

Direttore

* Fabrizio Romano
fabrizio.romano@motorage.it

Art director

* Annamaria Romano
anna.romano@motorage.it

Staff

* Diana Calarco
 * Gianmarco Barzan
 * Paolo Pauletta
 * Simone Stolfa
 * Giovanni Valenti

redazione@motorage.it
press@motorage.it

Direzione tecnica

* Andrea Pasqua
promo@motorage.it
 * Giuseppe Marino
staff@motorage.it

Marketing

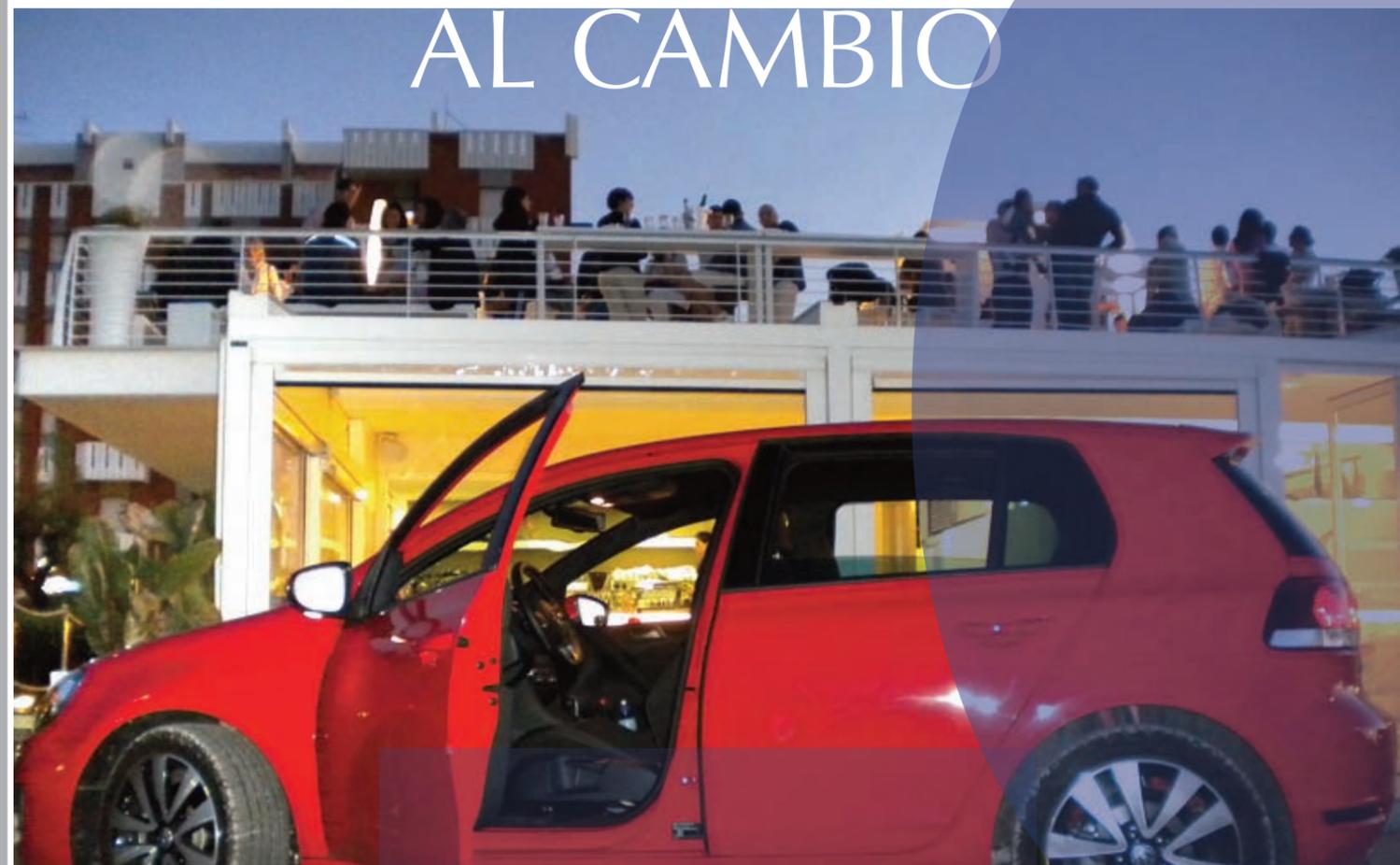
* Anna Arriva
marketing@motorage.it

PR

* Luca Sorci
 * Milena Ballotta
pr@motorage.it

VOLKSWAGEN GOLF GTD 5p DSG

LEZIONE VI: COME GUADAGNARE AL CAMBIO



Nella Golf della sesta serie, la versione diesel più prestante raggiunge l'apice con le magie dei sei rapporti del cambio DSG. Per far fare sport ai 170 CV o renderli più parsimoniosi. Un'alchimia che fa scoprire un'auto dai due volti. Trasformazione a comando. Una specialità che si gusta anche con la 5 porte, giovane, iconica come vuole il suo logo, ma con della comodità in più.



La scintilla delle origini che contribuì a dare alla Golf la spinta "enter" nell'Eden dei miti giovanili si accese anche per l'insolita prestanza dell'epoca di un certo motore turbo a gasolio.

A 27 anni di distanza possiamo dire che la storia torna a ripetersi, con varianti e aggiuntive.

FAMIGLIA GRAN TURISMO - Proprio mentre il mondo delle berlinette con diesel performanti guerriglia come un vulcano in eruzione, ecco lo spunto che arriva di solito dai primi della classe.

Con questa Golf GTD figlia della serie VI si apre sostanzialmente un nuovo ciclo. Da qui in poi si alza l'astina dei valori.

Le qualità prestazionali come base, e poi il modo di sfruttarle a fare la differenza. Con il placet della tecnologia. E in tal senso la GTD vanta un'arma tattica preparata a dovere. L'alchimia ha pure una sigla facile: DSG, ed è la presentazione di un cambio polivalente che continua a conquistare plausi per il livello di efficienza. Non comune, specie in questa classe di veicoli.

