



Volkswagen

Der neue Golf GTD – internationale Fahrvorstellung

München, im Juni 2009



Hinweis:

Alle in dieser Presseinformation enthaltenen Daten und Ausstattungen gelten für das in Deutschland angebotene Modellprogramm. In anderen Ländern können sich Abweichungen ergeben. Änderungen und Irrtümer vorbehalten.

TDI, TSI, DSG und Twincharger sind eingetragene Markenzeichen der Volkswagen AG oder anderer Unternehmen der Volkswagen Gruppe in Deutschland und weiteren Ländern.

Der neue Golf GTD

■ Auf den Punkt

GTD in der Kurzfassung	02
------------------------	----

■ Zentrale Aspekte

GTD-Konzept	06
GTD-Antrieb	07
GTD-Handling	09
GTD-Exterieur	10
GTD-Interieur	11
GTD-Vollausstattung	12

Comeback eines Klassikers:

Volkswagen bringt den neuen Golf GTD auf den Markt

Hightechdiesel des Golf GTD mit 170 PS verbraucht nur 5,3 Liter

Golf GTD zeigt eindeutige Seelenverwandtschaft zum Golf GTI

- Wolfsburg, Juni 2009. Das Modellspektrum des Golf wächst Schlag auf Schlag: Ende 2008 ging die sechste Generation des Bestsellers an den Start. Kurz danach debütierte im Frühjahr 2009 der neue Golf Plus. Direkt im Anschluss katapultierte sich der aktuelle Golf GTI in das Rampenlicht, dicht gefolgt vom neuen Golf Variant. Und jetzt geht es weiter: mit dem neuen Golf GTD. 125 kW / 170 PS machen ihn zum aktuell stärksten Golf mit Dieselmotor. Das Kürzel GTD hat auf Dieselfahrer eine magische Wirkung und eine lange Tradition: Vor 27 Jahren debütierte der erste GTD und revolutionierte mit seinem aufgeladenen Diesel den Markt der Selbstzünder; erstmals war ein Diesel nicht nur sparsam, sondern auch sportlich. Der GTD ebnete so den Weg für den weltweiten Durchbruch der TDI – der direkteinspritzenden Hightechdiesel des Volkswagen Konzerns.
- **GTD-Eckwerte:** Die neue Golf GTD-Generation wird von einem hochmodernen Common-Rail-TDI angetrieben und ist deshalb kraftvoller (350 Newtonmeter), sparsamer (5,3 Liter), sauberer (139 g/km CO₂ / Euro 5) und leiser als je zuvor. Und sportlicher: 8,1 Sekunden für den klassischen Sprint auf 100 km/h und 222 km/h Höchstgeschwindigkeit belegen es.
- **GTD-Seelenverwandtschaft:** Der Golf GTD richtet sich mit diesen Daten an alle Diesel-Fans, die ein Höchstmaß an Dynamik schätzen.

Deshalb zeigt der GTD eine klare Seelenverwandtschaft zum neuen Golf GTI (155 kW / 210 PS). Während der in einer eigenen Liga konsequent als effizienter Turbo-Benziner die Performance weitaus teurerer Sportwagen bietet, setzt sich der Golf GTD mit seinem sagenhaft niedrigen Verbrauch und rund 1.000 Kilometern Reichweite (bei 55 Liter Tankvolumen) in Szene.

- **GTD-Hightech:** Die technischen Zutaten gehören dabei zum fortschrittlichsten, was der Markt zu bieten hat. Das Zentrum dieser Hightechkomposition bildet natürlich der TDI-Motor. Sein spezifisches Drehmoment beträgt 177,8 Newtonmeter pro Liter Hubraum. Der Vierventil-Vierzylinder bietet damit praktisch in jeder Situation die Kraft eines Sportwagen-Motors mit sechs Zylindern! Wegweisend ist ebenso das 6-Gang-DSG von Volkswagen: Wie den Golf GTI, so wird es auch den Golf GTD optional statt als 6-Gang-Schaltgetriebeversion mit dem Doppelkupplungsgetriebe geben; keine andere Automatik arbeitet schneller und effizienter. Der Golf GTD mit DSG erreicht 220 km/h, beschleunigt ebenfalls in 8,1 Sekunden auf 100 km/h und verbraucht durchschnittlich nur 5,6 Liter Diesel auf 100 Kilometern (147 g/km CO₂).
- **GTD-Exterieur:** Souverän ist auch der optische Auftritt. Kein Wunder: Der mit einem 15 Millimeter tieferen Sportfahrwerk, 17-Zoll-Leichtmetallfelgen („Seattle“) und 225er Reifen bestückte GTD zeigt über die Parallelen in Sachen Design und Ausstattung einmal mehr Nähe zum GTI. Beispiel Frontpartie: Zu den GTD- und GTI-Insignien

