



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



02

Volkswagen

## La nouvelle Golf GTD

Présentation internationale à la presse

Munich, juin 2013

**Remarques :**

Vous pouvez consulter ce communiqué de presse ainsi que toutes les illustrations sur la Golf GTD à l'adresse suivante : [www.volkswagen-media-services.com](http://www.volkswagen-media-services.com). Identifiant : golfgtd | code: 06-2013

TDI, TSI et DSG sont des marques déposées de la société Volkswagen AG ou d'autres entreprises du groupe Volkswagen en Allemagne et dans d'autres pays.

Tous les équipements et caractéristiques techniques mentionnés valent pour la gamme de modèles proposée en Allemagne. Ils peuvent être différents dans d'autres pays.

---

**En bref**

- › **Golf GTD – Résumé** **09 ›**
- 

**Principaux aspects**

- › **Transmission** : moteur TDI **19 ›**
  - › **Châssis** : disposition et système électronique **29 ›**
  - › **Extérieur** : dimensions et design **37 ›**
  - › **Intérieur** : ergonomie et configuration **47 ›**
  - › **Équipement extérieur, intérieur et options** **55 ›**
  - › **Technologies** : sécurité, confort et info-divertissement **67 ›**
  - › **Aperçu** : les données en bref **93 ›**
  - › **Caractéristiques techniques** : tableau **101 ›**
-





## Nouvelle GTD : modèle Golf express pour les trajets longue distance

Grâce au nouveau TDI, la Golf GTD atteint une vitesse de 230 km/h et consomme seulement 4,2 l de carburant

Maniabilité accrue grâce à la nouvelle fonction de conduite dynamique XDS+ et la nouvelle direction progressive



**Wolfsburg/Munich, juin 2013.** GTD – trois lettres qui en disent long. Elles désignent la « Gran Turismo Diesel », véhicule express de la gamme Golf pour les trajets longue distance. Volkswagen vient de lancer la nouvelle Golf GTD. Avec une puissance de 184 ch (135 kW), un couple moteur pouvant atteindre 380 Nm, une consommation moyenne de seulement 4,2 l/100 km et 109 g/km d'émissions de CO<sub>2</sub>, cette GTD aux lignes affirmées et sportives est plus puissante, plus économique et plus écologique que jamais. Elle est 14 ch plus puissante que sa devancière, son couple moteur a gagné 30 Nm, elle consomme 0,9 l/100 km de moins et son taux d'émissions a diminué de 25 g/km par rapport au modèle précédent. Également disponible en option avec une boîte séquentielle à double embrayage (DSG) automatique, la diesel se révèle également ultra-performante dans cette version avec une consommation de 4,5 l/100 km et un taux d'émissions de CO<sub>2</sub> de 119 g/km. Les deux versions de boîte de la Golf GTD satisfont à la norme Euro-6 sur les gaz d'échappement qui entrera en vigueur à partir de 2014.

#### **Efficienc e GTD : le nouveau TDI 2.0**

› **Système Start-Stop et 7,5 secondes.** Cette Golf est la première GTD à être équipée de série d'un système Start-Stop et à utiliser les phases de poussée pour recharger sa batterie. Le turbo-diesel Common-Rail 2,0 l de la gamme EA288 a non seulement été mis en réseau avec ces technologies

« BlueMotion », mais aussi entièrement repensé pour une efficacité absolue. La Golf GTD atteint 100 km/h en seulement 7,5 secondes et effectue une manœuvre de dépassement classique (de 80 km/h à 120 km/h) en quatrième vitesse en seulement 6,0 secondes. Cette véritable sportive atteint une vitesse de pointe de 230 km/h (DSG : 228 km) et un couple moteur maximal de 380 Nm constamment disponible entre 1 750 et 3 250 tr/min.

#### GTD Performance : XDS+ et direction progressive

- › **Maniabilité et souveraineté.** Les autres attributs de série du caractère sportif de la Golf GTD sont la fonction de conduite dynamique perfectionnée XDS+, la direction progressive à la fois directe et confortable, le châssis Sport (abaissé de 15 mm) et les jantes 17" de type « Curitiba » chaussées de pneumatiques 225. Cette combinaison d'attributs confère à la GTD une maniabilité digne des sportives haut de gamme.
- › **Soundaktor et sélecteur de profil de conduite.** Un système Soundaktor spécialement mis au point pour la Golf GTD agrmente sur demande la prestation acoustique du TDI. En fonction du régime du moteur et du mode enregistré sur le sélecteur de profil de conduite automatique, le système Soundaktor commandé par bus CAN génère un ton « confort » en mode Normal et Eco et

un timbre plus puissant en mode Sport. Le bruit du moteur est dirigé depuis le Soundaktor installé à l'avant dans le compartiment moteur via le pare-brise vers l'intérieur du véhicule où il est perçu comme réellement généré par le système d'échappement. À l'extérieur, par contre, ce son n'est pas perceptible. Plus la GTD roule vite, plus le bruit devient silencieux pour ne pas gêner le confort sur les trajets longue distance.

#### Extérieur GTD : phares bi-xénon et feux arrière LED de série.

- › **Feux de direction dans le becquet avant.** Tout comme la nouvelle Golf GTI, la Golf GTD est équipée de série de phares bi-xénon avec feux de direction. Le liseré avant, rouge sur la GTI, est chromé et plus décent sur la Golf GTD. Il se poursuit jusque dans les phares et les sépare en deux zones : une zone supérieure avec feux de jour à technologie LED et éléments bi-xénon et une zone inférieure avec clignotant. Il intègre par ailleurs dans sa partie inférieure le pare-chocs spécialement conçu pour les modèles GT avec phares antibrouillard à LED intégrés à droite et à gauche (en option), déflecteurs latéraux noirs brillants et grille de calandre inférieure à structure en nid-d'abeilles de couleur noire.



- › **Vitres fumées à l'arrière.** À l'arrière du véhicule, les feux arrière foncés à LED avec bandeau blanc intégré à hauteur de la ligne d'épaule pour les feux de recul, la double sortie d'échappement chromée installée à gauche, le spoiler de toit caractéristique des modèles GT avec ses éléments latéraux aérodynamiques sur la lunette arrière et l'emblème GTD attirent l'attention sur la Golf TDI la plus sportive de tous les temps. La nouvelle Golf GTD est par ailleurs le premier modèle GT disponible départ usine avec vitres arrières fumées à 90 pour cent au lieu de 65 pour cent. Tout comme la Golf GTI, la nouvelle GTD est disponible de série dans trois teintes classiques de carrosserie « Rouge Tornado », « Noir » et « Pure White ».

#### Intérieur GTD : parfaitement ergonomique

- › **Sièges sport de style.** Pour pénétrer dans l'habitacle, les passagers de la Golf GTD franchissent des baguettes de seuil en acier inox de série éclairées de blanc. Le conducteur et le passager prennent place sur des sièges sport à carreaux classiques de type « Clark » (GTD et GTI). Du point de vue de la conception, les sièges de la GTI et de la GTD sont identiques. Réglables en hauteur à l'avant, ils sont équipés d'un soutien lombaire et les dossiers sont pourvus de poches. Leurs propriétés ergonomiques sont tout simplement parfaites. Sur le plan optique, la GTD renonce aux éléments rouges de la GTI et opte pour un mélange de coloris noirs, gris et blancs et de pièces chromées.



Une sellerie cuir « Vienna » peut être commandée en option. Un ciel de pavillon noir complète à merveille l'atmosphère dynamique du véhicule vers le haut.

- › **Écran tactile et éclairage d'ambiance.** Outre la climatisation automatique (Climatronic), le détecteur de fatigue et le système radio « Composition Touch » (pourvu notamment d'un lecteur de cartes SD et d'une interface AUX-IN), le véhicule est équipé de série d'un éclairage d'ambiance. Les capuchons de pédales et les repose-pieds en acier inox brossé, le volant sport multifonction à trois branches offrant une prise en main exceptionnelle (avec applications en aluminium), le pommeau de levier de vitesses GTD et le combiné d'instrumentation avec les réglages élargis de l'affichage multifonction « Premium » témoignent quant à eux d'une atmosphère exclusive et sportive à bord de la nouvelle Golf GTD.

#### GTD high-tech : une assistance systématisée

- › **Navigation avec Google Earth™.** L'icône sportive spéciale trajets longue distance est la première Golf GTD équipée de série non seulement de technologies telles que XDS+ ou la direction progressive, mais également d'un détecteur de fatigue et d'un freinage multicollision. Parmi les systèmes high-tech disponibles en option se trouvent le contrôle automatique de distance ACC, le système de

contrôle de l'environnement Front Assist avec fonction de freinage d'urgence en ville, l'alerte de franchissement de ligne Lane Assist ou encore la toute nouvelle génération de contrôle dynamique de châssis DCC (avec sélecteur de profil de conduite). Autre nouveauté à bord : un système audio de 400 Watt de Dynaudio spécialement mis au point pour cette série. Nouvelle option également au programme : le système Car-Net de transmission d'informations en ligne telles que le service de cartographie Google Earth™.



## La Golf GTD est équipée d'un tout nouveau moteur TDI

Le nouveau TDI 2.0 est le groupe le plus puissant de la nouvelle famille de moteurs EA288

Baisse des émissions grâce à la commande variable des soupapes et au système de recyclage des gazes d'échappement à double circuit



**Wolfsburg/Munich, juin 2013.** Depuis 31 ans, la GTD est le véhicule express pour les trajets longue distance de la gamme Golf. Elle associe à merveille la puissance d'une voiture de sport à la consommation d'une citadine. Sur la base de la Golf septième génération, Volkswagen lance la nouvelle GTD sur le marché. Avec une puissance nominale de 135 kW / 184 ch (soit 14 ch de plus que sa devancière) disponible entre 3 500 et 4 000 tr/min, c'est la Golf turbo-diesel la plus puissante de tous les temps. Cette « GTI parmi les diesel » est emmenée par un tout nouveau TDI quatre cylindres de la série EA288, un moteur suralimenté à deux litres en position transversale avec injection directe Common Rail. Le couple moteur maximal de 380 Nm (30 Nm de plus que sur le modèle précédent) est disponible entre 1 750 et 3 250 tr/min. Le taux de compression du TDI est de 15,8:1.