Che sia con il cambio manuale o col DSG del Test di MotorAge, la GTD 170 CV ha più sportività e, quale diesel più potente della gamma, riprende cromosomi della attuale GTI turbo benzina; stesso piglio sportivo, e i dettagli ad allietare gli appassionati del genere.

IMPATTO LOOK - Niente esagerazioni, ma particolari rilevatori che accomunano GTI e GTD. Evidente che il telaio sportivo è ribassato, di 15 millimetri, con cerchi in lega da 17" (i "Seattle") e pneumatici 225. Chi guarda il muso nota la calandra e la sezione inferiore a nido d'ape, il design dei paraurti, con fendinebbia verticali. Cambia solo la cornice, che qui è cromata, anziché rossa.

Seguendo i profili bassi laterali si arriva al posteriore con un diffusore modificato per l'impianto di scarico della GTD, che ha il terminale con doppia uscita cromata sulla sinistra (mentre sulla GTI si divide sui due lati). In entrambi i casi i gruppi ottici posteriori sono bruniti. Il colore speciale "rosso tornado" della carrozzeria è indicato per esaltare il carattere della versione.

Carina, ma anche utile, le lucine agli estremi dei retrovisori a replicare gli indicatori di direzione.

LO SPORT DENTRO - Entrati a bordo la filosofia sportiva Volkswagen è comunicata, insieme a un altro aspetto:

la percezione della qualità costruttiva, di assemblaggi e materiali solidi. L'ergonomia si accompagna ad equipaggiamenti impostati appositamente per la Golf GTD; se si prende la versione con dotazioni standard, ne risulta un'impostazione quasi essenziale, da puristi. In realtà c'è già molto, ma ordinatamente nascosto e senza dotazioni che qualche aficionado del genere può ritenere superflue: da navigazione a sistemi parking e varie elettroniche premium, si ritrovano nella lista optional.

