

Salón Mundial del Automóvil, París 2012

Novedades Volkswagen

Indicaciones:

Esta información de prensa y las fotografías correspondientes las novedades automovilísticas de la marca Volkswagen AG está disponible en internet en la dirección:
www.volkswagen-media-services.com. Nombre de usuario: parisnews; 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 de CO₂ indicadas para los nuevos modelos de Volkswagen son valores de pronóstico. Actualización de septiembre de 2012.

Contenido

Aspectos principales

En concreto

El nuevo Golf en París Página 03

Estreno mundial I:

Nuevo Golf BlueMotion – primeros datos Página 08

Estreno mundial II:

Nuevo Golf GTI – primeros datos Página 12

Estreno del Salón:

Nuevo Golf – séptima generación Página 19

– Diseño Página 24

– Historia Página 29

– Construcción ligera Página 35

– Motores Página 39

– Innovaciones Página 42

– Sistemas de infoentretenimiento Página 48

– Interior Página 53

– Equipamiento de serie Página 58

Volkswagen Accesorios Originales:

Bajo el signo del Golf – accesorios y equipamientos Página 61

Estreno doble en París

Volkswagen presenta los nuevos modelos Golf BlueMotion y Golf GTI

Estreno mundial I: Golf BlueMotion – 3,2 l/100 km, el mejor valor del segmento

Estreno mundial II: Golf GTI – por primera vez con dos potencias: 220 y 230 CV

Estreno del Salón: nuevo Golf – por primera vez en un Salón del Automóvil

Extras del Golf: Volkswagen Accesorios ofrece un programa de personalización

- **Wolfsburg / París, septiembre de 2012.** Volkswagen estrena el nuevo Golf en el Salón Mundial del Automóvil de París. El mayor fabricante de automóviles de Europa presenta mundialmente, por primera vez en un Salón del Automóvil, la séptima generación de la gama Golf que llegará a los concesionarios europeos a partir del otoño y, después, paulatinamente a todos los demás continentes. Además Volkswagen presenta en la capital francesa otros dos estrenos mundiales: el nuevo Golf BlueMotion y el nuevo Golf GTI. El Golf BlueMotion (81 kW / 110 CV) establece referentes en el segmento con un tasas de consumo y de emisiones de CO₂ de 3,2 l/100 km y 85 g/km respectivamente. El nuevo Golf GTI demuestra lo ahorrador que puede llegar a ser un deportivo ofreciendo una tasa de consumo de sólo 6,0 l/100km (CO₂: 140 g/km). El consumo medio del Golf GTI de 162 kW / 220 CV, cuya potencia puede aumentarse por primera vez desde fábrica mediante el paquete ‘Performance’ a 169 kW / 230 CV, pudo ser reducido en 1,3 litros en comparación con el modelo anterior de 155 kW / 210 CV (18%).

Innovador – hasta 100 kg menos de peso que el modelo anterior

- El Prof. Dr. Martin Winterkorn, Presidente Ejecutivo del Consejo de Dirección del Grupo Volkswagen, comenta:

“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”. 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, incluso siendo más seguro, confortable, espacioso y ligero que el modelo anterior (hasta 100 kg). Además, con el nuevo motor de gasolina de 140 CV con Sistema de Desactivación 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”. 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. A su vez, 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.

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 represente el retroceso en otras. También en este terreno, Volkswagen demuestra que el Golf, ahora más que nunca, es sinónimo de democratización del avance tecnológico 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) y ofrece nuevos modernos sistemas de seguridad como el freno Anti- Colisiones múltiples (de serie), el sistema de protección

proactiva para los ocupantes (PreCrash), el Sistema de Control de Velocidad de Crucero Adaptativo ‘ACC’ con ‘Front Assist’ y el asistente de frenada de emergencia automática “Emergency City Break”. Además, equipa también una nueva dirección asistida progresiva y una nueva suspensión, selección de diferentes perfiles de conducción (Sport, Eco, Comfort, Normal) con pantalla táctil de serie para todos los modelos, un mundo completamente nuevo de sistemas de infoentretenimiento y unas pantallas táctiles que reaccionan a los movimientos de la mano a través de un sensor de proximidad para las versiones superiores.

Golf BlueMotion – el Golf más ahorrador de todos los tiempos

- Volkswagen estrena mundialmente en París uno de los automóviles más ahorradores del mundo: el nuevo Golf BlueMotion. El Golf BlueMotion, propulsado por un TDI de 1,6 litros de nuevo diseño (turbodiésel), sólo consume 3,2 l/100km; este valor se corresponde con unas tasas de emisiones de CO₂ de sólo 85 g/km. El rápido y potente Golf BlueMotion de 81 kW / 110 CV, con una velocidad máxima de 202 km/h*, es un polivalente automóvil de cinco plazas capaz de transportar de forma cómoda y segura a toda una familia durante todo el año. El Golf BlueMotion de la tercera generación llegará a los concesionarios en verano de 2013.
- **Ahorro continuo.** La primera generación del Golf BlueMotion debutó hace cinco años en el Salón Internacional del Automóvil de Ginebra llegando al mercado a finales de 2007. Por aquel entonces, el Golf BlueMotion se convirtió en un referente de sostenibilidad con un consumo de 4,5 l/100 km y tasas de emisiones de CO₂ de 119 g/km. En el año 2009, Volkswagen presentó también la segunda generación del Golf BlueMotion, como prototipo, con tasas de consumo y emisiones de CO₂ de 3,8 l/100 km y 99 g/km respectivamente. La reducción del consumo de la tercera generación del Golf BlueMotion en 0,6 litros (15%) y de la

tasa de emisiones de CO₂ a 14 g/km es el reflejo del avance técnico continuo. La autonomía teórica del nuevo Golf con un depósito de 50 litros y un consumo de 3,2 l/100 km es de sorprendentes 1.562 kilómetros.