**Une performance de voiture de course.** Le nouveau moteur de la Golf GTD lui permet de réaliser des performances extrêmement sportives : la Golf GTD, qui pèse seulement 1 377 kg dans la version de base, atteint grâce à un faible rapport poids/puissance de 7,5 kg/ch (conducteur compris) une vitesse de 100 km/h départ arrêté en 7,5 secondes et n'a également besoin que 7,5 secondes pour passer de 80 à 120 km/h (en cinquième vitesse). Sa vitesse de pointe culmine à 230 km/h. Pour comparaison, le modèle précédent nécessitait 8,1 secondes pour accélérer de 0 à 100 km/h, 8,0 secondes pour passer de 80 à 120 km et revendiquait une vitesse maximale de 222 km/h.

**Une consommation de citadine.** En version boîte 6 vitesses, le TDI équipé de série d'un système Start-Stop se contente de 4,2 l aux 100 km (émissions de CO<sub>2</sub> : 109 g/km). La Golf GTD consomme donc 0,9 l de moins que sa devancière et affiche une baisse d'émissions de CO<sub>2</sub> de 25 g/km. Également disponible en option avec une boîte séquentielle 6 vitesses à double embrayage (DSG), elle s'avère là aussi extrêmement efficace avec une consommation de 4,5 l/100 km (CO<sub>2</sub> : 119 g/km) contre 5,4 l/100 km pour le modèle précédent.

Un bref retour en arrière suffit pour illustrer pleinement l'efficacité de la Golf 184 ch : la première génération de la Golf BlueMotion a été lancée en 2007. À l'époque, la Golf de 105 ch (77 kW) consommait 4,5 l/100 km, valeur déjà célébrée alors comme une véritable sensation. Avec la nouvelle Golf GTD, Volkswagen introduit sur le marché une Golf de 79 ch plus puissante et de 40 km/h plus rapide et consommant pourtant 0,3 l de carburant en moins. Il s'agit là d'un progrès mesurable.

#### La technologie du nouveau TDI

**Gamme EA288.** Le moteur TDI installé dans la Golf GTD appartient à la nouvelle gamme EA288 de moteurs diesel à quatre cylindres, avec une cylindrée comprise entre 1,6 et 2,0 litres. La nouvelle GTD est équipée de la version la plus puissante du TDI 2.0. Le moteur efficace de la Golf sportive satisfait

aux valeurs seuil de la sévère norme Euro-6 sur les gaz d'échappement. En termes de construction, la dimension d'écartement des cylindres (88 mm) est le seul élément commun de la nouvelle gamme TDI avec les moteurs précédents. Afin de satisfaire à la complexité accrue des fonctions du moteur, Volkswagen a par ailleurs développé un tout nouveau logiciel pour la gestion moteur. Les principales nouvelles fonctionnalités du moteur de la GTD comprennent la commande variable des soupapes, le recyclage des gaz d'échappement (RGE) à double circuit, le refroidisseur d'air de suralimentation intégré au collecteur d'admission, le système Common-Rail fonctionnant dorénavant à 2 000 bar (au lieu de 1 800 bar) et un turbocompresseur adapté à la puissance accrue.

**Commande variable des soupapes.** La commande variable des soupapes au moyen d'un correcteur d'arbre à cames est le principal élément de réduction des émissions au niveau du moteur. Le concept mis en œuvre pour le moteur de la GTD permet notamment une compression hautement efficace pendant le démarrage à froid et la phase d'échauffement, une combustion à faible niveau d'émission avec d'excellents résultats en matière de NO<sub>x</sub> et de particules et un remplissage constamment bon jusque dans la plage de pleine charge.



**Système RGE à double circuit.** Le système de recyclage des gaz d'échappement (RGE) à double circuit contribue également de manière déterminante à réduire les émissions. Il se compose d'un système RGE à basse pression refroidi (RGE-BP) du côté des gaz d'échappement et d'un système RGE à haute pression non refroidi (RGE-HP) du côté de l'admission. En effet, les exigences de la norme Euro-6 sur les gaz d'échappement sont si sévères qu'une réduction significative des émissions directement après chaque démarrage à froid est indispensable. Cette fonction incombe en premier lieu au système RGE à haute pression non refroidi. Il améliore le comportement de combustion grâce à la température d'admission plus élevée et assure ainsi, grâce à une température également accrue des gaz d'échappement, une réaction plus rapide des catalyseurs. Résultat : des émissions brutes d'hydrocarbures (HC) et des émissions de  $\text{NO}_x$  faibles.

De plus, l'ajout de gaz d'échappement non refroidis (RGE-HP) lors de la conduite en sous-régime permet d'éviter le refroidissement des gaz d'échappement recyclés même lorsque le moteur est chaud. Le système RGE-BP joue quant à lui ses atouts dans les autres modes d'exploitation jusque dans la plage de pleine charge afin de garantir une réduction hautement efficace des  $\text{NO}_x$  y compris en présence d'exigences de charges élevées.

L'approvisionnement du RGE-HP s'effectue au moyen d'une bride intégrée sur le collecteur d'échappement. La bride transmet les gaz d'échappement via un passage de gaz dans la culasse vers la soupape de RGE-HP fixée sur la caisse d'échappement du refroidisseur d'air de suralimentation intégré au collecteur d'admission. Grâce à cette disposition directe des composants, les conduites de RGE utilisées jusqu'à présent sont devenues superflues, ce qui permet de réagir plus rapidement aux modifications des valeurs théoriques dans la plage de charge partielle.

**Injection Common Rail.** Le nouveau moteur de la Golf GTD fonctionne avec un système Common Rail de Bosch. La pression de système fournie ici par une pompe à haute pression est dorénavant de 2 000 bar, ce qui correspond à une augmentation de 200 bar par rapport aux moteurs Euro-5 de la gamme. Cela a notamment permis de raccourcir la durée d'injection et de concevoir une combustion plus flexible. Le dosage des quantités injectées est assuré par des injecteurs à soupape de commande magnétique perfectionnés et dont la réactivité est considérablement plus rapide que celle de leurs devanciers. Un volume de carburant supplémentaire sous la forme d'un mini-rail dans le corps d'injecteur réduit par ailleurs les ondes de pression au niveau de l'aiguille d'injection, ce qui influence positivement la stabilité des quantités injectées. L'aiguille d'injection utilisée ici permet par ailleurs de réduire les émissions de CO<sub>2</sub> et de HC. Tout comme l'injecteur optimisé, le gicleur amélioré optimise la compatibilité RGE, ce qui réduit encore davantage les émissions de NO<sub>x</sub>.

**Système sophistiqué d'épuration des gaz.** Afin de garantir le respect de la norme Euro-6 sur les gaz d'échappement, la Golf GTD est équipée d'un catalyseur à stockage des NO<sub>x</sub> en amont du filtre à particules. Le système d'échappement est par ailleurs pourvu de deux sondes lambda. La première assure le réglage des modes d'exploitation à air réduit pour le catalyseur à stockage des NO<sub>x</sub> et constitue la grandeur d'entrée du modèle intégré à l'appareil de commande du moteur chargé de déterminer les émissions de NO<sub>x</sub> et de suie du moteur. La deuxième sonde lambda permet de déterminer l'état de chargement et de vieillissement du catalyseur à stockage des NO<sub>x</sub>. Trois sondes de température également intégrées au système d'échappement constituent quant à elles la grandeur d'entrée du réglage des modes d'exploitation régénératifs et des températures des gaz d'échappement.

**Arbres d'équilibrage pour le moteur GTD.** En plus d'être extrêmement peu polluant, sobre et fort en couple, le nouveau moteur diesel de la Golf GTD se démarque par son caractère civilisé. Deux arbres d'équilibrage logés dans des paliers à roulement éliminent les forces libres inhérentes aux moteurs à pistons alternatifs.



## La Golf GTD possède le même dynamisme de conduite que la GTI

La nouvelle direction progressive permet d'associer confort et sportivité

La fonction de conduite dynamique XDS+ assure un comportement routier souverain dans les virages



**Wolfsburg/Munich, juin 2013.** Tout comme la nouvelle Golf GTI, la GTD est proposée de série avec un châssis Sport entièrement repensé et techniquement modifié (abaissé de 15 mm). À l'avant, un essieu McPherson assure une tenue de cap d'une grande précision. À l'arrière, la GTD est équipée d'un essieu modulaire Performance. Équipée de série de la fonction de conduite dynamique perfectionnée XDS+ et de la nouvelle direction progressive, la nouvelle Golf GTD fait preuve d'une maniabilité extrêmement souveraine. Parallèlement à la nouvelle génération de contrôle dynamique de châssis DCC, le pack « Sport et Son » (avec sélecteur de profil de conduite, Soundaktor et étriers rouges) comprend par ailleurs un châssis Sport encore plus dynamique.

**Conduite dynamique.** Grâce à démultiplication de direction directe, le comportement de direction est désormais sensiblement plus dynamique que sur le modèle précédent. Les vitesses maximales en virage ont pu être perfectionnées grâce à un réglage plus neutre du châssis et à l'optimisation du système XDS+. Grâce au processus innovateur de tous les composants du châssis jusque dans les vitesses de pointe, le comportement routier neutre dans les virages s'accompagne d'une excellente tenue de route. Cette stabilité se ressent particulièrement lors des changements de voie ou de charge. L'équipe chargée de l'étude de la nouvelle Golf GTD a par ailleurs apporté un soin particulier à ce que le châssis réagisse de manière harmonieuse et prévoyante.



**Confort de conduite.** Parallèlement au dynamisme de conduite, le confort de suspension a lui aussi été optimisé par rapport au modèle précédent. Les petites et grandes irrégularités de la chaussée sont absorbées de manière optimale. Le confort de la nouvelle Golf GTD démontre qu'un comportement routier sportif ne s'achète pas nécessairement au détriment du confort. Le très large éventail de qualités de conduite de la Golf (comportement routier direct, neutre et stable jusque dans les valeurs seuils et grand confort) lui confèrent un équilibre exceptionnel.

**XDS+.** Le blocage de différentiel XDS, installé pour la première fois dans la Golf VI, a été perfectionné pour la nouvelle Golf GTD (et GTI) et rebaptisé XDS+. Techniquement, le blocage électronique de différentiel XDS+ est une fonction de conduite dynamique intégrée au correcteur de trajectoire électronique ESC. XDS+ élargit les fonctions XDS du modèle précédent à tous les comportements routiers sans freinage. Le nouveau système accroît l'agilité du véhicule et réduit l'angle de direction nécessaire grâce à des interventions ciblées sur les freins au niveau des roues intérieures des deux essieux. XDS+ agit par ailleurs sur toutes les coefficients de frottement de la route. La précision du comportement routier augmente même sur la neige. Les propriétés existantes du XDS, notamment la réduction considérable des sous-virages et la traction accrue, ont également été perfectionnées.

