



La nouvelle Golf

Présentation internationale du véhicule

Portugal, novembre 2019

Remarque : le présent dossier de presse ainsi que les illustrations et les vidéos de la nouvelle Golf sont disponibles sur Internet à l'adresse www.volkswagen-newsroom.com.

Toutes les informations sur les équipements et les prix sont valables pour le marché allemand.

1= cette version n'est pas encore proposée à la vente.



Sommaire

L'essentiel

La nouvelle Golf **Page 03**

Principaux aspects

Le design et les dimensions **Page 12**

Les nouvelles lignes d'équipements **Page 14**

Le poste de conduite numérisé **Page 17**

L'univers interconnecté de « Volkswagen We » **Page 22**

Les nouveaux systèmes de propulsion **Page 25**

Les nouveaux systèmes d'aide à la conduite et d'éclairage **Page 30**

Le train roulant perfectionné **Page 35**

L'historique de la Golf **Page 40**

Les détails techniques de la nouvelle Golf **Page 44**



L'essentiel

La nouvelle Golf : intelligente, connectée et électrique

Indéniablement une Golf : la plus en avance sur son temps

- **Huitième génération.** Avec sa conception et son design inédits, la nouvelle Golf révolutionnera la classe compacte à partir du mois de décembre en impulsant un élan d'innovation
- **Design extérieur.** Ses proportions parfaites et ses lignes marquées confèrent à la nouvelle Golf une forte présence et du dynamisme
- **Design intérieur.** L'interface utilisateur numérique offre un design révolutionnaire et simplifie la vie à bord
- **Éclairage LED.** La nouvelle Golf transforme la nuit en jour grâce à sa technologie LED moderne de série
- **Référence dans le segment.** L'éclairage d'ambiance se caractérise par sa personnalisation libre et son interaction avec le conducteur

La plus large gamme de propulsion de sa catégorie : cinq nouvelles versions hybrides

- **Durabilité.** Plus d'efficacité, moins d'émissions : les nouvelles technologies de propulsion offrent des avantages de consommation atteignant 17 % par rapport à la précédente génération.
- **Offensive hybride.** La nouvelle Golf sera la première Volkswagen à être commercialisée avec cinq versions hybrides (eTSI et hybride rechargeable)
- **eTSI.** En tant que seul modèle de la catégorie, la Golf propose trois propulsions semi-hybrides efficaces de 48 V développant respectivement une puissance de 81 kW¹, de 96 kW¹ et de 110 kW
- **Hybride rechargeable.** La nouvelle Golf sera lancée en version hybride rechargeable avec deux niveaux de puissance : 150 kW¹ et 180 kW¹ (GTE)
- **Début de la prévente.** Deux TSI (96 kW et 110 kW), un eTSI (110 kW) et deux TDI (85 kW et 110 kW) peuvent être commandés à partir du mois de décembre.

Contact :

Communications Volkswagen

Communications produit

Bernd Schröder

Porte-parole Product Line Compact

Tél. : +49 5361 9-36867

bernd.schroeder1@volkswagen.de

Communications produits

Philipp Dörfler

Porte-parole Product Line Compact

Tél. : +49 5361 9-87633

philipp.doerfler@volkswagen.de



Pour en savoir plus :

volkswagen-newsroom.com



Numérisation intelligente : utilisation rapide et intuitive

- **L'être humain au centre.** Les affichages et les éléments de commande sont passés au numérique pour un fonctionnement toujours plus sûr
- **Innovision Cockpit.** La Golf est le premier modèle de sa gamme de prix équipé d'un poste de conduite haut de gamme entièrement numérique de série
- **Nouvelle commande vocale.** La commande vocale innovante réagit aux commandes vocales naturelles et s'utilise très facilement
- **Requêtes « Alexa ».** « Alexa » est directement intégrée à la Golf. On peut demander à « Alexa » de lire de la musique, de contrôler des appareils intelligents compatibles ou de consulter des informations telles que les actualités et la météo
- **Clé mobile.** Les smartphones compatibles rendent désormais superflue la clé de contact classique pour la Golf
- **La Golf est toujours connectée.** « We Connect » et « We Connect Plus » permettent de disposer de services de streaming, de la radio via internet et d'autres fonctionnalités en ligne à bord du véhicule
- **Équipements optionnels débloqués.** Des fonctions et systèmes peuvent être activés ultérieurement à l'aide de « We Upgrade »

De série avec Car2X : la Golf établit de nouveaux critères de sécurité

- **Car2X.** En tant que première Volkswagen dotée de la communication Car2X de série, la Golf établit de nouvelles normes de sécurité routière
- **Affichage tête haute sur le pare-brise.** Les informations importantes telles que la vitesse ou les indications de navigation se trouvent dans le champ de vision du conducteur
- **IQ.DRIVE.** Le « Travel Assist » aide le conducteur à l'aide d'interventions actives et intelligentes de braquage, d'accélération et de freinage jusqu'à 210 km/h
- **IQ.LIGHT : projecteurs matriciels à LED.** La technologie d'éclairage interactive de la nouvelle Golf améliore considérablement la sécurité de nuit

Domotique : le confort de la maison dans la nouvelle Golf

- **Personnalisation 2.0.** Les réglages du conducteur peuvent être enregistrés dans la Golf, puis récupérés via le Cloud après un changement de conducteur ou de véhicule



-
- **Climatisation à 3 zones.** « Smart Climate » permet d'activer les fonctions de climatisation intuitives telles que « réchauffage des mains » ou « air frais »
 - **Sound signé Harman Kardon.** Le nouveau système audio haut de gamme 480 W du spécialiste américain de l'audio offre un son parfait dans la Golf
-

La nouvelle Golf est lancée avec un équipement de série haut de gamme.

