



## **La nuova Golf GTI<sup>1</sup>**

### **Presentazione Stampa Internazionale**

**Wolfsburg, agosto 2020**

Note: la presente cartella stampa nonché tutte le immagini e i filmati relativi alla nuova Golf GTI sono disponibili all'indirizzo [www.volkswagen-newsroom.com](http://www.volkswagen-newsroom.com). Con riserva di modifiche e salvo errori.

**Tutte le indicazioni sugli equipaggiamenti sono valide per il mercato tedesco.**

<sup>1</sup>Golf GTI (180 kW / 245 CV, cambio DSG 7 marce) – Consumi in l/100 km (NEDC): urbano 8,6, extraurbano 5,3, combinato 6,5; Emissioni di CO<sub>2</sub> in g/km (ciclo combinato): 149; Classe di efficienza energetica: C.

<sup>2</sup>Questi modelli non vengono più offerti.



## Sommario

### In sintesi

<b>Panoramica delle novità</b>	<b>Pagina 3</b>
<b>Versione breve</b>	<b>Pagina 4</b>

### Aspetti principali

<b>Il design della nuova Golf GTI</b>	<b>Pagina 9</b>
<b>Il motore della nuova Golf GTI</b>	<b>Pagina 14</b>
<b>Il telaio della nuova Golf GTI</b>	<b>Pagina 15</b>
<b>La storia della Golf GTI</b>	<b>Pagina 20</b>



In sintesi

## La nuova Golf GTI: una nuova dimensione della dinamica di guida

---

### Panoramica delle novità

- **Icona di design – Generazione 8.** La nuova Golf GTI è un'autentica ed efficiente compatta sportiva dell'era digitale
- **Potenza GTI.** Il motore 2.0 TSI ottimizzato da 245 CV convince grazie all'erogazione di potenza ideale e alle basse emissioni
- **Vehicle Dynamics Manager.** Un nuovo sistema di gestione che collega i componenti elettromeccanici del telaio
- **Il differenziale anteriore a gestione elettronica.** Il bloccaggio del differenziale (di serie) assicura ottime doti dinamiche alla nuova Golf GTI
- **Digital Cockpit.** La nuova Golf GTI offre di serie strumentazione digitale ed elementi di comando digitalizzati
- **Cuore pulsante del mondo digitale.** Il nuovo tasto Engine Start/Stop (di serie) pulsa di luce rossa prima dell'avviamento del motore
- **La luce è la cromatura di nuova generazione.** Per la prima volta, la Golf GTI è dotata di una modanatura della calandra illuminata come parte delle luci diurne a LED
- **Carisma GTI.** Paraurti anteriore aperto con alette GTI e griglia a nido d'ape, diffusore GTI e terminali di scarico a destra e a sinistra
- **LED che formano una X.** Cinque LED disposti in modo distintivo compongono ciascun fendinebbia nel paraurti anteriore della Golf GTI
- **Caratteristiche mutate dal Motorsport.** I listelli sottoporta neri e affusolati creano un'unica linea con lo splitter anteriore e il diffusore posteriore
- **Tutto saldamente a portata di mano.** Il nuovo volante sportivo multifunzione rivestito in pelle è caratterizzato da comandi touch, pelle traforata e inserto GTI con finitura cromata/rossa

### Contatti:

**Contatti per i media**  
Volkswagen Communications  
Bernd Schröder  
Portavoce Product Line Compact  
Tel: +49 5361 9-36867  
bernd.schroeder1@volkswagen.de

Volkswagen Communications  
Philipp Dörfler  
Portavoce Product Line Compact  
Tel: +49 5361 9-87633  
philipp.doerfler@volkswagen.de



Maggiori informazioni all'indirizzo  
[volkswagen-newsroom.com](http://volkswagen-newsroom.com)



### Versione breve

**Wolfsburg, agosto 2020.** La Golf GTI è considerata un'autentica icona a livello mondiale. Vanta caratteristiche di marcia spiccatamente dinamiche oltre a un design inconfondibile. Presentata nel settembre 1975 in occasione del Salone dell'Automobile di Francoforte (IAA), a partire dall'estate del 1976 la prima Golf GTI irruppe in una categoria di vetture fino ad allora inesistente, portando una ventata di novità ed esuberanza: quella delle sportive compatte a trazione anteriore. La produzione prevista inizialmente per la GTI era di 5.000 esemplari. Un sorprendente errore di valutazione, come si poté ben presto constatare. La new entry divenne un'auto "cult". Da subito. Il motivo è presto detto: la Golf GTI, essendo alla portata di tutti, sconvolse da un giorno all'altro le gerarchie dell'auto, facendosi largo nella classe delle costose vetture sportive e democratizzando la guida dinamica. Fu così che un totale di 461.690 esemplari della Golf GTI di prima generazione uscì dalle linee di produzione. La prima Golf GTI è diventata già da anni un'apprezzata auto d'epoca, che resiste alla prova del tempo. Insieme alle sei successive generazioni, si è guadagnata il titolo di vettura sportiva compatta di maggior successo a livello mondiale. Fino alla fine del 2019 sono stati prodotti più di 2,3 milioni di esemplari della Golf GTI. Un autentico fenomeno. Un'idea rivoluzionaria, sviluppata all'insegna di una costante evoluzione. Perché il DNA progettuale della prima Golf GTI – agile trazione anteriore, telaio sportivo, ergonomia perfetta, design autentico – è stato tramandato fino ai giorni nostri. A distanza di 45 anni dall'anteprima mondiale della GTI N. 1, la Casa di Wolfsburg introduce ora sul mercato l'ottava generazione. Una sportiva "purosangue", rinnovata e collegata in rete: la prima Golf GTI dell'era digitale.