**ESC Sport.** Dans la nouvelle Golf GTD, Volkswagen propose la fonction « ESC Sport » pour les conducteurs particulièrement expérimentés. Le système est activé par une commande à deux niveaux située sur la console centrale. Si le conducteur appuie une fois brièvement sur la touche, il désactive la fonction ASR (régulation d'antipatinage à la traction). Une pression de plus de trois secondes permet de mettre le système Electronic Stability Control (ESP) en mode « ESP Sport ». Sur les trajets très rapides et sinueux, comme sur circuit, l'ESP réagit par conséquent plus tardivement, gratifiant le véhicule d'une agilité encore plus grande. Pour la première fois, l'ESC peut être activé et désactivé dans le menu CAR en guise d'alternative à la touche de commande dans la console centrale.

**Direction progressive.** La nouvelle direction progressive de la Golf GTD permet au conducteur de réduire l'amplitude des mouvements nécessaires pour braquer les roues dans un rayon donné. Les mains doivent donc changer moins souvent de position dans les lacets serrés. La direction progressive permet d'atteindre un braquage complet à 2,1 tours de volant (380°), contre 2,75 (500°) sur les Golf moins puissantes équipées d'une direction standard. En effet, les directions traditionnelles fonctionnent avec un rapport de démultiplication constant. La nouvelle direction de la Golf GTD, en revanche, utilise un rapport de démultiplication progressif qui facilite grandement l'effort de braquage pour changer

de file ou se garer. Sur les routes de campagne sinueuses et lors des changements de direction, le conducteur ressentira un supplément de dynamisme en raison de la démultiplication plus directe.

La direction progressive se distingue principalement par la denture variable de la crémaillère, ainsi que par un moteur électrique plus puissant. Contrairement à ce qui passe pour une démultiplication de direction constante, qui représente toujours un compromis entre dynamisme et confort, la denture de la crémaillère est modifiée sensiblement par la course de direction, ce qui entraîne une conduite plus précise et plus détendue dans la zone centrale jusqu'à une vitesse élevée. Le faible angle de direction assure une manœuvrabilité et un plaisir de conduite accrus sur les routes sinueuses. À faible vitesse, par exemple en ville ou en stationnement en revanche, l'angle de direction plus faible de la Golf GTD accroît la manœuvrabilité de cette dernière, ce qui représente un gain de confort non négligeable.

**Contrôle dynamique de châssis DCC.** La Golf GTD est équipée du contrôle dynamique de châssis DCC deuxième génération. Le système spécialement adapté à la nouvelle GTD dispose des trois modes de conduite « Comfort », « Normal » et « Sport », désormais regroupés au sein de la fonction « Sélection du profil de conduite » et accessibles via l'écran tactile de la console centrale. La fonction DCC permet d'utiliser le véhicule en mode « Normal », mais aussi en mode « Comfort », lequel est plus

orienté vers le confort mais néanmoins plus dynamique que sur les modèles Golf moins puissants. Le mode « Sport », quant à lui, confère au véhicule un comportement routier particulièrement dynamique. En mode « Individuel », le mode DCC peut même être rattaché à d'autres caractéristiques de profil de conduite.

Volkswagen a perfectionné et peaufiné l'algorithme de régulation utilisé par le système DCC pour piloter les soupapes d'amortisseur et les caractéristiques de suspension. Le DCC utilise pour cela les signaux d'entrée des capteurs de débattement de roue et d'accélération ainsi que les informations de bus en provenance du système de multiplexage, la force d'amortissement optimale étant calculée et mise à disposition en fonction de la situation rencontrée. Les efforts d'amortissement sont par ailleurs réglés individuellement pour chacune des quatre roues. Les soupapes de réglage des amortisseurs et le réglage de la dynamique transversale ont été modifiés pour améliorer encore davantage leur capacité de réponse.



## D'extérieur, la GTD et la GTI se ressemblent comme deux jumelles – à quelques détails près

Lignes précises, proportions bien dosées, partie avant affirmée

Les roues de la GTD ont été conçues spécialement pour la sportive diesel

Volkswagen Golf TDI BlueMotion (à gauche), Volkswagen Golf TGI BlueMotion (au milieu, en haut), Volkswagen Golf GTD (au milieu, en bas), Volkswagen Golf GTI (à droite)



**Wolfsburg/Munich, juin 2013.** La nouvelle Golf GTD a été conçue sur la base de la nouvelle plateforme modulaire (MQB). Cette abréviation désigne une structure de construction totalement nouvelle de la Golf (et de nombreux autres modèles Volkswagen). Cette nouvelle construction est ressentie par les designers de l'entreprise comme une véritable bénédiction, car elle leur permet de mettre en œuvre des proportions de véhicule encore jamais réalisées jusqu'à présent. La Golf GTD en est un parfait exemple.

**Des proportions plus dynamiques.** L'empattement de la nouvelle Golf GTD a été rallongé de 53 mm à 2 631 mm par rapport au modèle précédent, tandis que le porte-à-faux avant a été raccourci de 12 mm. Parallèlement, le montant de pare-brise a été « déplacé » vers l'arrière, ce qui a permis de rallonger le capot moteur et de reculer visuellement l'ensemble de l'habitacle. Grâce à cet effet « cab-backward », la Golf GTD évoque davantage l'univers du haut de gamme que le segment des compactes. La hauteur du véhicule a par ailleurs été réduite de 27 mm à 1 442 mm, tandis que sa longueur a augmenté de 55 mm à 4 268 mm et sa largeur de 13 mm à 1 799 mm. De nombreuses valeurs qui ont entraîné une conséquence de taille : les proportions de la nouvelle Golf GTD sont désormais incontestablement plus dynamiques.

Volkswagen Golf GTI (à gauche), Volkswagen Golf TGI BlueMotion (derrière, au milieu), Volkswagen Golf TDI BlueMotion (derrière, à droite), Volkswagen Golf GTD (devant)

D'extérieur, la Golf GTD et la nouvelle GTI se ressemblent comme deux jumelles, à quelques nuances près. La GTI se distingue de la GTD par un liseré rouge (chromé sur la GTD) dans la grille de calandre qui se prolonge jusque dans les phares. À l'arrière, la GTD est reconnaissable par ses sorties d'échappement (chromées) positionnées toutes les deux à gauche, tandis que la GTI est pourvue d'une sortie d'échappement à gauche et d'une à droite. De côté, les deux voitures de sport se distinguent l'une de l'autre par leurs roues en alliage léger. De série, la Golf GTD est exclusivement équipée de nouvelles roues 17" au design « Curitiba ». Les nouvelles roues 18" de type « Nogaro » et les roues 19" de type « Santiago » (également proposées pour la GTI) sont disponibles en option.

Parmi les éléments caractéristiques des deux modèles, on peut citer les prises d'air supplémentaires sur le becquet avant, la structure en nid-d'abeilles des grilles d'entrée d'air, les phares antibrouillard verticaux, les phares xénon à la signature lumineuse unique et le becquet arrière plus volumineux.

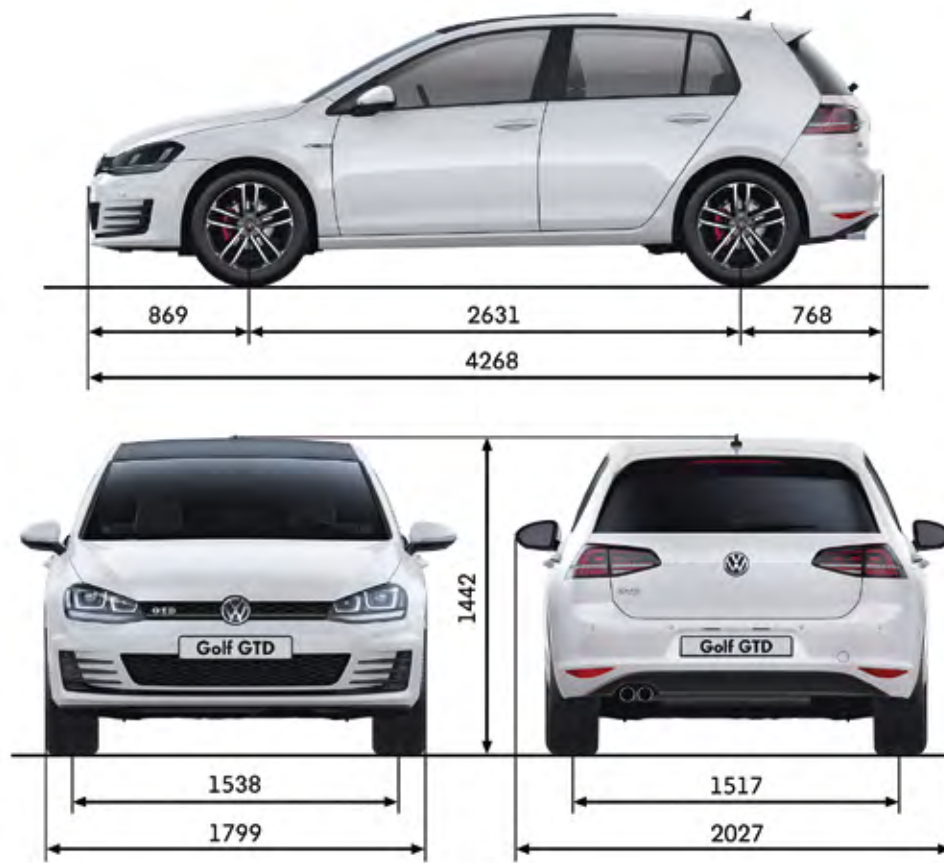
**La partie avant en détail.** À l'avant, outre les antibrouillards à LED adaptés spécialement pour la GTD et disponibles en option, on note immédiatement un élément visuel fort et emblématique du style GTD : le liseré chromé à l'intérieur de la grille de calandre. Sur la Golf GTD nouvelle génération, le liseré borde le dessous de la grille de calandre, mais déborde ensuite à gauche et à droite jusque

dans les boîtiers des phares bi-xénon de série. Il traverse l'avant du véhicule de part en part et forme un élément horizontal parallèle au capot avant et au pare-chocs.