gehört hier wie dort das Design des Stoßfängers mit den serienmäßigen Nebelscheinwerfern in der typischen Vertikalanordnung. Ebenso baugleich sind die Scheinwerfer und der Kühlergrill. Die beim GTI typischen, roten Querstreifen im Kühlergrill sind im Fall des GTD allerdings in Chrom gehalten. Beispiel Heckpartie: Der Turbodiesel weist in diesem Bereich ebenfalls einen Diffusor auf, der aber ist modifiziert: Der selbstzündende Golf ist am verchromten Doppelendrohr der Abgasanlage links im Diffusor zu erkennen. Abgedunkelt sind bei beiden Golf-Topversionen die Rückleuchten.

- **GTD-Interieur:** Der GT-Philosophie von Volkswagen folgt auch der Innenraum. Und das bedeutet: Ergonomie in Reinkultur, ergänzt um individuell auf den Golf GTD zugeschnittene Ausstattungsfeatures. Einen eigenen Standard definieren die „Top-Sportsitze“, wie sie auch im Golf GTI zum Einsatz kommen. Ihre Langstrecken- und Rennstreckentauglichkeit ist legendär, ihr Design ist es auch. Im Gegensatz zum GTI kennzeichnet die schwarzen Sportsitze des GTD allerdings keine rote, sondern eine hellgraue Kontrastfarbe im Karostreifenmuster. Ein weiteres Highlight ist das Dreispeichen-Ledersportlenkrad. Wie das Lenkrad in schwarzem Leder gehalten sind der Handbremshebel und die Schalthebelmanschette. Im Bereich der Instrumente und Türverkleidungen kommen zudem Applikationen mit der schwarz glänzenden Oberfläche „Black Stripe“ zum Einsatz.
- **GTD-Vollausstattung:** Darüber hinaus beinhaltet die Ausstattung des Golf GTD Details wie Chromeinfassungen für diverse Schalter, einen

schwarzen Dachhimmel und schwarze Dachsäulen-Verkleidungen, eine Klimaautomatik, die Multifunktionsanzeige „Plus“, Mittelarmlehnen und das Radio-System RCD 210. Darüber hinaus zählen zur Serienausstattung Features wie die Absenkung des Beifahrerspiegels beim Rückwärtsfahren, beheizte Scheibenwaschdüsen vorn, Scheinwerfer-Reinigungsanlage, der „ParkPilot“ (mit Sensoren im Front- und Heckstoßfänger), ESP mit Gegenlenkunterstützung und Bremsassistent sowie sieben Airbags inklusive Knieairbag auf der Fahrseite. Das alles ließe sich auch mit einem Wort umschreiben: Vollausrüstung. Oder mit drei Buchstaben: GTD.

Sportliches Statement:

Golf GTD definiert Dynamik im Dieselsegment völlig neu

Neuer Golf GTD wurde auf der Basis des legendären GTI entwickelt

GTD-Motor ist sparsam (5,3 l), sauber (Euro 5) und sportlich (170 PS)

Wolfsburg, Juni 2009. Volkswagen bringt ein neues Golf-Highlight auf den Markt: den GTD. Das Kürzel GTD hat Tradition: Bereits 1982 gab es den ersten Golf GTD – den GTI unter den Dieseln. Jetzt hat Volkswagen diese Spielart der Sportlichkeit perfektioniert. Der neue Golf GTD richtet sich dabei mit seinen 125 kW / 170 PS an alle Diesel-Fans, die ein Höchstmaß an Dynamik schätzen. Deshalb zeigt der GTD eine klare Seelenverwandtschaft zum neuen GTI (155 kW / 210 PS). Während der in einer eigenen Liga konsequent als effizienter Turbo-Benziner die Performance weitaus teurerer Sportwagen bietet, setzt sich der Golf GTD mit einem sagenhaft niedrigen Verbrauch in Szene. Lediglich 5,3 Liter Kraftstoff fließen auf 100 Kilometern durch die Piezo-Einspritzventile des kaum noch als Diesel wahrnehmbaren Common-Rail-Motors. Das entspricht einer CO₂-Emission von lediglich 139 g/km. Dem gegenüber stehen 222 km/h Höchstgeschwindigkeit und 8,1 Sekunden für den Sprint auf 100 km/h. Beim Gasgeben überrascht der TDI zudem mit einem ausgesprochen sportlichen Sound, bietet aber gleichwohl dank seiner sehr guten akustischen Eigenschaften einen ausgezeichneten Langstreckenkomfort.

