

Nuevo Golf. El Automóvil. Estreno mundial.

“The key to perfection”

Berlín, septiembre de 2012

Indicaciones:

Esta información de prensa está disponible en formato digital en la dirección: www.volkswagen-media-services.com.
Nombre de usuario: `golf_das_auto`; Clave: 09-2012.

Las denominaciones TDI, TSI, DSG y Twincharger son marcas comerciales registradas de Volkswagen AG y otras empresas del Grupo Volkswagen en Alemania y en otros países.

Toda la información sobre equipamientos y datos técnicos contenida en esta carpeta de prensa se refiere al programa de modelos ofrecido en Alemania. En otros países pueden existir discrepancias. Todas las tasas de consumo y emisiones indicados en esta carpeta de prensa son valores de pronóstico. Actualización de agosto de 2012.

Contenido

Aspectos principales

En concreto	Página 03
Diseño – la clave de la perfección	Página 08
Historia – 38 años de éxito mundial	Página 13
Construcción ligera – a la caza de cada gramo	Página 19
Motores – reducción drástica del consumo	Página 23
Innovaciones – democratización de la alta tecnología	Página 26
Sistemas de infoentretenimiento – pantalla táctil de serie	Página 33
Interior – concepto de espacio y ergonomía	Página 36
Equipamiento de serie – mucho más amplio	Página 41

Nuevo Golf – hasta 100 kg más ligero y un 23% más ahorrador

Mayor dinamismo y precisión para el Golf de la séptima generación

Versión Golf de tres litros: el Golf BlueMotion establece referentes en el segmento con un consumo de 3,2 l/100 km y una tasa de emisiones de CO₂ de 85g/km

- **Wolfsburg / Berlín, septiembre de 2012.** “Seis generaciones del Golf – de 1974 a 2012 – que se traducen en 38 años de éxito continuo, 29,13 millones de unidades vendidas de un “*Bestseller*” mundial, un importante factor económico, una garantía de puestos de trabajos y el puro reflejo del avance de la técnica a través del tiempo”, comenta el Prof. Dr. Martin Winterkorn, Presidente del Consejo de Dirección de Volkswagen AG. El Presidente del Grupo añade: "Con la séptima generación del Golf, pretendemos continuar esta historia de éxitos. El gran potencial que encierra este nuevo Volkswagen lo demuestra el hecho de que hayamos conseguido reducir aún más el peso con este modelo: además de ser más seguro, confortable, espacioso y ligero que el modelo anterior (hasta 100 kg), con el nuevo motor de gasolina de 140 CV con Sistema de Gestión Activa de Cilindros ‘ACT’, el nuevo Golf es más ahorrador en un 23% y ofrece una tasa de consumo de 4,8 l/100 km.

Asequible – el Golf lo hace todo mejor y consume menos

- **3,8 l/100 km.** Tasas de consumo y emisiones de CO₂ a este nivel no son la excepción en el nuevo Golf, sino la regla: las versiones básicas de gasolina (TSI) ofrecen excelentes tasas de consumo y emisiones de CO₂ de 4,9 l/100 km y 115 g/km

respectivamente. Las tasas de consumo y de emisiones de CO₂ de los motores diésel (TDI) son de 3,8 l/100 km y 99 g/km respectivamente. Gracias a la utilización consecuente de todos los eficientes sistemas que componen el kit técnico de Volkswagen, el Golf BlueMotion consigue alcanzar tasas de consumo de diésel y tasas de emisiones de CO₂ de 3,2 l/100 km y 85 kg/km respectivamente estableciendo referentes en el segmento. El Prof. Dr. Winterkorn comenta al respecto: “En Volkswagen siempre hemos sido conscientes de la gran responsabilidad que asumimos al producir grandes series de automóviles sostenibles. Por esta razón, una de nuestras prioridades era la de construir el Golf más ahorrador de todos los tiempos a un precio asequible, objetivo que hemos conseguido realizar. La séptima generación del Golf es extremadamente ahorradora, equipa de serie el sistema “Start/Stop” y el modo de recuperación de la energía de frenado. La versión básica del nuevo Golf, en Alemania, podrá ser adquirida al mismo precio que la versión básica del modelo anterior: 16.975 euros”.

Europa – hasta 119.000 toneladas menos de CO₂ al año

- **Una media del 13,9% menos de CO₂.** El Dr. Ulrich Hackenberg, Responsable del Departamento I+D de Volkswagen, comenta refiriéndose a la “sostenibilidad”: “Estamos muy satisfechos de que, gracias a la nueva flota de modelos Golf, con una reducción de emisiones de CO₂ de aproximadamente el 13,9% para todos los motores, hayamos podido ahorrar 119.000 toneladas de CO₂ anualmente sólo en Europa.

Progresivo – primer Volkswagen con freno anti colisiones múltiples

- **Nuevo nivel de seguridad y confort.** El objetivo de ahorrar cada gramo de peso posible no debe significar que el avance en algunas áreas signifique el retroceso en otras. También en

este terreno, Volkswagen demuestra que el Golf, ahora más que nunca, es sinónimo de democratización del avance y la perfección en los detalles: el nuevo Golf es más amplio (más espacio libre para las piernas en las plazas traseras y 30 litros de carga más en el maletero), ofrece nuevos modernos sistemas de seguridad como el freno de emergencia anti colisiones múltiples (de serie) y un sistema de protección proactiva para los ocupantes (PreCrash), así como el Sistema de Control de Velocidad de Crucero Adaptativo ‘ACC’ con ‘Front Assist’ y el asistente de frenada de emergencia automática en ciudad; una nueva dirección asistida progresiva y un nuevo eje trasero; una selección de diferentes perfiles de conducción con pantalla táctil de serie para todos los modelos; un mundo completamente nuevo de sistemas de infoentretenimiento y una pantalla que reacciona a los movimientos de la mano a través de un sensor de proximidad para todas las versiones superiores.

Soberbio – desarrollo de uno de los diseños más conocidos

- **Rasgos distintivos inconfundibles.** Las siete generaciones del Golf no sólo han escrito historias de éxito en los ámbitos técnico y económico, sino también en el ámbito del diseño industrial. Actualmente, el diseño exterior del Golf es uno de los diseños más conocidos y reconocibles del mundo. Walter de Silva, Responsable de Diseño de Volkswagen AG comenta: “La clave del éxito es la continuidad: de entre todos los automóviles del mundo no llegan a una docena los modelos que, al igual que el Golf, hayan sido precisados, perfeccionados y desarrollados a través del tiempo alcanzando un valor imperecedero”. Klaus Bischoff, Responsable de Diseño de la marca Volkswagen comenta: “Algunos de los rasgos característicos inconfundibles del Golf son los típicos pilares C, la larga línea del techo y la línea lateral de las ventanas, así como los detalles característicos del frontal y de la zaga con sus elementos

transversales. Precisamente son estos detalles los que le confieren al nuevo Golf una individualidad, un valor y una duración mayor que la de cualquier otro compacto del mercado. En otras palabras, podría decirse que el diseño del Golf reposa en sí mismo”.

- **Proporciones superiores.** “El lenguaje de formas”, comenta el Sr. Bischoff, “es lógico, sólido, orientado al producto, puro y preciso y refleja el ADN de diseño de la marca como pura doctrina de diseño. Por esta razón, la inconfundible estructura básica del nuevo Golf refleja sencillez, fortaleza, comprensibilidad, fiabilidad y seguridad. Partiendo de los elementos puros de esta clara estructura básica, los detalles como la escasa existencia de bordes en el diseño son más bien finos matices. Una de las características más notables del diseño de la séptima generación del Golf son sus proporciones, completamente rediseñadas, que le confieren un aspecto más soberbio que nunca”. Marc Lichte, Responsable del Diseño Exterior, explica: “El profundo cambio experimentado por las proporciones se debe a la aplicación de la Plataforma Modular Transversal (MQB). De este modo, las ruedas delanteras se han desplazado 43 milímetros hacia adelante acortando el voladizo y alargando al mismo tiempo visualmente el capó”. Klaus Bischoff confirma este dato: “El habitáculo da la sensación de haberse desplazado hacia atrás convirtiéndose en una cabina del tipo ‘Cab-backward’; así es como denominamos en Volkswagen las proporciones de la gama alta en las que la gran longitud del capó desplaza la cabina de los pasajeros hacia atrás. Por esta razón, el nuevo Golf ofrece proporciones que, generalmente, sólo se encuentran en gamas superiores”.
- **Silueta con enérgico trazado de líneas.** Marc Lichte comenta: “Nuestro objetivo era subrayar el diseño creando nuevas proporciones. Por debajo de los tiradores de las

puertas se integra una concisa y llamativa ‘línea de carácter’ circundante, que sólo se interrumpe en los pasos de rueda, y se corresponde con el estilo de diseño del perfil cromado de la parrilla, de los biseles cromados de los faros delanteros y de la línea transversal blanca de los faros traseros; esta profunda línea desplaza el centro de gravedad visualmente hacia abajo confiriéndole al nuevo Golf un aspecto más sólido y firme sobre la carretera. Otro de los elementos importantes es la nueva línea lateral, situada directamente debajo de las ventanas laterales. Esta línea parte de los faros frontales, se desplaza directamente por debajo de los retrovisores laterales y desemboca en el extremo de la ventana lateral trasera subrayando las proporciones superiores del nuevo Golf”.

- **Uno de los pilares C más conocidos del mundo.** Klaus Bischoff añade: “La silueta se caracteriza también por otros dos elementos típicos del modelo Golf: los pilares C y la línea del techo. Observando el lateral del nuevo modelo llama la atención el conciso pilar C que, con el aspecto de parecer la cuerda tensada de un arco, crea el efecto visual en el observador de que el nuevo Golf se mueve hacia adelante aún estando parado. Al mismo tiempo, este pilar es un homenaje a los modelos Golf de la primera y cuarta generación – dos iconos de diseño de la gama. El trazado de los contornos de la línea del techo es de diseño completamente nuevo. En este sentido, el nuevo Golf dispone de una nueva línea, situada por encima de las ventanas laterales, que se prolonga desde el alerón de techo hasta los pilares A. Las aristas laterales, los retrovisores exteriores integrados como si fueran alas y los concisos pilares C le confieren al nuevo modelo un aspecto muy musculoso, deportivo y soberbio”.
- **El frontal es indiscutiblemente Volkswagen y Golf.** El ADN de diseño de Volkswagen se manifiesta en un “rostro”

con rasgos muy simpáticos; además define, al igual que en el Golf de la primera generación, elementos horizontales equilibrados que crean una cierta anchura. El resultado, especialmente en el caso del nuevo Golf con sus faros ligeramente arqueados hacia arriba, es un frontal identificable como Volkswagen en cualquier espejo retrovisor. En comparación con el modelo anterior, el nuevo Golf ofrece una modulación de las superficies completamente nueva. Mientras que en la sexta generación del Golf los guardabarros eran más altos que el capó, ahora es todo lo contrario.

