



La Golf VI

Settembre 2008

In sintesi

Versione breve	Pagina 2
Dati caratteristici	Pagina 9

Aspetti principali

Carrozzeria	Pagina 11
Abitacolo	Pagina 21
Motori e cambi	Pagina 27
Dinamica di guida	Pagina 38
Allestimenti	Pagina 45
Concept BlueMotion	Pagina 53
Collectors Edition	Pagina 55
Dati tecnici	Pagina 57

Nota:

Tutte le dotazioni e i dati contenuti in questa cartella stampa valgono per la gamma di modelli in vendita in Germania. In altri Paesi possono verificarsi differenze. Con riserva di modifiche e salvo errori.

Le denominazioni TDI e TSI, DSG e Twincharger sono marchi registrati dalla Volkswagen AG o da altre aziende del Gruppo Volkswagen in Germania e in altri Paesi.

La migliore di tutti i tempi

- Nuova Golf: valore e comfort da fuoriclasse
 - Design: il tema stilistico che la Volkswagen seguirà in futuro
 - Motori e cambi: TDI, TSI e DSG riducono i consumi fino al 28%
 - Prima Golf disponibile con i sistemi DCC e ACC
-
- La Volkswagen lancia la nuova Golf, la migliore di tutti i tempi. La Golf è un fenomeno automobilistico, se consideriamo la sua carriera. Protagonista della categoria delle compatte, la Golf è un'icona stilistica, un punto di riferimento internazionale. Nessun'altra automobile dello stesso segmento di prezzo è mai riuscita a ottenere consensi così numerosi.
 - La Golf VI è stata perfezionata fin nei minimi dettagli. La perfezione è stata anche la determinante-linea guida che ha elevato il design della Golf a un nuovo livello. Il team guidato da Walter de' Silva, Responsabile del design del Gruppo Volkswagen, ha saputo conferire alla nuova Golf una nitida presenza estetica e una personalità stilistica ancora più avvincente. È nata così un'automobile intelligente che ha tutte le carte in regola per piacere. Sia se la si guarda, sia se la si guida. Ne è un esempio il motore TDI 110 CV, che con un consumo combinato di 4,5 litri di gasolio per 100 chilometri contrasta la lievitazione dei prezzi dei carburanti. A richiesta, inoltre, in città la nuova Golf parcheggia quasi da sola con il Park Assist, mantiene perfettamente la distanza di sicurezza in autostrada con il sistema ACC (Adaptive Cruise Control) e premendo solo un pulsante cambia il suo carattere da pacifico in sportivo con il nuovo sistema di regolazione adattiva dell'assetto (DCC).

- Soprattutto, però, la nuova Golf offre un livello di qualità mai raggiunto prima nella categoria. A questo riguardo fa notare Martin Winterkorn, Presidente del Gruppo Volkswagen: «Offrendo un contenuto di valore come mai prima, la Golf VI definisce un livello di qualità e comfort che in gran parte è totalmente nuovo nel segmento». In Europa, le consegne della nuova Golf inizieranno nel mese di ottobre; successivamente seguiranno Africa, Asia, Australia e America Settentrionale.

Forza d'innovazione: democratizzazione del progresso

- La nuova Golf sarà disponibile nella versione a tre e cinque porte con le linee di allestimento Trendline, Comfortline e Highline. Il suo design chiaro e dinamico svela l'indirizzo stilistico che la Volkswagen seguirà in futuro. Le sue qualità di isolamento acustico e di comfort globale definiscono nuovi riferimenti nella categoria. I motori e i cambi frutto della tecnologia più avanzata permettono di ridurre i valori di consumo fino al 28%. Tutti i motori benzina e Diesel sono già in linea con i parametri oggi noti della futura norma Euro 5.
- Altre tecnologie di vertice disponibili per la nuova Golf sono i sistemi ACC (controllo automatico della distanza di sicurezza), DCC (regolazione adattiva dell'assetto) e Park Assist. Per assicurare il massimo livello di sicurezza, la nuova Golf è dotata di serie di un nuovo sistema ESP più preciso nella risposta, di migliorate caratteristiche di comportamento in caso d'incidente, di sette airbag (incluso l'airbag per le ginocchia), di speciali appoggiatesta (WOKS) per evitare i colpi di frusta, del divano posteriore completo di sensori per verificare se le cinture sono allacciate (debutto sulla Golf), nonché delle luci diurne.

Design esterno: precisione in una nuova veste

- L'alto livello di valore della nuova Golf si ritrova nel carattere distintivo del design esterno, che definisce linee inedite per tutte le parti principali della carrozzeria. Spiega Walter de' Silva, Responsabile del design del Gruppo Volkswagen: «Abbiamo disegnato la Golf con un'architettura nuova, più precisa. La Golf è un'icona, un punto di riferimento per tutto il mondo dell'automobile. Ed è per questo che anche il nuovo modello è una vera Volkswagen: semplice, universale e inconfondibile». Al tempo stesso, però, la Golf sesta generazione appare con un look più sportiveggiante e nitido. Walter de' Silva: «La nuova Golf è più accentuata, più tridimensionale dei modelli che l'hanno preceduta: con linee e angoli ben definiti, con spazi concavi e spazi convessi sapientemente proporzionati e precisi». A questo riguardo aggiunge Klaus Bischoff, Responsabile del design della marca Volkswagen: «Ogni dettaglio è stato curato rigorosamente per aumentare il valore».
- Soprattutto confrontandola direttamente con quella della generazione precedente, si mette in evidenza quanto sia cambiata la nuova Golf. Sotto la guida di de' Silva e Bischoff, il team di designer ha dedicato la massima attenzione al DNA essenziale della Golf, mettendola in viaggio verso il futuro stilistico. Tra questi stilemi originali si fanno notare il frontale dai lineamenti nitidi come sulla prima Golf e la forma del montante posteriore perfezionata con l'arrivo della quarta generazione di questo modello.
- Analogamente alla nuova Scirocco, il tetto della nuova Golf poggia su spalle larghe e grintose, frutto della linea pronunciata che si estende dai proiettori ai gruppi ottici posteriori. Questa cosiddetta "linea di carattere" fa apparire la nuova Golf più presente e grintosa nella vista laterale su strada.

- Tutte le superfici della carrozzeria hanno un aspetto più teso, più atletico. Nel frontale si fa notare la nuova linea orizzontale della calandra tra i proiettori, ripresa formalmente dalla Golf della prima generazione; la calandra stessa è di colore nero lucido. Il linguaggio stilistico del paraurti corrisponde con quello della calandra. Alla parte inferiore del paraurti si integra una presa d'aria di colore nero. Anche i proiettori di disegno dinamico sono montati in una struttura di supporto rifinita in colore nero.
- Come il frontale, anche la parte posteriore della vettura è caratterizzata da linee orizzontali. I gruppi ottici posteriori sono molto larghi e si distinguono per l'inconfondibile impronta luminosa. Con la loro fascia trasparente per gli indicatori di direzione e le luci di retromarcia mostrano una chiara analogia stilistica con la fanaleria posteriore della Touareg. Nell'insieme delle caratteristiche di design, la nuova Golf appare nettamente più larga, più bassa e ancora più prestigiosa.

Abitacolo: oltre i limiti della categoria

- L'alto livello di valore caratterizza anche l'abitacolo, realizzato con un progetto nuovo. La qualità delle superfici e della dotazione funzionale – soprattutto nell'area del posto di guida – stabilisce un quadro di riferimento totalmente nuovo in termini di qualità percepita, che va oltre i limiti consueti della categoria. La scelta e la finitura dei materiali e dei dettagli, come le finiture in cromo satinato o il disegno dei volantini e gli strumenti circolari con grafica ripresa dalla Passat CC, danno l'impressione di trovarsi a bordo di una vettura del segmento superiore. Anche la qualità ergonomica dell'abitacolo si presenta nettamente perfezionata. Ne è un esempio la maggiore facilità d'uso di tutti gli elementi di comando, di cui fanno parte il sistema di gestione del climatizzatore automatico Climatronic, lo stesso impiegato per la prima volta sulla Passat CC, il nuovo sistema radio-

navigatore RNS 310 dotato di tecnologia touchscreen, nonché i comandi degli alzacristalli elettrici disposti in posizione più avanzata, quindi più ergonomica, nei pannelli delle porte.

- Per l'abitacolo fa inoltre da riferimento la perfezione nei dettagli che contraddistingue le vetture Volkswagen. Per esempio la presenza nel divano posteriore di sensori che rilevano se le cinture sono allacciate: se la nuova Golf è equipaggiata con airbag laterali nella zona posteriore dell'abitacolo, il guidatore potrà verificare sul display multifunzionale e tramite un segnale acustico se i passeggeri seduti dietro hanno allacciato la cintura di sicurezza. Per esempio l'interno in pelle: sulla nuova Golf trova impiego per la prima volta una pelle dotata di una nuova e più robusta rifinitura superficiale. Per esempio il vano bagagli: anche la nuova Golf è dotata di quattro ganci molto pratici per mantenere in posizione sacchetti della spesa, evitando che il loro contenuto si disperda nel bagagliaio durante la marcia. Per esempio i retrovisori esterni: grazie a una forma ottimizzata aerodinamicamente si sporcano molto meno e inoltre si regolano molto più comodamente grazie al comando ora in posizione più alta e più avanzata sul pannello della porta.

Comfort acustico: la Golf più silenziosa di sempre

- La nuova Golf si contraddistingue per le sue eccellenti proprietà acustiche. La rumorosità di funzionamento è ridotta dall'uso di una particolare pellicola isolante nel parabrezza nonché dall'adozione di un innovativo sistema di insonorizzazione delle porte e delle guide dei cristalli laterali. Inoltre la nuova forma dei retrovisori esterni produce molto meno rumorosità aerodinamica. In aggiunta è stato ottenuto un migliore isolamento acustico tra il vano motore e l'abitacolo mediante l'adozione di provvedimenti mirati. L'insieme delle misure di insonorizzazione è

completato dall'impiego di pneumatici più silenziosi e di nuovi supporti del motore.

Motori Diesel: passaggio all'alimentazione common rail

- Un contributo importante per l'eccezionale comportamento acustico della nuova Golf è stato ottenuto con l'adozione dei Turbodiesel common rail (TDI), particolarmente silenziosi e usati per la prima volta su questo modello. Due contralberi (a partire dal TDI 140 CV) eliminano inoltre le vibrazioni meccaniche del motore. Per le potenze dei motori TDI è prevista una gamma che spazia dai 90 ai 170 CV. Al momento del lancio commerciale, la nuova Golf verrà proposta con due TDI di 2 litri, un 110 CV e un 140 CV. Tutti i TDI montano di serie il filtro antiparticolato.
- I nuovi motori Turbodiesel sono molto parchi nei consumi. Il TDI 110 CV si accontenta di 4,5 litri per 100 chilometri (emissione CO₂: 119 g/km), il che corrisponde a un consumo ridotto di ben 0,6 litri. Persino la versione TDI 140 CV consuma solo 4,9 litri di gasolio per 100 chilometri (emissione CO₂: 129 g/km), ovvero 0,6 litri in meno.

Motori benzina: parsimoniosi più che mai

- I motori benzina previsti per il lancio commerciale saranno quattro, con potenze di 80, 102, 122 e 160 CV. A partire da 122 CV di potenza trovano impiego motori TSI sovralimentati con compressore volumetrico abbinato a turbocompressore o solo con turbocompressore. A tal riguardo sta di fatto che anche i benzina sono eccezionalmente parsimoniosi. L'ottimizzata versione di base eroga 80 CV di potenza e consuma solo 6,4 litri per 100 chilometri (emissione CO₂: 149 g/km), ovvero 0,5 litri in meno rispetto alla versione precedente. Una prova eccellente sul versante dell'efficienza è fornita ancora una volta dai TSI: la nuova Golf motorizzata con il 1.4 TSI 122 CV consuma solo 6,2 litri per 100 chilometri (emissione CO₂:

144 g/km), facendo segnare una riduzione di 0,1 litri nel ciclo combinato. E anche la nuova versione di vertice 1.4 TSI 160 CV raggiunge un prestigioso consumo combinato di 6,3 l/100 km, facendo registrare una riduzione di ben 1,6 litri rispetto al FSI 150 CV che ha rimpiazzato.

DSG: sostituzione del cambio automatico tradizionale

- Con eccezione delle versioni entry level, tutte le motorizzazioni benzina e Diesel potranno essere abbinare al cambio a doppia frizione DSG della Volkswagen. A seconda della coppia motrice del motore, l'abbinamento sarà con un DSG a 6 marce oppure a 7 marce. Ciò significa che sulla nuova Golf l'efficiente e versatile cambio DSG è subentrato al tradizionale cambio automatico con convertitore di coppia. La particolare efficienza dell'unione TSI-DSG è dimostrata dal consumo combinato del 1.4 TSI 160 CV abbinato al DSG a 7 marce: 6,0 l/100 km (emissione CO₂: 139 g/km). Questo duetto di alta tecnologia rimpiazza il 2.0 FSI 150 CV abbinato al tradizionale cambio automatico a 6 marce. Precedente valore di consumo combinato: 8,3 litri. Riduzione del consumo: 2,3 l/100 km, cioè 28% in meno.

La Golf VI

Dati caratteristici

Le caratteristiche più importanti in ordine alfabetico

- **Autotelaio:** avantreno McPherson, retrotreno multilink a bracci multipli, ESP di serie, controllo adattivo dell'assetto (DCC) a richiesta.
- **Cambio automatico:** DSG a 6 e 7 marce.
- **Cambio di serie:** cambio manuale a 5 e 6 rapporti.
- **Carrozzeria:** a tre e cinque porte, interamente zincata.
- **Colori:** Bianco Candy, Nero, Rosso Tornado, Shark Blue Metallic, Rosso Amarillide metallizzato, Argento Reflex metallizzato, Shadow Blue Metallic, Silverleaf Metallic, United Grey Metallic, Blue Grafite effetto perla, Deep Black effetto perla.
- **Consumo carburante:** da 4,5 a 7,1 litri di carburante per 100 km.
- **Debutto Golf I:** 1974.
- **Debutto Golf II:** 1983.
- **Debutto Golf III:** 1991.
- **Debutto Golf IV:** 1997.
- **Debutto Golf V:** 2003.
- **Debutto Golf VI:** 2008.
- **Design:** Walter de' Silva (Gruppo), Klaus Bischoff (Marca), Marc Lichte (Gamma).
- **Dimensioni:** lunghezza 4.199 mm, larghezza 1.779 mm, altezza 1.479 mm, carreggiata anteriore 1.540 mm, carreggiata posteriore 1.513 mm.
- **Equipaggiamento di serie:** tra l'altro ESP, sette airbag, climatizzatore, servosterzo elettromeccanico, alzacristalli

elettrici anteriori, display multifunzionale, chiusura centralizzata, sedile lato guida regolabile in altezza.

