



Nowy VW Golf

Portugalia, grudzień 2019 r.

Niniejsza informacja prasowa, zdjęcia oraz filmy dotyczące nowego VW Golfa zostały zamieszczone na stronach internetowych www.volkswagen-newsroom.com oraz <https://vw-press.pl/>



Spis treści

W skrócie

Nowy Golf	str. 03
------------------	----------------

Główne zagadnienia

Stylistyka i wymiary	str. 12
Nowe wersje wyposażenia	str. 14
Cyfrowe miejsce pracy kierowcy	str. 18
Skomunikowany świat „Volkswagen We”	str. 23
Nowe układy napędowe	str. 26
Nowe systemy asystujące oraz oświetlenia	str. 31
Udoskonalone zawieszenie	str. 36
Historia VW Golfa	str. 41
Dane techniczne nowego VW Golfa	str. 46



Informacja prasowa

W skrócie

Nowy Golf – inteligentny, skomunikowany ze światem, oferowany w pięciu wersjach hybrydowych

Prawdziwy Golf – najnowocześniejszy w historii

- **Model ósmej generacji.** Dzięki wielkiej liczbie innowacyjnych rozwiązań nowy Golf dokonuje rewolucji wśród kompaktów
- **Stylistyka nadwozia.** Doskonałe proporcje i charakterystyczne kształty nadają Golfowi elegancji i dynamiki
- **Stylistyka wnętrza.** Dotykowe pola i ekrany znacząco ułatwiają korzystanie z wielu funkcjonalności
- **Reflektory LED.** Nowy Golf jest seryjnie wyposażony w bardzo efektywne diodowe reflektory najnowszej generacji

Największa wśród kompaktów liczba układów napędowych – pięć nowych wersji hybrydowych do wyboru

- **W trosce o środowisko.** Większa efektywność, niższa emisja spalin – nowe technologie napędu pozwalają na zmniejszenie zużycia paliwa o nawet 17 procent w porównaniu z poprzednim modelem
- **Hybrydowa ofensywa.** Nowy Golf jest pierwszym modelem Volkswagena debiutującym w pięciu odmianach hybrydowych do wyboru (eTSI i plug-in)
- **eTSI.** Jako jedyny model w klasie Golf w wersji łagodnej hybrydy z instalacją 48V jest oferowany w trzech wariantach o mocy: 81 kW/110 KM, 96 kW/130 KM i 110 kW/150 KM
- **Hybryda plug-in.** Nowy Golf w hybrydowej wersji plug-in będzie dostępny w dwóch odmianach: o mocy 150 kW/204 KM i 180 kW/245 KM (GTE)

Inteligentne urządzenia cyfrowe umożliwiają szybką i intuicyjną obsługę

- **Dla wygody użytkownika.** Wskaźniki i wyświetlacze poddano cyfryzacji, by działały w sposób prosty i oczywisty dla kierowcy i pasażerów
- **Innovision Cockpit.** Golf jest pierwszym modelem w swojej klasie cenowej wyposażonym seryjnie w zestaw cyfrowych wskaźników

Kontakt

Volkswagen PR

Hubert Niedzielski

Kierownik ds. PR

Tel: +48 690 406 278

hubert.niedzielski@volkswagen.pl

Izabela Czarnecka

Specjalista ds. PR

Tel: +48 690 406 354

izabela.czarnecka@volkswagen.pl



Więcej informacji:

www.vw-press.pl



Informacja prasowa

-
- **Nowy system obsługi głosowej.** Innowacyjny system sterowania przy pomocy głosu reaguje na polecenia wydawane w formie swobodnych zdań i jest bardzo łatwy w obsłudze
 - **System Alexa.** Alexa jest elementem multimediiów nowego Golfa. Przy pomocy tego rozwiązania można odtwarzać muzykę, sterować zintegrowanym z Internetem sprzętem domowym lub korzystać z dostępu do bieżących informacji, np. wiadomości lub prognozy pogody (rozwiązanie dostępne w ramach We Connect Plus)
 - **Mobile Key.** Smartfony kompatybilne z urządzeniami multimedialnymi nowego Golfa sprawią, że tradycyjny kluczyk samochodowy stanie się zbędny
 - **Łączność z internetem.** We Connect i We Connect Plus umożliwiają korzystanie ze streamingu, radia internetowego i innych funkcji dostępnych online
 - **Upgrade na życzenie.** Za pośrednictwem We Upgrade nowego Golfa można doposażyć w wybrane funkcje i systemy w dowolnym czasie

Z systemem Car2X w standardzie – Golf wyznacza nowy poziom bezpieczeństwa

- **Car2X.** Golf jest pierwszym modelem Volkswagena wyposażonym seryjnie w system komunikacji Car2X i wyznacza standardy w dziedzinie bezpieczeństwa ruchu drogowego
- **Wyświetlacz head-up.** Ważne informacje, np. o prędkości jazdy lub wskazania nawigacji znajdują się zawsze na wysokości wzroku kierowcy
- **IQ.DRIVE.** System Travel Assist wspiera kierowcę wykonując automatycznie ruchy kierownicą, przyspieszając i hamując do prędkości 210 km/h, zapewniając półautomatyczną jazdę
- **IQ.LIGHT – matrycowe reflektory LED.** Interaktywna technologia oświetleniowa znacznie zwiększa bezpieczeństwo jazdy w nocy

Smart Home – w nowym Golfie każdy czuje się jak w domu

- **Personalizacja 2.0.** Golf zapamiętuje wybrane przez kierowcę ustawienia pokładowych urządzeń i zapisuje je w chmurze – kierowca może z nich skorzystać gdy zajmie w aucie miejsce innego kierowcy lub gdy sam zmieni samochód



Informacja prasowa

-
- **Trzystrefowa klimatyzacja.** Dzięki Smart Climate można intuicyjnie uruchamiać różne funkcje np. ogrzewanie wieńca kierownicy
 - **Sprzęt audio firmy Harman Kardon.** Nowy wysokiej klasy 480-watowy system audio amerykańskiej firmy zapewnia najwyższą jakość dźwięku w Golfie
-

Nowy Golf debiutuje z zaawansowanym technologicznie wyposażeniem seryjnym

Wolfsburg, grudzień 2019 r. Golf, którego sprzedano dotąd w liczbie ponad 35 milionów egzemplarzy, pojawia się teraz jako model ósmej generacji. Cyfrowe wnętrze Golfa pozwala na intuicyjną obsługę w dotychczas nieznanym stopniu; systemy asystujące wspierają kierowcę podczas jazdy z prędkością do 210 km/h. Golf to pierwszy model marki, który za pośrednictwem systemu Car2X wykorzystuje zbiorową inteligencję w ruchu drogowym i ostrzega innych jego uczestników o ewentualnych zagrożeniach; model ten jest dostępny w pięciu odmianach hybrydowych. Bardzo wzbogacono wyposażenie seryjne Golfa. Już w podstawowej wersji są dostępne takie nowoczesne rozwiązania jak system Lane Assist utrzymujący samochód na wybranym pasie ruchu, system monitorowania przestrzeni przed autem Front Assist z funkcjami hamowania awaryjnego w mieście i rozpoznawania pieszych, nowy system zwiększający bezpieczeństwo podczas skręcania, Car2X, cyfrowy kokpit, system multimedialny z łącznością internetową i 8,25-calowym ekranem, wielofunkcyjna kierownica oraz LED-owe reflektory i LED-owe lampy z tyłu.

Ewolucja nadwozia w kierunku większej dynamiki

- moc, precyzja wykonania i technologia LED wyróżniają stylistykę nadwozia
- wartość współczynnika oporu powietrza Cx obniżono z 0,3 do 0,275



Informacja prasowa

Ponadczasowa stylistyka. Od swojego debiutu 45 lat temu Golf zawsze wyróżniał się funkcjonalnością w codziennym użytkowaniu i niepowtarzalną stylistyką, którą cechują prostota linii i precyzja kształtów. Jedno i drugie jest także wyróżnikiem nowego Golfa. Dobrego przykładu na to, jak estetyka łączy się w nim z funkcjonalnością dostarcza profil auta. Charakterystycznym elementem jest tu typowy dla Golfów szeroki tylny słupek dachowy C. Dzięki niemu sylwetka zyskuje dynamikę, a jednocześnie przenosi do współczesności cechy, które zawsze wyróżniały Golfa na tle innych samochodów. Równie charakterystyczny jest zwarty tył auta oraz niepowtarzalna przednia część nadwozia z wyjątkowo wąską osłoną chłodnicy; rolę znaku rozpoznawczego pełni ponadto przetłoczenie karoserii obiegające całe nadwozie na wysokości klamek. We wszystkich wersjach Golfa konwencjonalne światła zastąpiono LED-owymi; charakterystyczny kształt diod staje się przy tym dominującym i niepowtarzalnym elementem stylistycznym Golfa ósmej generacji.

Rozmiary i aerodynamika. O tym, że każda część karoserii Golfa ma nowy kształt i została dopracowana w tunelu aerodynamicznym przekonują odpowiednie dane: powierzchnia czołowa nowego modelu została zmniejszona do 2,21 m², a współczynnik oporu powietrza C_x – z 0,3 do 0,275. Lepsze właściwości aerodynamiczne wpływają pozytywnie nie tylko na zużycie paliwa – ponieważ współczynnik oporu powietrza jest tak niski jak w żadnym Golfie wcześniej, nowy model stał się bardziej cichy, a przez to zapewnia jeszcze wyższy komfort podróżowania.

Cyfrowa rewolucja we wnętrzu

- cyfrowy kokpit zmienia sposób podróżowania
- nowe, cyfrowe urządzenia obsługuje się intuicyjnie

Cyfrowy świat, w którym urządzenia działają w sposób naturalny. Nowe wskaźniki i systemy multimedialne działające online łączą się tworząc jeden, znajdujący się na tej samej osi cyfrowy kokpit; współgrają z nim



Informacja prasowa

dotykowe pola i ekrany. Zakres informacji dostarczanych kierowcy można poszerzyć korzystając z opcjonalnego wyświetlacza head-up. Dotykowe pola i możliwość sterowania różnymi funkcjami przy pomocy komend głosowych oraz aplikacji Alexa sprawiają, że obsługa staje się naturalna i intuicyjna. Volkswagen sięgnął po najnowsze rozwiązania w zakresie cyfrowych elementów obsługi i wskaźników. Systemy nie tylko współdziałają między sobą, ale poprzez online connectivity unit (OCU) łączą się ze światem zewnętrznym poza samochodem. Jednostka OCU stosowana seryjnie i wyposażona w kartę eSIM współdziała z systemami usług internetowych zawartych w We Connect i We Connect Plus. Dzięki połączeniu online system nawigacji może działać aktywnie i na przykład dostarczać automatycznie informacje na temat ciekawych miejsc pojawiających się wzdłuż trasy przejazdu (np. podając numer telefonu do restauracji, by umożliwić zarezerwowanie stolika przy użyciu smartfona z wykorzystaniem bluetootha). Wnętrze nowego Golfa z cyfrowymi wskaźnikami i urządzeniami działającymi online całkowicie zmienia sposób podróżowania.