Wolfsburg, novembre 2019. Le compte à rebours est lancé : La prévente de la nouvelle Golf démarre dès le mois de décembre. Tous les autres pays européens suivront à partir du premier trimestre 2020. Avec la huitième génération du best-seller qui s'est déjà vendu à plus de 35 millions d'exemplaires, il s'agit non seulement des débuts du modèle le plus innovant de la catégorie compacte dans le monde, mais aussi de l'une des voitures les plus avancées qui soit. L'architecture intérieure numérique de la Golf donne une nouvelle dimension à l'utilisation intuitive ; la conduite assistée est possible jusqu'à 210 km/h. Il s'agit de la première Volkswagen à utiliser l'intelligence collective du trafic via Car2X et ainsi à signaler les dangers par anticipation. L'équipement de série de la Golf a été considérablement étendu. La version de base dispose elle-même déjà de fonctions high-tech telles que l'assistant de maintien de voie « Lane Assist », le système de surveillance périmétrique « Front Assist » à fonction de freinage d'urgence en ville et système de détection des piétons, un nouvel assistant de braquage, Car2X, un cockpit numérique, un système d'infodivertissement en ligne doté d'un écran tactile de 8,25 pouces, un volant multifonction, des phares LED et des feux arrière LED.

Évolution dynamique de l'extérieur

- Puissance, précision et technologie LED caractérisent l'extérieur de la Golf.



- Le coefficient de traînée (C_x) a été réduit de 0,3 à 0,275

Un extérieur charismatique. Depuis le lancement de la première Golf il y a 45 ans, cette Volkswagen a toujours été un véhicule combinant de hautes performances au quotidien avec un design clair et précis. La nouvelle Golf continue sur cette voie. C'est le modèle par excellence de l'association parfaite entre fonctionnalité et esthétique : la silhouette. Un élément de design marquant est le montant C, caractéristique de la Golf. Il dynamise la carrosserie vers l'avant, réduit le format vers l'arrière et rappelle le graphisme iconique de la Golf d'origine. L'épaule dynamique, la partie arrière imposante, la partie avant charismatique avec la grille de calandre particulièrement étroite et une coupe circulaire formant une ligne nette au niveau des poignées de porte sont autant d'éléments marquants. Dans toutes les versions, la technologie LED remplace la technique d'éclairage conventionnelle : le nouveau design lumineux devient ainsi un élément de style dominant et incomparable de la Golf 8.

Dimensions et aérodynamisme. Un coup d'œil aux valeurs aérodynamiques montre que chaque partie de la carrosserie a été remodelée et rectifiée dans la soufflerie : la face frontale a été réduite à $2,21 \text{ m}^2$, le coefficient de traînée (c_x) de 0,3 à 0,275. L'aérodynamisme perfectionné n'a pas qu'un effet positif sur la consommation : comme la résistance de l'air sur la carrosserie est plus faible que jamais, la nouvelle Golf est devenue une voiture encore plus silencieuse et donc encore plus confortable.

Révolution numérique à l'intérieur.

- Le poste de conduite numérique modifie la façon dont nous conduisons
- La numérisation permet une conduite intuitive

Un environnement numérique intuitif. Les nouveaux cadrans et le système d'infodivertissement en ligne fusionnent pour former un poste de conduite numérique ; les modules de commandes avec touches et curseurs tactiles



perfectionnent l'environnement numérique de la Golf. En option, un affichage tête haute sur le pare-brise vient compléter le système d'information. Grâce aux touches tactiles, à une commande vocale naturelle et à l'application Alexa, cette numérisation cohérente permet une utilisation très explicite et donc intuitive. Volkswagen ne néglige rien ici : l'intérieur atteint une nouvelle dimension en termes d'interaction entre l'homme et la machine grâce à l'affichage et aux éléments de commande numériques. Les systèmes sont connectés non seulement entre eux, mais aussi avec le monde extérieur à la Golf grâce à une unité de communication (OCU). L'unité de communication de série avec eSIM intégrée se connecte aux fonctions et services en ligne de « We Connect » et « We Connect Plus ». Exemple : grâce à la connexion en ligne, la navigation devient interactive, car les « points d'intérêt » affichés automatiquement le long de l'itinéraire sont désormais enregistrés avec des informations, telles que le numéro de téléphone pour réserver une table dans un restaurant à l'aide d'un smartphone ou de l'interface Bluetooth de la Golf. Une chose est sûre, le poste de conduite numérique de la Golf s'apprête à modifier notre façon de conduire. Dans ce domaine, l'avancée technologique est comparable au lancement du premier smartphone à écran tactile.

Conduite assistée et intelligence collective pour plus de sécurité

- La nouvelle Golf peut être conduite de façon assistée jusqu'à 210 km/h
- La communication Car2X signale les dangers de façon anticipée

Technologies connectées. La Golf 8 établit le nouveau statu quo des fonctions d'assistance dans la classe compacte : intégré pour la première fois dans une Volkswagen de la classe compacte, l'assistant de conduite « Travel Assist » permet de conduire la Golf de façon assistée sur autoroute jusqu'à 210 km/h, sans braquage, accélération ni freinage actifs. Il permet d'améliorer le confort et la sécurité, notamment lors des longs trajets. La



la nouvelle Golf est également la première Volkswagen à être reliée de série à son environnement : la fonction Car2X utilise les informations des autres véhicules présents dans un périmètre pouvant s'étendre jusqu'à 800 mètres, ainsi que les signaux des infrastructures de transport pour avertir le conducteur et transmettre ces avertissements à d'autres véhicules équipés de la fonction Car2X. L'intelligence collective devient ainsi réalité. Cela marque le début d'une nouvelle ère pour la sécurité routière, car les avertissements via Car2X avec les modèles à gros volume tels que la Golf deviendront rapidement la norme. Les « projecteurs IQ.LIGHT matriciels à LED » avec leurs fonctions d'éclairage partiellement interactives représentent un autre atout en matière de sécurité.