Wie den GTI, so wird es auch den GTD optional statt als 6-Gang-Schaltgetriebe-Version mit 6-Gang-DSG geben – der in den Augen vieler Experten effizientesten Automatik unserer Zeit. Der Golf GTD mit DSG

erreicht eine Höchstgeschwindigkeit von 220 km/h, beschleunigt ebenfalls in 8,1 Sekunden auf 100 km/h und verbraucht durchschnittlich 5,6 Liter Diesel (147 g/km CO₂). Beide GTD-Varianten ermöglichen dank dieser niedrigen Verbrauchswerte Distanzen von rund 1.000 Kilometern mit einer Tankfüllung (55 Liter).

GTD-Antrieb – die TDI-Technologie im Detail

Der wichtigste konzeptionelle Baustein des Golf GTD ist der in dieser Baureihe erstmals eingesetzte Common-Rail-TDI mit 170 PS. Der 1.968 cm³ große Motor gehört zu einer neuen TDI-Generation, die sparsamer, sauberer und stärker ist. Parallel konnte Volkswagen die akustischen Eigenschaften der TDI durch die Umstellung auf die neue Motoren-Generation signifikant verbessern.

Die Höchstleistung des GTD-Antriebs liegt bei 4.200 U/min an. Zwischen 1.750 und 2.500 U/min entwickelt der ebenso sportliche wie sparsame Motor sein maximales Drehmoment von 350 Newtonmetern. Das spezifische Drehmoment beträgt 177,8 Newtonmeter pro Liter Hubraum. Der Vierventil-Vierzylinder bietet damit praktisch in jeder Situation die Kraft eines Sportwagen-Motors mit sechs Zylindern!

Zur Technik: Die Gemischbildung übernimmt ein Common-Rail-System der neuesten Generation. Bis zu 1.800 bar Einspritzdruck und spezielle Achtloch-Einspritzdüsen sorgen für eine besonders feine Zerstäubung des Dieselkraftstoffs. Für die Ansteuerung der Einspritzdüsen sind sogenannte Piezo-Inline-Injektoren zuständig. Dabei lösen elektrisch

ansteuerbare Piezo-Kristalle mit Unterstützung eines hydraulischen Elements in Sekundenbruchteilen die Einspritzung aus. Im Vergleich zu herkömmlichen Magnetventilen ermöglicht die Piezo-Technik flexiblere Einspritzvorgänge mit kleineren, exakter dosierbaren Kraftstoffmengen und Mehrfacheinspritzungen mit bis zu sieben Einzeleinspritzungen pro Arbeitsspiel. Vorteil: ein sehr leiser und angenehm weicher Motorlauf, ein ausgesprochen spontanes Ansprechverhalten sowie niedrige Verbrauchs- und Emissionswerte. Selbstverständlich wird der Golf GTD den Grenzwerten der Euro-5-Abgasnorm gerecht.

Ebenfalls positiv auf die Akustik wirkt sich der wartungsfreie Zahnriemenantrieb der Auslassnockenwelle aus. Darüber hinaus setzt Volkswagen erstmals bei diesem TDI zum Antrieb der Nebenaggregate einen mit einer Elastomerfolie ummantelten und deshalb besonders geräuscharmen Keilrippenriemen ein. Dank Umstellung auf die Common-Rail-Technologie und zahlreichen weiteren akustischen Maßnahmen wie einer Dämpfungsfolie in der Frontscheibe, einem umfangreichen Dämmungspaket und aeroakustischem Feinschliff der Karosserie gehört der neue Golf GTD zu den leisesten Dieselmodellen der Klasse.

Sound – sportlicher Sound – war bislang nicht unbedingt eine Stärke von Dieselmotoren. Anders liegt der Fall in der Tat beim neuen Common-Rail-Motor des GTD: Wie der neue Golf GTI, verfügt auch der GTD über ein ausgeklügeltes Motorsoundsystem, das die Kraft des Motors akustisch unterstreicht.

Darüber hinaus wirkt sich der Common-Rail-TDI selbst auf die passive Sicherheit positiv aus: Im Vergleich zum Pumpe-Düse-TDI der letzten Golf-Generation baut der neue Turbodiesel deutlich niedriger. Dadurch verbessert sich der Fußgängerschutz, da die Motorhaube nun einen größeren Deformationsbereich aufweist.

