



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



Volkswagen

Der neue Golf GTD

Internationale Pressevorstellung

München, Juni 2013

Hinweise:

Diese Presseinformation sowie Bildmotive zum Golf GTD finden Sie im Internet unter www.volkswagen-media-services.com. Benutzerkennung: golfgtd | Kennwort: 06-2013

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

Ausstattungsangaben und technische Daten gelten für das in Deutschland angebotene Modellprogramm. Für andere Länder können sich Abweichungen ergeben.

Auf den Punkt

- › **Golf GTD – Kurzfassung** **09 ›**
-

Zentrale Aspekte

- › **Antrieb – TDI-Motor** **19 ›**
 - › **Fahrwerk – Layout und Elektronik** **29 ›**
 - › **Exterieur – Dimensionen und Design** **37 ›**
 - › **Interieur – Ergonomie und Konfiguration** **47 ›**
 - › **Ausstattung – Exterieur, Interieur und Optionen** **55 ›**
 - › **Technologien – Sicherheit, Komfort und Infotainment** **67 ›**
 - › **Überblick – Fakten in Stichpunkten** **91 ›**
 - › **Technische Daten – Tabellenwerk** **99 ›**
-





Neuer GTD ist der Langstreckenexpress im Golf-Programm

230 km/h schneller Golf GTD verbraucht mit neuem TDI nur 4,2 Liter Kraftstoff
Neues XDS+ und neue Progressivlenkung perfektionieren das Handling



Wolfsburg/München, Juni 2013. GTD – diese drei Buchstaben sagen alles. Sie stehen für „Gran Turismo Diesel“ – den Langstreckenexpress im Golf Programm. Jetzt gibt es einen neuen Golf GTD. Mit 135 kW/184 PS, bis zu 380 Nm Drehmoment, lediglich 4,2 l/100 km Durchschnittsverbrauch und CO₂-Emissionen von nur 109 g/km ist dieser sportlich-scharf gezeichnete GTD stärker, sparsamer und sauberer als je zuvor. Gegenüber dem Vorgängermodell ergeben sich 14 zusätzliche PS, 30 Nm mehr Drehmoment, 0,9 l/100 km weniger Verbrauch und um 25 g/km verbesserte CO₂-Emissionen. Optional bietet Volkswagen den GTD mit einem automatisch schaltenden Doppelkupplungsgetriebe (DSG) an; auch hier weist ein Verbrauch von nur 4,5 l/100 km (CO₂: 119 g/km) den Selbstzünder als hocheffizientes Auto aus. Mit beiden Getriebeversionen erfüllt der neue Golf GTD die ab 2014 in Kraft tretende Euro-6-Abgasnorm.

GTD-Effizienz – neuer 2.0 TDI

- › **Start-Stopp-System und 7,5 Sekunden.** Als erster GTD hat dieser Golf serienmäßig ein Start-Stopp-System an Bord und nutzt im Rekuperationsmodus die Schubphasen zum Aufladen der Batterie. Der 2,0-Liter-Common-Rail-Turbodiesel der Baureihe EA288 wurde allerdings nicht nur mit diesen „BlueMotion Technologies“ vernetzt, sondern komplett neu konstruiert. Die Folge: pure Effizienz.

In nur 7,5 Sekunden beschleunigt der Golf GTD auf 100 km/h. Das klassische Überholmanöver (80 auf 120 km/h) bringt der Volkswagen im 4. Gang in sicheren 6,0 Sekunden hinter sich. 230 km/h Höchstgeschwindigkeit (DSG: 228 km/h) deklarieren ihn ebenfalls als echten Sportwagen. Gleiches gilt für das maximale Drehmoment von skizzierten 380 Nm, das ab 1.750/min bis konstant 3.250/min anliegt.

GTD-Performance – XDS+ und Progressivlenkung

- › **Souveräne Handlingeigenschaften.** Attribute seiner sportlichen Sonderstellung sind zudem serienmäßige Features wie die weiterentwickelte Fahrdynamikfunktion XDS+, die ebenso direkte wie komfortable Progressivlenkung, das Sportfahrwerk (minus 15 mm) und die 17-Zoll-Felgen (Typ „Curitiba“) mit 225er Reifen. Diese Kombination führt zu Handlingeigenschaften, die in den Bereich hochklassiger und hochpreisiger Sportwagen vordringen.
- › **Soundaktor und Fahrprofilwahl.** Ein exklusiv für den Golf GTD entwickelter Soundaktor untermalt auf Wunsch die Arbeit des TDI akustisch: Der via CAN-Bus gesteuerte Soundaktor erzeugt in Abhängigkeit von der Motordrehzahl und dem gewählten Modus der in diesem Fall

automatisch installierten Fahrprofilwahl einen komfortorientierten Sound (Modi „Normal“ und „Eco“) oder ein kraftvollkerniges Timbre (Modus „Sport“). Das Motorgeräusch wird über den vorn im Motorraum integrierten Aktor via Windschutzscheibe in den Innenraum geleitet und dort als realer von außen über die Abgasanlage erzeugter Sound erlebt; außen ist dieser Sound indes nicht wahrnehmbar. Je schneller der GTD fährt, um so leiser wird das Geräusch, um den Langstreckenkomfort nicht zu beeinflussen.

GTD-Exterieur – Bi-Xenon und LED-Rücklichter Serie

- › **Abbiegelicht im Frontspoiler.** Wie der neue Golf GTI, so verlässt auch der Golf GTD das Werk Wolfsburg serienmäßig mit Bi-Xenonscheinwerfern inklusive Abbiegelicht. Der beim Golf GTI rot lackierte Streifen an der Frontpartie glänzt beim GTD indes in dezent-edlem Chrom. Dieser Chromstreifen erstreckt sich bis in die Scheinwerfer und unterteilt sie in einen oberen Bereich mit LED-Tagfahrlicht und Bi-Xenonelementen sowie einen unterem Part mit dem Blinker. Darunter erschließt sich der eigens für die GT-Modelle gestaltete Stoßfänger mit den rechts und links integrierten LED-Nebelscheinwerfern (optional) sowie glänzend schwarz lackierten Luftleitelementen und dem unteren Kühlergrilleinsatz mit schwarzer Wabenstruktur.



- › **Privacy-Verglasung im Fond.** Im Heckbereich weisen die abgedunkelten LED-Rückleuchten mit dem in Höhe der Tornadolinie integrierten weißen Streifen für die Rückfahrcheinwerfer, das auf der linken Seite angebrachte Abgas-Doppelendrohr in Chrom, der GT-spezifische Dachkantenspoiler samt seitlichen Aerodynamikelementen auf der Heckscheibe und das GTD-Emblem auf den sportlichsten Golf TDI aller Zeiten hin. Erstmals ist es bei den „GT-Modellen“ darüber hinaus ab Werk möglich, die Fondscheiben um 90 statt 65 Prozent abgedunkelt zu bestellen. Wie für den Golf GTI stehen als Serienlackierung auch für den neuen GTD zudem die drei klassischen GT-Außenfarben „Tornadorot“, „Schwarz“ und „Pure White“ zur Auswahl.

GTD-Interieur – ergonomisch perfekt

- › **Sportsitze mit Stil.** Über serienmäßig weiß beleuchtete Edelstahl-Einstiegsblenden entern die Passagiere den Innenraum. Fahrer und Beifahrer nehmen auf Sportsitzen mit einem klassischen GT-Karo-Stoffmuster Platz – im GTD (und GTI) „Clark“ genannt. Konzeptionell sind die Sitze des GTI und GTD identisch. Vorn sind sie generell höhenverstellbar sowie mit einer manuellen Lordosenstütze und Sitzlehntaschen ausgestattet; ihre ergonomischen Eigenschaften gelten als perfekt. Optisch setzt der GTD statt auf rote GTI-Elemente auf eine Melange aus schwarzen, grauen und

weißen Farbtönen sowie Chromteilen; optional kann eine Lederausstattung („Vienna“) geordert werden. Ein schwarzer Dachhimmel rundet das sportliche Ambiente nach oben hin ab.

- › **Touchscreen und Ambientebeleuchtung.** Neben der Klimaautomatik (Climatronic), der Müdigkeitserkennung und dem Radiosystem Composition Touch (u.a. mit SD-Karten-Slot und AUX-IN-Schnittstelle) ist eine serienmäßige Ambientebeleuchtung an Bord. Die aus gebürstetem Edelstahl gefertigten Kappen der Pedale und Fußstütze, das unten abgeflachte und auffallend gut in der Hand liegende Dreispeichen-Multifunktions-Sportlederlenkrad (mit Aluminium-Applikationen), ein GTD-Schaltknopf und das Kombiinstrument mit den erweiterten Einstellmöglichkeiten der Multifunktionsanzeige „Premium“ zeugen ihrerseits vom exklusiv-sportlichen Flair an Bord des neuen Golf GTD.

Hightech-GTD – Assistenz mit System

- › **Navigation mit Google Earth™.** Als erster Golf GTD startet die sportliche Langstreckenikone – über Technologien wie das XDS+ und die Progressivlenkung hinaus – mit serienmäßigen Systemen wie einer Müdigkeitserkennung und Multikollisionsbremse durch. Zu den optionalen Hightech-Features gehören indes die automatische Abstandsregelung ACC, das Umfeldüberwachungssystem Front

Assist plus City-Notbremsfunktion, der Spurhalteassistent Lane Assist oder die neueste Generation der adaptiven Fahrwerksregelung DCC (inklusive Fahrprofilwahl). Neu an Bord ist zudem ein individuell für die Baureihe entwickelte 400-Watt-Soundsystem von Dynaudio. Ebenfalls als Option neu im Programm: Car-Net zur Übermittlung von Online-Informationen wie dem Google Earth™-Kartenservice.



Golf GTD startet mit komplett neu entwickeltem TDI-Motor

Neuer 2.0 TDI ist das stärkste Aggregat der neuen Motorenfamilie EA288
Variabler Ventiltrieb und Zweikreis-Abgasrückführung senken Emissionen



Wolfsburg/München, Juni 2013. Der GTD ist seit 31 Jahren der Langstrecken-Express im Golf-Programm – vereint er doch auf faszinierende Art und Weise die Performance eines Sportwagens mit dem Verbrauch eines Kleinwagens. Auf Basis der siebten Golf-Generation bringt Volkswagen nun einen neuen GTD auf den Markt. Er avanciert mit einer um 14 auf 184 PS (oder 135 kW bei 3.500 bis 4.000/min) gestiegenen Nennleistung zum stärksten Golf Turbodiesel aller Zeiten. Angetrieben wird dieser „GTI unter den Dieseln“ von einem komplett neu entwickelten Vierzylinder-TDI der Serie EA288 – ein quer eingebauter, aufgeladener Zweilitermotor mit Common-Rail-Direkteinspritzung. Das maximale Drehmoment von beachtlichen 380 Nm – plus 30 Nm gegenüber dem Vorgänger – liegt im breiten Drehzahlband zwischen 1.750 und 3.250 U/min an. Verdichtet ist der TDI mit 15,8:1.

Sportwagen-Performance. Der neue Motor beflügelt den Golf GTD zu äußerst sportlichen Fahrleistungen: Zusätzlich begünstigt durch das geringe Leistungsgewicht von 7,5 kg/PS (inkl. Fahrer), sprintet der in der Grundversion 1.377 kg leichte Golf GTD in 7,5 Sekunden von 0 auf 100 km/h; von 80 auf 120 km/h (im 5. Gang) spurtet der Volkswagen ebenfalls in kurzen 7,5 Sekunden. Die Höchstgeschwindigkeit erreicht er mit 230 km/h. Zum Vergleich die entsprechenden Daten des Vorgängers: 8,1 Sekunden (0–100 km/h), 8,0 Sekunden (80–120 km/h) und 222 km/h.