Huit nouvelles versions de propulsions pour la Golf.

- L'offensive hybride est engagée avec le lancement de la nouvelle Golf
- Moteurs TSI et TDI haute technologie économiques et innovants

TSI, TDI, TGI, eTSI, hybride rechargeable. La nouvelle Golf sera proposée avec les moteurs suivants : essence (TSI), diesel (TDI), gaz naturel (TGI), semi-hybride (eTSI) et hybride rechargeable. Tous les moteurs essence et diesel sont des moteurs avec turbocompression et injection directe. Après la commercialisation de tous les moteurs, ses niveaux de puissance seront compris entre 66 kW/90 ch1 et plus de 221 kW/300 ch1. Pour la première fois, huit types de propulsions sont mis à disposition pour la Golf. Deux moteurs essence trois cylindres de 66 kW/90 ch1 et 81 kW/110 ch1 et deux moteurs diesel quatre cylindres de 85 kW/115 ch et 110 kW/150 ch sont des nouveautés de la gamme. Les nouveaux moteurs TSI affichent des données de consommation et des émissions particulièrement basses, notamment grâce au « procédé de combustion Miller TSI » innovant. Une nouveauté du moteur TDI : Volkswagen réduit les émissions d'oxydes d'azote (NOx) de manière significative grâce au Twindosing (une double



injection d'AdBlue®). Réduction de la consommation du nouveau moteur TDI : jusqu'à 17 % par rapport à son prédécesseur. Quatre des cinq propulsions hybrides de la Golf 8 sont également nouvelles.

Trois eTSI et deux hybrides rechargeables. La nouvelle Golf sera la première Volkswagen disponible avec cinq propulsions hybrides. Son lancement met la technologie 48 V de Volkswagen à l'honneur : un alternodémarrreur à courroie de 48 V, une batterie au lithium-ion 48 V et la dernière génération des moteurs TSI performants forment une nouvelle propulsion semi-hybride eTSI. Avantages tangibles : économie de consommation d'environ 10 % par rapport à son prédécesseur comparable ainsi que des performances de démarrage extrêmement agiles et confortables. Volkswagen proposera la Golf avec trois niveaux de puissance pour l'eTSI : 81 kW/110 ch¹, 96 kW/130 ch¹ et 110 kW/150 ch. En outre, la nouvelle génération du best-seller sera proposée avec deux propulsions hybrides rechargeables. Une nouvelle version efficace de ce moteur hybride rechargeable développe 150 kW/204 ch¹ et une version GTE très sportive (développée à partir du prédécesseur) fournit 180 kW/245 ch¹. Les deux Golf avec propulsion hybride rechargeable sont équipées d'une nouvelle batterie au lithium-ion de 13 kWh, qui offre une grande autonomie électrique et transforme temporairement la Golf en véhicule à émission zéro.

Cinq moteurs pour le lancement de la prévente. À partir du mois de décembre, la nouvelle Golf sera d'abord configurable en Allemagne avec cinq versions de propulsion : deux moteurs à essence (TSI de 96 kW/130 ch et 110 kW/150 ch), une propulsion semi-hybride (eTSI de 110 kW/150 ch) et deux moteurs diesel (TDI de 85 kW/115 ch et 110 kW/150 ch). Ces cinq versions de propulsions pourront d'abord être combinées avec la nouvelle finition « Life » au moment du lancement de la prévente.



Quatre nouvelles finitions assurent une personnalisation maximale.

- « Golf », « Life » et « Style » remplacent « Trendline », « Comfortline », et « Highline »
- La nouvelle finition « R-Line » remplace le pack « R-Line » du précédent décesseur

Des finitions repensées. Volkswagen a complètement repensé l'éventail d'équipements de la Golf cinq portes de série. Les finitions « Trendline », « Comfortline » et « Highline » proposées jusqu'à présent sont désormais de l'histoire ancienne. Dorénavant, les finitions « Golf », « Life » et « Style » ainsi qu'une version sportive « R-Line » seront proposées. Les nouvelles finitions sont nettement plus complètes que les précédentes. Même l'équipement de base comprend des fonctions telles que des projecteurs à LED et des blocs de feux arrière à LED, la fonction de démarrage confort sans clé, un cockpit numérique, les services et fonctions mobiles en ligne de « We Connect » et « We Connect Plus », un volant multifonction, une climatisation automatique, l'assistant de maintien de voie « Lane Assist », un nouvel assistant de braquage, le système de surveillance périmétrique « Front Assist » avec fonction de freinage d'urgence en ville et système de protection des piétons anticipatif et Car2X. Les modèles indépendants Golf GTI¹, GTI TCR¹, Golf GTD¹, Golf GTE¹ et Golf R¹ seront lancés l'année prochaine.

La Golf reflète la dernière version de la plateforme modulaire à moteur transversal (MQB)

- Les innovations de la Golf influent sur toutes les lignes de produits basées sur la plateforme modulaire à moteur transversal (MQB)
- Volkswagen produit plus de 3,4 millions de modèles basés sur la plateforme modulaire à moteur transversal (MQB) chaque année

Le moteur de l'avenir. La huitième génération de la Golf marque le lancement de la nouvelle plateforme modulaire à moteur transversal (MQB).