- **Gamma motori:** da 80 a 170 CV; a partire da 122 CV tutti i motori benzina sono TSI sovralimentati; tutti i motori Diesel sono nuovi TDI con alimentazione common rail; tutti i motori sono già in linea con i parametri oggi noti della norma Euro 5.
- **Golf prodotte complessivamente:** oltre 26 milioni di unità.
- **Lancio commerciale:** a partire da Ottobre 2008.
- **Linee di allestimento:** Trendline, Comfortline, Highline.
- **Motori benzina:** al lancio commerciale con 80 CV, 102 CV, 122 CV (TSI), 160 CV (TSI) di potenza.
- **Motori Diesel:** al lancio commerciale TDI con 110 e 140 CV di potenza; successivamente con 90 e 170 CV.
- **Sistemi di assistenza e dinamica di guida:** controllo adattivo dell'assetto (DCC), regolazione automatica della distanza di sicurezza (ACC), Park Assist, telecamera di retromarcia (Rear Assist), ParkPilot con visualizzazione.
- **Sistemi radio e di navigazione:** radio con lettore CD RDC 210, RDC 310, RDC 510; sistemi radio-navigatore RNS 310 (nuovo) e RNS 510; connettore MEDIA-IN, connettore multimediale AUX-IN, Soundsystem Dynaudio Excite, impianti vivavoce.
- **Stabilimenti di produzione:** Zwickau e Wolfsburg.
- **Trazione:** anteriore.
- **Vano bagagli:** capacità da 350 litri a 1.305 litri, lunghezza da 828 mm a 1.581 mm.

Un possibile futuro da icona

Walter de' Silva e il suo team hanno creato una linea più incisiva per la Golf

Numerosi interventi rendono la Golf più silenziosa che mai

Gli obiettivi indicati per il design della Volkswagen erano di massimo prestigio: «La nostra missione è quella di creare prodotti unici, e quindi universali, che potrebbero diventare icone nel futuro». Questa frase, pronunciata da Walter de' Silva quando nel febbraio 2007 ha assunto la responsabilità del design del Gruppo Volkswagen, esprime con estrema chiarezza quanto de' Silva e il suo team siano consapevoli dell'impegno di accompagnare verso il futuro un successo mondiale come la Golf.

DESIGN: LINEE PIÙ ACCENTUATE E SPAZI PROPORZIONATI

Con la nuova Golf del 2008 debutta una delle prime Volkswagen nate dalla matita di Walter de' Silva, che con i suoi collaboratori ha interpretato in chiave moderna uno dei più conosciuti design automobilistici del mondo. Il design nitido e dinamico della nuova Golf è radicato chiaramente nel linguaggio stilistico della Golf I (1974 – 1983) e della Golf IV (1997 – 2003). L'unicità del design complessivo e il linguaggio formale dei gruppi ottici anteriori e posteriori nonché della silhouette svelano inoltre il nuovo tema stilistico che la Volkswagen seguirà in futuro.

In questo modo la nuova Golf è parte integrante di una strategia finalizzata a conferire una presenza stilistica più accentuata a tutti i modelli della Casa. Tale strategia si basa su criteri di design globali che sotto la regia di Walter de' Silva hanno ricevuto una definizione

completamente nuova per la Marca automobilistica di maggior successo in Europa.

A questo riguardo Walter de' Silva e Klaus Bischoff, Responsabile del design della marca Volkswagen, non hanno affatto abbandonato gli stilemi distintivi del passato. Precisa, infatti, de' Silva: «Abbiamo eseguito una selezione di elementi essenziali, ottenendo una sorta di 'DNA storico'. Per essere affascinante e di successo, il nuovo design della Volkswagen riprenderà tale DNA, creando una sensazione consueta e al tempo stesso nuova in chi la osserva. Come abbiamo cercato di realizzare con la nuova Golf».

Guardando la nuova Golf, si capisce subito il significato di queste parole: la sesta generazione di questo modello non mostra una rottura radicale con le versioni precedenti, ma rimane la Golf in tutto e per tutto – originale, unica, senza tempo e universale, affidabile e di grande fruibilità. Commenta Klaus Bischoff: «Il linguaggio stilistico della nuova Golf fa nascere un nuovo feeling di prodotto. Che si comprende facilmente, ma che è difficile da creare». Finora nessun concorrente della Golf è riuscito raggiungere la logica di un tale design, né a continuarne l'evoluzione con una continuità e un successo paragonabile durante oltre tre decenni.

L'architettura della nuova Golf esprime fedelmente il DNA Volkswagen ridefinito da de' Silva e Bischoff. Un aspetto centrale a questo riguardo è l'altissimo livello di valore, che la vettura esprime per eccellenza. Spiega Walter de' Silva: «Abbiamo disegnato la Golf con un'architettura nuova, più precisa. La Golf è un'icona, un punto di riferimento in tutto il mondo dell'automobile. Ed è per questo che anche il nuovo modello è una vera Volkswagen: semplice, universale e inconfondibile». E che potrebbe diventare in futuro un'icona. Al tempo stesso, però, la Golf sesta generazione appare con un look più sportiveggiante e nitido. Walter de' Silva: «La nuova Golf è più accentuata, più tridimensionale dei modelli che l'hanno preceduta; con linee e angoli ben definiti, con spazi concavi e spazi convessi sapientemente proporzionati e precisi». A questo riguardo aggiunge

Klaus Bischoff: «Ogni dettaglio è stato curato rigorosamente per aumentare il valore».

Soprattutto confrontandola direttamente con quella della generazione precedente, si mette in evidenza quanto sia cambiata la nuova Golf. Sotto la guida di de' Silva e Bischoff, il team di designer ha dedicato la massima attenzione al DNA essenziale della Golf, facendole iniziare il viaggio verso il futuro stilistico. Tra questi stilemi originali si fanno notare il frontale dai lineamenti nitidi come sulla prima Golf e la forma del montante posteriore perfezionata con l'arrivo della quarta generazione del modello.

Analogamente alla nuova Scirocco, il tetto della Golf VI poggia su spalle larghe e grintose, frutto della linea pronunciata che percorre la fiancata dai proiettori ai gruppi ottici posteriori. Questa cosiddetta "linea di carattere" fa apparire la nuova Golf più presente e grintosa nella vista laterale su strada.

Tutte le superfici della carrozzeria hanno un aspetto più teso, più atletico. Nel frontale si fa notare la nuova linea orizzontale della calandra tra i proiettori, ripresa formalmente dalla Golf della prima generazione; la calandra stessa è di colore nero lucido. Il linguaggio stilistico del paraurti corrisponde a quello della calandra. Alla parte inferiore del paraurti si integra una presa d'aria di colore nero. Anche i proiettori di disegno dinamico sono montati in una struttura di supporto rifinita in colore nero.

Come il frontale, anche la parte posteriore della vettura è caratterizzata da linee orizzontali. I gruppi ottici posteriori sono molto larghi e si distinguono per l'inconfondibile impronta luminosa. Con la loro fascia trasparente per gli indicatori di direzione e le luci di retromarcia mostrano una chiara analogia stilistica con la fanaleria posteriore della Touareg. Nell'insieme delle caratteristiche di design, la nuova Golf appare nettamente più larga, più bassa e ancora più prestigiosa.

DIMENSIONI: PROPORZIONI SAPIENTEMENTE DEFINITE

La nuova Golf misura 4.199 millimetri di lunghezza, risultando più corta di 5 millimetri rispetto al modello precedente. In larghezza misura 1.779 millimetri (+20 mm), mentre l'altezza è rimasta invariata a 1.479 millimetri. Nonostante l'aumento della larghezza, la Golf VI appare nettamente più filante, il che è dovuto al nuovo design e alla sapiente definizione delle proporzioni. Lo sbalzo anteriore della carrozzeria è stato ridotto da 880 a 868 millimetri, mentre quello posteriore risulta incrementato di 7 millimetri (753 mm). Il passo delle ruote è rimasto invariato (2.578 millimetri) rispetto al modello precedente. Complessivamente gli interventi fanno però risultare un aspetto chiaramente più dinamico.

Come il modello precedente, anche la nuova Golf verrà proposta nella versione a tre e a cinque porte. Le dimensioni esterne di entrambe le versioni di carrozzeria sono praticamente identiche.

COMFORT ACUSTICO: DI CLASSE SUPERIORE

Anche la Golf VI offre un'ottima visibilità e fruibilità quotidiana. Il lavoro di sviluppo della vettura è stato realizzato con molta attenzione per i dettagli. Ne sono un esempio le maniglie delle porte, sempre verniciate nel colore della carrozzeria: oltre a essere più ergonomiche, presentano una qualità di finitura perfezionata e soprattutto offrono proprietà ottimali per garantire di poter aprire le porte anche nel caso di incidente. Un altro esempio di rifinitura curata nei dettagli è rappresentato dai retrovisori esterni di nuovo disegno: ispirati concettualmente a quelli della Passat CC, offrono caratteristiche aerodinamiche nettamente migliori, producendo molto meno fruscio durante la marcia e sporcandosi molto meno.

Al comfort acustico globale della nuova Volkswagen Golf è stata dedicata la massima attenzione, adottando soluzioni di dettaglio innovative in numerosi punti della carrozzeria. La rumorosità di funzionamento è ridotta dall'uso di una particolare pellicola isolante nel parabrezza nonché dall'adozione di un innovativo sistema di insonorizzazione delle porte e delle guide dei cristalli laterali. Inoltre la nuova forma dei retrovisori esterni produce molta meno rumorosità aerodinamica. In aggiunta è stato ottenuto un migliore isolamento acustico tra il vano motore e l'abitacolo mediante l'adozione di provvedimenti mirati. L'insieme delle misure di insonorizzazione è completato dall'impiego di pneumatici più silenziosi e di nuovi supporti del motore. Oltre agli interventi adottati per la carrozzeria, il comfort acustico è stato ulteriormente migliorato dall'uso di nuovi motori Turbodiesel con alimentazione common rail e dai silenziosi motori TSI a benzina.

Gli interventi di insonorizzazione

Nell'adottare misure di insonorizzazione è stato tenuto ben presente il fattore "peso" e dove possibile si è provveduto a sostituire i materiali isolanti pesanti con materiali innovativi e più leggeri. Tecnologie e materiali isolanti di nuovo tipo sono stati impiegati nella zona dei parafanghi, della paratia anteriore del motore, dei pedali, del tunnel centrale, dell'impianto climatizzatore e di riscaldamento nonché nel bagagliaio. Usando speciali misurazioni di propagazione acustica e la cosiddetta olografia a campo ravvicinato, è stato analizzato dove fosse possibile ridurre la produzione di rumorosità sulla nuova Golf.

In aggiunta numerosi rumori secondari sono stati eliminati o comunque ridotti alla fonte, come nella zona di tutti i comandi a cinghia, dei turbocompressori e dell'alimentazione dell'aria di sovralimentazione nonché del sistema di ventilazione e riscaldamento. Inoltre il lavoro di insonorizzazione ha incluso anche i vetri della nuova Golf, cosa che di norma avviene solo per veicoli di fascia più elevata. Per una Volkswagen di questa categoria, infatti,

è per la prima volta che nel parabrezza trova impiego una particolare pellicola isolante molto efficace. La pellicola sopprime praticamente tutti i rumori nella gamma di frequenza intorno ai 3 kHz, ossia quelli che tipicamente si producono nei veicoli con motore Diesel. In aggiunta lo spessore dei vetri laterali anteriori è stato maggiorato del 10%.

In più i tecnici hanno adottato un nuovo sistema di guarnizione delle porte, ora provviste tra l'altro di profilati a doppio labbro per la guida dei vetri laterali.

Il comfort acustico della nuova Golf è stato infine perfezionato con l'adozione di mirati interventi aerodinamici. Oltre all'ottima aerodinamica complessiva del corpo vettura e alla nuova forma dei retrovisori esterni, qui è soprattutto il nuovo disegno delle grondaie di raccolta acqua che al tempo stesso riduce la rumorosità durante la marcia e migliora il coefficiente di resistenza aerodinamica. Nell'insieme la nuova Golf raggiunge un comfort acustico che è al livello di automobili nettamente più costose.

SICUREZZA PASSIVA: PROTEZIONE DI MASSIMO LIVELLO

La nuova Golf dispone di serie di una dotazione di sicurezza completa. Sul versante della sicurezza passiva ne fanno parte la carrozzeria di sicurezza perfezionata (per esempio con ulteriori rinforzi nelle porte e un sistema di protezione pedoni ottimizzato), sette airbag (incluso l'airbag per le ginocchia sul lato guida) nonché un sistema di appoggiatesta di sicurezza (WOKS) sui sedili anteriori, per il quale è stata depositata domanda di brevetto. Se la nuova Golf è equipaggiata con gli opzionali airbag laterali nella zona posteriore dell'abitacolo, come prima Volkswagen avrà anche il divano posteriore dotato di sensori che rilevano se le cinture di sicurezza sono allacciate. Con la nuova Golf, inoltre, debutta nella produzione di serie un nuovo sistema di sensori d'impatto.

Nuovo sistema di sensori d'impatto

La Golf VI è equipaggiata con un innovativo sistema di sensori per rilevare l'intensità d'urto e per attivare l'innesco degli airbag. La relativa elettronica si trova in una posizione centrale all'interno dell'abitacolo e elabora i segnali di decelerazione "percettibili" di bassa frequenza. In aggiunta, sensori di accelerazione appositamente calibrati rilevano le porzioni di frequenza della gamma media "udibile", ossia quelle porzioni di segnale che solitamente si producono sotto forma di vibrazioni meccaniche nel caso di una veloce deformazione delle strutture portanti anteriori e che si propagano ad alta velocità nella struttura del veicolo, fornendo rapidamente una precisa informazione circa l'intensità dell'impatto.

La correlazione intelligente dei segnali "percettibili" e "udibili" fa ottenere una più veloce e più affidabile caratterizzazione del tipo d'impatto tramite la sensoristica degli airbag. Ciò permette di adattare meglio la dinamica funzionale degli airbag e dei pretensionatori al tipo d'impatto avvenuto e quindi di proteggere in modo ottimale i passeggeri. Al nuovo sistema di sensori della Golf VI è stato conferito il Premio Innovazione della Baviera.

Airbag per le ginocchia

Oltre alla dotazione di serie con due airbag frontali, i laterali anteriori e quelli per la testa, la nuova Golf dispone di airbag per le ginocchia sul lato guida. La particolare posizione di montaggio dell'airbag per le ginocchia (è incorporato nella plancia, sotto la zona d'impatto delle ginocchia) assicura che all'attivazione dell'airbag il rivestimento non venga in contatto con la parte inferiore delle gambe.

Nel caso di un urto, l'airbag si gonfia completamente in meno di 20 millisecondi davanti alla ginocchia del guidatore e insieme alla cintura di sicurezza e all'airbag frontale assorbe gran parte dell'energia cinetica da smaltire nella zona del bacino. Tramite le

cosce e il bacino, il guidatore viene integrato con notevole anticipo nella dinamica di decelerazione del veicolo. Di conseguenza la parte superiore del corpo esegue un movimento in avanti più graduale, portando la testa e il torace a contatto ottimale con l'airbag che esce dal volante.