**Elettronica interconnessa in modo intelligente.** L'ottava generazione della Golf GTI è anche la GTI più digitalizzata di tutti i tempi. La sua architettura elettronica è stata interamente realizzata *ex novo* e le conseguenze sono sostanziali. Il software e l'hardware di nuova generazione si apprezzano sia



all'interno dell'abitacolo sia alla guida: a bordo della vettura, il guidatore ha accesso a un mondo digitalizzato e collegato in rete, composto da una serie di display ed elementi di comando. La Golf GTI può, dunque, essere personalizzata sotto il profilo estetico e tecnico in modo ancora più ampio e intuitivo che mai. Oltre alla possibilità di impostare una serie di funzioni, come lo spettro cromatico dell'illuminazione ambiente, la configurazione personalizzata del sistema di infotainment o del Digital Cockpit e il sound del motore, il guidatore può anche influenzare le caratteristiche di marcia della sua Golf GTI come mai prima d'ora.

**Configurazione personalizzata della dinamica.** Sulla Golf GTI è stato adottato per la prima volta un nuovo sistema di regolazione della dinamica: il Vehicle Dynamics Manager, che sulla GTI può esprimere tutto il suo potenziale. Gestisce la funzione elettronica di bloccaggio trasversale XDS, oltre ai componenti per la dinamica trasversale degli ammortizzatori regolabili DCC (disponibili a richiesta). Il guidatore può scegliere la propria configurazione personalizzata mediante la selezione del profilo di guida (di serie) e l'assetto DCC a regolazione continua. L'ampia possibilità di regolazione tra massima dinamica e massimo comfort è stata ulteriormente e sensibilmente aumentata grazie ai sistemi di assetto regolabili elettromeccanicamente. Le caratteristiche dinamiche di marcia perfezionate assicurano un'esperienza al volante coinvolgente e completamente inedita, in quanto l'ottava Golf GTI è estremamente precisa e agile da guidare, pur regalando un comfort senza compromessi sulle lunghe percorrenze. Facciamo un esempio: il sottosterzo tipico dei veicoli a trazione anteriore, ossia la tendenza delle ruote anteriori a scivolare verso l'esterno nelle curve affrontate a velocità elevata, è stato praticamente eliminato del tutto dagli ingegneri responsabili dell'assetto. La nuova Golf GTI presenta un inserimento in curva estremamente neutro anche in pista ad andatura sostenuta e accelera in uscita dalle curve senza alcuna perdita di trazione.



**Motore Performance ora di serie sulla GTI.** Il cuore della nuova Golf GTI è l'ultimissima versione della gamma di motori turbo EA888: l'evo4. Il motore turbo da 2,0 litri a iniezione diretta (TSI) sviluppa una potenza di 245 CV e una coppia massima di 370 Nm disponibile da 1.600 a 4.300 giri. Per il lancio sul mercato il TSI è offerto in combinazione a un cambio automatico DSG a doppia frizione a 7 rapporti. La velocità massima limitata elettronicamente è di 250 km/h.

**Caratteristiche GTI degli esterni.** Rispetto al modello precedente, la nuova Golf GTI è ancora più bassa, slanciata e dinamica. I progettisti hanno realizzato *ex novo* ogni parte della carrozzeria, perfezionandola nella galleria del vento in collaborazione con gli esperti di aerodinamica. Il coefficiente aerodinamico ( $c_x$ ) del modello di accesso è stato ridotto da 0,3 a 0,275. L'aerodinamica è stata ulteriormente migliorata adottando una serie di soluzioni specifiche. Tra queste figurano specchietti retrovisori esterni con  $c_x$  ottimizzato, profili aerodinamici, spoiler sul tetto specifico della GTI, protezione del sottoscocca lungo tutta la superficie oltre a elementi ottimizzati sotto il profilo aerodinamico nei passaruota (elemento deviante all'anteriore, spoiler nella parte posteriore). Inoltre, gli esterni della nuova vettura sportiva sono contraddistinti da elementi tipicamente GTI, ma anche del tutto inediti. Per una GTI la linea rossa nella calandra rappresenta un dettaglio irrinunciabile. Le origini di questo tratto distintivo risalgono alla prima generazione GTI, sulla quale incorniciava interamente la calandra realizzata in materiale sintetico. Oggi, questa linea rossa sulla calandra si estende lungo tutta la parte frontale della vettura fino ai parafranghi. Per la prima volta, la linea rossa GTI è impreziosita, nella parte inferiore, da un elemento a LED che si sviluppa parallelamente, estendendosi rispettivamente dalle estremità interne dei fari a LED di serie fino al logo VW, posizionato al centro della calandra. Questo conferisce alla Golf GTI una "firma luminosa" inedita e inconfondibile. Anche la parte inferiore del frontale presenta elementi specifici della GTI, come la presa d'aria a nido



d'ape nel classico colore nero. Quest'ultima integra, a richiesta, i fendinebbia con tecnologia a LED disposti per la prima volta a X. Le ulteriori caratteristiche GTI degli esterni comprendono lo spoiler anteriore nonché i listelli sottoporta e la cornice del diffusore posteriore, i quali formano un insieme che avvolge l'intera carrozzeria. Per la nuova Golf GTI sono stati realizzati anche gli esclusivi cerchi in lega leggera Richmond da 17" (di serie). La Golf GTI è caratterizzata, inoltre, dai terminali dell'impianto di scarico posizionati a sinistra e a destra del diffusore posteriore, nonché dal logo GTI con finitura cromata/rossa su parafanghi anteriori, portellone e calandra.