GTD-Handling – Fahrwerk optional mit DCC

Der neue Golf GTD ist mit einem um 15 Millimeter abgesenktem Sportfahrwerk ausgestattet. Die Federn, Dämpfer und der hintere Stabilisator wurden komplett neu auf den sportlichen Turbodiesel abgestimmt. Vorne arbeitet die bekannte Federbeinachse mit Schraubenfedern und Teleskopstoßdämpfern. Hinten sorgt eine innovative Mehrlenkerhinterachse dafür, dass das ESP nur selten aktiv wird.

Als Option kann der neue Golf GTD mit der adaptiven Fahrwerksregelung DCC geordert werden. Das System reagiert permanent auf die Fahrbahn sowie die Fahrsituation und modifiziert entsprechend die Dämpferkennung. DCC reagiert zudem auf Beschleunigungs-, Brems- und Lenkvorgänge. Der Zielkonflikt zwischen sportlich straffer und komfortabler Auslegung ist damit gelöst. Hintergrund: Ein Plus an Sportlichkeit geht stets zu Lasten des Komforts; und umgekehrt verhält es sich genauso. Ideal ist deshalb ein Fahrwerk, das sich permanent den Fahrbahnbedingungen und den jeweiligen Wünschen des Fahrers oder seiner Passagiere anpasst. Dazu allerdings ist eine elektrisch

verstellbare Dämpfung erforderlich. DCC ist genau solch ein System. Geregelt wird dabei über die Dämpferkennung hinaus auch die Abstimmung der elektromechanischen Servolenkung. Die adaptive Fahrwerksregelung bietet drei Programme: „Normal“, „Sport“ und „Comfort“. „Sport“ und „Comfort“ werden über eine Taste vor dem Schalthebel angewählt.

GTD-Exterieur – Optik und Ausstattung

Das Design und die Ausstattung des Golf GTD und GTI zeigen deutliche Überschneidungen. Beispiel Frontpartie: Zu den GTD- und GTI-Insignien gehört hier wie dort das Design des Stoßfängers mit den serienmäßigen Nebelscheinwerfern in der typischen Vertikal-Anordnung. Ebenso baugleich sind die Scheinwerfer und der eigens für die zwei sportlichsten Golf designte Kühlergrill. Die beim GTI typischen roten Querstreifen im Kühlergrill sind beim GTD allerdings in Chrom gehalten. Mit dem GTI teilt sich der Gran Turismo Diesel ebenfalls die wabenförmige Struktur des unteren und oberen Kühlergrillschutzgitters.

Beispiel Heckpartie: Der Turbodiesel weist in diesem Bereich einen modifizierten Diffusor auf. Selbst wenn kein GTD-Emblem beim Kauf geordert wurde, ist der selbstzündende Golf darüber hinaus am verchromten Doppelendrohr der Abgasanlage links im Diffusor zu erkennen (GTI: jeweils ein Endrohr links und rechts). Abgedunkelt sind bei den Golf-Topversionen die Rückleuchten. Ohne Aufpreis können in

beiden Fällen zudem die Sonderfarben „Schwarz“ und „Tornadorot“ für die Außenlackierung bestellt werden; sie unterstreichen den dynamischen Charakter der „GTs“.

GTD-Interieur – Optik und Ausstattung

Der GT-Philosophie von Volkswagen folgt auch der Innenraum. Und das bedeutet: Ergonomie in Reinkultur, ergänzt um individuell auf den Golf GTD zugeschnittene Ausstattungsfeatures. Wie in jedem Golf der sechsten Generation, fällt zuerst allerdings die überdurchschnittlich hohe Qualität der eingesetzten Materialien sowie die angenehme Haptik der Oberflächen auf. Einen ganz eigenen Standard definieren dann die „Top-Sportsitze“, wie sie auch im Golf GTI zum Einsatz kommen. Ihre Langstrecken- und Rennstreckentauglichkeit ist legendär, ihr Design ist es auch. Im Gegensatz zum GTI kennzeichnet die schwarzen Sportsitze des GTD allerdings keine rote, sondern eine hellgraue Kontrastfarbe im Karostreifenmuster. Der Name des Dessins indes ist identisch: „Jacky“. Auch als Farbe für die sogenannten Kappnähte kommt hier ein edles Hellgrau („Art-Grey“) statt Rot („Flash-Rot“) zum Einsatz. Serienmäßig sind der Fahrer- und Beifahrersitz in der Höhe einstellbar und mit einer Lendenwirbelstütze ausgestattet. Optional kann die Sitzanlage in der in diesem Fall komplett schwarzen Lederausstattung „Vienna“ bestellt werden.