Dans la partie inférieure du bouclier, sous la lamelle dans la couleur de la carrosserie, la prise d'air noire (avec grille en structure à nid-d'abeilles) n'est plus entourée par une zone noire, mais par des surfaces dans la couleur de la carrosserie. La prise d'air est ainsi mieux mise en valeur et les trois lamelles aérodynamiques latérales noires brillantes sous les phares se détachent plus clairement à l'avant. Hérité du sport automobile, le splitter noir, sur le rebord inférieur du becquet avant, s'intègre harmonieusement aux lignes de la carrosserie, tracées avec précision.

**La silhouette en détail.** De profil, la nouvelle GTD, qui est la Golf diesel plus sportive de tous les temps, se distingue facilement grâce à son toit qui paraît encore plus allongé en raison de son becquet arrière agrandi et de ses roues en alliage léger spécialement conçues pour la GTD. Même de profil, les contours lumineux des feux diurnes à LED (en option) et des feux arrière à LED de série se remarquent.

La nouvelle Golf GTD se caractérise en outre par le dynamisme de ses nouvelles proportions et la précision inégalée de son design. La ligne de caractère, bien visible et très prononcée, a été intégrée



sous les poignées des portes. Uniquement interrompue par les passages de roue, elle enveloppe la carrosserie et se retrouve dans le liseré chromé de la grille de calandre et des phares ainsi qu'à l'arrière dans le bandeau blanc des feux arrière à technologie LED. Cette ligne abaisse encore davantage le centre de gravité visuel et confère, en association avec le châssis Sport de série, une assise plus large à la GTD. Autre élément marquant, la nouvelle ligne latérale, juste sous les vitres, part des phares avant, passe sous les rétroviseurs ancrés sur la ligne et s'étire jusqu'à l'extrémité des fenêtres latérales arrière. Elle souligne à la perfection les proportions premiums de la Golf.

Un autre élément caractéristique de la silhouette de la Golf GTD est son montant de custode. Sur la version précédente, il était encore interrompu par la ligne de caractère. Ce n'est plus le cas sur la nouvelle Golf GTD puisqu'il apparaît sous la forme d'une surface homogène depuis le toit jusqu'au passage de roue arrière. Arrivée juste au-dessus du passage de roue, la ligne de caractère englobe plus fortement toute la largeur de la voiture. Vue de l'arrière ou de trois quarts arrière, la nouvelle Golf GTD semble ainsi plus massive et plus puissante. Pour la première fois, en plus des insignes GTD à l'avant et à l'arrière, la Volkswagen sportive arbore des plaquettes ornées des lettres GTD sur les ailes avant, à hauteur de la ligne de caractère.



**La partie arrière en détail.** Ici, c'est le nouveau spoiler de toit qui a été redessiné. Beaucoup plus généreusement dimensionné par rapport aux Golf moins puissantes, il se fond dans la ligne du hayon et de la carrosserie. Le becquet de la couleur du véhicule s'inscrit dans la continuité visuelle des éléments noirs aérodynamiques du hayon. À l'arrière, le diffuseur est également noir, tout comme les éléments aérodynamiques et le « splitter » avant.



## La Golf GTD efface toutes les barrières de classe en termes de confort et de qualité

L'intérieur de la Golf GTD offre plus d'espace grâce à un empattement accru  
Pour la première fois, le revêtement classique à carreaux des sièges Sport GTD est associé à de l'alcantara





**Wolfsburg/Munich, juin 2013.** En matière d'intérieur, l'une des principales caractéristiques de la Golf GTD est que comme pour les générations précédentes, tout y est parfaitement à sa place. Il suffit d'ouvrir la porte, de prendre place sur le siège sport de série, d'effectuer les réglages nécessaires, de régler le volant sport en hauteur et en longueur, de boucler sa ceinture, d'allumer le moteur, de poser la main sur le levier de vitesses au design balle de golf (boîte manuelle) et c'est parti.

**Ergonomie optimisée grâce à la plateforme modulaire transversale MQB.** Le poste de conduite offre bien plus d'espace et une ergonomie encore améliorée. Les personnes de grande taille apprécieront le fait que le siège a été reculé de 20 mm. La plage de réglage de la direction a également été adaptée en ce sens.

La plateforme modulaire transversale MQB a permis d'optimiser les distances entre pédales. Ainsi, l'espace entre la pédale de frein et la pédale d'accélérateur s'est élargi de 16 mm. Autre amélioration ergonomique : par rapport à la génération précédente, Volkswagen a relevé la position du levier de vitesses de 20 mm pour que le pommeau tombe parfaitement sous la main.

**Association des carreaux légendaires à l'alcantara.** Les carreaux légendaires étaient déjà présents dans la première GTI et la première GTD. Le motif « Jacky » du modèle précédent a été modifié et rebaptisé « Clark ». Bien entendu, les carreaux sont toujours de mise. Les sièges Sport de qualité possèdent des qualités ergonomiques particulièrement exceptionnelles. Les sièges avant sont également réglables en hauteur et dotés d'un soutien lombaire à réglage manuel de série. Les surpiqûres gris clair offrent un contraste dynamique, tandis que le ciel de pavillon noir, comme toujours sur les GTD, souligne la touche sportive de l'habitacle.

Bien entendu, le volant cuir multifonction de série est rehaussé de coutures contrastantes, tout comme le soufflet du levier de vitesses. Les applications de la planche de bord sont de coloris « Checkered Black », de même que les inserts décoratifs dans les habillages de porte et la console centrale. Avec son écran couleur et le graphisme spécifique de ses instruments, le combiné d'instrumentation affirme une personnalité bien à part. Visuellement, l'intérieur de la GTD se distingue par un éclairage d'ambiance (intégré dans les baguettes décoratives des portes avant), un pédalier et un repose-pied (à gauche) en acier inox brossé, des seuils de porte avec applications inox à l'avant et un éclairage d'ambiance intégré.

**La qualité et la noblesse de l'habitacle effacent toutes les barrières de classe.** Le nouveau concept de base de l'habitacle de la Golf, entièrement revu pour cette septième génération, confère un caractère sportif de qualité à la Golf GTD : élément particulièrement notable, la console centrale, tournée vers le conducteur, évoque davantage l'univers du haut de gamme que le segment des compactes. Au centre de la console centrale, sous le commutateur de feux de détresse, se trouve l'écran tactile d'info-divertissement au format allant de cinq pouces (de série) à huit pouces, entouré des touches de menu et des boutons tournants. Pour la première fois, Volkswagen a choisi ici (en option) une génération d'écrans tactiles à capteurs de proximité commandés par des gestes de balayage et de zoom (comme ceux utilisés sur les Smartphones).

Sous le module d'info-divertissement se trouve la climatisation automatique 2 zones (Climatronic) clairement structurée, de série sur la Golf GTD. Au-dessous, la zone inférieure de la console centrale s'étend d'un seul tenant jusqu'à l'accoudoir central. Le conducteur trouvera à sa droite les touches du nouveau frein de stationnement électronique et de la fonction Auto Hold, à côté desquelles se trouve un casier de rangement verrouillable avec interfaces multimédia (AUX-IN, USB et Apple en option) intégrées. Le casier est suffisamment grand pour y insérer un Smartphone.

Un espace de rangement supplémentaire se trouve sous l'accoudoir central de série, réglable sur 100 mm en longueur et sur cinq niveaux en hauteur. Cet espace de rangement a de la réserve. Pour la première fois, Volkswagen propose ici un couplage d'antenne inductive en association avec l'interface de téléphone portable « Comfort ». Le portable se place dans une baie universelle à l'intérieur de l'espace de rangement, l'antenne du portable étant captée de manière inductive et couplée à l'antenne extérieure du véhicule. Les applications décoratives des habillages de porte de la Golf GTD sont pourvues d'un liseré lumineux faisant partie intégrante de l'éclairage d'ambiance de série.

**Plus de place dans la longueur.** Malgré son dynamisme, la Golf GTD est bien plus qu'une simple voiture de sport : c'est un véritable multi-talent. Elle est par exemple une voiture de fonction idéale toute l'année. En effet, l'étoffement des dimensions de la carrosserie en longueur et largeur, l'empattement plus long, l'optimisation des voies et le pack modifié par la plateforme modulaire MQB ont des répercussions positives sur l'habitabilité à bord, l'habitacle offrant 14 mm de plus dans la longueur (1 750 mm). Un confort dont profitent les passagers arrière de la Golf GTD quatre portes disponible en option puisqu'ils bénéficient d'un espace aux genoux augmenté de 15 mm. À l'avant, l'espace aux épaules a gagné 31 mm pour atteindre 1 420 mm. La largeur aux coudes a progressé de 22 mm à 1 469 mm. A l'arrière, l'espace aux épaules s'est élargi de 31 mm et la largeur aux coudes de

20 mm. Le dossier de banquette asymétrique (3/5 – 2/5) est par ailleurs rabattable de série. Une fois rabattu, le dossier libère une surface de chargement de 1 558 mm de long. La Golf GTD est dotée de série d'une trappe à skis au milieu du dossier arrière. L'habitabilité fantastique de la nouvelle Golf se traduit par de nombreuses améliorations. Le volume du coffre, par exemple, gagne 30 litres pour atteindre 380 litres, et le plancher variable peut être abaissé de 100 mm.



## Phares bi-xénon et direction progressive de série

La Golf GTD est équipée de série d'un châssis Sport et de roues spécifiques 17"

Climatisation automatique, lecteur CD/radio à écran tactile et volant multifonction de série



**Wolfsburg/Munich, juin 2013.** Avec ses équipements de série tels que sa nouvelle direction progressive, son freinage multicollision, son détecteur de fatigue, ses phares bi-xénon, son système radio-CD à écran tactile et sa climatisation automatique (Climatronic), la nouvelle Golf GTD fait partie de véhicules les mieux équipés de sa catégorie. De nombreux autres détails spécifiques GT font par ailleurs de la Golf GTD (tout comme de la Golf GTI) une véritable icône sportive.

#### Équipements extérieurs

À l'extérieur, l'équipement spécifique de la GTD comprend notamment un châssis Sport (carrosserie abaissée de 15 mm), la nouvelle direction progressive, des phares bi-xénon avec phares de direction, un éclairage de plaque à technologie LED, des feux arrière rouge foncé à LED, des grille d'entrée d'air en structure nid-d'abeilles caractéristique de la GTD et de la GTI, un spoiler de toit de la couleur du véhicule avec des éléments latéraux aérodynamiques (noir brillant), les pare-chocs spécifiques de la GTD, la fonction ParkPilot (avertissements sonores et visuels), un contrôle de pression des pneus, des logos GTD sur les ailes avant (au niveau des montant de pare-brise) ainsi que deux sorties d'échappement chromées. Sur le plan électronique, la Golf GTD est par ailleurs équipée de fonctions telles que le blocage de différentiel électronique perfectionné XDS+.