**Caratteristiche GTI degli interni.** All'interno dell'abitacolo lo stretto legame con la Golf GTI originaria è simboleggiato dai nuovi sedili sportivi dalla particolare forma ergonomica, con appoggiatesta integrati, cuciture decorative rosse e tessuto quadrettato Scalepaper sulle sedute e sugli schienali. Il nuovo volante sportivo multifunzione è stato personalizzato con un inserto rosso e con il logo GTI. Il design a nido d'ape che contraddistingue gli inserti nella plancia e nei pannelli delle porte rappresenta un ulteriore stilema della Golf GTI. Una novità a bordo della Golf GTI è costituita dal tasto Engine Start/Stop di serie, che dopo l'apertura delle porte pulsa di luce rossa finché il TSI non viene avviato. Gli user experience designer hanno anche sviluppato una nuova grafica GTI per il Digital Cockpit di serie, che può essere visualizzata premendo il tasto View sul volante. Si tratta di una combinazione di tre strumenti di forma circolare, al cui centro spicca il contagiri con logo GTI. Rispettivamente a destra e a sinistra è stato inserito un ulteriore strumento di forma circolare, che può essere utilizzato a piacimento per visualizzare, per esempio, l'indicatore della pressione di sovralimentazione del motore o la rappresentazione della potenza erogata in tempo reale.

**Golf 8: equipaggiamenti di serie generali.** Tutte le nuove Golf sono dotate di sistemi di assistenza come l'assistenza per il mantenimento della corsia Lane Assist, l'assistenza per la frenata di emergenza Front Assist con



riconoscimento pedoni e ciclisti, la funzione elettronica di bloccaggio trasversale XDS nonché il Car2X (comunicazione a livello locale con altri veicoli e con l'infrastruttura del traffico). Negli interni, il Digital Cockpit e il sistema di infotainment Composition da 8,25" (di serie), che integra i servizi e le funzioni online di We Connect e We Connect Plus, sono digitalizzati e interconnessi. La dotazione di serie comprende anche volante multifunzione, climatizzatore automatico monozona, sistema di avviamento senza chiave Keyless Start, connettività Bluetooth, fari a LED, gruppi ottici posteriori a LED, luci diurne a LED, luci di lettura a LED e due prese USB-C. Questa gamma di allestimenti è stata ulteriormente ampliata per la GTI.

**Golf GTI 8: equipaggiamenti di serie specifici.** Per quanto riguarda gli esterni, le dotazioni sono integrate con l'aggiunta di cerchi in lega leggera da 17", frontale specifico, diffusore posteriore gofrato, spoiler sul tetto, targhette identificative del modello, terminali di scarico personalizzati, pinze dei freni verniciate in rosso e sottoporta maggiorati. Dal punto di vista funzionale, sono compresi il telaio sportivo (assetto ribassato di 15 mm), il bloccaggio del differenziale anteriore, il sistema sonoro nonché il sistema di chiusura e avviamento senza chiave Keyless Access. La pedaliera è realizzata in acciaio inox.

**GTI con tetto panoramico.** Per l'ottava Golf la Casa di Wolfsburg ha sviluppato un tetto panoramico scorrevole e sollevabile di nuova concezione, naturalmente disponibile anche per la Golf GTI. Il tetto si apre e si chiude mediante un intuitivo touchslider posizionato nella parte anteriore del padiglione. Il nuovo tetto panoramico si fa notare per un inedito look "full glass" con molte meno fughe e una superficie vetrata più ampia del 5%. Al fine di evitare la formazione di turbolenze aerodinamiche e quindi di rumorosità alle andature più elevate, il tetto aperto viene automaticamente richiuso in parte – se lo si desidera – all'aumentare della velocità.





## Aspetti principali

### **Il design della nuova Golf GTI**

#### **Dichiarazioni**

**Klaus Zyciora, Responsabile del Design.** La Golf GTI è un'icona. "Ciascun membro del nostro team è consapevole delle proprie responsabilità quando si parla di una nuova generazione della Golf. L'evoluzione di un'icona del genere rappresenta una sfida enorme e al tempo stesso l'esperienza più stimolante che possa capitare a un designer", spiega Klaus Zyciora, Responsabile Design del Gruppo Volkswagen. Zyciora aggiunge: "Per quanto riguarda la Golf GTI, esiste anche l'esigenza di continuare a sviluppare o addirittura reinventare i particolarissimi stilemi che contraddistinguono questa vettura sportiva. Credo di poter affermare che con la nuova Golf GTI abbiamo raggiunto un risultato decisamente soddisfacente". Resta il fatto che anche l'ottava generazione della Golf GTI riesce a proiettare nel futuro il DNA della GTI originaria. Klaus Zyciora precisa: "Il design della nuova GTI equivale a una dichiarazione, in quanto coniuga sportività dinamica con una funzionalità senza compromessi". L'ottava generazione della Golf è ancora basata sul pianale modulare trasversale MQB. Nel passaggio dalla Golf 7 alla Golf 8, l'MQB ha permesso di rendere le proporzioni ancora più sportive: un "assist" perfetto per il design della nuova GTI. Al riguardo, Klaus Zyciora riassume: "La nuova Golf GTI evidenzia un baricentro visivo molto basso, ottenuto grazie alle ampie prese d'aria anteriori e alla linea di spalla messa in risalto. Questa straordinaria sportività esprime anche esteriormente il potenziale della vettura".