I "sedili sportivi Top" (tipo GTI), sono gusci che abbracciano i passeggeri anteriori, rigidi quanto serve e capaci comunque di non stancare nei lunghi viaggi. Ottimi, ed entrambi regolabili in altezza e dotati di supporto lombare. Il colore di contrasto rivolto alla GTD usa un tessuto grigio chiaro a quadretti, con le doppie cuciture in risalto.

Quasi una chicca per amanti dell guida è il volante sportivo a tre razze rivestito in pelle traforata, con la sezione inferiore appiattita e i punti di presa sagomati. Tocco fashion, la cromatura delle tre razze e il logo GTD in primo piano.

Il contrasto cromatico si ritrova in altri punti nevralgici dell'abitacolo, con aggiunta su cruscotto e porte degli inserti "Black Stripe" in nero lucido.

KINDER PLAZ - Pedaliera e poggiatesta (utilissimo) sono in acciaio inox con profili in gomma antiscivolo. In questo caso si sta però parlando della nuova versione della GTD a 5 porte, che senza togliere un filo di sportività aumenta il tasso di comodità, almeno perché entrare e uscire per chi siede dietro è tutt'altra cosa, o semplicemente per poter buttarci dentro uno zaino o una valigetta. Ma soprattutto perché i giovani che decidono di avere un bimbo non devono rinunciare alle particolarità della Golf diesel più caratterizzata, e possono all'occorrenza montare i sedili appositi con gli attacchi Isofix e manovrare il tutto come su una berlina.

GUIDA HI-TECH - A pulsare sotto il cofano c'è il com-

mon rail TDI in configurazione 170 CV, il cui rendimento superiore si accompagna alle cure delle caratteristiche acustiche. La potenza massima è sviluppata a 4200 giri.

Tra 1750 e 2500 giri il motore, il piglio sportivo dà il meglio in fatto di parsimonia nei consumi, e in questo range sviluppa la sua coppia massima di 350 Nm. Si ha a che fare con un'avanzata generazione del sistema common-rail caratterizzato da pressione d'iniezione fino a 1800 bar e speciali iniettori a otto fori piezoelettrici.

L'acustica è una questione di sensibilità motoristica: come Diesel ha una silenziosità di funzionamento notevole, ma il "sound sportivo" è avvertibile come dote aggiunta per palati fini.

IL DOPPIO VOLTO - Potenza e coppia notevoli trovano un valore aggiunto, il cambio DSG a 6 Rapporti. Come per la Golf GTI, l'alternativa disponibile al cambio manuale, è questo gioiellino di cambio a doppia frizione, che realmente ed effettivamente traccia nuovi confini per il cambio automatico per quanto rapido ed efficiente.

Dalla leva, la posizione D è lo standard: pigiando il gas la potenza si sente, ma il concetto di gestione delle marce è impostato per ottimizzare i consumi (quello che permette a VW di segnalare valori medi di soli 5,6 litri di gasolio ogni 100 chilometri, a fronte di 147 g/km di emissioni di CO2).

GIÙ LA MASCHERA - Agendo sul tasto di sblocco si sposta la leva su S, e i parametri cambiano già radicalmente: il cambio di rapporto vuole giri più alti e scala prima (con differenza da 500 a oltre 1000 giri rispetto a D, secondo situazione di guida). Il salto di grinta è evidente: in curva il rilascio del gas si tramuta in scalata automatica, con velocità che un buon pilota faticerebbe a eguagliare mediante il classico cambio manuale.

Ma si va anche oltre per togliersi le soddisfazioni della manualità, con l'uso della funzione sequenziale: su per salire di marcia, giù a scendere. Tra gli aspetti sportivi, il fatto che a essere inibito dai chip sono solo le cambiate a regimi di giri impropri, altrimenti non c'è



PREZZI Volkswagen GOLF GTD

GOLF GTD 2.0 TDI 170 CV 3p	€ 28.525
GOLF GTD 2.0 TDI 170 CV Cambio DSG 3p	€ 30.350
GOLF GTD 2.0 TDI 170 CV 5p	€ 29.260
GOLF GTD 2.0 TDI 170 CV cambio DSG 5p	€ 31.085

