



El nuevo Golf

Presentación internacional dinámica

Portugal, diciembre de 2019

Notas: El presente dossier de prensa, así como las imágenes y vídeos sobre el nuevo Golf¹ están a su disposición en internet en la dirección www.volkswagen-newsroom.com

Todas las indicaciones con respecto al equipamiento y al precio son válidas para el mercado alemán.

1 = esta versión aún no está a la venta.



Contenido

Resumen

El nuevo Golf 8	Página 03
------------------------	------------------

Aspectos principales

Diseño y dimensiones	Página 12
Las nuevas líneas de equipamiento	Página 14
El cuadro de mandos digital	Página 18
El mundo interconectado de "Volkswagen We"	Página 23
Los nuevos sistemas de propulsión	Página 26
Los nuevos sistemas de asistencia e iluminación	Página 31
El tren de rodaje perfeccionado	Página 36
La historia del Golf	Página 41
Datos técnicos del nuevo Golf	Página 46



Resumen

El nuevo Golf – Inteligente, interconectado y electrificado

Inconfundiblemente Golf – El más innovador de todos los tiempos

- **Octava generación.** El Golf, con su nuevo desarrollo y diseño, revolucionará la clase compacta a partir de enero impulsando la innovación.
- **Diseño exterior.** Las proporciones perfectas y las líneas concisas confieren al nuevo Golf una presencia y una dinámica imponentes.
- **Diseño interior.** Las interfaces de usuario digitales logran un diseño revolucionario y simplifican la vida a bordo.
- **Nuevos faros LED.** El nuevo Golf convierte la noche en día con la más moderna tecnología LED de serie.
- **Punto de referencia en su segmento.** La mayor libertad en el diseño y la interacción con el conductor caracterizan la nueva iluminación ambiental.

La gama de propulsiones más amplia de su clase – Cinco nuevas versiones híbridas

- **Sostenible.** Más eficiencia, menos emisiones: las nuevas tecnologías de propulsión ofrecen una reducción de consumo de hasta un 17 por ciento frente al modelo anterior
- **Ofensiva híbrida.** El nuevo Golf será el primer Volkswagen en lanzar cinco versiones híbridas (3 eTSI Mild Hybrid MHEV y 2 eHybrid híbridas enchufables PHEV).
- **eTSI.** El nuevo Golf es el único modelo de su clase que ofrece tres eficientes propulsiones híbridas Mild Hybrid de 48 V con potencias de 81 kW¹, 96 kW¹ y 110 kW.
- **eHybrid.** El nuevo Golf se lanzará al mercado como híbrido enchufable con dos niveles de potencia: con 150 kW¹ y como potente GTE de 180 kW¹.
- **Ya a la venta anticipada:** a partir de enero se podrán pedir dos TSI (96 kW y 110 kW), un eTSI (110 kW) y dos TDI (85 kW y 110 kW).

Contacto con la prensa:

Volkswagen Communications

Product Communications

Bernd Schröder

Contacto Product Line Compact

Tel.: +49 5361 9-36867

bernd.schroeder1@volkswagen.de

Product Communications

Philipp Dörfler

Contacto Product Line Compact

Tel.: +49 5361 9-87633

philipp.doerfler@volkswagen.de



Más información en

volkswagen-newsroom.com



Uso rápido e intuitivo gracias a la digitalización inteligente

- **Las personas son lo más importante.** Los indicadores y los mandos se han digitalizado de forma consecuente para que se expliquen por sí mismos.
- **Innovision Cockpit.** El Golf es el primer modelo de su categoría que incluye de serie un puesto de conducción de gama alta completamente digital.
- **Nuevo control por voz.** El innovador sistema reacciona a los comandos de voz y su uso es sumamente fácil.
- **Pregunta a "Alexa".** "Alexa" está integrada directamente en el Golf. Se le puede pedir a "Alexa" que reproduzca música, que controle dispositivos domésticos inteligentes compatibles o que acceda a información como las noticias y el tiempo.
- **Llave móvil.** Los smartphones compatibles hacen que la clásica llave del vehículo ya no sea necesaria en el Golf.
- **El Golf siempre está conectado.** "We Connect" y "We Connect Plus" incluyen streaming, radio on line y funciones on line a bordo.
- **Functions on Demand.** En el nuevo Golf también se podrán habilitar más adelante funciones y sistemas mediante "We Upgrade".

Con Car2X de serie – El Golf marca tendencia en cuanto a seguridad

- **Car2X.** El Golf es el primer Volkswagen en establecer nuevos estándares de seguridad vial con la comunicación Car2X de serie.
- **Pantalla de visualización frontal Windshield Head-up Display.** La información importante, como la velocidad o las instrucciones para la navegación, se encuentra en el campo visual del conductor, proyectado en el parabrisas.
- **IQ.DRIVE.** El "Travel Assist" asiste al conductor manejando el volante, acelerando y frenando de forma activa e inteligente hasta 210 km/h.
- **Faros matriciales LED IQ.LIGHT** La tecnología de iluminación interactiva mejora significativamente la seguridad nocturna en el nuevo Golf.

Smart Home – En el nuevo Golf todos se sienten como en casa

- **Personalización 2.0.** El Golf almacena los ajustes del conductor y puede recuperarlos a través de la nube después de cada cambio de conductor o de vehículo.



-
- **Climatizador de 3 zonas.** Mediante "Smart-Climate", se inician las funciones de aire acondicionado intuitivas como "calentar manos" o "aire fresco".
 - **Sistema de sonido de Harman Kardon.** El nuevo sistema de sonido de alta calidad de 480 vatios del especialista estadounidense garantiza un sonido perfecto en el Golf.
-

El nuevo Golf arranca con un equipamiento de serie de alta tecnología

Wolfsburgo, diciembre de 2019. Comienza la cuenta atrás: Las ventas del nuevo Golf comenzarán en enero en España. Con la octava generación del superventas, que ha vendido más de 35 millones de unidades hasta la fecha, no solo debuta uno de los modelos compactos más innovadores del mundo, sino también uno de los automóviles más avanzados de todos los tiempos. La arquitectura digital del interior del Golf permite una nueva dimensión de uso intuitivo; la conducción asistida es posible a velocidades de hasta 210 km/h; el nuevo Golf es el primer Volkswagen que utiliza la inteligencia de enjambre del tráfico a través de Car2X y, por lo tanto, advierte de los peligros de forma predictiva; con cinco versiones híbridas, electrifica la clase compacta. El equipamiento de serie del Golf se ha ampliado enormemente. Incluso la nueva versión de acceso cuenta con características de alta tecnología a bordo, como el sistema de mantenimiento de carril "Lane Assist"; el sistema de vigilancia "Front Assist" con función de frenada de emergencia en ciudad y sistema de detección de peatones; un nuevo asistente de giro; Car2X; un puesto de conducción digital; un sistema de infotainment on line con pantalla táctil de 8,25 pulgadas; un volante multifunción; faros LED y grupos ópticos traseros LED.



Evolución dinámica del exterior

- La potencia, la precisión y la tecnología LED caracterizan el nuevo exterior del Golf.
- El coeficiente aerodinámico (c_x) se ha reducido de 0,3 a 0,275.

Exterior carismático. Desde el estreno del primer Golf hace 45 años, este Volkswagen ha sido siempre un vehículo que ha sabido combinar una elevada versatilidad para el día a día con un diseño claro y preciso. El nuevo Golf mantiene esta tendencia. El ejemplo por excelencia de la estética y la funcionalidad a la perfección es su silueta. El elemento de diseño como seña de identidad es, en este caso, el pilar C característico del Golf, que dinamiza la carrocería hacia delante, densifica el cuerpo hacia atrás y transfiere el icónico gráfico del Golf original al presente. También se caracteriza por unos potentes hombros y una parte trasera atlética, una carismática parte delantera con la parrilla del radiador muy esbelta, así como un "undercut" circundante como línea de carácter a la altura de las manillas de la puerta. La tecnología LED sustituye en todas las versiones a la tecnología de iluminación convencional, por lo que el nuevo diseño de iluminación se convierte en un elemento de estilo dominante e inconfundible del Golf 8.

Dimensiones y aerodinámica. El hecho de que cada parte de la carrocería haya sido remodelada y rectificada en un túnel aerodinámico, se refleja en los valores aerodinámicos: La superficie frontal se ha reducido a 2,21 m² y el coeficiente aerodinámico (c_x), de 0,3 a 0,275. La aerodinámica perfeccionada no solo tiene un efecto positivo en el consumo: dado que la carrocería se desliza por el flujo de aire con menos resistencia al aire que nunca antes, el nuevo Golf se ha convertido en un automóvil aún más silencioso y, por lo tanto, más confortable.



Revolución digital en el interior

- El puesto de conducción digital está cambiando nuestra forma de conducir.
- La digitalización permite un uso intuitivo.

Mundo digital que se explica por sí mismo. Los nuevos instrumentos y sistemas de infotainment on line se fusionan para formar un puesto de conducción digital. Los paneles de control con teclas y deslizadores táctiles perfeccionan este mundo digital del Golf. El nuevo Head-up-Display opcional complementa el espectro de información. La digitalización consecuente permite un uso autoexplicativo y, a la vez, intuitivo a través de las superficies táctiles, el control por voz y la aplicación web "Alexa". Volkswagen toca, en este caso, todos los registros y utiliza los elementos digitales de mando y las pantallas para llevar el interior a un nuevo nivel de interacción entre el hombre y la máquina. Los sistemas no solo están interconectados entre sí, sino también mediante una unidad de control del módulo de llamada de emergencia y la unidad de comunicación (OCU) con el mundo exterior del Golf. La unidad de control del módulo de llamada de emergencia y la unidad de comunicación (OCU) de serie con eSIM integrada se interconecta con las funciones y los servicios on line de "We Connect" y "We Connect Plus". Un ejemplo: gracias a la conexión on line, la navegación se vuelve interactiva, ya que los puntos de interés mostrados automáticamente a lo largo de la ruta se almacenan con información, como el número de teléfono para reservar una mesa en el restaurante a través del smartphone y de la interfaz Bluetooth del Golf. Una cosa es segura: el puesto de conducción digital interconectado del Golf cambiará la forma en la que conducimos. En este punto, el salto tecnológico es comparable al debut de los primeros smartphones táctiles.