### Gli esterni in dettaglio

**Frontale dinamico.** Il design della nuova Golf GTI riflette il suo carisma inconfondibile. Le sue apprezzabili doti aerodinamiche ( $c_x = 0,275$ ) la rendono ancora più veloce, efficiente e sicura da guidare. I fari a LED di serie sono collocati in posizione ribassata; a richiesta, sono disponibili i fari a LED Matrix IQ.LIGHT, che insieme alla calandra formano un distintivo elemento trasversale. Nella parte superiore è presente una sottile linea GTI rossa, che si estende lungo tutto il frontale. Quando si accendono le luci diurne (a richiesta anche automaticamente non appena il guidatore si avvicina con la chiave), la linea rossa è accompagnata da una striscia di LED all'interno dei gruppi ottici. Per la prima volta viene illuminata, a richiesta, anche la calandra come prosecuzione della striscia di LED, dando così vita a un design luminoso inconfondibile e completamente inedito del frontale. L'ampia presa d'aria inferiore, caratterizzata dal tipico design a nido d'ape della GTI, rappresenta un ulteriore tratto distintivo, in virtù anche della sua cornice esterna nera e del particolare profilo di forma alare alle sue estremità laterali. Tra i nuovi elementi caratteristici GTI figurano anche i fendinebbia, ora a forma di X, integrati nella griglia della presa d'aria.

- **I fari a LED Matrix IQ.LIGHT in dettaglio.** Tramite 22 LED per ciascun modulo a matrice dei fari vengono attivate e proiettate sulla strada dieci diverse funzioni di illuminazione, parzialmente interattive. Si tratta delle funzioni luce per strade extraurbane, abbaglianti, luci di svolta, luci "all-weather", luci per autostrada, luci di svolta dinamiche, antiabbagliamento segnaletica, luci per centri urbani, abbaglianti parziali e modalità viaggio (modalità per guida a sinistra). Un'altra novità introdotta è rappresentata dagli indicatori di direzione con funzione a scorrimento dei fari a LED Matrix IQ.LIGHT.



**Profilo inconfondibile.** Sulle fiancate i cerchi in lega leggera Richmond da 17" di serie rappresentano un elemento di forte impatto visivo. Questi cerchi GTI sono disponibili a richiesta anche nella versione da 18". La gamma comprende anche ulteriori cerchi in lega leggera da 17", 18" e 19". Le pinze dei freni sono sempre verniciate in rosso. Nella parte superiore della fiancata, uno spoiler realizzato *ad hoc* allunga la linea del tetto. Lo stilema che contraddistingue maggiormente la fiancata di tutte le Golf, compresa la GTI, è il tipico montante posteriore, che slancia esteticamente la carrozzeria in avanti.

**Parte posteriore dominante.** La nuova Golf presenta, come già accennato, una zona della spalla possente e una coda particolarmente muscolosa. Di queste caratteristiche beneficia anche la Golf GTI. Il logo GTI, che finora era posizionato sul lato guida, si trova ora al centro sotto il nuovo logo VW. Lo spoiler sul tetto allungato verso il posteriore (la cui parte superiore è verniciata in tinta con la carrozzeria, mentre quella inferiore è in nero lucido) rende la Golf GTI ancora più bassa rispetto ai modelli meno potenti. Nella parte inferiore, la nuova generazione dell'icona tra le sportive compatte si distingue dalle versioni meno potenti della gamma per la presenza di un diffusore sportivo. Un ulteriore elemento che caratterizza la GTI è rappresentato dai due terminali dell'impianto di scarico, collocati rispettivamente all'estremità sinistra e destra del diffusore.

**I colori della Golf GTI.** La nuova Golf GTI sarà disponibile in vari colori pastello, in tonalità metallizzate, nonché con vernici effetto perla e vernici premium (effetto madreperla). Uno dei nuovi colori per la Golf GTI è la vernice metallizzata Kings Red; la nuova tonalità di rosso rende omaggio al classico Mars Red della Golf GTI, che ha caratterizzato la prima generazione dell'icona sportiva nel 1976.



### **Gli interni in dettaglio**

**Stilemi di stampo sportivo.** Fin dal debutto della prima Golf GTI, questa vettura si è adattata perfettamente allo stile e alle esigenze dei Clienti. La Volkswagen decise, fin dal principio, di creare una serie di inconfondibili elementi caratteristici GTI per impreziosire l'abitacolo, che da tempo ormai vengono considerati un vero e proprio cult: il volante sportivo con tre razze doppie color argento e lo stemma della Casa di Wolfsburg inserito in profondità al centro, il pomello della leva del cambio a forma di pallina da golf nera, i sedili sportivi GTI con rivestimenti centrali in tessuto scozzese e fianchetti laterali in nero.

**Nel rispetto della tradizione, ma con lo sguardo rivolto al futuro.** Sebbene la Volkswagen abbia letteralmente catapultato nel futuro l'ottava generazione della Golf e, di conseguenza anche la nuova GTI, introducendo un livello di digitalizzazione e di connettività finora inedito, numerosi stilemi originari sono ancora presenti a bordo. Il volante sportivo di allora si è evoluto in un nuovo volante sportivo multifunzione rivestito in pelle con comandi touch e tasto Travel Assist integrato (a richiesta) per consentire alla vigorosa Golf di viaggiare in modalità assistita fino a 210 km/h. Le tre razze argentate sono rimaste immutate: sulla GTI, la modanatura centrale è impreziosita da una superficie interna rossa. Un altro must è costituito dal classico tessuto quadrettato dei sedili sportivi progettati *ex novo*, che ora è stato ribattezzato Scalepaper (con cuciture rosse inserite nei quadretti grigio-neri). Il colore rosso caratterizza anche tutte le cuciture decorative e le cornici.

