



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



02

Volkswagen

La nuova Golf GTD

Presentazione stampa internazionale

Monaco, giugno 2013

Note:

Questa cartella stampa e le immagini relative alla Golf GTD sono reperibili sul sito Internet www.volkswagen-media-services.com. Nome utente: **golfgtd** | Password: **06-2013**

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 GTD – Versione breve** **09 ›**
-

Aspetti principali

- › **Motorizzazione – Motore TDI** **19 ›**
 - › **Assetto – Layout ed elettronica** **29 ›**
 - › **Esterni – Dimensioni e design** **37 ›**
 - › **Interni – Ergonomia e configurazione** **47 ›**
 - › **Allestimenti – Esterni, interni e optional** **55 ›**
 - › **Tecnologie – Sicurezza, comfort e infotainment** **67 ›**
 - › **Panoramica – La Golf GTD in pillole** **93 ›**
 - › **Dati tecnici – Tabelle** **99 ›**
-





La nuova GTD è un punto di forza della gamma Golf

230 km/h di velocità massima e nuovo TDI con consumi di appena 4,2 l/100 km

Più maneggevolezza grazie al nuovo differenziale elettronico a bloccaggio trasversale XDS+ e al nuovo sterzo progressivo



Wolfsburg/Monaco, giugno 2013. Gran Turismo Diesel: GTD. Tre lettere per descrivere uno dei punti di forza della gamma Golf, ora in veste completamente rinnovata. Con 184 CV di potenza e 380 Nm di coppia massima, consumo nel ciclo combinato di soli 4,2 l/100 km a fronte di emissioni di CO₂ di 109 g/km, questa GTD con DNA sportivo è più potente, parco nei consumi ed ecocompatibile che mai. Rispetto al modello precedente dispone di 14 CV di potenza e 30 Nm di coppia massima in più; ciononostante consuma 0,9 l/100 km in meno e le emissioni di CO₂ sono state ridotte di 25 g/km. La Volkswagen offre la GTD anche con cambio automatico a doppia frizione DSG: i consumi di soli 4,5 l/100 km (CO₂: 119 g/km), dimostrano come anche in questo caso il motore regali alla vettura una straordinaria efficienza. Entrambe le versioni della nuova Golf GTD soddisfano i requisiti della norma sui gas di scarico Euro 6 che entrerà in vigore dal 2014.

Efficienza GTD – Nuovo 2.0 TDI

› **Sistema start/stop e da 0 a 100 km/h in 7,5 secondi.** La nuova GTD è la prima a essere dotata di serie del sistema start/stop e, grazie all'apposito sistema di recupero, a utilizzare le fasi di rilascio per ricaricare la batteria. Il 2.0 TDI common rail della serie EA288 non è stato soltanto arricchito dai dispositivi BlueMotion Technology ma completamente rielaborato per ottenere la massima efficienza. La Golf GTD passa da 0 a 100 km/h in soli 7,5 secondi. La classica manovra di sorpasso

(da 80 a 120 km/h) in 4ª marcia è effettuata in tutta sicurezza in 6 secondi. I 230 km/h di velocità massima (DSG: 228 km/h) ne fanno inoltre una vera sportiva, come accade anche nel caso della coppia massima di ben 380 Nm, costante tra i 1.750 e i 3.250 giri.

Prestazioni GTD – Differenziale elettronico a bloccaggio trasversale XDS+ e sterzo progressivo

- › **Straordinarie caratteristiche di handling.** Il DNA sportivo della vettura è ulteriormente sottolineato da dotazioni di serie quali differenziale elettronico a bloccaggio trasversale evoluto XDS+, sterzo progressivo diretto e confortevole allo stesso tempo, telaio sportivo (abbassato di 15 mm) e cerchi da 18" (di serie in Italia): tutte caratteristiche che garantiscono una maneggevolezza solitamente riservata a vetture della classe superiore e alle sportive più prestigiose.
- › **Amplificatore sonoro e selezione del profilo di guida.** Un sistema sonoro esclusivamente sviluppato per la nuova Golf GTD sottolinea dal punto di vista acustico il funzionamento del TDI. In funzione del regime del motore, un apposito dispositivo gestito tramite CAN-Bus e alloggiato nel vano motore riproduce un sound orientato al comfort o un timbro più potente. La sonorità del motore viene propagata dal parabrezza e percepita nell'abitacolo come se fosse prodotta

dall'impianto di scarico (in realtà, essa non è avvertibile dall'esterno). Quanto maggiore è la velocità della GTD, tanto minore la rumorosità, al fine di non compromettere il comfort di marcia sulle lunghe percorrenze.

Esterni della GTD – Luci distintive e fendinebbia a LED

- › **Luci di svolta nello spoiler anteriore.** Così come la nuova Golf GTI, anche la Golf GTD evidenzia alcuni elementi distintivi. Per esempio, la linea che sul frontale della Golf GTI è verniciata in rosso, c'è anche sulla GTD dove, invece, è elegantemente cromata. Si estende fino a raggiungere i gruppi ottici, suddividendoli in due sezioni: una superiore comprendente luci diurne a LED e fari e una inferiore con gli indicatori di direzione. Sotto, il paraurti, appositamente realizzato per i modelli GT, è un altro elemento caratterizzante, completo di fendinebbia a LED (di serie), prese d'aria verniciate in nero lucido e inserto inferiore della griglia del radiatore con struttura a nido d'ape nera.
- › **Cristalli Privacy posteriori.** Il posteriore della Golf TDI più sportiva di tutti i tempi è caratterizzato da doppio terminale di scarico cromato montato sul lato sinistro, spoiler sul tetto specifico per GTI e GTD, elementi aerodinamici laterali sul lunotto e logo GTD. Inoltre, per la prima volta è possibile



richiedere cristalli posteriori oscurati al 90% anziché al 65%. Come già la Golf GTI, anche la nuova GTD è disponibile nei tre classici colori Rosso Tornado, Nero e Pure White.