Systemy asystujące i zbiorowa inteligencja zwiększają bezpieczeństwo

- funkcje wspomagające kierowcę działają automatycznie do prędkości 210 km/h
- system komunikacji Car2X z wyprzedzeniem ostrzega o niebezpieczeństwie

Współdziałanie systemów asystujących. Golf ósmej generacji wyznacza w klasie aut kompaktowych nowy standard w dziedzinie systemów asystujących wspomagających kierowcę podczas prowadzenia samochodu. Zastosowany po raz pierwszy w kompaktowym modelu Volkswagena system Travel Assist sprawia, że Golf może poruszać się po autostradzie półautomatycznie do prędkości 210 km/h – kierowca nie musi wykonywać ruchów kierownicą, dodawać gazu, ani hamować. Zwiększają się dzięki temu komfort jazdy i bezpieczeństwo – Travel Assist zwłaszcza podczas



Informacja prasowa

dalekich podróży znacząco odciąża kierowcę. Golf jest też pierwszym modelem Volkswagena wyposażonym seryjnie w system Car2X umożliwiający komunikację z otoczeniem. System ten wykorzystuje informacje pochodzące z innych pojazdów znajdujących się w odległości do 800 m, a także sygnały dostarczane przez urządzenia infrastruktury drogowej, by ostrzegać kierowcę i przekazywać te ostrzeżenia do innych aut wyposażonych w system Car2X. Oznacza to początek nowego rozdziału w dziedzinie bezpieczeństwa drogowego, ponieważ system przekazywania komunikatów przez modele Volkswagena za pomocą Car2X do innych popularnych samochodów w szybkim czasie może się upowszechnić i stać standardem. Zwiększeniu bezpieczeństwa podróży służą również nowe matrycowe reflektory diodowe IQ.LIGHT, także wyposażone w interaktywne funkcje.

Szereg układów napędowych oszczędzających nawet do 17 procent paliwa

- nowy Golf dostępny z szerokim wachlarzem jednostek napędowych
- oszczędne silniki high-tech: TSI i TDI

TSI, TDI, eTSI, hybrydy typu plug-in. Do nowego Golfa są oferowane silniki benzynowe (TSI), Diesla (TDI), układy napędowe typu mild hybrid (eTSI) oraz hybrydy typu plug-in. Wszystkie silniki benzynowe i Diesla wyposażono w bezpośredni wtrysk paliwa oraz w turbosprężarki. Spektrum mocy jednostek napędowych – gdy wszystkie znajdują się w sprzedaży – wyniesie od 66 kW/90 KM do ponad 221 kW/300 KM. Nowością są dwa trzycylindrowe silniki benzynowe o mocy 66 kW/90 KM¹⁾ i 81 kW/110 KM¹⁾ oraz dwa czterocylindrowe diesle osiągające moc 85 kW/115 KM i 110 kW/150 KM. Nowe jednostki benzynowe działają w innowacyjnym cyklu Millera dla silników TSI, wykazując bardzo niskie zużycie paliwa i niską emisję szkodliwych substancji. Z kolei w jednostkach TDI Volkswagen, jako nowość, zastosował dwukrotny wtrysk czynnika AdBlue (Twindosing), znacznie zmniejszając emisję tlenków azotu. W porównaniu z tradycyjnymi



Informacja prasowa

silnikami wysokoprężnymi nowe TDI zużywają nawet o 17 procent mniej paliwa. Nowe są również cztery spośród łącznie pięciu hybrydowych układów napędowych Golfa ósmej generacji.

Trzy układy eTSI i dwa hybrydowe typu plug-in. Nowy Golf będzie pierwszym modelem Volkswagena dostępnym z pięcioma rodzajami hybrydowych zespołów napędowych do wyboru. Po raz pierwszy również zastosowano w Volkswagenie technologię układu elektrycznego o napięciu 48 wolt. Napędzany paskiem rozrusznik i generator 48V, litowo-jonowy akumulator 48V oraz efektywne silniki TSI najnowszej generacji tworzą zespół napędowy eTSI – tzw. mild hybrid. Jego zaletą jest oszczędność paliwa wynosząca 10 procent (według WLTP) w stosunku do porównywalnego silnika w modelu poprzedniej generacji, ponadto samochód wyposażony w ten rodzaj napędu rusza z miejsca bardzo dynamicznie i komfortowo. Volkswagen będzie oferował napęd eTSI w trzech wersjach o mocy 81 kW/110 KM¹⁾, 96 kW/130 KM¹⁾ i 110 kW/150 KM. Poza tym Golf ósmej generacji będzie dostępny w dwóch odmianach hybrydowych typu plug-in. W nowej wersji hybryda plug-in uzyskuje moc 150 kW/204 KM¹⁾, z kolei sportowa wersja w modelu GTE (jako kolejne stadium z poprzedniego modelu) osiąga 180 kW/245 KM¹⁾. Obydwie wersje Golfa z hybrydowym napędem typu plug-in są wyposażane w nowe akumulatory litowo-jonowe o pojemności 13 kWh, które pozwalają na pokonywanie znacznych odległości wyłącznie w trybie elektrycznym, przez co nowy Golf staje się autem do pewnego stopnia bezemisyjnym.

Cztery nowe wersje wyposażenia zapewniające maksymalną indywidualizację.

- Golf, Life i Style zamiast Trendline, Comfortline i Highline
- nowa wersja R-Line zastępuje pakiety R oferowane do poprzedniego Golfa



Informacja prasowa

Nowe warianty wyposażenia. Wersje wyposażenia Golfa skonfigurowano w zupełnie nowy sposób. Dotychczasowe odmiany Trendline, Comfortline i Highline przeszły do historii. Odtąd dostępne są wersje Golf, Life oraz Style, a także sportowa R-Line. Wszystkie zawierają znacznie bogatsze wyposażenie niż to było w wypadku poprzedniego modelu. Już w podstawowej wersji znajdują się diodowe reflektory i diodowe tylne lampy, system Keyless Start, cyfrowy kokpit, dostęp do usług mobilnych oraz funkcji We Connect i We Connect Plus, wielofunkcyjna kierownica, automatyczna klimatyzacja, system Lane Assist utrzymujący auto na wybranym pasie ruchu, nowy system wspomagający kierowcę podczas skręcania, monitorujący przestrzeń przed autem system Front Assist z funkcją awaryjnego hamowania w mieście oraz funkcją predykcyjnej ochrony pieszych, a także system Car2X. W ciągu roku pojawią się kolejne odmiany Golfa: GTI¹⁾, GTI TCR¹⁾, Golf GTD¹⁾, Golf GTE¹⁾ oraz Golf R¹⁾.

Golf powstał w oparciu o najnowszą modułową platformę podwoziową

- innowacje zastosowane w Golfie mają wpływ na wszystkie modele powstające w oparciu o platformę MQB
- Volkswagen produkuje na płycie MQB ponad 3,4 miliona aut rocznie

Motor postępu. Wraz z Golfem ósmej generacji debiutuje najnowsza wersja modułowej platformy podwoziowej (MQB). Dlatego Golf – jak zawsze w swojej historii – jest czymś więcej niż kolejnym modelem. Światowy sukces Volkswagena i awans Volkswagen AG do pozycji światowego lidera wśród producentów samochodów są bezpośrednio związane z sukcesem Golfa. W 2012 roku to właśnie Golf był pierwszym samochodem marki, który powstał w oparciu o platformę MQB – na tej technicznej konstrukcji, którą można dostosować do produkcji różnych modeli powstają światowe bestsellery. Należą do nich auta sprzedane w milionach egzemplarzy, jak Passat, amerykańska Jetta czy cieszące się ogromną popularnością w



Informacja prasowa

Chinach Laida i Sagitar. Są wśród nich także popularne na całym świecie SUV-y, jak Tiguan, T-Roc czy sprzedawany w USA Atlas. Jeśli zsumować liczbę wszystkich samochodów wyprodukowanych w oparciu o platformę MQB tylko w 2018 roku okaże się, że było ich ponad 3,4 miliona. W całym koncernie, jeśli doliczyć samochody innych marek, było to nawet 5,1 miliona. Z innowacji Golfa nr 8 skorzystają wszystkie modele, ponieważ jest on pierwszym i najważniejszym autem skonstruowanym w oparciu o platformę MQB, w wersji, jaka będzie odtąd stosowana przez kolejne dziesięć lat.



Informacja prasowa

Główne zagadnienia

Stylistyka i wymiary:

punkt odniesienia pod względem funkcjonalności i estetyki

Wygląd, który przykuwa wzrok. Od lat stylistyka Golfa jest punktem odniesienia dla kompaktów – w modelach siedmiu generacji stale ją rozwijano, doskonalono i interpretowano w nowy sposób. Dzięki niemu model ten stał się ikoną w swojej klasie, autem którego nie da się podrobić. Golf ósmej generacji został jeszcze bardziej rozwinięty, sprawiając, że nowy model będzie przykuwać uwagę swoją stylistyką.

Wyznacznik współczesnych trendów. Główny stylistą Volkswagena – Klaus Bischoff – powiedział: „Nowy Golf jest wyznacznikiem współczesności – dzisiaj taką rolę może spełniać także model produkowany na masową skalę. Jego stylistyka jest bliska milionom ludzi, wydaje się po prostu ponadczasowa”. Od debiutu modelu pierwszej generacji 45 lat temu Golf wyróżniał się funkcjonalnością w codziennym użytkowaniu i niepowtarzalną stylistyką, którą cechują prostota linii i precyzja kształtów. Jedno i drugie jest także wyróżnikiem nowego Golfa. Dobrego przykładu na to, jak estetyka łączy się w nim z funkcjonalnością dostarcza profil auta. Charakterystycznym elementem jest tu typowy dla Golfów szeroki tylny słupek dachowy C. Dzięki niemu sylwetka zyskuje dynamikę, a jednocześnie przenosi do współczesności cechy, które zawsze wyróżniały Golfa na tle innych samochodów. Klaus Bischoff: „Nowy Golf to uosobienie przestronności, aerodynamiki i estetyki”. Doskonałe proporcje między powierzchniami przeszkłonymi i tymi, które znajdują się poniżej linii okien nadają mu szczególnego wyrazu, a nisko poprowadzona linia dachu – sportowego charakteru.

Wymiary i aerodynamika. Mimo że nowy Golf wydaje się niższy, dłuższy i bardziej dynamiczny niż poprzednik, jego kompaktowe wymiary nie zmieniły się. Długość auta wynosi 4.284 mm, szerokość 1.789 mm, a



Informacja prasowa

wysokość 1.456 mm. Rozstaw osi to 2.636 mm. O tym, że każdy element nadwozia zaprojektowano od nowa i dopracowano w tunelu aerodynamicznym świadczą odpowiednie wartości: powierzchnia czołowa nowego Golfa została zmniejszona do 2,21 m², a współczynnik oporu powietrza Cx z 0,3 do 0,275. Lepsze właściwości aerodynamiczne osiągnięto dzięki zastosowaniu różnorodnych rozwiązań – optymalizacji kształtu lusterek zewnętrznych, zmianie niektórych elementów nadwozia, zastosowaniu spojlera w tylnej części dachu i pełnych osłon podwozia, a także dzięki zmianom w obrębie nadkoli.