**Al passo coi tempi moderni.** Aprendo le porte, la strumentazione digitale della Golf GTI si accende. Si tratta di una fusione tra il Digital Cockpit di serie (strumentazione digitale) e il sistema di infotainment. Quando la vettura è equipaggiata con il sistema di navigazione Discover Pro, quest'ultimo si fonde con il Digital Cockpit dando vita all'Innovision Cockpit, che offre una



funzionalità ancora più ampia. A prescindere dalla versione di infotainment prescelta per la Golf GTI, la fusione estetica e funzionale dei sistemi dà origine a un'innovativa architettura interamente digitale. L'illuminazione ambiente di serie permette di immergere la strumentazione e tutte le altre aree illuminate degli interni (plancia, pannelli delle porte, box di accoppiamento per lo smartphone e vano piedi) in un'atmosfera luminosa, scegliendo tra 30 colori configurabili a piacimento. Il design del pomello della leva del cambio della GTI è stato appositamente realizzato in funzione del cambio manuale a sei rapporti. La nuova Golf GTI può essere equipaggiata anche con il cambio automatico a doppia frizione DSG a 7 rapporti. La funzionalità del tasto Engine Start/Stop di serie è stata personalizzata: dopo l'apertura delle porte, inizia a pulsare con una luce rossa finché non viene avviato il TSI da 245 CV.



### Il motore della nuova Golf GTI

**EA888 evo4 – TSI GTI.** L'ottava Golf GTI sfoggia l'ultimissima versione del motore TSI EA888: la generazione evo4. Il motore a iniezione diretta sviluppa la sua massima potenza di 245 CV a regimi compresi tra 5.000 e 6.500 giri. Il turbo quattro cilindri da 1.984 cm<sup>3</sup> eroga una coppia massima di 370 Nm, valore eccezionale disponibile tra 1.600 e 4.300 giri. Per il lancio sul mercato, il nuovo motore turbo è offerto in abbinamento a un cambio automatico DSG a doppia frizione a 7 rapporti. La nuova Golf GTI raggiunge una velocità di 250 km/h (limitata elettronicamente). Con il DSG scatta da 0 a 100 km/h in 6,3 secondi.

**Euro 6d-ISC-FCM.** Nella versione precedente della nuova Golf GTI, in abbinamento alla versione Performance<sup>2</sup> veniva offerto un TSI da 245 CV. Il propulsore apparteneva ancora alla generazione 3 della serie di motori EA888. L'EA888 evo4 di nuova generazione, ora integrato nella nuova GTI, è stato ulteriormente ottimizzato per migliorare ancora le emissioni e perfezionare l'erogazione di potenza. Gli interventi includono nuovi iniettori di carburante, un aumento della pressione di iniezione da 200 a 350 bar e miglioramenti in termini di attrito interno e acustica. Come previsto, è stato possibile aumentare il regime di rotazione insieme alla coppia massima, potenziando sensibilmente le prestazioni della nuova Golf GTI. Inoltre, un filtro antiparticolato per motori benzina e un catalizzatore di volume maggiore migliorano le emissioni. La nuova Golf GTI soddisfa la norma sui gas di scarico Euro 6d-ISC-FCM, la più recente e rigorosa.



### Il telaio della nuova Golf GTI

#### Dichiarazioni

**Karsten Schebsdat, Responsabile Dinamica di marcia, Sistemi dello sterzo e di regolazione.** "La Golf GTI è da sempre sinonimo di comportamento sportivo allo stato puro. Questa dinamica rappresenta una delle qualità essenziali della GTI. In questa categoria non esiste un'altra vettura in grado di offrire un range così ampio tra massima sportività e comfort di viaggio altrettanto elevato", spiega Karsten Schebsdat, esperto di telaistica della Volkswagen, aggiungendo poi: "Sebbene la Golf GTI 7 vantasse già una dinamica di marcia di livello particolarmente elevato, abbiamo voluto accrescere ulteriormente il piacere di guida della Golf GTI di ottava generazione attraverso un comportamento di marcia e doti dello sterzo ancora più agili e diretti. Direi che abbiamo centrato l'obiettivo". Le caratteristiche dinamiche di guida ancora più affinate regalano una nuova e coinvolgente esperienza GTI. "I principali progressi sono stati ottenuti grazie all'introduzione del nuovo Vehicle Dynamics Manager, che può esprimere tutto il suo potenziale sulla Golf GTI. Questo sistema coordina a livello centrale tutte le funzioni elettromeccaniche relative al telaio", riassume Karsten Schebsdat. "Grazie alla combinazione tra il Vehicle Dynamics Manager e la nuova taratura dell'assetto con l'aggiunta del bloccaggio del differenziale anteriore, siamo riusciti a migliorare ulteriormente le prestazioni complessive della Golf GTI, peraltro già eccellenti. Questo vale ancora di più se la vettura è equipaggiata con le sospensioni regolabili DCC, dotate di una nuova applicazione software", conclude Schebsdat.