Cependant, comme cela a toujours été le cas, la Golf représente bien plus qu'une ligne de produits. Le succès mondial de Volkswagen et le classement de Volkswagen AG en tant que numéro 1 des constructeurs automobiles sont directement liés à la Golf. En 2012, c'était le premier modèle de la marque basé sur la plateforme modulaire à moteur transversal (MQB). Cette matrice technique extrêmement modulable a permis la création de best-sellers mondiaux depuis lors. Parmi ces derniers, on compte des modèles Volkswagen vendus à plusieurs millions d'exemplaires, notamment la Passat, la Jetta destinée au marché des États-Unis ou encore les modèles chinois Lavida et Sagitar qui ont rencontré un vif succès. On compte également des modèles SUV à succès tels que le Tiguan, le T-Roc ou le modèle Atlas destiné au marché des États-Unis, dont les gènes MQB sont issus de la Golf. En additionnant uniquement les chiffres de production des modèles Volkswagen construits sur une base MQB pour l'année 2018, on arrive déjà à plus de 3,4 millions de véhicules. Si l'on prend en compte l'ensemble des marques du groupe, près de 5,1 millions d'exemplaires basés sur la plateforme modulaire à moteur transversal (MQB) ont été produits en 2018. Tous bénéficieront des innovations de la Golf 8, car cette dernière constitue le modèle initial et le modèle phare de la plateforme modulaire à moteur transversal (MQB) de la prochaine décennie.



Principaux aspects

Le design et les dimensions : une référence en matière de fonctionnalité et d'esthétique.

Association parfaite de fonctionnalité et d'esthétique

Séduction d'une nouvelle époque. Le design de la Golf a toujours été considéré comme le mètre-étalon de sa catégorie : depuis sept générations, il n'a cessé d'évoluer, d'être affiné et, en partie, réinventé. Cela s'est cristallisé autour d'une esthétique au design typique. Elle a fait de la Golf une icône compacte, inimitable et incomparable. Volkswagen a conservé cet héritage pour la nouvelle Golf et l'a transformé en un modèle séduisant digne de cette nouvelle époque.

Symbole de son temps. Klaus Bischoff, Directeur du Design chez Volkswagen, s'est exprimé à ce sujet : « La nouvelle Golf est un symbole de son temps, de ce qui est possible dans cette catégorie. Son design a évolué pour que des millions de personnes se sentent chez eux. » Depuis le lancement de la première voiture il y a 45 ans, cette Volkswagen a toujours été un véhicule qui combine de hautes performances au quotidien avec un design clair et précis. La nouvelle Golf continue sur cette voie. C'est le modèle par excellence de l'association parfaite entre fonctionnalité et esthétique : la silhouette. Un élément de design marquant est le montant C, caractéristique de la Golf. Il dynamise la carrosserie vers l'avant, réduit le format vers l'arrière et rappelle le graphisme iconique de la Golf d'origine. Klaus Bischoff précise : « La nouvelle Golf est synonyme d'espace, d'aérodynamisme et d'esthétique. » La relation idéale entre la baie (surface de toit plus vitrage) et la carrosserie (surface sous la ligne de fenêtre) confère également à la nouvelle Golf une forte présence, tandis que la ligne de toit étirée souligne un caractère sportif authentique.

Dimensions et aérodynamisme. Bien que la nouvelle Golf semble plus plate, plus allongée et plus dynamique, ses dimensions compactes ont été



conservées. Elle mesure 4 284 mm de long, 1 789 mm de large et 1 456 mm de haut. Son empattement est de 2 636 mm. Un coup d'œil aux valeurs aérodynamiques montre que chaque partie de la carrosserie a été remodelée et rectifiée dans la soufflerie : la face frontale a été réduite à 2,21 m², le coefficient de traînée (c_x) de 0,3 à 0,275. L'aérodynamique a été réalisée grâce à des mesures les plus diverses. Elles englobent le design aérodynamique général, des rétroviseurs extérieurs dont le c_x a été optimisé, des angles aérodynamiques et un spoiler à l'arrière du toit, un revêtement de soubassement intégral et des fonctions aérodynamiquement optimisées dans les coquilles de passage de roue (corps de refoulement à l'avant, spoiler à l'arrière).

Voiture polyvalente à cinq places. La nouvelle Golf offre assez de place pour cinq personnes, même sur de longs trajets. Dans cette configuration de sièges, la voiture dispose en outre d'un coffre de 380 litres. Lorsque le dossier de banquette arrière est rabattu partiellement de manière asymétrique, le volume du coffre passe à 1237 litres. Par rapport à son prédécesseur, la largeur de l'épaulement (1420 mm à l'avant, 1 370 mm à l'arrière) et la garde au toit (1018 mm à l'avant, 968 mm à l'arrière) restent pratiquement inchangées.



Les nouvelles lignes d'équipements : même la version de base est connectée.