Kleinwagen-Verbrauch. Via 6-Gang-Getriebe geschaltet, begnügt sich der serienmäßig an ein Start-Stopp-System gekoppelte TDI mit 4,2 l/100 km (CO₂-Emission: 109 g/km). Gegenüber dem Vorgänger ergibt sich damit eine Verbrauchsreduzierung um stattliche 0,9 Liter respektive 25 g/km CO₂. Optional bietet Volkswagen den Golf GTD zudem in Kombination mit einem 6-Gang-Doppelkupplungsgetriebe (DSG) an – auch hier weist ein Verbrauch von 4,5 l/100 km (CO₂: 119 g/km) den Selbstzünder als hocheffizientes Auto aus (Vorgänger: 5,4 l/100 km).

Wie effizient der 184-PS-Golf ist, verdeutlicht ein kurzer Blick zurück: 2007 debütierte die erste Generation des Golf BlueMotion. Der 77 kW/105 PS starke Golf verbrauchte 4,5 l/100 km; dieser Wert wurde zurecht als Sensation gefeiert. Mit dem neuen GTD bringt Volkswagen nun einen 79 PS stärkeren und 40 km/h schnelleren Golf auf den Markt, der dennoch 0,3 Liter weniger Kraftstoff verbraucht. Das ist messbarer Fortschritt.

Die Technik des neuen TDI

Baureihe EA288. Der TDI des Golf GTD gehört wie skizziert zur neuen Vierzylinder-Dieselmotoren-Baureihe EA288; sie umfasst Hubräume von 1,6 und 2,0 Litern. Im neuen Golf GTD kommt die leistungsstärkste Ausbaustufe des 2.0 TDI zum Einsatz. Der effiziente Motor erfüllt an Bord des sportlichen Golf

die Grenzwerte der anspruchsvollen Euro-6-Abgasnorm. Konstruktiv teilt sich die neue TDI-Baureihe mit den Vorgänger-Motoren nur noch den Zylinderabstand (88 mm). Um der deutlich größeren Komplexität der Motorfunktionen gerecht zu werden, entwickelte Volkswagen zudem eine komplett neue Software für die Motorsteuerung. Zu den wichtigsten neuen Features des GTD-Motors zählen der variable Ventiltrieb (VVT), eine Zweikreis-Abgasrückführung (AGR), der im Saugrohr integrierte Ladeluftkühler, das nun mit 2.000 statt 1.800 bar arbeitende Common-Rail-System und ein für die höhere Leistung ausgelegter Turbolader.

Variabler Ventiltrieb. Der variable Ventiltrieb mit einem Nockenwellensteller ist der wichtigste Baustein zur innermotorischen Reduzierung der Emissionen. Das für den GTD-Motor umgesetzte Konzept ermöglicht unter anderem eine hohe wirksame Verdichtung während des Kaltstarts und der Warmlaufphase, eine emissionsarme Verbrennung mit sehr guten NO_x- und Partikelwerten und eine anhaltend gute Füllung bis in den Volllastbereich.

Zweikreis-AGR-System. Von wesentlicher Bedeutung für niedrigste Emissionen ist zudem die neue Zweikreis-Abgasrückführung. Sie besteht aus einem gekühlten Niederdruck-AGR-System (ND-AGR) auf der Abgasseite und einem ungekühlten Hochdruck-AGR-System (HD-AGR) auf der Ansaugseite.



Hintergrund: Die hohen Anforderungen der Euro-6-Abgasnorm machen es unabdingbar, direkt nach dem Kaltstart nochmals signifikanter die Emissionen zu senken. Dazu wird in erster Linie die ungekühlte Hochdruck-AGR eingesetzt; sie verbessert durch die höhere Ansaugtemperatur das Brennverhalten und sorgt so durch die gleichfalls höhere Abgastemperatur für ein beschleunigtes Ansprechen der Katalysatoren. Folge: geringe HC-Rohemissionen (Kohlenwasserstoffe) bei gleichzeitig niedrigen NO_x -Werten.

Darüber hinaus kann beim untertourigen Fahren durch die Zumischung von ungekühltem Abgas (HD-AGR) ein Auskühlen der Abgasnachbehandlung auch bei betriebswarmem Motor verhindert werden. Das Niederdruck-AGR-System spielt seine Vorteile indes im üblichen Fahrbetriebsbereich bis in den Vollastbereich aus, um so auch bei höherer Lastanforderung eine hochwirksame NO_x -Reduktion sicherzustellen.

Die HD-AGR-Versorgung erfolgt über einen integrierten Flansch am Abgaskrümmers; er leitet das Abgas über einen Gasdurchtritt im Zylinderkopf an das wassergekühlte HD-AGR-Ventil weiter, das am Austrittskasten des im Saugrohr integrierten Ladeluftkühlers montiert ist. Durch diese direkte Bauteil-

anordnung entfallen die bisher verwendeten AGR-Leitungen. Zudem ist es so möglich, mit höheren Reaktionsgeschwindigkeiten auf Sollwertänderungen im Teillastbereich zu reagieren.

Common-Rail-Einspritzung. Im neuen Golf GTD-Motor kommt ein Common-Rail-System von Bosch zum Einsatz. Der hier via Hochdruckpumpe bereitgestellte Systemdruck wurde im Vergleich zu den Euro-5-Motoren der Baureihe um 200 auf 2.000 bar angehoben. Dadurch kann unter anderem die Einspritzdauer verkürzt werden. Und das erlaubt eine flexiblere Gestaltung des Brennverlaufs. Die Dosierung der Einspritzmengen übernehmen weiterentwickelte Injektoren mit Magnetschaltventil; gegenüber ihren Vorgängern zeichnen sie sich durch ein deutlich schnelleres Ansprechverhalten aus. Ein zusätzliches Kraftstoffvolumen in Form eines Mini-Rails im Injektorkörper minimiert zudem die Druckwellen an der Düsennadel, woraus sich positive Effekte für die Stabilität der Einspritzmengen ergeben. Die hier eingesetzte Düsennadel senkt darüber hinaus die CO₂- und HC-Emissionen. Ebenso wie der verbesserte Injektor optimiert die Düse last but not least die AGR-Verträglichkeit; und das senkt einmal mehr die NO_x-Emissionen.

Aufwendige Abgasreinigung. Um das Erreichen der Euro-6-Abgasnorm sicherzustellen, ist dem Dieselpartikelfilter des Golf GTD ein NO_x-Speicherkatalysator vorgeschaltet. Die Abgasanlage besitzt

zudem zwei Lambdasonden; eine Sonde übernimmt die Regelung der luftreduzierten Betriebsarten für den NO_x-Speicherkatalysator. Sie bildet zudem die Eingangsgröße für das im Motorsteuergerät hinterlegte Modell zur Bestimmung der NO_x- und Rußemissionen des Motors. Mit Hilfe der zweiten Lambdasonde wird der Beladungs- und Alterungszustand des NO_x-Speicherkats bestimmt. Drei ebenfalls in die Abgasanlage integrierte Temperatursensoren bilden indes die Eingangsgrößen für die Regelung der Regenerationsbetriebsarten und der Abgastemperaturen.

Ausgleichswellen für den GTD-Motor. Der neue Selbstzünder des Golf GTD ist nicht nur besonders schadstoffarm, sparsam und drehmomentstark, sondern ebenso kultiviert. Dafür sorgen unter anderem zwei wälzgelagerte Ausgleichswellen. Sie eliminieren die bei einem Hubkolbenmotor systembedingt auftretenden freien Massenkräfte.



Der Golf GTD teilt sich die Gene der Fahrdynamik mit dem GTI

Neue Progressivlenkung löst Konflikt zwischen Komfort und Sportlichkeit

Fahrdynamikregelung XDS+ führt zu souveränerem Fahrverhalten in Kurven



Wolfsburg/München, Juni 2013. Analog zum ebenfalls neuen Golf GTI wird auch der GTD serienmäßig mit einem komplett neu abgestimmten und technisch modifizierten Sportfahrwerk (15 mm abgesenkt) angeboten. Vorn sorgt eine McPherson-Achse für eine präzise Spurführung; hinten ist es die modulare Performance-Achse. Serienmäßig mit der weiterentwickelten Fahrdynamikfunktion XDS+ und der neuen Progressivlenkung ausgerüstet, setzt sich der neue Golf GTD mit äußerst souveränen Handlungseigenschaften in Szene. Parallel zur neuesten Generation der adaptiven Fahrwerksregelung DCC ist zudem im Paket „Sport & Sound“ (inklusive Fahrprofilauswahl, Soundaktor und rot lackierten Bremssätteln) ein nochmals dynamischer abgestimmtes Sportfahrwerk erhältlich.

Fahrdynamik. Generell wurde im Vergleich zum Vorgänger das Lenkverhalten dank der direkteren Lenkübersetzung nochmals spürbar agiler. Die maximal erreichbaren Kurvengeschwindigkeiten konnten aufgrund der neutraleren Abstimmung des Fahrwerkes sowie der Optimierungen des XDS+ perfektioniert werden. Das neutrale Fahrverhalten in Kurven geht dank der innovativen Auslegung aller Fahrwerkskomponenten bis in den Höchstgeschwindigkeitsbereich mit einer sehr hohen Fahrstabilität einher. Signifikant spürbar wird diese Fahrstabilität bei Spur- respektive Lastwechseln. Ein besonderes Augenmerk legte die Entwicklungsmannschaft des neuen Golf GTD zudem auf harmonische und vorhersehbare Reaktionen des Fahrwerkes.

Fahrkomfort. Parallel zur Fahrdynamik wurde auch der Federungskomfort weiter verbessert; kleine wie große Fahrbahnunebenheiten werden optimal absorbiert. Der mit dem neuen Golf GTD realisierte Komfort zeigt, dass sportliches Fahrverhalten nicht zwangsläufig mit unangenehmer Härte erkauf werden muss. Die dargestellte sehr große Spreizung der positiven Eigenschaften – ein direktes, neutrales und stabiles Fahrverhalten bis in den Grenzbereich in Verbindung mit hohem Fahrkomfort – verleiht den Fahreigenschaften eine einzigartige Ausgewogenheit.

XDS+. Das erstmals im Golf VI eingesetzte XDS wurde für den neuen Golf GTD (ebenso wie für den neuen GTI) zum XDS+ weiterentwickelt. Technisch handelt es sich bei der elektronischen Differenzialsperrung XDS+ um eine im elektronischen Stabilisierungsprogramm (ESC) integrierte Fahrdynamikfunktion. XDS+ ist eine Erweiterung der bereits aus dem Vorgänger bekannten XDS-Funktion auf alle ungebremsten Fahrzustände. Das neue System steigert die Agilität und verringert durch gezielte Bremseneingriffe an den kurveninneren Rädern beider Achsen den Lenkwinkelbedarf. Darüber hinaus wirkt XDS+ bei allen denkbaren Reibwerten der Straße; selbst auf Schnee führt das zu einem präziseren Fahrverhalten. Die bereits bekannten Eigenschaften des XDS – unter anderem ein deutlich reduziertes Untersteuern und eine Verbesserung der Traktion – wurden ebenfalls perfektioniert.