- **La zaga se caracteriza por su diseño visual y los detalles.**

Todo nuevo y al mismo tiempo familiar – esta es también la tónica que sigue la zaga del nuevo Golf. Algunos de los detalles típicos de la zaga del Golf son la clara geometría de los faros traseros, las ventanas traseras que se prolongan hasta los pilares C y las grandes y homogéneas superficies alrededor del emblema de la marca. Sin embargo, todo esto sería, como es típico para Volkswagen, demasiado poco para tratarse de la perfección de detalles, sino existieran también ventajas concretas. En el caso del nuevo Golf, una de estas ventajas es el rebajamiento del borde de carga en 665 mm que subraya el soberbio diseño. Este es el mejor valor del segmento y un ejemplo más de perfección en el detalle – un detalle marginal que, sin embargo, se hará perceptible cuando los conductores realicen la primera compra en el supermercado con su nuevo Golf.

Diseño – la clave de la perfección

El diseño exterior del Golf es uno de los diseños más conocidos del mundo

Mayor dinamismo y precisión para el Golf de la séptima generación

El Golf refleja los principios del ADN de diseño de Volkswagen por excelencia

Wolfsburg / Berlín, septiembre de 2012. Hoy en día, no llegan a una docena los automóviles que, al igual que el Golf, hayan sido perfilados, perfeccionados y desarrollados durante décadas alcanzando un valor imperecedero. Los diseñadores de Volkswagen han ido perfilando, a través del tiempo, los rasgos característicos del Golf, como los típicos pilares C, la larga línea del techo y los detalles característicos del frontal y de la zaga. Precisamente son estos detalles los que le confieren al nuevo Golf una individualidad, un valor y una duración mayor que la de cualquier otro compacto del mercado.

El diseño del nuevo Golf

Los diseñadores del equipo de Walter de Silva (Responsable de Diseño del Grupo) y Klaus Bischoff (Responsable de Diseño de la marca) desarrollaron el concepto del nuevo Golf basándose, por un lado, en una gran libertad creativa que permitía enfocar el diseño desde diferentes perspectivas y, por otro lado, en la legitimidad del ADN de diseño de Volkswagen. ¡Este ADN es la clave del diseño del nuevo Golf!

Desarrollo del ADN. Los diseñadores de Volkswagen seleccionaron una serie de elementos claves de la historia de la marca denominándolos “ADN histórico”. Todos los diseños actuales de Volkswagen se corresponden con este ADN. Por esta razón, al mismo tiempo que los automóviles transmiten una sensación progresista y modernista, producen también un efecto muy familiar.

Algunos de los elementos de este ADN de diseño son la banda transversal de la parrilla de tamaño reducido, la gráfica de las ventanas laterales, la línea del techo de la primera generación del Golf, los típicos pilares C y los pasos de rueda de la cuarta generación del Golf.

Este ADN de diseño caracteriza un lenguaje de formas y de producto muy individual e inconfundible. El lenguaje del producto le sugiere al observador una imagen familiar, por un lado, y por otro lado nueva; son rasgos visuales como funcionalidad, robustez, sinceridad y fiabilidad. El origen de estos rasgos característicos es un lenguaje de formas perfeccionado durante épocas que crea el típico diseño del producto Volkswagen tan exitoso en todo el mundo.

Proporciones superiores. “El lenguaje de formas”, comenta Bischoff, “es lógico, sólido, orientado al producto, puro y preciso y refleja el ADN de diseño de la marca como pura doctrina de diseño. Por esta razón, la inconfundible estructura básica del nuevo Golf refleja sencillez, fortaleza, comprensibilidad, fiabilidad y seguridad. Partiendo de los elementos puros de esta clara estructura básica, los detalles como la escasa existencia de bordes en el diseño son más bien finos matices. Una de las características más notables del diseño de la séptima generación del Golf son sus proporciones, completamente rediseñadas, que le confieren un aspecto más soberbio que nunca”.

Marc Lichte, Responsable del Diseño Exterior, explica: “El profundo cambio experimentado por las proporciones se debe a la aplicación de la Plataforma Modular Transversal (MQB). De este modo, las ruedas delanteras se han desplazado 43 milímetros hacia adelante acortando el voladizo y alargando al mismo tiempo visualmente el capó”. Klaus Bischoff confirma este dato: “El habitáculo da la sensación de haberse desplazado hacia atrás convirtiéndose en una cabina del tipo ‘Cab-backward’; así es como denominamos en Volkswagen las proporciones de la gama alta en las que la gran longitud del capó desplaza la cabina de los pasajeros hacia atrás. Por

esta razón, el nuevo Golf ofrece proporciones que, generalmente, sólo se encuentran en gamas superiores”.

Silueta con enérgico trazado de líneas. Marc Lichte comenta: “Nuestro objetivo era subrayar el tema de diseño creando nuevas proporciones. Por debajo de los tiradores de las puertas se integra una concisa y llamativa ‘línea de carácter’ circundante, que sólo se interrumpe en los pasos de rueda, y se corresponde con el estilo de diseño del perfil cromado de la parrilla, de los biseles cromados de los faros delanteros y de la línea transversal blanca de los faros traseros; esta profunda línea desplaza el centro de gravedad visualmente hacia abajo confiriéndole al nuevo Golf un aspecto más sólido y firme sobre la carretera. Otro de los elementos importantes es la nueva línea de los laterales, situada directamente debajo de las ventanas laterales. Esta línea parte de los faros frontales, se desplaza directamente por debajo de los retrovisores laterales y desemboca en el extremo de la ventana lateral trasera subrayando las proporciones superiores del nuevo Golf”. Los pronunciados pasos de rueda, el gran ancho de rodadura, la larga batalla y las ruedas de hasta 18 pulgadas son algunos de los detalles que le confieren al nuevo Golf un aspecto mucho más vigoroso.

Klaus Bischoff explica: “La silueta del Golf se caracteriza también por otros dos elementos típicos del modelo Golf: los pilares C y la línea del techo. Los pilares C del modelo anterior se quebraban mediante la “línea de carácter”. Sin embargo, éste ya no es el caso del nuevo Golf, ya que ahora discurre en un área homogénea desde el comienzo del techo hasta el paso de rueda trasero. Por encima del paso de rueda retoma con más fuerza todo el ancho del automóvil, de este modo, el nuevo Golf ofrece un aspecto más sólido y vigoroso se observa desde una perspectiva lateral y trasera. Observando el lateral del nuevo modelo desde el área frontal llama la atención la concisa columna C que, con el aspecto de parecer la cuerda tensada de un arco, crea el efecto visual de que el nuevo Golf se mueve hacia adelante aún estando parado; al mismo tiempo, es un homenaje a los modelos Golf de la primera y la cuarta generación – dos iconos de

diseño de la gama”. Incluso el diseño de la tapa del depósito, situada en el lateral derecho del automóvil, se integra a la perfección en el diseño de la columna C.

El Responsable de Diseño de la marca, Klaus Bischoff, añade: “El trazado de los contornos de la línea del techo es de diseño completamente nuevo. En este sentido, el nuevo Golf dispone de una nueva línea, situada por encima de las ventanas laterales, que se prolonga desde el alerón de techo hasta los pilares A. Uno de los rasgos distintivos que le otorgan gran calidad a los laterales del nuevo Golf es una línea que, quizás pase desapercibida a primera vista, pero que es una pieza más para alcanzar la precisión visual”.

Frontal. El ADN de diseño de Volkswagen se manifiesta en un “rostro” con rasgos muy simpáticos; además define, al igual que en el Golf de la primera generación, elementos horizontales equilibrados que crean una cierta anchura. La suma de estos detalles resulta en un frontal identificable como Volkswagen en cualquier espejo retrovisor. Cada gama de la marca Volkswagen dispone de características muy individuales. Algunos de los rasgos distintivos de la gama Golf son los faros ligeramente arqueados hacia arriba y una altura máxima definida de la parrilla.

En comparación con el modelo anterior, el nuevo Golf ofrece una modulación de las superficies completamente nueva. Mientras que en la sexta generación del Golf los guardabarros estaban ubicados por encima del capó, casi enmarcándolo, ahora es todo lo contrario: las aristas de dobladura representan el punto más bajo de los guardabarros antes de que éstos se prolonguen verticalmente hasta los pasos de rueda. Los guardabarros rematan hacia arriba con líneas muy concisas que parten de los pilares A. El conjunto de todas las líneas forman un capó en forma de "V".

Por debajo del capó se sitúan los faros de nuevo diseño y la estrecha franja de la parrilla. Debajo de la parrilla, a la derecha e izquierda del emblema 'VW' cromado, se ubica una nervadura cromada que, en caso de equipar el Golf faros xenón, se prolonga hasta las carcasas de los mismos. Uno de los detalles más atractivos es la luz diurna

LED de los faros xenón. La entrada de aire inferior apoya, junto con las superficies inferiores de los faros, pintadas en el color de la carrocería, la fuerte estructura horizontal del diseño del frontal; además, la entrada de aire está enmarcada por un área del color de la carrocería que le confiere, con toda sobriedad, la “sonrisa” típica de la marca. Otro de los elementos de diseño clave es la curvatura de las áreas externas de los parachoques a través de la cual se produce un cambio de formas, especialmente en la proyección horizontal.