Conducción asistida e inteligencia de enjambre para mayor seguridad

- El nuevo Golf puede conducirse de forma asistida, prácticamente a cualquier velocidad (hasta los 210 km/h).
- La comunicación Car2X advierte a tiempo de peligros inminentes.

Tecnologías interconectadas. El Golf 8 establece el nuevo status quo para las funciones de conducción asistida en la clase compacta: el "Travel Assist", utilizado por primera vez en todo el mundo en un modelo de clase compacta, hace posible que este Volkswagen sea conducido con asistencia a velocidades de hasta 210 km/h sin necesidad de tener que intervenir de forma activa en la dirección, la aceleración o el frenado. Esto mejora el confort y la seguridad, especialmente en largas distancias. El nuevo Golf es también el primer Volkswagen en interconectarse de serie con su entorno: la función Car2X utiliza la información de otros vehículos en un radio de hasta 800 metros, así como las señales de la infraestructura de tráfico para advertir al conductor y también para transmitir estas advertencias a otros modelos con Car2X. La inteligencia de enjambre se convierte así en el presente. Es el comienzo de una nueva fase en la seguridad vial, y Volkswagen está contribuyendo añadiendo este sistema de serie en un modelo de gran volumen como el nuevo Golf. Los nuevos "faros matriciales LED IQ.LIGHT", con sus funciones de iluminación parcialmente interactivas, también ofrecen una ventaja adicional en términos de seguridad.

Ocho nuevas versiones de propulsión para el Golf

- La ofensiva híbrida comienza con el debut del nuevo Golf.
- Motores TSI y TDI de alta tecnología y vanguardistas en cuanto a su bajo consumo.



TSI, TDI, TGI, eTSI y eHybrid. La gama de motores del nuevo Golf incluye propulsiones de gasolina (TSI), gasoil (TDI), gas natural (TGI), Mild Hybrid (eTSI) e híbridas enchufables (eHybrid). Todos los motores de gasolina y diésel son de inyección directa con sobrealimentación turbo. Su espectro de potencia (después del lanzamiento de todos los motores) se situará entre 81 kW / 110 CV¹ y más de 221 kW / 300 CV¹. Por primera vez se utilizarán ocho versiones diferentes de propulsión en el Golf. Se han incluido, como novedad, un motor de gasolina de tres cilindros con 81 kW / 110 CV¹, así como dos motores diésel de cuatro cilindros con 85 kW / 115 CV y 110 kW / 150 CV. Los nuevos TSI presentan valores de consumo y emisiones particularmente bajos, gracias, en parte, al innovador "proceso de combustión TSI-Miller". Una novedad del TDI es que Volkswagen reduce significativamente las emisiones de óxido de nitrógeno (NOx) vía dosificación doble (Twindosing), es decir, una doble inyección de AdBlue. La mejora en el consumo del nuevo TDI es de casi un 17 por ciento con respecto a su predecesor. También son nuevas cuatro de las cinco propulsiones híbridas del Golf 8.

Tres motores eTSI y dos eHybrid. El nuevo Golf será el primer Volkswagen que disponga de cinco propulsiones híbridas. Para ello, hace su debut en Volkswagen la tecnología de 48 V: un alternador de arranque de correa de 48 V, una batería de iones de litio de 48 V y la última generación de los eficientes motores TSI forman una nueva propulsión híbrida Mild Hybrid como eTSI. Las ventajas son notables en este caso, ya que se logra un ahorro de consumo de alrededor del 10 por ciento frente al predecesor, así como un rendimiento de puesta en marcha muy ágil y confortable. Volkswagen ofrecerá el Golf con tres niveles de potencia del eTSI: 81 kW / 110 CV¹, 96 kW / 130 CV¹ y 110 kW / 150 CV. Además, se dispondrá de la nueva generación del superventas con dos propulsiones híbridas enchufables (eHybrid). Una nueva versión orientada a la eficiencia de este eHybrid desarrolla 150 kW / 204 CV¹, de potencia y una versión muy deportiva GTE (desarrollada a partir del modelo anterior) llega hasta los 180 kW / 245 CV¹. Los dos Golf con propulsión eHybrid disponen de una nueva batería de iones de litio de 13 kWh



a bordo, que permite amplias autonomías eléctricas y convierte al Golf en un vehículo de cero emisiones para el día a día.

Cinco motores para el inicio de las ventas anticipadas. A partir de diciembre, el nuevo Golf se podrá configurar primero en Alemania con cinco versiones de propulsión: dos motores de gasolina (TSI con 96 kW / 130 CV y 110 kW / 150 CV), una propulsión híbrida Mild Hybrid (eTSI con 110 kW / 150 CV) y dos motores diésel (TDI con 85 kW / 115 CV y 110 kW / 150 CV). Estas cinco versiones de propulsión se podrán combinar primero con la nueva línea de equipamiento "Life" desde el lanzamiento.

Las cuatro nuevas líneas de equipamiento garantizan la máxima individualidad

- "Golf", "Life" y "Style" en vez de "Edition", "Advance" y "Sport".
- El nuevo equipamiento de la línea "R-Line" sustituye a los paquetes "R-Line" del modelo anterior.

Nuevas configuraciones. Volkswagen ha reconfigurado completamente el espectro de equipamientos del Golf de cinco puertas de serie. Las líneas de equipamiento "Edition", "Advance" y "Sport" pasan así a la historia. A partir de ahora, estarán disponibles las líneas "Golf", "Life" y "Style", así como una versión deportiva "R-Line". Todas las nuevas líneas incorporan un equipamiento mucho más amplio que sus predecesoras. El equipamiento básico ya incluye características como faros LED y grupos ópticos traseros LED; "Key-less Start"; un puesto de conducción digital; los servicios móviles on line y las funciones de "We Connect" y "We Connect Plus"; un volante multifunción; un climatizador automático; el sistema de mantenimiento de carril Lane Assist; un nuevo asistente de giro; el sistema de vigilancia "Front Assist" con asistente de frenada de emergencia y un sistema de protección de peatones; además del Car2X. En el transcurso del próximo año seguirán los modelos independientes Golf GTI¹, GTI TCR¹, Golf GTE¹ y Golf R¹.



El Golf refleja el nivel más novedoso de la "plataforma MQB"

- Las innovaciones del Golf influyen en todos los modelos construidos sobre la plataforma modular transversal (MQB).
- Volkswagen produce más de 3,4 millones de modelos MQB al año.

Motor del progreso. La octava generación del Golf marca el debut de la última versión de la "plataforma modular transversal" (MQB). Por lo tanto, el Golf es, como siempre lo ha sido, mucho más que una simple serie de modelos. El éxito mundial de Volkswagen y el ascenso de Volkswagen AG como número 1 de todos los fabricantes de automóviles están directamente relacionados con el Golf. En el año 2012, el Golf fue el primer modelo de la plataforma modular transversal de la marca; sobre esta matriz tecnológica altamente variable se crean desde entonces varios superventas mundiales. Estos incluyen modelos de Volkswagen, de los que se han vendido millones de unidades, tales como el Passat, el Jetta en Estados Unidos y los exitosos modelos Lavida y Sagitar en China. Además, el éxito de los SUV como el Tiguan, el T-Roc o el modelo estadounidense Atlas tienen genes de la MQB que se remontan al Golf. Si se suman las cifras de producción de los modelos Volkswagen sobre la base de la MQB solo en 2018, se obtienen más de 3,4 millones de vehículos. Sumando todas las marcas, se produjeron alrededor de 5,1 millones de unidades sobre la plataforma MQB en 2018. Todos estos modelos se beneficiarán de las nuevas innovaciones del Golf 8, ya que es el modelo inicial y el modelo guía para la MQB de la próxima década.



Aspectos principales

Diseño y dimensiones:

Un referente en cuanto a funcionalidad y estética

Estética y funcionalidad a la perfección

Fascinación de una nueva era. Desde siempre, el diseño del Golf se ha considerado el precursor de su clase: se ha perfeccionado, precisado y reinventado continuamente a lo largo de siete generaciones. Todo ello ha permitido que se cristalizara un ADN de diseño muy característico, el cual, a su vez, ha hecho del Golf un icono inconfundible e inimitable dentro del segmento de los vehículos compactos. Este ADN ha permitido desarrollar aún más el diseño de Volkswagen con el nuevo Golf y lo ha convertido en la fascinación de una nueva era.

Indicador del presente. Klaus Bischoff, el jefe de Diseño de Volkswagen, explica: "El nuevo Golf es un indicador del presente llevado al segmento de gran volumen. Su diseño es la evolución del 'sentimiento de hogar' de millones de personas". Desde el estreno del primer Golf hace 45 años, este Volkswagen ha sido siempre un vehículo que ha sabido combinar una elevada versatilidad para el día a día con un diseño claro y preciso. El nuevo Golf mantiene esta tendencia. El ejemplo por excelencia de la estética y la funcionalidad a la perfección es su silueta. El elemento de diseño como seña de identidad es, en este caso, el pilar C característico del Golf, que dinamiza la carrocería hacia delante, densifica el cuerpo hacia atrás y transfiere el icónico gráfico del Golf original al presente. Klaus Bischoff comenta: "El nuevo Golf avanza hasta convertirse en una escultura espacial, aerodinámica y estética". La relación ideal entre el greenhouse (zona del techo más el acristalamiento) y el body (zona inferior a partir de la línea de la ventana) confiere al nuevo Golf, además, una fuerte presencia, y la línea de techo, con trazo hacia abajo, un auténtico carácter deportivo.