ESC Sport. Im Golf GTD bietet Volkswagen für besonders routinierte Fahrer die Funktion „ESC Sport“ an. Aktiviert wird das System über einen zweistufigen Schalter auf der Mittelkonsole. Drückt der Fahrer die Taste einmal kurz, deaktiviert er damit die ASR-Funktion (Antriebsschlupfregelung). Wird die Taste länger als drei Sekunden gedrückt, schaltet die Electronic Stability Control (ESC) in den Modus „ESC Sport“. Bei sehr schnellen und kurvenreichen Fahrten – etwa auf der Rennstrecke – spricht das ESC in der Folge später an und ermöglicht so nochmals agilere Handlungseigenschaften. Alternativ zur Bedienung über den Taster in der Mittelkonsole kann das ESC erstmals auch über die Einstellungen im CAR-Menü aktiviert und deaktiviert werden.

Progressivlenkung. Dank der neuen Progressivlenkung kommt der Fahrer des Golf GTD mit kleineren Lenkbewegungen respektive weniger Lenkradumdrehungen aus, um die gewünschten Kurvenradien zu realisieren; bei engen Kehren muss er also weniger oft umgreifen. Bis zum Volleinschlag sind es bei der Progressivlenkung 2,1 Lenkradumdrehungen (380°), bei der Standardlenkung der weniger starken Golf-Modelle sind es 2,75 (500°). Hintergrund: Herkömmliche Lenkungen arbeiten mit einem konstanten Übersetzungsverhältnis. Die neue Lenkung des Golf GTD indes operiert mit einem progressiven Übersetzungsverhältnis. Beim Rangieren und Parken reduziert das spürbar die

Lenkarbeit. Auf kurvenreichen Landstraßen und beim Abbiegen indes wird der Fahrer aufgrund der direkteren Auslegung ein Plus an Dynamik feststellen.

Technisch differenziert sich die Progressivlenkung im Wesentlichen durch eine variable Verzahnung der Zahnstange sowie einen leistungsstärkeren E-Motor von der Basislenkung. Funktionsseitig gilt: Anders als bei einer konstanten Lenkübersetzung, die immer einen Kompromiss zwischen Fahrdynamik und Komfort realisieren muss, wird hier die Verzahnung der Zahnstange über den Lenkhub deutlich verändert. Dies ermöglicht im Mittenbereich der Lenkung bis in hohe Geschwindigkeiten hinein ein präziseres und entspanntes Fahren. Aufgrund der kleineren Lenkwinkel führt diese Eigenschaft auf kurvenreichen Straßen zu deutlich mehr Agilität und damit Fahrspaß. Bei niedrigerem Tempo hingegen, etwa in der Stadt oder beim Parken, wird der Golf GTD dank des geringen Lenkwinkelbedarfs deutlich handlicher – ein spürbarer Komfortgewinn.

Adaptive Fahrwerksregelung DCC. Im Golf GTD arbeitet die zweite Generation der adaptiven Fahrwerksregelung DCC. Das speziell auf den neuen GTD abgestimmte System bietet die drei Fahrmodi „Comfort“, „Normal“ und „Sport“, die nunmehr auch innerhalb der „Fahrprofilauswahl“ über den Touchscreen in der Mittelkonsole ausgewählt und angezeigt werden können. Die Fahrwerksregelung

ermöglicht neben dem Modus „Normal“ den in diesem Fall zwar komfortorientierten aber dennoch dynamischer als bei den weniger leistungsstarken Golf-Modellen ausgelegten Modus „Comfort“. Im Modus „Sport“ wird ein besonders agiles Fahrverhalten umgesetzt. Im Fahrprofil „Individual“ kann der DCC-Mode sogar beliebig anderen Fahrprofileigenschaften zugeordnet werden.

Das DCC-System regelt adaptiv über den weiterentwickelten und verfeinerten Volkswagen Regelalgorithmus die Dämpferventile und damit die Einstellung der Dämpferkennung. Dazu nutzt DCC die Eingangssignale der Radweg- und Beschleunigungssensoren sowie die Fahrzeug-Businformationen aus dem Fahrwerks-CAN; dabei wird für jede Fahrsituation die optimale Dämpfungskraft berechnet und adaptiv eingestellt. Die Dämpfungskräfte werden zudem selektiv an allen vier Rädern individuell eingestellt. Die Verstellventile der Stoßdämpfer sowie die Querdynamikregelung wurden für ein weiter verbessertes Ansprechverhalten modifiziert.



GTD und GTI gleichen sich optisch bis auf kleine Details wie Zwillinge

Präzise Linienführung, knackige Proportionen, charismatische Frontpartie
Golf GTD tritt mit eigens für den sportlichen Diesel designten Rädern an

Volkswagen Golf TDI BlueMotion (links), Volkswagen Golf TGI BlueMotion (Mitte, oben),
Volkswagen Golf GTD (Mitte, unten), Volkswagen Golf GTI (rechts)



Wolfsburg/München, Juni 2013. Der neue Golf GTD entstand auf der Basis des neuen modularen Querbaukastens (MQB). Hinter der Abkürzung MQB verbirgt sich ein völlig neuer konstruktiver Aufbau des Golf (und vieler weiterer Modelle der Volkswagen AG). Und dieser neue Aufbau wird insbesondere von den Designern des Unternehmens als Geschenk empfunden, da sie nun völlig neue Fahrzeug-Proportionen realisieren können. Der Golf GTD ist dafür par excellence ein Beispiel.

Dynamischere Proportionen. Gegenüber dem Vorgänger wurde der Radstand um 53 mm auf nun 2.631 mm verlängert, der vordere Überhang aber im gleichen Zuge um 12 mm verkürzt. Parallel „wanderte“ die A-Säule weiter nach hinten, wodurch die Motorhaube länger wurde und die gesamte Fahrzeuggabine optisch weiter nach hinten rückte. Durch diesen „Cab-backward-Effekt“ wirkt der Golf GTD eher wie ein Auto der Ober- denn Kompaktklasse. Darüber hinaus wurde der 1.442 mm hohe GTD um 27 mm flacher. Die Länge wuchs um 55 auf nun 4.268 mm, die Breite um 13 auf 1.799 mm. Viele Werte, mit einer wichtigen Folge: Die Proportionen des neuen Golf GTD gewannen unübersehbar an Dynamik.

Volkswagen Golf GTI (links), Volkswagen Golf TGI BlueMotion (hinten, Mitte),
Volkswagen Golf TDI BlueMotion (hinten, rechts), Volkswagen Golf GTD (vorne)

Der Golf GTD und der ebenfalls neue GTI gleichen sich optisch bis auf Nuancen wie Zwillinge. Zu den Differenzierungsmerkmalen gehört die beim GTI rote und im Fall des GTD verchromte Leiste im Kühlergrill, die sich jetzt bis in die Scheinwerfer erstreckt. Von hinten ist der GTD indes an den links angeordneten Doppelendrohren (in Chrom) zu erkennen; der GTI hat jeweils links und rechts ein Endrohr. Seitlich differenzieren sich die beiden Sportwagen über die Leichtmetallräder. Der Golf GTD ist serienmäßig und exklusiv mit neuen 17-Zoll-Rädern im Design „Curitiba“ ausgestattet; optional sind die ebenfalls neuen 18-Zoll-Räder (Typ „Nogaro“) und die auch für den GTI angebotenen 19-Zoll-Räder („Santiago“) erhältlich.

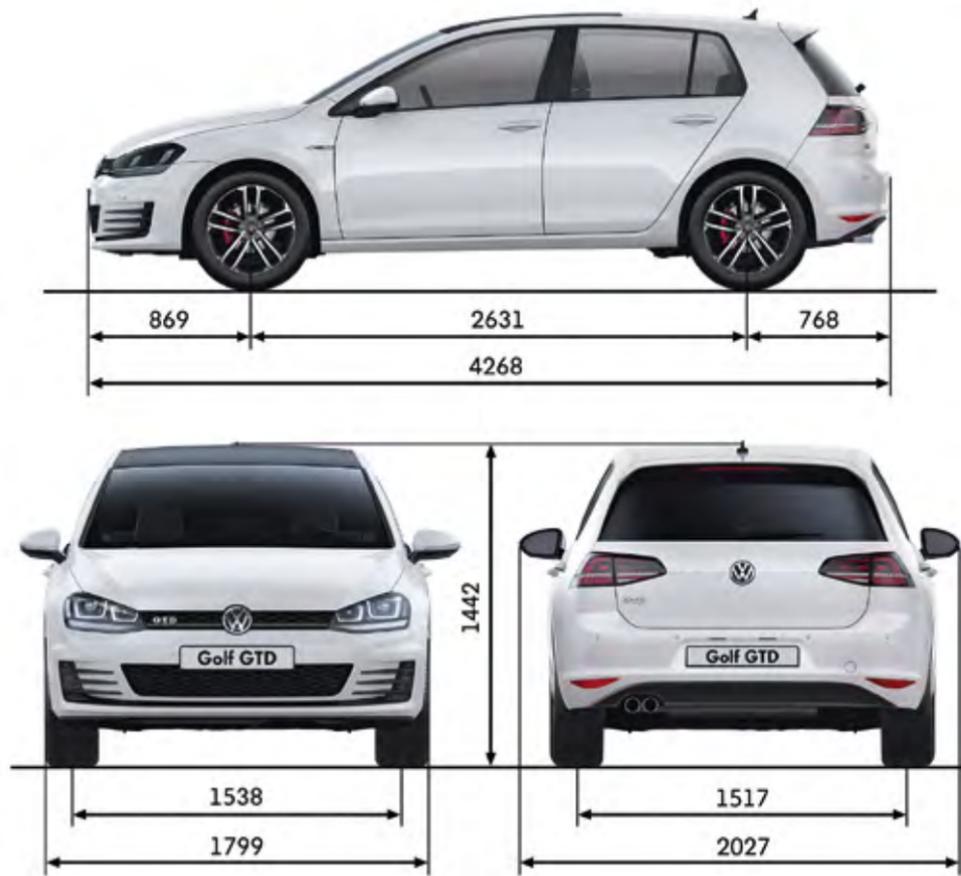
Für beide Modelle typisch: zusätzliche Lufteintrittsöffnungen im Frontspoiler; eine Wabenstruktur der Lufteinlassgitter; vertikale Nebelscheinwerfer; die Xenonscheinwerfer mit einer unverwechselbaren Lichtsignatur; der größere Heckspoiler.

Die Frontpartie im Detail. Im Frontbereich mit seinen speziell auf den GTD zugeschnittenen LED-Nebelscheinwerfern (optional) fällt ein starkes und signifikantes Element auf, das wie skizziert komplett neu interpretiert wurde: die im Fall des GTD verchromte Linie im Kühlergrill. In der neuesten GTD-Generation schließt diese Linie das Kühlergrillgitter an deren unterer Kante ab, erstreckt sich dann

aber erstmals weiter nach links und rechts bis in die Gehäuse der serienmäßigen Bi-Xenonscheinwerfer hinein. Die Linie durchläuft die Front so auf der ganzen Breite und bildet als Horizontale eine Parallele zum Abschluss der Motorhaube und zum Stoßfänger.

