Nm a giri/min	350/1.500 - 4.400
Prestazioni (massa a vuoto + 200 kg)		
0-80/100 km/h	s	5,0 / 6,5
Velocità massima	km/h	246
Consumo di carburante (99/100/CE)		
Tipologia del carburante		Super 95 NOR
Combinato	l/100 km	6,0
Emissioni (CO ₂)	g/km	139
Etichetta di efficienza		C
Categoria di emissioni nocive		Euro 6
Trasmissione		
Cambio		Meccanico a 6 marce

Dimensioni esterne		
Quantità porte		2
Lunghezza/larghezza/altezza	mm	4.268/1.799/1.442
Passo	mm	2.631
Carreggiata, ant./post.	mm	1.538/1.516
Vano bagagli		
Lunghezza, divano sollevato/abbassato	mm	839/1.558
Volume (misurazione VDA): divano sollevato/abbassato	l	380 / 1.270
Masse		
Massa a vuoto (UE, compreso conducente da 75 kg)	kg	1.351
Massa complessiva ammessa	kg	1.820
Carico	kg	544
Massa massima ammessa sugli assi ant./post.	kg	1.000/870
Massa mass. rimorchiabile amm. su pendenza d. 12%/non frenato	kg	1.600/670
Capacità		
Serbatoio del carburante	l	50

Golf GTI		162 kW (220 CV)
Motore, impianto elettrico		
Tipologia del motore		4 cilindri a benzina TSI BMT
Cilindrata effettiva	cc	1.984
Valvole per cilindro/comando		4, ad angolo/indiretto, con bilancieri a rullo
Alimentazione		Iniezione diretta benzina
Sovralimentazione/tipo/pressione		Turbocompressore a gas di scarico/pressione di sovralimentazione
Potenza massima (DIN)	kW (CV) a giri/min	162 (220) 4.500 -6.200
Coppia massima	Nm a giri/min	350/1.500 - 4.400
Prestazioni (massa a vuoto + 200 kg)		
0-80/100 km/h	s	5,0 / 6,5
Velocità massima	km/h	244
Consumo di carburante (99/100/CE)		
Tipologia del carburante		Super 95 NOR
Combinato	l/100 km	6,4
Emissioni (CO ₂)	g/km	148
Etichetta di efficienza		D
Categoria di emissioni nocive		Euro 6
Trasmissione		
Cambio		A 6 marce DSG

Dimensioni esterne		
Quantità porte		2
Lunghezza/larghezza/altezza	mm	4.268/1.799/1.442
Passo	mm	2.631
Carreggiata, ant./post.	mm	1.538/1.516
Vano bagagli		
Lunghezza, divano sollevato/abbassato	mm	839/1.558
Volume (misurazione VDA): divano sollevato/abbassato	l	380 / 1.270
Masse		
Massa a vuoto (UE, compreso conducente da 75 kg)	kg	1.370
Massa complessiva ammessa	kg	1.840
Carico	kg	545
Massa massima ammessa sugli assi ant./post.	kg	1.020/870
Massa mass. rimorchiabile amm. su pendenza d. 12%/non frenato	kg	1.600/680
Capacità		
Serbatoio del carburante	l	50

Golf GTI "Performance"		169 kW (230 CV)
Motore, impianto elettrico		
Tipologia del motore		4 cilindri a benzina TSI BMT
Cilindrata effettiva	cc	1.984
Valvole per cilindro/comando		4, ad angolo/indiretto, con bilancieri a rullo
Alimentazione		Iniezione diretta benzina
Sovralimentazione/tipo/pressione		Turbocompressore a gas di scarico/pressione di sovralimentazione
Potenza massima (DIN)	kW (CV) a giri/min	169 (230) 4.700 - 6.200
Coppia massima	Nm a giri/min	350/1.500 - 4.600
Prestazioni (massa a vuoto + 200 kg)		
0-80/100 km/h	s	5,0 / 6,4
Velocità massima	km/h	250
Consumo di carburante (99/100/CE)		
Tipologia del carburante		Super 95 NOR
Combinato	l/100 km	6,0
Emissioni (CO ₂)	g/km	139
Etichetta di efficienza		C
Categoria di emissioni nocive		Euro 6
Trasmissione		
Cambio		Meccanico a 6 marce

Dimensioni esterne		
Quantità porte		2
Lunghezza/larghezza/altezza	mm	4.268/1.799/1.442
Passo	mm	2.631
Carreggiata, ant./post.	mm	1.538/1.516
Vano bagagli		
Lunghezza, divano sollevato/abbassato	mm	839/1.558
Volume (misurazione VDA): divano sollevato/abbassato	l	380 / 1.270
Masse		
Massa a vuoto (UE, compreso conducente da 75 kg)	kg	1.382
Massa complessiva ammessa	kg	1.850
Carico	kg	543
Massa massima ammessa sugli assi ant./post.	kg	1.020/880
Massa mass. rimorchiabile amm. su pendenza d. 12%/non frenato	kg	1.600/690
Capacità		
Serbatoio del carburante	l	50

Golf GTI "Performance"		169 kW (230 CV)
Motore, impianto elettrico		
Tipologia del motore		4 cilindri a benzina TSI BMT
Cilindrata effettiva	cc	1.984
Valvole per cilindro/comando		4, ad angolo/indiretto, con bilancieri a rullo
Alimentazione		Iniezione diretta benzina
Sovralimentazione/tipo/pressione		Turbocompressore a gas di scarico/pressione di sovralimentazione
Potenza massima (DIN)	kW (CV) a giri/min	169 (230) 4.700 - 6.200
Coppia massima	Nm a giri/min	350/1.500 - 4.600
Prestazioni (massa a vuoto + 200 kg)		
0-80/100 km/h	s	5,0 / 6,4
Velocità massima	km/h	248
Consumo di carburante (99/100/CE)		
Tipologia del carburante		Super 95 NOR
Combinato	l/100 km	6,4
Emissioni (CO ₂)	g/km	149
Etichetta di efficienza		D
Categoria di emissioni nocive		Euro 6
Trasmissione		
Cambio		A 6 marce DSG

Dimensioni esterne		
Quantità porte		2
Lunghezza/larghezza/altezza	mm	4.268/1.799/1.442
Passo	mm	2.631
Carreggiata, ant./post.	mm	1.538/1.516
Vano bagagli		
Lunghezza, divano sollevato/abbassato	mm	839/1.558
Volume (misurazione VDA): divano sollevato/abbassato	l	380 / 1.270
Masse		
Massa a vuoto (UE, compreso conducente da 75 kg)	kg	1.402
Massa complessiva ammessa	kg	1.870
Carico	kg	543
Massa massima ammessa sugli assi ant./post.	kg	1.040/880
Massa mass. rimorchiabile amm. su pendenza d. 12%/non frenato	kg	1.600/700
Capacità		
Serbatoio del carburante	l	50

PICTURE CREDITS

WWW.PHOTOCASE.DE: Page 02: Thomas Ruppel / Page 56: owik2 / Page 94: fraeva / Page 108: suze /
Page 120: Alexandra Falken

WWW.VOLKSWAGEN-MEDIA-SERVICES.COM

© Volkswagen Produktkommunikation
Brieffach 1971
D-38436 Wolfsburg