Golf GTI – dos etapas de potencia y dirección asistida progresiva

- Hace cuatro años debutó en París, aún como prototipo, la sexta generación del “*Bestseller*”. Ahora, en otoño de 2012, Volkswagen estrena mundialmente a orillas del Sena la séptima generación del Golf GTI en el Salón Mundial del Automóvil de París. Con ello, Volkswagen abre otra ventana al futuro próximo de la gama automovilística de más éxito en Europa. El nuevo Golf GTI llegará a los concesionarios en primavera de 2013.
- **220 y 230 CV de potencia.** El Golf GTI equipa un motor perfeccionado de la serie EA888, un turbo de gasolina de 2 litros e inyección directa de 162 kW / 220 CV de potencia. Novedad: por primera vez en la historia del icono deportivo, el Golf GTI podrá ser equipado opcionalmente desde fábrica con el denominado paquete ‘Performance’ que aumenta la potencia máxima del modelo a 169 kW / 230 CV. Ambas variantes GTI equipan un sistema Start/Stop de serie, un cambio manual de 6 velocidades, cumplen la norma europea sobre emisiones Euro 6, que entrará en vigor en el año 2014, y ofrecen unas tasas de consumo DIN y de emisiones de CO₂ de 6,0 l/100 km y 140 g/km respectivamente. Opcionalmente, ambos motores pueden combinarse con el cambio automático ‘DSG’. La alta agilidad del Golf GTI pudo ser mejorada aún más en el nuevo modelo. Y esto se traduce en dos etapas de potencia:
- **GTI de serie:** la nueva versión de serie de 220 CV es 10 CV más potente que la versión anterior. Al mismo tiempo aumenta el par de motor en 70 Nm hasta 350 Nm. Con ello,

* = Valor de pronóstico

el nuevo Golf GTI alcanza el nivel del Golf R actual que, sin embargo, equipa motores TSI de otra generación. Equipado con este motor, el Golf GTI entra en escena ofreciendo un dinamismo muy convincente: el Golf GTI acelera de 80 a 120 km/h en la cuarta marcha en sólo 5,0 segundos y en 6,0 segundos en quinta. Otros interesantes datos GTI: el nuevo modelo acelera de 0 a 100 km/h en 6,6 segundos alcanzando una velocidad máxima de 246 km/h.

- **GTI Performance:** seleccionando el paquete ‘Performance’ para el nuevo Golf GTI se activa la segunda etapa de potencia que ofrece un aumento de 10 CV, mientras que el par máximo permanece invariable. Estos 230 CV de potencia desarrollan una velocidad máxima de 250 km/h* y aceleran el Golf GTI de 0 a 100 km/h en sólo 6,5 segundos.
- **Nuevo diferencial de deslizamiento limitado delantero.** El paquete ‘Performance’ no sólo ofrece un aumento de la potencia, sino también diversas características de conducción adicionales: el Golf GTI equipa ahora frenos de 17 pulgadas (con el emblema ‘GTI’ integrado en las pinzas de freno) y el diferencial de deslizamiento limitado delantero (VAQ), ofrecido por primera vez en esta versión.
- **Nueva dirección asistida progresiva.** Todos los nuevos Golf GTI equipan de serie la nueva dirección asistida progresiva, gracias a la cual, se necesitan menos giros del volante para alcanzar los radios deseados. Parece simple, pero sin embargo, es verdaderamente revolucionario: 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 y las de estacionamiento. Gracias a la transmisión directa, el conductor notará un aumento de la dinámica de conducción sobretodo en carreteras secundarias viradas y durante las maniobras de giro.

* = Valor de pronóstico

Nuevo Golf BlueMotion – primeros datos

Estreno mundial del Golf más ahorrador de todos los tiempos

El nuevo Golf BlueMotion sólo consume 3,2 l/100 km

Volkswagen alcanza el mejor valor de CO₂ de 85 g/km con el Golf BlueMotion

El consumo disminuye en un 15% en comparación con el modelo anterior

Wolfsburg / París, septiembre de 2012. Volkswagen presenta en el Salón Mundial del automóvil de París uno de los automóviles más ahorradores del mundo: el nuevo Golf BlueMotion. El Golf BlueMotion, propulsado por un TDI de 1,6 litros de nuevo diseño (turbodiésel), sólo consume 3,2 l/100km; este valor se corresponde con unas tasas de emisiones de CO₂ de sólo 85 g/km. El rápido y potente Golf BlueMotion de 81 kW / 110 CV, con una velocidad máxima de 202 km/h*, es un polivalente automóvil de cinco plazas capaz de transportar de forma cómoda y segura a toda una familia durante todo el año. El Golf BlueMotion de la tercera generación llegará a los concesionarios en verano de 2013.