Pięciomiejscowy i praktyczny. Nawet na dalekich trasach nowy Golf zapewnia pięciu pasażerom bardzo wygodną podróż; gdy wszystkie miejsca są zajęte przez podróżnych pojemność bagażnika wynosi 380 litrów. Jeśli dzielone asymetrycznie oparcia kanapy zostaną złożone wzrasta ona do 1.237 litrów. W porównaniu z poprzednikiem praktycznie nie zmieniły się szerokość wnętrza na wysokości barków – wynosi 1.420 mm z przodu i 1.370 mm z tyłu, ani ilość miejsca nad głową – 1.018 mm z przodu i 968 mm z tyłu.



Informacja prasowa

Nowe wersje wyposażenia:

Już w bazowej wersji nowy Golf będzie komunikował się z otoczeniem

Golf – dużo więcej niż wersja podstawowa. Nowe wersje wyposażenia.

Wersje wyposażenia Golfa skonfigurowano w zupełnie nowy sposób.

Dotychczasowe odmiany Trendline, Comfortline i Highline zostały zastąpione przez wersje o nazwie Golf, Life oraz Style, a także sportową R-Line. Podstawową odmianą jest Golf – nawet w jej wypadku standardowe wyposażenie zostało znacznie wzbogacone w porównaniu z odpowiadającą mu wersją w modelu poprzedniej generacji. Podstawowy Golf jest teraz wyposażony w system Lane Assist utrzymujący auto na pasie ruchu, w system Front Assist monitorujący przestrzeń przed autem i zawierający funkcję awaryjnego hamowania w mieście oraz rozpoznawania pieszych, system Car2X (lokalna komunikacja z innymi pojazdami i urządzeniami infrastruktury drogowej), cyfrowe wskaźniki oraz system multimedialny z 8,25-calowym ekranem, umożliwiający dostęp do internetowych usług zebranych w We Connect oraz We Connect Plus, wielofunkcyjną kierownicę, Climatronic (1-strefową klimatyzację automatyczną), bezkluczykowy zamek centralny Keyless-Go, Bluetooth, LED-owe reflektory, diodowe lampki do czytania oraz dwa wejścia USB-C w schowku przed pasażerem. Wersja wyposażenia Golf jest oferowana seryjnie z 15-calowymi kołami na stalowych obręczach; we wnętrzu zastosowano tapicerkę w ciemnym kolorze, przywodzącą na myśl samochody sportowe.

Life. Komunikacja i wielobarwność. Oprócz elementów, które znalazły się standardowo w odmianie Golf, Life zawiera m.in. 16-calowe obręcze kół typu Norfolk z lekkich stopów, zewnętrzne stylowe oświetlenie nadwozia z systemem projekcji logo na nawierzchni oraz podświetleniem klamek, interfejs pozwalający na indukcyjne ładowanie smartfonów, Wireless App-



Informacja prasowa

Connect (opcjonalne, bezprzewodowe podłączenie iPhone'a), podłokietnik między fotelami z przodu (z dwoma wejściami USB i kratkami nawiewu), podłokietnik z tyłu (z otworem umożliwiającym transport dłuższych przedmiotów), chromowane elementy wokół wlotów powietrza, włączników do sterowania szybami i lusterkami zewnętrznymi, system Park Pilot wspomagający parkowanie oraz automatyczną aktywację świateł do jazdy autostradą i w mieście. Seryjne są ponadto podpórki w przednich fotelach pod krzyżowy odcinek kręgosłupa, system regulacji wysokości fotela pasażera, schowki na smartfona i mapy przy przednich fotelach, system multimedialny z większą liczbą funkcji, gniazdo 12V w bagażniku, podświetlane lustro do makijażu w osłonie przeciwsłonecznej, a także stylowe oświetlenie wnętrza w 10 kolorach do wyboru. W ramach wyposażenia seryjnego są oferowane dwa rodzaje tapicerki do wyboru, jasna lub ciemniejsza.

Style. Ekskluzywnie i częściowo automatycznie. W nowym najbogatszym wyposażeniu Style oprócz elementów z wersji Golf i Life (niektóre są inne niż w tych dwu wersjach) znajdują się: 17-calowe obręcze kół typu Belmond ze stopów metali lekkich, sportowe fotele z przodu z centralną częścią oparcia i siedziska pokrytymi tapicerką ArtVelours (fotel kierowcy w wersji ErgoActive z elektryczną regulacją), pokryta skórą kierownica i skórzany mieszek dźwigni zmiany biegów, pedały z aluminiowymi nakładkami, elektrycznie regulowane lusterka z pamięcią ustawień, stylowe oświetlenie wnętrza w 32 kolorach, LED-owe reflektory z funkcją oświetlania zakrętów, światła dostosowane do każdych warunków pogodowych, diodowe lampy z tyłu z dynamicznymi kierunkowskazami, klimatyzacja Air Care Climatronic z trzystrefową regulacją temperatury oraz system Travel Assist. Wybrać można tapicerki Rock Stormgrey (jasna) lub Rock Soul (ciemniejsza).



Informacja prasowa

R-Line. Na wskroś dynamiczny. Nowa wersja wyposażenia R-Line jest najbardziej sportowa ze wszystkich dostępnych w nowym Golfie. Do poprzedniego modelu pod taką samą nazwą oferowano pakiety wzbogacające wystrój auta, teraz zastąpiono je wersją wyposażenia R-Line. Tak jak w wypadku Style, także R-Line zawiera elementy dostępne w wersjach Golf i Life, a ponadto także m.in.: 17-calowe obręcze kół typu Valencia z stopów metali lekkich, zderzaki o innym kształcie, listwy progowe w kolorze błyszczącej czerni, dyfuzor, sportowe fotele ze zintegrowanymi zagłówkami, stylowe oświetlenie wnętrza Ambiente w 32 kolorach, sportowe zawieszenie, progresywny układ kierowniczy, system wyboru trybów jazdy, czarną podsufitkę, dźwignię zmiany biegów z aluminiową gałką, wielofunkcyjną kierownicę z perforowanej skóry, charakterystyczne dla wersji R ozdobne i kontrastowe szwy na tapicerce oraz pedały i podpórkę pod stopę wykonane z ryflowanej stali szlachetnej. Do wersji R-Line seryjnie oferuje się szarą tapicerkę Karoso Soul.

Aktualizacja i upgrade elementów wyposażenia. W każdym modelu Golfa, niezależnie od wersji wyposażenia, można po pewnym czasie nie tylko aktualizować poszczególne systemy, lecz także dokonać ich upgrade'u (We Upgrade). Możliwe jest np. późniejsze aktywowanie m.in. aktywnego tempomatu ACC, asystenta świateł Light Assist, nawigacji, systemu App-Connect (korzystanie z aplikacji na smartfona), Wireless App-Connect (bezprowadowe korzystanie z aplikacji na iPhone'a), hotspotu WLAN czy działającego online systemu sterowania głosem.

Na początek 9 kolorów nadwozia. W chwili rozpoczęcia sprzedaży nowy Golf będzie dostępny w dziewięciu kolorach do wyboru. Będą to trzy standardowe lakiery Urano Grey (seryjny), Pure White i Moonstone Grey, cztery metalizowane Atlantic Blue, Dolphin Gray, Lime Yellow i Kings Red,



Informacja prasowa

lakier z efektem perłowym Deep Black oraz lakier premium Oryx White Pearl Effect.

Nowy panoramiczny dach. Volkswagen zaprojektował do Golfa nowy panoramiczny przesuwany dach. Otwiera się go i zamyka intuicyjnie korzystając z dotykowego pola znajdującego się pod sufitem, po którym należy przeciągnąć palcem. Nowy dach ma o pięć procent większą powierzchnię przeszkloną i mniej łączeń pomiędzy poszczególnymi elementami. Żeby podczas szybkiej jazdy uniknąć zawirowań powietrza, a przez to hałasu, otwarty dach w miarę wzrostu prędkości automatycznie coraz bardziej się zamyka.



Informacja prasowa

Cyfrowe miejsce pracy kierowcy:

Funkcjonalność połączona z estetyką

Seryjny cyfrowy kokpit. Nowy Golf jeszcze lepiej odpowiada potrzebom swoich użytkowników niż jego poprzednicy. Umożliwiają to seryjny zestaw cyfrowych wskaźników (Digital Cockpit) z 10-calowym wyświetlaczem, seryjny system multimedialny Composition Media (wyposażony w dotykowy ekran o przekątnej 8,25 cala w rozdzielczości 1.083 x 480 pikseli) oraz wielofunkcyjna kierownica. Wszystkie systemy radiowe i radiowo-nawigacyjne oferowane do nowego Golfa są urządzeniami trzeciej generacji skonstruowanymi w oparciu o platformę MIB3. Wszystkie współdziałają z tzw. Online Connectivity Unit (OCU), wyposażony w kartę eSIM. OCU i eSIM umożliwiają dostęp do stale powiększającego się zestawu funkcji oraz usług internetowych oferowanych w ramach firmowego ekosystemu Volkswagen We. Właściciele nowego Golfa w ramach wyposażenia seryjnego zyskują dostęp do funkcji skupionych w bezpłatnym serwisie We Connect i We Connect Plus (bezpłatnego korzystanie w Europie przez rok lub trzy lata).

Cyfrowe wnętrze. Digital Cockpit i system multimedialny tworzą razem nowe, cyfrowe wnętrze. Nową formę zyskały również obsługiwane intuicyjnie oświetlenie i urządzenia zapewniające widoczność – światła oraz system ogrzewania przedniej i tylnej szyby obsługuje się korzystając z dotykowego pola znajdującego się z lewej strony tablicy rozdzielczej. Bardzo ergonomicznie ukształtowano konsolę środkową: szczególnie atrakcyjnie wygląda ona w wersji z niewielką dźwignią zmiany biegów dwusprzęgłowej przekładni. To samo dotyczy zespołu sterowników umieszczonych pod sufitem – teraz znajdują się tam cyfrowe włączniki, w tym dotykowy służący do sterowania opcjonalnym przesuwanym panoramicznym dachem.



Informacja prasowa

Systemy multimedialne. W ramach opcji Golfa można wyposażyć w jeden z dwóch systemów multimedialnych z 10-calowym ekranem (w rozdzielczości 1.560 x 700 pikseli) z funkcją nawigacji: Discover Media lub Discover Pro. Różnią się one zakresem funkcji – najbardziej rozbudowany system nawigacyjny korzysta z najnowocześniejszych map i jest wyposażony w Wireless App-Connect oraz system sterowania przy pomocy komend głosowych w formie naturalnych zdań. Poszczególnymi funkcjami tych zaawansowanych systemów można sterować za pomocą ekranu równie łatwo, jak dzieje się to w wypadku smartfonów. W Golfie jest również dostępny wyświetlacz head up, który informacje wyświetla wirtualnie bezpośrednio przed przednią szybą samochodu, a więc na linii wzroku kierowcy.