Interni GTD – Ergonomia perfetta

- › **Sedili sportivi con stile.** Eleganti battitacco in acciaio inox con illuminazione bianca di serie accolgono i passeggeri a bordo della vettura. I rivestimenti dei sedili sportivi di guidatore e passeggero anteriore sono nel classico tessuto con fantasia a quadretti tipico di GTI e GTD, ribattezzato Clark. Dal punto di vista concettuale i sedili della GTI e della GTD sono identici: quelli anteriori sono dotati di supporto lombare a regolazione manuale e presentano tasche sullo schienale oltre a vantare maggiore ergonomia. Visivamente i sedili della GTD presentano, al posto degli elementi rossi della GTI, dettagli di colore melange nelle tonalità del nero, del grigio e del bianco oltre a elementi cromati, mentre a richiesta è disponibile una versione con rivestimenti in pelle (Vienna). La sportività degli interni è sottolineata infine dal padiglione nero.
- › **Touchscreen e illuminazione ambiente.** Oltre al climatizzatore automatico (Climatronic), al sistema di riconoscimento della stanchezza del guidatore e all'impianto radio Composition Media (che presenta tra l'altro slot per schede SD e interfaccia AUX-IN) la vettura è dotata di illumi-

nazione ambiente di serie. Pedaliera e poggiatesta in acciaio inox spazzolato, volante sportivo multifunzione a tre razze rivestito in pelle appiattito nella parte inferiore e ben impugnabile (con inserti in alluminio), pomello della leva del cambio con personalizzazione GTD e strumentazione con display multifunzione Premium, sono tutti elementi che assicurano esclusività e sportività a bordo della nuova Golf GTD.

Una GTD con sistemi di assistenza high-tech

› **Navigatore con Google Earth™.** La Golf GTD, icona delle gran turismo sportive, vanta per la prima volta oltre al differenziale elettronico a bloccaggio trasversale XDS+ e allo sterzo progressivo, anche il sistema di riconoscimento della stanchezza del guidatore e la frenata anti collisione multipla, tutto di serie. Tra le dotazioni high-tech disponibili a richiesta spiccano invece regolazione automatica della distanza ACC, sistema di controllo perimetrale Front Assist con funzione di frenata di emergenza City, dispositivo di assistenza per il mantenimento della corsia Lane Assist e regolazione adattiva dell'assetto DCC di ultima generazione (compresa selezione del profilo di guida). Altra novità a bordo è il Sound System Dynaudio da 400 watt appositamente realizzato per questo modello. Un altro optional nuovo entrato a far parte della gamma è il Car-Net per la trasmissione di informazioni on-line come il servizio mappe di Google Earth™.



Un TDI di nuova concezione per la Golf GTD

Il nuovo 2.0 TDI è il motore più potente della nuova serie EA288

Sistema di fasatura variabile delle valvole e doppio circuito di ricircolo dei gas di scarico per ridurre le emissioni



Wolfsburg/Monaco, giugno 2013. La GTD è da 31 anni un caposaldo della gamma Golf: una vettura capace di coniugare in modo esemplare piacere di guida, prestazioni da sportiva e consumi contenuti. Sulla base della Golf di settima generazione la Volkswagen presenta ora una nuova GTD. Con una potenza aumentata di 14 CV, pari a 184 CV (da 3.500 a 4.000 giri) è la più potente Golf Turbodiesel di tutti i tempi. Il motore di questa "GTI Diesel" è un TDI 4 cilindri della serie EA288 di nuova concezione: un due litri di cilindrata a iniezione diretta common rail sovralimentato e montato trasversalmente. La coppia massima di ben 380 Nm, 30 Nm in più rispetto alla versione precedente, è sempre disponibile tra 1.750 e 3.250 giri. Il rapporto di compressione del TDI è di 15,8:1.

Prestazioni da vera sportiva. Il nuovo motore regala alla Golf GTD prestazioni su strada di straordinaria sportività, anche grazie al favorevole rapporto peso/potenza di 7,5 kg/CV (ottenuto utilizzando il peso dell'auto compreso il guidatore). Con un peso di soli 1.377 kg, la GTD accelera da 0 a 100 km/h in 7,5 secondi, impiega lo stesso tempo per passare da 80 a 120 km/h in 5° marcia e raggiunge la velocità massima di 230 km/h. A titolo di confronto, i dati relativi al modello precedente erano di 8,1 secondi (0-100 km/h) e 222 km/h.

Consumi da city car. Il TDI con cambio a 6 rapporti, abbinato al sistema start/stop di serie, consuma appena 4,2 l/100 km nel ciclo combinato (con emissioni di CO₂ di 109 g/km). Rispetto al modello precedente significa una riduzione di ben 0,9 litri per corrispondenti 25 g/km CO₂. La Golf GTD è disponibile anche con cambio a doppia frizione DSG a 6 rapporti: il consumo si attesta su 4,5 l/100 km (emissioni di CO₂ di 119 g/km) dimostrando anche in questo caso che il motore garantisce un'elevata efficienza (la precedente: 5,4 l/100 km).

Quanto efficiente sia la Golf 184 CV si comprende considerando i modelli che l'hanno preceduta. Nel 2007 debuttava la Golf BlueMotion di prima generazione, 105 CV di potenza con consumi di 4,5 l/100 km: un valore straordinario per l'epoca. Con la nuova GTD la Volkswagen presenta ora sul mercato una Golf con 79 CV in più di potenza e 40 km/h in più di velocità, che però consuma 0,3 litri di carburante in meno: un sensibile passo avanti.