Ganz unten im Stoßfänger, unterhalb der in Wagenfarbe lackierten Querspange, wird der schwarze Lufteinlass (mit Gitter in Wabenstruktur) nun nicht mehr von einem ebenfalls schwarzen Bereich eingefasst, sondern von in Wagenfarbe lackierten Flächen. Auf diese Weise kommt der Lufteinlass stärker zur Geltung; gleichzeitig zeichnen sich die jeweils drei seitlichen, hochglanzschwarzen Aerodynamik-Lamellen unterhalb der Scheinwerfer signifikanter in der Frontpartie ab. Ein weiteres Detail, das sich in das präzise konturierte Design einfügt, ist der schwarze Splitter (Unterkante des Frontspoilers), wie man ihn aus dem Motorsport kennt.

Die Silhouette im Detail. In der Seitenansicht sind es vor allem die durch den größeren Heckspoiler nochmals länger wirkende Dachpartie und die eigens für den GTD entworfenen Leichtmetallräder, an denen der aktuell sportlichste Golf-Diesel zu erkennen ist. Selbst in der Silhouette fallen zudem die Lichtkonturen des optionalen LED-Tagfahrlichtes und der serienmäßigen LED-Rückleuchten auf.



Darüber hinaus prägen die neuen dynamischen Proportionen das präziser denn je geformte Design. Unterhalb der Türgriffe wurde die nun deutlich sichtbare und sehr scharf geschnittene Charakterlinie integriert. Sie wird zwar von den ausgestellten Radläufen unterbrochen, ansonsten ist sie aber umlaufend und findet sich stilistisch im Chromstreifen des Kühlergrills und der Scheinwerfer sowie hinten in den weißen Querstreifen der LED-Rückleuchten wieder. Diese Linie verlagert den optischen Schwerpunkt nochmals weiter nach unten und lässt den Golf GTD in Kombination mit dem serienmäßigen Sportfahrwerk besonders satt auf der Straße stehen. Auffallend ist zudem die neue Linie in der Seitenfallung direkt unterhalb der Scheiben. Diese Linie beginnt vorn im Scheinwerfer, gleitet dann unter dem direkt auf die Linie gesetzten Seitenspiegel hindurch bis zum Ende des hinteren Seitenfensters und unterstreicht die Premium-Proportionen des Golf.

Ebenso charakteristisch für die Silhouette ist die unverwechselbare C-Säule. Sie wurde beim Vorgänger noch durch die Charakterlinie durchbrochen. Dies ist beim neuen Golf GTD nicht mehr der Fall; die C-Säule verläuft damit in einer homogenen Fläche vom Dachansatz bis in den hinteren Radlauf. Oberhalb des Radlaufs nimmt sie jedoch die Gesamtbreite des Wagens stärker auf – der neue Golf GTD wirkt so von hinten respektive schräg hinten betrachtet massiver und kraftvoller. Erstmals besitzt



der sportliche Volkswagen zudem parallel zu den GTD-Zeichen an Front und Heck auf den vorderen Kotflügeln in Höhe der Charakterlinie Plaketten mit dem GTD-Schriftzug.

Die Heckpartie im Detail. Spezifisch gestaltet wurde hier der neue Dachkantenspoiler, der – vom Format her deutlich größer als sein Pendant bei den weniger stark motorisierten Golf-Versionen – flächenbündig in die Heckklappe und die Karosserie integriert ist. Der in Wagenfarbe lackierte Spoiler geht seitlich nahtlos in schwarze Aerodynamikelemente auf der Heckklappe über. Analog zu den Aerodynamikelementen und zum vorderen Splitter ebenfalls in Schwarz gehalten: der Diffusor im Heckbereich.



Komfort und Qualität des Golf GTD sprengen Klassengrenzen

Mehr Raum im Interieur des Golf GTD dank deutlich größerem Radstand

Typischer Karobezug der GTD-Sportsitze erstmals in Kombination mit Alcantara



Wolfsburg/München, Juni 2013. Eine der vielleicht wichtigsten Eigenschaften des neuen Golf GTD – bezogen auf das Interieur – ist die Tatsache, dass auch diese Generation wieder „passt“ wie angegossen. Tür öffnen, auf dem serienmäßigen Sportsitz Platz nehmen und einstellen, das Sportlenkrad in der Höhe und Länge justieren, anschnallen, Motor starten, Hand zum Schalthebel im Golfballdesign (bei manuellem Getriebe), los geht es.

Ergonomie profitiert vom MQB. Deutlich mehr Raum und eine nochmals verbesserte Ergonomie prägen dabei den Arbeitsplatz des Fahrers. Besonders größere Menschen am Volant werden die um 20 mm nach hinten verschobene Sitzposition begrüßen; analog wurde auch der Einstellbereich der Lenkung angepasst. Dank des Modularen Querbaukastens wurden zudem die Pedalabstände optimiert; der Raum zwischen Brems- und Gaspedal wuchs beispielsweise um 16 mm. Ein weiteres Plus in Sachen Ergonomie: Im Vergleich zum Vorgänger hob Volkswagen die Position der Schaltung um 20 mm an; der Schaltknopf liegt dadurch nochmals besser „zur Hand“.

Legendäre Karobezüge in Kombination mit Alcantara. Schon der erste GTI hatte es und natürlich auch der erste GTD – das legendäre Karomuster. Der im Vorgänger „Jacky“ genannte Stoff wurde neu designt und heißt nun „Clark“. Ein klassisches Karomuster ist es selbstverständlich geblieben. Die Top-

Sportsitze bieten außergewöhnlich gute ergonomische Eigenschaften. Zudem sind die vorderen Sitze serienmäßig auch in der Höhe justierbar und mit einer manuellen Lordoseneinstellung ausgestattet. Hellgraue Ziernähte sorgen für einen sportlichen Kontrast; der wie immer im GTD schwarze Dachhimmel unterstreicht die sportliche Auslegung des Interieurs.

Völlig klar ist zudem, dass auch das serienmäßige Leder-Multifunks-Sportlenkrad mit Kontrastnähten veredelt ist; ebenso ist es im Fall der Schalthebelmanschette. Die Applikationen in der Schalttafel sind in „Checkered Black“ gehalten, gleiches gilt für die Dekoreinlagen in den Türverkleidungen und der Mittelkonsole. Ein starkes Statement ist zudem das Kombiinstrument mit einem Color-Display und seiner eigenständigen Grafik der Instrumente. Abgerundet wird die spezifische Optik im Interieur durch eine Ambientebeleuchtung (vorn in die Dekorleisten der Türen integriert), eine Pedalerie und Fußablage (links) aus gebürstetem Edelstahl, Einstiegsleisten vorn mit Edelstahlapplikation und einer auch hier integrierten Ambientebeleuchtung.

Qualität und Anmutung sprengen Klassengrenzen. Darüber hinaus ist es das in der siebten Golf-Generation komplett neu konzipierte Grundkonzept des Interieurs, das einen Steilpass für die sportliche und hochwertige Innenarchitektur des GTD darstellt: Besonders auffallend ist die breite, zum Fahrer

hin orientierte Mittelkonsole, die eher an die Ober- denn Kompaktklasse erinnert. Zentral in der Mittelkonsole unterhalb des Warnblinkschalters befindet sich der zwischen 5 (serienmäßig) und 8 Zoll große Infotainment-Touchscreen mit den dazugehörigen Hauptmenütasten und Drehreglern. Erstmals setzt Volkswagen hier (optional) eine Touchscreen-Generation mit einer Annäherungssensorik und einer Funktion ein, die auf Wischbewegungen der Finger reagiert (Wisch- und Zoomgestik wie bei einem Smartphone).

Unter dem Info- und Entertainmentmodul schließt sich die klar gegliederte Bedienung für die im GTD serienmäßige 2-Zonen-Klimaautomatik (Climatronic) an. Dann folgt der untere Bereich der Mittelkonsole, der in einer Linie bis zur großen Mittelarmlehne durchläuft. Rechts vom Fahrer befinden sich die Tasten für die neue elektronische Parkbremse und die Auto Hold-Funktion. Daneben wurde ein schließbares Ablagefach mit den Multimedia-Schnittstellen (AUX-IN, USB und optional Apple) integriert; das Fach ist groß genug, um ein Smartphone aufzunehmen.

Ein weiteres Staufach verbirgt sich unter der serienmäßigen Mittelarmlehne, die um 100 mm in der Länge und in fünf Stufen in der Höhe eingestellt werden kann. Auch dieses Fach hat es in sich: Als Novum gibt es hier in Verbindung mit der Mobiltelefon-Schnittstelle „Comfort“ eine induktive Außenantennen-

Anbindung. Das Smartphone wird dabei im Staufach in eine universelle Halterung gesteckt, wo die Handyantenne induktiv „abgegriffen“ und mit der Außenantenne des Fahrzeuges verbunden wird. Edel: die Dekoreinlagen der GTD-Türverkleidungen weisen wie skizziert eine Lichtfuge als Bestandteil der serienmäßigen Ambientebeleuchtung auf.

Mehr Platz in der Länge. Trotz aller Dynamik ist der Golf GTD mehr als nur ein sportlicher Wagen, sondern ein Allroundtalent. Deshalb bietet er sich zum Beispiel als Geschäftswagen für jeden Tag des Jahres an. Hintergrund: Die Zuwächse der Karosserie in der Länge und Breite, der vergrößerte Radstand, die optimierten Spurweiten und das durch den MQB modifizierte Package wirken sich positiv auf den Komfort aus; so wurde der Innenraum um 14 mm länger (1.750 mm). Im Fond des optional viertürigen Golf GTD genießen die dort Mitreisenden deshalb 15 mm mehr Kniefreiheit. Der Schulterraum wuchs vorn um 31 mm auf 1.420 mm. Die Ellenbogenbreite erhöhte sich um 22 mm auf nunmehr 1.469 mm. Im Fond optimierte sich der Schulterraum gleichfalls um 31 mm und die Ellenbogenbreite um 20 mm.

Darüber hinaus ist die Rücksitzlehne serienmäßig im Verhältnis 60:40 umlegbar. Geklappt, ergibt sich ein nahezu ebener Ladeboden mit einer Länge von 1.558 mm. Serienmäßig ist der GTD mit einer

Durchladeeinrichtung in der Mitte der Rücksitzlehne ausgestattet. Das gelungene Raumkonzept des neuen Golf sorgt darüber hinaus für zahlreiche weitere Verbesserungen. So stieg das Kofferraumvolumen um 30 Liter auf 380 Liter; der variable Ladeboden kann indes um 100 mm abgesenkt werden.



Bi-Xenonscheinwerfer und Progressivlenkung serienmäßig

Golf GTD serienmäßig mit Sportfahrwerk und spezifischen 17-Zoll-Rädern
Klimaautomatik, Radio-CD mit Touchscreen und Multifunktionslenkrad Serie



Wolfsburg/München, Juni 2013. Der neue Golf GTD gehört mit serienmäßigen Details wie der innovativen Progressivlenkung, der Multikollisionsbremse, der Müdigkeitserkennung, Bi-Xenonscheinwerfern, einem Radio-CD-System mit Touchscreen und einer Klimaautomatik (Climatronic) zu den am besten ausgestatteten Autos seiner Klasse. Darüber hinaus sind es zahlreiche spezifische „GT-Details“, die den neuen Golf GTD (ebenso wie den Golf GTI) auch ausstattungsseitig zu einer Ikone der Sportlichkeit machen.