Dimensiones y aerodinámica. Aunque el nuevo Golf tiene un aspecto más bajo, alargado y dinámico, se han conservado sus dimensiones compactas: tiene una longitud de 4.284 mm, una anchura de 1.789 mm y una altura de 1.456 mm. Su batalla es de 2.636 mm. El hecho de que cada parte de la carrocería haya sido remodelada y rectificada en un túnel aerodinámico, se refleja en los valores aerodinámicos: la superficie frontal se ha reducido a 2,21 m² y el coeficiente aerodinámico (c_x), de 0,3 a 0,275. La aerodinámica se ha llevado a la práctica aplicando diversas medidas. Además del diseño optimizado en general para una mejor aerodinámica, se incluyen retrovisores exteriores optimizados en cuanto al valor c_x , esquinas aerodinámicas y espóilers en el área del techo trasero, un revestimiento de los bajos en toda su superficie y características optimizadas aerodinámicamente en los guardabarros (cuerpo de desplazamiento en la parte delantera y espóiler en la parte trasera).

Máxima versatilidad de cinco plazas. El nuevo Golf ofrece espacio suficiente para cinco personas incluso en viajes largos; en esta configuración de asientos hay además espacio para 380 litros de equipaje en el maletero. Si se abate el respaldo del asiento trasero, divisible de forma asimétrica, el volumen de carga aumenta hasta los 1.237 litros. En comparación con el modelo anterior, la anchura de los hombros (1.420 mm en la parte delantera, 1.370 mm en la parte trasera) y el espacio para la cabeza (1.018 mm en la parte delantera y 968 mm en la parte trasera) se han mantenido prácticamente inalteradas.



Las nuevas líneas de equipamiento:

La versión de acceso viene completamente interconectada de serie

"Golf". Todo lo demás se incluye de serie. Volkswagen ha reconfigurado completamente el espectro de equipamientos del Golf de cinco puertas. Los anteriores equipamientos "Edition", "Advance" y "Sport" han sido sustituidos por las líneas "Golf", "Life" y "Style", así como por una versión deportiva "R-Line". El espectro de equipamientos comienza con el "Golf". Y ya aquí, se han ampliado considerablemente las características de serie frente a la versión precedente. También se han incluido ahora a bordo el sistema de aviso de salida del carril "Lane Assist", el control de crucero adaptativo ACC, el sistema de vigilancia "Front Assist" con función de frenada de emergencia en ciudad y sistema de detección de peatones, Car2X (comunicación local con otros vehículos y con la infraestructura de tráfico), instrumentos digitales y un sistema de infotainment de 8,25 pulgadas, los servicios móviles online de "We Connect" y "We Connect Plus", un volante multifunción, el Climatronic (climatizador automático de una zona), el sistema de cierre centralizado sin llave "Keyless-Go", los faros LED, las luces de lectura LED y dos tomas USB-C en la guantera. El equipamiento "Golf" se equipa con llantas de aleación de 16 pulgadas del tipo "Norfolk". Tejido de serie en el interior: "Paper Soul", en un tono de color oscuro y deportivo.

"Life". Interconectado y con iluminación ambiental. El acabado "Life" será la primera línea de equipamiento que se ofrecerá ya este año. Además del equipamiento "Golf", el "Life" también incluye de serie una iluminación ambiental exterior, incluida una proyección del logotipo en el suelo y una iluminación de las cavidades de las manillas de las puertas, el sistema de navegación "Discover Pro" con pantalla de 10" y control gestual, una interfaz para la carga inductiva del smartphone y "Wireless App-Connect" (integración inalámbrica con el iPhone), un reposabrazos central en la parte delantera



(con dos interfaces USB y dos difusores de aire), un reposabrazos central en la parte trasera (incluida la función de cargas largas), elementos cromados en la zona de los difusores de aire, así como un mando del elevalunas y un ajuste de los retrovisores, el "ParkPilot" como ayuda para aparcar, el asistente de ángulo muerto "Side Assist", así como la luz de autopista y la luz de ciudad que se activan automáticamente. También de serie: apoyos lumbares delanteros, ajuste de altura del asiento del acompañante, bolsillos para el smartphone y para mapas en los asientos delanteros, una toma de corriente de 12 V en el maletero, espejos de cortesía iluminados en los parasoles y una superficie de carga variable. A partir del acabado "Life", el Golf dispone también de una luz ambiental interior a bordo que se puede configurar en diez colores. Tejido de serie para los asientos y revestimientos: el claro "Maze Stormgrey" o el oscuro "Maze Soul".

"Style". Exclusividad y conducción asistida. En el nuevo acabado superior "Style", además o en contraste con las características "Golf" y "Life", se incluyen los siguientes detalles en el equipamiento de serie: llantas de aleación de 17 pulgadas del tipo "Belmond", elementos adicionales cromados en el exterior (entre otros, tubos finales de escape trapezoidales y antepecho de las ventanillas laterales), asientos deportivos delanteros con bandas centrales de los asientos en estilo "ArtVelours" (lado del conductor como asiento ErgoActive con ajuste eléctrico), volante y pomo de la palanca de cambios de cuero, pedales de aluminio, ajuste de los retrovisores exteriores con función de memoria, iluminación ambiental interior en 32 colores, faros LED con luz de viraje, luz para todo tiempo, función de intermitente dinámico y asistente dinámico de luz de carretera "Light Assist", grupos ópticos traseros LED con función de intermitentes dinámicos, "Air Care Climatronic" con regulación de temperatura en 3 zonas y el asistente de conducción "Travel Assist". Tejido de serie en el interior: el claro "Rock Stormgrey" o el oscuro "Rock Soul".



"R-Line". Dinamismo de principio a fin. La nueva versión "R-Line" es el acabado más deportivo del nuevo Golf. Para el modelo anterior había diferentes paquetes "R-Line". Estos se sustituirán por el equipamiento "R-Line" en un nuevo concepto para el Golf 8. Análogamente a "Style", los contenidos de los equipamientos "Golf" y "Life" también forman parte aquí de la configuración básica. Además, la versión "R-Line" se caracteriza por las siguientes características (extracto): llantas de aleación de 17 pulgadas del tipo "Valencia", parachoques específicos "R-Line", molduras del larguero inferior negras brillantes, un difusor en la parte trasera, asientos deportivos de gama alta con tapizado del asiento con apoyacabezas integrados, iluminación ambiental interior en 32 colores, tren de rodaje deportivo, dirección progresiva, selección del perfil de conducción, revestimiento interior negro del techo, pomo de la palanca de cambios de aluminio, volante multifunción de cuero perforado, costuras decorativas y de contraste específicas "R-Line", así como pedales y reposapiés de acero inoxidable pulido. El tejido de serie en el interior es el gris "Karoso Soul".

Las tecnologías pueden reequiparse. Independientemente del acabado seleccionado, se aplica lo siguiente: como novedad, las tecnologías no solo estarán disponibles a bordo del Golf por primera vez como actualizaciones, sino que también se podrán habilitar ampliaciones posteriores de ellas en muchos casos ("We Upgrade"). De modo que en el futuro pueden activarse posteriormente, entre otros, el control automático de distancia "ACC", el asistente dinámico de luz de carretera "Light Assist", la navegación, "App-Connect" (integración de aplicaciones para smartphones), "App-Connect inalámbrico" (integración inalámbrica de aplicaciones para iPhones), un punto activo WLAN y el control por voz.

Nueve colores para comenzar: el nuevo Golf se lanza en nueve colores diferentes. Se trata de tres acabados lisos "Gris Urano" (de serie), "Blanco Puro" y "Gris Ceres"; los cuatro tonos metalizados son "Atlantic Blue", "Gris delfín", "Amarillo lima", así como la pintura con efecto perlado "Deep Black" y la pintura premium "Blanco Oryx con efecto perlado".



Nuevo techo panorámico. Volkswagen ha desarrollado un nuevo techo corredizo/elevable panorámico para el Golf. El techo se abre y se cierra mediante un intuitivo control deslizante táctil situado en la parte delantera del revestimiento interior del techo. El nuevo techo panorámico tiene un nuevo aspecto de cristal completo con un número significativamente menor de juntas y una superficie de cristal un cinco por ciento más grande. Para evitar las turbulencias del aire y, por lo tanto, el ruido a altas velocidades, el techo abierto se cierra automáticamente un poco a medida que aumenta la velocidad, si se desea.



El cuadro de mandos digital: VW Digital Cockpit nueva libertad de acción, interconexión funcional y estética

Puesto de conducción digital de serie. El nuevo Golf es un automóvil que se interconecta más que nunca con sus propietarios. Para ello, se basa en instrumentos digitales de serie ("Digital Cockpit") con una pantalla de 10 pulgadas, el sistema de infotainment "Composition" (pantalla táctil de 8,25 pulgadas de 1.083 x 480 píxeles), también de serie, y un volante multifunción. Importante: todos los sistemas de radio y navegación ofrecidos para el Golf pertenecen a la tercera generación del "sistema modular de infotainment" (MIB3). Todos ellos están acoplados a una unidad de control del módulo de llamada de emergencia y la unidad de comunicación (OCU), que está equipada con una tarjeta eSIM. La unidad OCU y la eSIM permiten el acceso a un espectro cada vez mayor de funciones y servicios on line, que se ponen a disposición a través del ecosistema propio de la marca "Volkswagen We". Para ello, se puede utilizar de serie en el nuevo Golf la gama "We Connect" (preparada para un uso ilimitado) y "We Connect Plus" (preparada en Europa para un uso gratuito durante un periodo de tres años).