La tecnologia del nuovo TDI

Serie EA288. Come già detto, il TDI della Golf GTD fa parte della nuova serie di motori Diesel a quattro cilindri EA288, 1.6 e 2.0 di cilindrata. Per la nuova Golf GTD è stata scelta la versione più potente del 2.0 TDI. L'efficiente motore di cui è dotata la Golf soddisfa i severi valori limite della norma sui

gas di scarico Euro 6. Dal punto di vista costruttivo, con i modelli precedenti la nuova gamma TDI ha in comune solo più la distanza tra i cilindri (88 mm). Per gestire la maggior complessità delle funzioni dei motori, la Volkswagen ha inoltre realizzato un software di gestione completamente nuovo. Tra le più importanti nuove caratteristiche del motore GTD ritroviamo il sistema di fasatura variabile delle valvole (VVT), un doppio circuito di ricircolo dei gas di scarico (AGR), l'intercooler integrato nel condotto di aspirazione, il sistema common rail che funziona ora a 2.000 anziché a 1.800 bar e un turbocompressore ad alto rendimento.

Sistema di fasatura variabile delle valvole. Il sistema di fasatura variabile delle valvole è l'elemento di maggior importanza per la riduzione delle emissioni. Il concetto sviluppato per il motore GTD consente tra l'altro la massima efficacia della compressione durante l'avviamento a freddo e la fase di riscaldamento, una combustione caratterizzata dal massimo contenimento delle emissioni con ottimi valori NO_x e di particolato e un costante e ottimo riempimento.

Sistema AGR a doppio circuito. Il nuovo doppio circuito di ricircolo dei gas di scarico è di particolare importanza ai fini del contenimento delle emissioni. È costituito da un sistema AGR raffreddato a bassa pressione (ND-AGR) sul lato dei gas di scarico e da un sistema AGR non raffreddato ad alta pressione



(HD-AGR) sul lato di aspirazione. Infatti, gli elevati requisiti della norma sui gas di scarico Euro 6 rendono assolutamente necessario ridurre ancora le emissioni in modo significativo direttamente dopo l'avviamento a freddo. Pertanto viene utilizzato in primo luogo il sistema AGR non raffreddato ad alta pressione; grazie alla maggiore temperatura di aspirazione esso migliora la combustione e data la maggior temperatura dei gas di scarico garantisce un più rapido intervento dei catalizzatori. Risultato: minori emissioni di idrocarburi incombusti (HC) e allo stesso tempo minori valori NO_x .

Nella guida a bassi regimi, miscelando i gas di scarico non raffreddati (HD-AGR) è possibile evitare inoltre il raffreddamento del post trattamento dei gas di scarico anche a motore a temperatura di esercizio. I vantaggi offerti dal sistema AGR a bassa pressione sono avvertibili sia nel normale settore di esercizio, sia nel settore di pieno carico per garantire la massima riduzione dei valori NO_x anche in presenza di richieste di carico elevate.

L'alimentazione dei gas di scarico non raffreddati (HD-AGR) avviene mediante una flangia integrata sul collettore di scarico; questa, attraverso un apposito condotto presente sulla testata, convoglia i gas di scarico alla valvola HD-AGR raffreddata ad acqua montata sull'intercooler integrato nel condotto

di aspirazione. Questo tipo di disposizione dei componenti rende inutile l'impiego dei condotti AGR precedentemente utilizzati oltre a consentire reazioni più rapide in caso di variazioni del valore nominale nel settore di carico parziale.

Iniezione common rail. La nuova Golf GTD monta un sistema common rail Bosch. Il sistema di pressione con pompa ad alta pressione utilizzato in questo caso raggiunge una pressione di 2.000 bar, 200 bar in più rispetto ai motori Euro 5 della serie, consentendo, tra l'altro, di ridurre la durata dell'iniezione e di gestire in modo più flessibile il processo di combustione. Gli iniettori con elettrovalvole che effettuano il dosaggio delle quantità iniettate sono stati rielaborati, e rispetto a quelli del modello precedente vantano una prontezza di risposta decisamente più rapida. La presenza di ulteriore carburante all'interno di un mini rail nel corpo dell'iniettore riduce al minimo le oscillazioni di pressione sugli aghi degli iniettori, assicurando così maggiore uniformità delle quantità iniettate. L'impiego di questi aghi degli iniettori riduce inoltre le emissioni di CO₂ e di HC. Oltre ad apportare miglioramenti per l'iniettore, gli aghi migliorano anche la compatibilità AGR, che a sua volta riduce ulteriormente le emissioni NO_x.

Ottimale depurazione dei gas di scarico. Per garantire il rispetto della norma sui gas di scarico

Euro 6, a monte del filtro antiparticolato della Golf GTD è presente un catalizzatore ad accumulo di NO_x. L'impianto di scarico possiede inoltre due sonde Lambda. La prima effettua la regolazione delle modalità di esercizio a portata d'aria ridotta per il catalizzatore ad accumulo di NO_x oltre a creare il parametro di ingresso per il modello presente nella centralina motore, al fine di determinare le emissioni NO_x e le emissioni di particolato del motore. La seconda sonda Lambda serve invece a determinare lo stato di carica e di invecchiamento del catalizzatore ad accumulo di NO_x. Tre sensori di temperatura, anch'essi integrati nell'impianto di scarico, determinano i parametri di ingresso per la regolazione delle modalità di rigenerazione e delle temperature dei gas di scarico.