L'airbag per le ginocchia protegge le gambe del guidatore da una collisione violenta con il piantone dello sterzo e la plancia.

Airbag frontali, laterali e per la testa

Insieme all'airbag per le ginocchia e il sistema delle cinture di sicurezza, gli airbag lato guida e lato passeggero (i cosiddetti airbag frontali) costituiscono il sistema di ritenzione per i passeggeri anteriori della nuova Golf.

Anche sulla Golf VI gli airbag laterali sono incorporati negli schienali dei sedili anteriori. Sono stati ottimizzati in funzione della struttura laterale più rigida del veicolo e proteggono il torace, il tratto addominale e il bacino. L'integrazione degli airbag laterali negli schienali ha permesso di posizionare in modo ideale gli airbag lato guida e lato passeggero. La stessa cosa vale per gli opzionali airbag laterali posteriori della Golf a 5 porte. In aggiunta la Volkswagen impiega di serie degli airbag per proteggere la testa dei passeggeri contro le elevate sollecitazioni biomeccaniche. Gli airbag di questo tipo coprono l'area dei cristalli laterali tra il primo e il terzo montante nonché quella tra il padiglione e il fascione della porta. Obiettivo: massima protezione degli occupanti sui posti esterni, indipendentemente dalla statura. Coprendo una superficie ampia, infatti, impediscono gli impatti e l'uscita delle teste o degli arti verso l'esterno del veicolo nonché la penetrazione di oggetti nell'abitacolo. Poiché rimangono gonfiati per un periodo piuttosto lungo, gli airbag per la testa offrono protezione anche durante eventuali successive collisioni (per esempio in caso di cappottamento del veicolo).

WOKS: appoggiatesta contro i colpi di frusta

La definizione internazionale "whiplash syndrome" (in inglese, "whiplash" significa colpo di frusta) indica la distorsione del tratto cervicale della colonna vertebrale causata da un contraccolpo. Per controbattere questo tipo di lesione, la Volkswagen ha sviluppato un nuovo sistema di appoggiatesta, che in caso di un incidente smaltisce il movimento della testa e del busto in modo sincronizzato tramite lo schienale e l'appoggiatesta del sedile. Il sistema è siglato WOKS (acronimo di "Whiplash Optimiertes Kopfstützen System" – sistema di appoggiatesta ottimizzato per impedire i colpi di frusta). Sulla nuova Golf trova impiego la generazione più recente degli appoggiatesta WOKS.

Per ridurre il rischio di colpi di frusta, il sistema garantisce un'ottima protezione tramite una definita velocità di decelerazione del busto (attraverso lo schienale del sedile) e della testa (attraverso l'appoggiatesta) nonché tramite una conduzione equilibrata di queste due parti del corpo. I fattori decisivi a questo riguardo sono la sagomatura particolare dell'appoggiatesta e dello schienale del sedile nonché la consistenza delle schiume impiegate. La Volkswagen ha depositato domanda di brevetto per la particolare sagomatura dell'appoggiatesta. L'efficacia di protezione dell'appoggiatesta WOKS è stata verificata in specifiche prove di collaudo, facendo risultare valori di misurazione biomeccanica nettamente migliori rispetto a quelli di numerosi sistemi attivi.

Nuovo sistema di verifica "cinture allacciate" per il divano posteriore

Un ulteriore highlight della nuova Golf è costituito dal nuovo sistema di sensori per verificare se sono allacciate le cinture di sicurezza dei passeggeri posteriori. Il sistema è automaticamente in dotazione se la Golf VI è equipaggiata con gli opzionali airbag laterali e pretensionatori sui posti esterni nella zona posteriore dell'abitacolo. La relativa indicazione segnala al guidatore se i

passengeri posteriori indossano le cinture di sicurezza alla partenza e durante la marcia del veicolo.

Il sistema di riconoscimento "cinture allacciate" funziona nel modo seguente. All'accensione del quadro, nel display multifunzionale viene visualizzato per 30 secondi se i passeggeri posteriori hanno allacciato le cinture di sicurezza. In caso affermativo il display visualizza un simbolo di conferma (persona con la cintura allacciata) per il relativo posto occupato; nel caso contrario viene visualizzato il simbolo di un posto vuoto. Se un passeggero posteriore si toglie la cintura di sicurezza mentre il veicolo procede a una velocità superiore a 25 km/h, il sistema lo segnalerà con il lampeggio dei simboli per 30 secondi (alternanza tra i simboli "posto vuoto" e "persona con cintura allacciata").

Materiali interni di riferimento per la categoria

Nuova architettura interna: qualità ed ergonomia senza compromessi

Climatizzatore automatico: comandi e uso derivati dalla Passat CC

L'avvicendamento della terza e quarta generazione della Golf fu accompagnato da un enorme salto di qualità per i materiali usati all'interno dell'abitacolo. Secondo l'opinione di molti esperti, infatti, l'alta qualità percepita dei materiali della Golf IV ha praticamente cancellato i confini con la categoria superiore. Con la Golf VI la Volkswagen è riuscita a compiere un passo altrettanto importante.

L'alto livello di valore caratterizza anche l'abitacolo, realizzato con un progetto nuovo. La qualità delle superfici e della dotazione funzionale – soprattutto nell'area del posto di guida – stabilisce un quadro di riferimento totalmente nuovo in termini di qualità percepita, che va oltre i limiti consueti della categoria. La scelta e la finitura dei materiali e dei dettagli, come le rifiniture in cromo satinato o il design dei volantini e gli strumenti circolari con grafica ripresa dalla Passat CC, danno l'impressione di trovarsi a bordo di una vettura del segmento superiore. E ciò vale non solo per le linee di allestimento Highline e Comfortline, ma anche già per l'allestimento Trendline.

Anche l'ergonomia dell'abitacolo si presenta nettamente perfezionata. Ne è un esempio la maggiore facilità d'uso di tutti gli elementi di comando, di cui fanno parte il sistema di gestione del climatizzatore automatico Climatronic, lo stesso impiegato per la prima volta sulla Passat CC, e il modulo dei comandi per l'azionamento degli alzacristalli elettrici e la regolazione dei retrovisori esterni, disposto in posizione più avanzata (quindi più ergonomica) nel pannello della porta sul lato guida.

Tale uso intuitivo dei comandi ha rappresentato da sempre un punto di forza della Golf. Al fine di conseguire ulteriori perfezionamenti a

questo riguardo, la Volkswagen fa uso del RAMSIS, un programma informatico che permette di condurre simulazioni antropometriche tridimensionali per verificare il complesso delle caratteristiche fisiche e funzionali dell'organismo umano. Se oggi un guidatore si accomoda al volante di una nuova Golf e ha l'impressione che la macchina sia fatta su misura per lui, buona parte di tale impressione sarà dovuta all'impiego di tecnologie di sviluppo avanzate come il RAMSIS.

Frequentemente i dettagli si rivelano molto importanti. Per esempio l'interno in pelle: sulla nuova Golf trova impiego per la prima volta una pelle dalla particolare rifinitura superficiale che impedisce il trasferimento di colore dai vestiti al sedile, cosa molto importante se la pelle è di colore chiaro. Per esempio il vano bagagli: quattro ganci molto pratici evitano che il contenuto dei sacchetti della spesa si disperda nel bagagliaio durante la marcia. Per esempio la regolazione del volante: la leva per regolare la posizione del volante in altezza e in profondità è stata spostata dal centro alla sinistra del piantone, diventando più intuitiva nell'uso. Per esempio i pannelli delle porte: sul lato guida è stato incorporato un vano per l'alloggiamento del giubbotto ad alta visibilità, già d'obbligo in numerosi Paesi.

Posto di guida

La plancia della Golf VI è realizzata con un disegno completamente nuovo, che esprime un'architettura molto chiara ed elegante all'insegna della facilità d'uso. Al primo contatto con la nuova Golf si fanno notare subito l'alta qualità dei materiali morbidi usati nella parte superiore della plancia nonché il design dei pannelli porta che si integra con il linguaggio stilistico della strumentazione.

La strumentazione della Golf VI è realizzata con una grafica che si ispira a quella della Passat CC che ha debuttato la scorsa primavera. In tutte le versioni il quadro è dominato dai due strumenti principali di forma circolare e rifiniti con cornice di cromo satinato. Il

contagiri si trova a sinistra, il tachimetro a destra. L'indicatore della temperatura del liquido di raffreddamento si trova nella parte bassa del contagiri, mentre l'indicatore del livello del carburante è integrato nel tachimetro. Le cifre e i riferimenti sono retroilluminati nel colore bianco (anche quando i fari del veicolo non sono accesi); le lancette sono di colore rosso. Il colore bianco è usato inoltre per la grafica del display multifunzionale, previsto di serie e disposto tra il contagiri e il tachimetro.

Anche il comando delle luci è realizzato con un nuovo disegno. Nelle linee di allestimento Comfortline e Highline la superficie di presa dell'interruttore è realizzata in metallo. Come gli strumenti principali del quadro, anche le bocchette di aerazione sono rifinite con una cornice in cromo satinato. Le bocchette di aerazione anteriori sono sei: una incorporata nella parte esterna del cruscotto sul lato guida e una nella parte esterna sul lato passeggero nonché due nella consolle centrale, mentre nel rivestimento di ciascuno dei montati anteriori è integrata una bocchetta di ventilazione per i vetri laterali. Nell'allestimento di base Trendline, la parte superiore e inferiore della strumentazione sono separate da rifiniture nel colore argento chiaro (Argento Titanio) corrispondenti alle cornici degli strumenti. Nella linea di allestimento media Comfortline le rifiniture sono nel colore nero lucido (Black Pyramide), mentre in quella top di gamma Highline sono realizzate in cromo satinato di colore scuro.

Consolle centrale

Tutti gli elementi che si trovano nella consolle centrale possono essere letti e usati sia dal guidatore che dal passeggero anteriore. L'interruttore dei lampeggiatori d'emergenza si trova in posizione ottimale nella parte alta della consolle centrale, al centro tra le due bocchette di aerazione; sotto c'è la radio o il radio-navigatore, mentre la terza zona comprende il pannello di comando dell'impianto di riscaldamento e ventilazione oppure del climatizzatore. In tutte le linee di allestimento i tasti di comando sono rifiniti in cromo

satinato; i comandi rotanti sono realizzati interamente nello stesso materiale.

Direttamente davanti alla leva del cambio è situata una serie di tasti supplementari per la gestione di sistemi come l'ESP e il Park Assist.

Se la nuova Golf è equipaggiata con il climatizzatore automatico Climatronic, trova impiego un sistema di nuova concezione per il comando dello stesso. Le due manopole di comando del sistema permettono al guidatore e al passeggero anteriore di impostare individualmente la temperatura nonché di attivare il riscaldamento del sedile. Ovviamente è anche possibile regolare congiuntamente la temperatura per i due lati. La temperatura impostata è visualizzata nella circonferenza esterna delle manopole. Se il veicolo è dotato del sistema radio o di radionavigazione RCD 310, RCD 510, RNS 310 oppure RNS 510, la temperatura è visualizzata anche sul display del relativo apparecchio. Tra le due manopole di regolazione si trovano i comandi per impostare le modalità di funzionamento principali del Climatronic ("Auto", "Off", "Dual" e "AC") e la velocità delle ventole. Nella parte superiore del pannello di comando sono alloggiati i tasti per selezionare le modalità di ventilazione, attivare il lunotto termico e le funzioni di ricircolo aria.

All'altezza della leva del freno a mano la consolle centrale comprende un vano portaoggetti nonché il connettore AUX-IN (di serie a partire dall'apparecchio RCD 310), che permette l'allacciamento di un lettore per file MP3. A seconda della linea di allestimento, il vano portaoggetti del bracciolo centrale potrà essere dotato di un opzionale connettore MEDIA-IN. Si tratta di un connettore USB che permette di allacciare diversi tipi lettori al sistema audio della vettura (per esempio un lettore iPod, con possibilità di utilizzarne tutte le funzioni di comando specifiche).

Pannelli delle porte

Anche i pannelli delle porte sono realizzati con un disegno completamente nuovo e presentano un sensibile miglioramento in termini di qualità dei materiali e dell'ergonomia. Per esempio il pannello della porta sul lato guida: il modulo dei comandi per l'azionamento degli alzacristalli elettrici e per la regolazione dei retrovisori esterni è disposto in posizione più alta e più avanzata. Nella linea di allestimento Highline questi tasti di comando sono rifiniti con una cornice di metallo. Tutte le versioni della nuova Golf hanno i pannelli delle porte dotati di rifiniture in cromo, in linea con le maniglie apriporta interne. Nell'allestimento di base Trendline, la parte superiore e inferiore della strumentazione è separata da rifiniture nel colore argento chiaro (Argento Titanio) corrispondenti alla corniciatura in cromo degli strumenti. Nella linea di allestimento media Comfortline le rifiniture sono di colore nero lucido (Black Pyramide), mentre in quella top di gamma Highline sono realizzate in cromo satinato scuro.

Sedili

I sedili anteriori della nuova Golf sono disponibili in quattro configurazioni diverse a seconda dell'allestimento. Già l'allestimento di base Trendline offre sedili di ottima sagomatura anatomica e con rivestimento in tessuto (disegno Roxy); i colori disponibili a scelta sono Nero Titanio e Latte Macchiato. I sedili della linea di allestimento Comfortline hanno ora una sagomatura più ergonomica. La parte centrale dei sedili è rivestita con tessuto trapuntato trasversalmente e risalta chiaramente rispetto ai fianchetti. Il disegno del tessuto è denominato Scout/Merlin; anche in questo caso è disponibile a scelta nei colori Nero Titanio e Latte Macchiato.

Molto pregiata è la qualità dei sedili dell'allestimento Highline. Il rivestimento è in Alcantara (fascia centrale del sedile) e tessuto (disegno Dropmag). I colori disponibili per i sedili dell'allestimento Highline sono Nero Titanio e Corn Silk. In aggiunta la nuova Golf è

disponibile con sedili sportivi. Il colore è Nero Titanio; la parte centrale del sedile è rivestita con un tessuto a quadretti bianchi e neri (disegno Me2). A richiesta i sedili sportivi sono inoltre offerti con rivestimento in pelle Vienna. I colori disponibili sono Nero Titanio, Corn Silk nonché la combinazione Marrone Naturale/Tartufo. Scegliendo quest'ultima combinazione, il rivestimento interno del padiglione è nel colore Nero Titanio.

Anche la sesta generazione della bestseller Volkswagen si distingue per l'ottima disponibilità di spazio all'interno. Le dimensioni sono in gran parte identiche a quelle dello spazioso modello precedente. La massima altezza interna nella parte anteriore dell'abitacolo ammonta a 1.033 millimetri (sedile nella posizione più bassa); il sedile del guidatore si lascia spostare di 310 millimetri in senso longitudinale nonché di 61,5 millimetri in altezza.