Nueva arquitectura digital. Mediante la fusión del "Digital Cockpit" y el sistema de infotainment se obtiene una arquitectura completamente digital. Las funciones de luces y visibilidad, que se han rediseñado y combinado, ahora presentan un uso más intuitivo: la luz y la calefacción del parabrisas y la luneta trasera se controlan ahora a través de un teclado digital situado a la izquierda de los instrumentos. La consola central también se caracteriza por una ergonomía perfecta: especialmente en combinación con el pomo de la palanca de cambios, ahora bastante más pequeño, para las cajas de cambio de doble embrague (DSG), esta zona tiene un aspecto más despejado y claro que nunca. Esta imagen continúa en la nueva consola de techo, donde también se ha digitalizado el funcionamiento, incluido un deslizador táctil para el techo corredizo panorámico opcional.



Sistema de infoentretenimiento interconectado. El cuadro de mandos digital del conductor puede ampliarse de forma opcional con uno de los dos sistemas de infotainment de 10 pulgadas (resolución: 1.560 x 700 píxeles) incluido en los sistemas de navegación "Discover Media" y "Discover Pro". Los sistemas se diferencian en el equipamiento de serie: el sistema de navegación superior incluye, entre otros, navegación por mapas de alta gama, "App-Connect inalámbrico" y control por voz. Las funciones de los sistemas superiores se controlan a través de una pantalla de inicio configurable de un modo muy sencillo, similar al de la pantalla de un smartphone. Además, está disponible el "Windshield Head-up Display". "Windshield" es un tipo de Head-up Display en el que la información se proyecta directamente en el espacio del parabrisas y, de este modo, flota de forma virtual delante del conductor.

Sistema de sonido de Harman Kardon. El sistema de sonido de 480 vatios opcional de Harman Kardon con un amplificador Ethernet de 12 canales y diez altavoces se ha desarrollado completamente nuevo. Los altavoces convierten el interior del Golf en una sala de conciertos con la siguiente disposición: a cada lado del vehículo hay un altavoz de agudos (60 mm de diámetro) en los pilares A delanteros y en los guarnecidos de las puertas traseras y un altavoz de graves (168 mm) en los guarnecidos de las puertas delanteras y traseras. Además, hay un altavoz central (116 mm) en la parte delantera del tablero de instrumentos y un subwoofer (18 pulgadas de diámetro) en la cavidad para la rueda de repuesto.

Nueva luz ambiental interior. A partir de la línea de equipamiento "Life", el Golf está equipado de serie con una luz ambiental interior que se puede configurar en diez colores diferentes. Una banda decorativa en el tablero de instrumentos, las molduras decorativas de las puertas en la parte delantera y trasera, los compartimentos portaobjetos en las cuatro puertas, el espacio reposapiés delantero a la izquierda y a la derecha (también en la parte trasera a partir de "Style") y el portaobjetos central en la consola central en la parte delantera están iluminados en la tonalidad de color seleccionada; además,



los instrumentos digitales y el sistema de infotainment también adoptan el tono básico seleccionado. También está disponible opcionalmente y en función del equipamiento una luz ambiental de 32 colores. Además de los colores individuales, que pueden ajustarse de forma diferente para las distintas zonas del interior, se pueden seleccionar a través del denominado "menú Mood" perfiles de iluminación preconfigurados con un solo toque digital: por ejemplo, "Infinity" para una iluminación anaranjada cálida o "Desire" para un tono azul más frío.

Personalización. Los ajustes personalizados se almacenan directamente en el Golf y, si se desea, a través de la nube, para que puedan ser recuperados después de un cambio de conductor o de vehículo. Dependiendo del equipamiento, se almacenan los ajustes del "Innovision Cockpit", la posición del asiento, los retrovisores exteriores y el climatizador, la luz ambiental y la luz de Coming Home/Leaving Home.

Operatividad intuitiva

Controlar más funciones de modo más sencillo. Volkswagen ha apostado desde siempre por los automóviles que se controlan de forma intuitiva. Como ya se ha comentado, con el nuevo Golf se estrena en este aspecto el primer modelo de la marca con una combinación general de serie de instrumentos digitales y MIB3. El puesto de conducción y el sistema de infotainment se fusionan aquí para formar un eje óptico a un escenario digital de visualización. A pesar de que el alcance funcional de estos sistemas se ha incrementado de forma considerable, se puede acceder a los elementos de visualización y de mando de forma intuitiva. Además del sistema de infotainment, se controlan también de manera digital, las funciones de las luces y la visibilidad, así como los elementos de la consola de techo, dependiendo de la función, vía pantalla táctil, deslizador táctil o teclas de acceso directo. El uso de la climatización, del sistema de infotainment y del techo corredizo muestran de forma representativa lo intuitivo que ello resulta: en todos es-



tos casos, se emplean controles deslizantes como mando secundario o primario. Ejemplo del climatizador y del sistema de infotainment: aquí hay un control deslizante central en la consola central. Se divide en tres zonas: izquierda, centro y derecha. Si el conductor o el pasajero realizan un barrido o deslizan un dedo sobre las dos áreas exteriores, se ajusta intuitivamente la temperatura del habitáculo. Si hacen lo mismo en la zona central del control deslizante, también se cambia de manera intuitiva el volumen del sistema de sonido. En el modo de navegación se puede cambiar el zoom del mapa con dos dedos mediante la zona central del control deslizante. Todo esto funciona tan simple como el manejo de la interfaz de un smartphone. Por ejemplo, el techo panorámico: arrastrar simplemente un dedo hacia atrás o hacia delante y ya se abre o se cierra el techo corredizo. Más sencillo imposible.

"Hola Volkswagen" – Control intuitivo por voz. El uso intuitivo en el Golf se apoya opcionalmente en un nuevo control por voz. El sistema se activa de forma sencilla hablándole ("Hola, Volkswagen") o mediante el botón de voz en el volante. El Golf responde, a continuación, por ejemplo, "Sí, ¿dígame?" y "¿Qué desea hacer?" y reacciona ante órdenes de voz como "ir a Lisboa" (navegación) o "tengo frío" (climatizador automático). Los nuevos micrófonos digitales no solo perfeccionan el reconocimiento de voz y la calidad de voz (para llamadas telefónicas), sino que también localizan a la persona que habla (conductor o acompañante). Se pueden controlar por voz, por ejemplo, la navegación, el climatizador, el teléfono y el sistema de infotainment. Seguirá además la integración de la aplicación web opcional "Alexa".

"Alexa, ¿qué tal el tiempo?": Volkswagen ofrecerá soporte por voz a través de "Alexa" en combinación con los sistemas de infotainment de 10 pulgadas "Discover Media" y "Discover Pro". A través de "Alexa" se pueden controlar las siguientes funciones relacionadas con el vehículo: búsqueda de puntos de interés (POI) en las proximidades, introducción de POI en la navegación y control de volumen. Además, estará disponible el espectro de funciones ya



conocido del entorno del hogar; este incluye áreas como preguntas de conocimiento, información meteorológica, noticias, horarios de apertura y el control del hogar inteligente. Para ello, resulta suficiente una orden como "Alexa, enciende la luz del salón" para activar la función correspondiente. "Alexa" se puede controlar en inglés (EE. UU./Reino Unido), alemán, francés, italiano y español en el Golf.

La electrónica inteligente simplifica el uso. En el nuevo Golf con cambio de doble embrague (DSG), el cambio de marchas del conductor también se controla de forma puramente electrónica: se realiza mediante "Shift-by-wire". El cambio de marchas de accionamiento electrónico permite que el pomo de la palanca de cambios sea mucho más pequeño y, por lo tanto, ahorre más espacio, por un lado, y aumente la comodidad al cambiar de marcha, por otro. Un ejemplo: gracias a Shift-by-wire, puede acoplarse la marcha atrás ya a bajas velocidades cuando se conduce hacia delante para facilitar las maniobras; el Golf solo cambiará suavemente a "R" cuando la velocidad se adecue. Esto significa que la electrónica evita un uso erróneo. También es inteligente la operación del climatizador automático opcional de 3 zonas ("Climatronic"). Este está equipado con nuevas características: vía "Smart-Climate" se inician las funciones preconfiguradas de aire acondicionado como "vista libre", "calentar pies", "calentar manos", "refrescar pies" y "aire fresco" a través de la pantalla o del control por voz. Los nuevos "menús CAR" se adaptan a las funciones del vehículo en este contexto: el Golf se presenta visualmente como un todo, tanto por dentro como por fuera. Si, por ejemplo, se debe configurar en el interior una función como, por ejemplo, el Head-up Display, el conductor encuentra intuitivamente en la pantalla el menú correspondiente para los ajustes del Head-up Display. Lo mismo ocurre con los sistemas de asistencia al conductor, a cuya configuración se puede acceder de forma segura a través de una representación visual que se puede activar de manera intuitiva.



"App-Connect inalámbrico". Asimismo, la última versión de "App-Connect" ofrece un plus de confort a través de: "App-Connect inalámbrico". El conductor y el acompañante pueden acceder vía "App-Connect" a aplicaciones de smartphones seleccionadas directamente a través del sistema de infotainment. En el Golf 7 esto solo era posible a través del cable entre el smartphone y el sistema de infotainment. Ahora funciona con el iPhone y "Apple CarPlay" también de forma inalámbrica (wireless) del mismo modo sencillo como si se tratara de Bluetooth: la conexión se activa automáticamente tan pronto como el conductor entre en el Golf con su smartphone.