Exterieur-Ausstattung

Im Exterieur gehören zur spezifischen Serienausstattung das Sportfahrwerk (Karosserie um 15 mm abgesenkt), die neue Progressivlenkung, Bi-Xenonscheinwerfer inklusive Abbiegelicht, die Kennzeichenbeleuchtung in LED-Technik, dunkelrote LED-Rückleuchten, die für den GTD und GTI typische Wabenstruktur der Lufteinlassgitter, ein Dachkantenspoiler (in Wagenfarbe) mit seitlichen Aerodynamikelementen (hochglänzend schwarz), die GTD-spezifischen Stoßfänger, der ParkPilot (akustische und optische Warnsignale), die Reifenkontrollanzeige, GTD-Logos auf den vorderen Kotflügeln (seitlich im Bereich der A-Säulen) sowie die verchromten Abgasendrohre. Im Bereich der Fahrwerkselektronik sind darüber hinaus Features wie die umfangreich weitentwickelte elektronische Differenzialsperre XDS+ an Bord.

Farben und Felgen. Serienmäßig ist der neue Golf GTD in den für diese Modellreihe typischen Farben „Tornado Rot“, „Schwarz“ und „Pure White“ erhältlich. Als Sonderausstattung stehen zudem die sieben Metallic- respektive Perleffekt-Töne „Carbon Steel Grey Metallic“, „Reflexsilber Metallic“, „Tungsten Silver Metallic“, „Limestone Grey Metallic“, „Night Blue Metallic“, „Deep Black Perleffekt“ und „Oryxweiß Perlmuttereffekt“ zur Verfügung.

Neu konzipiert hat Volkswagen die GTD-Serienfelgen „Curitiba“. Bestückt sind die 17-Zoll-Räder mit Reifen der Dimension 225/45. Optional stehen zudem die neuen 18-Zoll-Leichtmetallfelgen des Typs „Nogaro“ und die 19-Zoll-Leichtmetallräder im Design „Santiago“ zur Verfügung.

Interieur-Ausstattung

Sportlenkrad und Golfball als Schaltknopf. Neben zahlreichen Serienfeatures wie einer Klimaautomatik (Climatronic), der Müdigkeitserkennung und dem Radiosystem Composition Touch verfeinern auch das Interieur für den GTD typische Details. Dazu gehören ein spezieller Schaltknopf (im Fall der manuellen Schaltung erneut einem Golfball nachempfunden) und das individualisierte Ledersportlenkrad. Das nach unten sportlich abgeflachte Volant mit seinen drei Metallspeichen und

Blenden in hochglänzendem Schwarz ist ausgesprochen griffig und besitzt auf den zwei Querspeichen serienmäßig Multifunktionstasten.

Instrumente und Ambientebeleuchtung. Ein starkes Statement ist das eigenständige Kombiinstrument mit einem Color-Display und einer eigenständigen Grafik der Instrumente. Sie erinnern keineswegs zufällig an hochwertige Chronographen. Perfektioniert wird die spezifische Optik durch eine Ambientebeleuchtung, spezielle Dekorleisten und Blenden (Dekorleisten in den Türen vorn mit Ambientebeleuchtung), eine Pedalerie und Fußablage (links) aus gebürstetem Edelstahl, Einstiegsleisten vorn mit Edelstahlapplikation und einer auch hier integrierten Ambientebeleuchtung.

Sitzklassiker nun auch mit Alcantara. Charakteristisch sind zudem die typischen Top-Sportsitze mit Bezügen im legendären Karomuster. Der im Vorgänger „Jacky“ genannte Stoff wurde neu designt und heißt nun „Clark“. Ein klassisches Karomuster ist es selbstverständlich geblieben. Optional gibt es die Sportsitze im Stoff-Design „Clark“ nun erstmals mit Seitenwangen und Kopfstützen in Alcantara. Darüber hinaus können die Sitze und Türverkleidungen zudem in der Lederausstattung „Vienna“ geordert werden. Generell sind die vorderen Sitze auch in der Höhe justierbar und mit einer manuellen Lordoseneinstellung ausgestattet. Optional kann der Fahrersitz elektrische eingestellt



werden. Hellgraue Ziernähte im Bereich der Sitze sorgen für einen Kontrast; der schwarze Dachhimmel unterstreicht die sportliche Auslegung des GTD-Interieurs.

Weitere optionale Features

Darüber hinaus kann der Golf GTD nahezu grenzenlos individualisiert werden. Hier eine Übersicht der Sonderausstattungen in alphabetischer Reihenfolge:

- › Adaptive Fahrwerksregelung DCC mit Fahrprofilauswahl.
- › Anhängervorrichtung (schwenkbar).
- › Außenspiegel anklappbar, mit Umfeldbeleuchtung und Beifahrerspiegelabsenkung.
- › Automatische Distanzregelung ACC mit Front Assist und City-Notbremsfunktion.
- › Car-Net (Online-Infos werden direkt in den GTD übermittelt; u.a. inkl. Navigation mit Sonderzielsuche, Google-Earth™-Kartenservice und Google Street View™, Online-Verkehrsinformationen).
- › Diebstahlwarnanlage Plus.
- › Digitaler Radioempfang DAB+.

- › Dynamische Fernlichtregulierung Dynamic Light Assist.
- › Fahrerassistenz-Paket (u.a. mit ACC, Front Assist, City-Notbremsfunktion, Diebstahlwarnanlage, Dynamic Light Assist, automatischer Fahrlichtschaltung, Fahrzeugstopp-Funktion bei DSG, Geschwindigkeitsbegrenzer, automatisch abblendendem Innenspiegel, dynamischem Kurvenlicht, Regensensor, Lane Assist).
- › Fahrersitz mit elektrischer Einstellung.
- › Fahrprofilauswahl.
- › Fernlichtregulierung Light Assist.
- › Feuerlöscher.
- › Fondtüren (inklusive elektrische Fensterheber hinten).
- › Frontscheibe drahtlos beheizbar und infrarot reflektierend.
- › Geschwindigkeitsregelanlage.
- › Lederausstattung „Vienna“.
- › Licht- und Sichtpaket (mit automatischer Fahrlichtschaltung, Leaving home- und Coming home-Funktion, automatisch abblendendem Innenspiegel und Regensensor).
- › MEDIA-IN mit iPod-/iPhone-Adapterkabel sowie USB-Ladeanschluss.

- › MEDIA-IN mit iPod-/iPhone-Adapterkabel.
- › Mobiltelefon-Schnittstellen Comfort, Premium und Mobiltelefon Nokia Asha 300.
- › Multifunktionsanzeige „Plus“.
- › Navigationsfunktion Discover Media für Radio Composition Media.
- › Navigationssystem Discover Pro.
- › Nebelscheinwerfer in LED-Technik.
- › Panorama-Aufstelldach.
- › Parklenkassistent ParkAssist inkl. ParkPilot.
- › Proaktiver Insassenschutz.
- › Räder/Reifen in 18 und 19 Zoll.
- › Radio Composition Colour.
- › Radio Composition Media.
- › Rückfahrkamera Rear Assist.
- › Schlüssellooses Schließ- und Startsystem Keyless Access.
- › Seitenairbags und Gurtstraffer hinten.
- › Seitenscheiben und Heckscheibe abgedunkelt und zu 65 Prozent lichtabsorbierend.

- › Soundsystem DYNAUDIO Excite.
- › Spiegelpaket (mit anklappbaren Außenspiegeln, Umfeldbeleuchtung und Beifahrerspiegelabsenkung).
- › Sport & Sound-Paket (u.a. mit 18-Zoll-Leichtmetallrädern „Nogaro“, Fahrprofilauswahl, Bremssättel in Rot, Soundaktor, straffere Dämpfung).
- › Sprachsteuerung.
- › Spurhalteassistent Lane Assist.
- › Standheizung.
- › Verkehrszeichenerkennung.
- › Winterräder in 16 und 17 Zoll.



Neue City-Notbremsfunktion und Fahrprofilauswahl

Innovative Assistenzsysteme des Golf GTD perfektionieren die Sicherheit

Golf GTD mit neuer Infotainment-Generation und neuem Dynaudio-Soundsystem



Wolfsburg/München, Juni 2013. An Bord des neuen Golf GTD arbeitet serienmäßig respektive optional eine ganze Armada von innovativen Assistenz- und Komfortsystemen. Zu den serienmäßigen Systemen gehören im Golf GTD die Multikollisionsbremse, die Progressivlenkung, die Müdigkeitserkennung und die weiterentwickelte elektronische Quer-Differenzialsperre XDS+. Optional erhältlich sind das proaktive Insassenschutzsystem, die Automatische Distanzregelung ACC plus Front Assist inklusive City-Notbremsfunktion, der Spurhalteassistent Lane Assist, die Verkehrszeichenerkennung, die neueste Generation des Parklenkassistenten ParkAssist sowie die automatisierten Lichtfunktionen Light Assist und Dynamik Light Assist. Hinzu kommen weitere neue Technologien wie eine Fahrprofilwahl mit bis zu fünf Programmen („Eco“, „Sport“, „Normal“, „Individual“ und in Kombination mit DCC plus „Comfort“), die elektronische Parkbremse sowie eine neue Generation der Info- und Entertainment-systeme.

Assistenzsysteme – automatische Sicherheit

Müdigkeitserkennung. Das im Golf GTD serienmäßige System registriert eine nachlassende Konzentration des Fahrers und warnt ihn über eine Dauer von fünf Sekunden mit einem akustischen Signal sowie einer optischen Pausenempfehlung im Kombiinstrument. Macht der Fahrer nun innerhalb der nächsten 15 Minuten keine Pause, wird die Warnung einmal wiederholt. Gleich zu Beginn einer

jeden Fahrt analysiert das System unter anderem das charakteristische Lenkverhalten des Fahrers. Unterwegs wertet die Müdigkeitserkennung permanent Signale wie den Lenkwinkel aus. Ergibt sich hieraus ein Abweichen von dem zu Beginn der Fahrt registrierten Lenkverhalten, erfolgt die optische und akustische Warnung.

Multikollisionsbremse. Ein weiteres serienmäßiges Technologie-Highlight des Golf GTD ist die vom größten deutschen Automobilclub (ADAC) als Sicherheitsinnovation ausgezeichnete Multikollisionsbremse. Die Multikollisionsbremse bremst das verunfallte Fahrzeug automatisch ab, um die noch vorhandene kinetische Energie signifikant zu reduzieren. Die Auslösung der Multikollisionsbremse basiert auf der Erkennung einer primären Kollision durch die Airbagsensorik. Die Verzögerung des Fahrzeugs mittels Multikollisionsbremse wird durch das ESC-Steuergerät auf max. 0,6 g begrenzt. Dieser Wert entspricht dem Verzögerungsniveau des Front Assist; damit ist die Beherrschbarkeit des Autos durch den Fahrer auch im Fall der automatischen Bremsung sichergestellt.

Die Multikollisionsbremse kann vom Fahrer jederzeit „übersteuert“ werden; gibt er etwa erkennbar Gas, wird die Multikollisionsbremse deaktiviert. Abgeschaltet wird das automatische System ebenfalls, wenn der Fahrer selbst eine Vollbremsung mit noch stärkerer Verzögerung einleitet. Grund-

sätzlich führt das Assistenzsystem eine Bremsung bis auf eine verbleibende Fahrzeuggeschwindigkeit von 10 km/h aus; diese Restgeschwindigkeit ist geeignet, um nach dem Bremsvorgang einen sicheren Standort anzusteuern.