La zona posteriore dell'abitacolo offre una massima altezza interna di 979 millimetri, mentre lo spazio per le ginocchia ammonta a 45 millimetri (sedile lato guida in cosiddetta posizione di progetto). Un ulteriore contributo alle buone qualità di comfort ed ergonomiche è fornito inoltre dalla gradevole altezza di seduta, pari a 279 millimetri anteriormente e 321 millimetri posteriormente. La larghezza interna tra i braccioli sui pannelli delle porte ammonta a 1.447 millimetri, mentre posteriormente può arrivare a 1.452 millimetri. Nonostante le sue dimensioni esterne siano rimaste relativamente ridotte, con questi valori la nuova Golf offre una sufficiente spaziosità interna per ospitare comodamente cinque persone anche nei viaggi lunghi.

Vano bagagli

Il bagagliaio ripropone le stesse caratteristiche ottimali della precedente Golf V: con 5 persone a bordo, presenta una lunghezza di 828 millimetri e una capacità massima di 350 litri. Abbattendo lo schienale, sdoppiabile di serie in misura 1/3 e 2/3, la capacità del bagagliaio sale a 1.305 litri e la lunghezza utile a 1.581 millimetri. La larghezza minima tra i passaruota ammonta a 1.006 millimetri.

La Golf VI

Motori e cambi

TSI più DSG: riduzione del consumo fino al 28%

Potenze da 80 a 160 CV, tutti i motori in linea con la norma Euro 5

Motori Diesel: tutti i TDI con alimentazione common rail

Al lancio commerciale in Europa la Volkswagen proporrà la nuova Golf con quattro motori benzina e due motori Diesel. La gamma delle potenze spazia da 80 a 160 CV. Quattro dei sei motori sono sovralimentati con compressore volumetrico abbinato a turbocompressore o soltanto con turbocompressore. Sulla nuova Golf trovano impiego per la prima volta i Turbodiesel common rail TDI di ultima generazione, che rimpiazzano i precedenti TDI a iniettore-pompa e che forniscono un contributo importante per l'eccezionale comfort acustico del nuovo modello.

Inoltre tutti i motori benzina e Diesel consumano meno dei rispettivi predecessori. Le riduzioni di consumo, e quindi delle emissioni di sostanze nocive, sono notevoli. Una prova eccellente a questo riguardo è fornita dagli attuali TSI in abbinamento con il cambio a doppia frizione (DSG). Per esempio: la nuova Golf motorizzata con il TSI 160 CV abbinato al cambio DSG consuma mediamente il 28% in meno rispetto al paragonabile motore benzina tradizionale abbinato a un cambio automatico con convertitore di coppia. Per questa ragione, sulla Golf il cambio DSG a 6 e 7 marce sostituisce completamente il cambio automatico di tipo tradizionale.

MOTORI BENZINA: PIÙ PARSIMONIOSI CHE MAI

I motori benzina si presenteranno al lancio commerciale con quattro versioni, con potenze di 80, 102, 122 e 160 CV. A partire da 122 CV di potenza trovano impiego motori TSI sovralimentati con

compressore volumetrico abbinato a turbocompressore o con solo turbocompressore. Tutti i motori benzina sono parsimoniosi. L'ottimizzata versione di base eroga 80 CV di potenza e consuma solo 6,4 litri per 100 chilometri (emissione CO₂: 149 g/km), ovvero 0,5 litri in meno rispetto alla versione precedente. Una prova eccellente sul versante dell'efficienza è fornita ancora una volta dai motori TSI: la nuova Golf motorizzata con il 1.4 TSI 122 CV consuma solo 6,2 litri per 100 chilometri (emissione CO₂: 144 g/km), facendo segnare una riduzione di 0,1 litri nel ciclo combinato. E anche la nuova versione di vertice 1.4 TSI 160 CV raggiunge un prestigioso consumo combinato di 6,3 l/100 km, ossia ben 1,7 litri in meno rispetto al FSI 150 CV che ha rimpiazzato.

Motore 1.4 80 CV

Il motore benzina entry level è rappresentato dal collaudatissimo propulsore di 1.4 litri (1.390 cm³) a iniezione indiretta, che eroga una potenza di 80 CV a 5.000 giri e una coppia massima di 132 Nm a 3.800 giri.

Sulla nuova Golf trova impiego una versione profondamente modificata di questo motore che con un valore combinato di solo 6,4 litri per 100 chilometri (emissione CO₂: 149 g/km) consuma ben 0,5 litri di benzina in meno della versione corrispondente sulla Golf V.

Motorizzata con questo motore, la nuova Golf a 3 porte con l'allestimento di base e cambio manuale a 5 rapporti pesa 1.142 kg, accelera da 0 a 100 km/h in 13,9 secondi e raggiunge una velocità massima di 172 km/h. Come per tutte le versioni della nuova Golf, il primo tagliando di ispezione programmata scade solo dopo 3 anni o 60.000 km di percorrenza.

Per la nuova Golf è stata ripresa la stessa architettura di base del motore, che è caratterizzata da minimi valori di attrito meccanico e quindi da bassi valori di consumo. Sul piano tecnico questo motore in alluminio si distingue per l'uso di una testata a 4 valvole che lavora con bilancieri a rullo. L'uso coerente di materia plastica e lega leggera fa risultare un peso di solo 94 kg per il motore (secondo DIN70020-GZ). Per soddisfare i parametri oggi noti della più severa norma emissiva Euro 5 è stato attuato un sensibile aggiornamento dell'elettronica di gestione del motore nonché del sistema di alimentazione del carburante. A questo riguardo forniscono inoltre un sensibile contributo la nuova formulazione dei metalli nobili per il rivestimento del catalizzatore, la modificata rapportatura del cambio nonché il netto miglioramento dei valori di attrito volvente e di resistenza aerodinamica della Golf VI.

Motore 1.6 102 CV

Come il 4 cilindri 1.4 benzina, anche il motore di 1.6 litri a iniezione indiretta (1.595 cm³, 102 CV a 5.600 giri) è stato modificato per essere in linea con i parametri oggi noti della futura norma Euro 5. Il propulsore eroga una coppia massima di 148 Nm a 3.800 giri. Con questa unità, la nuova Golf accelera da 0 a 100 km/h in 11,3 secondi e raggiunge una velocità massima di 188 km/h. Il consumo di carburante segna un valore combinato di 7,1 litri per 100 chilometri (emissione CO₂: 166 g/km), che corrisponde a una riduzione di 0,3 litri in rapporto alla versione precedente. Anche questo motore è abbinato di serie al cambio manuale a 5 rapporti.

Al fine di migliorare i valori di consumo e di emissione la nuova Golf motorizzata con 102 CV ha ricevuto un'altra formulazione per il rivestimento del catalizzatore nonché una nuova programmazione della centralina motore, ora compatibile con il sistema OBD. Inoltre il motore benzina 102 CV è abbinabile per la prima volta al nuovo cambio DSG a 7 marce, facendo segnare un taglio del 18% per il consumo combinato rispetto al motore precedente accoppiato al cambio automatico con convertitore di coppia.

Per il mercato svedese è stata sviluppata una speciale versione "Flex Fuel" del motore benzina 1.6 che permette di usare la nuova Golf con l'alimentazione di etanolo o benzina super; sul piano tecnico il motore si distingue per la presenza di un sistema di preriscaldamento del motore.

Motore 1.4 TSI 122 CV

Il motore 1.4 TSI 122 CV che ha esordito nella gamma Golf nel 2007, è ovviamente disponibile anche per la sesta generazione di questo modello. Questo TSI sovralimentato mediante turbocompressore si classifica tra i motori benzina più moderni del mondo. Quasi nessun altro motore benzina con le stesse prestazioni è così parco nei consumi. La nuova Golf motorizzata con questo quattro cilindri a iniezione diretta consuma solo 6,2 litri di benzina per 100 km nel ciclo combinato (emissione CO₂: 144 g/km), ossia 0,1 litri in meno della versione precedente. Di serie il motore è abbinato a un cambio manuale a 6 rapporti. In abbinamento con l'opzionale cambio DSG a 7 marce il 1.4 TSI 122 CV è ancora più parsimonioso, accontentandosi di solo 5,9 litri nel ciclo combinato (emissione CO₂: 139 g/km).

Anche le prestazioni sono eccellenti: sia in abbinamento con il cambio manuale che con il DSG la Golf 1.4 TSI accelera da 0 a 100 km/h in solo 9,5 secondi e raggiunge una velocità massima di 200 km/h. Come tutti i motori della nuova Golf, anche il TSI 122 CV è già in linea con i parametri oggi noti della norma Euro 5. A tal scopo sono stati eseguiti diversi interventi di perfezionamento, tra l'altro anche l'uso di una nuova formulazione per i metalli nobili del catalizzatore.

Questo TSI pluridecorato eroga una potenza massima di 122 CV a 5.000 giri, mentre la coppia massima di 200 Nm è disponibile su un'ampia fascia di regime da 1.500 a 4.000 giri. Già a 1.250 giri, quindi a un regime di poco superiore a quello minimo, mette a disposizione l'80% del valore di coppia massima.

I dettagli tecnici del motore TSI 122 CV

Tra le misure tecniche più efficaci per ridurre i consumi e incrementare le prestazioni di un propulsore si classificano indubbiamente l'iniezione diretta di benzina, la sovralimentazione e la riduzione della cilindrata. Con i suoi motori TSI, la Volkswagen segue esattamente questa strada: mediante una riduzione della cilindrata, e quindi delle dissipazioni per attrito nonché delle perdite durante il ciclo di ricambio della carica, si ottengono un consumo specifico più basso e un rendimento maggiore. La sovralimentazione viene attuata, a seconda della gamma di potenza richiesta, usando in abbinamento un turbocompressore e un compressore meccanico, oppure – come fatto per il TSI 122 CV – utilizzando solo un turbocompressore studiato appositamente.

Mettendo a disposizione 122 CV nell'ampia fascia di regime da 5.000 a 6.400 giri, il TSI 122 CV si distingue per l'alta coppia specifica di 144 Nm, offrendo una marcata prontezza di risposta nella ripresa dai bassi regimi e senza presentare fenomeni di turbo lag. Come il fratello più potente TSI 160 CV, il 122 CV è un motore a quattro cilindri e quattro valvole per cilindro della serie EA111, con una cilindrata di 1.390 cm³, sistema elettronico di iniezione diretta di benzina, accensione gestita a mappatura caratteristica e con regolazione antidetonazione per ogni cilindro, turbocompressore e sistema intercooler.

Il turbocompressore è stato realizzato in modo compatto, quindi ottimizzato in termini di peso. Come l'intero progetto motoristico, anche l'esecuzione di questo elemento ha visto in primo piano il conseguimento di massimo dinamismo e minimo consumo di carburante. La prontezza di risposta del turbocompressore e gli alberi di distribuzione dotati di camme molto strette sui lati ammissione e scarico nonché gestiti a fasatura variabile sul lato ammissione, fanno sì che già a 1.250 giri sia disponibile l'80% della coppia massima che è pari a 200 Nm. Un'aggiuntiva particolarità del TSI 122 CV è costituita dall'intercooler raffreddato ad acqua e montato nel condotto di aspirazione. L'intercooler lavora con un

proprio circuito di raffreddamento a bassa temperatura, indipendente da quello di raffreddamento del motore. Vantaggio: il sistema dell'aria di sovralimentazione lavora con un volume inferiore a quello dei sistemi convenzionali, cioè con intercooler disposto nel frontale del veicolo. In questo modo è stato ridotto chiaramente il tempo necessario per raggiungere una pressione di sovralimentazione di 1.800 millibar nel condotto di aspirazione. Risultato: maggiore dinamica di risposta grazie alla riduzione del tempo necessario per ottenere il riempimento massimo della camera di combustione. In questo modo la nuova Golf 1.4 TSI, nonostante sia molto parca nei consumi, spicca per un dinamismo accentuato.

Motore 1.4 TSI 160 CV

Il motore benzina più performante della nuova Golf è rappresentato da un quattro cilindri a doppia sovralimentazione (compressore volumetrico e turbocompressore), che eroga una potenza massima di 160 CV a 5.800 giri. Riguardo a questo 1.4 TSI 160 CV è interessante dare uno sguardo al valore di potenza specifica: eroga 114,3 CV per litro di cilindrata. La coppia massima di 240 Nm è disponibile già a partire da 1.500 giri. Come il TSI 122 CV, anche questo motore è molto parsimonioso: il TSI 160 CV fa segnare un consumo combinato di 6,3 l/100 km, valore che rappresenta una riduzione di ben 1,7 litri rispetto al FSI 150 CV che ha sostituito. Nell'abbinamento con il cambio DSG a 7 marce il consumo combinato scende addirittura a 6,0 litri (emissione CO₂: 139 g/km), che rappresenta una riduzione di 2,3 litri cioè del 28% rispetto al FSI 150 CV abbinato a un cambio automatico a 6 marce di tipo tradizionale. Al lancio commerciale in Germania la nuova Golf con il TSI 160 CV verrà proposta esclusivamente in abbinamento con il cambio DSG.

Dotata di motore TSI 160 CV e cambio DSG, la nuova Golf offre prestazioni di alto livello: accelerazione da 0 a 100 km/h in soli 8,0 secondi, velocità massima di 220 km/h.

I dettagli tecnici del motore TSI 160 CV

Il motore TSI 160 CV è stato ampiamente rivisitato per l'impiego sulla Golf VI. Adottando una nuova configurazione del condotto di ammissione è stato possibile rinunciare al tradizionale sistema di farfalle per gestire i parametri gasdinamici. Così è stata ottenuta un'ottimizzazione dell'andamento della coppia motrice nella fascia dei regimi bassi e medi. In aggiunta trova impiego una nuova generazione di iniettori ad alta pressione, che immettono il carburante con una geometria di polverizzazione più larga, facendo ottenere una miscela più omogenea con il conseguente miglioramento dei valori di emissione allo scarico. In rapporto al motore precedente con 170 CV, il nuovo motore TSI si distingue per un circuito dell'olio modificato e alimentato da una pompa meno dispendiosa, per una riduzione degli attriti nel sistema di supporto degli alberi a camme e dell'albero motore nonché per l'ottimizzazione dei pistoni e delle superfici di lavoro dei cilindri.

Riguardo alla parte meccanica del motore, è molto interessante la doppia sovralimentazione mediante compressore volumetrico e turbocompressore a gas di scarico. Il compressore volumetrico, del tipo Roots e azionato dal motore attraverso una cinghia, incrementa l'erogazione di coppia motrice quando il TSI funziona ai regimi bassi. Il compressore utilizzato su questo motore si distingue perché presenta internamente uno stadio di rapportatura che già ai bassi regimi di funzionamento del motore fa ottenere un notevole rendimento del compressore.