Parte trasera. Algunos de los detalles típicos de la zaga del Golf son la clara geometría de los faros traseros, las ventanas traseras, que se prolongan hasta los pilares C, y las grandes y homogéneas superficies alrededor del emblema de la marca. Carácter de icono: la séptima generación del “Bestseller” puede reconocerse inmediatamente como Golf aún sin llevar impreso el emblema ‘VW’ ni las siglas que determinan el modelo. Y, sin embargo, cada línea es nueva. Esto se refleja tanto en los faros traseros, más estrechos hacia el interior y paralelos a los pilares C hacia el exterior (equipados con un conciso contorno luminoso en forma de “L”), como en la tapa del maletero, que ahora es más amplia en la parte inferior ofreciendo el borde de carga más bajo del segmento (665 mm). La arista lateral se sitúa en el área inferior de la puerta del maletero y se prolonga hasta llegar al guardabarros mientras que el borde de carga discurre paralelamente a ella. Estos dos elementos no sólo subrayan el ancho deportivo del nuevo Golf, sino que además, se corresponden con el trazado de líneas del parachoques que ahora produce una impresión visual mucho más precisa y parece haber sido “extraído” hacia atrás. El parachoques ha sido pintado completamente hasta abajo; el único elemento de contraste es el difusor integrado en el centro del parachoques de color negro. El difusor integra, a su vez, el tubo de escape.

Historia – 38 años de éxito mundial

Más de 29 millones de unidades vendidas de los antecesores del nuevo Golf

“Bestseller” Golf: uno de los modelos más vendidos del planeta desde 1974

Iconos estilísticos: las generaciones I y IV marcan el Golf hasta nuestros días

Wolfsburg / Berlín, septiembre de 2012. Por parte de Volkswagen, nunca hubo una numeración oficial de las generaciones del Golf, es decir, Golf I, II, III, IV, V, VI y VII. En vista de que hemos llegado ya a la séptima generación, sería mucho más fácil clasificarlo históricamente, si la numeración utilizada de forma inoficial hasta ahora, entrara a formar parte de la historia del Golf "oficialmente" en el marco de esta información de prensa. Las cifras hablan por sí mismas: ¡Con una cifra exacta de 29,13 millones de modelos Golf vendidos hasta el 31 de julio de 2012, este Volkswagen, incluidas otras versiones como el Cabriolet o el Variant, se convierte en uno de los automóviles de más éxito del mundo!

Golf I – 1974 / 1983

El primer Golf fabricado en serie abandona la planta de producción de Wolfsburg en marzo de 1974 y llega a los concesionarios Volkswagen a partir de mayo. Hasta aquel momento habían sido los motores y la propulsión trasera, como los del "Escarabajo", los que dominaron la escena automovilística durante décadas, ahora, con el nuevo Golf comienza definitivamente una nueva era: la era de los motores frontales de montaje transversal y la tracción delantera. Esta nueva tendencia tuvo su origen poco antes en el Scirocco y el Passat presentado en 1973 como primer Volkswagen de tracción delantera tras el K70 adoptado de NSU. Con el Golf, la gama de mayor volumen de ventas también se adaptaba a las nuevas tecnologías.

El Golf I, diseñado por Giorgio Giugiaro, tenía que cumplir las enormes expectativas como sucesor del “Escarabajo”, del que fueron construidas más de 21,5 millones unidades, de continuar la historia de éxitos del, hasta la fecha, automóvil de más éxito del mundo. En la primavera de 1974 nadie tenía claro si este nuevo automóvil superaría el reto. Sin embargo, el moderno y seguro concepto de propulsión, el amplio concepto de espacio, incluida la tapa del maletero, y los respaldos de la banqueta trasera abatibles y el extraordinario diseño fueron tan convincentes que ya en septiembre de 1976 se fabricó la unidad un millón del Golf.

Por aquel entonces, Volkswagen escribió sobre el nuevo automóvil: “El Golf ofrece máximo espacio y máxima seguridad. Su diseño está completamente orientado al manejo. La baja línea de la cintura le confiere gran claridad y la inclinación del capó deja libre visión sobre la carretera justamente delante del automóvil. La baja luneta trasera facilita la visibilidad durante las maniobras marcha atrás”. Todos los atributos descritos en aquel entonces, siguen siendo vigentes en nuestros días.

Como todos los Golf fabricados posteriormente, la primera generación ya era un puro reflejo de avance técnico y de las tendencias automovilísticas de cada época correspondiente. Un ejemplo de ello es la dinámica que Volkswagen introdujo en la gama diseñando el primer Golf GTI en 1976; el Golf D (con motor SDI – diésel atmosférico de inyección directa – 1976) y el Golf GTD posterior (turbodiésel, 1982) fueron los propulsores del diésel como carburante en el segmento de los compactos. En 1979, Volkswagen le daba un nuevo aire a la gama, por aquellos tiempos conocida ya popularmente como "gama Golf", presentando el Golf Cabriolet – que en, algunas épocas, llegó a convertirse en el descapotable más vendido del mundo. Antes de comercializarse la primera generación del Golf, incluidas otras versiones como el Cabriolet y el, por aquel entonces, modelo Jetta de idéntica estructura, habían sido vendidas 6,72 millones de unidades en todos los continentes de la tierra – estas cifras demuestran que el Golf se había convertido en un digno

sucesor del “Escarabajo”.

Golf II – 1983 / 1991

El segundo Golf – el Volkswagen con el que la generación del “Babyboom”, hoy aproximadamente cincuentañeros, aprendió a conducir: si su predecesor ya era el favorito de todos los profesores y alumnos de las autoescuelas, el nuevo Golf reforzó esta alianza de forma indefinida y definitiva por todos los tiempos. El dossier de prensa de agosto del año 1983 indicaba que el conductor y los pasajeros ya no estaban sentados tan cerca unos de los otros: “la batalla había aumentado en 75 mm, el ancho de rodadura en 23 mm delante y 50 mm detrás, la longitud total del automóvil en 170 mm (3,99 m) y el ancho en 55 mm (1,42 m). El espacio de confort, medido desde el área del acelerador hasta el respaldo de los asientos traseros, aumentó en 37 mm a 1.837 mm y el ancho para los codos en 92 mm delante y 112 mm detrás. La variante de cuatro puertas aumentó incluso en 120 mm”.

El revolucionario e innovador, fue el Golf el que introdujo el catalizador regulado (1984), el sistema antibloqueo (ABS, 1986) y la servodirección en la gama Golf y el primero en equipar un sistema de tracción total (syncro, 1986). Ya en 1989, hace 23 años, Volkswagen diseñó un prototipo del Golf con motor eléctrico y otro con un motor híbrido. ¡En junio de 1988, 14 años después de haber debutado el primer Golf, la segunda generación traspasaba la mágica barrera de producción de 10 millones de unidades! Tras 6,41 millones de unidades, en 1991 se detuvo la producción de la segunda generación del Golf para hacer sitio a su sucesor.

Golf III – 1991 / 1997

Con la tercera generación del Golf, Volkswagen inicia en agosto de 1991 una nueva era en la seguridad automovilística. Por un lado, el Golf III fue el primer modelo de la gama equipado con airbag frontal (a partir de 1992) y, por otro lado, mejoraron significativamente los

sistemas anti colisiones gracias a los grandes avances realizados en el ámbito de la construcción de carrocerías. Retrospectivamente se puede decir que, con este Golf, Volkswagen democratizó la seguridad pasiva, ya que millones de conductores de todo el mundo pudieron beneficiarse de las mejoras realizadas en el ámbito de la seguridad.

Sin embargo, esto no es todo, ya que el Golf III creó numerosos hitos más en la gama. Debajo de la carrocería del Golf III debutó el primer motor de seis cilindros (VR6), el legendario embrague automático (SNA), el control automático de la velocidad (Tempomat), el primer catalizador de oxidación para motores diésel (1991), el primer motor diésel de inyección directa (TDI, 1993 y SDI 1995) y los primeros airbags laterales (1996). En septiembre del año 1996 se equipó también el sistema antibloqueo 'ABS' de serie en todos los modelos Golf. Volkswagen presentó un nuevo descapotable en base al Golf III en 1993, un nuevo modelo de tracción total (syncro II) y el primer Variant (ranchera) de la gama. Un año más tarde, en mayo de 1994, Volkswagen celebró la producción de 15 millones unidades del Golf. En 1997 se detuvo la producción de la tercera generación tras 4,96 millones de unidades fabricadas.

Golf IV – 1997 / 2003

Bajo la dirección del antiguo Responsable de Diseño del Grupo Volkswagen, Hartmut Warkuß, se cristalizó aquel claro y preciso diseño que, por un lado reflejaba más que nunca la historia de la marca, pero, por otro lado sentaba las bases de partida hacia el futuro de Volkswagen. Ésta fue la cuna del ADN de diseño de Volkswagen. Hoy en día, el Golf IV es reconocido entre los expertos de diseño como icono de estilo y modelo a seguir por los automóviles del segmento. Indudablemente, esto se debe a que la enorme claridad que ofrece y el conciso diseño de los pilares C enlazan con el diseño del Golf I del año 1974.

Sin embargo, el Golf IV no sólo fue pionero en el ámbito del diseño exterior, sino también en el ámbito técnico. Ya que, Volkswagen estableció un estándar de calidad completamente nuevo convirtiéndose en el primer fabricante que rebasaba los límites del segmento. Al mismo tiempo, se siguió democratizando el ámbito de la seguridad con el debut del sistema 'ESP' (1998) y del asistente de frenada. Asimismo, en 1998, Volkswagen presentó el primer Golf equipado con tracción total y un embrague Haldex – el Golf 4MOTION. Un año más tarde, el sistema 'ESP' entró a formar parte del equipamiento de serie en Alemania. Ese mismo año debutó el primer Golf con cambio manual de 6 velocidades. En 2001 le siguió el Golf GTI 132 kW, fabricado para conmemorar el 25 aniversario del GTI y muy solicitado hoy en día como modelo clásico. En 2002 se presentó el primer Golf con inyección directa de gasolina (FSI) y los airbags de cabeza (airbags de ventana) entraron a formar parte del equipamiento de serie. Ese mismo año, Volkswagen presentó el, hasta ahora, Golf más deportivo de todos los tiempos: el R32 con una velocidad máxima de 250 km/h. Y fue precisamente este modelo estrella de la gama el primero en equipar el revolucionario, rápido y ahorrador cambio automático de doble embrague 'DSG'; el cambio automático de la nueva era. Fue también en el año 2003 cuando, tras haber alcanzado una cifra de 4,92 millones de unidades vendidas, se detuvo la producción del Golf IV, el primer Golf completamente galvanizado y equipado con sistema de radio-navegación y faros xenón, para dar paso al Golf V.