Proaktives Insassenschutzsystem. Erkennt das proaktive Insassenschutzsystem eine potenzielle Unfallsituation – etwa über das Einleiten einer Vollbremsung mittels aktiviertem Bremsassistenten –, werden automatisch die Sicherheitsgurte für Fahrer und Beifahrer vorgespannt, um so den bestmöglichen Schutz durch die Airbag- und Gurtsysteme zu erreichen. Liegt eine höchstkritische instabile Fahrsituation wie etwa starkes Über- oder Untersteuern mit ESC-Eingriff vor, werden zusätzlich die Seitenscheiben (bis auf einen Restspalt) und das Schiebedach geschlossen. Hintergrund: Bei nahezu geschlossenen Scheiben und Dächern können sich die Kopf-/Seitenairbags optimal abstützen und so ihre bestmögliche Wirkung entfalten.

Automatische Distanzregelung ACC. Das System nutzt einen in die Frontpartie integrierten Radarsensor. Der Fahrer kann die zu regelnde Geschwindigkeit im Bereich von 30 bis 160 km/h vorgeben. ACC arbeitet mit manuellem Getriebe und mit DSG (Doppelkupplungsgetriebe). Beim Golf GTD mit 6-Gang-DSG bremst ACC komfortabel hinter einem anhaltenden Fahrzeug bis zum

Stillstand ab. Nach Freigabe durch den Fahrer fährt ACC in Verbindung mit DSG auch automatisch wieder an. ACC hält die vom Fahrer vorgegebene Geschwindigkeit sowie einen vorgewählten Abstand und verzögert respektive beschleunigt automatisch im fließenden Verkehr. Die Systemdynamik kann durch die Auswahl eines Fahrprogramms bzw. über die optionale Fahrprofilauswahl individuell variiert werden.

Umfeldbeobachtungssystem Front Assist. Der Front Assist nutzt einen in die Frontpartie integrierten Radarsensor, um permanent den Abstand zum vorausfahrenden Verkehr zu überwachen. Front Assist unterstützt den Fahrer in kritischen Situationen, in dem es die Bremsanlage vorkonditioniert und den Fahrer mittels optischer und akustischer Warnung sowie in einer zweiten Stufe durch einen kurzen Warnruck auf eine notwendige Reaktion hinweist. Bremst der Fahrer zu schwach, erzeugt das System automatisch so viel Bremsdruck, wie zur Vermeidung einer Kollision notwendig wäre. Sollte der Fahrer indes gar nicht reagieren, verzögert Front Assist automatisch, um dem Fahrer mehr Reaktionszeit zu geben. Der Fahrer kann so eine drohende Kollision im Idealfall noch vermeiden, zumindest aber die Geschwindigkeit eines Aufpralls vermindern. Zusätzlich unterstützt das System den Fahrer, indem es ihn auf einen zu geringen Abstand zum vorausfahrenden Fahrzeug hinweist. Ein Bestandteil des Front Assist ist die City-Notbremsfunktion.

City-Notbremsfunktion. Die mit der neuen Golf-Generation eingeführte City-Notbremsfunktion ist eine Systemerweiterung des Front Assist und überwacht per Radarsensor den Raum vor dem Volkswagen. Das System arbeitet im Geschwindigkeitsbereich von unter 30 km/h. Erfolgt bei einer drohenden Kollision mit einem vorausfahrenden oder stehenden Fahrzeug keine Reaktion durch den Fahrer, wird die Bremsanlage analog zum Front Assist vorkonditioniert. Bei Bedarf leitet die City-Notbremsfunktion anschließend automatisch eine Vollbremsung ein, um die Unfallschwere zu mindern. Darüber hinaus wird der Fahrer bei nicht ausreichender Pedalbetätigung mit maximaler Bremskraft unterstützt. Durch die City-Notbremsfunktion kann unter optimalen Umständen ein drohender Auffahrunfall in letzter Sekunde vermieden werden.

Lane Assist. Der kamerabasierte Spurhalteassistent mit Lenkeingriff arbeitet im Golf GTD mit einer erweiterten Funktionalität: der adaptiven Spurführung. Auf Wunsch sorgt das System dabei – erstmals im Golf eingesetzt – für eine kontinuierliche Spurunterstützung und damit für eine Optimierung des Komforts. Darüber hinaus führt Lane Assist, sofern erforderlich, einen korrigierenden Lenkeingriff durch: Sobald sich andeutet, dass der Fahrer ohne Blinken seine Fahrspur verlässt oder die entsprechenden Fahrbahnmarkierungen überfährt, lenkt das System sanft gegen.



Komfortsysteme – Technik hilft und macht Spaß

Progressivlenkung. Die neue Progressivlenkung ist serienmäßig an Bord des neuen Golf GTD. Der Fahrer kommt dank dieser Lenkung mit kleineren Lenkbewegungen aus, um die gewünschten Kurvenradien zu realisieren; bei engen Kehren muss er also weniger oft umgreifen. Bis zum Volleinschlag sind es bei der Progressivlenkung 2,1 Lenkradumdrehungen (380°), bei der Standardlenkung der weniger starken Golf-Modelle sind es 2,75 (500°). Hintergrund: Herkömmliche Lenkungen arbeiten mit einem konstanten Übersetzungsverhältnis. Die neue Lenkung des Golf GTD indes operiert mit einem progressiven Übersetzungsverhältnis. Beim Rangieren und Parken reduziert das spürbar die Lenkarbeit. Auf kurvenreichen Landstraßen und beim Abbiegen indes wird der Fahrer aufgrund der direkteren Auslegung ein Plus an Dynamik feststellen.

Technisch differenziert sich die Progressivlenkung im Wesentlichen durch eine variable Verzahnung der Zahnstange sowie einen leistungsstärkeren E-Motor von der Basislenkung. Funktionsseitig gilt: Anders als bei einer konstanten Lenkübersetzung, die immer einen Kompromiss zwischen Fahrdynamik und Komfort realisieren muss, wird hier die Verzahnung der Zahnstange über den Lenkhub deutlich verändert. Dies ermöglicht im Mittenbereich der Lenkung bis in hohe Geschwindigkeiten hinein ein präziseres und entspanntes Fahren; aufgrund der kleineren Lenkwinkel führt diese Eigenschaft auf

kurvenreichen Straßen zu deutlich mehr Agilität und damit Fahrspaß. Bei niedrigerem Tempo hingegen, etwa in der Stadt oder beim Parken, wird der Golf GTD dank des geringen Lenkwinkelbedarfs deutlich handlicher – ein spürbarer Komfortgewinn.

XDS+. Das erstmals im Golf VI eingesetzte XDS wurde für den neuen Golf GTD und Golf GTI zum XDS+ weiterentwickelt. Technisch handelt es sich bei der elektronischen Differenzialsperre XDS+ um eine im elektronischen Stabilisierungsprogramm (ESC) integrierte Fahrdynamikfunktion. XDS+ ist eine Erweiterung der bereits aus dem Vorgänger bekannten XDS-Funktion auf alle ungebremsten Fahrzustände. Das neue System steigert die Agilität und verringert durch gezielte Bremseneingriffe an den kurveninneren Rädern beider Achsen den Lenkwinkelbedarf. Darüber hinaus wirkt XDS+ bei allen denkbaren Reibwerten der Straße; selbst auf Schnee führt das zu einem präziseren Fahrverhalten. Die bereits bekannten Eigenschaften des XDS – unter anderem ein deutlich reduziertes Untersteuern und eine Verbesserung der Traktion – wurden ebenfalls perfektioniert.

Elektrische Parkbremse. Anstatt des Handbremshebels gibt es in der neuen Golf-Generation generell einen Bedienschalter plus Auto Hold-Taster in der Mittelkonsole. Die elektrische Parkbremse hat zahlreiche Vorteile: Durch den Wegfall der konventionellen Handbremse wird Platz in

der Mittelkonsole gewonnen; zudem wird die Bremse beim Anfahren automatisch gelöst. Und das vereinfacht das Anfahren am Berg. Last but not least verhindert die Auto Hold-Funktion das ungewollte Rollen aus dem Stillstand, indem der Golf GTD automatisch gehalten wird. Wartephasen, zum Beispiel an roten Ampeln, werden dadurch komfortabler, da das Bremspedal nicht mehr permanent betätigt werden muss.

DCC. Im Golf GTD arbeitet die zweite Generation der adaptiven Fahrwerksregelung DCC. DCC hat die drei Fahrmodi „Comfort“, „Normal“ und „Sport“, die nunmehr innerhalb der „Fahrprofilauswahl“ über den Touchscreen in der Mittelkonsole ausgewählt und angezeigt werden können. Das speziell auf den GTD abgestimmte DCC ermöglicht neben dem Modus „Normal“ den in diesem Fall zwar komfortorientierten aber gleichwohl GTD-typischen Modus „Comfort“. Im Modus „Sport“ wird ein besonders dynamisches und agiles Fahrverhalten umgesetzt. Im Fahrprofil „Individual“ kann der DCC-Mode sogar beliebig anderen Fahrprofileigenschaften zugeordnet werden.

Das DCC-System regelt adaptiv über den weiterentwickelten und verfeinerten Volkswagen Regelalgorithmus die Dämpferventile und damit die Einstellung der Dämpferkennung. Dazu nutzt DCC die Eingangssignale der Radweg- und Beschleunigungssensoren sowie die Fahrzeug-Businformationen

aus dem Fahrwerks-CAN; dabei wird für jede Fahrsituation die optimale Dämpfungskraft berechnet und adaptiv eingestellt. Die Dämpfungskräfte werden zudem selektiv an allen vier Rädern individuell geregelt.

In der neuen Generation des DCC ist es erstmals möglich, die Zug- und Druckstufendämpfung auch bei Querdynamikmanövern vollkommen unabhängig voneinander zu variieren – ein wesentlicher Vorteil zur Optimierung der Fahrdynamik. Die Dämpferventile wurden für ein weiter verbessertes Ansprechverhalten ebenfalls modifiziert.

Fahrprofilauswahl. Erstmals ist der Golf GTD mit einer Fahrprofilauswahl erhältlich. Insgesamt vier und in Verbindung mit DCC (adaptive Fahrwerksregelung) fünf Fahrprogramme stehen zur Verfügung: „Eco“, „Sport“, „Normal“, „Individual“ und in Kombination mit DCC zusätzlich „Comfort“. Im Fahrprofil „Eco“ werden die Motorsteuerung, die Klimaanlage und weitere Nebenaggregate verbrauchsoptimal gesteuert. Darüber hinaus steht bei Fahrzeugen mit optionalem Doppelkupplungsgetriebe (DSG) im Eco-Modus eine Segelfunktion zur Verfügung; geht der Fahrer vom Gas – etwa beim Heranrollen an eine Ampel oder bei Passagen mit Gefälle – kuppelt das DSG aus und der Motor läuft im Leerlauf. Auf diese Weise kann die kinetische Energie des Golf optimal genutzt werden. Im Modus „Sport“ hingegen

werden unter anderem die Dämpfung erhöht (und damit die Aufbaubewegungen weiter reduziert) sowie das Ansprechverhalten des Motors und die Schaltpunkte des DSG noch dynamischer ausgelegt.

Dynamische Fernlichtregulierung Dynamic Light Assist. Über eine Kamera an der Frontscheibe wird der vorausfahrende Verkehr und der Gegenverkehr analysiert. Auf Basis dieser Daten schaltet sich das Fernlicht bei Geschwindigkeiten von mehr als 60 km/h automatisch ein und bleibt aktiv. So funktioniert der Dynamic Light Assist: Mit Hilfe der Kamera werden die Fernlichtmodule der Bi-Xenonscheinwerfer mit dynamischem Kurvenfahrlicht nur in den Bereichen abgeblendet, in denen das System eine mögliche Störung anderer Verkehrsteilnehmer analysiert. Technisch realisiert wird diese Funktion durch eine drehbare Blende zwischen dem Reflektor mit dem Xenon-Brenner und der Linse. In Verbindung mit dem seitlichen Schwenken des Moduls sowie der individuellen Ansteuerung des linken und rechten Scheinwerfers erlaubt es diese Blendengeometrie, die Lichtquelle zu maskieren und damit den vorausfahrenden und entgegenkommenden Verkehr nicht zu blenden.