Ai regimi di funzionamento più alti del motore si inserisce anche il turbocompressore a gas di scarico (con regolazione tramite wastegate). A questo punto il compressore volumetrico e il turbocompressore sono collegati in serie. L'azionamento del compressore volumetrico avviene tramite un giunto magnetico, incorporato in un modulo interno alla pompa dell'acqua. Una aletta di regolazione assicura che l'aria da sovralimentare venga inviata, a seconda del valore d'esercizio, al turbocompressore oppure al compressore volumetrico. Nel funzionamento solo con il

turbocompressore l'aletta di regolazione si trova nello stato aperto. In questo caso l'aria di sovralimentazione segue il percorso noto dai motori turbo convenzionali, cioè passando attraverso l'intercooler e la farfalla al condotto d'aspirazione. A partire da un regime di funzionamento di 3.500 giri del motore, il compressore volumetrico si disinserisce e la sovralimentazione è prodotta solo dal turbocompressore.

MOTORI DIESEL: COMMON RAIL DI TERZA GENERAZIONE

Con l'arrivo della nuova Golf, la Volkswagen inizia a usare per questo modello esclusivamente motori TDI alimentati a quattro valvole e con sistema d'iniezione common rail. Per le potenze dei motori TDI è prevista una gamma che spazia dai 90 ai 170 CV. Al momento del lancio commerciale, la nuova Golf verrà proposta con due Turbodiesel di 2 litri, un 110 e un 140 CV. La versione 110 CV è abbinata di serie a un cambio manuale a 5 rapporti, la variante 140 CV a un cambio manuale a 6 rapporti. Tutti i TDI montano di serie il filtro antiparticolato. Oltre alla parsimonia nei consumi e all'agilità di funzionamento, i nuovi motori TDI si distinguono per le loro ottime proprietà in fatto di silenziosità. Due contralberi (a partire dal TDI 140 CV) eliminano inoltre le vibrazioni meccaniche del motore. In aggiunta un nuovo sistema di supporti assicura una migliore qualità di isolamento acustico tra i motori e la carrozzeria. Per entrambi i motori TDI è disponibile a richiesta l'abbinamento con il cambio DSG a 6 marce.

Motore 2.0 TDI 110 CV

Il TDI 110 CV debutta sulla nuova Golf. Al distributore il nuovo TDI si farà apprezzare per il fatto di consumare solo 4,5 litri di gasolio per 100 km nel ciclo combinato (emissione CO₂: 119 g/km), il che rappresenta una riduzione di 0,6 litri e corrisponde al valore di consumo della Golf V BlueMotion con 105 CV di potenza. Oltre a

essere parco nei consumi, il TDI 110 CV è anche brillante nelle prestazioni: la nuova Golf accelera da 0 a 100 km/h in solo 10,7 secondi e fa raggiungere una velocità massima di 194 km/h. Inoltre il motore eroga la coppia massima di 250 Nm a partire da 1.500 giri, mentre la potenza massima di 110 CV è disponibile a un regime di 4.200 giri.

Motore 2.0 TDI 140 CV

Anche il TDI 140 CV è segnatamente parco nei consumi. Motorizzata con il 2.0 TDI 140 CV, la nuova Golf consumo solo 4,9 litri di gasolio per 100 chilometri (emissione CO₂: 129 g/km), ossia 0,6 litri in meno della precedente. Per accelerare da 0 a 100 km/h impiega solo 9,3 secondi, la velocità massima fa segnare il valore di 209 km/h. Inoltre questo TDI fa bella figura con le sue eccellenti proprietà di ripresa praticamente a ogni regime di funzionamento; come conferma il dato relativo alla coppia massima, i 320 Nm sono disponibili già a partire da 1.750 giri.

I dettagli tecnici dei motori TDI 110 CV e TDI 140 CV

Entrambi i motori TDI hanno una cilindrata di 1.968 cm³ e vengono alimentati con un sistema common rail di ultima generazione. La polverizzazione molto fine del combustibile è assicurata da una pressione d'iniezione fino a 1.800 bar nonché da modernissimi iniettori piezoelettrici a 8 fori. Gli iniettori piezoelettrici lavorano in accoppiamento con un attuatore idraulico, realizzando l'iniezione entro frazioni di secondo. Rispetto a iniettori elettromagnetici di tipo convenzionale, la tecnologia piezoelettrica consente di gestire l'iniezione in modo più flessibile, con dosaggi più piccoli e più precisi della quantità di combustibile. Vantaggio: funzionamento più silenzioso e morbido del motore, caratteristica di risposta molto spontanea nonché valori bassi di consumo e di emissione.

L'acustica di funzionamento del motore è inoltre influenzata positivamente dal comando della distribuzione a cinghia dentata

privo di manutenzione. Grazie al passaggio alla tecnologia common rail nonché all'adozione di mirati provvedimenti acustici, come per esempio l'uso di una pellicola isolante nel parabrezza (vedi capitolo Carrozzeria), tutte le versioni TDI della nuova Golf si classificano tra i modelli Diesel più silenziosi della categoria.

DSG: SOSTITUISCE IL CAMBIO AUTOMATICO TRADIZIONALE

A eccezione delle versioni entry level, tutte le motorizzazioni benzina e Diesel potranno essere abbinate al cambio a doppia frizione DSG. A seconda della coppia motrice del motore, la nuova Golf sarà abbinata a un DSG a 6 marce oppure a 7 marce. Ciò significa che sulla nuova Golf l'efficiente e versatile cambio DSG è subentrato al tradizionale cambio automatico con convertitore di coppia.

Entrambi i cambi DSG sono caratterizzati da massimi livelli di efficienza nonché da un dinamismo operativo mai raggiunto prima. Oltre che per il numero delle marce, i DSG differiscono tra l'altro per il tipo di frizione con cui lavorano. Infatti, mentre il DSG a 7 marce lavora con due frizioni a secco, la doppia frizione del DSG a 6 marce lavora in bagno d'olio. Entrambi i cambi DSG realizzano le operazioni di cambiata con una velocità alla quale nemmeno i guidatori più esperti riescono ad avvicinarsi. Rispetto a qualsiasi altro tipo di cambio automatico, i cambi a doppia frizione DSG sono potenzialmente in grado di ridurre il consumo di carburante e quindi le emissioni nocive. In rapporto a un cambio manuale, infatti, il valore di risparmio può arrivare fino al 12% a seconda della motorizzazione, mentre rispetto a un cambio automatico con convertitore di coppia idraulico si è addirittura a livello del 20%.

Le due versioni del cambio DSG sono state realizzate per soddisfare esigenze d'uso specifiche: il DSG a 6 marce per fornire prestazioni eccellenti soprattutto in abbinamento con motori molto performanti,

disponendo della necessaria robustezza e capacità di regolazione per sopportare un'ampia fascia di coppia motrice (fino a 350 Nm); il DSG a 7 marce, invece, per essere abbinato a motori con cilindrata e coppia motrice inferiore (fino a 250 Nm).

La Golf VI

Dinamica di guida

Prima Golf disponibile con i sistemi DCC e ACC

DCC: maneggevolezza e comfort ottimizzati

ACC: frena e accelera automaticamente la Golf

Da più di trent'anni la Golf è un punto di riferimento anche per il progresso tecnico. Numerose tecnologie d'avanguardia – soprattutto nel campo della sicurezza (come per esempio ABS, airbag, ESP) – con la loro introduzione di serie sulla Golf si sono infatti rese disponibili per milioni di automobilisti. Con l'arrivo della nuova Golf, la Volkswagen continua il trasferimento di soluzioni altamente tecnologiche alla produzione in grande serie. Un esempio convincente viene dai numerosi sistemi di assistenza alla guida che ora sono disponibili per questa categoria di auto.

Sulla Golf VI, infatti, si può richiedere per la prima volta il controllo adattivo dell'assetto (DCC), la regolazione automatica della distanza di sicurezza (ACC), il sistema Park Assist e la telecamera di retromarcia (Rear View). Ulteriori novità per la dotazione della Golf VI sono inoltre un sistema ESP più preciso nella risposta nonché dotato di assistente di controsterzata e di funzione di stabilizzazione del rimorchio.

In aggiunta è stato ottimizzato l'autotelaio della Golf: anteriormente impiega uno schema McPherson, mentre posteriormente usa un retrotreno multilink a bracci multipli di concetto innovativo, una soluzione che garantisce ampi margini di sicurezza, al punto che il sistema ESP dovrà entrare in azione solo raramente.

DCC: REGOLAZIONE ADATTIVA DELL'ASSETTO

Il sistema di regolazione adattiva dell'assetto (DCC) ha debuttato nella primavera del 2008 sulla Passat CC. Dopo essere stato adottato

per la nuova Scirocco nell'estate dello stesso anno, ora il sistema DCC è disponibile anche per la Golf VI. Il DCC della Volkswagen si adatta in permanenza alle condizioni del fondo stradale e di marcia, modificando in modo opportuno la taratura degli ammortizzatori. In questo modo il sistema fa ottenere un miglioramento significativo del comfort e delle caratteristiche dinamiche. Grazie alle grandi potenzialità di ammortizzazione è stato inoltre possibile migliorare il livello di comfort generale mediante interventi di taratura specifica delle molle e delle barre antirollio. Per offrire una funzionalità ottimale sulla nuova Golf, l'assetto della vettura è abbassato di 10 millimetri se è dotata del DCC. Premendo solo un pulsante, il sistema DCC conferisce un assetto marcatamente sportivo e dinamico alla nuova Volkswagen.

Funzionamento del sistema DCC

In base ai segnali forniti dai sensori che rilevano gli spostamenti delle ruote nonché i movimenti della scocca, il sistema DCC adatta continuamente (fino a mille volte per secondo) la taratura delle sospensioni alle condizioni del fondo stradale. Per assicurare sempre un comportamento dinamico ottimale della vettura nonché per ridurre i movimenti di beccheggio e di coricamento laterale, la taratura viene resa più rigida entro frazioni di secondo in caso di interventi di accelerazione, frenata e sterzata. A questo scopo il sistema elabora i segnali che riceve da diversi sistemi del veicolo (servosterzo elettromeccanico, motore, cambio, impianto frenante e sistemi di assistenza alla guida), approntando parametri di smorzamento specifici.

Con tale regolazione automatica il DCC migliora il comportamento di rollio dinamico (come avviene, per esempio, nei veloci cambiamenti della traiettoria di marcia), mentre in situazioni di marcia meno impegnative fa ottenere un chiaro aumento del comfort, combinando gli aspetti apparentemente contrastanti di assetto sportivo e confortevole.

Per consentire al guidatore di selezionare una funzionalità specifica del sistema, il DCC offre tre programmi: "Normal" (nel quale sono attive tutte le funzioni di regolazione), "Sport" e "Comfort". Le modalità del sistema vengono selezionate con un apposito tasto che si trova nella consolle centrale. Lo stato attivo della modalità "Sport" o "Comfort" è visualizzato dal relativo tasto di selezione nonché, a seconda della linea di allestimento, nel display multifunzionale. La modalità selezionata per ultima viene memorizzata e riattivata automaticamente rimettendo in moto la vettura.

Modalità "Sport"

Nella modalità "Sport" la taratura delle sospensioni è nettamente più rigida. Inoltre si riduce il grado di servoassistenza e quindi lo sterzo sarà più pronto nelle risposte.

Modalità "Comfort"

In questa modalità si ha un significativo miglioramento del comfort, soprattutto viaggiando su fondi stradali di cattiva qualità nonché in città e durante i lunghi viaggi in autostrada.

Componenti del sistema DCC

Il sistema lavora con sensori per la misurazione degli spostamenti delle ruote e dei movimenti della scocca, che eseguono costantemente il rilevamento specifico. I segnali di questi sensori vengono elaborati in correlazione con i dati, trasmessi via la rete CAN, riguardo a sterzo, motore, cambio e freni. Tale elaborazione viene eseguita da una potente centralina, che lavora con un innovativo algoritmo di calcolo e che entro millesimi di secondo invia le sue istruzioni ai quattro ammortizzatori gestiti tramite mappatura caratteristica. Questi ultimi sono capaci di variare entro frazioni di secondo la loro taratura nell'ambito un'ampia fascia di valori, facendo ottenere un comportamento ottimale al sistema.

ACC: CONTROLLO AUTOMATICO DELLA DISTANZA

Un altro sistema di assistenza derivato da modelli del segmento più elevato è il sistema di controllo automatico della distanza di sicurezza (ACC, acronimo di Adaptive Cruise Control). Quando il sistema ACC è attivo, la nuova Golf frena e accelera automaticamente per mantenere la velocità precedentemente impostato dal conducente (da 30 a 210 km/h).

Funzionamento del sistema ACC

Il modo più semplice per spiegare il funzionamento del sistema a laser ACC è di immaginarlo come un perfezionamento del dispositivo di regolazione automatica della velocità di marcia. Il sistema, però, non solo regola automaticamente la velocità di marcia selezionata dal guidatore, bensì anche la distanza rispetto alla vettura che precede. Il guidatore può selezionare fra tre programmi diversi: "Normal", "Sport" e "Comfort". Nella modalità "Normal" il sistema offre una combinazione ottimale di guida confortevole e controllo della distanza di sicurezza, nella modalità "Sport" reagisce più dinamicamente, mentre nella modalità "Comfort" assicura una guida molto rilassata.

Per il controllo della distanza di sicurezza il sistema impiega un sensore laser (montato sopra il retrovisore interno), che con cinque raggi rileva in permanenza la distanza rispetto al veicolo che precede e la velocità di marcia dello stesso. Il sistema, che funziona anche nelle curve, regola la velocità di marcia del veicolo in base ai valori rilevati, intervenendo sulla gestione del motore e attivando l'impianto frenante in modo che il veicolo mantenga la corretta distanza di sicurezza rispetto a veicoli antistanti.

L'uso del sistema ACC avviene tramite una leva che si trova sul piantone e con la quale il guidatore imposta la velocità di marcia desiderata nonché la distanza di sicurezza selezionabile con cinque valori. Non appena il guidatore accelera, il sistema verrà "escluso" e

sospenderà l'attività di controllo. Se il guidatore frena, il sistema ACC verrà disattivato immediatamente. Tramite il display multifunzionale il guidatore può selezionare quale dei tre programmi ACC ("Normal", "Sport" o "Comfort") nonché quale delle cinque distanze di sicurezza desidera usare. Inoltre il sistema ACC può essere attivato e disattivato con un pulsante incorporato nella leva del piantone.

Le informazioni circa lo stato operativo dell'ACC vengono segnalate al guidatore nel display multifunzionale. Se il sistema è attivo, verrà visualizzato un grafico della distanza di sicurezza prescritta e quella risultante nonché il valore preselezionato per la regolazione automatica della velocità di marcia. Non appena l'ACC giunge ai suoi limiti di funzionamento, il sistema emetterà segnali visivi e acustici allertando il guidatore di riprendere il controllo del veicolo.