Alberi di equilibratura per il motore della GTD. Il nuovo motore ad accensione spontanea della Golf GTD non solo presenta ottima ecocompatibilità, consumi contenuti e coppia elevata, ma è stato anche realizzato in modo particolarmente curato, come dimostrano i due alberi di equilibratura dotati di cuscinetti che eliminano le forze di massa libere che inevitabilmente si creano su un motore a pistoni.



La Golf GTD condivide il dinamismo con la GTI

Il nuovo sterzo progressivo soddisfa comfort e guida sportiva

Il sistema XDS+ assicura uno straordinario comportamento di marcia in curva



Wolfsburg/Monaco, giugno 2013. Analogamente alla GTI, la GTD è dotata di serie di un assetto sportivo completamente nuovo con alcune modifiche tecniche (altezza da terra ridotta di 15 mm). Sull'asse anteriore sono impiegate sospensioni McPherson, sul posteriore ci sono sospensioni multilink. La nuova Golf GTD, dotata di serie di differenziale elettronico a bloccaggio trasversale evoluto XDS+ e di nuovo sterzo progressivo, può vantare ottime caratteristiche di handling.

Parallelamente alla nuova generazione del sistema di regolazione adattiva dell'assetto DCC, con il pacchetto Sport & Sound (che comprende scelta del profilo di guida, amplificatore sonoro e pinze dei freni verniciate in rosso) è disponibile un assetto specifico ancor più dinamico.

Dinamica di guida. In generale, 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+. 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 GTD, cercando di ottenere reazioni armoniche e prevedibili del telaio.

Comfort di guida. Parallelamente al comportamento dinamico, anche il comfort garantito dalle sospensioni è stato migliorato e le irregolarità del fondo stradale, grandi o piccole, vengono assorbite in maniera ottimale. Il livello raggiunto dimostra che un assetto dall'impostazione sportiva 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 GTD (come per la nuova 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 (impiegato 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.

ESC Sport. Con la nuova Golf GTD, 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 essere attivato e disattivato anche tramite le impostazioni nel menu CAR.

Sterzo progressivo. Il nuovo sterzo progressivo consente al guidatore della Golf GTD 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 ne servono 2,75 (500°). Infatti, gli sterzi convenzionali operano con un rapporto di demoltiplicazione costante.

Il nuovo sterzo della Golf GTD, invece, opera con un rapporto di demoltiplicazione progressivo che, in fase di manovra e parcheggio, regala 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 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. A velocità più basse (come in città o in fase di parcheggio), la Golf GTD 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 GTD è montata la seconda generazione della regolazione adattiva dell'assetto DCC. Il sistema sviluppato appositamente per la nuova GTD dispone 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, la regolazione dell'assetto prevede la modalità Comfort, che in questo caso è sì orientata al comfort, ma risulta comunque più dinamica rispetto ai modelli Golf meno potenti. In modalità Sport, il comportamento di marcia è particolarmente agile e il programma Individual offre ulteriori possibilità di personalizzazione.

La Volkswagen ha rielaborato e perfezionato l'algoritmo di gestione affinché il sistema DCC regoli in modo adattivo le valvole degli ammortizzatori, modificando così 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. Le valvole di regolazione degli ammortizzatori e della dinamica trasversale, sono state modificate per una prontezza di risposta ancora maggiore.



La GTD e la GTI come due sorelle

Linee precise, proporzioni perfette, frontale inconfondibile

La Golf GTD è equipaggiata con cerchi specifici

Volkswagen Golf TDI BlueMotion (a sinistra), Volkswagen Golf TGI BlueMotion (al centro, sopra), Volkswagen Golf GTD (al centro, sotto), Volkswagen Golf GTI (a destra)



Wolfsburg/Monaco, giugno 2013. La nuova Golf GTD è figlia del nuovo pianale modulare trasversale (MQB), sigla che designa l'inedita struttura costruttiva della Golf (e di molti altri modelli del Gruppo Volkswagen), uno straordinario punto di partenza per i designer dell'azienda che hanno potuto così dare vita a proporzioni tutte nuove.

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, la posizione del montante anteriore è stata arretrata. Il cofano motore appare così più lungo e l'intero abitacolo "scivola" visivamente verso il posteriore. Grazie a questo effetto "cab-backward", la Golf GTD ha più l'aspetto di un'auto di categoria superiore che di una compatta. L'altezza della GTD (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 GTD risultano notevolmente vantaggiose in termini di dinamica.

Volkswagen Golf GTI (a sinistra), Volkswagen Golf TGI BlueMotion (in alto, al centro), Volkswagen Golf TDI BlueMotion (in alto, a destra), Volkswagen Golf GTD (in primo piano)

Esteticamente la Golf GTD e l'altrettanto nuova GTI si somigliano come due sorelle. Fra i tratti distintivi della GTD figurano il listello cromato nella calandra del radiatore (rosso sulla GTI) che si estende ora fino ai fari. A livello di posteriore, la GTD è riconoscibile per il terminale di scarico cromato a doppia uscita disposto a sinistra. La GTI presenta invece un terminale di scarico a sinistra e uno a destra. Osservandole lateralmente, le due vetture sportive si distinguono per dimensioni e tipo di cerchi in lega leggera. In Italia la Golf GTD sarà equipaggiata, di serie, con cerchi in lega Nogaro da 18", in sostituzione di quelli da 17 pollici Curitiba impiegati su altri mercati. A richiesta saranno disponibili i cerchi da 19 pollici Santiago, proposti anche per la GTI.