Scheda Tecnica
Golf GTD 2.0 170 CV Cambio DSG 5p**MOTORE**

4 cilindri – diesel turbo a geometria variabile, intercooler, due alberi a camme in testa, 16v
Cilindrata (cc) 1968
Alesaggio/corsa (mm) 81/95,5
Rapporto di compressione 16:1
Potenza massima kW/CV/a giri min. 125/170 a 4.200
Coppia massima (Nm a giri/min.) 350/1.750 – 2.500

Alimentazione Iniezione elettronica diretta Common-rail – iniettori piezoelettrici
Depurazione gas di scarico EU 5 e filtro antiparticolato

PRESTAZIONI RILEVATE

Velocità max (km/h) 220
Accelerazione 0 - 100 km/h (sec) 8.1
Accelerazione 0 - 80 km/h (sec) 5.7
Accelerazione 0 - 400 m (sec) 16.0
Accelerazione 0 - 1000 m (sec) 29.0
Ripresa 40 – 100 km/h (sec) 9,2
Consumi (dichiarati 7,2/4,7/5,6)
Ciclo urbano (l/100 km) 7,5
Ciclo extraurbano (l/100 km) 6,0
Ciclo combinato (l/100 km) 6.7
A 130 km/h (l/100 km) 5,9
Emissioni CO2 (g/km) dichiarate 147

TRASMISSIONE

Trazione Anteriore, ESP con controllo controllo-sterzo e antipattinamento
Cambio Automatico DSG a 6 rapporti con funzione Sport e manuale sequenziale
Freni anteriore/posteriore Dischi autoventilati (Ø 312 mm) / Dischi (Ø 253 mm)
Ruote
Cerchi 7Jx17" - Pneumatici 225 / 45 R17 V
Sospensioni Anteriori Ruote indipendenti McPherson a triangoli oscillanti, barra stabilizzatrice - Posteriori a Multilink, con molle e ammortizzatori separati, barra antirullo
Sterzo con servo elettromeccanico ad assistenza variabile

Diametro sterzata (metri) 10,9

PESI

In ordine di marcia (kg) 1529
Massa rimorchiabile max (kg) 1500
Cerchi 16" Pneumatici 215/45 R16 – (opt. 17" 215/40 R17)

CARROZZERIA 5 porte, 5 posti

Lunghezza/larghezza/altezza (mm) 4199/1800/1480
Passo (mm) 2578
Carreggiata ant./post. (mm) 1541/1514-Anteriori
Ruote indipendenti tipo Mc Pherson
2ª generazione, barra stabilizzatrice
-Posteriori

Retrotreno stabilizzante

DIMENSIONI INTERNE

Larghezza per gomiti anteriore [mm] 1447
Larghezza per gomiti posteriore [mm] 1452
Altezza max seduta posteriore [mm] 985
Volume vano bagagli (litri) 350
Volume vano bagagli con sedile ribaltato (litri) 1305
Vano bagagli altezza (mm) 556 (997 al tetto)
Vano bagagli larghezza min./max 1006 / 1044
Capacità serbatoio carburante (litri) 55

interferenza. La marcia in uso può essere mantenuta a oltranza, e la scalata è permessa fino a regimi assolutamente d'attacco, persino la prima marcia.

Ogni soluzione scelta è visualizzata sul display del computer di bordo, a centro cruscotto (a parte consumi, percorrenze ecc.)

Se come l'esemplare del nostro test è presente il volante multifunzione, è possibile gestire il cambio senza spostare la mano dal volante, usando i comandi ad aletta supplementari integrati ("-" sinistra, "+" destra). Solitamente non è soluzione che a MotorAge amiamo particolarmente, ma si deve ammettere che qui riescono a coinvolgere.

La Golf GTD con DSG può raggiungere i 220 km/h, con un'accelerazione da 0 a 100 km/h che può restare sul filo degli 8 secondi.

Qualche nostra perplessità è arrivata per certe rumorosità meccaniche nelle manovre da fermi; specie se c'è umidità, dal complesso cambio-freni-sterzo arrivano stridii anomali.