Fernlichtregulierung Light Assist. Für den Golf GTD ohne dynamisches Kurvenfahrlicht steht mit dem Light Assist die Grundvariante der Fernlichtautomatik zur Verfügung. Light Assist analysiert via



Kamera in der Frontscheibe vorausfahrende oder entgegenkommende Verkehrsteilnehmer und regelt automatisch das Ein- bzw. Ausschalten des Fernlichtes (ab 60 km/h).

Verkehrszeichenerkennung. Die Verkehrszeichenerkennung ist im neuen Golf GTD in Verbindung mit einem Navigationssystem erhältlich, da die Verkehrszeichen zusätzlich im Display der aktiven Navigation (Karte und / oder Piktogramme) angezeigt werden. Registriert das System via Kamera (integriert im Bereich des Rückspiegels in der Frontscheibe) Geschwindigkeitshinweise und Überholverbote, werden bis zu drei dieser Zeichen im Kombiinstrument vor dem Fahrer und im Display des Navigationssystems dargestellt. Und zwar inklusive aller Zusatzhinweise sowie in einer logischen Reihenfolge: Das direkt greifende Verkehrszeichen (z.B. „130“ km/h) wird an die erste Stelle gesetzt; temporär gültige Zeichen (z.B. „80“ km/h „Bei Nässe“) folgen an zweiter Stelle. Registriert der Regensensor einsetzenden Niederschlag, rückt das nun wirksame Verkehrszeichen mit dem Zusatzhinweis „Bei Nässe“ an die erste Stelle.

Parklenkassistent Park Assist. Die neueste Version des Parklenkassistenten ermöglicht nicht nur das assistierte Parken parallel zur Fahrbahn, sondern auch das Rückwärtsparken im rechten Winkel zur Fahrbahn. Darüber hinaus ist der Park Assist 2.0 mit einer Brems- und Ausparkfunktion ausgestattet. Aktiviert wird das System bei Geschwindigkeiten von bis zu 40 km/h per Tastendruck in der

Mittelkonsole. Via Blinker wählt der Fahrer die Seite, auf der geparkt werden soll. Ermittelt der Park Assist über die Ultraschallsensoren eine ausreichend große Parklücke (vorn und hinten genügen 40 cm Rangierabstand), kann das assistierte Einparken starten: Der Fahrer legt den Rückwärtsgang ein und muss nur noch Gas geben und Bremsen. Das Lenken übernimmt der Wagen. Akustische Signale sowie visuelle Hinweise in der Multifunktionsanzeige unterstützen den Fahrer. Zudem kann das System den Wagen auch aktiv bei drohenden Kollisionen abbremsen.

Intelligenter Klimaregelung. Die serienmäßige Climatronic des Golf GTD steuert die Innenraumtemperatur vollautomatisch über eine 2-Zonen-Temperaturregelung (getrennt für Fahrer und Beifahrer). Die Intensität der Klimaregelung kann dabei über die Profile („Sanft“, „Mittel“, „Intensiv“) beeinflusst werden. Die vollautomatische Regelung arbeitet mit diversen Sensoren – einem Sonnen-, Luftgüte- und einem neuen Feuchtesensor. Mithilfe des Sonnensensors wird die Intensität und Richtung der Sonneneinstrahlung erfasst und die Anlage entsprechend gesteuert. Die positive Wirkung der optionalen Klimakomfortscheibe wird hierbei in der Regelung berücksichtigt. Dank Auswertung der Informationen des Luftgütesensors schließt die Climatronic die Umluftklappe, sobald die Konzentration von Stickoxiden und Kohlenmonoxid in der Außenluft einen definierten Grenzwert übersteigt.

Klimakomfortscheibe. Die neue Klimakomfortscheibe vereint die Vorteile der konventionellen Drahtheizung mit denen der Dämmglasscheibe. Drähte in der Scheibe kommen dabei nicht mehr zum Einsatz. Möglich ist dies durch eine hauchdünne, elektrisch leitende Beschichtung, die im Scheibenverbund beheizt werden kann. In der kalten Jahreszeit verhindert diese Funktion das Beschlagen der Scheibe; zudem wird das Abtauen beschleunigt. Im Sommer indes sorgt die neue Frontscheibe für eine geringere Aufheizung des Innenraums, da die hauchdünne Beschichtung einen Großteil der Sonnenstrahlung reflektiert. Neben der Steigerung des thermischen Komforts wird auch die Umwelt entlastet, da die Klimaanlage durch die reduzierte Aufheizung weniger Leistung zur Abkühlung bereitstellen muss. Parallel sinkt so auch der Kraftstoffverbrauch.

Panorama-Ausstell-/Schiebedach. Mit dem transparenten Panoramadach wurde ein System entwickelt, das ein Maximum an Dachfläche nutzt, optimale Belüftungs- und Öffnungsfunktionen besitzt, die Verwindungssteifigkeit des Golf GTD nicht einschränkt und optisch wie eine Verlängerung der Windschutzscheibe wirkt. Die sogenannte Lichtdurchsichtfläche – der Lichteinfall im geschlossenen Zustand – wurde gegenüber einem normalen Schiebe-Ausstelldach um 33 Prozent vergrößert. Dank des getönten, wärmedämmenden Glases werden übrigens 99 Prozent der UV-Strahlung, 92 Prozent der einfallenden Wärme und 90 Prozent des Lichts reflektiert.

Infotainment – immer mit Touchscreen

Radio- und Radio-Navigationssysteme. Volkswagen stattet den Golf GTD mit einer völlig neu konzipierten Generation von Radio- und Radio-Navigationssystemen aus. Alle Systeme besitzen serienmäßig einen Touchscreen. Die neue Gerätegeneration gibt es in den drei verschiedenen Display-Größen 5 Zoll, 5,8 Zoll und 8 Zoll. Erstmals setzt Volkswagen dabei Displays ein, die eine Näherungssensoren (ab 5,8 Zoll Displaygröße) aufweisen: Sobald sich ein Finger des Fahrers oder Beifahrers dem Touchscreen nähert, schaltet das System automatisch vom Anzeige- in einen Bedienmodus. Der Anzeigemodus zeichnet sich durch eine auf das Wesentliche reduzierte Darstellung aus. Im Bedienmodus hingegen werden die via Touchscreen aktivierbaren Elemente besonders hervorgehoben, um so die intuitive Bedienung zu erleichtern. Darüber hinaus verfügen die Displays über eine Funktion, bei der über Wischgesten Listen gescrollt oder in CD-Covern der Mediathek geblättert werden kann.

Radio „Composition Touch“ (5 Zoll). Serienmäßig an Bord des GTD ist das System Composition Touch. Links und rechts vom Touchscreen befinden sich jeweils drei Tasten, über die Menüs respektive die Funktionen „Radio“, „Media“, „Car“, „Setup“, „Sound“ und „Mute“ aktiviert werden. Darüber hinaus gibt es einen SD-Karten-Slot, eine AUX-IN-Schnittstelle und zwei Drück-/Drehregler (u.a. On/Off,

Lautstärke, Mute). In diesem Fall beinhaltet das Serienmodul zudem ein FM/AM-Radio, Lautsprecher (vorn), eine Schnittstelle für SD-Karten sowie einen AUX-IN-Anschluss.

Radio „Composition Colour“ (5 Zoll). Vom Geräteaufbau her ähnlich wie das Composition Touch, zusätzlich aber unter anderem mit einem Farbdisplay, FM-/AM-Radio sowie Lautsprechern vorn und hinten sowie einem CD-Laufwerk (MP3-fähig) ausgestattet, ist das Composition Colour. Das CD-Laufwerk befindet sich inklusive SD-Kartenslot im Handschuhfach.

Radio „Composition Media“ (5,8 Zoll). Noch umfangreicher ausgestattet ist das Radio Composition Media. Das kapazitive Farbdisplay ist hier 5,8 Zoll groß und an einen Annäherungssensor gekoppelt, der quer unterhalb des Displays integriert ist. Darüber hinaus verfügt das Display über eine Wisch- und Zoomgestik, wie sie ähnlich auch bei modernen Smartphones eingesetzt wird. Links und rechts vom Touchscreen befinden sich nun zudem jeweils vier Tasten; gegenüber den 5-Zoll-Systemen ermöglichen sie je nach Ausstattung zusätzlich den Zugriff auf die Menüebenen „Phone“ und „Voice“ (Sprachsteuerung). Über die Ausstattung des Radio Composition Colour hinaus ist das Radio Composition Media zudem mit einer optionalen Telefonvorbereitung (Bluetooth) und einer USB-

Schnittstelle ausgestattet. Die USB- und AUX-IN-Schnittstellen sind indes in einem separaten Fach auf der Mittelkonsole vor der Schaltung integriert; dieses Fach bietet zudem Stauraum für ein Smartphone.

Navigationsfunktion „Discover Media“ (5,8 Zoll). Das Radio Composition Media kann um ein Navigationsmodul ergänzt werden (Discover Media). Bis auf das hier nun integrierte Navigationssystem mit Europa-Kartendaten und dem dazugehörigen zweiten SD-Karten-Slot sind der Ausstattungsumfang und Funktionsumfang identisch; der Navigationsrechner befindet sich zusammen mit dem CD-Player und SD-Kartenslot ebenfalls im Handschuhfach. Im Preis für alle Geräte mit Navigationsmodul ist für drei Jahre ein kostenloses Update der Europa-Navigationskarten enthalten.

Radio-Navigationssystem „Discover Pro“ (8 Zoll). Das Top-Radio-Navigationssystem mit einem 8 Zoll großen, kapazitivem Touchscreen nennt sich Discover Pro. Serienmäßig sind hier – über den Ausstattungsumfang des Discover Media hinaus – zusätzlich ein DVD- statt CD-Laufwerk (Audio- und Video), die erweiterte Sprachbedienung Premium (optional für Composition Media und Discover Media als Basis-Variante erhältlich), die 3D-Kartennavigation und ein 64-GB-Flashspeicher an Bord; optional steht ein UMTS-Telefonmodul zur Verfügung. Die Integration der Compact Disc Database

von Gracenote ermöglicht zudem das Abspielen und Verwalten von Medien auf dem neuesten Stand der Technik.

Darüber hinaus fungiert Discover Pro als WLAN-Hotspot (Internetzugang) für WLAN-fähige Mobilgeräte (Smartphone oder Tablet). Bislang war die drahtlose Anbindung von multimedialen Geräten – zum Streamen von Musik oder Telefonieren – einzig über die Bluetooth-Schnittstelle der Infotainmentssysteme möglich. Nun kann das auch via WLAN geschehen. Über ein UMTS-Modul wird der Golf GTD dabei mit dem Internet vernetzt. Der Datentransfer erfolgt wahlweise über eines der gekoppelten mobilen Geräte oder eine SIM-Card im Discover Pro.