El mundo interconectado de "Volkswagen We"

Servicios y funciones móviles on line en el nuevo Golf

"We Connect" y "We Connect Plus" de serie

La conexión on line se convierte en estándar. El nuevo Golf está integrado en el mundo de "Volkswagen We", un ecosistema propio de la marca a través del cual se ofrece un programa en expansión continua de servicios y funciones on line. Para ello, se puede utilizar de serie en el nuevo Golf la gama "We Connect" (preparada para un uso ilimitado) y "We Connect Plus" (preparada en Europa para un uso gratuito durante un periodo de tres años). Es muy sencillo: el conductor de un Volkswagen se da de alta una vez a través del portal "We Connect" o la aplicación "We Connect" y recibe su identificación "Volkswagen ID". Con esta identificación, inicia la sesión a continuación en el nuevo Golf y puede acceder a la oferta de paquetes de "We Connect" y "We Connect Plus". Además, cada Golf lleva a bordo las funciones básicas de personalización (almacenamiento de ajustes personales), e-Call (ayuda automática o manual en situaciones de emergencia) y servicio de llamadas de emergencia (ayuda a través de un centro de llamadas multilingüe). Los costes de datos de utilización de los servicios y funciones on line correrán a



cargo de Volkswagen, con excepción de Streaming multimedia, la radio web y el punto activo WLAN.

"We Connect". "We Connect" incluye las siguientes funciones:

- "Llave móvil" (dependiendo del equipamiento / desbloqueo, bloqueo y arranque del Golf a través de un smartphone compatible)
- Llamada de asistencia
- Estado del vehículo
- Puertas y luces
- Aviso automático de accidente
- Informe del estado del vehículo
- Datos de viaje
- Posición de estacionamiento
- Planificación de citas del Servicio

"We Connect Plus". En función del equipamiento y adicionalmente al espectro de "We Connect", "We Connect Plus" incluye las siguientes funciones:

- Notificación de la zona
- Notificación de la velocidad
- Claxon e intermitentes
- Alarma antirrobo on line
- Calefacción independiente on line
- Ventilación independiente on line
- Bloquear y desbloquear
- Horas de salida (en la propulsión híbrida enchufable)
- Climatización (en la propulsión híbrida enchufable)
- Carga (en la propulsión híbrida enchufable)
- Información del tráfico on line más información sobre peligros
- Cálculo de la ruta on line
- Gasolineras y estaciones de carga
- Actualización de mapas online
- Aparcamientos



- Búsqueda de destinos especiales online (POI)
- Control por voz on line
- We Deliver (convierte al Golf en destinatario de los servicios de entrega y recogida en el coche)
- Radio online
- Streaming multimedia (Tidal y Apple Music)
- Punto activo WLAN

"In-Car Shop". A través del sistema de infotainment se pueden reservar y prolongar además paquetes de datos para el uso de diversos servicios de streaming o el punto activo WLAN. Asimismo, es posible activar sin costes adicionales en la "In-Car Shop" complementos como "We Park" (aparcamiento sin efectivo ya disponible en 134 ciudades alemanas), "We Experience" (consejos opcionales sobre ofertas individualizadas de restaurantes, tiendas o gasolineras a lo largo de la ruta) o la aplicación web "Alexa". La ampliación de "We Connect Plus" también se puede reservar de manera sencilla a través de "In-Car Shop". Además, a través de la "tienda In-Car" (similar a una tienda de aplicaciones en un smartphone) se podrán cargar funciones adicionales en el futuro.

"Llave móvil". En el futuro, el smartphone se convertirá en la llave de contacto. También en este caso "We Connect" es la interfaz. La app "We Connect" se utiliza para configurar smartphones compatibles de Samsung y autorizarlos a través del sistema de infotainment y vTAN como usuario principal. No es necesaria ninguna conexión móvil para utilizar el smartphone como "llave móvil". Para abrir el vehículo, el smartphone simplemente ha de estar cerca de la manilla de la puerta, de la misma manera que el sistema de cierre y arranque sin llave "Keyless Access". Para arrancar el motor, el smartphone se coloca en la consola central (portaobjetos con interfaz para teléfono móvil). Asimismo, será posible enviar la "llave móvil" a amigos o familiares para que también puedan utilizar su smartphone como llave.



Los nuevos sistemas de propulsión: propulsiones híbridas con tecnología de 48 V o sistema enchufable

Eficiencia eléctrica. La gama de motores del nuevo Golf incluye propulsiones de gasolina, gasoil, gas natural (CNG), Mild Hybrid e híbridas enchufables. Todos los motores de gasolina y diésel son de inyección directa con sobrealimentación turbo. Su espectro de potencia, después del lanzamiento de todos los motores, se situará entre 81 kW / 110 CV y más de 221 kW / 300 CV. Por primera vez se utilizarán ocho versiones diferentes de propulsión en el Golf. Además, se ha desarrollado una eficiente caja de cambios manual de 6 marchas completamente nueva para los modelos de tracción delantera, la cual ha podido reducir aún más las emisiones de CO₂. Todos los motores del nuevo Golf cumplen con la norma de emisiones de gases de escape Euro 6d.

Cinco motores desde el lanzamiento. A partir de enero, el nuevo Golf se puede configurar primero con cinco versiones de propulsión: dos motores de gasolina (TSI con 96 kW / 130 CV y 110 kW / 150 CV), una nueva propulsión híbrida Mild Hybrid (eTSI con 110 kW / 150 CV) y dos motores diésel (TDI con 85 kW / 115 CV y 110 kW / 150 CV).

Motor de gasolina (TSI). Los nuevos motores TSI del Golf equipados con un filtro de partículas ofrecen 81 kW / 110 CV, 96 kW / 130 CV y 110 kW / 150 CV. La versión con 110 CV es un motor de tres cilindros de 1,0 l, que se utilizará por primera vez en el Golf. Los TSI de 130 CV y 150 CV son motores de 1,5 litros, cuya característica especial es la gestión de cilindros activa (ACT). Todos los motores de hasta 130 CV se combinan mediante el eficiente "proceso de combustión TSI-Miller" y un turbocompresor con geometría de turbina variable (VTG). Los motores TSI están acoplados de serie con una caja de cambios manual; a partir de 110 CV podrán configurarse también como



propulsiones Mild Hybrid (eTSI) con sistema de 48 V y cambio de doble embrague (DSG). Más adelante seguirán además tres motores TSI de 2,0 litros para el Golf GTI, el Golf GTI TCR y el Golf R, dos modelos eHybrid (híbridos enchufables) así como un motor TGI de 1,5 l para funcionamiento con gas natural (GNC) y gasolina.

Mild Hybrid (eTSI). Como primicia mundial, debutan los tres motores eTSI (Mild Hybrid) del Golf. Son motores de gasolina acoplados a un sistema de 48 voltios más un cambio de doble embrague (DSG) de 7 marchas. Un alternador de arranque de correa de 48 V, una batería de iones de litio de 48 V y la última generación de los vanguardistas motores TSI, perfeccionan para ello el rendimiento y reducen aún más el consumo de combustible. Las propulsiones Mild Hybrid estarán disponibles con 81 kW / 110 CV, 96 kW / 130 CV y 110 kW / 150 CV. Todos los eTSI tienen una potente función de recuperación de energía. El sistema de 48 V permite desplazarse por inercia con el motor de combustión completamente apagado y, de este modo, ahorra así aún más combustible. Reiniciar el motor es mucho más cómodo gracias al sistema de 48 V. Además, el eTSI ofrece una potencia de arranque excepcionalmente buena debido al impulso Boost.

- **La propulsión Mild Hybrid de 48 V al detalle:** El sistema de 48 V se utiliza en el automóvil adicionalmente al sistema de 12 V. El hecho de que se utilicen secciones transversales de cable comparativamente pequeñas y, por lo tanto, un bajo peso del conjunto de cables, permite la transmisión de mayores potencias eléctricas. Ello lleva durante el frenado a la recuperación de una cantidad mucho mayor de energía. La energía almacenada en la batería de iones de litio de 48 V alimenta la red de a bordo de 12 V y acciona el alternador de arranque de correa de 48 V. Este generador de arranque de correa se hace cargo del papel de alternador y motor de arranque, pero al mismo tiempo funciona como un motor eléctrico pequeño y ligero que aumenta el par de accionamiento durante el arranque casi sin



retardo. La fuerza del alternador se transmite por medio de la transmisión por correa. Asimismo, arranca durante la marcha casi sin notarse el motor de combustión, que se desconecta tantas veces como resulte posible.

Híbrido enchufable (eHybrid). La gama eHybrid se dividirá en una versión optimizada a la autonomía de 150 kW / 204 CV y una versión GTE orientada a las prestaciones, con 180 kW / 245 CV (potencia combinada de ambos motores). La propulsión híbrida enchufable consta, entre otros, de un motor TSI de 1,4 litros, el módulo híbrido con máquina eléctrica y un cambio de doble embrague DSG de 6 marchas, así como una batería de iones de litio. La nueva batería tiene un 50 por ciento más de energía (13 kWh) y, por lo tanto, una autonomía eléctrica mejorada; casi todas las distancias diarias en las zonas urbanas pueden recorrerse localmente sin emisiones.

Diésel (TDI). Volkswagen ha desarrollado completamente de cero dos nuevos motores turbo diésel de inyección directa para el Golf 8. Los TDI de 2,0 litros ofrecen potencias de 85 kW / 115 CV y 110 kW / 150 CV. Sólo el motor de 85kW / 115CV estará disponible con caja de cambios manual y ambos motores TDI estarán disponibles con caja de cambios de doble embrague DSG. La eficiencia de los motores se ha optimizado significativamente y reduce así las emisiones de CO₂; al mismo tiempo, se ha mejorado la respuesta. Gracias a un nuevo sistema de reducción catalítica selectiva (SCR) con doble inyección de AdBlue, las emisiones de óxidos nítricos también se reducen hasta en un 80 por ciento en comparación con su predecesor. en la última etapa evolutiva de este sistema de reducción catalítica selectiva, el AdBlue se inyecta específicamente delante de dos catalizadores SCR dispuestos uno detrás del otro. Por lo tanto, los nuevos TDI se encuentran entre los motores de combustión interna más limpios del mundo. Ambos TDI podrán pedirse directamente cuando se lancen al mercado.



