



Nürburgring. Questa particolare configurazione regola i parametri «Sound», «Motore» e «Sterzo» (sterzo progressivo di serie) nel profilo «Race» e il DCC in «Comfort». Dietro tutto questo c'è un'impostazione completamente diversa dalle normali regolazioni per «Race» e «Comfort», che illustreremo nei dettagli in seguito. Ma prima, occupiamoci delle altre specifiche della Golf GTI Clubsport S.

#### **400 esemplari in tutto il mondo – 50 in Svizzera**

In tutto il mondo verranno distribuiti solo 400 esemplari, 50 dei quali saranno riservati alla Svizzera. Le scelte cromatiche della serie speciale si rifanno a quelle della GTI originale: «Rosso Tornado», «Pure White» e «Deep Black effetto perla»; anche il tetto della GTI bianca e rossa è disponibile nero su richiesta. In qualunque parte del mondo la si veda, per motivi di peso sarà sempre una due porte con cambio manuale. Rispetto alla Golf GTI Clubsport a due porte con cambio manuale, il peso della «S» è stato sensibilmente ridotto: il rapporto potenza/peso è di 4,15 kg/CV. La Golf GTI Clubsport S, con i suoi 380 Nm di potenza sviluppata tra i 1700 e i 5300 giri/min, ha due posti. L'eliminazione del divanetto posteriore e del bracciolo centrale ha determinato la maggiore riduzione di peso. Una batteria più compatta e l'eliminazione di dettagli come i rivestimenti fonoassorbenti, il pianale di carico modulabile, la cappelliera, i tappetini e l'isolamento del cofano hanno ridotto ulteriormente il peso. Un telaio ausiliario di alluminio sull'assale anteriore e le pinze freno anch'esse in alluminio contribuiscono a ridurre ancora il peso. Ma i pneumatici Michelin 235/35 ZR, importantissimi ai fini delle prestazioni, montati su cerchi in lega da 19 pollici del tipo «Pretoria», l'altrettanto irrinunciabile DCC e una barra duomi, una rete di separazione dietro ai sedili e il tappetino nella parte posteriore fanno di nuovo aumentare il peso. Rimangono circa 30 kg di peso in meno rispetto a una Golf GTI Clubsport con allestimento analogo e quindi una massa a vuoto DIN di soli 1285 kg (massa a vuoto UE compreso conducente e bagagli: 1360 kg). Con 310 CV, si ottiene un rapporto potenza/peso di 4,15 kg/CV. Il peso ridotto migliora anche l'efficienza: 7,4 l/100 km (e 172 g/km CO<sub>2</sub>).

#### **Specifiche del motore**

Il team che si è occupato dello sviluppo ha sfruttato le sinergie tra il mondo delle corse e quello delle vetture di serie per perfezionare le prestazioni del motore, dato che le esperienze con la Golf GTI TCR, la nuova auto da corsa per la TCR International Series, con i suoi 330 CV / 243 kW / 410 Nm sono confluite in questo bolido. È stato quindi possibile portare il propulsore a 310 CV permanenti e 380 Nm di coppia, e parallelamente di ispirarsi alla taratura della Golf GTI TCR del campionato tedesco turismo. L'aumento della potenza è stato ottenuto grazie a una modifica della centralina del motore e a un nuovo impianto di scarico, che ha un diametro di 65 mm invece di 55 mm a monte dei terminali di scarico e quindi riduce la contropressione aumentando la potenza. Effetto collaterale delle modifiche: in decelerazione, l'impianto di scarico sviluppa un fortissimo «ritorno di fiamma», soprattutto nel profilo «Race» (tra l'altro, a regime alto), in quanto la Golf GTI Clubsport S, per via dell'impostazione Nürburgring, è tarata per la massima potenza e per la massima reattività ai comandi. In seguito alle modifiche, è stata integrata anche una nuova pompa di alimentazione del carburante con una portata maggiore. La base tecnica del motore

della Golf GTI Clubsport S con trazione anteriore è il TSI di 1984 cm<sup>3</sup> utilizzato anche in altre versioni della Golf GTI e nella Golf R. Questo propulsore appartiene alla terza generazione della serie EA888 e vanta raffinatezze tecniche quali un circuito che porta i gas di scarico al turbo integrato nella testata e raffreddato ad acqua e una distribuzione variabile con regolazione del doppio albero a camme.

### **Telaio**

La nuova Golf GTI Clubsport S è dotata di un telaio sportivo specifico. Gli specialisti del telaio hanno riconfigurato i due assali della Golf GTI Clubsport S. Ad esempio, l'assale posteriore modulare ha una maggiore tenuta laterale per realizzare accelerazioni trasversali superiori. Ma se non si interviene sull'assale anteriore McPherson, questo porterebbe a un marcato sottosterzo. Il responsabile del telaio Karsten Schebsdat ha dichiarato: «Per neutralizzare il sottosterzo e contemporaneamente aumentare il livello di aderenza, siamo intervenuti sull'assale anteriore e abbiamo realizzato passaruota specifici». Il risultato? Un angolo di inclinazione laterale delle ruote più elevato. L'angolo negativo aumenta il potenziale di tenuta laterale e ottimizza il grip sull'assale anteriore. E addio sottosterzo. A un livello ancora più elevato di accelerazione trasversale, la Clubsport S ha un equilibrio simile alla Clubsport «normale». E questo permette velocità in curva anche superiori. È stato perfezionato anche il comportamento dei freni, per evitare che, in caso di frenata, l'auto sbandi in coda soprattutto nelle curve molto veloci. Grazie a questo e agli accorgimenti di aerodinamica, il conducente può frenare in curva con la Golf GTI Clubsport S senza perdere in stabilità. Il risultato: una guidabilità eccellente anche nei regimi limite e un tempo sulla Nordschleife di 07:49:21.

### **Da GTI Performance a GTI Clubsport S**

L'idea della Golf GTI Clubsport S è nata quando il team Volkswagen della GTI «normale» mise alla prova in pista la versione finale della Golf GTI Performance attuale. «Fu chiaro a tutti che questa GTI aveva un potenziale enorme», dichiara il responsabile dell'assetto del telaio, l'ingegner Karsten Schebsdat, che continua: «E quindi abbiamo deciso di puntare al massimo sulla dinamica di questa auto. Con un team piccolo, a poco a poco abbiamo affrontato i vari problemi, proprio come quando è nata la prima Golf GTI.» Oltre alla riduzione del peso e all'aumento della potenza già menzionati, ci sono due elementi particolarmente importanti che servono a costruire un'auto veloce: un'aerodinamica ottimale e un telaio eccezionale. La nuova Golf GTI Clubsport S li ha entrambi.

5 maggio 2016, Comunicazione Volkswagen

### **Avvertenza**

Maggiori informazioni sulla Golf GTI Clubsport S sono disponibili nel formato digitale nella nostra banca dati per gli addetti stampa:  
[www.vwpress.ch](http://www.vwpress.ch).

Utente: pressegast\_2015

Password: 15Gstpr-20

**AMAG Automobil- und Motoren AG**  
**Comunicazione Volkswagen**

Christian Frey

Responsabile RP

Aarauerstrasse 20

5116 Schinznach-Bad

Telefono 056 463 94 61

Telefax 056 463 95 17

E-mail: [vw.pr@amag.ch](mailto:vw.pr@amag.ch)

Internet: [www.volkswagen.ch](http://www.volkswagen.ch)