System dźwiękowy Harman/Kardon. Zupełnie nowy jest opcjonalny system dźwiękowy firmy Harman Kardon o mocy 480 watów, z 12-kanalowym wzmacniaczem i dziesięcioma głośnikami. Zapewniają one odbiór dźwięku porównywalny z tym, jakiego można doświadczyć w sali koncertowej. We wnętrzu auta w prawym i lewym słupku dachowym A oraz w poszyciu tylnych drzwi umieszczono po jednym głośniku wysokotonowym (o średnicy 60 mm), w przednich i w tylnych drzwiach znajdują się natomiast głośniki niskotonowe (168 mm). Do tego dochodzą umieszczony w tablicy rozdzielczej tzw. Center Speaker (116 mm), a w zagłębieniu w bagażniku – subwoofer (o średnicy 18 cali).

Nowe oświetlenia wnętrza. Wersja wyposażenia Life i wyższe zawierają seryjny system oświetlenia kabiny umożliwiający wybór kolorów światła. Światło w wybranym kolorze pojawia się na dekoracyjnej listwie na tablicy rozdzielczej, na ozdobnych panelach przednich i tylnych drzwi, w przestrzeni wokół stóp pasażerów siedzących z przodu (od wersji Style także z tyłu) oraz w schowku w przedniej części środkowej konsoli; jeśli



Informacja prasowa

kierowca zechce, ten sam kolor podświetlenia mogą mieć również cyfrowe wskaźniki i ekran systemu multimedialnego. W ramach opcji lub seryjnie w wyższych wersjach jest również dostępne oświetlenie wnętrza w 32 kolorach do wyboru. Poszczególne obszary w kabinie można oświetlić różnymi kolorami, można również – za pośrednictwem tzw. Mood Menu – wybrać dotykowo zdefiniowane wersje kolorystyczne utrzymane w jednym tonie: np. Infinity, czyli ciepły kolor pomarańczowy lub Desire, czyli chłodny niebieski.

Personalizacja. Ulubione ustawienia różnych pokładowych urządzeń w nowym Golfie można zapisać bezpośrednio w chmurze i skorzystać z nich w wypadku zmiany samochodu lub gdy w aucie zmieni się kierowca. Zależnie od wersji wyposażenia zapisać można ustawienia Innovision Cockpit, foteli, lusterek zewnętrznych i klimatyzacji, a także oświetlenia wnętrza i świateł Coming/Leaving-Home.

Intuicyjna obsługa

Volkswagen zawsze przywiązywał dużą wagę do intuicyjności obsługi w swoich samochodach. Nowy Golf to pierwszy model marki, w którym – jak wspomniano wyżej – zastosowano seryjnie zestaw cyfrowych wskaźników oraz multimedia skonstruowane w oparciu o platformę MIB3. Cyfrowe zegary i ekran systemu multimedialnego umieszczone na tej samej wysokości tworzą całość. Mimo znacznie większej liczby funkcji obydwu urządzeń, korzysta się z nich intuicyjnie. Cyfrowo obsługuje się nie tylko multimedia, lecz także światła i ogrzewanie szyb, cyfrowe są również elementy umieszczone na konsoli w podsufitce; zależnie od funkcji są to dotykowy ekran, touchpad lub przyciski. Przykładem intuicyjnego działania mogą być klimatyzacja, system multimedialny i panoramiczny dach – do obsługi wszystkich wykorzystano dotykowe pola, po których kierowca przesuwa palcem wybierając żądaną funkcję; są one głównym lub



Informacja prasowa

pobocznym narzędziem obsługi. Multimedia i klimatyzację obsługuje się korzystając z centralnego touchpada umieszczonego na konsoli środkowej. Podzielono go na trzy strefy: lewą, środkową i prawą. Jeśli kierowca lub pasażer przeciągną palcem po którejś z zewnętrznych stref, ustawią (intuicyjnie) żadaną temperaturę. Jeśli to samo zrobią z centralnym polem touchpada, tak samo intuicyjnie wyregulują natężenie dźwięku systemu audio. W trybie nawigacji to samo środkowe pole służy do zoomowania map. Wszystko działa tak prosto, jak w smartfonie. Z kolei do otwierania i zamykania panoramicznego dachu służy dotykowe pole w podsufitce, po którym wystarczy jedynie przeciągnąć palcem. Trudno wyobrazić sobie łatwiejszy sposób obsługi.

Alexa – jaka będzie pogoda? Volkswagen zaoferuje system sterowania głosem Alexa w modelach wyposażonych w multimedia Discover Media i Discover Pro z 10-calowym ekranem. Za pośrednictwem Alexy można korzystać z następujących samochodowych funkcji: wyszukiwanie punktów POI w najbliższej okolicy, wpisywanie POI do nawigacji oraz regulacja natężenia głosu. Przywołać można również funkcje znane z domowego użytku – pytania ogólne, informacje o pogodzie, wiadomości, godziny otwarcia czy sterowanie Smart Home. Wystarczy wypowiedzieć słowa „Alexa, włącz światło w pokoju”, by spowodować odpowiednie działanie. Systemem Alexa można sterować w Golfie w językach angielskim (US/UK), niemieckim, francuskim, włoskim i hiszpańskim.

Elektronika ułatwia obsługę. W sposób wyłącznie elektroniczny w nowym Golfie steruje się działaniem dwusprzęgłowej skrzyni biegów (DSG); wykorzystano tu technologię shift-by-wire. Zmiana przełożeń odbywa się elektronicznie a nie mechanicznie, co z jednej strony sprawia, że dźwignia przekładni może być o wiele mniejsza niż dotąd, a z drugiej zwiększa komfort jazdy. Dzięki shift-by-wire przy niskich prędkościach, jeszcze kiedy samochód porusza się do przodu, można załączyć wsteczny bieg, żeby ułatwić manewrowanie – Golf zmieni przełożenie na „R”, gdy uzna, że



Informacja prasowa

prędkość jest do tego odpowiednia. Elektronika nie dopuszcza więc do popełnienia błędu. Łatwiejsza jest również obsługa trzystrefowej automatycznej klimatyzacji (Climatronic). Wyposażono ją w nowe funkcje: za pośrednictwem Smart Climate można poprzez ekran lub głosowo wybrać fabryczne funkcje – dobra widoczność, ogrzej nogi, ogrzej ręce, ochłódź nogi i świeże powietrze. Do nowych funkcji dostępnych w Golfie doskonale pasuje nowe „car menu” – prezentuje one sylwetkę całego auta, wewnątrz i z zewnątrz. Jeśli kierowca zechce np. skonfigurować informacje w wyświetlaczu head-up wystarczy, że na grafice przedstawiającej wnętrze auta wybierze intuicyjnie odpowiednie menu. To samo dotyczy systemów asystujących.

Wireless App-Connect. Zwiększeniu komfortu służy ponadto najnowsza wersja App-Connect, czyli Wireless App-Connect. Dzięki App-Connect kierowca i pasażer mogą korzystać z wybranych aplikacji smartfona bezpośrednio na ekranie systemu multimedialnego w samochodzie. W Golfie siódmej generacji było to możliwe jedynie przy użyciu przewodu łączącego smartfona z samochodowymi multimediami. Teraz w wypadku iPhone’a i Apple CarPlay odbywa się to bezprzewodowo (ang. wireless). Jest to równie proste, jak podczas korzystania z Bluetootha: łączność zostaje nawiązana automatycznie, gdy tylko kierowca wsiądzie ze smartfonem do samochodu.



Informacja prasowa

Skomunikowany świat Volkswagen We: mobilne usługi i funkcje online w nowym Golfie

Seryjne We Connect i We Connect Plus

Łączność z Internetem staje się standardem. W nowym Golfie można korzystać z We Connect – ekosystemu Volkswagena, w ramach którego jest dostępny coraz większy wybór internetowych usług i funkcji. W ramach wyposażenia standardowego można bezpłatnie korzystać z We Connect oraz z We Connect Plus (w Europie bezpłatnie przez rok lub trzy lata). Działa bardzo prosto: kierowca Golfa rejestruje się raz korzystając z portalu We Connect albo aplikacji We Connect i otrzymuje własny Volkswagen ID. Przy jego pomocy loguje się w nowym Golfie, a potem może już korzystać z usług We Connect i We Connect Plus. Poza tym, w każdym Golfie są dostępne funkcje podstawowe jak Personalizacja (kodowanie osobistych ustawień różnych urządzeń), e-Call (pomoc w nagłych wypadkach) i telefoniczna pomoc (kontakt z callcenter z obsługą w różnych językach). Koszt transmisji danych niezbędnych do korzystania z internetowych usług i funkcji ponosi Volkswagen; wyjątkiem są media-streaming, radio internetowe i hotspot WLAN.

We Connect. We Connect zawiera następujące funkcje:

- mobilny kluczyk (zależnie od wersji wyposażenia; otwieranie, zamykanie i uruchamianie silnika Golfa kompatybilnym smartfonem)
- telefon awaryjny
- status samochodu
- drzwi i światła
- automatyczne powiadamianie o wypadku
- raport o stanie samochodu
- dane dotyczące jazdy



Informacja prasowa

- miejsce parkowania
- planowanie terminów przeglądów

We Connect Plus. We Connect Plus zawiera (zależnie od wersji wyposażenia), oprócz funkcji We Connect, dodatkowo:

- informacje o obszarze, w którym porusza się pojazd
- informacje o prędkości jazdy
- sygnały dźwiękowe i świetlne
- internetowy system ostrzegający o włamaniu
- internetowy system ogrzewania postojowego
- internetowy system przewietrzania wnętrza
- zamykanie i otwieranie samochodu
- czas odjazdu (hybrydy plug-in)
- klimatyzacja (hybrydy plug-in)
- ładowanie (hybrydy plug-in)
- internetowe informacje na temat ruchu drogowego i zagrożeń
- internetowe obliczanie trasy przejazdu
- stacje benzynowe i ładowania
- internetowa aktualizacja map
- parkingi
- internetowe poszukiwanie celów specjalnych
- internetowa obsługa głosowa
- We Deliver (Golf jako miejsce odbioru przesyłek i usług)
- radio internetowe
- streaming mediów (Tidal i Apple Music)
- hotspot WLAN

In Car Shop. Za pośrednictwem systemu multimedialnego można ponadto zamówić pakiety danych do korzystania z usług streamingowych i hotspotu WLAN oraz przedłużać abonament. W In Car Shop można ponadto, bez



Informacja prasowa

dotychczasowych kosztów, aktywować funkcje: We Park (bezpłatne parkowanie w 134 miastach na terenie Niemiec), We Experience (opcjonalne wskazania restauracji, sklepów czy stacji benzynowych według zadanych preferencji) oraz internetową aplikację Alexa. Korzystając z In Car Shop można ponadto przedłużyć abonament We Connect Plus. W przyszłości będzie można też zyskać dostęp do innych funkcji, jak dzieje się to w wypadku smartfonów i App-Store.