**Coloris et jantes.** La nouvelle Golf GTD est disponible de série dans les coloris caractéristiques de cette série « Rouge Tornado », « Noir » et « Pure White ». Elle est par ailleurs disponible en option dans les sept coloris métalliques ou nacrés « Carbon Steel Grey Metallic », « Reflexsilber Metallic », « Tungsten Silver Metallic », « Limestone Grey Metallic », « Night Blue Metallic », « Deep Black nacré » et « Oryx White nacré ».

Volkswagen a totalement repensé pour la Golf GTD les nouvelles jantes de série « Curitiba ». Les roues de 17" sont chaussées de pneumatiques aux dimensions 225/45. Les jantes sont également disponibles en option en alliage léger 18" de type « Nogaro » ou encore en alliage léger 19" de type « Santiago ».

#### Équipements intérieurs.

**Volant sport et pommeau de levier de vitesses en forme de balle de golf.** Outre de nombreux équipements de série tels que la climatisation automatique (Climatronic), le détecteur de fatigue et le système radio « Composition Touch », plusieurs détails spécifiques caractérisent l'intérieur de la GTD, parmi lesquels un pommeau de levier de vitesses spécial (inspiré une nouvelle fois d'une balle de golf pour les boîtes manuelles) ou encore le volant sport en cuir personnalisé. Pourvu d'un méplat dans sa

partie inférieure, le volant à trois branches métallisées et caches noirs brillants offre une excellente prise en main. Les deux branches horizontales arborent des commandes multifonctions de série.

**Instruments et éclairage d'ambiance.** Avec son écran couleur et son graphisme spécifique, le combiné d'instrumentation affirme la personnalité bien à part de la GTD et rappelle l'univers des chronographes de luxe. L'intérieur de la GTD se distingue par un éclairage d'ambiance, des baguettes décoratives et caches spécifiques (baguettes décoratives avec éclairage d'ambiance dans les portes avant), un pédalier et un repose-pied (à gauche) en acier inox brossé, des seuils de porte avec applications inox à l'avant et un éclairage d'ambiance intégré.

**Sièges classiques désormais disponibles en alcantara.** Autre élément caractéristique de la GTD : les sièges sport aux carreaux légendaires. Le motif « Jacky » du modèle précédent a été modifié et rebaptisé « Clark ». Bien entendu, les carreaux sont toujours de mise. Mais pour la première fois, les sièges sport au design « Clark » sont disponibles avec joues latérales et appuie-tête en alcantara. Les sièges et habillages de porte sont par ailleurs disponibles en version cuir « Vienna ». D'une manière générale, les sièges avant sont également réglables en hauteur et dotés d'un soutien lombaire à réglage manuel. Le siège du conducteur est également disponible en option avec réglage électronique.



Les surpiqûres gris clair des sièges offrent un contraste intéressant, tandis que le ciel de pavillon noir souligne la touche sportive de l'habitacle de la GTD.

#### **Options supplémentaires**

La Golf GTD peut par ailleurs être personnalisée en repoussant les limites à l'extrême.

Liste des équipements spéciaux par ordre alphabétique :

- › Affichage multifonction « Plus ».
- › Airbags latéraux et prétensionneurs de ceinture à l'arrière.
- › Alarme antivol « Plus ».
- › Alerte de franchissement de ligne Lane Assist.
- › Caméra de recul Rear Assist.
- › Car-Net (transmission directe des informations en ligne à la Golf GTD, comprenant notamment la navigation avec recherche de destination particulière, service de cartographie Google-Earth™ et Google Street View™, informations routières en ligne.
- › Chauffage auxiliaire.

- › Commande vocale.
- › Contrôle dynamique de châssis DCC avec sélecteur de profil de conduite.
- › Dispositif d'attelage (pivotant).
- › Extincteur.
- › Fonction de navigation « Discover Media » pour Radio Composition Media.
- › Interfaces de téléphone portable « Comfort » et « Premium » et téléphone portable Nokia Asha 300.
- › MEDIA-IN avec câble adaptateur iPod/iPhone.
- › MEDIA-IN avec câble adaptateur iPod/iPhone et prise de chargement USB.
- › Pack d'assistance à la conduite (comprenant notamment ACC, Front-Assist, fonction de freinage d'urgence en ville, alarme antivol, Dynamic Light Assist, commutation automatique des feux de route, fonction d'arrêt du véhicule (DSG), limiteur de vitesse, rétroviseur intérieur avec dispositif anti-éblouissement automatique, phares dynamiques à éclairage directionnel, capteur de pluie, Lane Assist.

- › Pack « Éclairage et visibilité » (avec commutation automatique des feux de route, fonctions « Coming Home » et « Leaving Home », rétroviseur intérieur avec dispositif anti-éblouissement automatique et capteur de pluie).
- › Pack Sport & Son (notamment avec roues en alliage léger 18" « Nogaro », sélecteur de profil de conduite, étriers rouges, Soundaktor, amortissement plus ferme).
- › Pack rétroviseurs (avec rétroviseurs extérieurs rabattables, éclairage de proximité et abaissement du rétroviseur extérieur côté passager).
- › Pare-brise chauffant sans fil et filtrant la lumière infrarouge.
- › Phares antibrouillard à technologie LED.
- › Pneus d'hiver 16" et 17".
- › Portes arrière (y compris lève-vitres électriques à l'arrière).
- › Protection proactive des occupants.
- › Radio « Composition Colour ».
- › Radio « Composition Media ».
- › Réception radio numérique DAB+.
- › Reconnaissance des panneaux de signalisation.



- › Réglage des feux de route Light Assist.
- › Réglage dynamique des feux de route Dynamic Light Assist.
- › Régulateur automatique de vitesse
- › Régulateur de vitesse adaptatif ACC avec Front Assist et fonction de freinage d'urgence en ville.
- › Rétroviseurs extérieurs rabattables avec éclairage de proximité et abaissement du rétroviseur extérieur côté passager.
- › Roues/pneumatiques 18" et 19".
- › Sélection du profil de conduite.
- › Sellerie cuir « Vienna ».
- › Siège conducteur à réglage électrique.
- › Système audio DYNAUDIO Excite.
- › Système d'aide au stationnement Park Assist avec ParkPilot.
- › Système de navigation « Discover Pro ».
- › Système de verrouillage/démarrage sans clé Keyless Access.
- › Toit ouvrant panoramique.
- › Vitres latérales et lunette arrière teintées et absorbant jusqu'à 65 % de la lumière.



## Nouvelle fonction de freinage d'urgence en ville et sélecteur de profil de conduite

Les systèmes d'assistance innovants de la Golf GTD perfectionnent la sécurité

Nouvelle génération d'info-divertissement et nouveau système audio Dynaudio



**Wolfsburg/Munich, juin 2013.** La nouvelle Golf GTD est équipée de toute une multitude de systèmes d'assistance innovants et d'équipements tout confort disponibles de série ou en option. Le freinage multicollision, la direction progressive, le détecteur de fatigue et le blocage de différentiel électronique XDS+ perfectionné sont disponibles de série dans la Golf GTD, tandis que le système proactif de protection des occupants, le régulateur de vitesse adaptatif ACC + Front Assist avec freinage d'urgence en ville intégré, l'alerte de franchissement de ligne Lane Assist, la reconnaissance des panneaux de signalisation, la toute nouvelle génération de l'aide au stationnement ParkAssist et les fonctions d'éclairage automatisées Light Assist et Dynamic Light Assist sont disponibles en option. Viennent s'ajouter à ces équipements d'autres technologies novatrices telles que le sélecteur de profil de conduite avec jusqu'à 5 programmes (« Eco », « Sport », « Normal » et « Individuel » ainsi que « Comfort » en combinaison avec DCC), le frein de stationnement électronique et une nouvelle génération de systèmes d'information et de divertissement.

#### Systemes d'assistance : sécurité automatique

**Détecteur de fatigue.** Installé de série sur la Golf GTD, le détecteur de fatigue avertit le conducteur par un signal sonore de cinq secondes dès qu'il détecte une baisse de concentration et préconise une pause en affichant un message sur l'ordinateur de bord. Si le conducteur n'observe pas de pause

durant les quinze minutes qui suivent, l'alerte est réitérée. Au début de chaque trajet, le système analyse notamment le comportement caractéristique du conducteur. En route, le détecteur analyse en permanence les signaux tels que l'angle de direction. Si le système relève un écart par rapport au comportement enregistré au début du trajet, il envoie un avertissement visuel et acoustique.

**Freinage multicollision.** Autre nouveauté technologique disponible de série sur la Golf GTD : le freinage multicollision, récompensé par le plus grand club automobile allemand ADAC comme innovation en matière de sécurité. Le freinage multicollision freine automatiquement le véhicule accidenté afin de réduire l'énergie cinétique résiduelle dans une mesure significative. Le déclenchement du freinage multicollision est basé sur la détection d'un impact primaire par les capteurs d'airbag. La décélération du véhicule par le freinage multicollision est limitée par l'appareil de commande ESP à 0,6 g maximum. Cette valeur correspond au niveau de décélération du système Front Assist, ce qui permet de garantir la maîtrise de la voiture par le conducteur en cas de freinage automatique.

Le freinage multicollision peut à tout moment être « repris en main » par le conducteur. Ainsi, si ce dernier appuie sur l'accélérateur, il sera immédiatement désactivé. Le système automatique est également mis hors fonction si le conducteur procède lui-même à un freinage d'urgence impliquant

une décélération encore plus forte. Ce système d'assistance a été programmé pour freiner jusqu'à une vitesse résiduelle de 10 km/h. Cette vitesse est suffisante pour amener la voiture en lieu sûr après la manœuvre de freinage.

**Système proactif de protection des occupants.** Dès que le système proactif de protection des occupants détecte une situation potentiellement accidentogène (au travers, par exemple, d'un freinage à fond), les ceintures de sécurité du conducteur et du passager sont prétendues afin d'optimiser la protection apportée par le système d'airbags et de ceintures. En présence d'une situation extrêmement instable, telle qu'un violent survirage ou sous-virage avec intervention de l'ESP, les vitres latérales et le toit ouvrant panoramique sont presque entièrement fermés. En effet, dans ces conditions, les airbags de tête et les airbags latéraux peuvent en effet prendre appui contre les vitres et le toit pour déployer leur efficacité maximale.