Mobiltelefon. Volkswagen offeriert für den Golf GTD die zwei Mobiltelefon-Schnittstellen „Comfort“ und „Premium“ sowie ein via Freisprechanlage integriertes Smartphone („Nokia Asha 300“). Die Mobiltelefon-Schnittstellen „Comfort“ und „Premium“ sind in Verbindung mit den Audio-/Navigationssystemen „Composition Media“ (nur „Comfort“), „Discover Media“ und „Discover Pro“ bestellbar. Die Schnittstelle „Comfort“ bietet unter anderem eine induktive Außenantennen-Anbindung über eine neu konzipierte Ladehalterung in der Mittelkonsole, eine zusätzliche Ladefunktion via USB-Anschluss,

Sprachbedienung und die Einbindung der Telefonkontakt-Adressdaten in die Zieleingabe des Navigationssystems. Die Schnittstelle „Premium“ verzichtet auf die Außenantennen-Anbindung via Ladehalterung, beinhaltet dafür aber ein GSM-/UMTS-Sende-/Empfangsteil mit eigenem SIM-Kartenschacht sowie den WLAN-Hotspot.

Car-Net. In Kombination mit dem Radio-Navigationssystem Discover Pro und der Mobiltelefonschnittstelle „Premium“ wird für den Golf GTD Car-Net angeboten. Dahinter verbergen sich neu konzipierte mobile Online-Dienste. Car-Net macht es möglich, zum Beispiel hochaktuelle Online-Verkehrsinformationen in die dynamische Routenführung zu integrieren und online alle erdenklichen Points of Interest (POI) in die Navigation einzubinden. Dank Google Street View werden zudem 360-Grad-Panoramabilder aus der Straßenperspektive in die Darstellung des Displays eingebunden; zudem ist es möglich, auf der Basis des Google-Earth™-Kartenservice eine fotorealistische Anzeige der Kartendarstellung abzurufen (Google Maps).

Besonders innovativ ist die Umsetzung der Online-Verkehrsinformationen. Sie werden vom Datenprovider INRIX zur Verfügung gestellt. Dem GTD wird dabei eine sogenannte Session-ID zugeordnet.

Über diese ID tauschen das Auto und der Provider die relevanten Informationen aus – der Golf GTD sendet seine aktuelle Position bzw. das Reiseziel; INRIX sendet daraufhin die passenden Verkehrsinformationen ins Fahrzeug. Verglichen mit TMC und TMCpro sind die Aktualisierungszeiten kürzer; zudem ist die Informationsdichte höher. Die Aktualisierung erfolgt bei aktiver Zielführung alle zwei Minuten, ohne Zielführung alle drei Minuten. Die höhere Informationsdichte wird über die Bewegungsprofile der bei INRIX angemeldeten Mobilfunktelefone erreicht. Mit ihrer Hilfe werden Fließgeschwindigkeiten ermittelt und via Navigationssystem zur aktiven Routenführung genutzt.

Soundsystem Dynaudio Excite. Neu für den Golf und damit auch für den GTD entwickelt wurde ein Soundsystem des dänischen HiFi-Spezialisten Dynaudio. Dank acht Highend-Lautsprechern plus Subwoofer, einem digitalen 10-Kanal-DSP-Verstärker und insgesamt 400 Watt Leistung wird der GTD dabei zum Konzertsaal auf Rädern. Vier auf den Innenraum des Golf abgestimmte Sound-Charakteristika („Authentic“, „Dynamic“, „Soft“ und „Speech“) sowie vier Sitzplatzfokussierungen („Fahrer“, „Beifahrer“, „alle Insassen“ und „Fond“) ermöglichen es, das System individuell einzustellen.



Wichtige Aspekte in alphabetischer Reihenfolge

ANTRIEB:

- › Frontantrieb.

ASSISTENZ- UND FAHRDYNAMIKSYSTEME:

- › Electronic Stability Control (ESC) inklusive ABS, Bremsassistent, Antriebsschlupfregelung, elektronische Quer-Differenzialsperre XDS+, Motorschleppmomentregelung, Gegenlenkunterstützung und Gespannstabilisierung (Serie).
- › ESC Sport (ESC-Modus z.B. für Rennstrecken).
- › Müdigkeitserkennung (Serie).
- › Multikollisionsbremse (Serie).
- › Progressivlenkung (Serie).
- › ParkPilot (Serie).

- › Reifenkontrollanzeige (Serie).
- › Adaptive Fahrwerksregelung DCC.
- › Automatische Distanzregelung ACC plus
Umfeldbeobachtungssystem Front Assist mit City-Notbremsfunktion.
- › Dynamische Fernlichtregulierung Dynamic Light Assist.
- › Fahrprofilauswahl.
- › Fernlichtregulierung Light Assist.
- › Geschwindigkeitsregelanlage (Cruise Control).
- › Parklenkassistent Park Assist.
- › Proaktives Insassenschutzsystem.
- › Rear Assist.
- › Spurhalteassistent Lane Assist.
- › Verkehrszeichenerkennung.

AUTOMATIKGETRIEBE:

- › 6-Gang-DSG.

AUSSTATTUNGSLINIEN:

- › GTD.

CHARAKTER:

- › Der Marathon-Sportwagen.

CW-WERT:

- › 0,315.

DIMENSIONEN:

- › Länge – 4.268 mm.
- › Breite – 1.799 mm ohne Spiegel, 2.027 mm mit Spiegel.
- › Höhe – 1.442 mm.
- › Radstand – 2.631 mm.

FAHRWERK:

- › Vorn McPherson-Federbeinachse.
- › Hinten modulare Performanceachse.
- › Progressivlenkung.

FARBEN (AUSWAHL):

- › Serienfarben „Tornadorot“, „Schwarz“, „Pure White“.
- › Optionale Farben „Carbon Steel Grey Metallic“, „Reflexsilber Metallic“, „Tungsten Silver Metallic“, „Limestone Grey Metallic“, „Night Blue Metallic“, „Deep Black Perleffekt“ und „Oryxweiß Perlmuttereffekt“.

FELGEN:

- › Serienfelge: 17-Zoll-Leichtmetallräder („Curitiba“).
- › Optional Felgen: 18-Zoll-Leichtmetallräder („Nogaro“) und 19-Zoll-Leichtmetallräder („Santiago“).

INFOTAINMENT:

- › Serien-Radio „Composition Touch“ (5 Zoll Screen).
- › Radio „Composition Colour“ (5 Zoll Screen).
- › Radio „Composition Media“ (5,8 Zoll Screen).
- › Radio „Composition Media“ mit Navi-Funktion „Discover Media“ (5,8 Zoll Screen).
- › Radio-Navigationssystem „Discover Pro“ (8 Zoll Screen).
- › Dynaudio-Soundsystem.
- › Car-Net (Online-Dienste).

KOFFERRAUM:

- › 380 Liter bis 1.270 Liter.

MARKTEINFÜHRUNG, EUROPA:

- › Mai 2013.

MOTOREN – BENZIN:

- › 2.0 TDI mit 135 kW/184 PS.

PREISE (DEUTSCHLAND):

- › Golf GTD – ab 29.700 Euro.
- › Golf GTD mit DSG – ab 31.625 Euro.

PRODUKTIONSSTANDORT:

- › Werk Wolfsburg.

SERIENGETRIEBE:

- › 6-Gang-Schaltgetriebe.

TANK:

- › 50 Liter; theoretische Reichweite bis zu 1.190 km.

WENDEKREIS:

- › 10,9 m.



Golf GTD		135 kW (184 PS)
Motor, Elektrik		
Art des Motors		4-Zyl.- 16V- Dieselmotor TDI CR BlueMotion Technology
Hubraum effektiv	cm ³	1.968
Ventile pro Zylinder/Antrieb		4, im Winkel/indirekt, Rollenschlepphebel
Gemischaufbereitung		direkte Diesel-Einspritzung, Common Rail
Aufladung/Typ/Druck		Abgasturbolader/Ladedruck
Max. Leistung (DIN)	kW (PS) bei 1/min	135 (184) 3.500 - 4.000
Max. Drehmoment	Nm bei 1/min	380/1.750 - 3.250
Fahrleistung (bei Leergewicht + 200 kg)		
0–80/100 km/h	s	5,6 / 7,5
Höchstgeschwindigkeit	km/h	230
Kraftstoffverbrauch nach 99/100/EG		
Kraftstoffart		Diesel min. 51 CZ
Kombiniert	l/100km	4,2
Emission (CO ₂)	g/km	109
Effizienzlabel		A
Schadstoffklasse		Euro 6
Kraftübertragung		
Getriebe		Sechsgang-Schaltgetriebe

Außenabmessungen		
Anzahl der Türen		2
Länge/Breite/Höhe	mm	4.268/1.790/1.442
Radstand	mm	2.631
Spurweite vorn/hinten	mm	1.538/1.517
Gepäckraum		
Länge, Sitzbank aufgestellt/umgeklappt	mm	839/1.558
Volumen nach VDA-Messung: Sitzbank aufgestellt/umgeklappt	l	380 -1.270
Gewichte		
Leergewicht (EU, inkl. 75 kg Fahrer)	kg	1.377
Zul. Gesamtgewicht	kg	1.850
Zuladung	kg	548
zul. Achslast vorn/hinten	kg	1.030/870
zul. Anhängelast bis 12 %, gebremst/ungebremst	kg	1.600/680
Füllmengen		
Kraftstoffbehälter	l	50

Golf GTD		135 kW (184 PS)
Motor, Elektrik		
Art des Motors		4-Zyl.- 16V- Dieselmotor TDI CR BlueMotion Technology
Hubraum effektiv	cm ³	1.968
Ventile pro Zylinder/Antrieb		4, im Winkel/indirekt, Rollenschlepphebel
Gemischaufbereitung		direkte Diesel-Einspritzung, Common Rail
Aufladung/Typ/Druck		Abgasturbolader/Ladedruck
Max. Leistung (DIN)	kW (PS) bei 1/min	135 (184) 3.500 - 4.000
Max. Drehmoment	Nm bei 1/min	380/1.750 - 3.250
Fahrleistung (bei Leergewicht + 200 kg)		
0–80/100 km/h	s	5,6 / 7,5
Höchstgeschwindigkeit	km/h	228
Kraftstoffverbrauch nach 99/100/EG		
Kraftstoffart		Diesel min. 51 CZ
Kombiniert	l/100km	4,5
Emission (CO ₂)	g/km	119
Effizienzlabel		B
Schadstoffklasse		Euro 6
Kraftübertragung		
Getriebe		Sechsgang-DSG

Außenabmessungen		
Anzahl der Türen		2
Länge/Breite/Höhe	mm	4.268/1.790/1.442
Radstand	mm	2.631
Spurweite vorn/hinten	mm	1.538/1.517
Gepäckraum		
Länge, Sitzbank aufgestellt/umgeklappt	mm	839/1.558
Volumen nach VDA-Messung: Sitzbank aufgestellt/umgeklappt	l	380 -1.270
Gewichte		
Leergewicht (EU, inkl. 75 kg Fahrer)	kg	1.395
Zul. Gesamtgewicht	kg	1.880
Zuladung	kg	560
zul. Achslast vorn/hinten	kg	1.060/870
zul. Anhängelast bis 12 %, gebremst/ungebremst	kg	1.600/690
Füllmengen		
Kraftstoffbehälter	l	50



BILDQUELLEN

WWW.PHOTOCASE.DE: Seite 06: auss97 / Seite 07: Gortincoiel / Seite 60: clermac / Seite 80: auss97 /
Seite 90: clermac / Seite 105: ebob

WWW.VOLKSWAGEN-MEDIA-SERVICES.COM

© Volkswagen Produktkommunikation
Brieffach 1971
D-38436 Wolfsburg