Ein weiteres Highlight ist das serienmäßige Dreispeichen-Ledersportlenkrad. Der untere Radius ist dabei, wie sonst eher bei Rennfahrzeugen üblich, markant abgeflacht. In die Formgebung der Griffmulden für

die Hände wurde indes das Design der Querspangen mit einbezogen. Die ergonomisch ideal gestalteten Griffmulden sind mit Glattleder bezogen, die anderen Bereiche des Lenkradkranzes dagegen mit einem gelochten Leder. Ebenso edel wie sportlich wirkt die Chromoptik der drei Speichen; in die vertikale Speiche wurde der GTD-Schriftzug eingearbeitet. Als Sonderausstattung steht das Volant als Multifunktionslenkrad zur Verfügung. Sobald der Golf GTD zudem als DSG-Version vom Band fährt, wird die Lenkradfunktionalität um zusätzliche Schalttasten („-“ links, „+“ rechts) im Bereich der zwei Querspangen erweitert.

Ebenfalls serienmäßig in schwarzem Leder gehalten sind der Handbremshebel und die Schalthebelmanschette. Auch hier setzen die hellgrauen Nähte einen farblichen Kontrast. Serienmäßig in Chrom eingefasst wurden indes der Lichtdreheschalter, die Tasten der elektrischen Fensterheber, die Lüftungsöffnungen und die Applikation der elektrischen Spiegeleinstellung. Im Bereich der Instrumente und Türverkleidungen kommen derweil Applikationen mit der schwarz glänzenden Oberfläche „Black Stripe“ zum Einsatz. Aus Edelstahl mit einem integrierten rutschsicheren Gummiprofil bestehen die Pedalkappen und die Fußstütze.

GTD-Vollausstattung – alles an Bord

Darüber hinaus beinhaltet die Innenausstattung des Golf GTD zusätzlich (Vergleichsbasis: Golf Trendline) unter anderem Details wie einen

schwarzen Dachhimmel und schwarze Dachsäulen-Verkleidungen, eine Zwei-Zonen-Klimaautomatik („Climatronic“), Leseleuchten vorn und im Fond, die Multifunktionsanzeige „Plus“ mit Bordcomputer, Mittelarmlehnen vorn und hinten, zwei weitere Luftausströmer und Becherhalter im Fond, die Durchlademöglichkeit in der Rücksitzbank, ein zusätzliches Staufach im Kofferraum und das Radio-System RCD 210.

Im Exterieurbereich zählen zur erweiterten Grundausstattung Features wie die Absenkung des Beifahrerspiegels beim Rückwärtsfahren, die Nebelscheinwerfer mit Chromeinfassung, ein Winterpaket (mit beheizten Scheibenwaschdüsen vorn, beheizbaren Vordersitzen, Scheinwerfer-Reinigungsanlage sowie Warnleuchte für den Wasserstand) und der „ParkPilot“ (mit Sensoren im Front- und Heckstoßfänger). Als Sicherheitsfeatures sind unter anderem ESP (inklusive Gegenlenkunterstützung, Bremsassistent und Gespannstabilisierung) und sieben Airbags inklusive Knieairbag auf der Fahrerseite serienmäßig an Bord.

Als Sonderausstattung bietet Volkswagen für den Golf GTD die auch im Golf GTI eingesetzten Bi-Xenonscheinwerfer inklusive dynamischem Kurvenlicht an. Die Hauptscheinwerfer schwenken dabei je nach Lenkradius bis zu 13 Grad nach außen und sieben Grad nach innen. Das Design der Scheinwerfer unterstreicht den sportlichen Charakter des GTD. So weisen die innenliegenden Doppel-Module (Xenon außen, Standlicht / Blinker innen) jeweils eine Chromkappe auf, durch die sich eine nochmals souveränere Optik ergibt.

Eine weitere Highend-Technologie an Bord des neuen Golf GTD ist die optionale Einparkhilfe „Park Assist“. Zum Einsatz kommt dabei die zweite Generation des Systems. Es ermöglicht das nahezu automatische Rückwärtseinparken parallel zur Fahrbahn. Der Fahrer betätigt lediglich Gaspedal, Bremse und (in der Schaltversion) die Kupplung, der GTD lenkt parallel sensorgesteuert in die zuvor vermessene Lücke. Musste die bislang mindestens 1,4 Meter größer als das Fahrzeug sein, reichen nun 1,1 Meter. Darüber hinaus erlaubt das System jetzt auch das mehrzügige Einparken. Sobald manuell in das Lenkgeschehen eingegriffen wird, deaktiviert sich der „Park Assist“.