« Golf ». **Tout sauf standard.** Volkswagen a complètement repensé l'éventail d'équipements de la Golf cinq portes. Les équipements antérieurs « Trendline », « Comfortline » et « Highline » ont été remplacés par les lignes « Golf », « Life » et « Style » ainsi que par une version sportive « R-Line ». L'éventail d'équipements commence avec le pack « Golf ». Les équipements de série ont été fortement étendus ici par rapport à la version précédente. En outre, la voiture est désormais équipée d'un assistant de maintien de voie « Lane Assist », du système de surveillance périmétrique « Front Assist » à fonction de freinage d'urgence en ville et à système de détection des piétons, de Car2X (communication locale avec d'autres véhicules et avec l'infrastructure routière), d'une instrumentation numérique et d'un système d'infodivertissement de 8,25 pouces, des services et des fonctions mobiles en ligne de « We Connect » et de « We Connect Plus », d'un volant multifonction, de la climatisation automatique (une zone), du verrouillage centralisé sans clé « Keyless-Go », d'un pré-équipement pour téléphone portable Bluetooth, de phares LED, de liseuses LED et de deux prises USB-C dans la boîte à gants. L'équipement « Golf » est livré avec des roues en acier de 15 pouces de type « Leonhard ». Tissu de série à l'intérieur : « Paper Soul » dans un ton foncé sportif.

« Life ». **Interconnectée et assortie d'un éclairage d'ambiance.** Le niveau de personnalisation « Life » est déjà proposé cette année en guise de première ligne d'équipement. Au-delà de la ligne « Golf », des jantes en alliage léger de 16 pouces de type « Norfolk », un éclairage d'ambiance extérieur comprenant la projection du logo au sol et un éclairage des poignées des portes, une interface de recharge par induction du smartphone, « App-Connect Wireless » (intégration sans fil pour iPhone), un accoudoir central à l'avant (avec deux prises USB et des diffuseurs d'air), un accoudoir central



à l'arrière (avec fonction de passage de chargement), des éléments chromés près des diffuseurs d'air ainsi que des commandes de lève-vitre et le réglage des rétroviseurs, le « Park Pilot » en tant que système d'aide au stationnement ainsi que l'éclairage d'autoroute et de ville à activation automatique font notamment partie de la ligne « Life » de série. Également de série : des appuis lombaires à l'avant, le dispositif de réglage en hauteur du siège du passager avant, un casier pour un smartphone et pour des cartes dans les sièges avant, un système d'infodivertissement avec des fonctions supplémentaires, une prise 12 V dans le coffre, un miroir de courtoisie éclairé dans les pare-soleils et un plancher de coffre à bagages variable. À partir de la ligne d'équipement « Life », la Golf dispose également d'un éclairage d'ambiance intérieur à dix couleurs réglables. Tissu de série pour les sièges et les revêtements : « Maze Stormgrey » clair ou « Maze Soul » foncé.

« Style ». Exclusivité et conduite assistée. Le nouvel équipement haut de gamme « Style » comprend les éléments de série suivants, à ajouter ou remplacer dans les niveaux d'équipement « Golf » et « Life » : jantes en alliage léger 17 pouces de type « Belmond », éléments chromés supplémentaires à l'extérieur (notamment sur les sorties d'échappement en forme de trapèze et sur les bords des fenêtres latérales), sièges sport à l'avant avec partie centrale en « ArtVelours » (siège ergoActive côté conducteur avec réglage électrique), volant et pommeau du levier de vitesses en cuir, pédales façon aluminium, réglage des rétroviseurs extérieurs avec fonction mémoire, éclairage d'ambiance intérieur avec 32 couleurs, projecteurs à LED avec feux de braquage, éclairage tous temps, blocs de feux arrière à LED avec clignotants séquentiels, climatisation « Air Care Climatronic » avec régulation de la température en 3 zones, assistant de conduite « Travel Assist » et assistant de maintien de voie « Lane Assist ». Tissu de série à l'intérieur : le « Rock Stormgrey » clair ou le « Rock Soul » foncé.

« R-Line ». Toujours plus de dynamisme. La nouvelle version « R-Line » correspond à la finition sportive de la nouvelle Golf. Sur la version précé-



dente, plusieurs packs « R-Line » étaient proposés. Pour la Golf 8, ils ont été repensés et remplacés par l'équipement « R-Line ». Comme pour la finition « Style », le contenu des finitions « Golf » et « Life » constitue la base du niveau d'équipement « R-Line », mais ce dernier est complété par, notamment, les caractéristiques suivantes : jantes en alliage léger 17 pouces de type « Valencia », pare-chocs de style « R-Line », extensions de bas de caisse noir brillant, un diffuseur à l'arrière, sièges sport haut de gamme avec garnitures de siège avec appuie-têtes intégrés, éclairage d'ambiance intérieur avec 32 couleurs, trains roulants sport, direction progressive, sélection du profil de conduite, ciel de pavillon noir, pommeau du levier de vitesses en alu, volant multifonction en cuir ajouré, coutures décoratives de style « R-Line » ainsi que pédalier et repose-pieds en acier inoxydable brossé. Tissu de série à l'intérieur : « Karoso Soul » gris.

Les technologies peuvent être mises à niveau. Quel que soit l'équipement choisi : pour la première fois, les technologies à bord de la Golf pourront non seulement être mises à jour, mais aussi, dans de nombreux cas, être mises à niveau (activées ultérieurement avec « We Upgrade »). Ainsi, le régulateur de distance automatique « ACC », la régulation des feux de route « Light Assist », la navigation, « App-Connect » (connexion des applications pour smartphones), « Wireless App-Connect » (connexion sans fil des applications iPhone), un point d'accès Wi-Fi et la commande vocale pourront dorénavant tous être activés ultérieurement.

Nouvelles couleurs pour les débuts : la nouvelle Golf sera lancée en neuf tons différents. Il s'agit des trois peintures unies « Uranograu » (série), « Pure White » et « Mondsteingrau », des quatre ton métallisés « Atlantic Blue », « Delfingrau », « Limonengelb » et « Kings Red » ainsi que de la peinture à effet nacré « Deep Black » et de la peinture haut de gamme « Oryxweiß Perlmuttereffekt ».