**Régulateur de vitesse adaptatif ACC.** Le système utilise un capteur radar intégré à l'avant. Le conducteur peut programmer la vitesse souhaitée entre 30 et 160 km/h. L'ACC fonctionne avec boîte manuelle et une boîte DSG (boîte séquentielle à double embrayage). Sur les Golf GTD équipées d'une boîte DSG 6 vitesses, ACC freine confortablement derrière un véhicule en cours d'arrêt jusqu'à

s'immobiliser complètement. Après autorisation du conducteur, ACC redémarre automatiquement en association avec la boîte DSG. Le système ACC respecte la vitesse sélectionnée par le conducteur ainsi qu'une distance de sécurité définie. Il ralentit ou accélère automatiquement en conditions de trafic continu. Le comportement dynamique peut être varié en sélectionnant l'un des programmes de conduite ou un profil de conduite disponible en option.

**Système de reconnaissance de l'environnement Front Assist.** Front Assist utilise un capteur de radar intégré à l'avant pour surveiller en permanence la distance avec le véhicule qui précède. Front Assist soutient le conducteur dans les situations critiques en conditionnant le système de freinage et en sollicitant une réaction de la part du conducteur par un avertissement visuel et sonore puis par une impulsion de freinage. Si le conducteur freine trop faiblement, le système établit automatiquement la pression de freinage potentiellement requise pour éviter une collision. Si le conducteur n'intervient pas du tout sur la pédale de freinage, Front Assist ralentit le véhicule automatiquement pour donner plus de temps au conducteur pour réagir. De cette manière, le conducteur peut dans l'idéal éviter une collision, ou tout au moins réduire la vitesse d'impact. De plus, le système assiste le conducteur en l'informant s'il roule trop près du véhicule précédent. Le freinage d'urgence en ville fait partie intégrante du système Front Assist.

**Freinage d'urgence en ville.** Proposé pour la première fois sur la Golf nouvelle génération, le freinage d'urgence en ville est une extension du système Front Assist qui surveille par capteur radar l'espace situé devant le véhicule. Ce système fonctionne dans une plage de vitesse de 0 à 30 km/h. Si un risque de collision avec un véhicule à l'arrêt ou circulant devant la Golf survient sans qu'il y ait réaction du conducteur, le circuit de freinage est préconditionné comme pour le système Front Assist. En cas de besoin, le freinage d'urgence en ville effectue automatiquement un freinage d'urgence afin d'atténuer la gravité de l'accident. D'autre part, le système fournit toute la puissance de freinage nécessaire si le conducteur n'appuie pas suffisamment sur la pédale de frein. La fonction de freinage d'urgence en ville peut, dans le meilleur des cas, éviter à la dernière seconde une collision avec le véhicule le précédant.

**Lane Assist.** Fonctionnant à l'aide d'une caméra, cette alerte de franchissement de ligne intervient sur le volant et ajoute une fonction supplémentaire inaugurée sur la Golf GTD : le système de maintien actif dans la file. Sur demande, le système aide le conducteur en continu à rester sur la voie, contribuant ainsi à améliorer le confort de conduite. Si nécessaire, Lane Assist peut même intervenir sur le volant et redresser la direction dès que le conducteur commence à s'écarter de la voie sans mettre son clignotant ou à rouler par-dessus les marquages de la chaussée.



### Systèmes confort : la technique associe l'utile à l'agréable

**Direction progressive.** La nouvelle Golf GTD est équipée de série de la nouvelle direction progressive. Cette direction permet au conducteur de réduire l'amplitude des mouvements nécessaires pour braquer les roues dans un rayon donné. Les mains doivent donc changer moins souvent de position dans les lacets serrés. La direction progressive permet d'atteindre un braquage complet à 2,1 tours de volant (380°), contre 2,75 (500°) sur les Golf moins puissantes équipées d'une direction standard. En effet, les directions traditionnelles fonctionnent avec un rapport de démultiplication constant. La nouvelle direction de la Golf GTD, en revanche, utilise un rapport de démultiplication progressif qui facilite grandement l'effort de braquage pour changer de file ou se garer. Sur les routes de campagne sinueuses et lors des changements de direction, le conducteur ressentira un supplément de dynamisme en raison de la démultiplication plus directe.

La direction progressive se distingue principalement par la denture variable de la crémaillère, ainsi que par un moteur électrique plus puissant. Contrairement à ce qui passe pour une démultiplication de direction constante, qui représente toujours un compromis entre dynamisme et confort, la denture de la crémaillère est modifiée sensiblement par la course de direction, ce qui entraîne une conduite plus

précise et plus détendue dans la zone centrale jusqu'à une vitesse élevée. Le faible angle de direction assure une manœuvrabilité et un plaisir de conduite accrus sur les routes sinueuses. À faible vitesse, par exemple en ville ou en stationnement en revanche, l'angle de direction plus faible de la Golf GTD accroît la manœuvrabilité de cette dernière, ce qui représente un gain de confort non négligeable.

**XDS+.** Le blocage de différentiel XDS, installé pour la première fois dans la Golf VI, a été perfectionné pour la nouvelle Golf GTD et GTI et rebaptisé XDS+. Techniquement, le blocage électronique de différentiel XDS+ est une fonction de conduite dynamique intégrée au correcteur de trajectoire électronique ESC. XDS+ élargit les fonctions XDS du modèle précédent à tous les comportements routiers sans freinage. Le nouveau système accroît l'agilité du véhicule et réduit l'angle de direction nécessaire grâce à des interventions ciblées sur les freins au niveau des roues intérieures des deux essieux. XDS+ agit par ailleurs sur toutes les coefficients de frottement de la route. La précision du comportement routier augmente même sur la neige. Les propriétés existantes du XDS, notamment la réduction considérable des sous-virages et la traction accrue, ont également été perfectionnées.

**Frein de stationnement électrique.** Le levier de frein à main est remplacé dans la Golf nouvelle génération par un bouton de commande et une touche Auto Hold sur la console centrale. Le frein de

stationnement électrique présente de nombreux avantages : la suppression du levier de frein à main traditionnel libère de la place au niveau de la console centrale et le frein se desserre automatiquement au démarrage, ce qui facilite considérablement les démarrages en côte. Last but not least, la fonction Auto Hold empêche la Golf GTD de rouler de manière incontrôlée lorsqu'elle est à l'arrêt en la stoppant automatiquement. Cela rend les phases d'attente (aux feux rouges par exemple) plus confortables dans la mesure où la pédale de frein ne doit plus nécessairement être constamment maintenue en position enfoncée.

**DCC.** La Golf GTD est équipée du contrôle dynamique de châssis DCC deuxième génération. DCC dispose des trois modes de conduite « Comfort », « Normal » et « Sport », désormais regroupés au sein de la fonction Sélection du profil de conduite et accessibles via l'écran tactile de la console centrale. La fonction DCC spécialement adaptée à la GTD permet d'utiliser le véhicule en mode « Normal », mais aussi en mode « Comfort », plus orienté vers le confort mais néanmoins caractéristique de la GTD. Le mode « Sport », quant à lui, confère au véhicule un comportement routier particulièrement dynamique. En mode « Individuel », le mode DCC peut même être rattaché à d'autres caractéristiques de profil de conduite.

Volkswagen a perfectionné et peaufiné l'algorithme de régulation utilisé par le système DCC pour piloter les soupapes d'amortisseur et les caractéristiques de suspension. Le DCC utilise pour cela les signaux d'entrée des capteurs de débattement de roue et d'accélération ainsi que les informations de bus en provenance du système de multiplexage, la force d'amortissement optimale étant calculée et mise à disposition en fonction de la situation rencontrée. Les efforts d'amortissement sont par ailleurs réglés individuellement pour chacune des quatre roues.

Pour la première fois, la nouvelle génération du DCC permet de varier l'amortissement des contraintes et des pressions de manière entièrement indépendante y compris lors des manœuvres de dynamique transversale, ce qui représente un avantage considérable en matière d'optimisation du dynamisme de conduite. Les soupapes d'amortisseur ont été également modifiées pour améliorer encore davantage leur capacité de réponse.

**Sélection du profil de conduite.** Pour la première fois, la Golf GTD est disponible avec une sélection du profil de conduite. Quatre profils de conduite sont disponibles au total (et même cinq avec la régulation adaptative du châssis DCC) : « Eco », « Sport », « Normal » et « Individual », ainsi que « Comfort » avec DCC. Le profil de conduite « Eco » régit la gestion du moteur, la climatisation et





plusieurs autres organes auxiliaires en fonction des impératifs d'optimisation de la consommation. D'autre part, dans ce mode, les voitures dotées d'une boîte séquentielle à double embrayage DSG (en option) disposent d'une fonction croisière : si le conducteur relâche la pédale d'accélérateur, par exemple à l'approche d'un feu ou dans une pente légère, la DSG va se débrayer et le moteur tournera au ralenti. L'énergie cinétique de la Golf pourra ainsi être utilisée de manière optimale. En mode « Sport », en revanche, l'amortissement augmente, ce qui réduit encore davantage les mouvements de la carrosserie, et les réactions du moteur et les points de commutation de la boîte DSG sont encore plus dynamiques.

**Réglage dynamique des feux de route Dynamic Light Assist.** La caméra placée derrière le pare-brise permet d'analyser les voitures qui roulent devant la Golf dans les deux sens. Sur la base des données recueillies, les feux de route sont activés automatiquement à des vitesses supérieures à 60 km/h et restent allumés en permanence. Voici comment fonctionne Dynamic Light Assist : grâce à la caméra, les modules de feu de route des phares bi-xénon avec éclairage directionnel dynamique ne sont atténués que dans les zones où le système détecte un possible éblouissement des autres usagers de la route. Cette fonction est mise en œuvre par un obturateur pivotant placé entre le réflecteur xénon et la lentille. Associé au pivotement latéral du module et à la commande séparée du phare gauche et

du phare droit, cet obturateur permet de masquer partiellement la source lumineuse afin de ne pas éblouir le trafic arrivant en sens inverse.