Golf V – 2003 / 2008

Gracias a su excelente calidad, confort y dinamismo, el Golf V consiguió adelantar a algunos de sus competidores de la clase media-alta. Un valor que corrobora la estabilidad de la carrocería soldada por láser, es el 35% más de rigidez torsional que se le acreditó al Golf V en su debut en 2003. Por primera vez, el Golf también podía ser equipado con airbags laterales en las plazas traseras, junto con los seis airbags de serie (frontal, lateral delantero y de cabeza) se

sumaban un total de ocho ‘colchones neumáticos’ de protección abordo.

En los ámbitos de confort y dinámica, el Golf V ofrecía detalles como un nuevo eje trasero de brazos trapezoidales, un nuevo cambio automático de doble embrague ‘DSG’, faros bi-xenón, un sensor de lluvia, un techo corredizo panorámico, el primer motor turbo de gasolina de inyección directa, equipado en el Golf GTI (2004), y el primer Twincharger (TSI, 2006) del mundo con sobrealimentación por turbo y compresor. Al mismo tiempo, Volkswagen comienza a ofrecer diferentes variantes de carrocería para el Golf que se convertirían en un factor muy interesante para alcanzar a un mayor número de conductores: en 2006 debuta el Golf Plus y en 2007 el CrossGolf, un nuevo modelo Variant y el Golf BlueMotion que, con un consumo medio de tan sólo 4,5 l/100 km, establece referentes en el segmento. Cuando, en el 2008, se presentó el Golf VI habían sido producidos 3,27 millones de unidades de la generación V en todas las versiones de carrocería.

Golf VI – 2008 / 2012

En sólo cuatro años (hasta finales de julio de 2012) fueron fabricados otros 2,85 millones de unidades Golf sobre la base de la sexta generación del Golf presentada en 2008. La seguridad avanzaba una vez más a grandes pasos: la carrocería soldada nuevamente por láser era tan sólida que consiguió la puntuación máxima de cinco estrellas en el test EuroNCAP.

El diseño interior del Golf VI estableció referentes de calidad en el segmento. La oferta de cada vez más tipos de motores TSI diferentes y el paso de la bomba de inyección al sistema Common-Rail de los turbodiésel (TDI) ofrecen mayor dinamismo con un consumo menor. El modelo líder, en este sentido, es el segundo Golf BlueMotion con un consumo medio de tan sólo 3,8 l/100 km y una tasa de emisiones de CO₂ de sólo 99 g/km. Los nuevos asistentes de conducción como el control automático de las luces largas “Light Assist”, el “Park

Assist”, el asistente de arranque en pendientes y tecnologías como el Sistema de Suspensión Adaptativa Electrónica ‘DCC’ convirtieron al “World Car of the Year” (coche del año en el mundo) del año 2009 en el, hasta ahora, Golf más moderno de todos los tiempos. Otros de los detalles también disponibles son el sistema “Start/Stop”, el modo de recuperación de la energía de frenado, la iluminación dinámica en curva y los faros traseros LED. ¡Aunque el Golf VI haya sido superado por el Golf VII, sus excelentes características y su atractivo diseño contribuirán a que el Golf de la sexta generación siga siendo por mucho tiempo uno de los compactos de más éxito del mercado, incluso como coche de segunda mano!

Construcción ligera – a la caza de cada gramo

100 kg menos de peso reducen claramente consumo

Gracias a una construcción progresiva, la carrocería bruta es 23 kilos más ligera

Innovadoras técnicas de fabricación reducen el peso y aumentan la seguridad

Wolfsburg / Berlín, septiembre de 2012. Ahorrar 100 kg de peso es una tarea compleja, especialmente en el segmento de los compactos. No todos los fabricantes de automóviles aplican tan consecuentemente como Volkswagen el concepto de la construcción ligera para ahorrar cada gramo de peso. Las razones son evidentes: los intensos trabajos de investigación y desarrollo suponen altos costes. Si la versión básica del Golf de la séptima generación no aumenta de precio, a pesar de ofrecer un equipamiento más amplio, sólo se debe a la fuerza innovadora de la marca.

Vehículo completo – así se suman 100 kg

Clasificando el Golf en los ámbitos superiores: sistema eléctrico, grupos constructivos, chasis y construcción y, dependiendo del tipo de versión, motorización y equipamiento del que se trate, resulta la siguiente distribución del ahorro:

- Sistema eléctrico: hasta 6,0 kg
- Grupos constructivos: hasta 40,0 kg
- Chasis: hasta 26,0 kg
- Construcción: hasta 37,0 kg

De este modo, el potencial total teórico de las medidas adoptadas para la reducción del peso asciende incluso a 109 kg; en el automóvil individual, sin embargo, el ahorro máximo alcanzado es de 100 kg debido a las diferentes posibilidades de configuración prácticas.

El mayor potencial de ahorro se encuentra en el área de la construcción y los grupos constructivos. Sería especialmente interesante echar un vistazo a los detalles de la construcción (carrocería e interior) y a los 37 kilos ahorrados, ya que de este modo se demostraría cómo funciona la compatibilidad de las construcciones ligeras con las grandes series en el año 2012.

Construcción – así se suman 37 kg

- Tablero de instrumentos: 0,4 kg
- Soporte transversal del módulo (debajo del tablero): 1,4 kg
- Climatizador: 2,7 kg
- Asientos delanteros y traseros (según el diseño): 7,0 kg
- Carrocería: 23,0 kg
- Otros: 2,5 kg

Tablero de instrumentos. 0,4 kg suenan a poco. Sin embargo, es precisamente aquí donde comienza la perfección en el detalle. Si se desprecian 0,4 kg, al final, no podrá reducirse el peso en 100 kg. Volkswagen no sólo ha conseguido rebajar el peso del tablero de instrumentos en un 20%, sino que además también ha aumentado su rigidez en otro 20%. Este logro se debe a la utilización de un nuevo termoplástico esponjado moldeado por inyección, material utilizado para realizar la estructura portante en forma de sandwich situada detrás de la elegante superficie del tablero.

Soporte transversal del módulo. 1,4 kg es otra aportación para ahorrar peso. La dirección y el tablero de instrumentos se han montado en el soporte transversal del módulo, que pesa en total 5,8 kg. La reducción del peso pudo alcanzarse gracias a un concepto de construcción ligera y la utilización de componentes de acero. Gracias a los cálculos realizados mediante el Método de los Elementos Finitos (MEF), la estructura del soporte transversal del módulo se ha diseñado de la forma más ligera posible ofreciendo al mismo tiempo la estabilidad necesaria. Un espesor de pared óptimo del acero y

medidas estructurales, como las ranuras insertadas selectivamente mejoraron, por un lado, la rigidez del soporte transversal y, por otro lado, redujeron el peso en los 1,4 kg mencionados anteriormente. En el fondo, los ingenieros de Volkswagen perseguían el ejemplo de la naturaleza utilizando métodos como el Método de los Elementos Finitos (MEF,) que consigue establecer una relación sorprendente entre la sección transversal de una pieza constructiva y la rigidez utilizando, por ejemplo, una brizna de hierba o de paja. Este es el camino a seguir.

Climatizador. El sistema de climatización del Golf ha sido rediseñado completamente y, ahora, es 2,7 kg más ligero. Independientemente del peso, los sistemas de climatización del Golf establecen referentes de confort y eficacia gracias a su eficientísimo circuito de refrigeración, son sorprendentemente silenciosos (hasta - 5 dB(A)), alcanzan rápidamente la temperatura deseada y, gracias a un control de ventilación de nuevo diseño y a un control de climatización inteligente, son especialmente ahorradores (hasta -4 amperios). La reducción del peso en 2,7 kg se debe, entre otros detalles, al espesor de pared óptimo de diferentes piezas de los sistemas, diámetros menores de las tuberías de presión, un nuevo concepto de sujeción y, a un intercambiador de calor de alto rendimiento de peso optimizado.

Sistema de asientos. Junto con numerosas pequeñas medidas adoptadas en el área de los asientos, también se redujo, especialmente, el peso de los respaldos de las plazas traseras con el fin de alcanzar un ahorro de 7 kg. Gracias, al Método de Elementos Finitos (MEF), utilizado nuevamente por los ingenieros, y a aceros altamente rígidos, en combinación con soldaduras por láser, fue posible optimizar tanto los espesores de pared, como la geometría de los perfiles. Los ingenieros consiguieron reducir el peso en más del 15%, solamente utilizando cierres para los respaldos más ligeros.

Carrocería. Para poder garantizar un grado de seguridad óptimo y el mayor confort posible, es necesario que la carrocería sea estable. Al mismo tiempo, debería disponer de una estructura esbelta y atlética

que subrayara su ligereza y eficiencia. Estabilidad y ligereza – uno de los mayores retos del mundo del automóvil sigue siendo la armonización de estos dos parámetros. Especialmente cuando se trata de un automóvil que, al igual que el Golf, es un coche asequible para millones de personas. Esta es una de las razones por las que se descarta la utilización de materiales extremadamente costosos como el aluminio, el magnesio e incluso los materiales de fibras de carbono en este segmento, al menos a gran escala. Volkswagen apuesta, más bien, por la sinergia de la Plataforma Modular Transversal (MQB), un innovador manejo de aceros de gran rigidez y modernos métodos de producción. La reducción del peso de la estructura de la carrocería en 23 kg, sin costes adicionales, y la optimización paralela de las exigencias de rigidez y colisión, junto con un mayor tamaño del automóvil demuestra que esta fórmula funciona.

Motores – reducción drástica del consumo

Nuevos motores para el Golf con un consumo menor de hasta el 23%

TDI de 105 CV: sólo 3,8 l/100 km de diésel; TSI de 140 CV: sólo 4,8 l/100 km de gasolina

Mejor valor del segmento: Golf BlueMotion con un consumo de 3,2 l/100 km

Wolfsburg / Berlín, septiembre de 2012. El hecho de que el concepto del nuevo Golf se base en la Plataforma Modular Transversal (MQB) tiene amplias consecuencias: casi todas las piezas de este Golf han sido completamente rediseñadas – desde la carrocería hasta el interior, pasando por los motores, los sistemas de infoentretenimiento y los numerosos nuevos asistentes de conducción. En general, se han adoptado detalles técnicos que, en el modelo anterior, ya resultaban innovadores, como el cambio automático de doble embrague de seis y siete velocidades 'DSG'. Todos los demás detalles son nuevos. Por ejemplo, los motores: ninguno de los motores se ha adoptado de los modelos anteriores al 100%. Volkswagen ha diseñado dos generaciones de motores completamente nuevas para el Golf. Todas las versiones equipan el sistema "Start/Stop" de serie (reducción del consumo en hasta un 4%) y el modo de recuperación de la energía de frenado (reducción de las emisiones de CO₂ en aproximadamente un 3%). Sumando todas las medidas adoptadas, las tasas de emisiones de CO₂ se han podido reducir hasta un 23%.