Detalle de las versiones de propulsión ofrecidas desde el lanzamiento

1.5 TSI con 96 kW y cambio manual. El TSI del Golf que genera 130 CV entre 5.000 y 6.000 rpm, es un motor de gasolina de alta tecnología. Gracias a la gestión de cilindros activa ACT, se apagan dos de los cuatro cilindros con la mayor frecuencia posible y de forma imperceptible. Esto reduce el consumo y las emisiones. Un turbocompresor con geometría de turbina variable (VTG) garantiza una dinámica altamente eficiente en paralelo en todas las gamas de revoluciones. El par máximo de 200 Nm está disponible entre 1.400 y 4.000 rpm. El Golf 1.5 TSI con cambio manual de 6 velocidades (MQ200) alcanza una velocidad de 214 km/h y acelera a 100 km/h en 9,2 segundos.

1.5 TSI con 110 kW y cambio manual. El TSI de 150 CV del nuevo Golf también está equipado con la gestión de cilindros activa ACT y el cambio manual de 6 marchas (MQ200). Este motor de gasolina también desarrolla su máxima potencia entre 5.000 y 6.000 rpm; entrega el par máximo de 250 Nm en una gama de revoluciones de 1.500 a 3.500 rpm. Con este motor, el Golf alcanza una velocidad considerable de 224 km/h. La aceleración de 0 a 100 km/h lo completa en 8,5 segundos.

1.5 eTSI con 110 kW y DSG. El 1.5 eTSI, con una potencia de 150 CV, se combina de serie con un cambio DSG de 7 marchas (DQ200). Sus valores de potencia (110 kW entre 5.000 y 6.000 rpm) los comparte con el TSI, de la misma potencia, sin tecnología de 48 V ni cambio DSG. El par máximo, también idéntico, de 250 Nm se encuentra en el área de 1.500 a 3.500 rpm. El Golf 1.5 eTSI alcanza los 100 km/h tras 8,5 segundos; su velocidad máxima es de 224 km/h.

2.0 TDI con 85 kW. El TDI de 115 CV es uno de los motores más sostenibles de su clase en el mundo, gracias en parte al Twindosing. Esta sostenibilidad va acompañada de una potencia superior: el Golf 2.0 TDI con cambio manual de 6 marchas alcanza una velocidad de 202 km/h a este nivel de potencia. El Golf 2.0 TDI acelera de 0 a 100 km/h en 10,2 segundos. El elevado par máximo de 300 Nm (entre 1.750 y 3.200 rpm) del TDI también determina el



comportamiento de marcha cómodo y dinámico de este Golf. La potencia máxima de este motor de cuatro cilindros está disponible entre 3.250 y 4.000 rpm.

2.0 TDI con 110 kW y DSG. El TDI más potente del Golf en la actualidad desarrolla una potencia de 110 kW / 150 CV entre 3.500 y 4.000 rpm. Esta etapa de potencia está acoplada a un cambio DSG de 7 marchas. El considerable par máximo de 360 Nm se obtiene en una gama de revoluciones de 1.500 a 3.000 rpm. Al igual que el TDI de 115 CV, la versión de 150 CV también está equipada con doble inyección de AdBlue (Twindosing). El Golf 2.0 TDI DSG alcanza 223 km/h y acelera de 0 a 100 km/h en solo 8,8 segundos.



Los nuevos sistemas de asistencia e iluminación: Car2X, "Travel Assist" e "IQ.Light" como novedad en el Golf

Car2X proporciona mayor seguridad. La comunicación Car2X hace posible que el Golf sea el primer Volkswagen que intercambia información relevante para el tráfico con otros vehículos y la infraestructura de tráfico en un radio de hasta 800 metros. Este intercambio de información tiene lugar en milisegundos. El uso de un estándar Car2X (WLANp / ITS G5) armonizado dentro de la Unión Europea e independiente del fabricante hace posible la transferencia de información entre vehículos de todas las marcas y la infraestructura de todos los estados de la UE. Este "lenguaje común" es en este aspecto un requisito previo esencial para reducir el número de accidentes de tráfico en diferentes países. Gracias a Car2X se informa y advierte al conductor de posibles peligros.

- **Car2X en detalle:** La función "Advertencia de peligro" utiliza la comunicación Car2X para informar y advertir al conductor de ciertos peligros inminentes. Mediante la comunicación Car2X se registran los siguientes escenarios: accidentes, vehículos averiados, atascos, obras, frenadas de emergencia y vehículos de emergencia. Ejemplos de vehículos de emergencia: en este caso, la advertencia proporciona información específica y concreta sobre la distancia y la dirección de las ambulancias, los bomberos, los coches de policía, etc. que se aproximan y están equipados con el sistema Car2X; de este modo, el conductor puede reaccionar en una fase temprana. Además, se pueden reducir los peligros que surgen, por ejemplo, mientras el vehículo de emergencia cruza un semáforo en rojo. Además, el tiempo de viaje de los vehículos de emergencia puede reducirse, por ejemplo, mediante la formación temprana de una vía de socorro. Asimismo, los vehículos que sufren una avería o un accidente pueden utilizar un "triángulo de emergencia virtual" (como indicación en



el puesto de conducción de otros vehículos) para llamar la atención a tiempo sobre la situación potencialmente peligrosa. Otra característica de seguridad es la "luz de freno electrónica": Si los coches que circulan muy por delante del Golf frenan bruscamente, se activa automáticamente la luz de freno de los vehículos que le siguen; todos los coches que circulan detrás o sus conductores pueden reaccionar mucho antes gracias a Car2X. Una cosa está clara: el apoyo visual y acústico específico del conductor en situaciones peligrosas a través de la comunicación directa Car2X en el Golf puede evitar accidentes, lo que supone un hito en el camino hacia una conducción sin accidentes.

Travel Assist. El nuevo "Travel Assist" en el Golf permite la conducción asistida hasta 210 km/h. El sistema accede, entre otros, al control de crucero adaptativo "ACC" (guiado longitudinal) y al sistema de mantenimiento de carril "Lane Assist" (guiado lateral). El "Travel Assist" se activa a través del volante multifunción. Por razones legales y de seguridad, el conductor debe supervisar permanentemente el sistema. Para ello, deberá tener al menos una mano en el volante. Gracias al nuevo sensor capacitivo del volante, que es sensible al tacto, basta con que el conductor toque el volante. Si el conductor, sin embargo, suelta las manos del volante durante más de 15 segundos, recibe un aviso a través de señales de advertencia visuales y acústicas, así como un tirón de frenado. En ese momento, el conductor deberá reaccionar y tocar el volante ya que, de lo contrario, se activará el "Emergency Assist" (asistente para emergencias) y el Golf se detendrá automáticamente.

"ACC predictivo". La última generación de control automático de distancia funciona en el Golf de forma predictiva. Para ello, el sistema calcula la posición del Golf utilizando los datos de la ruta y del GPS del sistema de navegación y reduce, así, su velocidad de forma predictiva antes de llegar a curvas, rotondas, cruces, límites de velocidad y poblaciones. En paralelo, el "ACC" accede al sistema de reconocimiento de señales de tráfico a través de la cámara frontal y regula la velocidad tan pronto como se detecta una limitación.



Asimismo, en el nuevo nivel superior, el "ACC" estará equipado con un asistente para atascos.

"Front Assist". El "Front Assist" ofrece nuevos conjuntos de funciones. El sistema de vigilancia del entorno Front Assist, que funciona con un sensor de radar y en combinación con la cámara frontal, avisa y frena en situaciones de emergencia cuando la distancia con el vehículo que circula delante es demasiado pequeña. Para ello, utiliza la función de frenada de emergencia en ciudad y el sistema de detección de peatones incluso a velocidades muy bajas en ciudad. Esta gama se ampliará, ahora, para incluir la detección de ciclistas, un sistema de asistencia para evitar obstáculos y, por primera vez en Volkswagen, un asistente de giro.

Asistente de giro. Durante las maniobras de giro a la izquierda, el Golf frena automáticamente hasta pararse con el asistente de giro (con un aviso simultáneo acústico y visual) en caso de que se aproxime un vehículo por la carretera que se va a cruzar. Dependiendo de la velocidad de ambos vehículos, el asistente de giro puede prevenir el accidente o mitigar sus consecuencias dentro de los límites del sistema.

"Faros matriciales LED IQ.LIGHT". Volkswagen ofrecerá el nuevo Golf con tres versiones diferentes de faros LED. En la versión superior se utilizan, por primera vez en la clase compacta, los potentes faros matriciales LED "IQ.LIGHT". El sistema se introdujo primero para el Touareg actual y después se transfirió al nuevo Passat. A través del "Dynamic Light Assist", el conductor enciende el sistema. A través de los 22 LED por módulo matricial de faro se activan, en función del modelo Golf, hasta diez funciones diferentes de iluminación, en parte interactivas, y se proyectan en la carretera. Otra característica integrada por primera vez en el Golf es una función de barrido del intermitente de los "faros matriciales LED "IQ.LIGHT". La función de barrido del intermitente tiene un efecto positivo en la seguridad activa debido a su llamativo aspecto. Visión general de las funciones de iluminación de los "faros matriciales LED IQ.Light":



- Luz para carreteras secundarias (activada por la velocidad)
- Luz de carretera (activada por la velocidad)
- Luz de viraje (activada por el ángulo de giro del volante o el intermitente; también en marcha atrás)
- Luz para mal tiempo (activada por el conductor)
- Luz de autopista (activada por la velocidad y los datos GPS)
- Luz de curva dinámica en la luz para ciudad, luz para carreteras secundarias, luz de autopista, luz de carretera y luz larga parcial (activada por el ángulo de giro del volante)
- Eliminación del deslumbramiento por señales (activada por la detección de deslumbramiento de la cámara frontal)
- Luz de ciudad (activada por la velocidad y los datos GPS)
- Luz larga parcial (activada por la detección de objetos de la cámara frontal)
- Modo de viaje (cambio a conducción por la izquierda, activado por el conductor en el menú del vehículo)

Tecnología LED como equipamiento de serie

Faros LED y grupos ópticos traseros LED. Ya a partir de la versión de acceso del nuevo Golf, los LED son la fuente de luz preferida. En los faros de serie, la luz de cruce y la luz de carretera, así como la luz de conducción diurna y la luz de posición, se realizan con LED de luz diurna clara. En la parte trasera, los grupos ópticos también están equipados exclusivamente con tecnología LED. Con su diseño y los contornos de LED se crea, así, una firma luminosa nocturna tridimensional inconfundible en la parte trasera. La luz de freno trasera de los pilotos traseros IQ.Light, además, con una conmutación concisa de las firmas de LED ("efecto clic-clac"); en esta versión también se utiliza la función de barrido del intermitente.