PARK ASSIST: LA GOLF PARCHEGGIA DA SOLA

Un'altra tecnologia raffinata è il sistema di assistenza al parcheggio "Park Assist", un dispositivo che aiuta il guidatore nelle manovre di parcheggio in retromarcia, per inserire il veicolo nello spazio (precedentemente misurato dai sensori) tra due altri veicoli posteggiati. Il guidatore dovrà solo azionare i pedali dell'acceleratore, del freno e della frizione, mentre a compiere le operazioni di sterzata ci penserà il sistema. Non appena il guidatore interviene nelle operazioni di sterzata, il Park Assist si disattiva. Se la nuova Golf è dotata del Park Assist, automaticamente disporrà anche del segnalatore della distanza ancora disponibile anteriore e posteriore (ParkPilot) nonché dell'assistente di partenza in salita.

Il sistema, intuitivo e facile da usare, si attiva premendo un pulsante che si trova davanti alla leva del cambio della nuova Golf.

Procedendo senza superare i 30 km/h a una distanza da 0,5 a 1,5 metri dagli altri veicoli parcheggiati, un sistema di sensori a ultrasuoni rileva sul lato destro o quello sinistro (a seconda dell'attivazione degli indicatori di direzione) tutti gli spazi – paralleli alla corsia stradale – in cui è possibile parcheggiare; una centralina calcola la manovra ideale. Il Park Assist segnala al guidatore la posizione di partenza sul display multifunzionale; a questo punto il conducente inserisce la retromarcia.

Nel display compare l'avviso "Manovra in corso! Osservare l'area circostante!" Durante l'intera operazione di parcheggio il guidatore si limita a accelerare e frenare, lasciando la gestione dello sterzo completamente alla nuova Golf. Quando il ParkPilot emette un segnale acustico continuo relativo alla parte posteriore della vettura, significa che è stata raggiunta la distanza ideale dal veicolo parcheggiato dietro (ca. 20 centimetri). Il Park Assist si disattiva immediatamente se la velocità è troppo alta e/o non appena il guidatore interviene sullo sterzo. Da quando si inserisce la retromarcia, per l'intera manovra di parcheggio ci vogliono solo 15 secondi.

TELECAMERA DI RETROMARCIA: INCORPORATA NEL LOGO VOLKSWAGEN

La nuova Golf sarà disponibile per la prima volta con una telecamera di retromarcia (Rear Assist). Come sulla Passat CC, la telecamera è incorporata nel logo Volkswagen posteriore della vettura. Inserendo la retromarcia, l'emblema Volkswagen e la telecamera si portano in posizione orizzontale per riprendere la zona dietro la Golf.

La telecamera di retromarcia è disponibile in abbinamento con i nuovi sistemi radio e di radio-navigazione RCD 510 e RNS 510. Le riprese della telecamera vengono riprodotte come immagini reali sullo schermo dotato di tecnologia touchscreen. Il percorso seguito

viene visualizzato mediante linee di orientamento. La telecamera di retromarcia fa riconoscere anche gli ostacoli più piccoli dietro il veicolo e permette di inserirsi con precisione millimetrica anche negli spazi più angusti. Inoltre il sistema facilita le operazioni di aggancio del rimorchio.

La telecamera stessa dispone di un obiettivo a grandangolo, con una copertura di 130 gradi sul piano orizzontale nonché di 100 gradi sul piano verticale. Inoltre un processore incorporato nella telecamera produce un'immagine speculare della ripresa, in modo che sul touchscreen venga visualizzato correttamente il lato destro e quello sinistro.

PARKPILOT: LA NUOVA GOLF VISTA DALL'ALTO

Se la nuova Golf è equipaggiata con il ParkPilot o il Park Assist e il sistema radio o radio-navigatore RCD 310, RNS 310, RCD 510 oppure RNS 510, è possibile utilizzare la funzione di visualizzazione di questi sistemi di assistenza al parcheggio. Il ParkPilot visualizza il veicolo dall'alto, localizzando fedelmente gli eventuali ostacoli che si trovano davanti o dietro il veicolo.

Linee Trendline, Comfortline e Highline nettamente più ricche

Trendline: sempre con il climatizzatore

Highline: allestimento top di gamma con sedili rivestiti in Alcantara

La nuova Golf presenta un livello di valore superiore a qualsiasi modello delle generazioni precedenti, anche e soprattutto per quanto riguarda la dotazione di serie. Il nuovo modello bestseller della Volkswagen è disponibile nelle note linee di allestimento Trendline, Comfortline e Highline (top di gamma).

TRENDLINE: PIÙ DI UN ALLESTIMENTO DI PARTENZA

Già l'allestimento Trendline della nuova Golf si distingue per un ricco equipaggiamento di serie. In Germania comprende, tra l'altro, il display multifunzionale (computer di bordo), terminali di scarico a vista (a partire dalla motorizzazione 110 CV), inserti decorativi Titanio, airbag per le ginocchia sul lato guida, luci diurne, clacson bitonale, sistema ESP con assistente di frenata, maniglie delle porte e gusci dei retrovisori in tinta con la carrozzeria nonché climatizzatore semiautomatico Climatic.

TRENDLINE IN SINTESI:

Equipaggiamento esterno

- Calandra radiatore e griglia presa d'aria di colore nero
- Cerchi in acciaio 6J x15, con pneumatici 195/65 R15
- Fari alogeni con indicatori di direzione e luci diurne incorporati (disattivabili per Paesi con divieto luci diurne)
- Lunotto termico
- Maniglie porta e gusci retrovisori in tinta con la carrozzeria
- Montante centrale con rivestimento lucido
- Paraurti in tinta con la carrozzeria

- Paraurti posteriore dotato di rivestimento in due porzioni e di catarifrangenti; il diffusore è di colore nero
- Portellone posteriore con spoiler incorporato
- Retronebbia
- Retrovisori esterni regolabili e riscaldabili elettricamente nonché con indicatori di direzione incorporati
- Terminali di scarico a vista (coperti nella versione con motore 1.4 di 80 CV e 1.6 di 102 CV)
- Vetri atermici di colore verde

Equipaggiamento interno

- Allestimento non-fumatori
- Bocchette di aerazione con cornice cromata
- Cassetto portaoggetti con illuminazione e climatizzazione
- Consolle centrale con vano portaoggetti chiuso
- Portabicchieri anteriori (2) e posteriore (1)
- Sedili anteriori con funzione easy entry (solo versione a 3 porte)
- Sedili normali con rivestimento in tessuto (disegno Roxy), lato guida regolabile in altezza manualmente; schienale del divano posteriore abbattibile in misura 1/3 e 2/3
- Strumentazione e pannelli porte con rifiniture decorative (disegno Titan)
- Vano bagagli con copertura reclinabile e illuminazione bagagliaio
- Vano portaoggetti nel rivestimento del padiglione, vani portaoggetti nei pannelli porte
- Volante a tre razze rivestito in materia plastica schiumata; pomello della leva del cambio e leva del freno a mano rivestiti in materia plastica

Equipaggiamento funzionale

- Alette parasole con specchietto di cortesia
- Alloggiamento per cassetta di pronto soccorso e triangolo d'emergenza
- Alzacristalli elettrici anteriori
- Bloccaporte per sicurezza bambini (versione a 5 porte)
- Chiusura centralizzata con telecomando; 2 chiavi veicolo ripiegabili
- Cicalino "luci accese"
- Clacson bitonale
- Climatizzatore Climatic con filtro antipolvere e antipolline
- Display multifunzionale
- Illuminazione vano bagagli
- Indicatore temperatura esterna
- Luce abitacolo anteriore con spegnimento temporizzato e interruttori di contatto su tutte le porte
- Occhielli fermacarico (4) nel vano bagagli
- Porte con catarifrangente d'ingombro

- Retrovisore interno con commutazione anabbagliante
- Retrovisori esterni regolabili elettricamente, riscaldabili individualmente; con vetro asferico sul lato guida
- Servosterzo elettromeccanico, con assistenza in funzione della velocità di marcia
- Spot di lettura anteriori (2)
- Tergicristalli anteriori con funzione a intermittenza
- Tergilunotto con funzione a intermittenza
- Volante con regolazione in altezza e profondità

Equipaggiamento di sicurezza

- Airbag lato guida e passeggero anteriore, disattivabile sul lato passeggero
- Airbag per le ginocchia
- Airbag zona testa per passeggeri anteriori e posteriori, airbag laterali anteriori
- Appoggiatesta (5), anteriormente del tipo WOKS
- Attacchi Isofix (fissaggio di due seggiolini per bambini sul divano posteriore)
- Cicalino e spia di segnalazione per cinture anteriori non allacciate
- Cinture di sicurezza automatiche a tre punti sui posti anteriori, con regolazione in altezza e pretensionatore
- Cinture di sicurezza automatiche a tre punti sui posti dietro (3)
- Controllo elettronico di stabilità ESP, con assistente di frenata, sensore di rotazione volante, ABS, EDS e ASR
- Freni a disco anteriori e posteriori, anteriori autoventilanti
- Immobilizzatore elettronico
- Terza luce di stop incorporata nello spoiler posteriore

COMFORTLINE: RICCO ALLESTIMENTO INTERMEDIO

Ancora più distintiva è la linea di allestimento Comfortline della nuova Golf, che in aggiunta all'allestimento Trendline comprende nuovi cerchi da 16 pollici (invece di 15 pollici) con copricerchio a 5 razze in look d'alluminio, sedili comfort, inserti decorativi di nuovo disegno (Black Pyramide), calandra con listelli trasversali cromati, sensori park assistant (PDC) anteriori e posteriori, tappetini in moquette, volante nonché pomello della leva del cambio e leva del freno a mano rivestiti in pelle, sistema radio con lettore CD RCD 210.

COMFORTLINE IN SINTESI

(IN AGGIUNTA ALL'ALLESTIMENTO TRENDLINE)

Equipaggiamento esterno

- Griglia del radiatore di colore nero e con rifiniture cromate
- Cerchi in acciaio 6,5J x 16 con copricerchio a 5 razze in look d'alluminio, con pneumatici 205/55 R16

Equipaggiamento interno

- Bracciolo anteriore con box portaoggetti, bocchette di aerazione (2) e portabicchieri posteriori (2)
- Consolle centrale con vano portaoggetti chiuso
- Divano posteriore con bracciolo centrale e apertura di carico passante
- Ganci portaborsa nel vano bagagli
- Inserti decorativi, disegno Black Pyramide
- Interruttore luci rifinito con look di cromo
- Portaoggetti con aletta nel rivestimento del padiglione
- Rivestimento del bagagliaio con vano portaoggetti supplementare sul lato destro
- Sedili anteriori con supporto lombare
- Sedili comfort, con rivestimento in tessuto nel disegno Scout/Merlin
- Tasche portaoggetti nel retro degli schienali anteriori

Equipaggiamento funzionale

- Alette parasole con specchietto di cortesia e illuminazione
- Presa elettrica (12 Volt) nel vano bagagli
- Radio RCD 210
- Sensori ParkPilot anteriori e posteriori
- Spot di lettura anteriori (2) e posteriori (2); quelli anteriori con cornice cromata
- Tappetini in moquette anteriori e posteriori
- Volante, pomello della leva del cambio e leva del freno a mano con rivestimento in pelle

HIGHLINE: ESCLUSIVITÀ ORIGINALE

La linea di allestimento Highline non è stata proposta per la Golf V, che come versione top di gamma aveva la Golf GT Sport. Rispetto alla versione GT Sport, in Germania l'allestimento Highline del

nuovo modello si distingue tra l'altro per i seguenti contenuti: display multifunzionale Plus, cerchi in lega da 17 pollici nel nuovo disegno Porto, calandra del radiatore e griglie delle prese d'aria con listelli cromati, fendinebbia e luci di curva statiche, sedili sportivi e bracciolo centrale anteriore con rivestimento in Alcantara, inserti decorativi in cromo satinato, divano posteriore con apertura di carico passante, interruttore delle luci nonché tasti di regolazione dei retrovisori esterni e tasti di comando degli alzacristalli elettrici rifiniti con cornice di cromo, fanaleria posteriore nel colore rosso ciliegia, sistema ESP con assistente di frenata, sistema radio RCD 210, pacchetto invernale (ugelli del liquido per i tergilavafari e l'impianto lavafari a riscaldamento automatico, sedili anteriori riscaldabili), sistema ParkPilot e climatizzatore automatico Climatronic.

Rispetto alla precedente Golf GT Sport, l'allestimento Highline della nuova Golf non comprende invece l'assetto sportivo. A questo riguardo si propone come alternativa il nuovo sistema di regolazione adattiva dell'assetto (DCC), che premendo solo un pulsante passa alla modalità "Sport".

HIGHLINE IN SINTESI

(IN AGGIUNTA ALL'ALLESTIMENTO TRENDLINE)

Equipaggiamento esterno

- Cerchi in lega (disegno Porto) da 7Jx17, con pneumatici 225/45 R17
- Fendinebbia e luci di curva statiche rifinite con cornice cromata
- Griglia del radiatore di colore nero e con rifiniture cromate, griglia presa d'aria inferiore con cornice cromata, fanaleria posteriore di colore rosso ciliegia

Equipaggiamento interno

- Bracciolo anteriore con box portaoggetti, bocchette di afflusso aria (2) e portabicchieri posteriori (2)
- Consolle centrale con vano portaoggetti chiuso

- Divano posteriore con bracciolo centrale e apertura di carico passante
- Ganci portaborsa nel vano bagagli
- Inserti decorativi in cromo satinato
- Interruttore luci rifinito con look di cromo
- Portaoggetti con aletta nel rivestimento del padiglione
- Rifinitura cromata dei comandi di regolazione retrovisori esterni e degli alzacristalli
- Rivestimento del bagagliaio con supplementare vano portaoggetti sul lato destro
- Sedili anteriori con supporto lombare
- Sedili sportivi anteriori con rivestimento in Alcantara/Dropmag
- Tappetini in moquette anteriori e posteriori
- Tasche portaoggetti nel retro degli schienali anteriori
- Volante, pomello della leva del cambio e leva del freno a mano con rivestimento in pelle

Equipaggiamento funzionale

- Alette parasole con specchietto di cortesia e illuminazione
- Climatizzatore Climatronic
- Display multifunzionale Plus
- Pacchetto invernale (ugelli del liquido per i tergicristalli e l'impianto lavafari a riscaldamento automatico, sedili anteriori riscaldabili)
- Presa elettrica (12 Volt) nel vano bagagli
- Radio RCD 210
- Sensori ParkPilot anteriori e posteriori
- Spot di lettura anteriori (2) e posteriori (2); quelli anteriori con cornice cromata

SISTEMI RADIO E DI NAVIGAZIONE

La nuova Golf verrà proposta con tre sistemi radio e due sistemi di radionavigazione della gamma 210, 310 e 510 nonché con un sistema car hi-fi. Tutti i sistemi di radio-navigazione possono essere completati con impianti vivavoce per le funzioni telefoniche. A partire dai sistemi radio e di radio-navigazione della gamma 300 è di serie un connettore AUX-IN per l'uso di un lettore MP3 esterno. I sistemi dalla gamma 310 e 510 possono essere completati inoltre con un connettore USB (MEDIA-IN) nonché con un CD changer (per i

sistemi di navigazione) e un modulo per la ricezione di stazioni radio digitali (DAB / Digital Audio Broadcasting).