Selección de perfiles de conducción. Volkswagen ofrece, por primera vez, una selección de perfiles de conducción para el Golf; se trata de un instrumento mediante el cual los conductores previsores pueden realizar un estilo de conducción especialmente eficiente. En total, hay disponibles cuatro programas de conducción y, en combinación con el Sistema de Suspensión Adaptativa Electrónica 'DCC', cinco programas: Eco, Sport, Normal, Individual y con el sistema 'DCC' también el programa Comfort. El perfil de

conducción 'ECO' regula el consumo óptimo del motor, del climatizador y otros grupos auxiliares. Además, los automóviles equipados con 'DSG' disponen de una función de "navegación" en el modo 'ECO': cuando el conductor levanta el pie del acelerador, por ejemplo cuando se aproxima a un semáforo en rojo o en trayectos con pendientes, el 'DSG' se desacopla y el motor marcha en vacío. De este modo, la energía cinética del Golf puede utilizarse de forma óptima adaptándose al estilo de conducción correspondiente.

Motores Otto

Los motores de gasolina son exclusivamente motores TSI sobrealimentados de inyección directa (cuatro válvulas-cuatro cilindros). Los motores de gasolina, ofrecidos en el estreno del nuevo Golf, disponen de potencias de 63 kW / 85 CV y 103 kW / 140 CV. La motorización básica brilla por un bajo consumo de sólo 4,9 l/100 km (emisiones de CO₂: 113 g/km) – 0,6 litros menos que el modelo anterior. El Golf equipa, por primera vez, un sistema de gestión de cilindros (Sistema de Gestión de Cilindros Activa 'ACT'); el TSI de 140 CV también puede equipar este sistema y además cumple la norma de emisiones futura EU6. El consumo medio de combustible es de sólo 4,8 l/100 km (emisiones de CO₂: 112 g/km). En comparación: su homólogo, con 18 CV menos de potencia, equipado en el modelo anterior (90 kW / 122 CV) ofrecía un consumo de 6,2 l/100 km (emisiones de CO₂: 144 g/km).

ACT – funcionamiento en detalle. El Sistema de Gestión de Cilindros Activa 'ACT' del 1.4 TSI establece referentes en el segmento. Volkswagen es el primer fabricante del mundo que combina esta ahorradora innovación tecnológica con motores de cuatro cilindros de fabricación en serie. En el caso del nuevo Golf VII se trata del potente TSI de 103 kW / 140 CV. Principio funcional del sistema de gestión de cilindros: bajo cargas bajas y medias se desconectan dos de los cilindros, lo que reduce el consumo en el

ciclo EU en 0,4 l/100km. La desconexión de los cilindros se activa entre 1.400 y 4.000 r.p.m. y pares motores de hasta 85 Nm.

Motores diésel

Los motores diésel son también completamente nuevos. Los motores diésel sobrealimentados de inyección directa, cuatro válvulas y cuatro cilindros, ofrecen potencias de 77 kW / 105 CV y 110 kW / 150 CV. La versión TDI básica de 105 CV, con un consumo de sólo 3,8 l/100 km (emisiones de CO₂: 99 g/km), es un ejemplo de la eficiencia que ofrecen los motores diésel equipados en el nuevo Golf. El Golf BlueMotion de la generación anterior fue el único modelo que consiguió alcanzar estos excelentes valores. La nueva generación del Golf consigue alcanzarlos ya en la versión básica. El TDI de 150 CV del Golf es también una versión extremadamente eficiente, como demuestra su tasa de consumo de 4,1 l/100 km (emisiones de CO₂: 106 g/km). El mejor valor del segmento lo ofrece el Golf BlueMotion: gracias a la aplicación consecuente de todas las soluciones individuales disponibles en el kit técnico de Volkswagen, el nuevo Golf BlueMotion consigue alcanzar tasas de consumo de diésel y tasas de emisiones de CO₂ de 3,2 l/100 km y 85 kg/km respectivamente, estableciendo referentes en el segmento – este no es sólo un ejemplo típico de la fuerza innovadora de la marca, sino que además indica que Volkswagen sigue perfeccionando la experiencia adquirida durante el desarrollo de las diferentes generaciones BlueMotion para aplicarla consecuentemente a los siguientes modelos de serie.

Innovaciones – democratización de la alta tecnología

El nuevo Golf es el primer Volkswagen con freno anti colisiones múltiples

El freno anti colisiones ayuda a minimizar los efectos de los accidentes de tráfico

El nuevo Golf debuta con dirección asistida progresiva y un sistema precolisión

Wolfsburg / Berlín, septiembre de 2012. El nuevo Golf es el primer compacto que, habiendo mejorado claramente las prestaciones de confort y seguridad, ha conseguido reducir su peso en 100 kg. Este detalle subraya que Volkswagen también obtiene gran éxito en el mercado de las grandes series diseñando automóviles innovadores. Al mismo tiempo, toda una armada de nuevas tecnologías fundamentan la fuerza innovadora de la marca en el segmento de los compactos. Ahora más que nunca, el nuevo Golf pone al alcance de más conductores estas nuevas tecnologías.

Nuevos sistemas – optimización de la seguridad y del confort

Algunos de los nuevos asistentes de conducción son el freno anti colisiones múltiples, hasta ahora utilizado exclusivamente en todo el mundo por el Grupo Volkswagen de serie para el segmento de los compactos, un sistema de protección de ocupantes proactiva, el Diferencial Electrónico de Deslizamiento Limitado ‘XDS’ (introducido con el Golf GTI), el Sistema de Control de Velocidad de Crucero Adaptativo ‘ACC’ con ‘Front Assist’, el asistente de frenada de emergencia automática en ciudad, el asistente de cambio de carril “Side Assist”, el asistente de mantenimiento de carril “Lane Assist”, el sistema detector de fatiga y la última generación del asistente de estacionamiento automático “ParkAssist”, incluido el Sistema de Aparcamiento Óptico ‘OPS’ (representación de 360 grados) y los sistemas de iluminación adaptativa avanzados ‘Light Assist’ y ‘Dynamik Light Assist’. A estos sistemas se le añaden

nuevas tecnologías como la dirección asistida progresiva (optimización de la dinámica y mejora del confort), una selección de perfiles de conducción con cinco programas (“Eco”, “Sport”, “Normal”, “Individual” y, en combinación con el sistema ‘DCC’, también el programa “Comfort”), el freno de estacionamiento electrónico, un asiento deportivo ergonómico de nuevo diseño (ergoActive), un sistema de protección contra el repostaje de combustible erróneo para diésel y una nueva generación de sistemas de infoentretenimiento.

Asistentes de conducción – protección automática

Freno anti colisiones múltiples. Una de las novedades que ofrece Volkswagen es el freno anti colisiones múltiples del nuevo Golf, etiquetado por el club automovilístico más grande de Alemania (ADAC) como innovación en el ámbito de la seguridad. Según algunos estudios de investigación de accidentes automovilísticos, aproximadamente una cuarta parte de los accidentes con daños personales son accidentes multi-colisión, es decir, accidentes en los que se producen impactos secundarios.

El freno anti colisiones múltiples detiene el vehículo accidentado automáticamente con el fin de reducir al máximo la energía cinética aún disponible. La activación del freno anti colisiones múltiples se basa en el reconocimiento de una colisión primaria a través del sistema de sensores del airbag. La deceleración del vehículo mediante el freno anti colisiones múltiples está limitada a un valor máximo de 0,6 g a través de la unidad de control del ‘ESP’. Este valor se corresponde con el grado de deceleración del “Front Assist”, gracias a lo cual se garantiza que el conductor siga teniendo el control sobre el automóvil, incluso en caso de producirse una frenada automática.

El freno anti colisiones múltiples puede ser desactivado por el conductor en cualquier momento pisando el acelerador. Asimismo, el sistema automático también se desconecta cuando el mismo

conductor realiza un frenazo en seco con un grado de deceleración aún mayor que el del freno anti colisiones múltiples. En general, el asistente de conducción realiza una maniobra de frenada hasta reducir la velocidad del automóvil a 10 km/h; esta es una velocidad suficiente para dirigirse a un lugar seguro tras haber realizado el proceso de frenado.

Sistema de protección de ocupantes proactiva (PreCrash). El Sistema de Protección de Ocupantes Proactiva es el típico ejemplo de una tecnología que ha sido transferida de la gama alta al segmento de los compactos. El primer automóvil que Volkswagen equipó con el Sistema de Protección de Ocupantes Proactiva fue el Touareg. Ahora, el sistema debuta en el nuevo Golf que, con ello, se convierte en uno de los pocos automóviles del mundo en su segmento en equipar un sistema de protección de este tipo.

Cuando el Sistema de Protección de Ocupantes Proactiva detecta una situación potencial de peligro, por ejemplo si los asistentes de freno activos realizan un frenazo en seco, se pretensarán automáticamente los cinturones de seguridad del conductor y del acompañante con el fin de garantizar el máximo grado de protección a través del sistema de cinturones y de los airbags. Si se produce una situación extremadamente crítica, por ejemplo, por un fuerte sobreviraje o subviraje con intervención del sistema 'ESP', se cierran automáticamente las ventanas laterales (hasta dejar sólo una pequeña rendija) y el techo corredizo. Con las ventanas y los techos casi cerrados, es como mejor desarrollan su función los airbags laterales y de cabeza.

Control de Velocidad de Crucero Adaptativo. Hasta ahora, el Control de Velocidad de Crucero Adaptativo 'ACC' sólo se equipaba en automóviles de gamas más altas como, por ejemplo, en el Volkswagen CC o el Phaeton. El nuevo Golf introduce el sistema 'ACC', basado en un sensor de radar integrado en el frontal del automóvil, en el segmento de los compactos. El sistema 'ACC' se activa en un margen de 30 a 160 km/h con cambio manual y de 0 a 160 km/h con 'DSG' (cambio automático de doble embrague).