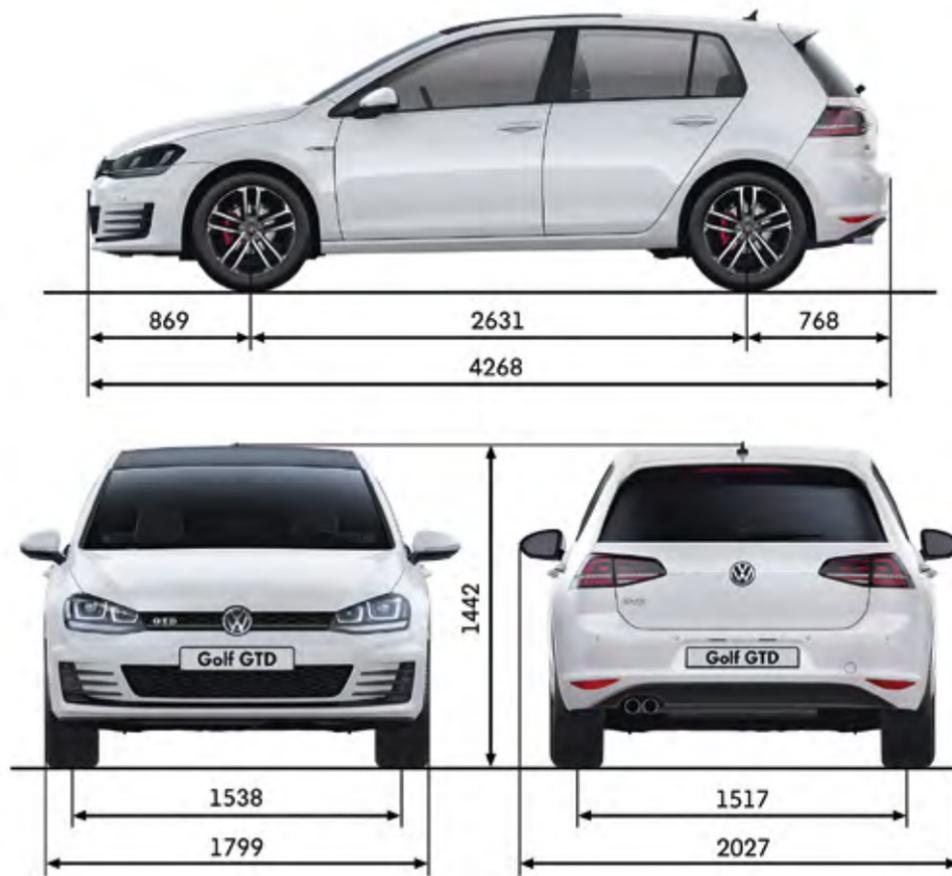
Elementi tipici di entrambi i modelli sono le prese d'aria supplementari nello spoiler anteriore, la struttura a nido d'ape della griglia della presa d'aria, i fendinebbia verticali e lo spoiler posteriore di dimensioni più ampie.

Il frontale in dettaglio. Sul frontale, dove spiccano i fendinebbia a LED studiati appositamente per la GTD, campeggia un elemento caratteristico e fondamentale di questo modello che, come accennato in precedenza, è stato del tutto rinnovato: la linea cromata (nel caso della GTD) nella calandra del radiatore. Nell'ultima generazione della GTD, questa linea separa la calandra del radiatore lungo

il bordo inferiore, ma per la prima volta si estende a sinistra e a destra fino a raggiungere i gruppi ottici. La linea 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 a rendere subito riconoscibile la Golf a gasolio più sportiva.



La nuova Golf GTD si distingue infine 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, si sviluppa tutt'intorno alla vettura e, dal punto di vista dello stile, si ritrova nei listelli cromati della calandra del radiatore e dei fari. Questa linea fa apparire il baricentro ancora più basso e, in combinazione con l'assetto sportivo di serie, rende la Golf GTD 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, per arrivare fino all'estremità dei cristalli laterali, sottolineando le perfette proporzioni della Golf.

Altrettanto caratteristico nel profilo è l'inconfondibile montante posteriore, che nel modello precedente veniva spezzato dalla linea caratteristica. Sulla nuova Golf GTD 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 GTD appare ancora più solida e imponente. Per la prima volta, la sportiva Volkswagen presenta, insieme al logo GTD sul frontale e sulla parte posteriore, la scritta GTD sui parafranghi anteriori, all'altezza della linea caratteristica.



Il posteriore in dettaglio. Il nuovo spoiler sul tetto, studiato specificatamente per questo modello, ha dimensioni maggiori rispetto a quelli montati sulle Golf meno potenti e si integra perfettamente nel portellone e nella carrozzeria. Lo spoiler in tinta con la carrozzeria si inserisce lateralmente senza soluzione di continuità negli elementi aerodinamici neri del portellone. Analogamente agli elementi aerodinamici e allo splitter anteriore, il colore nero è adottato per il diffusore nel posteriore.



Comfort e qualità ai vertici della categoria

Passo più lungo per un abitacolo più spazioso

Sedili sportivi con tipico rivestimento in tessuto a quadretti e dettagli in Alcantara



Wolfsburg/Monaco, giugno 2013. Una delle caratteristiche tra le più importanti della nuova Golf GTD è la sua straordinaria versatilità che contribuisce a fare 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 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.

Legendari rivestimenti in tessuto a quadretti con dettagli in Alcantara. Già la prima GTI vantava il leggendario tessuto con fantasia a quadretti, e lo stesso valeva ovviamente per la prima GTD.

La stoffa, denominata Jacky, è stata rivisitata nel design e ribattezzata Clark. Ovviamente il classico motivo a quadretti 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 grigio chiaro creano un contrasto sportivo. Il padiglione, come sempre di colore nero sulla GTD, sottolinea il carattere sportivo degli interni.