We Connect Fleet. Na potrzeby firm opracowano opcjonalny serwis We Connect Fleet, czyli cyfrowy system zarządzania flotą. Zawiera on następujące funkcje:

- cyfrowa książka przejazdów
- cyfrowa książka tankowań
- ekonomia jazdy
- lokalizacja GPS i przebieg trasy
- analiza zużycia paliwa
- zarządzanie serwisem pojazdu

Mobilny kluczyk. Już dzisiaj można wykorzystywać smartfona w roli samochodowego kluczyka. Także w tym wypadku przydaje się We Connect. Za jego pomocą do tej roli przysposabia się kompatybilne smartfony Samsunga, a następnie poprzez samochodowe multimedia i vTAN jednorazowo autoryzuje głównego użytkownika. Żeby używać smartfona jako kluczyka do samochodu nie potrzeba połączenia radiowego. Aby otworzyć samochód wystarczy przysunąć smartfona w pobliże klamki – zasada jest taka sama, jak w wypadku systemu Keyless Access. Żeby uruchomić silnik należy położyć smartfona w odpowiednim miejscu na środkowej konsoli. Możliwe będzie również wysłanie mobilnego kluczyka do przyjaciół czy członków rodziny, by oni również mogli z niego korzystać w swoich smartfonach.



Informacja prasowa

Nowe układy napędowe:

Zespoły hybrydowe z instalacją 48V lub typu plug-in

Większa oszczędność dzięki elektryfikacji. Nowy Golf może być wyposażony w silnik benzynowy, Diesla, w zespół napędowy mild hybrid lub hybrydowy typu plug-in. Każdy silnik benzynowy i Diesla ma bezpośredni wtrysk paliwa i turbosprężarkę. Gdy w sprzedaży znajdą się wszystkie rodzaje jednostek spalinowych, spektrum ich mocy będzie sięgać od 66 kW/90 KM do ponad 221 kW/300 KM. W Golfie zastosowano po raz pierwszy osiem nowych układów napędowych do wyboru. Do modeli z napędem na przednie koła Volkswagen oferuje nową 6-biegową przekładnię mechaniczną, która dodatkowo umożliwia zmniejszenie emisji dwutlenku węgla. Wszystkie jednostki napędowe nowego Golfa spełniają normę emisji spalin Euro 6d.

Pięć silników dostępnych w przedsprzedaży. Nowy Golf będzie oferowany początkowo w pięciu wersjach silnikowych do wyboru: z dwoma benzynowymi jednostkami napędowymi (TSI o mocy 96/130 KM i 110 kW/150 KM), jako tzw. miękka hybryda (eTSI o mocy 110 kW/150 KM) oraz z dwoma silnikami Diesla (TDI o mocy 85 kW/115 KM i 110 kW/150 KM).

Silniki benzynowe (TSI). Wyposażone w filtr cząstek stałych benzynowe silniki TSI nowego Golfa uzyskują moc 66 kW/90 KM, 81 kW/110 KM, 96 kW/130 KM oraz 110 kW/150 KM. Silniki o mocy 90 i 110 KM mają trzy cylindry, pojemność 1,0 litra i są stosowane w Golfie po raz pierwszy. Jednostki TSI osiągające moc 130 i 150 KM mają pojemność 1,5 litra; zastosowano w nich system odłączania części cylindrów (ACT). Wszystkie silniki o mocy do 130 KM pracują w wydajnym cyklu „Miller TSI” i są zaopatrzone w turbosprężarkę o zmiennej geometrii turbiny (VTG). Jednostki TSI są łączone seryjnie z mechaniczną skrzynią biegów; silniki o



Informacja prasowa

mocy od 110 KM, mogą być też wykorzystywane jako tzw. miękkie hybrydy (eTSI) z 48-woltową instalacją elektryczną i współpracować z przekładnią dwusprzęgłową. Nieco później do oferty dołączą trzy jednostki TSI o pojemności 2,0 litra, które znajdą zastosowanie w Golfach GTI, GTI TCR oraz w Golfie R i hybrydach typu plug-in.

Mild Hybrid (eTSI). Światową premierę mają trzy zespoły napędowe eTSI nowego Golfa, czyli tzw. łagodne hybrydy (mild hybrid). Napędzany paskiem generator rozruchowy 48V, litowo-jonowy akumulator 48V oraz oszczędne silniki TSI najnowszej generacji zwiększają osiągi auta i znacznie zmniejszają zużycie paliwa. Modele z zespołem napędowym typu mild hybrid są dostępne w wersjach o mocy 81 kW/110 KM, 96 kW/130 KM oraz 110 kW/150 KM. Golfy z napędem eTSI są wyposażone w wydajny system odzyskiwania energii (rekuperacji). Elektryczna instalacja 48V umożliwia ponadto tzw. żeglowanie przy wyłączonym silniku spalinowym, co dodatkowo zmniejsza zużycie paliwa. Ponowne załączenie silnika jest znacznie bardziej komfortowe właśnie dzięki instalacji elektrycznej 48V. Ponadto, za sprawą elektrycznej funkcji boost napęd eTSI zwiększa dynamikę podczas ruszania autem z miejsca.

- **Budowa hybrydowego zespołu napędowego 48V.** 48-woltowa instalacja elektryczna jest stosowana dodatkowo obok samochodowej instalacji 12V. Jej przewody mają stosunkowo niewielki przekrój, co sprawia, że również jej masa nie jest duża. Energią zgromadzoną w akumulatorze litowo-jonowym, który jest elementem systemu 48V, zasila się pokładową instalację 12V i generator rozruchowy. Napędzany paskiem generator pełni rolę alternatora i rozrusznika, a jednocześnie działa jako mały, lekki silnik elektryczny, który podczas ruszania samochodem błyskawicznie zwiększa dostępny moment obrotowy. Poza tym generator płynnie łączy silnik spalinowy, który podczas jazdy jest często odłączany.



Informacja prasowa

Hybryda typu plug-in. Volkswagen oferuje do nowego Golfa dwa rodzaje hybrydowych zespołów napędowych typu plug-in: jeden, o mocy 150 kW/204 KM, opracowano pod kątem jak największego zasięgu, drugi ma zapewnić jak najlepsze osiągi i uzyskuje moc 180 kW/245 KM (w obydwu przypadkach jest to moc systemowa zespołu napędowego). W skład hybrydowego zespołu napędowego typu plug-in wchodzi m.in. 1,4-litrowy silnik TSI, moduł hybrydowy z silnikiem elektrycznym, 6-biegowa przekładnia dwusprzęgłowa oraz akumulator litowo-jonowy. Nowy akumulator ma o 50 procent większą pojemność energetyczną (13 kWh), przez co auto uzyskuje większy zasięg – dzięki temu niemal każdą trasę odbywaną w ciągu jednego dnia w obrębie miasta samochód z takim zespołem napędowym może pokonać korzystając tylko z energii elektrycznej, a więc bezemisyjnie.

Diesle (TDI). Do Golfa ósmej generacji Volkswagen przygotował dwa nowe turbodiesle z bezpośrednim wtryskiem paliwa. Jednostki napędowe o pojemności 2,0 litra uzyskują moc 85 kW/115 KM i 110 kW/150 KM. Obydwa silniki TDI można zamawiać w wersjach z mechaniczną lub z dwusprzęgłową skrzynią biegów. Znacznie zwiększono stopień efektywności tych silników, co spowodowało zmniejszenie emisji dwutlenku węgla; wzrosła przy tym dynamika obydwu jednostek napędowych. Dzięki nowemu systemowi SCR Twindosing, czyli podwójnemu wtryskowi czynnika AdBlue, nawet o 80 procent – w porównaniu z poprzednim modelem – zmniejszono emisję tlenków azotu. W najnowszej wersji układu katalizatorów SCR wtrysk czynnika AdBlue odbywa się jeszcze przed katalizatorami, które są umieszczone jeden za drugim. Nowe silniki TDI należą dzięki temu do najczystszych jednostek napędowych na świecie. Obydwa TDI będzie można zamawiać już w chwili wprowadzenia nowego Golfa na rynek. Podobnie jak w wypadku Golfa GTI i silników benzynowych, także w Golfie GTD w ciągu najbliższego roku w ofercie znajdzie się mocna jednostka napędowa TDI.



Informacja prasowa

Układy napędowe oferowane w chwili rozpoczęcia sprzedaży – szczegóły

1.5 TSI o mocy 96 kW/130 KM z mechaniczną skrzynią biegów.

Nowoczesny silnik TSI nowego Golfa maksymalną moc 130 KM uzyskuje w przedziale od 5.000 do 6.000 obr./min. System ACT możliwie często i w sposób niezauważalny dla kierowcy odłącza dwa z pośród czterech cylindrów tej jednostki napędowej. Zmniejszają się dzięki temu zużycie paliwa i emisja szkodliwych substancji. Turbosprężarka o zmiennej geometrii turbiny (VTG) w każdym zakresie obrotów zapewnia jak najwyższą dynamikę. Maksymalny moment obrotowy o wartości 200 Nm jest do dyspozycji w przedziale od 1.400 do 4.000 obr./min. Golf 1.5 TSI z 6-biegową przekładnią mechaniczną (MQ200) osiąga prędkość maksymalną 214 km/h i przyspiesza do 100 km/h w ciągu 9,2 s.

1.5 TSI o mocy 110 kW/150 KM z mechaniczną skrzynią biegów. 150-

konny silnik TSI nowego Golfa jest również wyposażony w system odłączania cylindrów (ACT) i również współpracuje z mechaniczną skrzynią biegów o sześciu przełożeniach. Maksymalną moc silnik ten także osiąga w przedziale obrotów od 5.000 do 6.000 na minutę; maksymalny moment obrotowy o wartości 250 Nm uzyskuje między 1.500 a 3.500 obr./min. Golf wyposażony w tę jednostkę napędową osiąga prędkość 224 km/h.

Przyspieszenie od 0 do 100 km/h zajmuje mu 8,5 s.

1.5 eTSI o mocy 110 kW/150 KM z przekładnią DSG. Silnik 1.5 eTSI o mocy 150 KM jest seryjnie łączony z 7-biegową przekładnią dwusprzęgłową (DQ200). Uzyskuje on takie same osiągi (110 kW/150 KM między 5.000 a 6.000 obr./min) jak jednostka TSI o tej samej mocy bez technologii 48V i przekładni DSG. Taki sam moment obrotowy – 250 Nm – silnik ten osiąga między 1.500 a 3.500 obr./min. Po 8,5 sekundy Golf 1.5 eTSI rozwija prędkość 100 km/h; jego prędkość maksymalna wynosi 224 km/h.