Dependiendo de la situación, el Sistema de Velocidad de Crucero Adaptativo (Adaptative Cruise Control) de los automóviles equipados con 'DSG'. puede frenar el vehículo hasta detenerlo completamente y volver a ponerlo en marcha automáticamente en el tráfico en ciudad 'stop-and-go'. El sistema 'ACC' mantiene la velocidad preseleccionada y una distancia definida y, dependiendo de la situación del tráfico, acelera o frena automáticamente el Golf. La dinámica del sistema puede ser configurada individualmente seleccionando uno de los programas de conducción opcionales.

Front Assist. Al igual que el sistema 'ACC', el "Front Assist" opera mediante los sensores de radar, integrados en el frontal del automóvil, que miden constantemente la distancia hacia el vehículo que circula delante. El 'Front Assist' asiste al conductor en situaciones críticas, incluso con el sistema 'ACC' inactivo, preparando el sistema de frenos y emitiendo señales de aviso acústicas y visuales con el fin de llamar su atención. Si el conductor no frena lo suficiente, el sistema crea automáticamente tanta presión en los frenos como sea necesaria para evitar una colisión. Si el conductor no reacciona, el 'Front Assist' frena automáticamente con el fin de reducir la velocidad de colisión hasta condiciones óptimas. El sistema asiste adicionalmente al conductor avisándole de que existe una distancia de seguridad demasiado corta hacia el vehículo que circula delante. Un componente del "Front Assist" es el nuevo asistente de frenada de emergencia automática en ciudad.

Asistente de frenada de emergencia en ciudad. El asistente de frenada de emergencia en ciudad, equipado por primera vez en el Golf, es una ampliación del sistema "Front Assist" que se activa a velocidades inferiores a 30 km/h y escanea la distancia hacia el vehículo que circula delante del Golf mediante sensores de radar. Si el conductor no reacciona ante una colisión por alcance inminente o con un automóvil aparcado, se produce un preconditionamiento del sistema de frenos y del 'Front Assist'. Si es necesario, el asistente de frenada automática en ciudad realizará finalmente automáticamente un frenazo en seco para minimizar los efectos del accidente de

tráfico. Adicionalmente, el conductor recibe asistencia de los sistemas que ponen a su disposición la máxima fuerza de frenado si éste no pisa con suficiente fuerza el pedal del freno.

Sistema Detector de Fatiga. El Sistema Detector de Fatiga identifica los indicios de cansancio del conductor avisándole mediante una señal acústica de cinco segundos de duración y una recomendación visual de pausa en el cuadro de instrumentos. Si el conductor no detiene el automóvil en un plazo de 15 minutos, el sistema de alerta activará nuevamente la alarma para recordarle que debe parar. El sistema comienza a analizar, entre otros detalles, el comportamiento típico del conductor desde el principio, sobre todo el movimiento del volante, y va evaluando permanentemente durante el trayecto señales como, por ejemplo, el ángulo de viraje. Si el sistema comprueba que las maniobras de dirección realizadas por el conductor difieren del comportamiento registrado al inicio del viaje, activa una alarma acústica y visual. Independientemente de la alarma, el sistema activado recuerda al conductor tras cuatro horas de conducción continua que debe hacer una pausa.

Lane Assist. El asistente de mantenimiento de carril, con intervención correctora de la dirección, se basa en cámaras, y opera en el Golf con una funcionalidad ampliada: el guiado adaptativo. Si se desea, el sistema ofrece una función de asistencia de seguimiento de carril continua, equipada por primera vez en el Golf, que optimiza notablemente el confort de conducción. Además, en caso necesario, el 'Lane Assist' realiza una intervención correctora: tan pronto como se detecta que el conductor realiza un cambio de carril o sobrepasa las marcas viales correspondientes sin haber accionado el intermitente previamente, el sistema realiza un contraviraje suave.

Sistemas de confort – guiar, frenar, ver

Dirección asistida progresiva. Los mecanismos de dirección convencionales operan con una relación de transmisión constante. La nueva dirección opcional del Golf opera con una relación de transmisión progresiva que facilita notablemente las maniobras de dirección, en general, y en el estacionamiento de vehículos. Gracias

a la transmisión directa, el conductor notará un aumento de la dinámica de conducción sobretodo en carreteras secundarias con numerosas curvas y durante las maniobras de giro. Además, no tendrá que girar el volante tan a menudo.

La dirección asistida progresiva se diferencia técnicamente de las direcciones convencionales fundamentalmente en un engranaje variable de la cremallera de dirección y del piñón, así como en un motor eléctrico más potente. Funcionalidad: al contrario que las direcciones con una relación de transmisión constante, que siempre deben realizar un compromiso entre la dinámica de conducción y el confort, el engranaje de la cremallera de dirección de la dirección asistida progresiva es modificado notablemente a través del recorrido de la dirección. El resultado es que, la transición entre la respuesta de dirección indirecta en el área media (conducción en línea recta) y la respuesta de dirección directa en grandes ángulos de giro del volante es más progresiva y facilita una respuesta de dirección mucho más ágil en situaciones de conducción dinámicas. A la hora de aparcar, la ventaja son ángulos de giro del volante menores y, con ello, un gran aumento del confort.

Las relaciones de transmisión variables son ya conocidas desde hace mucho tiempo en el ámbito de las direcciones hidráulicas; sin embargo, la adaptación de este tipo de mecanismos de dirección está muy limitada, ya que no se desea sobrecargar al conductor mediante el comportamiento de transición. En el caso de la nueva dirección asistida progresiva del Golf, la cosa cambia: la combinación de relaciones de transmisión progresivas de la cremallera de dirección y los potenciales de adaptación de una dirección electromecánica se utilizan consecuentemente en el Golf para garantizar una respuesta de dirección deportiva y al mismo tiempo cotidiana.

Freno de estacionamiento electrónico. Para los conductores de los grandes modelos Volkswagen, como el Passat o el Tiguan, es natural disponer de un freno de estacionamiento electrónico. Ahora, también lo tiene el Golf. En lugar de la palanca del freno de mano, ahora se

integra un interruptor de manejo y un interruptor para la función “Auto-Hold” en la consola central. El freno de estacionamiento electrónico ofrece numerosas ventajas, por ejemplo, más espacio en la consola central, gracias a la ausencia de la palanca del freno de mano, y el desbloqueo automático del freno cuando el automóvil se pone en movimiento, lo que, a su vez, facilita el arranque en pendientes. Por último, pero no por ello menos importante, la función “Auto-Hold” que evita que el vehículo ruede involuntariamente cuando está parado.

Dynamic Light Assist. Los vehículos que circulan delante y en dirección contraria al Golf se controlan mediante una cámara integrada en el parabrisas. En base a los datos recogidos por los sensores, las luces largas se conectan automáticamente a velocidades superiores a 65 km/h y permanecen activas permanentemente. Funcionamiento del “Dynamic Light Assist”: con la ayuda de la cámara, los módulos de las luces largas de los faros bi-xenón, con iluminación dinámica en curva, sólo se enmascaran en las áreas en las que el sistema evalúe que pudieran ser molestados otros conductores. Esta función se realiza mediante un filtro giratorio adicional situado entre el reflector de Xenón y la lente. En combinación con la oscilación lateral del módulo y la activación individual de los faros derecho e izquierdo, este filtro consigue enmascarar la fuente de luz con el fin de no deslumbrar ni a los vehículos que circulan delante ni a los que circulan en dirección contraria.

Light Assist. Los modelos equipados con faros sin iluminación dinámica en curva podrán disponer de la variante básica del dispositivo de iluminación adaptativa denominado “Light Assist”. El sistema “Light Assist” detecta los vehículos que circulan delante o en dirección contraria mediante una cámara situada en el parabrisas y regula la conexión y desconexión de las luces largas automáticamente según sea necesario (a partir de una velocidad de 65 km/h).

Sistema de Reconocimiento de las Señales de Tráfico. El Sistema de Reconocimiento de las Señales de Tráfico debutó por primera vez en el Phaeton. El nuevo Golf ofrece este sistema en combinación con el sistema de navegación. El sistema de reconocimiento de las señales de tráfico detecta las señales de ‘límite de velocidad’ y de ‘prohibido adelantar’ a través de una cámara y las representa con sus respectivos paneles informativos en la pantalla de la consola central (situada delante del conductor) y en la pantalla del navegador”, incluyendo todas las indicaciones, en una secuencia lógica, por ejemplo, la señal de límite de velocidad a 130 km se representará siempre en primer lugar y las señales que sólo sean vigentes temporalmente como “80 km/h con calzada mojada” se representarán en segundo lugar. Si el sensor de lluvia registra que está comenzando a llover, la señal de límite de velocidad con la información adicional "con lluvia" será representada en primer lugar en la pantalla.

Park Assist 2.0. La última versión del sistema de aparcamiento asistido no sólo posibilita estacionar el vehículo en paralelo a la calzada, sino también en batería. Además, el “Park Assist 2.0” equipa también una función de frenada y salida del aparcamiento. El sistema se activa a velocidades de hasta 40 km/h pulsando un botón situado en la consola central. El conductor selecciona el lado en el que desea estacionar su vehículo mediante los intermitentes. Cuando el “Park Assist” detecta un aparcamiento lo suficientemente grande mediante los sensores ultrasónicos (espacio de maniobra delante y detrás de 40 cm), puede iniciarse el estacionamiento asistido. El conductor engrana la marcha atrás y lo único que tiene que hacer es acelerar y frenar; de la dirección se ocupa el automóvil. El conductor recibe también señales acústicas y visuales en la pantalla multifunción. Además, el sistema puede frenar el automóvil en caso de existir un peligro potencial de colisión.