DIALOGO STRADALE – La compattezza tecnica fa segnare però punti a favore nelle qualità di guida, a partire dallo sterzo, a qualunque andatura; non ci sono morbidezze virtuali che si trovano in altri veicoli, eppure è anche confortevole. La sensazione della strada segue le leggi della sportività, che oltre a gusto della stabilità significa anche sicurezza.

Abbiamo affrontato centinaia di chilometri sotto la pioggia battente, e l'assetto come le ruote hanno mantenuto comportamenti eccellenti: compostezza, prontezza direzionale: la Golf GTD sembra legata a laccio con il suolo. Sulla frenata bisogna abituarsi ai relativi parametri di modulabilità: si gioca su qualche millimetro, uno in più e la Golf GTD si arresta in spazi straordinari. Con la complicità della superassistenza del Dual Brake Assist, parte integrante dell'ESP. Quest'ultimo, cioè il controllo elettronico stabilità è fatto

A FAVORE PRINCIPALI

- Il cambio DSG apre un nuovo ciclo. Sopra gli standard il livello di efficienza e la dote di cambiare carattere al veicolo
 - Rendimento e prestazioni: consumi modesti e se vuoi il diesel diventa fulmineo
 - Personalizzazione garbata, da palati fini
 - Risposte di assetto e sterzo da sportiva: diverte in grande sicurezza

**DEBOLEZZE**

- La filosofia sportiva diventa essenzialità nelle dotazioni di serie. Concepirabile, ma molto si paga a parte, anche accessori che potrebbero essere standard
- Rumorosità meccaniche nelle manovre da fermi o da parcheggio. Derivazione da freni-sterzo-cambio
- Attivazioni ritardatarie dell'automatismo sensore pioggia



A richiesta si può scegliere il volante multifunzione. In questo caso sulla Golf GTD in versione con cambio DSG è possibile gestire il cambio dal volante grazie ai comandi supplementari integrati ("-" sinistra, "+" destra). Un plus (311 euro) molto intrigante

per ridurre la traiettoria in situazioni proprio limite, e metterlo all'opera non è cosa facile. Quando occorre, l'ESP include assistenza alla controsterzata. Significa seguire leggi di guida più raffinate nell'interpretare la situazione di chi sta al volante. Con il DSG si sfrutta anche l'assistenza nelle partenze in salita.

ATLETIC - La nuova Golf GTD, come detto, è dotata di un telaio sportivo ribassato di 15 millimetri. Le molle, gli ammortizzatori e la barra antirollio posteriore sono stati appositamente realizzati per la Turbodiesel sportiva. Sull'asse anteriore troviamo il ben noto schema McPherson. Al posteriore, uno schema di sospensioni multilink dalle geometrie raffinate (anche per questo vengono limitati gli interventi dell'ESP).

Cruise control, informazioni di servizio, clima a due zone e un buon impianto hi-fi per gustarsi ogni tragitto. L'essenza sportiva non prevede di serie i sistemi di assistenza al parcheggio, più o meno sofisticati (si veda il Test del file grafico scaricabile pdf); c'è comunque lo specchietto esterno destro che in retromarcia si orienta sulla ruota posteriore.

TIPO TUNING: Telaio Adattativo DCC - Tornando sull'assetto, la configurazione applicata alla GTD va già oltre gli standard, ma volendo agli amanti del tuning è data la possibilità di procedere a uno step di ulteriore evoluzione, il DCC (a richiesta, 902 euro). La nuova Golf GTD può essere equipaggiata con il sistema di regolazione adattivo del telaio, DCC. Questo sistema risponde in modo continuo alle variazioni del fondo stradale e delle situazioni di guida, modificando opportunamente la taratura delle sospensioni. Il sistema DCC reagisce inoltre ad accelerazioni, frenate e sterzate, contrastando ulteriormente il "conflitto" tra sportività e comfort di marcia. Entra in gioco un sistema di ammortizzatori regolabili elettronicamente. DCC non regola soltanto la taratura delle sospensioni, ma anche il servosterzo elettromeccanico. La regolazione adattiva dell'assetto offre tre programmi: "Normale", "Sport" e "Comfort". "Sport" e "Comfort" vengono selezionati mediante un tasto posto davanti alla leva del cambio.