Tutti i sistemi radio e di radio-navigazione sono completi di un lettore CD, capace di leggere anche file MP3. Gli impianti radio sono denominati RCD 210, RCD 310 e RCD 510, i sistemi radio e di navigazione si chiamano RNS 310 e RNS 510. I sistemi RNS 310, RCD 510 e RNS 510 permettono la connessione della telecamera di retromarcia, incorporata nel portellone posteriore. Il sistema RNS 510 è dotato inoltre di un disco rigido da 30 gigabyte per i dati della navigazione e dell'entertainment.

Una novità assoluta è rappresentata dal sistema radio-navigatore RNS 310, che debutta sulla nuova Golf. Come il sistema più grande RNS 510 e la radio RCD 510, dispone di uno schermo con tecnologia touchscreen di uso intuitivo. Lo schermo a colori ha una dimensione di 5 pollici (400 x 240 pixel). Inoltre il sistema RNS è dotato di un lettore per schede SD e un sintonizzatore doppio. La scheda SD può essere utilizzata sia per memorizzare i dati di navigazione (copiandoli dal CD di navigazione) sia per riprodurre file MP3 con musica.

Soundsystem Dynaudio

Il prestigioso sistema car hi-fi, che la Volkswagen ha sviluppato per la nuova Golf in collaborazione con gli esperti della danese Dynaudio, è abbinabile con tutti i sistemi della gamma 300 e 500. Il Soundsystem Dynaudio offre una tecnologia audio di altissima qualità. I quattro woofer da 168 mm si compongono di una membrana in silicato di magnesio, di una leggerissima bobina di eccitazione da 74 mm e di un sistema magnetico all'interno di un alloggiamento a gabbia molto rigido. Incorporati nei pannelli di rivestimento dell'abitacolo, assicurano una vigorosa e precisa riproduzione dei bassi con altissima fedeltà d'impulso. Nella stessa pannellatura sono incorporati anche i rispettivi tweeter da 50 e 60

mm, che completano la riproduzione audio con la loro straordinaria chiarezza trasparente e definizione di dettaglio.

L'alimentazione del sistema di altoparlanti avviene con un nuovo tipo di amplificatore digitale; l'amplificatore fornisce 300 Watt di potenza e si compone di otto stadi finali Class AB. Le possibilità offerte dal processore audio digitale (DSP) riguardo a time alignment (= fare arrivare la proiezione del suono contemporaneamente all'udito, indipendentemente dalla posizione d'ascolto) e distorsione della risposta in frequenza assicurano un piacere d'ascolto di massima qualità a bordo del veicolo.

La Golf VI

Concept BlueMotion

Golf BlueMotion: infranta la barriera dei 4 litri/100 km

Nuovi riferimenti per la classe della Golf: consumo 3,8 litri/100 km, CO₂ 99 g/km

Concept car Golf BlueMotion: valori di consumo allineati alla Polo BlueMotion

Assieme alla nuova Golf VI, la Volkswagen fa debuttare il prototipo dell'automobile più parsimoniosa della sua categoria: la futura Golf BlueMotion. Con un consumo nel ciclo combinato di 3,8 litri per 100 chilometri, quest'auto fissa un valore di consumo che, per la prima volta nella categoria della Golf, rimane sotto il limite dei 4 litri per 100 km. Analogamente è sceso anche il valore dell'emissione di CO₂: 99 g/km, un nuovo dato di vertice per il segmento. Grazie a questi numeri, il prototipo risulta allineato all'attuale Polo BlueMotion, l'auto a cinque posti più parca nei consumi. Nell'estate del 2006, la Polo BlueMotion ha segnato l'avvio dell'iniziativa BlueMotion della Volkswagen, poi continuata con i modelli ecocompatibili della gamma Golf V (berlina, Variant e Golf Plus) Jetta, Caddy, Touran, Sharan e Passat. Ora l'iniziativa BlueMotion raggiunge un traguardo importante con l'esordio del prototipo della Golf VI in versione BlueMotion.

Nel corso degli ultimi due anni, la denominazione "BlueMotion" è diventata un sigillo di qualità per una nuova generazione di automobili molto parca nei consumi e nelle emissioni. Al tempo stesso, però, la firma "BlueMotion" non significa assolutamente che per consumare poco si debba rinunciare al piacere di guida. E anche il prototipo della futura Golf BlueMotion lo conferma.

La concept car, infatti, è motorizzata con un nuovo Turbodiesel (TDI) common rail molto silenzioso e performante. Il TDI a quattro cilindri e quattro valvole per cilindro eroga una potenza di 105 CV, mentre per la coppia massima mette a disposizione un valore di 250 Nm a partire da 2.000 giri. Grazie a questa unità, la Golf BlueMotion accelera da 0 a 100 km/h in solo 11,3 secondi e raggiunge una

velocità massima di 190 km/h. Naturalmente il prototipo è dotato del filtro antiparticolato. Come tutte le varianti della Golf VI, anche la versione BlueMotion è in linea con i parametri oggi noti della norma Euro 5 che è previsto entri in vigore il prossimo anno.

BLUEMOTION: UNIONE INTELLIGENTE DI TECNOLOGIE

L'eccezionale parsimonia del prototipo è stata ottenuta con un dettagliato lavoro di ottimizzazione, come avviene per tutti i modelli BlueMotion della Volkswagen. A questo riguardo si distinguono la rapportatura lunga del cambio manuale a 5 rapporti, i pneumatici a ridotto attrito volvente nonché gli interventi particolari adottati sul versante dell'aerodinamica. Il fattore più importante che ha permesso di infrangere la barriera dei 4 litri di consumo per 100 km è tuttavia rappresentato dalle enormi potenzialità del motore TDI common rail con una cilindrata di 1.598 cm³.

La generale parsimonia dei nuovi motori TDI è peraltro già dimostrata dalla versione 2.0 litri che trova impiego sulla nuova Golf al lancio commerciale: motorizzata con il TDI 110 CV, fa registrare un consumo combinato di solo 4,5 litri di gasolio per 100 chilometri (emissione CO₂: 119 g/km). In altre parole, lo stesso valore di consumo della precedente Golf V BlueMotion che aveva 105 CV di potenza.

La Golf VI

Collectors Edition

Golf Collectors Edition: il pezzo unico

Concept car su base Golf allestita con esclusivo interno in pelle

Collectors Edition: mette in risalto l'immagine genuina e universale della Golf

Le tre linee d'allestimento ufficiali della nuova Golf si chiamano Trendline, Comfortline e Highline. Però ne esiste anche una quarta, ufficiosa e che non si trova in nessun depliant o listino prezzi: la Collectors Edition. È la prova delle grandi capacità della Volkswagen nell'esaltare le doti di un prodotto. E mette in evidenza il carattere genuino e universale della Golf, un'auto che fa bella figura sia nella versione di base sia quando dotata di un esclusivo allestimento personalizzato con interno in pelle come una prestigiosa berlina di lusso.

Sotto la regia di Walter de' Silva, Responsabile del design del Gruppo Volkswagen, e di Friederike Plock-Girmann, stilista alla guida del reparto Lifestyle & Performance, è nato il prototipo Golf Collectors Edition – una concept car che probabilmente è il modello più esclusivo da quando esiste la gamma.

L'ESTERNO DELLA GOLF COLLECTORS EDITION

La concept Collectors Edition è verniciata esternamente nel colore Moonlight Blue effetto perla, un prestigioso blu molto scuro e molto intenso. Mentre le nuove Golf hanno la calandra del radiatore verniciata di nero, sulla Collectors Edition è nello stesso colore della carrozzeria. Per i cerchi gli stilisti hanno fatto ricorso a quelli disponibili come optional anche per la Golf di serie: misurano 18 pollici, il disegno è denominato Vancouver. Nel caso della Collectors Edition i cerchi sono però lucidati a specchio.

L'INTERNO DELLA GOLF COLLECTORS EDITION

Con il prototipo Collectors Edition, la pelle lasciata allo stato naturale fa il suo debutto nella gamma Golf, rivestendo i sedili (fascia centrale, fianchetti della seduta e dello schienale), il bracciolo centrale e gli inserti dei pannelli porta. Per quanto riguarda il colore della pelle, Walter de' Silva aveva chiesto di lasciarlo nel marrone scuro che caratterizza lo stato naturale del cuoio. Il colore è denominato Iowa e ricorda il colore delle prestigiose scarpe italiane fatte a mano. Le parti in pelle dei sedili sportivi sono rifinite con bordature in pelle di colore nero e cuciture di colore chiaro (Corn silk). Sul lato esterno i fianchetti dei sedili sono personalizzati con le iniziali 'WDS' del capo del design.

In coordinamento con gli accenti neri dell'interno in pelle, gli stilisti hanno scelto la vernice per pianoforte per le rifiniture interne (inserti decorativi, cornici delle bocchette di ventilazione). Inoltre le soglie delle porte sono realizzate interamente in alluminio e contraddistinguono questo pezzo unico riportando la scritta 'Collectors Edition'.

Golf		59 kW (80 CV)
Motore, impianto elettrico		
Tipologia del motore		4 cilindri benzina 16V
Posizione		Anteriore, trasversale
Alesaggio/corsa	mm	76,5/75,6
Cilindrata effettiva	cc	1.390
Depurazione gas di scarico		Catalizzatore a tre vie con sonda Lambda
Potenza massima (DIN)	kW (CV) a giri/min	59 (80) 5.000
Coppia massima	Nm a giri/min	132/3.800
Prestazioni (massa a vuoto + 200 kg)		
0 - 80/100 km/h	s	9,2/13,9
Velocità massima	km/h	172
Consumo di carburante (99/100/CE)		
Tipologia del carburante		Benzina
Combinato	l/100 km	6,4
Emissioni (CO ₂ /CH/NO _x /CH+NO _x /particolato)	g/km	149/0,05/0,03/ /
Categoria di emissioni		Euro 5
Trasmissione		
Cambio		Meccanico a 5 marce
Telaio		Davanti: sospensioni McPherson con bracci inferiori triangolari. Dietro: sospensioni multilink a quattro bracci, molle e ammortizzatori separati. Barra stabilizzatrice sia davanti che dietro. ESP, ASR, servosterzo elettromeccanico variabile in funzione della velocità.
Cerchi		6 J x 15
Pneumatici		195/65 R 15 T
Freni		
Tipologia dei freni		Freni a disco sia davanti che dietro, gli anteriori autoventilanti. ABS, EBV, Dual Brake Assist.
Ø dischi ant./post.	mm	280/253
Dimensioni esterne		
Quantità porte		3
Lunghezza/larghezza/altezza	mm	4.199/1.779/1.479
Passo	mm	2.578
Vano bagagli		
Volume (misurazione VDA): divano sollevato/abbassato	l	350/1.305
Masse		
Massa a vuoto	kg	1.142
Massa complessiva ammessa	kg	1.750
Carico	kg	608
Massa rimorchiabile, pendenza max 12% con freni/senza freni	kg	800/600
Capacità		
Olio motore	l	3,5
Serbatoio del carburante	l	55
Manutenzione		
Frequenza ispezioni		Manutenzione ordinaria in base all'indicatore delle scadenze di manutenzione
Garanzia		2 anni senza limiti di chilometraggio, 3 anni sulla vernice, 12 anni sulla corrosione passante, garanzia di mobilità.

Golf		75 kW (102 CV)
Motore, impianto elettrico		
Tipologia del motore		4 cilindri benzina
Posizione		Anteriore, trasversale
Alesaggio/corsa	mm	81/77,4
Cilindrata effettiva	cc	1.595
Depurazione gas di scarico		Catalizzatore a tre vie con sonda Lambda
Potenza massima (DIN)	kW (CV) a giri/min	75 (102) 5.600
Coppia massima	Nm a giri/min	148/3.800
Prestazioni (massa a vuoto + 200 kg)		
0 - 80/100 km/h	s	7,3/11,3
Velocità massima	km/h	188
Consumo di carburante (99/100/CE)		
Tipologia del carburante		Benzina
Combinato	l/100 km	7,1
Emissioni (CO2/CH/NOx/CH+NOx/particolato)	g/km	166/0,05/0,03/ /
Categoria di emissioni		Euro 5
Trasmissione		
Cambio		Meccanico a 5 marce
Telaio		Davanti: sospensioni McPherson con bracci inferiori triangolari. Dietro: sospensioni multilink a quattro bracci, molle e ammortizzatori separati. Barra stabilizzatrice sia davanti che dietro. ESP, ASR, servosterzo elettromeccanico variabile in funzione della velocità.
Cerchi		6 J x 15
Pneumatici		195/65 R 15 T
Freni		
Tipologia dei freni		Freni a disco sia davanti che dietro, gli anteriori autoventilanti. ABS, EBV, Dual Brake Assist.
Ø dischi ant./post.	mm	280/253
Dimensioni esterne		
Quantità porte		3
Lunghezza/larghezza/altezza	mm	4.199/1.779/1.479
Passo	mm	2.578
Vano bagagli		
Volume (misurazione VDA): divano sollevato/abbassato	l	350/1.305
Masse		
Massa a vuoto	kg	1.157
Massa complessiva ammessa	kg	1.780
Carico	kg	623
Massa rimorchiabile, pendenza max 12% con freni/senza freni	kg	1.200/610
Capacità		
Olio motore	l	4
Serbatoio del carburante	l	55
Manutenzione		
Frequenza ispezioni		Manutenzione ordinaria in base all'indicatore delle scadenze di manutenzione
Garanzia		2 anni senza limiti di chilometraggio, 3 anni sulla vernice, 12 anni sulla corrosione passante, garanzia di mobilità.

Golf		90 kW (122 CV)
Motore, impianto elettrico		
Tipologia del motore		4 cilindri benzina TSI
Posizione		Anteriore, trasversale
Alesaggio/corsa	mm	76,5/75,6
Cilindrata effettiva	cc	1.390
Depurazione gas di scarico		Catalizzatore a tre vie con sonda Lambda
Potenza massima (DIN)	kW (CV) a giri/min	90 (122) 5.000
Coppia massima	Nm a giri/min	200/1.500-4.000
Prestazioni (massa a vuoto + 200 kg)		
0 - 80/100 km/h	s	6,5/9,5
Velocità massima	km/h	200
Consumo di carburante (99/100/CE)		
Tipologia del carburante		Benzina
Combinato	l/100 km	6,2
Emissioni (CO ₂ /CH/NO _x /CH+NO _x /particolato)	g/km	144/0,03/0,05/ /
Categoria di emissioni		Euro 5
Trasmissione		
Cambio		Meccanico a 6 marce
Telaio		Davanti: sospensioni McPherson con bracci inferiori triangolari. Dietro: sospensioni multilink a quattro bracci, molle e ammortizzatori separati. Barra stabilizzatrice sia davanti che dietro. ESP, ASR, servosterzo elettromeccanico variabile in funzione della velocità.
Cerchi		6 J x 15
Pneumatici		195/65 R 15 H
Freni		
Tipologia dei freni		Freni a disco sia davanti che dietro, gli anteriori autoventilanti. ABS, EBV, Dual Brake Assist.
Ø dischi ant./post.	mm	288/253
Dimensioni esterne		
Quantità porte		3
Lunghezza/larghezza/altezza	mm	4.199/1.779/1.479
Passo	mm	2.578
Vano bagagli		
Volume (misurazione VDA): divano sollevato/abbassato	l	350/1.305
Masse		
Massa a vuoto	kg	1.215
Massa complessiva ammessa	kg	1.820
Carico	kg	605
Massa rimorchiabile, pendenza max 12% con freni/senza freni	kg	1.300/640
Capacità		
Olio motore	l	
Serbatoio del carburante	l	55
Manutenzione		
Frequenza ispezioni		Manutenzione ordinaria in base all'indicatore delle scadenze di manutenzione
Garanzia		2 anni senza limiti di chilometraggio, 3 anni sulla vernice, 12 anni sulla corrosione passante, garanzia di mobilità.