Sistemas de infoentretenimiento – pantalla táctil de serie

Primera pantalla táctil Volkswagen con sensor de proximidad

La pantalla conmuta automáticamente al modo de manejo al acercar la mano

Tres pantallas de 5 / 5,8 / 8 pulgadas; actualización del navegador por tres años

Wolfsburg / Berlín, septiembre de 2012. Volkswagen equipa el Golf con una generación de sistemas de radio y radio-navegación completamente nueva. Todos los sistemas equipan de serie una pantalla táctil. Los equipos de esta nueva generación pueden ser adquiridos en seis niveles de ampliación diferentes y combinados con tres tamaños de pantalla diferentes de 5, 5,8 y 8 pulgadas. Volkswagen utiliza por primera vez pantallas equipadas con sensores de proximidad (a partir de 5,8 pulgadas): tan pronto como un dedo del conductor o del acompañante se acerque a la pantalla táctil, el sistema conmutará automáticamente del modo de indicación al modo de manejo. El modo de indicación se caracteriza por una representación mucho más reducida en la pantalla. En el modo de manejo, por el contrario, se acentúan especialmente los elementos activables mediante la pantalla táctil con el fin de facilitar el manejo intuitivo. Además, las pantallas disponen de una función mediante la que cual pueden ojearse las portadas de los CDS de la Mediateca pasando un dedo por la superficie.

El objetivo de diseño principal de Volkswagen para la nueva generación de los equipos de radio y radio-navegación, era el de integrar modernas aplicaciones de infoentretenimiento en el Golf que, a pesar de la complejidad que ofrecen los sistemas modernos, pudieran ser manejadas fácilmente y de forma absolutamente intuitiva, ofreciendo así máxima seguridad de manejo durante la conducción.

Pantalla táctil básica – ordenador de abordo e interface

Pantalla de serie (5 pulgadas). El nuevo Golf equipa de serie una gran pantalla en blanco y negro de 5 pulgadas (resolución 400 x 240 píxel). El abanico de funciones del módulo de serie incluye, entre otros detalles, la información del ordenador de abordo (consumo medio de combustible etc.), la hora y el día, el menú de servicio (nivel de aceite etc.), configuraciones del vehículo (por ejemplo, aviso de ruedas de invierno), el ajuste de la intensidad de iluminación de los instrumentos, ajuste del idioma, el menú del climatizador, las indicaciones Eco-HMI (indicaciones referentes al consumo y recomendaciones del modo de conducción económica) y, en función del tipo de equipamiento, la calefacción del volante, el indicador visual del piloto de aparcamiento 'ParkPilot' y la selección de los perfiles de conducción.

Sistemas de radio – a partir de 5,8 pulgadas con sensor de proximidad

Radio “Composition Touch” (5 pulgadas). El siguiente nivel es opcional y, por ejemplo en Alemania, se equipa de serie a partir de la versión ‘Comfortline’. A la izquierda y a la derecha de la pantalla táctil se encuentran situadas tres teclas, respectivamente, a través de las cuales pueden activarse los menús o las funciones “Radio”, “Media”, “Car”, “Setup”, “Sound” y “Mute”. Además, este sistema dispone de una ranura de extensión para CDs y tarjetas, un interface AUX-IN y dos mandos giratorios/pulsadores (entre otros, On/Off, volumen, Mute etc.). En este caso, el módulo de serie incluye también una Radio FM/AM, altavoces (delante), una ranura para tarjetas SD y un conector AUX-IN:

Radio “Composition Colour” (5 pulgadas). El sistema ‘Composition Colour’ es similar al sistema ‘Composition Touch’, pero además incluye, entre otros detalles, una pantalla a color, una radio FM/AM, altavoces delante y detrás y una unidad de disco para

CDs capaz de reproducir también MP3. La unidad de disco de CD y la ranura para la tarjetas SD se encuentran situadas en la guantera.

Radio “Composition Media” (5,8 pulgadas). La versión ‘Composition Media’ ofrece un equipamiento aún más amplio. La pantalla a color capacitiva ofrece un tamaño de 5,8 pulgadas y ha sido acoplada a un sensor de proximidad situado transversalmente debajo de la pantalla. Además, la pantalla dispone de una “tecnología gestual” (barrido rápido del dedo sobre la superficie y zoom) similar a la utilizada por los modernos Smartphones. A la izquierda y a la derecha de la pantalla táctil se encuentran situadas cuatro teclas; en comparación con los sistemas de 5 pulgadas posibilitan, dependiendo del tipo de equipamiento, además el acceso a los niveles de menú “Phone”, “Voice” (control por voz). Adicionalmente al equipamiento de la versión “Composition Colour”, la versión “Composition Media” equipa también una preinstalación para teléfono (Bluetooth) opcional y un conector de USB (compatible con iPod y iPhone). Los interfaces USB y AUX-IN han sido integrados en un compartimento individual, situado en la consola central delante de la palanca de cambios; este compartimento ofrece también espacio suficiente para depositar un Smartphone.

Sistemas de radio-navegación – incluidos los datos de mapas

Función de navegación “Discover Media” (5,8 pulgadas). El sistema de radio ‘Composition Media’ puede ser ampliado con un módulo de navegación (Discover Media). Exceptuando el sistema de navegación integrado con datos de mapas de Europa, el software correspondiente y una segunda ranura para tarjetas SD, el equipamiento y las funciones son idénticas; el ordenador de navegación, el reproductor de CDs y las ranuras para tarjetas SD se encuentran situados, asimismo, en la guantera. El precio del módulo de navegación incluye un servicio de actualización gratis, por tres años, de los mapas de navegación de Europa.

Sistema de radio-navegación ‘Discover Pro’ (8 pulgadas) La versión superior de los sistemas de radio-navegación se denomina ‘Discover Pro’ y equipa una gran pantalla táctil capacitativa de 8 pulgadas. Adicionalmente al equipamiento del sistema ‘Discover Media’, el sistema ‘Discover Pro’ ofrece de serie un reproductor de DVDs en lugar del reproductor de CDs, (audio y vídeo), el control por voz ampliado ‘Premium’ (opcional para los sistemas ‘Composition Media’ y ‘Discover Media’ como variante de la versión básica), representación de mapas 3D y memoria flash de 64 GB; opcionalmente se ofrece un módulo de teléfono UMTS. La integración del Compact Disc Database de Gracenote posibilita además la reproducción y la administración de todos los medios de última generación. Además, el sistema ‘Discover Pro’ actúa como WLAN Hotspot (acceso a internet) para aparatos móviles con WLAN (Smartphone o Tablet).

Interior – concepto de espacio y ergonomía

El nuevo Golf es mucho más espacioso y confortable

Gracias a un pensado concepto, el volumen del maletero aumenta a 380 litros

Primer Volkswagen con interfaz de antenas inductivo para Smartphones

Wolfsburg / Berlín, septiembre de 2012. En comparación con el modelo anterior, las ruedas delanteras del nuevo Golf han sido desplazadas 43 mm hacia adelante, su longitud ha aumentado en 56 mm y su batalla en 59 mm a 2.637 mm. La combinación de las nuevas dimensiones le confieren al nuevo Golf proporciones mucho más deportivas, una estructura anti-colisiones perfeccionada y un concepto de espacio optimizado. La carrocería reduce su altura en 28 mm (1.452 mm), a pesar de ello, la altura del techo interior sigue siendo excelente dejando suficiente espacio libre para la cabeza. Gracias a la reducción de la altura, mejora la aerodinámica en el exterior. La cara frontal del automóvil disminuye su tamaño en 0,03 m² y el coeficiente dinámico de resistencia ($c_w \times A$) mejora en casi un 10%. De este modo, el Golf BlueMotion alcanza un coeficiente dinámico de resistencia de 0,27, que representa el mejor valor del segmento. El nuevo Golf aumenta también el ancho en 13 mm a 1.799 mm y el ancho de rodadura en 8 mm delante y 6 mm. Estos milímetros adicionales le confieren al Volkswagen un aspecto mucho más sólido sobre la carretera.

Concepto de espacio – aumento de la longitud

El ligero aumento de la longitud, el ancho y la batalla, así como los anchos de rueda optimizados se refleja claramente en las dimensiones del interior que aumenta su longitud en 14 mm (1.750 mm), ofreciendo a los ocupantes de las plazas traseras mayor espacio

para las piernas que aumenta en 15 mm. El ancho a la altura de los hombros delante aumenta en 31 mm (1.420 mm) y a la altura de los codos en 22 mm (1.469 mm), mientras que el ancho a la altura de los hombros detrás aumenta en 30 mm y a la altura de los codos en 20 mm.

Las versiones básica 'Trendline' y media 'Comfortline' del nuevo Golf pueden ser equipadas opcionalmente con un respaldo del asiento del acompañante completamente abatible hacia adelante. Además, en general, el respaldo de la banqueta trasera del nuevo Golf puede abatirse en una proporción de 60:40. Con el respaldo de la banqueta trasera abatido queda a disposición un suelo del maletero liso de 1.558 mm; la longitud máxima de carga del maletero con el respaldo del acompañante abatido es de 2.412 mm. A partir de la versión 'Comfortline', el Golf dispone de una escotilla de paso en el centro del respaldo de la banqueta trasera.

El logrado concepto de espacio del nuevo Golf ofrece muchas otras ventajas, por ejemplo: el volumen de carga del maletero aumenta en 30 litros a 380 litros y el suelo del maletero modular puede ser rebajado en hasta 100 mm. Perfección en cada detalle: el borde de carga del maletero ofrece una altura de sólo 665 mm (- 17 mm) – el mejor valor del segmento clave. El ancho máximo del maletero aumenta en 228 mm a 1.272 mm. Al mismo tiempo, aumenta también el ancho de la boca del maletero del Volkswagen en 47 mm a 1.023 mm.

Diseño y manejo – intuitivo y de gran calidad

El 'puesto de mando' del conductor se caracteriza por ser claramente más espacioso y ofrecer una ergonomía nuevamente perfeccionada. Especialmente los conductores de gran estatura agradecerán la posición del asiento que ha sido desplazada hacia atrás en 20 mm; al mismo tiempo se ha adaptado, como es natural, el área de ajuste de la dirección. Gracias a la Plataforma Modular Transversal también se han optimizado las distancias entre los pedales; el espacio entre el acelerador y el pedal del freno, por ejemplo, ha aumentado en 16 mm. Otras ventajas ergonómicas: en comparación con el modelo

anterior, Volkswagen eleva la posición de la palanca de cambios en 20 mm; gracias a esto, el pomo de la palanca de cambios queda más al alcance de la mano.