### **I nuovi sistemi del telaio ulteriormente perfezionati in dettaglio**

**Modifiche all'asse anteriore.** È stata rivista la taratura dei bracci trasversali nonché delle molle e dei tamponi di fine corsa. Lo stesso vale anche per i componenti idraulici degli ammortizzatori. L'adozione di un nuovo telaio ausiliario in alluminio ancora più rigido ha consentito di ridurre il peso di tre chilogrammi. La rigidità delle molle sull'asse anteriore è stata aumentata del 5% rispetto alla Golf GTI 7.

**Modifiche all'asse posteriore.** Il retrotreno è caratterizzato a sua volta dalla nuova taratura dei bracci trasversali e delle molle, comprese le molle supplementari. Sono stati rinnovati anche i cuscinetti degli ammortizzatori. Analogamente all'asse anteriore, inoltre, sono stati adottati nuovi componenti idraulici degli ammortizzatori. Sull'asse posteriore la rigidità delle molle è stata aumentata del 15% rispetto alla Golf GTI 7.

**Il nuovo Vehicle Dynamics Manager.** Per qualsiasi manovra di guida, il Vehicle Dynamics Manager comanda in modo coordinato sia la funzione elettronica di bloccaggio trasversale XDS sia i componenti per la dinamica trasversale degli ammortizzatori DCC, a loro volta regolabili e disponibili a richiesta. A questo riguardo, l'adeguamento dello smorzamento delle singole ruote (200 volte al secondo) assicura doti di maneggevolezza particolarmente agili e precise. Il sottosterzo tipico dei veicoli a trazione anteriore, ossia la tendenza delle ruote anteriori a scivolare verso l'esterno nelle curve affrontate a velocità elevata, è stato eliminato del tutto dagli ingegneri responsabili del telaio grazie all'adozione del nuovo insieme di tecnologie. La Golf GTI percorre le curve in modo estremamente neutro anche sui circuiti ad andature "corsaiole" e accelera in uscita dai tornanti senza alcuna perdita di trazione, grazie anche alla possibilità di aumentare notevolmente, tra l'altro, il bloccaggio del differenziale anteriore in modalità Sport. A proposito di circuiti: qui è possibile impostare l'intervento dell'ESC su due livelli. In modalità ESC Sport, le soglie dell'ESC e le soglie di





slittamento dell'ASR vengono innalzate, riducendo così l'intensità dei relativi interventi. I guidatori più esperti possono, inoltre, disattivare del tutto l'ESC con la modalità ESC off, anche se il Front Assist e i sistemi di assistenza alla guida possono riattivare l'ESC in caso di emergenza.

**Il bloccaggio del differenziale anteriore.** Come già avvenuto per la Golf GTI Performance<sup>2</sup> e la Golf GTI TCR<sup>2</sup> (290 CV), la Volkswagen equipaggia ora di serie anche la nuova Golf GTI con il bloccaggio del differenziale anteriore a regolazione elettronica. Rispetto ai bloccaggi puramente meccanici, il bloccaggio del differenziale integrato sulla Golf GTI offre vantaggi come il grado di bloccaggio variabile a seconda di ESC, EDS e XDS+. Così è possibile evitare del tutto gli effetti negativi sulla precisione dello sterzo che si verificano con i bloccaggi meccanici. Il differenziale ottimizza, attraverso una frizione a lamelle, la trazione e la maneggevolezza nella marcia in curva ad alte velocità, migliorando così le prestazioni e assicurando, in sostanza, un piacere di guida ancora più elevato. Gli svantaggi in termini di trazione legati alle vetture a trazione anteriore vengono compensati grazie al bloccaggio del differenziale anteriore.

**La regolazione adattiva dell'assetto DCC.** La regolazione adattiva dell'assetto DCC reagisce costantemente in base alle condizioni del fondo stradale e alla situazione di guida, tenendo conto, per esempio, dei processi relativi a sterzo, freni e accelerazione. Nella nuova Golf GTI anche i componenti per la dinamica trasversale degli ammortizzatori DCC sono coordinati per la prima volta tramite il Vehicle Dynamics Manager e quindi ulteriormente ottimizzati. Attraverso la modalità relativa al profilo di marcia impostato, il guidatore può influenzare la riduzione dei movimenti della carrozzeria secondo le sue preferenze. Lo smorzamento necessario viene calcolato per ciascuna ruota in una frazione di secondo e impostato sui quattro ammortizzatori. In tal modo, il DCC garantisce sempre il comfort di marcia migliore e una dinamica di guida ottimale in combinazione con il Vehicle Dynamics Manager. Il DCC di ultima generazione consente di



ampliare l'impostazione in modalità INDIVIDUAL oltre l'attuale gamma di modalità predefinite COMFORT, ECO e SPORT. Agendo su un cursore digitale, infatti, il guidatore può impostare e memorizzare la propria modalità di marcia specifica in modo personalizzato e con estrema precisione.

**Lo sterzo progressivo.** La nuova Golf GTI è equipaggiata di serie con uno sterzo progressivo che è stato ulteriormente perfezionato: in particolare, i progettisti che lavorano sul telaio hanno impostato una taratura più diretta del rapporto di demoltiplicazione dello sterzo; sono stati anche implementati nuovi algoritmi del software e una nuova applicazione software. Qualche informazione in più sul funzionamento dello sterzo progressivo: gli sterzi convenzionali operano con rapporto di demoltiplicazione costante. Lo sterzo progressivo della Golf GTI, invece, adotta 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; inoltre, risulta meno frequente la necessità di dover spostare le mani sul volante. Sulla nuova Golf GTI sono sufficienti 2,1 giri del volante da una battuta all'altra. Dal punto di vista tecnico, lo sterzo progressivo si distingue per la dentatura variabile della cremagliera e del pignone e per il motorino elettrico di maggior potenza rispetto a quello del normale servosterzo elettromeccanico. Dal punto di vista funzionale, vale la seguente constatazione: contrariamente al rapporto di demoltiplicazione costante dello sterzo, che rappresenta sempre un compromesso tra dinamica e comfort, in questo caso la dentatura della cremagliera viene variata lungo la corsa dello sterzo. Il risultato è che il passaggio tra comportamento di sterzata indiretto nel settore centrale (guida in rettilineo) e comportamento di sterzata diretto in presenza di maggiori angoli di rotazione del volante avviene in modo progressivo,



conferendo alla vettura maggiore agilità quando si adotta uno stile di guida sportivo.