Nouveau toit panoramique. Pour la Golf, Volkswagen a développé un nouveau toit ouvrant coulissant panoramique. Il s'ouvre et se ferme grâce à un curseur tactile intuitif situé dans le ciel de pavillon à l'avant. Le nouveau



toit panoramique possède une nouvelle apparence vitrée intégrale caractérisée par un nombre réduit de joints et par une hausse de 5 % de la superficie vitrée. Pour éviter les turbulences aérodynamiques et donc le bruit à grande vitesse, le toit ouvert se ferme au besoin légèrement lorsque la vitesse augmente.



Le poste de conduite numérisé : nouvel espace libre, connecté de façon fonctionnelle et esthétique.

Poste de conduite numérique de série. La nouvelle Golf est une voiture qui est plus que jamais connectée à ses propriétaires. Cette connexion est possible grâce aux cadrans numériques (« Digital Cockpit ») de série avec un grand écran de 10 pouces, le système d'infodivertissement (écran tactile 8,25 pouces de 1083 x 480 pixels) lui aussi de série ainsi qu'un volant multifonction. Important : tous les systèmes intégrés d'autoradio et de navigation proposés pour la Golf font partie de la troisième génération de la « plateforme modulaire d'infodivertissement » (MIB3). Ils sont tous couplés à une unité de communication (Online Connectivity Unit) équipée d'une eSIM. L'OCU et l'eSIM permettent d'accéder à une gamme sans cesse croissante de fonctions et de services en ligne, qui sont mis à disposition via l'écosystème « Volkswagen We ». La gamme « We Connect » (utilisation illimitée) et « We Connect Plus » (utilisation illimitée en Europe pendant un ou trois ans) peut être utilisée de série sur la nouvelle Golf.

Nouvelle architecture numérique. La fusion du « Digital Cockpit » et du système d'infodivertissement a donné naissance à une nouvelle architecture entièrement numérique. Les éclairages et les éléments visuels ont également été repensés et regroupés afin de rendre leur utilisation plus intuitive. L'éclairage et le chauffage du pare-brise et de la lunette arrière peuvent désormais être contrôlés à l'aide d'un clavier numérique situé à gauche des cadrans. La console centrale se caractérise par une ergonomie améliorée : cet espace est plus épuré que jamais, notamment grâce au pommeau du levier de vitesses Shift-by-Wire, désormais beaucoup plus petit pour la boîte à double embrayage (DSG). Ceci est également valable pour la nouvelle console de pavillon, dont le système de commande (com-



prenant un curseur tactile pour le toit coulissant panoramique en option) a lui aussi été numérisé.

Infodivertissement connecté. Le poste de conduite numérique du conducteur peut être complété en option avec l'un des deux systèmes d'infodivertissement de 10 pouces (résolution : 1560 x 700 pixels) associés à une fonction de navigation : « Discover Media » ou « Discover Pro ». Les systèmes se distinguent par leur équipement de série. Le système de navigation de pointe comprend notamment une navigation cartographique haut de gamme, le système « Wireless App-Connect » et la commande vocale naturelle. Le conducteur peut commander facilement les fonctions des systèmes haut de gamme à l'aide d'un écran d'accueil configurable ou via l'écran d'un smartphone. Un affichage tête haute sur le pare-brise est également disponible. Le pare-brise permet l'utilisation d'un affichage tête haute grâce auquel l'information est projetée virtuellement devant le conducteur, directement sur le pare-brise.

Système audio signé Harman Kardon. Le système audio signé Harman Kardon de 480 W en option a été entièrement redéveloppé. Il dispose désormais d'un amplificateur Ethernet à douze canaux et de dix haut-parleurs. Les haut-parleurs transforment l'habitacle en salle de concert selon l'agencement suivant : il y a un tweeter de 60 mm de diamètre dans les montants A et dans les revêtements de porte arrière de chaque côté du véhicule et un haut-parleur de graves de 168 mm dans les revêtements de portes avant et arrière. L'équipement audio compte, en outre, un haut-parleur central de 116 mm dans le tableau de bord et un caisson de graves de 18 pouces de diamètre dans le cuvelage de roue de secours.

Nouvel éclairage d'ambiance intérieur. À partir de la ligne d'équipement « Life », la Golf est munie de série d'un éclairage d'ambiance intérieur à dix couleurs réglables. Une baguette décorative dans le tableau de bord, les baguettes décoratives des portes avant et arrière, les casiers de rangement dans les quatre portes, le plancher avant gauche et droit (partir de « Style » aussi à l'arrière) ainsi que le rangement central dans la console centrale à



Media Information

l'avant s'illuminent dans le ton choisi. Les instruments numériques et le système d'infodivertissement adoptent eux aussi le ton de base sélectionné. Un éclairage d'ambiance de 32 tons est proposé en option ou selon l'équipement. Outre les couleurs individuelles, réglables selon l'envie pour les zones les plus variées de l'habitacle, il est possible de sélectionner des profils d'éclairage préconfigurés sur un menu dit d'humeur d'un seul contact tactile : « Infinity » pour un ton orange chaud ou « Desire » pour un ton bleu froid.

Personnalisation. Les réglages personnalisés de la Golf sont directement enregistrés via le Cloud sur demande, afin de les récupérer après un changement de conducteur ou de véhicule. Selon l'équipement, les réglages de l'« Innovision Cockpit », de la position du siège, des rétroviseurs extérieurs et de la climatisation, de l'éclairage ambiant et des éclairages retour chez soi/départ de chez soi sont enregistrés.