2.0 TDI o mocy 85 kW/115 KM z mechaniczną skrzynią biegów. 115-konny silnik TDI należy, m.in. dzięki systemowi Twindosing, do najczystszych w tej klasie na świecie. Golf 2.0 TDI z silnikiem o tej mocy wyróżnia się też



Informacja prasowa

bardzo dobrymi osiągnięciami: wyposażony w 6-biegową przekładnię mechaniczną uzyskuje prędkość maksymalną 202 km/h; do 100 km/h rozpędza się natomiast w czasie 10,2 s. Jest to jednostka napędowa, która zapewnia wysoki komfort jazdy i dobrą dynamikę, o czym świadczy jej duży maksymalny moment obrotowy o wartości 300 Nm (uzyskiwany między 1.750 a 3.200 obr./min). Najwyższą moc ten czterocylindrowy silnik osiąga w przedziale obrotów od 3.250 do 4.000 na minutę.

2.0 TDI o mocy 110 kW/150 KM z przekładnią DSG. Najmocniejszy silnik TDI stosowany w tej chwili w Golfie moc 110 kW/150 KM uzyskuje między 3.500 a 4.000 obr./min. Ta jednostka napędowa współpracuje z 7-biegową przekładnią dwusprzęgłową. Godny uznania maksymalny moment obrotowy o wartości 360 Nm oddaje do dyspozycji w przedziale obrotów od 1.750 do 3.000 na minutę. Tak jak 115-konny TDI, również ten o mocy 150 KM jest wyposażony w system podwójnego wtrysku czynnika AdBlue (Twindosing). Golf 2.0 TDI DSG uzyskuje maksymalną prędkość 223 km/h i przyspiesza do 100 km/h w czasie zaledwie 8,8 s.



Informacja prasowa

Nowe systemy asystujące i oświetlenia:

Car2X, Travel Assist i IQ.LIGHT jako nowe wyposażenie Golfa

Car2X zapewnia większe bezpieczeństwo. Dzięki komunikacji w systemie Car2X Golf, jako pierwszy model Volkswagena, może wymieniać się informacjami o ruchu drogowym z innymi samochodami oraz z urządzeniami infrastruktury drogowej znajdującymi się w odległości do 800 m. Wymiana informacji następuje w ciągu kilku milisekund. Dzięki obowiązującemu w Unii Europejskiej jednolitemu standardowi Car2X (WLANp/ITS G5) wykorzystywanemu przez różnych producentów samochodów możliwy jest transfer danych pomiędzy autami różnych marek oraz między autami i urządzeniami infrastruktury drogowej we wszystkich krajach UE. Ten „wspólny język” jest niezbędny, by zmniejszyć liczbę wypadków drogowych. Za pośrednictwem Car2X kierowca otrzymuje informacje i ostrzeżenia o lokalnych utrudnieniach w ruchu oraz o zagrożeniach z nimi związanych.

- **zasada działania Car2X:** System komunikacji Car2X korzysta z funkcji ostrzegania przed niebezpieczeństwem, aby informować i ostrzegać kierowcę o lokalnych zagrożeniach. System informuje o następujących zdarzeniach: wypadkach, pojazdach, które uległy awarii, miejscach, w których kończy się korek drogowy, robotach drogowych, miejscach wymagających awaryjnego hamowania, pojazdach uprzywilejowanych. Na przykład w tym ostatnim przypadku system udziela kierowcy konkretnych wskazówek o odległości i kierunku, z którego nadjeżdżają działające w systemie Car2X karetki pogotowia, samochód straży pożarnej czy radiowóz policyjny, dzięki temu kierowca może odpowiednio wcześniej zareagować. Zmniejsza się również zagrożenie jakie powstaje w chwili, gdy w czasie akcji pojazd uprzywilejowany przejeżdża np. skrzyżowanie na czerwonym świetle. System przyczynia się ponadto do poprawy skuteczności i skrócenia czasu trwania akcji



Informacja prasowa

ratunkowej dzięki temu, że auta mogą z wyprzedzeniem utworzyć tzw. korytarz życia. Z kolei samochody, które w wyniku awarii utknęły na drodze mogą, za pośrednictwem wirtualnego trójkąta ostrzegawczego (w postaci lampki-ikony zapalającej się na ekranie w nadjeżdżających pojazdach) z wyprzedzeniem ostrzec innych uczestników ruchu o swojej obecności. Kolejnym rodzajem wyposażenia z dziedziny bezpieczeństwa jest „elektroniczne światło hamowania”: jeśli daleko z przodu przed Golfem jakiś samochód gwałtownie zahamuje, automatycznie zapalą się światła hamowania pojazdów znajdujących się przed Golfem; dzięki temu kierowcy aut znajdujących się za pojazdem zmuszonym do gwałtownego hamowania, mogą – za sprawą Car2X – w porę zareagować. Dzięki bezpośredniej wizualnej lub akustycznej komunikacji jaką umożliwia system Car2X obecny w nowym Golfie można uniknąć wielu wypadków – to ogromny krok na drodze do zwiększenia bezpieczeństwa drogowego.

Travel Assist. Zastosowany w nowym Golfie system Travel Assist umożliwia półautomatyczną jazdę z prędkością do 210 km/h. System wykorzystuje m.in. działanie aktywnego tempomatu ACC oraz systemu Lane Assist utrzymującego samochód na wybranym pasie ruchu. Travel Assist uruchamia się na wielofunkcyjnej kierownicy. Ze względu na wymogi prawa i bezpieczeństwa kierowca powinien stale czuwać nad pracą systemu – w tym celu musi co najmniej jedną ręką trzymać kierownicę. Ponieważ wyposażono ją w czujniki nowego rodzaju, wystarczy, że kierowca będzie jedynie dotykał kierownicy. Jeśli jednak zdejmie z niej rękę na czas dłuższy niż 15 sekund, zostanie ostrzeżony sygnałami graficznym i dźwiękowym, a także lekkim szarpnięciem hamulcami. Najpóźniej wtedy kierowca powinien zareagować i dotknąć kierownicy, w przeciwnym razie zostanie uruchomiony system Emergency Assist i Golf samoczynnie się zatrzyma.



Informacja prasowa

ACC z funkcją predykcyjnej regulacji prędkości. Aktywny tempomat nowej generacji automatycznie utrzymujący stałą odległość od samochodu jadącego z przodu działa w nowym Golfie z wyprzedzeniem. Oznacza to, że dzięki danym GPS z systemu nawigacyjnego oblicza pozycję samochodu z wyprzedzeniem zmniejszając prędkość przed zakrętami, rondami, skrzyżowaniami, znakami ograniczenia prędkości i przed terenem zabudowanym. ACC korzysta z systemu rozpoznawania znaków drogowych działającego dzięki kamerze umieszczonej z przodu auta i dostosowuje się do znaków ograniczenia prędkości. W najbardziej rozbudowanej wersji ACC będzie wyposażony w funkcję wspierającą kierowcę podczas jazdy w korku.

Front Assist. System ten zyskał dodatkowe funkcje. Front Assist korzysta z czujnika radarowego oraz kamery znajdującej się z przodu auta i ostrzega kierowcę, a także przyhamowuje samochód w sytuacjach awaryjnych, gdy odległość od auta jadącego z przodu jest zbyt mała. Dzięki funkcji hamowania awaryjnego i za sprawą systemu rozpoznawania pieszych na drodze robi to także w mieście podczas jazdy z bardzo małymi prędkościami. Teraz wśród jego nowych funkcji znalazła się umiejętność rozpoznawania obecności rowerzystów, wspierania kierowcy podczas manewru omijania i – po raz pierwszy w Volkswagencie – wspierania go podczas skrętu.

System asystujący podczas skrętu. Podczas skręcania w lewo Golf wyposażony w odpowiedni system automatycznie hamuje aż do zatrzymania (informując o tym kierowcę sygnałem graficznym i akustycznym) jeżeli jezdnią, którą ma przeciąć nadjeżdża inny samochód. Zależnie od prędkości obydwu aut system wspomagający podczas skrętu, w miarę swoich możliwości, może zapobiec wypadkowi albo zminimalizować jego skutki.



Informacja prasowa

IQ.LIGHT – matrycowe reflektory LED. Volkswagen będzie oferował nowego Golfa z trzema rodzajami reflektorów LED. W wersji najbogatszej po raz pierwszy w samochodzie klasy kompaktowej pojawią się IQ.LIGHT – matrycowe reflektory LED emitujące szczególnie mocne światło. W podobnej formie zastosowano je po raz pierwszy w Touaregu aktualnej generacji, a następnie w nowym Passacie. Kierowca uruchamia system za pośrednictwem Dynamic Light Assist. W module każdego matrycowego reflektora znajdują się 22 diody, dzięki którym można aktywować – zależnie od wersji auta – do 10 różnych funkcji, niektóre z nich są interaktywne. Nowością w Golfie są także dynamiczne kierunkowskazy. Funkcja ta jest również realizowana poprzez matrycowe reflektory IQ.LIGHT. Taki rodzaj kierunkowskazów bardziej rzuca się w oczy, co sprzyja zwiększeniu bezpieczeństwa aktywnego. Przegląd funkcji matrycowych reflektorów IQ.LIGHT:

- światła do jazdy po drogach głównych i drugorzędnych (włączają się po osiągnięciu przez auto określonej prędkości)
- światła drogowe (włączają się po osiągnięciu przez auto określonej prędkości)
- światła skrętne (włączają się na skutek skrętu kierownicy lub włączenia kierunkowskazu; także podczas cofania)
- światła do jazdy podczas złych warunków atmosferycznych (uruchamiane przez kierowcę)
- światła do jazdy autostradą (włączają się po osiągnięciu przez auto określonej prędkości i na podstawie danych GPS)
- dynamiczne światła skrętne jako element światła do jazdy w mieście, drogami głównymi i drugorzędnymi oraz autostradą, światła drogowe i skrętne (aktywowane poprzez skręt kierownicy)
- światła do oświetlania tablic drogowych
- światła do jazdy w mieście (włączają się po osiągnięciu przez auto określonej prędkości i na podstawie danych GPS)



Informacja prasowa

- częściowe światła drogowe (włączane po rozpoznaniu obiektu przez kamerę umieszczoną z przodu auta)
- tryb podróży (adaptacja do ruchu lewostronnego, włączane przez kierowcę w menu samochodu)

Technologia LED jako wyposażenie seryjne

LED-owe reflektory i lampy. Diodowe światła LED są stosowane już w podstawowym modelu nowego Golfa. W głównych reflektorach wykorzystano diody w funkcji świateł mijania, drogowych, pozycyjnych i do jazdy dziennej. Również tylne lampy korzystają wyłącznie z technologii LED; dzięki odpowiedniemu ułożeniu diod z tyłu powstaje trójwymiarowy wzór doskonale widoczny w nocy. Światła hamowania będące elementem opcjonalnej, najbardziej rozbudowanej wersji tylnych lamp działają dynamicznie, podobnie jak kierunkowskazy w tej wersji lamp.