Reducción del consumo en un 15%

Ahorro continuo. La primera generación del Golf BlueMotion debutó hace cinco años en el Salón Internacional del Automóvil de Ginebra llegando al mercado a finales de 2007. Por aquel entonces, el Golf BlueMotion se convirtió en un referente de sostenibilidad con un consumo de 4,5 l/100 km y tasas de emisiones de CO₂ de 119 g/km. En el año 2009, Volkswagen presentó también la segunda generación del Golf BlueMotion, como prototipo, con tasas de consumo y emisiones de CO₂ de sólo 3,8 l/100 km y 99 g/km respectivamente. La versión de serie del Golf BlueMotion llegó a los concesionarios en octubre del mismo año. La reducción del consumo de la tercera generación del Golf BlueMotion en 0,6 litros (15%) y

* = Valor de pronóstico

de la tasa de emisiones de CO₂ en 14 g/km es el reflejo del avance técnico continuo. La autonomía teórica del nuevo Golf con un depósito de 50 litros y un consumo de 3,2 l/100 km es de unos sorprendentes 1.562 kilómetros. Con unas prestaciones de 15.000 kilómetros anuales de media, la mayoría de los conductores sólo necesitarán llenar el depósito del Volkswagen diez veces al año – basándonos en los precios actuales del carburante en Alemania (referencia: Asociación de la Industria del Petróleo, julio de 2012), los costes anuales serían de sólo 694 euros.

Reducción del peso, la resistencia aerodinámica y la fricción

Más ligero, estilizado y eficiente. Gracias a una innovadora construcción ligera (entre otros, reducción del peso del chasis en hasta 26 kg y de la construcción en hasta 37 kg) y a diversas medidas adoptadas, entre otras, para el motor, ha sido posible alcanzar el consumo más bajo de la historia del Golf. Algunas de estas medidas son: neumáticos de resistencia optimizada a la rodadura, una transmisión de marchas más larga (cambio manual de 5 velocidades), sistemas de serie para todas las nuevas versiones del Golf, el sistema Start/Stop y el sistema de recuperación de la energía de frenado, así como modificaciones aerodinámicas específicas.

Aerodinámica. En cuanto a la aerodinámica, la cara frontal del nuevo Golf disminuye en 0,03 m² y el coeficiente aerodinámico ($c_w \times A$) en casi un 10%. En comparación con otros modelos Golf, la aerodinámica de la versión BlueMotion pudo ser perfeccionada gracias a un chasis rebajado en 15 mm, un alerón de techo, elementos aerodinámicos laterales sobre la luneta trasera, una parrilla cerrada en el exterior, rejillas de las entradas de aire parcialmente cerradas, revestimientos especiales de los bajos, canales de refrigeración de los frenos optimizados y alerones en las columnas C. Sumando todos estos detalles, el Golf BlueMotion alcanza un coeficiente aerodinámico c_w de 0,27 que lo sitúa entre los mejores automóviles del segmento.

TDI – motor de una nueva generación. Volkswagen equipa el Golf BlueMotion con un turbodiésel de 1,6 litros e inyección directa de la nueva gama de motores EA288. El motor de cuatro cilindros y cuatro válvulas desarrolla un par máximo de 250 Nm a partir de 1.500 r.p.m. y lo mantiene disponible hasta 2.750 r.p.m. Gracias a diferentes medidas y tecnologías, como la reducción de la fricción interna, una innovadora gestión térmica con fase de calentamiento reducida, el reciclaje de gases de escape ‘ARG’, un sensor de presión de los cilindros, una bomba de aceite de dos tiempos, una bomba de agua conectable y un intercooler refrigerado por agua, instalado directamente en el tubo de admisión, se han reducido las tasas de consumo y emisiones. Volkswagen reduce aún más las emisiones empleando un catalizador de oxidación, un filtro de partículas diésel y un catalizador-acumulador de NOx.

BlueMotion en versión ‘Trendline’ y ‘Comfortline’

Hasta ahora, el Golf más ahorrador se ofrecía como modelo específico BlueMotion. Con el nuevo modelo se ofrecen también dos versiones de equipamiento: ‘Trendline’ y ‘Comfortline’. En cuanto al peso, la aerodinámica y la resistencia a la rodadura, el nuevo Golf BlueMotion se ofrece exclusivamente con ruedas de 15 y 16 pulgadas.

Golf BlueMotion 1.6 TDI Trendline. Como es típico para las siete generaciones del Golf, el modelo básico de la gama BlueMotion equipa también, entre otros detalles, siete airbags y el Sistema de Control de Estabilidad 'ESP'; además, también puede ser adquirido como modelo de dos o cuatro puertas. Otros de los detalles de serie del Golf BlueMotion 1.6 Trendline son: la pantalla táctil TFT de 5 pulgadas, un tubo de carga con protección contra repostaje erróneo, una cubierta del maletero, el sistema ECO-HMI (representaciones e indicaciones de consumo en la pantalla multifunción), el freno anti colisiones múltiples, el freno de estacionamiento electrónico con función ‘Auto-Hold’, el diferencial electrónico de deslizamiento

‘XDS’, el indicador de control de la presión de las ruedas y un suelo del maletero modular.