Luz ambiental exterior. Dependiendo del equipamiento, el nuevo Golf está equipado, por primera vez, con una iluminación ambiental exterior. También hay una función "Coming Home" y "Leaving-Home" animada si se desea. La iluminación ambiental exterior se obtiene a través de los faros y los grupos ópticos traseros, así como con la iluminación de la cavidad de la manilla de la puerta y una luz de proyección en los retrovisores exteriores. La función "Coming Home" se activa al desactivar el encendido y "Leaving Home" al desbloquear el Golf. La función se inicia al acercarse con la llave del vehículo.



Tren de rodaje perfeccionado: Nuevo gestor de la dinámica de marcha, DCC perfeccionado y precisión al detalle

Mejora del confort y la dinámica. Volkswagen ha seguido desarrollando y perfeccionando el tren de rodaje del Golf. En particular, se ha mejorado otra vez el confort de rodadura. Además, se ha desarrollado un nuevo sistema de regulación de la dinámica de marcha para el Golf 8: el gestor de la dinámica de marcha, que incluye una nueva etapa de evolución de la suspensión adaptativa DCC. De este modo se aumenta significativamente el espectro entre el máximo confort y la máxima dinámica; las características de la dinámica de marcha del nuevo Golf se incrementan de forma significativa.

Gestor de la dinámica de marcha

Central y de nivel superior. En el Golf 8, Volkswagen ha establecido un nuevo sistema de control y regulación central de nivel superior para funciones que influyen positivamente en el comportamiento de marcha: con el gestor de la dinámica de marcha se controlan tanto el ESP con bloqueo electrónico del diferencial (XDS) como los componentes dinámicos laterales de los amortiguadores regulados (suspensión adaptativa DCC opcional). Se puede influir significativamente en el comportamiento de la dirección del Golf mediante intervenciones de frenado leves individuales de las ruedas o por un cambio en la dureza del amortiguador de cada rueda. De este modo se optimiza aún más el comportamiento de marcha.

Coordinación perfecta entre sí. El gestor de la dinámica de marcha permite la selección exacta del sistema de regulación correcto en el momento adecuado durante cada maniobra de conducción. De este modo se evita la superposición o neutralización indeseadas de los efectos del ESP con bloqueo electrónico del diferencial (XDS) y de la suspensión adaptativa DCC; los sis-



temas funcionan perfectamente entre sí y, por lo tanto, tienen una influencia decisiva en el carácter dinámico de marcha del Golf. El comportamiento de marcha y de la dirección es mucho más preciso y estable gracias al uso de la suspensión adaptativa y del ESP con bloqueo electrónico del diferencial (XDS) perfeccionados; las intervenciones de regulación son aún más sensibles que hasta ahora. Además, los movimientos dinámicos de balanceo del vehículo se reducen y se amortiguan mejor, produciendo una respuesta más rápida a los mandos de dirección del conductor.

Suspensión adaptativa DCC

Mayor extensión. La suspensión adaptativa DCC reacciona permanentemente a la calzada y a la situación de conducción, teniendo en cuenta, por ejemplo, los procesos de dirección, frenado y aceleración. A través del perfil de conducción seleccionado, el conductor puede influir en la reducción de los movimientos de la carrocería según sus gustos. Para cada rueda, se calcula la amortiguación necesaria en fracciones de segundo y se ajusta en los cuatro amortiguadores. De este modo, el DCC ofrece siempre el mejor confort de conducción y dinámica óptima en combinación con el gestor de la dinámica de marcha. En el nuevo Golf, el ajuste en modo INDIVIDUAL puede ampliarse ahora más allá del espectro anterior de los modos fijos COMFORT, ECO y SPORT. Mediante un regulador deslizante digital, el conductor puede ajustar y guardar su modo de conducción personal de forma individual y precisa. El regulador deslizante influye de forma continua en la dinámica lateral del Golf a través del DCC y el XDS. Con el regulador deslizante, ahora también se pueden ajustar etapas intermedias entre los modos conocidos. Además, existen en lo sucesivo rangos de ajuste ampliados fuera de los límites conocidos hasta ahora: más allá de "COMFORT", la carrocería se desacoplará al máximo de la carretera y el confort de conducción aumentará aún más. Por encima de SPORT se obtiene un rango de ajuste ampliado con amortiguación máxima para minimizar los movimientos de la carrocería y, en particular, las



reacciones directas del vehículo. De este modo se puede ajustar el comportamiento en las curvas y la respuesta del Volkswagen a los mandos de dirección, que van desde los cómodos/suaves hasta los deportivos/ágiles.

Diseño del tren de rodaje

Dos ejes traseros diferentes. Dependiendo de la tracción, en la parte delantera se utiliza un eje McPherson y en la parte trasera un eje semirrígido (menos de 110 kW y tracción delantera) o un eje multibrazo (a partir de 110 kW o tracción total).

Eje delantero McPherson. En la parte delantera del Golf, un eje delantero McPherson (ancho de vía 1.549 mm) con brazo transversal triangular y un radio de pivotamiento estabilizador de la vía garantiza unas características óptimas de maniobrabilidad y dirección; el comportamiento de las vibraciones es muy equilibrado. En el centro del eje delantero hay un portagrupos, el cual, diseñado para conseguir la máxima rigidez, aloja los componentes del eje delantero, la dirección y las piezas del conjunto soporte de la mecánica. En combinación con el tren de rodaje adaptativo (DCC), el portagrupos está diseñado en una construcción de aluminio que es unos tres kilogramos más ligera y extremadamente rígida para mejorar aún más la dinámica de marcha. La barra estabilizadora tubular de peso optimizado reduce de manera eficaz la tendencia al balanceo del Golf. Los cojinetes de goma están vulcanizados directamente sobre la barra estabilizadora, lo que garantiza unas óptimas propiedades acústicas, así como la mejor respuesta posible de la dinámica de marcha. Los silentbloc de los brazos transversales se han optimizado para mejorar aún más el confort y la precisión de la dirección.

Eje semirrígido. Todos los modelos Golf de menos de 110 kW de potencia y tracción delantera se entregan con un eje semirrígido. El eje modular de construcción aligerada (ancho de vía 1.519 mm) consiste en un perfil transversal abierto hacia abajo en el que se suelda respectivamente una placa de inserción en los extremos exteriores. Se pueden conseguir diferentes tasas



de torsión utilizando diferentes ejecuciones en la longitud de las placas de inserción. Esto resulta en una ventaja de peso significativa en comparación con una barra estabilizadora tubular soldada. Además, la disposición de un perfil transversal abierto hacia abajo optimiza el comportamiento al balanceo y la rigidez transversal. El eje modular de construcción aligerada se adapta perfectamente a los motores pequeños; en combinación con el eje delantero McPherson, también proporciona excelentes características de confort y maniobrabilidad. El tren de rodaje deportivo opcional utiliza un eje con una mayor tasa de torsión. Los cojinetes guía del eje están diseñados como soportes hidráulicos para aumentar el confort de conducción y las propiedades acústicas del eje.

Eje trasero multibrazo. A partir de una potencia del motor de 110 kW, Volkswagen combina el eje delantero McPherson con un eje trasero multibrazo. Este eje también se utiliza para todos los modelos Golf de tracción total (4MOTION). Volkswagen ha prestado, en este caso, especial atención a la cinemática, la acústica, el peso y la modularidad. Se ha mantenido el concepto básico de una separación consistente de la rigidez longitudinal y transversal. La baja rigidez longitudinal del eje se logra mediante el cojinete guía del eje blando del brazo oscilante longitudinal para aumentar aún más el confort de conducción. Las propiedades cinemáticas y elastocinemáticas del eje se han rediseñado en comparación con el eje del modelo predecesor: los cojinetes modificados de los brazos transversales y los portarruedas, de nueva construcción, aumentan significativamente la precisión de la dirección y la estabilidad de marcha. Las cotas de convergencia y de caída se ajustan individualmente para cada tipo de vehículo mediante tornillos excéntricos en el brazo de resorte y en el brazo transversal superior, según las necesidades. Una característica constructiva importante es la conexión de la barra estabilizadora tubular y del amortiguador del eje en el brazo de resorte, lo que reduce las fuerzas dentro del eje.



Dos direcciones

Notablemente más directas. Para el nuevo Golf hay disponibles dos sistemas de dirección diferentes. En la versión básica, se utiliza una caja de dirección con una transmisión lineal. En vista de que el ángulo de giro del volante es menor y las reacciones del vehículo son más espontáneas, la relación de transmisión de esta dirección se ha vuelto ahora notablemente más directa en comparación con el modelo anterior ($i = 14,6$ en lugar de $15,0$). Como opción, está disponible un sistema de dirección progresiva con una relación aún más directa en el centro ($i=14,1$) y solo dos giros del volante de tope a tope. Se han establecido nuevos algoritmos en el software para ambos sistemas, que optimizan aún más el comportamiento de respuesta dinámica de la dirección en particular. La dirección influye de forma decisiva en el carácter dinámico de marcha del nuevo Golf: ágil, precisa, estable y bien controlable hasta la gama de alta velocidad.