Podświetlenie nadwozia. W wybranych wersjach wyposażenia nowy Golf może mieć system podświetlenia karoserii, stosowany po raz pierwszy w tym modelu. Zawiera on funkcję Coming- i Leaving-Home. Oświetlenie nadwozia odbywa się przy wykorzystaniu głównych reflektorów, tylnych lamp, a także oświetlenia klamek i z udziałem lampek projekcyjnych znajdujących się w lusterkach zewnętrznych. Funkcja Coming Home jest uruchamiana poprzez wyłączenie zapłonu, Leaving Home natomiast – poprzez odblokowanie drzwi Golfa. Funkcja ta zaczyna działać po zbliżeniu się kierowcy z kluczykiem samochodowym.



Informacja prasowa

Udoskonalone zawieszenie: zaawansowany system DCC i inne modyfikacje

Jeszcze lepsze komfort i dynamika. Volkswagen udoskonalił zawieszenie nowego Golfa. Poprawiły się zwłaszcza właściwości auta w dziedzinie oporu toczenia. Opracowany został ponadto nowy system zarządzania dynamiką jazdy – tzw. menedżer dynamiki jazdy wraz z jeszcze bardziej zaawansowanym adaptacyjnym zawieszeniem DCC. Znacznie zwiększył się zakres, w którym zawieszenie zapewnia maksymalny komfort jazdy przy równie dobrych właściwościach jezdnych.

Menedżer dynamiki jazdy

Centralny i nadrzędny system. W Golfie ósmej generacji Volkswagen zastosował nowy, centralny, nadrzędny system sterowania funkcjami mającymi wpływ na właściwości jezdne auta: menedżer dynamiki jazdy steruje zarówno funkcją XDS, jak i amortyzatorami o zmiennej sile tłumienia nierówności (opcjonalny system DCC) w zakresie, w jakim wpływają one na poprzeczną dynamikę jazdy w zakrętach. Poprzez lekkie przyhamowywanie lub zamierzoną zmianę twardości amortyzatorów przy poszczególnych kołach można w znacznym stopniu wpłynąć na precyzję skrętu. Neutralne i stabilne zachowanie, jakim wyróżnia się Golf już w wersji ze standardowo zestrojonym zawieszeniem stało się dzięki temu jeszcze lepsze.

Perfekcyjnie dopasowane. Podczas każdego manewru menedżer dynamiki jazdy umożliwia wybranie we właściwym czasie odpowiedniego systemu sterowania. Uda się dzięki temu uniknąć niezamierzonego nakładania się na siebie lub neutralizacji efektów działania XDS i DCC; systemy te znakomicie ze sobą współpracują w znaczący sposób decydując o właściwościach dynamicznych Golfa. Zachowanie podczas jazdy i precyzja prowadzenia są dzięki udoskonalonemu zawieszeniu DCC oraz dzięki funkcji



Informacja prasowa

XDS jeszcze lepsze; ingerencje tych systemów stały się jeszcze bardziej płynne niż dotychczas. Zmniejszyły się ponadto ruchy nadwozia nowego Golfa, które są teraz skuteczniej neutralizowane. Samochód znacznie szybciej reaguje na polecenia wydawane kierownicą, dzięki czemu można jeszcze bardziej intuicyjnie prowadzić auto,

Adaptacyjny system regulacji zawieszenia DCC

Szeroki zakres regulacji. Adaptacyjna regulacja zawieszenia DCC stale reaguje na rodzaj nawierzchni oraz na bieżące sytuacje drogowe, uwzględniając np. manewry skręcania, hamowania czy przyspieszania. Wybierając tryb jazdy kierowca może wpływać na ruchy nadwozia i dopasować ich siłę do własnych upodobań. W ciągu sekundy system oblicza potrzebną siłę tłumienia dla każdego koła z osobna i odpowiednio reguluje każdy z czterech amortyzatorów. Dzięki temu DCC zawsze zapewnia najwyższy komfort jazdy oraz optymalną dynamikę. Zaawansowany system DCC w nowym Golfie ma znane tryby pracy COMFORT, ECO i SPORT i został wzbogacony o tryb INDIVIDUAL. Korzystając z cyfrowego suwaka na dotykowym ekranie kierowca może precyzyjnie, według własnego uznania dobrać siłę tłumienia amortyzatorów i zapisać ten parametr w pamięci systemu. Poprzez systemy DCC i XDS można też wpływać na dynamikę auta w zakrętach, można też przy pomocy suwaka wybierać stopnie pośrednie znanych trybów pracy. W nowym Golfie zwiększono ponadto zakres ustawień, które wykraczają poza dostępne dotychczas: niezależnie od trybu COMFORT nadwozie można jeszcze bardziej odseparować od nierówności, żeby w jeszcze większym stopniu zwiększyć komfort jazdy. Z kolei powyżej trybu SPORT jest teraz dostępny zakres regulacji zapewniający jeszcze większe ograniczenie ruchów karoserii i powodujący jeszcze bardziej bezpośrednie reakcje auta na ruchy kierownicą. W ten sposób można wpływać na zachowanie samochodu w zakrętach i na jego reakcje, które mogą być



Informacja prasowa

bardzo spokojne i w ten sposób zwiększać komfort podróży lub sportowe, zapewniające jeszcze większą zwinność auta w zakrętach.

Budowa zawieszenia

Dwa rodzaje tylnej osi. Z przodu w Golfie zastosowano kolumny McPhersona, z tyłu natomiast – zależnie od wersji auta – belkę skrętną (w autach z przednim napędem i silnikami o mocy do 110 kW/150 KM) lub zawieszenie wielowahaczowe (w autach z napędem na cztery koła i silnikami o mocy powyżej 110 kW/150 KM).

Przednia oś z kolumnami McPhersona. Z przodu w Golfie ponownie zastosowano kolumny McPhersona (rozstaw kół 1.549 mm) z trójkątnymi wahaczami poprzecznymi. Centralnie nad przednią osią zamontowano ramę pomocniczą, która usztywnia konstrukcję i do której są mocowane elementy przedniej osi, układ kierowniczy oraz elementy zawieszenia silnika. W samochodach z adaptacyjnym zawieszeniem (DCC) rama pomocnicza jest wykonana z aluminium, co zapewnia jej bardzo dużą sztywność i sprawia, że jest o około 3 kg lżejsza od ramy konwencjonalnej; w sumie zapewnia to autu jeszcze lepszą dynamikę. Lżejszy stabilizator rurowy skutecznie zmniejsza przechyły nadwozia nowego Golfa. Bezpośrednio do stabilizatora umocowano gumowe łożyska; rozwiązanie to umożliwia cichą pracę zawieszenia oraz zapewnia optymalną dynamikę. Gumowo-metalowe połączenia wahaczy poprzecznych zmodyfikowano tak, by gwarantowały jeszcze wyższy komfort i jeszcze lepszą precyzję prowadzenia.

Belka skrętna. Wszystkie egzemplarze Golfa z silnikami o mocy mniejszej niż 110 kW/150 KM mają z tyłu belkę skrętną. Ta lekka modułowa konstrukcja (rozstaw kół 1.519 mm) składa się z ceownika otwartego ku dołowi, do którego na zewnętrznych końcach są przyspawane blaszane elementy. Dzięki temu, że mają one różną długość uzyskują różną częstotliwość drgań. W porównaniu z belką o przekroju kołowym



Informacja prasowa

konstrukcja ta jest znacznie lżejsza. Wykorzystanie ceownika otwartego ku dołowi zmniejsza ponadto przechyły nadwozia i sztywność poprzeczną. Modułowa lekka oś bardzo dobrze sprawdza się w autach z mniejszymi silnikami; ponadto wraz z osią przednią z kolumnami McPhersona zapewnia Golfowi znakomity komfort i zwinność. W samochodach z opcjonalnym sportowym zawieszeniem stosuje się oś o podwyższonej częstotliwości drgań. W tylnej osi zespolonej zastosowano łączenia, dzięki którym wzrasta komfort resorowania i poprawiają się właściwości akustyczne zawieszenia.

Zawieszenie wielowahaczowe. W modelach wyposażonych w silniki o mocy większej niż 110 kW/150 KM Volkswagen stosuje z przodu oś z kolumnami McPhersona, z tyłu natomiast zawieszenie wielowahaczowe. Tego rodzaju konstrukcja jest ponadto montowana we wszystkich autach z napędem na cztery koła (4MOTION). Szczególną uwagę Volkswagen przywiązuje w tym wypadku do kinematyki, akustyki, masy i modułowej konstrukcji. Zachowano podstawową koncepcję, która polega na całkowitym oddzieleniu elementów odpowiadających za sztywność wzdłużną od elementów odpowiadających za sztywność poprzeczną. Niską wzdłużną sztywność zawieszenia uzyskano przez zastosowanie miękkich połączeń wahacza wzdłużnego, co zwiększa komfort. W porównaniu z zawieszeniem stosowanym w poprzednim modelu, zmieniły się właściwości kinematyczne i elastokinematyczne nowego zawieszenia: zmodyfikowane wahacze poprzeczne i piasty zwiększyły precyzję prowadzenia kół i stabilność auta. Zbieżność i pochylenie kół można ustawiać indywidualnie zależnie od typu pojazdu, korzystając ze śrub na drążku i górnym wahaczu poprzecznym. Ważną cechą konstrukcyjną jest zamocowanie stabilizatora rurowego i amortyzatora do drążka, dzięki czemu zmniejszają się siły działające w obrębie osi.



Informacja prasowa

Dwa układy kierownicze

Bardziej bezpośrednia praca. Do nowego Golfa oferuje się dwa różne układy kierownicze. W podstawowej wersji jest stosowana przekładnia o linearnym przełożeniu. W porównaniu z układem wykorzystywanym w poprzednim Golfie nowy działa w sposób odczuwalnie bardziej bezpośredni (przełożenie wynosi 14,6 zamiast 15,0), kąt skrętu kierownicy jest mniejszy, a reakcje samochodu bardziej spontaniczne. W opcji ponownie oferuje się układ kierowniczy o działaniu progresywnym i jeszcze bardziej bezpośrednim przełożeniu wynoszącym 14,1; do skrętu kół z maksymalnego położenia w prawo do maksymalnego w lewo potrzebne są tylko dwa obroty kierownicy. W oprogramowaniu obydwu układów zastosowano zmienione algorytmy, które powodują, że reagują one jeszcze bardziej dynamicznie. Układy kierownicze stosowane w nowym Golfie przyczyniają się do jego dynamicznego charakteru, dzięki nim samochód jest zwinny, precyzyjnie się prowadzi, jest stabilny i łatwy do opanowania także podczas jazdy z dużymi prędkościami.

Koła i opony

Niski opór toczenia. Zależnie od wersji wyposażenia lub wybranej opcji nowy Golf może mieć koła w rozmiarze od 15 do 18 cali. Opony stosowane w tym modelu opracowano w taki sposób, żeby wyróżniały się szczególnie niskim oporem toczenia, miały jak najlepsze właściwości akustyczne oraz zapewniały komfort jazdy i optymalne właściwości dynamiczne. Volkswagen przywiązywał dużą wagę do tego, by zarówno koła, jak i opony zapewniały autu jak najwyższą precyzję prowadzenia, pozwalały mu na bezpośrednie reakcje oraz na zachowanie jak największej stabilności podczas jazdy. Z tego powodu w kołach 16- i 17-calowych o pół cala zwiększono wewnętrzną szerokość obręczy. Szersze koła powodują, że opony o wiele szybciej i bardziej liniowo reagują na ruchy kierownicy wpływając pozytywnie na dynamiczne właściwości jezdne nowego Golfa.