También de serie: luz de conducción diurna, lunetas antitérmicas verdes, climatizador, guantero con llave, biseles cromados de las entradas de aire del interior, asistente de entrada Easy Entry (versión de dos puertas), 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 y reposacabezas de protección activa.

Golf BlueMotion 1.6 TDI Comfortline. La versión ‘Comfortline’, ampliada una vez más, ofrece llantas de aleación ligera de 16 pulgadas, el piloto de aparcamiento ‘Park Pilot’ delante y detrás, un tablero de instrumentos de gran calidad, cajones portaobjetos debajo de los asientos delanteros, el nuevo sistema de radio ‘Composition Media’, inclusive la ranura para tarjetas SD, y el sistema detector de fatiga. Otros de los detalles ‘Comfortline’ son: asientos confort con apoyo lumbar delante, escotilla de paso y reposabrazos en la banqueta trasera, interruptores de la luz y ajuste de los retrovisores con biseles cromados, bolsillos portaobjetos en los respaldos de los asientos delanteros, un compartimento portaobjetos con tapa en el techo interior, un enchufe adicional de 12 V en el maletero, espejo de cortesía iluminado, alfombrillas textiles y pomo de la palanca de cambios y volante de cuero.

Estreno mundial de la séptima generación del Golf GTI

Novedad: el icono deportivo ofrece ahora dos etapas de potencia

El nuevo Golf GTI entrega 220 CV de serie y 230 CV con paquete 'Performance'

La deportiva dirección asistida progresiva debuta mundialmente en el Golf VII

Wolfsburg / París, septiembre de 2012. París se está convirtiendo en la ciudad del Golf GTI. Hace cuatro años debutó en París, aún como prototipo, la sexta generación del “*Bestseller*”. Ahora, en otoño de 2012, Volkswagen estrena mundialmente la séptima generación del Golf GTI en el Salón Mundial del Automóvil de París. Volkswagen abre otra ventana al futuro próximo de la gama automovilística de más éxito en Europa con este GTI, que se presenta también por primera vez mundialmente junto con el nuevo Golf BlueMotion. El nuevo Golf GTI llegará a los concesionarios en la primavera de 2013.

Un GTI, dos etapas de potencia.

220 y 230 CV de potencia. El nuevo Golf GTI equipa un motor perfeccionado de la serie EA888, un turbo de gasolina de 2 litros e inyección directa de 162 kW / 220 CV de potencia. Novedad: por primera vez en la historia del icono deportivo, el Golf GTI podrá ser equipado opcionalmente desde fábrica con el denominado paquete 'Performance' que aumenta la potencia máxima del modelo a 169 kW/230 CV. Ambas variantes GTI equipan un sistema Start/Stop de serie, un cambio manual de 6 velocidades, cumplen la norma europea sobre emisiones Euro 6, que entrará en vigor en el año 2014, y ofrecen unas tasas de consumo DIN y de emisiones de CO₂ de 6,0 l/100 km y 140 g/km respectivamente. Gracias a ello, el consumo medio del nuevo Golf GTI, en comparación con el del modelo anterior (155 kW / 210 CV), pudo reducirse en 1,3 litros (18%). Opcionalmente, ambos motores pueden combinarse con el cambio

automático ‘DSG’. La gran agilidad del Golf GTI ha sido mejorada aún más en el nuevo modelo. Y esto se traduce en dos etapas de potencia:

Etapas 1 – el GTI de serie: la nueva versión de serie de 220 CV es 10 CV más potente que la versión anterior. Al mismo tiempo aumenta el par de motor en 70 Nm hasta 350 Nm. Con ello, el nuevo Golf GTI alcanza el nivel del Golf R actual que, sin embargo, equipa motores TSI de otra generación. Equipado con este motor, el Golf GTI entra en escena ofreciendo un dinamismo muy convincente: el Golf GTI acelera de 80 a 120 km/h en la cuarta marcha en sólo 5,0 segundos y en 6,0 segundos en la quinta. Otros de los datos GTI que no deben faltar: el nuevo modelo acelera de 0 a 100 km/h en 6,6 segundos alcanzando una velocidad máxima de 246 km/h.

Etapas 2 – el GTI Performance: seleccionando el paquete ‘Performance’ para el nuevo Golf GTI se activa la segunda etapa de potencia que ofrece un aumento de 10 CV, mientras que el par máximo permanece invariable. Estos 230 CV de potencia desarrollan una velocidad máxima de 250 km/h* y aceleran el Golf GTI de 0 a 100 km/h en sólo 6,5 segundos.

Nuevo diferencial delantero y dirección asistida progresiva

El paquete ‘Performance’ no sólo incluye un aumento de la potencia, sino que también mejora las características de conducción: el Golf GTI equipa ahora frenos de 17 pulgadas (con el emblema ‘GTI’ integrado en las pinzas de freno), en lugar de los frenos de 16 pulgadas del modelo anterior, y el diferencial de deslizamiento limitado delantero (VAQ) ofrecido por primera vez en esta versión.

Diferencial de deslizamiento limitado delantero. El diferencial electrónico mejora la seguridad activa y la dinámica de conducción, ya que casi evita el subviraje producido por la fuerte tracción delantera, precisa la respuesta de conducción y ejerce un efecto estabilizador sobre el sobreviraje que se produce ante los cambios de carga. El ‘VAQ’ aumenta la fuerza de propulsión en la rueda exterior de la curva, lo que permite alcanzar velocidades óptimas en curvas.