Cuciture in contrasto impreziosiscono anche il volante multifunzione con rivestimento in pelle di serie. Stesso discorso vale per la cuffia 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 con display a colori e grafica indipendente dei singoli strumenti. La caratteristica estetica viene completata negli interni dall'illuminazione ambiente (sul lato anteriore integrata nei listelli decorativi delle porte), dalla pedaliera e dal poggiapiedi (a sinistra) in acciaio inox spazzolato, dal listello battitacco anteriore con applicazione in acciaio inox e, anche in questo caso, dall'illuminazione ambiente integrata.

Qualità e caratteristiche 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 GTD. Fa bella mostra di sé, in primo luogo, la consolle centrale, larga e orientata verso il guidatore, che ricorda una vettura di categoria superiore. Nel mezzo della consolle centrale, al di sotto dell'interruttore per il lampeggio di emergenza, è posizionato il touchscreen del sistema di infotainment: in Italia la GTD monta di serie quello da 5,8 pollici (a differenza di altri mercati che impiegano il 5 pollici). C'è poi la versione più grande da 8 pollici, a richiesta, comprensiva del navigatore. In particolare, le versioni da 5,8 e 8 pollici sono dotate di sensori di prossimità e di 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 GTD. 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. Davanti alla leva del cambio è stato ricavato un vano portaoggetti dove si trovano le interfacce multimediali (AUX-IN, USB e, a richiesta, Apple), che è sufficientemente ampio da accogliere uno smartphone.

Sotto il bracciolo centrale, che può essere spostato longitudinalmente di 100 mm 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 GTD, con un punto luce che funge da illuminazione ambiente (di serie).

Più spazio in lunghezza. Nonostante l'evidente vocazione spiccatamente dinamica, la Golf GTD è molto più di una semplice sportiva. Si propone infatti, per esempio, anche come vettura di rappresentanza adatta all'impiego quotidiano. L'aumento della lunghezza e della larghezza della carrozzeria, il passo più lungo, le carreggiate ottimizzate e la struttura modificata con l'MQB hanno effetti positivi sul comfort. L'abitacolo è così più lungo di 14 mm (1.750 mm). I passeggeri posteriori della Golf GTD in versione cinque porte (a richiesta) possono quindi godere di maggiore spazio per le ginocchia (+15 mm). 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 piano lungo 1.558 mm. La GTD 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, per esempio, è cresciuta di 30 litri e misura oggi 380 litri, mentre il piano di carico variabile può essere abbassato di 100 mm.



Sterzo progressivo di serie

La Golf GTD di serie con assetto sportivo e cerchi da 18 pollici

Climatizzatore automatico, radio-CD con touchscreen e volante multifunzione di serie



Wolfsburg/Monaco, giugno 2013. La nuova Golf GTD include nella dotazione di serie elementi come l'innovativo sterzo progressivo, la frenata anti collisione multipla, il sistema di riconoscimento della stanchezza del guidatore, il sistema radio-CD con touchscreen e il climatizzatore automatico (Climatronic), offrendo così un equipaggiamento ai vertici della sua categoria. Il modello presenta poi numerosi "dettagli GT" che rendono la nuova Golf GTD (come già la GTI) un'icona di sportività anche sotto il profilo degli allestimenti.

Allestimenti esterni

Tra gli equipaggiamenti di serie specifici ricordiamo l'assetto sportivo (carrozzeria più bassa di 15 mm), il nuovo sterzo progressivo, i fendinebbia e l'illuminazione della targa con tecnologia a LED, la struttura a nido d'ape della griglia della presa d'aria tipica della GTD e della GTI, lo spoiler al tetto (in tinta con la carrozzeria) con elementi aerodinamici laterali (nero lucido scintillante), i paraurti GTD, l'indicatore di pressione degli pneumatici, i loghi GTD sui parafranghi anteriori (sul lato, in corrispondenza dei montanti anteriori) e il terminale di scarico a doppia uscita cromato. Tra i dispositivi elettronici di assistenza alla guida sono inoltre presenti dotazioni come il differenziale a bloccaggio elettronico trasversale ottimizzato XDS+.

Colori carrozzeria e cerchi. La nuova Golf GTD viene proposta nei tipici colori: rosso (Rosso Tornado), nero e bianco (Pure White). Inoltre, è disponibile a richiesta 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.

In Italia la GTD sarà equipaggiata di serie con i cerchi da 18 pollici Nogaro. A richiesta sono disponibili i 19 pollici modello Santiago. Per altri mercati è previsto di serie l'impiego dei Curitiba da 17".

Allestimenti interni

Volante sportivo e una pallina da golf come pomello della leva del cambio. Oltre alla ricca dotazione di serie, che comprende tra l'altro il climatizzatore automatico (Climatronic), il sistema di riconoscimento della stanchezza del guidatore e l'impianto radio Composition Media, numerosi dettagli in stile GTD impreziosiscono gli interni. Ne sono un esempio lo speciale pomello della leva del cambio (riproposto a forma di pallina da golf con il cambio manuale) e il volante sportivo personalizzato rivestito in pelle. Con le sue tre razze metalliche e inserti in nero lucido, il volante appiattito nella parte inferiore (una caratteristica tipica delle vetture sportive) è decisamente robusto ed è dotato di comandi multifunzione di serie.

Strumentazione e illuminazione ambiente. Una scelta di carattere è costituita dalla strumentazione con display a colori e grafica indipendente dei singoli strumenti che non a caso ricordano i quadranti di pregiati cronografi. La caratteristica estetica viene completata dall'illuminazione ambiente, dai listelli decorativi e diaframmi speciali (listelli decorativi nelle porte anteriori con illuminazione ambiente), dalla pedaliera e dal poggiatesta 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. Altrettanto caratteristici sono i pregiati sedili sportivi e i rivestimenti nel leggendario tessuto con fantasia a quadretti. La stoffa, denominata Jacky, è stata rivisitata nel design e ribattezzata Clark. Ovviamente il classico motivo a quadretti è stato mantenuto. I sedili sportivi in tessuto Clark sono per la prima volta 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. I sedili anteriori sono anche regolabili in altezza e dotati di supporto lombare registrabile manualmente mentre il sedile del guidatore regolabile elettricamente è disponibile a richiesta. Se le cuciture decorative grigio chiaro sui sedili creano un sapiente contrasto, il padiglione nero sottolinea il carattere sportivo degli interni della GTD.