Utilisation intuitive

Commande facile pour diverses fonctions. Volkswagen a toujours conçu des voitures qui s'utilisent de façon intuitive. La nouvelle Golf est le premier modèle de la marque à proposer de série des cadrans numériques associés à la plateforme modulaire d'infodivertissement (MIB3). Le poste de conduite et le système d'infodivertissement fusionnent ici sur un même plan visuel pour former un environnement numérique. Malgré l'importante hausse du nombre de fonctions de ces systèmes, l'utilisation des éléments d'affichage et de commande reste intuitive. Outre le système d'infodivertissement, les éclairages et les éléments visuels, ainsi que les éléments de la console de toit sont contrôlés numériquement : selon la fonction via un écran tactile, un curseur tactile ou des touches d'accès direct. Le fonctionnement de la climatisation, du système d'infodivertissement et du toit panoramique prouve cette grande facilité d'utilisation : des curseurs permettent de commander les fonctions à titre primaire ou secondaire dans tous ces cas. Exemple de la climatisation et du



Media Information

système d'infodivertissement : il existe ici un curseur central dans la console centrale. Il est divisé en trois zones : gauche, milieu, droite. En le balayant du doigt sur les deux zones externes, le conducteur ou le passager avant règle intuitivement la température de l'habitacle. Par le même geste dans la zone médiane du curseur, ils modifient le volume sonore du système audio de manière toute aussi intuitive. Le mode de navigation permet quant à lui de modifier le niveau de zoom de la carte en effleurant à deux doigts la zone médiane du curseur. Tout cela fonctionne aussi facilement que sur un smartphone. Exemple du toit panoramique : il suffit de faire glisser son doigt vers l'arrière ou vers l'avant dans la console du toit pour que le toit coulissant s'ouvre ou se ferme. On ne peut pas faire plus simple.

« Bonjour Volkswagen » : commande vocale intuitive. Pour toujours plus de simplicité, la Golf est en outre dotée en option d'une nouvelle commande vocale naturelle. Le système est simplement activé par l'apostrophe « Bonjour Volkswagen » ou via le bouton dédié sur le volant. La voiture répond alors par « Je vous écoute ? » et « Que voulez-vous faire ? » et réagit aux commandes vocales intuitives telles que « Va à Lisbonne » (navigation) ou « J'ai froid » (climatisation automatique). Non seulement les nouveaux micros numériques perfectionnent la reconnaissance vocale et la qualité vocale (lors des appels), mais ils localisent également la personne qui parle (conducteur ou passager). La navigation, la climatisation, le téléphone et le système d'infodivertissement peuvent par exemple être contrôlés par commande vocale. L'intégration de l'application Internet « Alexa » suivra ultérieurement.

« Alexa, quel temps fait-il ? » Volkswagen proposera l'assistance vocale via « Alexa » avec les systèmes d'infodivertissement de 10 pouces « Discover Media » et « Discover Pro ». Les fonctions du véhicule suivantes peuvent être pilotées par l'intermédiaire d'Alexa : la recherche de lieux intéressants (POI) dans les environs, la saisie de POI dans le système de navigation et le réglage du volume sonore. Les fonctions bien connues à la maison seront



également accessibles. Il s'agit notamment de questions de connaissances, d'informations météorologiques, d'actualités, d'horaires d'ouverture et de la commande de fonctions domotiques. Une commande telle que « Alexa, allume la lumière dans la salle de séjour » suffit pour activer la fonction en question. Alexa comprend l'anglais (américain, britannique), l'allemand, le français, l'italien et l'espagnol à bord de la Golf.

Électronique intelligente pour une commande simplifiée. Dans la nouvelle Golf avec boîte DSG à double embrayage, les passages de vitesses du conducteur sont également commandés de manière purement électronique par « shift by wire ». Les passages de vitesses à commande électronique augmentent le confort lors du passage de vitesses et permettent d'obtenir un pommeau du levier de vitesses beaucoup plus petit et donc plus compact. Exemple : grâce à la fonction shift-by-wire, la marche arrière peut être enclenchée à basse vitesse en marche avant pour faciliter les manœuvres ; la Golf passe en douceur en marche arrière uniquement lorsque la vitesse le permet. L'électronique évite ainsi les erreurs de manipulation. La commande de la climatisation automatique trizone est elle aussi intelligente. Celle-ci est équipée de nouvelles fonctions : Le « Smart Climate » permet de démarrer à l'écran ou par commande vocale les fonctions climatiques préconfigurées « vue dégagée », « pieds au chaud », « mains au chaud », « pieds au froid » et « air frais ». Les nouveaux « Car menus » correspondent aux fonctions de la voiture sur cette image. La Golf est représentée visuellement comme un tout, à l'intérieur et à l'extérieur. Si une fonction telle que l'affichage tête haute doit être configurée à l'intérieur, le conducteur trouvera le menu correspondant agencé de manière intuitive à l'écran afin de régler l'affichage tête haute. La même remarque s'applique aux systèmes d'aide à la conduite dont la configuration est aussi possible par l'intermédiaire d'une représentation graphique intuitive.

« App-Connect Wireless ». La dernière version d'« App-Connect » offre également un plus en matière de confort : « App-Connect Wireless ». Grâce à « App-Connect », le conducteur et le passager peuvent accéder directe-



ment à la sélection applications pour smartphones via le système d'infodivertissement. Dans la Golf 7, cela n'était possible qu'en utilisant un câble entre le smartphone et le système d'infodivertissement. Maintenant, cela fonctionne également sans fil (en anglais : wireless) avec l'iPhone et « Apple CarPlay ». Et c'est aussi simple que d'utiliser le Bluetooth : la connexion est automatiquement activée dès que le conducteur monte à bord de la Golf avec son smartphone.