* = Valor de pronóstico

Al mismo tiempo, también mejora la tracción de arranque sobre suelos sueltos y mojados, así como en situaciones de giro.

Dirección asistida progresiva. La nueva dirección asistida progresiva debuta mundialmente en el Golf GTI y se equipa de serie en las dos etapas de potencia. Gracias a este sistema de dirección, el conductor necesita girar menos el volante para alcanzar los radios deseados. Parece simple, pero, sin embargo, es verdaderamente revolucionario: 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 y las de estacionamiento. Gracias a la transmisión directa, el conductor notará un aumento de la dinámica de conducción sobretodo en carreteras secundarias muy viradas y durante las maniobras de giro.

La diferencia técnica fundamental entre la dirección asistida progresiva y las direcciones convencionales es un engranaje variable de la cremallera de dirección y del piñón y 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 proporcionar una respuesta adecuada tanto para conducción deportiva como cotidiana. Las demás versiones del Golf podrán equipar la dirección asistida progresiva opcionalmente.

Exterior – equipamiento y diseño

Insignias GTI. Como todas las seis generaciones del Golf GTI, la séptima generación también se diferencia de las demás versiones de la gama por numerosos detalles de equipamiento adicionales y las clásicas insignias GTI. El exterior se caracteriza por detalles como las pinzas de freno de color rojo, la típica estructura de malla de nido de abeja de las rejillas de las entradas de aire, faros traseros oscurecidos, la iluminación LED de la matrícula y tubos de escape cromados a la derecha y a la izquierda con un diámetro de 80 mm. Características típicas del Golf GTI desde sus comienzos: el color rojo de la carrocería de serie (“Rojo Tornado”) y “Negro”, así como la pintura opcional blanca (“Blanco Puro” como color especial). Volkswagen también ha perfeccionado las llantas GTI clásicas “Denver”, “Detroit” y “Glendale” – los rasgos típicos de las llantas del modelo anterior fluyen en el diseño de las nuevas llantas de aleación ligera pulidas de 17 pulgadas del tipo “Brooklyn” que no sólo parecen más ligeras, sino que realmente lo son. Las llantas equipan neumáticos de 225/45. El GTI podrá ser equipado también opcionalmente con llantas de 18 pulgadas.

Diseño GTI. El diseño exterior del nuevo Golf es notablemente más dinámico que el del modelo anterior. El objetivo de los diseñadores era acentuar aún más el carácter deportivo del nuevo Golf GTI, y por esta razón es más bajo y ancho, lo que le confiere un aspecto desafiante. En esta línea, el Departamento de Diseño de Volkswagen ha creado numerosos detalles individuales para el nuevo Golf GTI y los ha integrado en el concepto visual global. Cabe recalcar que los

elementos de diseño específicos GTI no son soluciones “forzadas”, sino que se fusionan a la perfección con el automóvil. El GTI se concibió paralelamente al Golf estándar pudiéndose armonizar perfectamente los rasgos diferenciales de ambos modelos.

El rasgo característico del frontal, equipado con faros antiniebla LED especialmente diseñados para el GTI, es un llamativo elemento GTI que ha sido reinterpretado completamente: el perfil rojo que, en el pasado enmarcaba la parrilla rectangular de la primera generación del Golf completamente. La sexta generación del Golf integraba dos perfiles rojos que bordeaban el lado superior y el inferior de la parrilla. En la séptima generación, el perfil rojo delimita la parrilla en el borde inferior extendiéndose por primera vez hasta las carcasas de los faros bi-xenón. De este modo, el perfil rojo atraviesa completamente la cara lateral del frontal.

En el área inferior del parachoques, por debajo de la banda transversal del color de la carrocería, se integra la entrada de aire negra (con rejilla de malla de nido de abeja) que ahora ya no queda enmarcada por un área de color negro, sino por superficies pintadas en el color de la carrocería. De este modo, se acentúa aún más la entrada de aire; al mismo tiempo, se perfilan de forma más destacada en el frontal las tres láminas aerodinámicas laterales de color negro situadas respectivamente por debajo de los faros. Otro de los detalles que se integra en el diseño de precisos contornos es el Splitter (borde inferior del alerón frontal) conocido del deporte del motor. Las estribas y el difusor de la parte trasera son de color negro. Estos elementos, casi circundantes, le confieren al Golf, equipado con un chasis deportivo GTI (carrocería rebajada en 15 mm), un aspecto aún más sólido sobre la carretera.

Otro ejemplo de la integración armónica de los elementos específicos GTI es el nuevo alerón de techo, de mayor tamaño que el de sus homólogos Golf con motores de menor potencia, integrado de forma plana en el portón trasero y en la carrocería. Adicionalmente a las insignias GTI, situadas en el frontal y en la parte trasera, el deportivo Volkswagen integra, por primera vez, distintivos de color

rojo con la tipografía ‘GTI’ conocida desde hace décadas en los guardabarros frontales a la altura de la línea de carácter.