Altre dotazioni disponibili a richiesta

La Golf GTD 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
- › Regolazione automatica della distanza (ACC) con Front Assist e funzione di frenata di emergenza City
- › Car-Net (le informazioni online vengono trasmesse direttamente nella GTD, tra le altre funzioni, 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
- › Sistemi di assistenza per il guidatore (comprendente tra gli altri 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 automatica, 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
- › Porte posteriori (con alzacristalli elettrici posteriori)
- › 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
- › Tetto panoramico sollevabile
- › Dispositivo di assistenza al parcheggio Park Assist con Park Pilot
- › Protezione proattiva degli occupanti
- › Cerchi/pneumatici da 19 pollici
- › Telecamera per la retromarcia Rear Assist
- › Sistema di chiusura e 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 Sport & Sound
- › Comando vocale
- › Assistenza per il mantenimento della corsia Lane Assist
- › Riscaldamento autonomo
- › Riconoscimento della segnaletica stradale



Nuova 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/Monaco, giugno 2013. Per la nuova Golf GTD è disponibile una ricca serie di innovativi sistemi di assistenza e comfort. Tra questi figurano, di serie, frenata anti collisione multipla, sterzo progressivo, sistema di riconoscimento della stanchezza del guidatore e differenziale elettronico a bloccaggio trasversale XDS+ evoluto. A richiesta sono disponibili 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 riconoscimento della segnaletica stradale, 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.

Sistemi di assistenza – Sicurezza automatica

Sistema di riconoscimento della stanchezza del guidatore. Questo sistema, di serie sulla Golf GTD, registra un'eventuale diminuzione della concentrazione di chi si trova al volante, richiamando l'attenzione del guidatore con un segnale acustico della durata di cinque 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 GTD 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 (per 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, quando i cristalli e il tetto sono 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 a quello a doppia frizione DSG. Sulla Golf GTD con cambio DSG a 6 rapporti, in presenza di un veicolo fermo davanti alla vettura, la regolazione automatica della distanza ACC rallenta in modo confortevole la vettura fino all'arresto. Dopo l'imput 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 decelera 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, introdotta con la nuova generazione Golf, è un'evoluzione del Front Assist e monitora lo spazio antistante la vettura 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 GTD 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. Il nuovo sterzo progressivo è di serie sulla nuova Golf GTD, e 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 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 GTD, invece, opera con un rapporto di demoltiplicazione progressivo che, in fase di manovra e parcheggio, regala

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 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 GTD 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 GTD e 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.

Freno di stazionamento elettronico. Invece della leva del freno a mano, nella consolle centrale della nuova generazione Golf è generalmente 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 GTD in automatico. I momenti di attesa (per esempio al semaforo)

diventano così più confortevoli, perché non è più necessario tenere costantemente premuto il pedale del freno.

DCC. Sulla Golf GTD 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 GTD propone la modalità Comfort, più votata alla comodità, ma al contempo tipica della GTD. 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 taratura. 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 GTD 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 irrigidita (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. Il Dynamic Light Assist funziona nel modo descritto di seguito: con l'aiuto di una telecamera i moduli abbaglianti dei fari bixeno con luce di svolta dinamica (optional) 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 GTD senza bixeno, 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 GTD 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 temporanea (ad es. “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 GTD imposta la temperatura all’interno dell’abitacolo in modo del tutto automatico su diversi livelli, corrispondenti ai profili (Low, Medium ed 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 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.

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 e non compromette la rigidità torsionale della Golf GTD, 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 creato per la gamma Golf una generazione completamente nuova di sistemi radio e di radio-navigazione, tutti con touchscreen di serie. I dispositivi vengono proposti 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 dal modello da 5,8 pollici che in Italia è di serie sulla GTD): 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 GTD si trova di serie il sistema Composition Touch. Per questo apparecchio sono previsti, su ciascuno dei lati sinistro e destro del touchscreen, 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 che in Italia fa parte dell'allestimento di serie della GTD. In questo caso, il display a colori capacitivo 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). Finora il collegamento wireless di dispositivi multimediali (per trasmettere in streaming brani musicali o per telefonare) era possibile solo tramite l'interfaccia Bluetooth dei sistemi di infotainment. Ora si ottiene lo stesso risultato anche via WLAN. La Golf GTD è collegata a Internet attraverso un modulo UMTS. I dati vengono trasferiti nel sistema Discover Pro a scelta, mediante uno dei dispositivi mobili connessi o una scheda SIM.

Telefono cellulare. Per la Golf GTD 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 induttivo all'antenna esterna tramite un supporto di carica di nuova concezione nella consolle centrale, una funzione aggiuntiva di ricarica tramite presa USB, 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 GTD 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 innumerevoli 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).

Le informazioni online sul traffico sono fornite in modo particolarmente innovativo e sono messe a disposizione dal provider INRIX. Alla GTD viene associato un cosiddetto session ID attraverso cui vettura e provider si scambiano informazioni rilevanti. La Golf GTD invia la propria posizione attuale o la destinazione. INRIX invia a sua volta le informazioni sul traffico di interesse per il veicolo. Rispetto

a TMC e TMCpro, i tempi di aggiornamento sono più brevi e la quantità di informazioni è superiore. L'aggiornamento avviene ogni due o tre minuti, rispettivamente con o senza guida a destinazione attiva. La più alta densità delle informazioni viene raggiunta grazie ai profili di movimento dei telefoni cellulari registrati in INRIX. Con l'ausilio di questi ultimi vengono rilevate le velocità dei flussi, utilizzate poi dal sistema di navigazione per la guida a destinazione.