Golf		90 kW (122 CV)
Motore, impianto elettrico		
Tipologia del motore		4 cilindri benzina TSI
Posizione		Anteriore, trasversale
Alesaggio/corsa	mm	76,5/75,6
Cilindrata effettiva	cc	1.390
Depurazione gas di scarico		Catalizzatore a tre vie con sonda Lambda
Potenza massima (DIN)	kW (CV) a giri/min	90 (122) 5.000
Coppia massima	Nm a giri/min	200/1.500-4.000
Prestazioni (massa a vuoto + 200 kg)		
0 - 80/100 km/h	s	6,5/9,5
Velocità massima	km/h	200
Consumo di carburante (99/100/CE)		
Tipologia del carburante		Benzina
Combinato	l/100 km	6
Emissioni (CO2/CH/NOx/CH+NOx/particolato)	g/km	138/0,03/0,03/ /
Categoria di emissioni		Euro 5
Trasmissione		
Cambio		A 7 marce DSG
Telaio		Davanti: sospensioni McPherson con bracci inferiori triangolari. Dietro: sospensioni multilink a quattro bracci, molle e ammortizzatori separati. Barra stabilizzatrice sia davanti che dietro. ESP, ASR, servosterzo elettromeccanico variabile in funzione della velocità.
Cerchi		6 J x 15
Pneumatici		195/65 R 15 H
Freni		
Tipologia dei freni		Freni a disco sia davanti che dietro, gli anteriori autoventilanti. ABS, EBV, Dual Brake Assist.
Ø dischi ant./post.	mm	288/253
Dimensioni esterne		
Quantità porte		3
Lunghezza/larghezza/altezza	mm	4.199/1.779/1.479
Passo	mm	2.578
Vano bagagli		
Volume (misurazione VDA): divano sollevato/abbassato	l	350/1.305
Masse		
Massa a vuoto	kg	1.241
Massa complessiva ammessa	kg	1.850
Carico	kg	609
Massa rimorchiabile, pendenza max 12% con freni/senza freni	kg	1.300/650
Capacità		
Olio motore	l	
Serbatoio del carburante	l	55
Manutenzione		
Frequenza ispezioni		Manutenzione ordinaria in base all'indicatore delle scadenze di manutenzione
Garanzia		2 anni senza limiti di chilometraggio, 3 anni sulla vernice, 12 anni sulla corrosione passante, garanzia di mobilità.

Golf		118 kW (160 CV)
Motore, impianto elettrico		
Tipologia del motore		4 cilindri benzina TSI
Posizione		Anteriore, trasversale
Alesaggio/corsa	mm	76,5/75,6
Cilindrata effettiva	cc	1.390
Depurazione gas di scarico		Catalizzatore a tre vie con sonda Lambda
Potenza massima (DIN)	kW (CV) a giri/min	118 (160) 5.800
Coppia massima	Nm a giri/min	240/1.500-4.500
Prestazioni (massa a vuoto + 200 kg)		
0 - 80/100 km/h	s	5,8/8
Velocità massima	km/h	220
Consumo di carburante (99/100/CE)		
Tipologia del carburante		Benzina
Combinato	l/100 km	6,3
Emissioni (CO2/CH/NOx/CH+NOx/particolato)	g/km	145/ / / /
Categoria di emissioni		Euro 5
Cambio		Meccanico a 6 marce
Telaio		Davanti: sospensioni McPherson con bracci inferiori triangolari. Dietro: sospensioni multilink a quattro bracci, molle e ammortizzatori separati. Barra stabilizzatrice sia davanti che dietro. ESP, ASR, servosterzo elettromeccanico variabile in funzione della velocità.
Cerchi		6 1/2 J x 16
Pneumatici		205/55 R 16 V
Freni		
Tipologia dei freni		Freni a disco sia davanti che dietro, gli anteriori autoventilanti. ABS, EBV, Dual Brake Assist.
Ø dischi ant./post.	mm	312/253
Dimensioni esterne		
Quantità porte		3
Lunghezza/larghezza/altezza	mm	4.199/1.779/1.479
Passo	mm	2.578
Vano bagagli		
Volume (misurazione VDA): divano sollevato/abbassato	l	350/1.305
Masse		
Massa a vuoto	kg	1.271
Massa complessiva ammessa	kg	1.840
Carico	kg	569
Massa rimorchiabile, pendenza max 12% con freni/senza freni	kg	1400
Capacità		
Olio motore	l	3,6
Serbatoio del carburante	l	55
Manutenzione		
Frequenza ispezioni		Manutenzione ordinaria in base all'indicatore delle scadenze di manutenzione
Garanzia		2 anni senza limiti di chilometraggio, 3 anni sulla vernice, 12 anni sulla corrosione passante, garanzia di mobilità.

Golf		118 kW (160 CV)
Motore, impianto elettrico		
Tipologia del motore		4 cilindri benzina TSI
Posizione		Anteriore, trasversale
Alesaggio/corsa	mm	76,5/75,6
Cilindrata effettiva	cc	1.390
Depurazione gas di scarico		Catalizzatore a tre vie con sonda Lambda
Potenza massima (DIN)	kW (CV) a giri/min	118 (160) 5.800
Coppia massima	Nm a giri/min	240/1.500-4.500
Prestazioni (massa a vuoto + 200 kg)		
0 - 80/100 km/h	s	5,8/8
Velocità massima	km/h	220
Consumo di carburante (99/100/CE)		
Tipologia del carburante		Benzina
Combinato	l/100 km	6
Emissioni (CO2/CH/NOx/CH+NOx/particolato)	g/km	139/0,03/0,04/ /
Categoria di emissioni		Euro 5
Trasmissione		
Cambio		A 7 marce DSG
Telaio		Davanti: sospensioni McPherson con bracci inferiori triangolari. Dietro: sospensioni multilink a quattro bracci, molle e ammortizzatori separati. Barra stabilizzatrice sia davanti che dietro. ESP, ASR, servosterzo elettromeccanico variabile in funzione della velocità.
Cerchi		6 1/2 J x 16
Pneumatici		205/55 R 16 V
Freni		
Tipologia dei freni		Freni a disco sia davanti che dietro, gli anteriori autoventilanti. ABS, EBV, Dual Brake Assist.
Ø dischi ant./post.	mm	312/253
Dimensioni esterne		
Quantità porte		3
Lunghezza/larghezza/altezza	mm	4.199/1.779/1.479
Passo	mm	2.578
Vano bagagli		
Volume (misurazione VDA): divano sollevato/abbassato	l	350/1.305
Masse		
Massa a vuoto	kg	1.286
Massa complessiva ammessa	kg	1.860
Carico	kg	574
Massa rimorchiabile, pendenza max 12% con freni/senza freni	kg	1.400/680
Capacità		
Olio motore	l	3,6
Serbatoio del carburante	l	55
Manutenzione		
Frequenza ispezioni		Manutenzione ordinaria in base all'indicatore delle scadenze di manutenzione
Garanzia		2 anni senza limiti di chilometraggio, 3 anni sulla vernice, 12 anni sulla corrosione passante, garanzia di mobilità.

Golf		81 kW (110 CV)
Motore, impianto elettrico		
Tipologia del motore		4 cilindri Diesel TDI CR 16V
Posizione		Anteriore, trasversale
Alesaggio/corsa	mm	81/95,5
Cilindrata effettiva	cc	1.968
Depurazione gas di scarico		Catalizzatore ad ossidazione a due vie, filtro antiparticolato
Potenza massima (DIN)	kW (CV) a giri/min	81 (110) 4.200
Coppia massima	Nm a giri/min	250/1.500-2.500
Prestazioni (massa a vuoto + 200 kg)		
0 - 80/100 km/h	s	7,3/10,7
Velocità massima	km/h	190
Consumo di carburante (99/100/CE)		
Tipologia del carburante		Gasolio
Combinato	l/100 km	4,5
Emissioni (CO2/CH/NOx/CH+NOx/particolato)	g/km	119/ /0,12/0,19/0
Categoria di emissioni		Euro 5
Trasmissione		
Cambio		Meccanico a 5 marce
Telaio		Davanti: sospensioni McPherson con bracci inferiori triangolari. Dietro: sospensioni multilink a quattro bracci, molle e ammortizzatori separati. Barra stabilizzatrice sia davanti che dietro. ESP, ASR, servosterzo elettromeccanico variabile in funzione della velocità.
Cerchi		6 J x 15
Pneumatici		195/65 R 15 H
Freni		
Tipologia dei freni		Freni a disco sia davanti che dietro, gli anteriori autoventilanti. ABS, EBV, Dual Brake Assist.
Ø dischi ant./post.	mm	280/253
Dimensioni esterne		
Quantità porte		3
Lunghezza/larghezza/altezza	mm	4.199/1.779/1.479
Passo	mm	2.578
Vano bagagli		
Volume (misurazione VDA): divano sollevato/abbassato	l	350/1.305
Masse		
Massa a vuoto	kg	1.266
Massa complessiva ammessa	kg	1.840
Carico	kg	574
Massa rimorchiabile, pendenza max 12% con freni/senza freni	kg	1.500/670
Capacità		
Olio motore	l	4
Serbatoio del carburante	l	55
Manutenzione		
Frequenza ispezioni		Manutenzione ordinaria in base all'indicatore delle scadenze di manutenzione
Garanzia		2 anni senza limiti di chilometraggio, 3 anni sulla vernice, 12 anni sulla corrosione passante, garanzia di mobilità.

Golf		103 kW (140 CV)
Motore, impianto elettrico		
Tipologia del motore		4 cilindri Diesel TDI CR 16V
Posizione		Anteriore, trasversale
Alesaggio/corsa	mm	81/95,5
Cilindrata effettiva	cc	1.968
Depurazione gas di scarico		Catalizzatore ad ossidazione a due vie, filtro antiparticolato
Potenza massima (DIN)	kW (CV) a giri/min	103 (140) 4.200
Coppia massima	Nm a giri/min	320/1.750-2.500
Prestazioni (massa a vuoto + 200 kg)		
0 - 80/100 km/h	s	6,4/9,3
Velocità massima	km/h	209
Consumo di carburante (99/100/CE)		
Tipologia del carburante		Gasolio
Combinato	l/100 km	4,9
Emissioni (CO2/CH/NOx/CH+NOx/particolato)	g/km	129/ /0,15/0,19/0
Categoria di emissioni		Euro 5
Trasmissione		
Cambio		Meccanico a 6 marce
Telaio		Davanti: sospensioni McPherson con bracci inferiori triangolari. Dietro: sospensioni multilink a quattro bracci, molle e ammortizzatori separati. Barra stabilizzatrice sia davanti che dietro. ESP, ASR, servosterzo elettromeccanico variabile in funzione della velocità.
Cerchi		6 J x 15
Pneumatici		195/65 R 15 H
Freni		
Tipologia dei freni		Freni a disco sia davanti che dietro, gli anteriori autoventilanti. ABS, EBV, Dual Brake Assist.
Ø dischi ant./post.	mm	288/253
Dimensioni esterne		
Quantità porte		3
Lunghezza/larghezza/altezza	mm	4.199/1.779/1.479
Passo	mm	2.578
Vano bagagli		
Volume (misurazione VDA): divano sollevato/abbassato	l	350/1.305
Masse		
Massa a vuoto	kg	1.299
Massa complessiva ammessa	kg	1.910
Carico	kg	611
Massa rimorchiabile, pendenza max 12% con freni/senza freni	kg	1.500/680
Capacità		
Olio motore	l	4
Serbatoio del carburante	l	55
Manutenzione		
Frequenza ispezioni		Manutenzione ordinaria in base all'indicatore delle scadenze di manutenzione
Garanzia		2 anni senza limiti di chilometraggio, 3 anni sulla vernice, 12 anni sulla corrosione passante, garanzia di mobilità.

Golf		103 kW (140 CV)
Motore, impianto elettrico		
Tipologia del motore		4 cilindri Diesel TDI CR 16V
Posizione		Anteriore, trasversale
Alesaggio/corsa	mm	81/95,5
Cilindrata effettiva	cc	1.968
Depurazione gas di scarico		Catalizzatore ad ossidazione a due vie, filtro antiparticolato
Potenza massima (DIN)	kW (CV) a giri/min	103 (140) 4.200
Coppia massima	Nm a giri/min	320/1.750-2.500
Prestazioni (massa a vuoto + 200 kg)		
0 - 80/100 km/h	s	6,4/9,3
Velocità massima	km/h	207
Consumo di carburante (99/100/CE)		
Tipologia del carburante		Gasolio
Combinato	l/100 km	5,4
Emissioni (CO2/CH/NOx/CH+NOx/particolato)	g/km	142/ /0,14/0,15/0
Categoria di emissioni		Euro 5
Trasmissione		
Cambio		A 6 marce DSG
Telaio		Davanti: sospensioni McPherson con bracci inferiori triangolari. Dietro: sospensioni multilink a quattro bracci, molle e ammortizzatori separati. Barra stabilizzatrice sia davanti che dietro. ESP, ASR, servosterzo elettromeccanico variabile in funzione della velocità.
Cerchi		6 J x 15
Pneumatici		195/65 R 15 H
Freni		
Tipologia dei freni		Freni a disco sia davanti che dietro, gli anteriori autoventilanti. ABS, EBV, Dual Brake Assist.
Ø dischi ant./post.	mm	288/253
Dimensioni esterne		
Quantità porte		3
Lunghezza/larghezza/altezza	mm	4.199/1.779/1.479
Passo	mm	2.578
Vano bagagli		
Volume (misurazione VDA): divano sollevato/abbassato	l	350/1.305
Masse		
Massa a vuoto	kg	1.322
Massa complessiva ammessa	kg	1.930
Carico	kg	608
Massa rimorchiabile, pendenza max 12% con freni/senza freni	kg	1.500/690
Capacità		
Olio motore	l	4
Serbatoio del carburante	l	55
Manutenzione		
Frequenza ispezioni		Manutenzione ordinaria in base all'indicatore delle scadenze di manutenzione
Garanzia		2 anni senza limiti di chilometraggio, 3 anni sulla vernice, 12 anni sulla corrosione passante, garanzia di mobilità.