VALUTAZIONI E GUIDA ALL'ACQUISTO

L'equipaggiamento della Golf GTD comprende dettagli particolari quali padiglione e montanti di colore nero, climatizzatore bizona "Climatronic", indicatore multifunzione "Plus" con computer di bordo, bracciolo centrale anteriore e posteriore, divanetto posteriore con vano per il carico passante, vano portaoggetti supplementare nel portabagagli e impianto radio RCD 210.

Di serie ci sono anche specchietto esterno destro che in retromarcia si orienta sulla ruota posteriore, fendinebbia con cornice cromata, pacchetto Inverno (con ugelli lavavetro riscaldati, sedili anteriori riscaldabili e lavafari con spia del livello dell'acqua) e "ParkPilot" (con sensori nei paraurti anteriori e posteriori). Le dotazioni di sicurezza, di serie, comprendono ESP (inclusa assistenza alla controsterzata, sistema di assistenza alla frenata e stabilizzazione del rimorchio) e sette airbag, incluso un airbag per le ginocchia del guidatore.

Anche per la Golf GTD, come per la GTI, la Volkswagen offre come optional i proiettori bixeno, comprensivi di luce di svolta dinamica.

A seconda del raggio di sterzata, i fari possono ruotare fino a 13° verso l'esterno e 7° verso l'interno. Il design dei gruppi ottici rispecchia strettamente il carattere sportivo della GTD. I moduli doppi interni (xeno all'esterno, luci di posizione / indicatori di direzione all'interno), infatti, sono inseriti in una struttura cromata, che ancora una volta genera un'immagine d'impatto.

Un'ulteriore tecnologia all'avanguardia della nuova Golf GTD è il sistema di parcheggio intelligente "Park Assist" (disponibile a richiesta). Consente il parcheggio in retromarcia, parallelo alla carreggiata, quasi completamente automatico. Il guidatore aziona solo il pedale dell'acceleratore, il freno e la frizione (quest'ultima solo nella versione con cambio manuale), mentre la vettura sterza sotto comando dei sensori, inserendosi nello spazio precedentemente misurato. Nella nuova Golf viene montato il sistema di seconda generazione: se prima lo spazio in più rispetto alla lunghezza dell'auto doveva essere di almeno 1,4 metri, ora bastano 1,1 metri.

Questo sistema consente di parcheggiare anche con diverse manovre.

Non appena s'interviene manualmente sullo sterzo, il "Park Assist" si disattiva. Se la Golf GTD viene ordinata con questo sistema, saranno compresi anche il segnalatore di distanza (anteriore e posteriore) "Park Pilot" e l'assistente di partenza in salita.

A richiesta si può scegliere il volante multifunzione, che nella versione con cambio DSG consente di gestire le marce dai comandi ad aletta supplementari ("-" sinistra, "+" destra) integrati.

Per i sedili in pelle sportivi, riscaldabili, serve un plus di 2.051 euro, per i fari Bi-xeno adattivi, 1.551 euro.

La filosofia sportiva può certo avvalorare determinate scelte, però rimane il dubbio sulla condizione opzionale di alcune dotazioni: esempio, il sistema di controllo pressione pneumatici a 63 euro potrebbe venire incluso. La connessione per fonti audio esterne è nel bracciolo centrale, ma costerebbe 162 euro: il collegamento per gli MP3 è incluso nel kit di navigazione, che va da 1.756 a 2.296 euro per l'impianto Dynaudio. E per il Bluetooth serve aggiungere ancora qualcosa.

Riguardo alle ruote, si può optare per i cerchi "Vancouver" 7 1/2 J x 18" con pneumatici 225/40 R 18 e assetto sportivo aggiungendo 575 euro.

Il colore speciale "rosso tornado" della carrozzeria è indicato per esaltare il carattere della versione, e come il "nero" non richiede invece sovrapprezzo ulteriore.