Interior – equipamiento y óptica

Insignias GTI en el interior. El primer GTI ya equipaba la legendaria tapicería con dibujo de cuadros. La tela denominada “Nyco” del Golf GTI VI ha sido rediseñada con el cambio de generación GTI, y ahora se llama “Clark”. El dibujo de cuadros permanece, como es natural. Los asientos deportivos (delante con cajones portaobjetos debajo) ofrecen unas características ergonómicas especialmente buenas. Se toma asiento detrás del volante, se ajusta la inclinación del respaldo y la distancia al volante, se pone el cinturón de seguridad y ya está. Además, los asientos delanteros pueden ser ajustados en altura de serie y han sido equipados también con un ajuste lumbar manual. Las costuras de adorno de los asientos y del revestimiento del pomo de la palanca de cambios representan un deportivo detalle de contraste; el techo interior del GTI, como siempre de color negro, subraya el carácter deportivo del interior.

Equipamiento GTI. Adicionalmente a los detalles de serie como el climatizador, el sistema detector de fatiga y el sistema de radio “Composition Media” (entre otros, con ranura para tarjetas y CDs, interfaz AUX-IN e interfaz para tarjetas SD), existen otros detalles especiales GTI que ennoblecen el interior: los elementos típicos del Golf GTI son, el volante deportivo y el pomo de la palanca de cambios. El pomo de la palanca de cambios, en forma de pelota de golf, y el volante de cuero de nuevo diseño rinden homenaje al primer Golf GTI. El deportivo volante más plano hacia abajo con sus tres radios metálicos y sus embellecedores de color negro brillante es ligero, especialmente manejable, integra teclas multifunción de serie en los dos radios transversales y en el centro, y, al contrario que todos los demás volantes del Golf, dispone también de un protector antichoque redondo similar al del primer Golf GTI.

El cuadro de mandos GTI ofrece excelentes detalles como una pantalla a color y una gráfica de los instrumentos que recuerda

intencionadamente a los cronógrafos de gama alta. El diseño GTI del interior se completa con luz ambiental roja, molduras decorativas especiales y paneles (molduras decorativas en las puertas, delante con iluminación ambiental), pedales y apoyo del pie (a la izquierda) de acero pulido y perfiles de los revestimientos de las puertas con aplicaciones de acero fino con iluminación ambiental integrada.

Nuevo Golf – séptima generación

El Golf de tres litros

El consumo mínimo de 3,2 l/100 km establece referentes en el segmento

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

Mayor dinamismo y precisión para el Golf de la séptima generación

Wolfsburg / París, 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. “Con la séptima generación del Golf, pretendemos continuar esta historia de éxitos. El gran potencial que encierra este Volkswagen lo demuestra el hecho de que hayamos conseguido reducir aún más el peso con este modelo: a pesar de ser más seguro, confortable, espacioso y ligero que el modelo anterior (hasta 100 kg), así como equipar un nuevo motor de gasolina de 140 CV con Sistema de Desactivación 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”.

Económico – el nuevo Golf es mejor en todo

3,8 l/100 km. Tasas de consumo 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

Un 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 represente 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 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 Adaptable ‘ACC’ con ‘Front Assist’ y el asistente de frenada de emergencia automática en ciudad; una nueva dirección asistida progresiva y una nueva suspensión de las ruedas; 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 del mundo. Walter de Silva, Responsable de Diseño del Grupo Volkswagen, 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, añade: “Algunos de los rasgos característicos inconfundibles del Golf son las típicas columnas C, la larga línea del techo y la típica línea 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 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”.

Una de las columnas C más conocidas del mundo. Klaus Bischoff añade: “La silueta se caracteriza también por otros dos elementos típicos del modelo Golf: las columnas C y la línea del techo. Observando el lateral del nuevo modelo llama la atención la concisa columna 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, esta columna 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 las columnas A. Las aristas laterales, los retrovisores exteriores, integrados como si fueran alas, y las concisas columnas C le confieren al nuevo modelo un aspecto muy musculoso, deportivo y soberbio”.

El frontal es indiscutiblemente un típico Golf y un típico Volkswagen. 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 las columnas 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, si no existieran también ventajas concretas. En el caso del nuevo Golf, una de estas ventajas es el borde de carga rebajado 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 las primeras compras en el supermercado con su nuevo Golf.

Característico para todo un segmento automovilístico

El diseño exterior del Golf es uno de los 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 / París, septiembre de 2012. Hoy en día no llegan a una docena los automóviles que, al igual que el Golf, hayan sido precisados, perfeccionados y desarrollados durante décadas alcanzando un valor imperecedero. Los diseñadores de Volkswagen han ido precisando, a través del tiempo, los rasgos característicos del Golf, como las típicas columnas 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, las típicas columnas 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 y nueva al mismo tiempo; 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 de tanto éxito en todo el mundo.

Proporciones superiores. “El lenguaje de formas”, comenta el 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. 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: las columnas C y la línea del techo. Las columnas 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 desde cuando 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 en el observador 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 las columnas 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 curvadas 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 las columnas 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 las columnas 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 las columnas 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.

Seis generaciones del Golf que hicieron historia

Más de 29 millones de unidades vendidas de los antecesores del 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 / París, 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 a 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 del 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”.