**Réglage des feux de route Light Assist.** La Golf GTD dotée de phares sans éclairage directionnel dynamique peut être équipée du système Light Assist, la version de base de l'éclairage automatique. Light Assist analyse le trafic arrivant en sens contraire ou précédant le véhicule à l'aide de la caméra disposée dans le pare-brise et commande automatiquement l'allumage et l'extinction des feux de route à partir d'une vitesse de 60 km/h.

**Reconnaissance des panneaux de signalisation.** Sur la nouvelle Golf GTD, la reconnaissance des panneaux de signalisation est disponible en association avec un système de navigation, étant donné que les panneaux seront affichés en plus sur l'écran de la navigation active (carte et/ou pictogrammes). Si le système identifie des panneaux de limitation de vitesse ou d'interdiction de dépassement via la caméra intégrée au niveau du rétroviseur intérieur, il les affichera (jusqu'à trois) sur l'ordinateur de bord central et sur l'écran du système de navigation. Incluant également les mentions complémentaires, il présente les panneaux par ordre logique : le panneau le plus pertinent (par ex. « 130 » km/h) passe avant un panneau à validité temporaire (par ex. « 80 » km/h « par temps de pluie »). Si le capteur de

pluie enregistre des précipitations, le panneau de limitation portant la mention « par temps de pluie » devient pertinent et passe alors en première position.

**Système d'aide au stationnement Park Assist.** La toute nouvelle version du système d'aide au stationnement facilite non seulement le stationnement parallèle à la chaussée, mais aussi les manœuvres de stationnement arrière perpendiculairement à la chaussée. Park Assist 2.0 est désormais doté d'une fonction de freinage et de sortie de place. Le système s'active par simple pression sur une touche dans la console centrale et fonctionne jusqu'à une vitesse de 40 km/h. Le conducteur choisit de quel côté le véhicule doit être garé en actionnant le clignotant. Une fois que Park Assist a trouvé une place de stationnement suffisamment grande grâce aux capteurs à ultrasons (un espace de 40 cm à l'avant et à l'arrière est suffisant), la manœuvre de stationnement automatique peut commencer : il suffit pour cela d'engager la marche arrière et d'appuyer sur la pédale de frein ou d'accélérateur. La voiture se charge des manœuvres de stationnement en agissant sur le volant. Ce faisant, le conducteur est informé par des signaux sonores et par des informations visuelles sur l'écran multifonctions. De plus, le système peut freiner le véhicule activement en cas de menace de collision.

**Régulation climatique plus intelligente.** La climatisation Climatronic disponible de série sur la Golf GTD régule la température de l'habitacle de manière entièrement automatique avec 2 zones de température (séparées pour le conducteur et le passager avant). L'intensité de la climatisation peut être modulée à travers plusieurs profils (« Doux », « Moyen », « Intense »). La régulation automatique fonctionne à l'aide de différents capteurs, un capteur de soleil, un capteur de qualité d'air et un capteur d'humidité. Le capteur de soleil mesure l'intensité et la direction de l'ensoleillement. L'effet positif du pare-brise de confort climatique (optionnel) est pris en compte par la régulation. Grâce à l'analyse des informations livrées par le capteur de qualité de l'air, la Climatronic ferme le volet de recyclage de l'air ambiant dès que la teneur en oxyde d'azote et en monoxyde de carbone dans l'air dépasse un seuil défini.

**Pare-brise de confort climatique.** Le nouveau pare-brise de confort climatique combine les avantages du chauffage conventionnel à fils et du vitrage athermique. Les fils de chauffage ont été abandonnées, remplacés par une couche ultrafine à conductibilité électrique, pouvant être chauffée au cœur de l'assemblage des couches de vitrage. Pendant l'hiver, cette fonction empêche le pare-brise de s'embuer et accélère le dégivrage. En été, ce nouveau pare-brise limite la montée en température dans l'habitacle dans la mesure où la fine couche réfléchit une grande partie des rayons du soleil.

L'amélioration du confort climatique à bord se double d'un avantage pour l'environnement puisque la climatisation nécessite moins de puissance pour refroidir l'intérieur du véhicule. Parallèlement, la consommation de carburant diminue également.

**Toit coulissant/entrebâillant panoramique.** Le système de toit panoramique mis au point utilise un maximum de surface du toit. Il possède des fonctions de ventilation et d'ouverture optimales, n'altère pas la rigidité de la carrosserie de la Golf GTD et semble s'inscrire visuellement dans la continuité du pare-brise. La quantité de lumière entrant dans le véhicule en position fermée est supérieure de 33 pour cent à celle d'un toit coulissant/entrebâillant classique. Grâce au verre athermique teinté, 99 pour cent des rayons ultraviolets sont réfléchis, ainsi que 92 pour cent de la chaleur et 90 pour cent de la lumière.

#### Info-divertissement : écran tactile de série

**Systèmes de radio et radionavigation.** Volkswagen a entièrement repensé la nouvelle génération des systèmes de radio et radionavigation proposés sur la Golf GTD. Tous les systèmes sont désormais équipés d'un écran tactile de série. La nouvelle génération d'appareils existe en trois formats d'écran : 5 pouces, 5,8 pouces et 8 pouces. Volkswagen utilise pour la première fois des écrans dotés de capteurs

de proximité (à partir du format 5,8 pouces). Dès que le conducteur ou le passager avant approche la main de l'écran tactile, le système passe automatiquement du mode affichage au mode commande. Le mode affichage se caractérise par une présentation limitée à l'essentiel. En mode commande, en revanche, les éléments activables via l'écran tactile sont mis en évidence pour rendre l'interface d'utilisation encore plus intuitive. D'autre part, les écrans disposent d'une fonction permettant de faire défiler les listes ou de consulter les couvertures de CD de la médiathèque par simple balayage des doigts.

**Radio « Composition Touch » (5 pouces).** Le système Composition Touch est installé de série à bord de la Golf GTD. L'écran tactile est entouré du côté gauche et du côté droit de trois touches respectives donnant accès aux menus ou aux fonctions « Radio », « Media », « Car », « Setup », « Sound » et « Mute ». Le système de radio comporte également un lecteur de cartes SD, une prise AUX-IN et deux boutons de réglage (marche/arrêt, volume, silence, etc.). Dans cette configuration, le module de série comporte également une radio FM/AM, des haut-parleurs (à l'avant), une interface pour cartes SD et une prise AUX-IN.

**Radio « Composition Colour » (5 pouces).** Le modèle Composition Colour reprend les mêmes caractéristiques que le Composition Touch, auxquelles il ajoute un écran couleur, la radio FM/AM, des haut-parleurs avant/arrière et un lecteur de CD (compatible MP3). Le lecteur de CD (avec lecteur de cartes SD) est logé dans la boîte à gants.

**Radio « Composition Media » (5,8 pouces).** Le système de radio Composition Media est encore plus richement doté. Affichant une diagonale de 5,8 pouces, l'écran capacitif couleur est couplé à un capteur de proximité intégré sous l'écran. Il peut également être commandé par gestes de balayage et de zoom, tels que ceux utilisés sur les smartphones modernes. L'écran tactile est entouré de quatre touches de chaque côté : en plus des fonctions proposées sur les systèmes 5 pouces, elles donnent accès, selon le niveau de finition, aux options de menu « Phone » et « Voice » (commande vocale). Le Radio Composition Media ajoute à l'équipement du modèle Colour un pré-équipement téléphone optionnel (Bluetooth) et une interface USB. Les interfaces USB et AUX-IN sont intégrées dans un logement séparé sur la console centrale, devant le levier de vitesse. Ce logement permet également de ranger un téléphone portable.

**Fonction navigation « Discover Media » (5,8 pouces).** Le système radio Composition Media peut être complété par un module de navigation (Discover Media). L'équipement et les fonctions sont alors identiques à l'exception du système de navigation intégré avec cartes de l'Europe et deuxième lecteur de cartes SD. Le calculateur de navigation se trouve également dans la boîte à gants, avec le lecteur de CD et de cartes SD. La mise à jour gratuite des données de navigation en Europe pour trois ans est comprise dans le prix de tous les appareils intégrant le module de navigation.

**Système de radionavigation « Discover Pro » (8 pouces).** Le système de radionavigation haut de gamme équipé d'un écran tactile capacitif de 8 pouces est baptisé Discover Pro. Outre les fonctionnalités du modèle Discover Media, il inclut de série un lecteur DVD en remplacement du lecteur CD (audio et vidéo), la commande vocale élargie Premium (disponible en option comme version de base pour les modèles Composition Media et Discover Media), la navigation 3D et une mémoire flash de 64 Go. Un module de téléphonie UMTS est disponible en option. L'intégration de la base de données Compact Disc Database de Gracenote permet en plus de lire et de gérer les médias conformément aux dernières évolutions de la technologie. Last but not least, Discover Pro peut être utilisé comme borne Wi-Fi d'accès à Internet pour les appareils mobiles compatibles (Smartphones ou tablettes).

Jusqu'à présent, la connexion sans fil d'appareils multimédias (pour diffuser de la musique ou téléphoner) était possible uniquement par l'interface Bluetooth des systèmes d'info-divertissement. Dorénavant, c'est également possible par réseau local sans fil (WLAN). La Golf GTD est mise en réseau avec Internet via un module UMTS. Le transfert de données s'effectue au choix par l'intermédiaire d'un appareil mobile connecté ou par une carte SIM logée à l'intérieur du Discover Pro.

**Téléphone portable.** Volkswagen propose pour la Golf GTD les deux interfaces de téléphone portable « Comfort » et « Premium » ainsi qu'un Smartphone intégré à kit mains libres (« Nokia Asha 300 »). Les interfaces de téléphone portable « Comfort » et « Premium » peuvent être commandées avec les systèmes audio et de navigation « Composition Media » (« Comfort » uniquement), « Discover Media » et « Discover Pro ». L'interface « Comfort » peut être raccordée de manière inductive à l'antenne extérieure via un nouveau support de chargement intégré à la console centrale. Elle est équipée d'une fonction de recharge supplémentaire par port USB, d'une commande vocale et supporte l'intégration des contacts téléphoniques du carnet d'adresses à la liste des destinations du système de navigation. L'interface « Premium » renonce au raccordement à l'antenne extérieure via le support de chargement, mais elle est équipée d'un émetteur/récepteur GSM-/UMTS à lecteur de carte SIM et borne WiFi.