Llantas y neumáticos

Reducida resistencia a la rodadura. El nuevo Golf equipará llantas de 16 a 19 pulgadas, dependiendo del equipamiento o la opción seleccionada. Todos los neumáticos del Golf se han desarrollado con el objetivo de ofrecer una resistencia a la rodadura especialmente baja y un comportamiento acústico equilibrado, así como un excelente confort de conducción y una dinámica de marcha óptima. En este desarrollo Volkswagen ha dado gran importancia a la alta precisión de la dirección, a las reacciones directas del vehículo y a la alta estabilidad de marcha. Por estos motivos, se ha incrementado en media pulgada la abertura de la llanta (dimensión interna de la anchura de la llanta) de las ruedas de 16" y 17". Las ruedas, ahora más anchas, aseguran una respuesta lineal más rápida y significativa de los neumáticos a los movimientos de la dirección, lo cual perfecciona así el carácter dinámico de marcha del nuevo Volkswagen.



La historia del Golf:

Siete generaciones y más de 35 millones de unidades

Golf I – 1974 hasta 1983

La chispa inicial. El primer Golf fabricado en serie abandonó la planta de producción de Wolfsburg en marzo de 1974 y llegó a los concesionarios Volkswagen en mayo. Hasta entonces había sido el "Escarabajo", con motor y propulsión trasera, el modelo que dominó la escena automovilística durante décadas, pero con el Golf comenzó definitivamente una nueva era: la era de los motores frontales de montaje transversal y la tracción delantera. Este movimiento fue iniciado por el Scirocco y el Passat, presentados en 1973. Con el Golf, la gama de mayor volumen de ventas también se adaptaba a la nueva tecnología. El Golf I, concebido por Giorgetto Giugiaro y Volkswagen, tenía que cumplir las enormes expectativas como sucesor del legendario "Escarabajo" (del que fueron construidas más de 21,5 millones unidades) de continuar la historia de éxitos del, hasta la fecha, automóvil más famoso del mundo. Sin embargo, el concepto de propulsión moderno y seguro, la gran variabilidad con portón trasero y respaldo de asiento trasero abatible y finalmente el diseño, fueron tan convincentes que en octubre de 1976 ya se celebró la unidad 1 millón del Golf. Se vendieron en todos los continentes del mundo 6,99 millones de unidades de la primera generación de Golf, incluidas todas las variantes y el Jetta, que por aquel entonces era prácticamente idéntico en cuanto a construcción.

Golf II – 1983 hasta 1991

La primera etapa evolutiva. Fue con el segundo Golf con el que aprendió a conducir la generación del "baby boom", los que hoy andan alrededor de los cincuenta: mientras que el predecesor ya se había convertido en el favorito de todos los instructores y alumnos de las autoescuelas, el nuevo Golf, de forma definitiva e imparable, se metió en las mentes de esta generación,



que más tarde incluso recibió su nombre. Y fue este Golf el que democratizó el progreso por primera vez, con tecnologías como el catalizador regulado, el sistema antibloqueo de frenos o la primera tracción total en su segmento. En junio de 1988 el Golf traspasaba la mágica barrera de producción de 10 millones de unidades. Tras 6,3 millones de unidades, en 1991 llegó a su fin la fabricación de la segunda generación del Golf.

Golf III – 1991 hasta 1997

La victoria de la seguridad. Con la tercera generación del Golf, Volkswagen inició 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 airbags frontales (a partir de 1992) y, por otro lado, mejoraron de forma significativa los sistemas anticolisión gracias a los grandes avances realizados en el ámbito de la construcción de carrocerías. Mirando hacia atrás, se puede decir que Volkswagen revolucionó la seguridad pasiva con este Golf, ya que la mejora de la protección benefició a millones de conductores en todo el mundo. Sin embargo, el Golf III está asociado a muchos otros hitos de la serie: el primer motor de seis cilindros (VR6), el regulador de velocidad, el primer catalizador de oxidación para los motores diésel, el primer motor de inyección directa diésel y los primeros airbags laterales. En mayo de 1994 Volkswagen celebró 15 millones de Golf producidos. En 1997 se detuvo la producción de la tercera generación tras 4,83 millones de unidades fabricadas.

Golf IV – 1997 hasta 2003

El icono de estilo. 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 ofrecía y el conciso diseño de los pilares C enlazaban con el diseño del Golf I del año 1974. Con el Golf IV, Volkswagen alcanzó un estándar de calidad completamente nuevo en el segmento. Al mismo tiempo se siguió democratizando el



ámbito de la seguridad con el debut del sistema ESP. Un año más tarde, el sistema ESP entró a formar parte del equipamiento de serie en primer lugar en Alemania. En 2001 le siguió el Golf GTI de 132 kW, fabricado para conmemorar el 25 aniversario del GTI. En 2002 se presentó el primer Golf con inyección directa de gasolina (FSI) y los airbags de cabeza entraron a formar parte del equipamiento de serie. También en el año 2002, Volkswagen presentó el Golf más deportivo hasta la fecha: el rápido R32 que alcanzaba 250 km/h. En 2003 fue este Golf R32 el primero en estar disponible con una caja de cambios de doble embrague (DSG). Fue también en ese año cuando, tras haber alcanzado una cifra de 4,99 millones de unidades vendidas, se detuvo la producción del Golf IV para dar paso a la del Golf V.

Golf V – 2003 hasta 2008

El fin de los límites del segmento. El quinto Golf fue el modelo que, gracias a su gran confort y dinamismo, consiguió aventajar a algunos de los competidores de la clase media alta. Fue todo un representante de la calidad. Uno de los valores que corroboraban la estabilidad de la carrocería soldada por láser era el 35 por ciento adicional de rigidez torsional que se le acreditó al Golf V en su debut en 2003. Por primera vez, el Golf también podía equiparse opcionalmente con airbags laterales en las plazas traseras; junto con los seis airbags de serie (frontal, lateral delantero y de cabeza) se sumaba así un total de ocho airbags de protección a bordo. En los ámbitos del confort y la dinámica, el Golf V ofrecía detalles como un nuevo eje trasero de brazos trapecoidales, un nuevo cambio automático de doble embrague DSG de 7 velocidades, 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, y el primer Twincharger del mundo con sobrealimentación por turbo y compresor. Cuando, en el 2008, se presentó el Golf VI habían sido producidas más de 3,4 millones de unidades de la generación V en todas las versiones.



Golf VI – 2008 hasta 2012

La clase compacta de gama alta. En solo cuatro años (hasta finales de julio de 2012) fueron fabricadas otros 2,85 millones unidades del Golf sobre la base de la sexta generación presentada en 2008. La seguridad avanzaba una vez más a grandes pasos: la carrocería, soldada de nuevo con láser, era tan sólida que consiguió alcanzar la puntuación máxima de cinco estrellas en la prueba de colisión de EuroNCAP. Además, se incluyó un airbag adicional a bordo, el airbag para las rodillas. Especialmente el diseño interior del Golf VI estableció referentes de calidad en el segmento. Los nuevos asistentes de conducción, como el asistente dinámico de luz de carretera "Light Assist", el "Park Assist", el asistente de arranque en pendiente y tecnologías como el sistema de suspensión adaptativa electrónica "DCC", convirtieron al "World Car of the Year" del año 2009 en el, hasta la fecha, el Golf más avanzado de todos los tiempos. Otros de los detalles también disponibles eran el "sistema Start/Stop", el modo de recuperación de la energía de frenado, la luz de curva dinámica y los grupos ópticos traseros LED.

Golf VII – 2012 hasta 2020

Espiral de peso invertida. El 4 de septiembre de 2012, Volkswagen celebró en Berlín el estreno mundial del séptimo Golf. Solo un día después, en los primeros países se inició la venta anticipada del superventas, del que hasta la fecha se habían vendido 29,3 millones de ejemplares. El peso del nuevo Golf se redujo en hasta 100 kg y, de este modo, se logró invertir la consabida espiral de peso. Dependiendo del motor pudo realizarse una reducción del consumo máxima de hasta el 23 %, en comparación con el modelo anterior. Al mismo tiempo, Volkswagen lanzó al mercado el Golf equipado con toda una armada de nuevos sistemas de asistencia. Entre ellos se incluían sistemas como el asistente de frenado para evitar colisiones derivadas, una protección proactiva de los ocupantes, el control de crucero adaptativo "ACC" y el sistema de vigilancia del entorno "Front Assist", que incluía una función de



frenada de emergencia en ciudad. Hasta ahora han salido de las plantas de Volkswagen alrededor de 6,0 millones de unidades del Golf VII.

Datos técnicos del nuevo Golf

	Golf 1.5 TSI	Golf 1.5 TSI	Golf 1.5 eTSI	Golf 2.0 TDI	Golf 2.0 TDI
Máx. kW / CV	96 / 130	110 / 150	110 / 150	85 / 115	110 / 150
a rpm	5.000 – 6.000	5.000 – 6.000	5.000 – 6.000	3.250 – 4.000	3.500 – 4.000
Máx. Nm	200	250	250	300	360
a rpm	1.400 – 4.000	1.500 – 3.500	1.500 – 3.500	1.750 – 3.200	1.750 – 3.000
Cilindrada	1.498 m ³	1.498 m ³	1.498 m ³	1.968 m ³	1.968 m ³
Caja de cambios	Manual de 6 marchas	Manual de 6 marchas	DSG de 7 marchas	Manual de 6 marchas	DSG de 7 marchas
Vmáx.	214 km/h	224 km/h	224 km/h	202 km/h	223 km/h
0-100 km/h	9,2 s	8,5 s	8,5 s	10,2 s	8,8 s
Longitud	4.284 mm				
Anchura	1.789 mm				
Altura	1.456 mm				
Batalla	2.636 mm				
Superficie frontal	2,21 m ²				
Valor C _x	0,275				
Maletero	380 – 1.237 litros				