Lo cierto es que fue el Golf el que introdujo el catalizador regulado (1984), el sistema antibloqueo (ABS, 1986) y la servodirección en la gama Volkswagen 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 anticolisión gracias a los grandes avances realizados en el ámbito de la construcción de carrocerías. Retrospectivamente se

puede decir que, con este Golf, Volkswagen democratizó prácticamente 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 de la gama. Indudablemente, esto se debe a que la enorme claridad que ofrece y el conciso diseño de las columnas 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 realizó un estándar de calidad completamente nuevo convirtiéndose en el primer fabricante que rebasaba los límites de la gama. Al mismo tiempo, se siguió democratizando el ámbito de la seguridad

con el debut del sistema 'ESC' (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 'ESC' 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 a bordo.

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 turbodiesel (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!

Innovadora construcción ligera

Hasta 100 kg menos de peso reducen claramente el 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 / París, 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 el concepto de la construcción ligera de forma tan estricta como Volkswagen para conseguir ahorrar cada gramo de peso. Las razones son evidentes: los intensos trabajos de investigación y desarrollo suponen altos costes.

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 de gasolina y de diésel de nuevo diseño

Nuevo 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 / París, 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 pudieron reducirse en hasta un 23%.

Selección de perfiles de conducción. Volkswagen ofrece, por primera vez, selección de perfiles de conducción para el Golf; se trata de un instrumento mediante el cual los conductores pueden modificar parámetros del vehículo para adaptarlos a su estilo de conducción de la forma más 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 desactivación 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, a su vez, 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, sin embargo, 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 k/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.

Nuevos asistentes de conducción para mayor seguridad

El Golf es el primer Volkswagen con freno anti colisiones múltiples dde serie

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

El nuevo Golf debuta con dirección asistida progresiva y el sistema Pre Crash

Wolfsburg / París, septiembre de 2012. El nuevo Golf es el primer compacto que, a pesar de haber 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 solamente utilizado exclusivamente en todo el mundo por el Grupo Volkswagen y por primera vez de serie para el segmento de los compactos, un sistema proactivo de protección de ocupantes Pre Crahs, el Diferencial Electrónico de Deslizamiento Limitado ‘XDS’ (introducido con el Golf GTI), el Sistema de Control de Velocidad de Crucero Adaptable ‘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 ‘Dynamic 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 aprovisionamiento 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 gran innovación en el ámbito de la seguridad. Según algunos estudios de investigación de accidentes automovilísticos, aproximadamente una cuarta parte de todos 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 colisión múltiple está limitada a un valor máximo de 0,6m/s a través de la unidad de control del ‘ESC’. 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 colisión múltiple puede ser “vencido” 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 Proactivo de Ocupantes (PreCrash). Este sistema 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 Proactivo de Ocupantes 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 Proactivo de Ocupantes 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 'ESC', 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.

Adaptative Cruise Control. Hasta ahora, el Control de Velocidad de Crucero Adaptable '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. 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 de doble embrague).

Dependiendo de la situación, el Sistema de Velocidad de Crucero Adaptativo (ACC) 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 suficientemente, 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 bajo 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 preacondicionamiento 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 evalúa 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 realizar 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 evalúa que pudieran ser molestados otros conductores. Esta función se realiza mediante un filtro giratorio adicional situado entre el reflector con quemador 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.

Nuevo Golf – Sistemas de infoentretenimiento

Sistemas de infoentretenimiento completamente rediseñados

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 / París, 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 Mediática 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) y una ranura para tarjetas SD.

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. Este es, por ejemplo el sistema de serie que equipará la versión Trendline en España.

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. Este sistema se ofrecerá de serie a partir de Comfortline en España.

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; de los cuales 10GB están libres para que el usuario pueda grabar lo que quiera, 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, más adelante el sistema ‘Discover Pro’ podrá actuar como WLAN Hotspot (acceso a internet) para aparatos móviles con WLAN (Smartphone o Tablet).

El interior del Golf sobrepasa los límites de la gama

El nuevo Golf es mucho más espacioso y confortable

El diseño interior apuesta por la claridad, la elegancia y la calidad

Primer Volkswagen con interfaz de antenas inductivo para Smartphones

Wolfsburg / París, 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-colisión perfeccionada y un concepto de espacio optimizado. La carrocería reduce su altura en 28 mm (1.452 mm), y sin embargo 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 MQB 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 armónico 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.

En el 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 (mini USB) 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 de la maneta de la puerta 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).

Nuevo Golf – Equipamiento de serie

El más amplio equipamiento de serie con el posicionamiento más atractivo

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

Wolfsburg / París, septiembre de 2012. En comparación con el modelo anterior, el nuevo Golf, que se ofrecerá con tres líneas de equipamiento 'Trendline', 'Comfortline' y 'Highline' (en España se llamarán Edition, Advance y Sport), 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 colisión 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 colisión múltiple, 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.

Otros elementos de serie a destacar son la 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, y 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 como elementos adicionales a la versión 'Trendline', mencionar las 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 las llantas de aleación 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.

Nota: todos los datos de equipamientos por líneas y precios se refieren al mercado Alemán.