Tomasz Bachorski, Responsable del Diseño interior comenta: “Todos los elementos del interior han sido nuevamente desarrollados y rediseñados. Uno de los detalles más llamativos es la ancha consola central, orientada hacia el conductor, que más bien se asemeja a las consolas de la gama alta que a las de los compactos. La alta atemporalidad y la funcionalidad jamás se han concretado de forma tan elegante. La gran pantalla táctil de infoentretenimiento de cinco a ocho pulgadas con las teclas del menú principal y los mandos giratorios se encuentra situada en el centro de la consola central por debajo de las luces de emergencia. Todos los sistemas de infoentretenimiento son de nuevo desarrollo y diseño. Por primera vez, Volkswagen equipa el Golf con una generación de pantallas táctiles con sensor de proximidad y una función que reacciona al movimiento de barrido los dedos y al zoom de forma similar a un Smartphone. El diseño gráfico del interface se corresponde con la nueva era del manejo intuitivo.

Debajo del módulo de infoentretenimiento se encuentran situados los controles de mando del climatizador de forma claramente estructurada. A continuación, sigue el área inferior de la consola central que discurre en línea hasta llegar al gran reposabrazos central. El harmónico diseño produce al conductor la sensación de estar sentado al volante de un modelo de gama alta. A la derecha del conductor se encuentran situadas las teclas de manejo del nuevo freno de estacionamiento electrónico y la función Auto-Hold. Delante se ubica una bandeja portaobjetos en la que se han integrado los interfaces multimedia (AUX-IN, USB y, opcionalmente, Apple). Además, la bandeja es tan amplia que incluso puede depositarse en ella un Smartphone.

Detrás del reposabrazos central se esconde un gran compartimento portaobjetos cuya longitud puede ser ajustada en 100 mm y su altura en cinco niveles. Este compartimento ofrece muchas ventajas más:

por primera vez en un Volkswagen se ofrecerá un conector para la antena exterior. El teléfono móvil se coloca en un soporte universal situado en el compartimento, donde, a través de un compensador inductivo, establece una conexión con la antena exterior. Este tipo de conexión ofrece las mismas ventajas que un dispositivo de teléfono fijo:

- Mejor calidad de recepción / refuerzo de la señal a través de la antena exterior.
- Menor descarga de la batería del teléfono móvil, ya que, gracias a la antena exterior, el móvil sólo envía y recibe con un gasto mínimo de energía.
- Radiación mínima en el interior del vehículo.

Tomasz Bachorski añade: Algunos de los detalles más llamativos del interior, adicionalmente a la consola central, es el panel de instrumentos revestido con elegantes materiales plásticos hápticos y situado en el área superior del cuadro de instrumentos. El panel de instrumentos está dividido por una moldura que recorre todo el ancho interior hasta llegar al parabrisas. Los extremos derecho e izquierdo del panel de instrumentos se unen de forma homogénea con los antepechos de las ventanas”. El área inferior del panel de instrumentos y el segmento inferior de los revestimientos de las puertas pueden ser adquiridos en color de contraste. Uno de los elegantes detalles del nuevo Golf son los elementos decorativos de los revestimientos de las puertas que pueden ser equipados con una banda luminosa que forma parte de la iluminación ambiente que ofrece de serie la versión ‘Highline’. Las teclas de manejo del elevalunas eléctrico se sitúan en los reposabrazos de forma ergonómica y de fácil acceso; delante del abrepuertas del conductor se encuentra situado un regulador para el ajuste eléctrico de los retrovisores. Los revestimientos de las puertas integran dos líneas arqueadas que se cruzan y dividen de forma lógica las áreas funcionales de los revestimientos de las puertas: reposabrazos, tiradores de las puertas, bandeja portaobjetos y altavoces. Algunos elementos de la iluminación ambiental ofrecen una orientación

óptima y un elegante atractivo de noche. Tomasz Bachorski comenta: “La nueva iluminación de las teclas y de los elementos de manejo en color blanco subrayan la sensación de la gama alta”.

Confort de asiento – ergonomía como en la gama alta

Los asientos del Golf ofrecen un nivel de confort revolucionario. Tanto delante, como detrás, las cinco plazas han sido nuevamente realineadas. Los asientos del nuevo Golf ofrecen excelentes características: perfecta adaptación a los contornos del cuerpo, sujeción óptima durante la conducción dinámica y gran confort en los largos trayectos. Gracias a la adaptación del diseño de los contornos de espuma al cuerpo humano y a unas propiedades elásticas de resorte y de amortiguación optimizadas, ha sido posible realizar las características mencionadas anteriormente. Las dos versiones superiores 'Comfortline' y 'Highline' equipan de serie un ajuste lumbar de dos niveles para el conductor y el acompañante. El asiento del conductor opcional puede ajustarse eléctricamente de forma individual a través de 12 niveles.

El nuevo asiento ergoActive, equipado por primera vez en el Golf, se ofrece con una función de ajuste ampliada para el conductor. Una novedad en la gama es, adicionalmente al ajuste tradicional de la altura y la calefacción del asiento, el ajuste de la profundidad y de la inclinación del asiento, así como el ajuste lumbar de cuatro niveles con función de masaje. Además, los asientos del nuevo Golf ofrecen excelentes propiedades ergonómicas en el segmento habiendo obtenido ya el sello de calidad alemán AGR (Aktion Gesunder Rücken / Campaña por una espalda sana).

Equipamiento de serie – mucho más amplio

Equipamiento más amplio a un precio básico idéntico al del modelo anterior

Freno anti colisiones múltiples, pantalla táctil, 'XDS,' climatizador y 'ESP' de serie
Golf Highline con faros xenón y asientos deportivos 'Alcantara'

Wolfsburg / Berlín, septiembre de 2012. En comparación con el modelo anterior, el nuevo Golf, que se ofrecerá con tres líneas de equipamiento 'Trendline' (versión básica), 'Comfortline' (versión media) y 'Highline' (versión superior), ha mejorado en todos los ámbitos. Al mismo tiempo, y esto se debe, entre otras cosas, al efecto de sinergias logrado a través de la Plataforma Modular Transversal, el acceso al mundo del Golf no es más caro, sino todo lo contrario. Ejemplo en Alemania: el nuevo Golf 1.2 TSI Trendline de 63 kW / 85 CV sólo cuesta 16.975 euros; este es el precio exacto de la versión básica del modelo anterior de 59 kW / 80 CV (Golf 1.4 MPI). En comparación con el Golf 1.2 TSI de 63 kW / 85 CV del modelo anterior, motorizado correspondientemente, el nuevo Golf es incluso 455 euros más barato. Teniendo en cuenta la ampliación del equipamiento de serie del nuevo Golf en detalles como una pantalla táctil de 5 pulgadas, el freno anti colisiones múltiple, el sistema 'XDS' y el sistema Start/Stop, la ventaja económica que ofrece el nuevo Golf es incluso mayor.

Golf Trendline

En general, todos los Golf de la séptima generación vendidos en el mundo entero equipan, entre otros detalles, siete airbags y el Control Electrónico de Estabilidad 'ESP'. Algunos de los detalles del equipamiento ampliado del Golf Trendline, en comparación con la generación anterior son: una pantalla táctil TFT de 5 pulgadas, el protector de repostaje erróneo (para diésel), la cubierta del maletero (que puede ser recogida), el sistema ECO-HMI (representación del consumo de combustible e indicaciones en la pantalla multifunción

(MFA en los instrumentos), el freno anti colisiones múltiples, el freno de estacionamiento electrónico con función Auto-Hold, el Diferencial Electrónico de Deslizamiento Limitado 'XDS', el indicador de la presión de los neumáticos Plus (RKA), el modo de recuperación de la energía de frenado, el sistema Start/Stop y un suelo del maletero modular.

También de serie (extracto): luz de conducción diurna, neumáticos de 195 (15 pulgadas), difusor en la zaga, lunetas termorretractarias verdes, climatizador, guantera cerrable, biseles cromados de las entradas de aire del interior, asistente de entrada Easy Entry (versión de dos puertas), consola central con bandeja portaobjetos, respaldo trasero abatible de forma asimétrica, retrovisores exteriores eléctricos, indicador de la temperatura exterior, elevalunas eléctricos, limpiaparabrisas trasero con regulador del intervalo de barrido, servodirección electromecánica, columna de dirección con ajuste de altura y profundidad, asiento del conductor regulable en altura, filtro antipolen y antipolvo, cierre centralizado con mando a distancia, tensor y ajuste de la altura de los cinturones de seguridad delante, frenos de disco en todas las ruedas, reposacabezas de protección activa.

Golf Comfortline

En comparación con la versión media de equipamiento de la versión anterior, la versión 'Comfortline' del nuevo Golf ofrece adicionalmente el piloto de aparcamiento 'ParkPilot' delante y detrás, un tablero de instrumentos de gran calidad, cajones portaobjetos debajo de los asientos delanteros, el nuevo sistema de radio 'Composition Touch', inclusive la ranura para tarjetas SD, y el sistema detector de fatiga.

También de serie (extracto y detalles adicionales a la versión 'Trendline'): llantas de aleación ligera de 16 pulgadas, asientos confort tapizados con tela individual y apoyo lumbar delante, escotilla de paso y reposabrazos central en la banqueta trasera,

interruptor giratorio de la luz e interruptores de ajuste de los retrovisores con aspecto cromado, bolsillos portaobjetos en los respaldos de los asientos delanteros, compartimento portaobjetos con tapa de cierre en el techo interior, enchufe de 12 V adicional en el maletero, espejo de cortesía iluminado, piloto de aparcamiento 'ParkPilot' delante y detrás, alfombrillas de tela, volante y pomo de la palanca de cambios de cuero.

Golf Highline

En comparación con la versión 'Highline' del Golf VI, la versión superior del nuevo Golf ofrece adicionalmente una nueva iluminación ambiental y un bisel cromado del emblema 'VW' situado en la parrilla. Algunos de los detalles adicionales al equipamiento del Golf Comfortline son (extracto): llantas de alineación ligera individuales de 17 pulgadas, faros antiniebla con luces de giro y biseles cromados, faros traseros de color rojo oscuro, asientos deportivos delante (banda central en Alcantara, cara interna de los asientos de tela), aplicaciones cromadas en los elevavinas eléctricos, luces de lectura LED delante y detrás, climatizador automático, volante multifunción, eyectores limpiaparabrisas calefactables, asientos delanteros calefactables y faros xenón con sistema de limpieza de faros.