**Car-Net.** La fonction Car-Net est proposée sur la Golf GTD en combinaison avec le système de radionavigation Discover Pro et l'interface de téléphone portable « Premium ». Car-Net regroupe toute une gamme de nouveaux services mobiles en ligne. Cette fonction permet par exemple d'intégrer les toutes dernières informations routières en ligne au système de navigation dynamique et d'incorporer de programmer la navigation de manière à qu'elle tienne compte de tout un tas de points d'intérêt (POI) en ligne. Grâce à Google Street View, il est par ailleurs possible d'intégrer des panoramas 360° à la perspective de rue de l'écran ou encore d'afficher une représentation photo-réaliste de la carte à l'écran (Google Maps) sur la base du service de cartographie Google-EarthTM.

La mise en œuvre des informations routières en ligne est particulièrement innovatrice. Ces informations sont mises à disposition par le fournisseur de données INRIX. Un numéro d'identification de session (session-ID) est attribué dans cet objectif à la Golf GTD. Ce numéro permet l'échange d'informations entre le véhicule et le fournisseur d'accès : la Golf GTD émet sa position actuelle ou sa destination, suite à quoi INRIX envoie les informations routières correspondantes au véhicule. Les mises à jour sont plus rapides qu'avec TMC et TMCpro, et la densité des informations est plus importante. Les informations fournies sont mises à jour toutes les deux minutes en cours de guidage et toutes les trois minutes lorsque le guidage est désactivé. La densité accrue des informations est atteinte grâce aux profils de

déplacement des téléphones portables enregistrés chez INRIX. Ils permettent de définir la vitesse du flux routier et d'exploiter ces informations pour programmer activement la navigation.

**Système audio DYNAUDIO Excite.** Un nouveau système audio du spécialiste danois Dynaudio a été conçu spécialement pour la Golf et par conséquent aussi pour la GTD. Grâce à huit haut-parleurs haut de gamme complétés par un caisson de graves, à un amplificateur numérique DSP 10 canaux et à une puissance totale de 400 Watt, la GTD est une véritable salle de concert roulante. Quatre caractéristiques audio adaptées spécialement à l'habitacle de la Golf (« Authentic », « Dynamic », « Soft » et « Speech ») et quatre options d'écoute (« Conducteur », « Passager », « Tous occupants » et « Occupants arrière ») permettent de procéder à des réglages individuels du système.



---

## Les principaux aspects par ordre alphabétique

---

### **BOÎTE AUTOMATIQUE :**

- › Boîte DSG 6 vitesses.

### **BOÎTE DE SÉRIE :**

- › Boîte DSG 6 vitesses.

### **CARACTÈRE :**

- › Voiture de sport marathon.

### **CHÂSSIS :**

- › Essieu à jambe de suspension McPherson à l'avant.
- › Essieu modulaire Performance à l'arrière.
- › Direction progressive.

**COFFRE :**

- › De 380 l à 1 270 l.

**COLORIS (SÉLECTION) :**

- › Couleurs de série : « Rouge tornade », « Noir », « Pure White ».
- › Couleurs disponibles en option : « Carbon Steel Grey Metallic », « Reflex Silber Metallic », « Tungsten Silver Metallic », « Limestone Grey Metallic », « Night Blue Metallic », « Deep Black nacré » et « Blanc Oryx nacré ».

**CX :**

- › 0,315.

**DIAMÈTRE DE BRAQUAGE :**

- › 10,9 m.

**DIMENSIONS :**

- › Longueur : 4 268 mm.
- › Largeur : 1 799 mm sans rétroviseurs, 2 027 mm avec rétroviseurs.
- › Hauteur : 1 442 mm.
- › Empattement : 2 631 mm.

**INFO-DIVERTISSEMENT :**

- › Radio de série « Composition Touch » (écran 5 pouces).
- › Radio « Composition Colour » (écran 5 pouces).
- › Radio « Composition Media » (écran 5,8 pouces).
- › Radio « Composition Media » avec fonction de navigation « Discover Media » (écran 5,8 pouces).
- › Système de radionavigation « Discover Pro » (écran 8 pouces).
- › Système audio Dynaudio.
- › Car-Net (services en ligne).



**JANTES :**

- › Jantes de série : roues 17" en alliage léger (« Curitiba »).
- › Jantes disponibles en option : roues 18" en alliage léger (« Nogaro ») et roues 19" en alliage léger (« Santiago »).

**LANCEMENT SUR LE MARCHÉ EUROPÉEN :**

- › Mai 2013.

**MOTEURS ESSENCE :**

- › 2.0 TDI de 184 ch (135 kW).

**NIVEAUX DE FINITION :**

- › GTD.

**RÉSERVOIR :**

- › 50 litres ; autonomie théorique : jusqu'à 1 190 km.

**SITE DE PRODUCTION :**

- › Usine de Wolfsburg.

**SYSTÈMES DE CONTRÔLE DYNAMIQUE ET D'AIDE À LA CONDUITE :**

- › Electronic Stability Control (ESC) avec ABS, assistant de freinage, régulation d'antipatinage à la traction, blocage de différentiel électronique XDS+, régulation du couple d'inertie du moteur, assistance de contre-braquage et stabilisateur de remorque (de série).
- › ESC Sport (mode ESC pour les circuits par exemple).
- › Détecteur de fatigue (de série).
- › Freinage multi-collision (de série).
- › Direction progressive (de série).
- › ParkPilot (de série).
- › Affichage de la pression des pneumatiques (de série).
- › Contrôle dynamique du châssis DCC.

- › Régulateur de vitesse adaptatif ACC plus système de reconnaissance de l'environnement Front Assist avec freinage d'urgence en ville.
- › Réglage dynamique des feux de route Dynamic Light Assist.
- › Sélection du profil de conduite.
- › Réglage des feux de route Light Assist.
- › Régulateur de vitesse (Cruise Control).
- › Système d'aide au stationnement Park Assist.
- › Système proactif de protection des occupants.
- › Rear Assist.
- › Alerte de franchissement de ligne Lane Assist.
- › Reconnaissance des panneaux de signalisation.

#### **TARIFS (ALLEMAGNE) :**

- › Golf GTD à partir de 29 700 euros.
- › Golf GTD avec boîte DSG à partir de 31 625 euros.

#### **TRANSMISSION :**

- › Roues avant motrices.



<b>Golf GTD</b>		135 kW (184 ch)
<b>Moteur, équipement électrique</b>		
Type de moteur		moteur 4 cyl. diesel TDI CR 16V BlueMotion Technology
Cylindrée effective	cm <sup>3</sup>	1 968
Soupapes par cylindre/entraînement		4, à angle/indirect, par culbuteurs à galet
Conditionnement du mélange		Injection directe de gazole à rampe commune
Suralimentation/Type/pression		turbocompresseur à gaz d'échappement/pression de suralimentation
Puissance	kW (ch) à 1/min	135 (184)3 500 - 4 000
Couple maximum	Nm à 1/min	380/1 750 - 3 250
<b>Performances (avec poids à vide + 200 kg)</b>		
Accélération 0 à 80/100 km/h	s	5,6 / 7,5
Vitesse de pointe	km/h	230
<b>Consommation selon (99/100/UE)</b>		
Type de carburant		gazole, min. 51 CN
Cycle combiné	l/100 km	4,2
Emissions (CO <sub>2</sub> )	g/km	109
Label de rendement		A
Catégorie de polluant		Euro 6
<b>Transmission</b>		
Bête de vitesses		BV mécanique 6 vitesses

<b>Dimensions extérieures</b>		
Nombre de portes		2
Longueur/largeur/hauteur	mm	4 268/1 790/1 442
Empattement	mm	2 631
Voie AV/AR	mm	1 538/1 517
<b>Coffre à bagages</b>		
Longueur, banquette non rabattue/rabattue	mm	839/1 558
Volume selon méthode VDA: banquette non rabattue/rabattue	l	380 -1 270
<b>Poids</b>		
Poids à vide (UE, avec conducteur de 75 kg)	kg	1 377
Poids total autorisé	kg	1 850
Charge utile	kg	548
Charge autorisée sur essieu AV/AR	kg	1 030/870
Poids tracté autorisé rampe de 12% maxi, freiné/non freiné	kg	1 600/680
<b>Capacités</b>		
Réservoir à carburant	l	50

<b>Golf GTD</b>		135 kW (184 ch)
<b>Moteur, équipement électrique</b>		
Type de moteur		moteur 4 cyl. diesel TDI CR 16V BlueMotion Technology
Cylindrée effective	cm <sup>3</sup>	1 968
Soupapes par cylindre/entraînement		4, à angle/indirect, par culbuteurs à galet
Conditionnement du mélange		Injection directe de gazole à rampe commune
Suralimentation/Type/pression		turbocompresseur à gaz d'échappement/pression de suralimentation
Puissance	kW (ch) à 1/min	135 (184)3 500 - 4 000
Couple maximum	Nm à 1/min	380/1 750 - 3 250
<b>Performances (avec poids à vide + 200 kg)</b>		
Accélération 0 à 80/100 km/h	s	5,6 / 7,5
Vitesse de pointe	km/h	228
<b>Consommation selon (99/100/UE)</b>		
Type de carburant		gazole, min. 51 CN
Cycle combiné	l/100 km	4,5
Emissions (CO <sub>2</sub> )	g/km	119
Label de rendement		B
Catégorie de polluant		Euro 6
<b>Transmission</b>		
Bôte de vitesses		bôte mécanique six vit. à double embrayage (DSG)

<b>Dimensions extérieures</b>		
Nombre de portes		2
Longueur/largeur/hauteur	mm	4 268/1 790/1 442
Empattement	mm	2 631
Voie AV/AR	mm	1 538/1 517
<b>Coffre à bagages</b>		
Longueur, banquette non rabattue/rabattue	mm	839/1 558
Volume selon méthode VDA: banquette non rabattue/rabattue	l	380 -1 270
<b>Poids</b>		
Poids à vide (UE, avec conducteur de 75 kg)	kg	1 395
Poids total autorisé	kg	1 880
Charge utile	kg	560
Charge autorisée sur essieu AV/AR	kg	1 060/870
Poids tracté autorisé rampe de 12% maxi, freiné/non freiné	kg	1 600/690
<b>Capacités</b>		
Réservoir à carburant	l	50



## **IMAGE SOURCES**

**WWW.PHOTOCASE.DE:** Page 06: aussi97 / Page 07: Gortincoiel / Page 60: clermac / Page 80: aussi97 /  
Page 92: clermac / Page 107: ebob

**WWW.VOLKSWAGEN-MEDIA-SERVICES.COM**

© Volkswagen Produktkommunikation  
Brieffach 1971  
D-38436 Wolfsburg