### La storia della Golf GTI

#### La Golf GTI I

**Sviluppo dal 1974.** È il 1974 e una mezza dozzina di uomini, tra cui Anton Konrad, l'allora Responsabile dell'Ufficio Stampa della Volkswagen, decidono in segreto di sviluppare una "Golf sportiva". Non esiste ancora un incarico ufficiale, ma il Responsabile Tecnico Hermann Hablitzel sceglie di tenere il progetto sotto la sua ala protettrice. Nascono così i primi prototipi, tra cui uno con motore a carburatore da 100 CV. All'inizio di marzo del 1975, Hablitzel presenta ufficialmente il progetto "Golf sportiva" al Presidente del Consiglio di Amministrazione Toni Schmücker, che dà il suo "via libera". Ed è così che il progetto portato avanti di nascosto, diventa un incarico di sviluppo ufficiale: EA195. Viene fissata anche una tempistica ben precisa. Ed è ambiziosa: l'anteprima mondiale deve svolgersi a settembre in occasione del Salone dell'Automobile di Francoforte (IAA). Il progetto prende forma. EA195 compie un ulteriore passo decisivo quando viene finalmente montato il motore giusto: un propulsore a iniezione da 110 CV. Tuttavia, manca ancora il nome da assegnare alla Super Golf. Le proposte sul tavolo sono TS e GTS. La decisione cade poi su GTI. Allo stesso tempo, il Responsabile del Design Herbert Schäfer – un appassionato giocatore di golf – progetta *ex novo* il pomello della leva del cambio, semplicemente avvitando una pallina da golf sull'asta del cambio della GTI.

**Anteprima mondiale nel 1975, lancio sul mercato nel 1976.** Si arriva, quindi, all'IAA. La Volkswagen presenta la Golf GTI e suscita un'enorme eco mediatica: tutti la vogliono. E la ottengono: nel giugno 1976, la prima Golf GTI viene lanciata dapprima sul mercato tedesco al prezzo di 13.850 Marchi, per poi accendere l'entusiasmo in tutto il mondo. Inizialmente si prevede una produzione di 5.000 esemplari della serie speciale per coprire almeno i costi di sviluppo e gli investimenti nella produzione. Ma le cose sono andate in modo diverso, completamente diverso: né Konrad, né Hablitzel, né Schmücker si aspettavano che questa Golf GTI, capace di raggiungere i 182 km/h e caratterizzata da passaruota maggiorati neri, lunotto con cornice



nera, calandra con cornice rossa, sedili sportivi con motivo a quadri, pallina da golf come pomello del cambio e volante sportivo avrebbe ottenuto un tale successo. I 5.000 esemplari previsti divennero 461.690 Golf GTI prima serie, la cui carriera si chiuse come coronamento finale con la realizzazione dell'edizione speciale GTI Pirelli da 112 CV. Si tratta della prima edizione dell'auto sportiva compatta di maggior successo ad oggi in tutto il mondo.

### La Golf GTI II / 1984

**Colpo di genio con una dote fino a 160 CV.** L'intuizione geniale strategica vera e propria arriva all'inizio del 1984 con la Golf GTI II. La potenza rimane invariata a quota 112 CV e la strada tracciata dalla prima generazione viene coerentemente seguita; lo stesso vale per il DNA stilistico. Gli elementi caratteristici GTI – *in primis* la linea rossa nella calandra e il tessuto quadrettato dei sedili sportivi – diventano definitivamente un cult. La nuova arrivata si evolve così in un'icona. Nel 1984 la potenza si riduce temporaneamente a 107 CV in seguito all'introduzione del catalizzatore. Due anni più tardi, la Volkswagen compensa la perdita di potenza con un nuovo motore 16V che, con i suoi 129 CV (con catalizzatore) strizza l'occhio alla GTI delle origini e alla sua agilità (139 CV senza catalizzatore). Nel 1990 l'adozione del compressore G-Lader sulla Golf GTI G60 consente di raggiungere d'un balzo una potenza di 160 CV.

### La Golf GTI III / 1991

**Fino a 150 CV.** Nel 1991 la Volkswagen trasferisce gli elementi caratteristici GTI nella terza generazione. I doppi proiettori della seconda generazione GTI sono ora un unico vetro. Il range di potenza parte da 115 CV. Un anno dopo la potenza del motore sale a 150 CV con l'introduzione di una nuova versione a quattro valvole, mentre nel 1996 la gamma GTI si arricchisce con la versione Turbodiesel (TDI) da 110 CV; e ancora oggi, molti anni dopo, le versioni a benzina e a gasolio vengono distinte in GTI e GTD. Sempre nel 1996, il lancio sul mercato del modello celebrativo GTI 20 Years Edition.