Nuevo Golf – accesorios y equipamiento

Adaptados exclusivamente al Golf

Innovadores accesorios y una nueva colección ‘Lifestyle’

El nuevo Golf puede ser personalizado aún más con los Accesorios Volkswagen

Nueva colección ‘Lifestyle’ con prendas de vestir y complementos al estilo Golf

Dreieich / París, septiembre de 2012. Adicionalmente a los productos básicos, Volkswagen Accesorios Originales ofrece una amplia gama de accesorios especiales para el nuevo Golf como sistemas de gestión del equipaje, soluciones de transporte y productos de comunicación. Los accesorios originales asequibles para el “Bestseller” son, dependiendo de las necesidades y los deseos de sus propietarios, flexibles, inteligentes, individuales o deportivos. Los colores, los diseños y la variada oferta que ofrece la colección Golf ‘Lifestyle’ armoniza perfectamente con el nuevo Volkswagen. Junto con prendas de vestir modernas, la colección incluye también prácticos y decorativos complementos, artículos ‘Outdoor’, bolsos y un reloj Golf.

Accesorios del Golf

Diferentes componentes aerodinámicos le confieren al Golf un aspecto aún más dinámico y vigoroso al mismo tiempo que apoyan un comportamiento de conducción muy deportivo. El alerón delantero del nuevo Golf promete un vigoroso frontal, menor fuerza ascensional en el eje delantero y características aerodinámicas optimizadas. La entrada de aire central subraya esta deportividad también visualmente. El faldón trasero y el alerón del techo acentúan aún más el notable carácter y la apariencia deportiva global del Golf.

Las estriberas hacen parecer al Golf más bajo confiriéndole un aspecto mucho más dinámico. La moldura protectora cromada del

portón trasero y el panel de los tubos de escape negro/cromo son otros de los detalles que destacan el exterior del Golf.

Las nuevas llantas de aleación ligera “Rotary” con 12 radios y color antracita subrayan el aspecto dinámico aún más. Las destacadas llantas de aleación ligera de 17 pulgadas con radios dobles del tipo “Blade” ofrecen un innovador diseño con sus superficies brillantes pulidas. Para disfrutar al máximo la música a bordo del Golf, Volkswagen Accesorios Originales ha desarrollado un nuevo sistema de sonido Plug & Play. El sistema se compone de un amplificador con procesador de sonido digital integrado, un rendimiento total de 300 vatios Sinus (480 vatios rendimiento musical) y un potente Subwoofer (altavoz de bajos cúbico). Además de ofrecer una excelente calidad de sonido, el sistema convence también con ajustes del sonido individuales para el vehículo y el conductor que han sido adaptados al equipamiento correspondiente del automóvil. Exceptuando el Subwoofer adicional, el sistema utiliza los altavoces disponibles en el automóvil y puede ser instalado a través del método "Plug & Play" rápidamente en el hueco de la rueda de repuesto.

Los ingenieros de desarrollo de Volkswagen Accesorios Originales, han diseñado una solución especialmente práctica e innovadora para el transporte de bicicletas: el soporte plegable para bicicletas “Micro II”, ubicado en el hueco de la rueda de repuesto. Si se desea transportar dos bicicletas para hacer una excursión o ir de vacaciones, sólo es necesario extraer el soporte plegable del espacio de la rueda de repuesto, desplegarlo y fijarlo al dispositivo de enganche mediante el dispositivo de cierre rápido. El mecanismo de despliegue permite abrir el portón trasero fácilmente, incluso si se transportan bicicletas, mientras que el dispositivo de seguridad antirrobo las protege. Si no se utiliza el soporte plegable para las bicicletas puede plegarse nuevamente y guardarse de nuevo en la misma ubicación.

Colección Golf ‘Lifestyle’

Volkswagen Accesorios Originales ofrece más de 40 productos ‘Lifestyle’ apropiados para el nuevo Golf. Los colores de las prendas de vestir y los complementos son azul, blanco y gris, pero también la silueta de la planta de Wolfsburg es uno de los elementos de diseño que se integra en algunos artículos. La colección retoma el pensamiento “Think Blue”, por ejemplo, con el caliente chaleco reversible relleno de algodón fabricado a partir de botellas PET y posos de café reciclados. El chaleco, disponible en tres tonos diferentes, se ofrece para señoras y caballeros.

Un clásico de la moda reinterpretado: la elegante e imperecedera sudadera de estilo Duffle con cinturón, capucha acolchada y forrada de algodón, cremallera delante y cuatro decorativos botones alargados con aspecto de asta y distintivos ‘Golf’. La sudadera para las señoras es de color azul y de color antracita para los caballeros. Un reloj, tres diseños: el modo de tiempo indicado en la esfera del nuevo reloj Golf “NEOLOG OS” puede variarse a placer pulsando un botón – digital, bares agrupados y un principio simple cubo pips. El reloj es sumergible hasta 5 atmósferas.

Un bolso, múltiples posibilidades: la cremallera transforma el bolso de viaje multifunción en dos bolsos individuales. La correa es similar al cinturón de seguridad del coche.

Si su corazón no sólo late por el Golf, sino, en general, por Volkswagen, encontrará el artículo ideal de la colección en la bufanda con la fotografía impresa de la “silueta de la planta de Wolfsburg” en blanco y negro y el emblema Golf en azul.

Contacto de prensa de Volkswagen Accesorios Originales:

Corinna Stoff

Comunicación

An der Trift 67, 63303 Dreieich

E-Mail: corinna.stoff@volkswagen-zubehoer.de

Tel.: +49 (0)61 03 8 06-344 / Fax: +49 (0)61 03 8 06-366