Sound System Dynaudio Excite. Per la Golf e la GTD è disponibile un nuovo Sound System dello specialista danese dell'Hi-Fi, 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 GTD diventa una sala per concerti. 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) con ABS, dispositivo di assistenza in frenata, regolazione antiscivolo, differenziale elettronico a bloccaggio trasversale XDS+, regolazione della coppia in fase di rilascio, dispositivo di assistenza alla controsterzata e stabilizzazione di vettura e rimorchio
- › ESC Sport
- › sistema di riconoscimento della stanchezza del guidatore
- › frenata anti collisione multipla
- › sterzo progressivo

- › indicatore di pressione degli pneumatici
- › regolatore di velocità (cruise control)

CAMBIO AUTOMATICO:

- › cambio DSG a 6 rapporti

ALLESTIMENTI:

- › GTD

COEFFICIENTE CX:

- › 0,315

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:

- › asse anteriore McPherson
- › asse posteriore modulare multilink
- › sterzo progressivo

COLORI CARROZZERIA DISPONIBILI:

- › Rosso Tornado, Nero, Pure White
- › 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 18 pollici Nogaro di serie
- › cerchi in lega leggera da 19 pollici Santiago a richiesta

SISTEMI INFOTAINMENT:

- › radio Composition Media (schermo da 5,8 pollici) di serie
- › 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

MOTORE – BENZINA:

- › 2.0 TDI 184 CV

STABILIMENTI DI PRODUZIONE:

- › Wolfsburg

CAMBIO DI SERIE:

- › cambio manuale a 6 rapporti

SERBATOIO:

- › 50 litri; autonomia teorica fino a 1.190 km

DIAMETRO DI STERZATA:

- › 10,9 m



Golf GTD		135 kW (184 CV)
Motore, impianto elettrico		
Tipologia del motore		4 cilindri diesel TDI CR 16V BlueMotion Technology
Cilindrata effettiva	cc	1.968
Valvole per cilindro/comando		4, ad angolo/indiretto, con bilancieri a rullo
Alimentazione		Iniezione diretta diesel, Common Rail
Sovralimentazione/tipo/pressione		Turbocompressore a gas di scarico/pressione di sovralimentazione
Potenza massima (DIN)	kW (CV) a giri/min	135 (184) 3.500 - 4.000
Coppia massima	Nm a giri/min	380/1.750 - 3.250
Prestazioni (massa a vuoto + 200 kg)		
0-80/100 km/h	s	5,6 / 7,5
Velocità massima	km/h	230
Consumo di carburante (99/100/CE)		
Tipologia del carburante		Diesel min. 51 NC
Combinato	l/100 km	4,2
Emissioni (CO ₂)	g/km	109
Etichetta di efficienza		A
Categoria di emissioni nocive		Euro 6
Trasmissione		
Cambio		Meccanico a 6 marce

Dimensioni esterne		
Quantità porte		2
Lunghezza/larghezza/altezza	mm	4.268/1.790/1.442
Passo	mm	2.631
Carreggiata, ant./post.	mm	1.538/1.517
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	1.377
Massa complessiva ammessa	kg	1.850
Carico	kg	548
Massa massima ammessa sugli assi ant./post.	kg	1.030/870
Massa mass. rimorchiabile amm. su pendenza d. 12%/non frenato	kg	1.600/680
Capacità		
Serbatoio del carburante	l	50

Golf GTD		135 kW (184 CV)
Motore, impianto elettrico		
Tipologia del motore		4 cilindri diesel TDI CR 16V BlueMotion Technology
Cilindrata effettiva	cc	1.968
Valvole per cilindro/comando		4, ad angolo/indiretto, con bilancieri a rullo
Alimentazione		Iniezione diretta diesel, Common Rail
Sovralimentazione/tipo/pressione		Turbocompressore a gas di scarico/pressione di sovralimentazione
Potenza massima (DIN)	kW (CV) a giri/min	135 (184) 3.500 - 4.000
Coppia massima	Nm a giri/min	380/1.750 - 3.250
Prestazioni (massa a vuoto + 200 kg)		
0-80/100 km/h	s	5,6 / 7,5
Velocità massima	km/h	228
Consumo di carburante (99/100/CE)		
Tipologia del carburante		Diesel min. 51 NC
Combinato	l/100 km	4,5
Emissioni (CO ₂)	g/km	119
Etichetta di efficienza		B
Categoria di emissioni nocive		Euro 6
Trasmissione		
Cambio		A 6 marce DSG

Dimensioni esterne		
Quantità porte		2
Lunghezza/larghezza/altezza	mm	4.268/1.790/1.442
Passo	mm	2.631
Carreggiata, ant./post.	mm	1.538/1.517
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	1.395
Massa complessiva ammessa	kg	1.880
Carico	kg	560
Massa massima ammessa sugli assi ant./post.	kg	1.060/870
Massa mass. rimorchiabile amm. su pendenza d. 12%/non frenato	kg	1.600/690
Capacità		
Serbatoio del carburante	l	50



IMAGE SOURCES

WWW.PHOTOCASE.DE: Page 06: aussi97 / Page 07: Gortincoiel / Page 60: clermac / Page 80: aussi97 /
Page 90: clermac / Page 105: ebob

WWW.VOLKSWAGEN-MEDIA-SERVICES.COM

© Volkswagen Produktkommunikation
Brieffach 1971
D-38436 Wolfsburg