Informacja prasowa

Historia Golfa:

Siedem generacji i ponad 35 milionów egzemplarzy

Golf I – od 1974 do 1983 r.

Początek sukcesu. Pierwszy seryjny Golf zjechał z taśm fabryki w Wolfsburgu w marcu 1974 roku; w sprzedaży auto znalazło się w maju. Zakończyła się trwająca dziesięciolecia dominacja Garbusa wyposażonego w umieszczony z tyłu silnik i w napęd na tylne koła. Rozpoczęła się nowa epoka – epoka silników montowanych z przodu poprzecznie do wzdłużnej osi pojazdu i przedniego napędu. Konstrukcję tę niewiele wcześniej zastosowano w Scirocco i w zaprezentowanym w 1973 roku Passacie, wykorzystanie jej w Golfie oznaczało, że trafiła do klasy samochodów popularnych. Golf I zaprojektowany przez Giorgetto Giugiaro i Volkswagena jako następca legendarnego Garbusa, którego sprzedano w liczbie ponad 21,5 miliona egzemplarzy, musiał sprostać ogromnym oczekiwaniom i kontynuować sukces wówczas najpopularniejszego auta na świecie. Nowoczesny i niezawodny układ napędowy, funkcjonalność (pokrywa bagażnika podnoszona razem z szybą, składane siedzenia z tyłu) oraz stylistyka nowego auta tak bardzo się spodobały, że już w październiku 1976 roku świętowano narodziny milionowego egzemplarza. W sumie wyprodukowano 6,99 milionów Golfów pierwszej generacji – łącznie ze wszystkimi wersjami i Jetta, która miała wtedy taką samą konstrukcję. Golf I znajdował nabywców na wszystkich kontynentach.

Golf II – od 1983 do 1991 r.

Pierwszy stopień ewolucji. Golf drugiej generacji był modelem, w którym uczyło się jeździć pokolenie wyżu demograficznego z lat 50. Już jego poprzednik stał się ulubionym samochodem nauczycieli jazdy i ich uczniów, ten drugi wpisał się na stałe w pamięć tego pokolenia, później nazywano je nawet jego imieniem. I to Golf II sprawił, że z owoców postępu



Informacja prasowa

technicznego – regulowanego katalizatora, systemu ABS czy zastosowanego po raz pierwszy w Golfie napędu na cztery koła – mógł skorzystać każdy. W czerwcu 1988 roku łączna liczba wyprodukowanych Golfów przekroczyła magiczne 10 milionów. Powstało 6,3 miliona sztuk modelu drugiej generacji, jego produkcja zakończyła się w lecie 1991 roku.

Golf III – od 1991 do 1997 r.

Przede wszystkim bezpieczeństwo. W sierpniu 1991 roku wraz z Golfem trzeciej generacji rozpoczęła się epoka bezpieczeństwa. Z jednej strony „trójka” była pierwszym Golfem, którego od 1992 roku wyposażano w przednie poduszki powietrzne, z drugiej, wielki postęp w dziedzinie konstrukcji karoserii sprawił, że znacznie wzrosła odporność auta na zderzenia. Patrząc z dzisiejszej perspektywy można stwierdzić, że Volkswagen zrewolucjonizował wtedy pojęcie bezpieczeństwa biernego, bo z lepszej ochrony korzystały od tego czasu miliony kierowców na całym świecie. Jednak Golf III ma na swoim koncie także inne ważne osiągnięcia – po raz pierwszy zastosowano w nim sześciocyldrowy silnik (VR6), tempomat, katalizator oksydacyjny w silnikach Diesla, silnik Diesla z bezpośrednim wtryskiem paliwa i po raz pierwszy wyposażono ten model w boczne poduszki powietrzne. W maju 1994 roku wyprodukowano 15-milionowego Golfa. W 1997 roku zakończono wytwarzanie modelu trzeciej generacji – powstało 4,83 miliona egzemplarzy.

Golf IV – od 1997 do 2003 r.

Ikona stylu. Wśród specjalistów zajmujących się designem Golf IV uchodzi dzisiaj za ikonę stylu wyznaczającą charakter kolejnych generacji tego auta. Jest tak z pewnością również dlatego, że dzięki prostocie stylu i charakterystycznemu słupkowi C tamten model nawiązał do wyglądu pierwszego Golfa z 1974 roku. Golf IV wniósł do klasy samochodów kompaktowych zupełnie nowe standardy w dziedzinie jakości.



Informacja prasowa

Wprowadzenie układu ESP sprawiło, że coraz więcej ludzi mogło korzystać z urządzeń przyczyniających się do wzrostu bezpieczeństwa. Rok później ESP po raz pierwszy stało się w Niemczech elementem wyposażenia standardowego. W 2001 roku pojawił się poszukiwany dzisiaj jako klasyk Golf GTI z silnikiem o mocy 132 kW/180 KM (na 25. urodziny GTI), w 2002 roku zadebiutował pierwszy Golf wyposażony w silnik z bezpośrednim wtryskiem benzyny (FSI), a do wyposażenia seryjnego trafiły poduszki powietrzne. Również w 2002 roku Volkswagen przedstawił wówczas najbardziej sportowego Golfa w historii – R32 rozwijającego prędkość 250 km/h. W 2003 roku R32 był pierwszą odmianą Golfa dostępną z przekładnią dwusprzęgłową (DSG). W tym samym roku Golf IV wyprodukowany w liczbie 4,99 miliona egzemplarzy ustąpił miejsca modelowi piątej generacji.

Golf V – od 2003 do 2008 r.

Koniec granic między klasami. Piąty Golf okazał się bardziej komfortowy i dynamiczny niż niejeden model klasy średniej. To samo dotyczyło jakości wykonania. Sztywność spawanej laserowo karoserii debiutującego w 2003 roku Golfa V była o 35 procent większa niż poprzedniego modelu, co jest jednym z dowodów wysokiej jakości tego auta. Po raz pierwszy Golfa można było zamówić z bocznymi poduszkami chroniącymi pasażerów siedzących z tyłu – w komplecie z sześcioma seryjnymi airbagami (czołowymi, z boku z przodu i chroniącymi głowę). W sumie więc w Golfie V montowano osiem poduszek powietrznych. Dynamika i komfort jazdy wzrosły m.in. dzięki zastosowaniu z tyłu zawieszenia wielowahaczowego, dzięki nowej 7-biegowej przekładni DSG, za sprawą bixenonowych reflektorów, czujnika deszczu, a także panoramicznego przesuwanego dachu. W Golfie GTI pojawił się pierwszy benzynowy silnik turbo z bezpośrednim wtryskiem, zadebiutowała również pierwsza jednostka napędowa wyposażona zarówno w turbosprężarkę, jak i sprężarkę



Informacja prasowa

mechaniczną. Kiedy w 2008 roku zaprezentowano Golfa VI, Volkswagen miał na koncie 3,4 miliona wyprodukowanych Golfów piątej generacji.

Golf VI – od 2008 do 2012 r.

High-end klasy kompaktowej. W ciągu zaledwie czterech lat na bazie zaprezentowanego w 2008 roku Golfa nr 6 do lipca 2012 roku powstało kolejne 2,85 miliona Golfów. I znowu odnotowano ogromny postęp w dziedzinie bezpieczeństwa – spawana nadal laserowo karoseria okazała się tak stabilna, że samochód bez trudności zdobył w zderzeniowym teście EuroNCAP maksymalną liczbę pięciu gwiazdek. W wyposażeniu standardowym pojawiła się kolejna poduszka powietrzna – chroniąca kolana kierowcy. Bardzo wysoką jakością odznaczało się wnętrze Golfa VI. W „World Car of the Year” roku 2009 zastosowano nowe systemy asystujące, jak automatyczny system zmiany świateł Light Assist, Park Assist, system ułatwiający ruszanie na wzniesieniu oraz adaptacyjną regulację zawieszenia DCC – wszystko to sprawiało, że model numer VI był wtedy najnowocześniejszym Golfem w historii. Można go było wyposażyć również w system start/stop, tryb rekuperacji, system dynamicznego doświetlania zakrętów i w diodowe lampy z tyłu.

Golf VII – 2012 do 2019 r.

Lżejszy i oszczędniejszy. 4 września 2012 roku w ramach światowej premiery Volkswagen zaprezentował w Berlinie Golfa siódmej generacji. Już dzień później w niektórych krajach rozpoczęto zbieranie zamówień na bestsellerowy model, który do tamtej pory powstał w łącznej liczbie 29,3 milionów egzemplarzy. Masę własną nowego Golfa zmniejszono nawet o 100 kg. Zależnie od rodzaju silnika zużycie paliwa – w porównaniu z poprzednikiem – zmalało do 23 procent. Poza tym Volkswagen wyposażył Golfa „siódemkę” w bardzo bogaty zestaw systemów asystujących. Znalazły się wśród nich system automatycznego hamowania po kolizji,



Informacja prasowa

aktywny system ochrony pasażerów, aktywny tempomat ACC, a także Front Assist monitorujący przestrzeń przed autem, z funkcją awaryjnego hamowania w mieście. Do tej pory fabryki opuściło 6,0 milionów Golfów siódmej generacji.



Dane techniczne nowego Golfa

	Golf 1.5 TSI	Golf 1.5 TSI	Golf 1.5 eTSI	Golf 2.0 TDI	Golf 2.0 TDI
Maks. moc kW/KM	96 / 130	110 / 150	110 / 150	85 / 115	110 / 150
przy obr./min	5.000 – 6.000	5.000 – 6.000	5.000 – 6.000	3.250 – 4.000	3.500 – 4.000
Maks. moment obrotowy Nm	200	250	250	300	360
przy obr./min	1.400 – 4.000	1.500 – 3.500	1.500 – 3.500	1.750 – 3.200	1.750 – 3.000
Pojemność	1.498 cm ³	1.498 cm ³	1.498 cm ³	1.968 cm ³	1.968 cm ³
Skrzynia biegów	6-biegowa mechaniczna	6-biegowa mechaniczna	7-biegowa dwusprzęgłowa	6-biegowa mechaniczna	7-biegowa dwusprzęgłowa
Prędkość maks.	214 km/h	224 km/h	224 km/h	202 km/h	223 km/h
Przyspieszenie 0-100 km/h	9,2 s	8,5 s	8,5 s	10,2 s	8,8 s
Długość	4.284 mm				
Szerokość	1.789 mm				
Wysokość	1.456 mm				
Rozstaw osi	2.636 mm				
Pow. Czołowa	2,21 m ²				
Współczynnik c_x	0,275				
Pojemność bag.	380 – 1.237 litrów				