### La Golf GTI IV / 1998

**Una "cult car" da 180 CV.** La quarta generazione GTI, introdotta nel 1998, si presenta in punta di piedi, rinunciando, per esempio, come prima e unica GTI alla linea rossa nella calandra. Ciononostante, la vettura è l'espressione di un design pulito e delicato, che oggi viene celebrato come il punto di partenza di una nuova epoca del design automobilistico caratterizzato da sobria eleganza. Sotto il profilo tecnico, la Golf GTI IV da 150 CV è una vettura le cui qualità e doti di agilità tengono la concorrenza a debita distanza. I motori benzina a 4 e 5 cilindri erogano fino a 170 CV, mentre quelli Turbodiesel arrivano a una potenza massima di 150 CV. Nel 2001 la Casa di Wolfsburg festeggia il venticinquesimo compleanno della sua icona con il modello speciale GTI 25 Years dotato di motore turbo da 180 CV.

### La Golf GTI V / 2004

**Ritorno alla ribalta, con potenza fino a 230 CV.** Nel settembre 2003, la Volkswagen presenta all'IAA il prototipo della quinta generazione della Golf GTI, dando così il via a un grandioso ritorno sulla scena della sua classica. Con questa nuova generazione l'acronimo GTI diventa sinonimo di dinamica di guida in veste compatta. Nel settembre 2004, la Volkswagen svela la versione di serie al Salone di Parigi, mentre a novembre prende il via il lancio sul mercato della Golf GTI V, caratterizzata da look nettamente più incisivo, motore turbo da 200 CV e caratteristiche di marcia superlative. Con questa vettura sportiva la Casa tedesca proietta il concetto GTI nel futuro. I nuovi cerchi Denver e la calandra nera a V sono i due elementi estetici che la rendono inconfondibile. Il nuovo motore turbo non è da meno, perché consente alla GTI con cambio manuale di scattare da zero a 100 km/h in appena 7,2 secondi, che con il nuovo cambio a doppia frizione DSG si riducono addirittura a 6,9 secondi. Anche la velocità massima è ragguardevole: 235 km/h. Lo slogan del primo catalogo recita: "Lo sport a livello agonistico non è mai stato così divertente". Nel 2006, in occasione del 30° compleanno della sportiva cult, l'inventore della GTI regala ai propri fan



la GTI 30 Years da 230 CV. Con la stessa motorizzazione, nel 2007 viene presentata la reincarnazione della GTI Pirelli.

### La Golf GTI VI / 2009

**Rapporto peso/potenza ridotto e potenza fino a 235 CV.** La sesta Golf GTI arriva nel 2009. La messa a punto viene affinata niente meno che da un pilota di fama leggendaria: Hans-Joachim Stuck. La nuova generazione della Golf GTI ridefinisce il concetto di trazione con l'adozione del differenziale elettronico a bloccaggio trasversale XDS. Una GTI capace di raggiungere i 240 km/h grazie al suo motore turbo da 210 CV, che regala sconfinato piacere di guida. Una GTI, il cui impianto di scarico progettato *ex novo* (un terminale di scarico a sinistra e uno a destra) dà voce alla sua dinamica. Una GTI che proietta coerentemente nel futuro la tradizione della versione originaria. Dal 2011 il modello è anche disponibile per la prima volta in versione cabriolet. La "ciliegina sulla torta" di questa generazione arriva sul mercato nel 2011 in occasione del suo 35° compleanno: la Golf GTI 35 Years da 235 CV. La Volkswagen presenta la nuova ammiraglia GTI al Nürburgring: i suoi 235 CV le consentono di sfiorare per la prima volta la soglia dei 250 km/h; la lancetta del tachimetro si ferma per l'esattezza a 247 km/h. Con un rapporto peso/potenza di 6 kg/CV, la GTI è più agile che mai e raggiunge i 100 km/h in appena 6,6 secondi.

### La Golf GTI VII / 2013

**In gran forma fino a 310 CV.** La settima generazione GTI fa il suo esordio nella primavera 2013 in due diverse classi di potenza. La Volkswagen presenta questa nuova Golf GTI ai media internazionali nella cornice di Saint-Tropez e lo fa per la prima volta proponendo da subito due livelli di potenza: la versione di accesso sviluppa 220 CV, mentre la Golf GTI Performance tocca quota 230 CV. Quest'ultima è equipaggiata per la prima volta con il bloccaggio del differenziale per l'asse anteriore. La Golf GTI è ora basata per la prima volta sul pianale modulare trasversale MQB. Questa nuova piattaforma tecnica consente alla GTI di essere più leggera fino a 42 kg



rispetto al modello precedente, rendendola così ancora più sportiva. La versione da 230 CV con cambio manuale è la prima Golf GTI a raggiungere una velocità massima di 250 km/h. Su questa stessa base, nel novembre 2015 si svolge sul circuito di Portimão la presentazione stampa della Golf GTI Clubsport, il cui "effetto boost" le permette di arrivare fino a 290 CV. Questa versione, che rende molto sottile il confine con le competizioni automobilistiche, debutta sul mercato nel 2016. Per scattare da 0 a 100 km/h le bastano appena 5,9 secondi. Un anno dopo, la Golf GTI Clubsport S da 310 CV segna definitivamente il superamento del confine con il mondo del Motorsport. Nella primavera del 2016 il pilota ufficiale della Volkswagen, Benjamin Leuchter, polverizza il precedente record per una vettura a trazione anteriore sul Nordschleife del Nürburgring, facendo registrare il tempo di 07:49:21 minuti al volante della Golf GTI Clubsport S, capace di raggiungere i 265 km/h di velocità massima: il regalo perfetto per il 40° compleanno della Golf GTI.