L'univers interconnecté de « Volkswagen We » : services et fonctions mobiles en ligne à bord de la nouvelle Golf.

« We Connect » et « We Connect Plus » de série.

Connecté par défaut. La nouvelle Golf est intégrée au monde de « Volkswagen We », l'écosystème de la marque, qui offre un nombre croissant de services et de fonctions en ligne. La gamme « We Connect » (utilisation illimitée) et « We Connect Plus » (utilisation illimitée en Europe pendant un ou trois ans) peut être utilisée de série sur la nouvelle Golf. Cela fonctionne très simplement : chaque conducteur d'une Volkswagen se connecte une seule fois à bord via le portail « We Connect » ou sur l'application « We Connect » et reçoit son « Volkswagen ID ». Avec cet ID, il se connecte à la nouvelle Golf et peut ensuite accéder aux packs « We Connect » et « We Connect Plus ». En outre, à bord de chaque Golf, le conducteur peut utiliser la personnalisation des fonctions de base (enregistrement des réglages personnels), e-Call (aide automatique ou manuelle en situation d'urgence) et le service d'appel d'urgence (assistance par un centre d'appels multilingue). Les frais de données pour l'utilisation des services et fonctions en ligne seront pris en charge par Volkswagen ; hormis le streaming en ligne, la radio via internet et le point d'accès Wi-Fi.

« We Connect ». « We Connect » comprend les fonctions suivantes :

- « Clé mobile » (selon l'équipement/déverrouillage, verrouillage et démarrage de la Golf à l'aide d'un smartphone compatible)
- Appel de dépannage
- Statut du véhicule
- Portes et éclairage
- Signalement automatique d'accident
- Rapport de l'état du véhicule
- Données de conduite



Media Information

- Position de stationnement
- Planification des échéances de service

« **We Connect Plus** ». « We Connect Plus » contient les fonctions suivantes en plus de celles de « We Connect » (en fonction de l'équipement) :

- Alerte de périmètre
- Informations sur la vitesse
- Klaxonnement et clignotement
- Alarme antivol en ligne
- Chauffage stationnaire en ligne
- Ventilation stationnaire à distance
- Verrouillage & Déverrouillage
- Heures de départ (pour les versions hybrides rechargeables)
- Climatisation (pour les versions hybrides rechargeables)
- Recharge (pour les versions hybrides rechargeables)
- Info trafic en ligne et informations sur les dangers
- Calcul de l'itinéraire en ligne
- Stations-service et stations de recharge
- Mise à jour des cartes en ligne
- Places de parking
- Recherche de Points d'intérêt en ligne
- Commande vocale en ligne
- « We Deliver » (fait de la Golf le destinataire des livraisons et services)
- Radio via internet
- Streaming en ligne (Tidal et Apple Music)
- Point d'accès Wi-Fi

« **In-CarShop** ». Le système d'infodivertissement permet de réserver des forfaits de données pour l'utilisation des services de streaming ou le point d'accès Wi-Fi, et de les prolonger. Il est également possible d'installer des extensions telles que « We Park » (parking avec paiement dématérialisé



Media Information

dans 134 villes allemandes), « We Experience » (conseils optionnels sur les offres personnalisées de restaurants, magasins ou stations-service le long du parcours) ou l'application Internet « Alexa » sans frais supplémentaires. Le service « We Connect Plus » peut également être facilement prolongé sur la boutique « In-Car Shop ». En outre, d'autres fonctions complémentaires peuvent être ajoutées ultérieurement via l'« In-Car-Shop » (semblable à une boutique d'applications pour smartphones).

« We Connect Fleet ». Le service optionnel « We Connect Fleet » (un système numérique de gestion de parc automobile) a été conçu pour les entreprises. Ce service offre les fonctions suivantes :

- Carnet de route numérique
- Carnet de ravitaillement numérique
- Efficacité de conduite
- Localisation du véhicule et tracé de l'itinéraire
- Analyse de la consommation
- Gestion de la maintenance

« Clé mobile ». À l'avenir, le smartphone va devenir une clé du véhicule. Et c'est « We Connect » qui servira là encore d'interface. Les smartphones compatibles de Samsung sont configurés par l'intermédiaire de l'application « We Connect », et autorisés via le système d'infodivertissement et une seule fois via le code d'identification de l'utilisateur principal. Aucune connexion de téléphonie mobile n'est nécessaire pour utiliser le smartphone comme clé mobile. Pour ouvrir la Golf, il suffit de placer le smartphone à proximité de la poignée de porte, à la manière du système de fermeture et de démarrage sans clé « Keyless Access ». Pour démarrer le moteur, il suffit de poser le smartphone sur la console centrale (rangement avec interface pour téléphone mobile). Il sera en outre possible d'envoyer la « clé mobile » à des amis ou à des membres de la famille pour que ces derniers puissent également utiliser leur smartphone comme une clé du véhicule.



Les nouveaux systèmes de propulsions : propulsions hybrides avec technologie 48 V ou système re-chargeable

Efficacité électrique. La nouvelle Golf sera proposée avec les moteurs suivants : essence, diesel, gaz naturel (CNG), semi-hybride et hybride rechargeable. Tous les moteurs essence et diesel sont des moteurs avec turbo-compression et injection directe. Après la commercialisation de tous les moteurs, ses niveaux de puissance seront compris entre 66 kW/90 ch et plus de 221 kW/300 ch. Pour la première fois, huit types de propulsions sont mis à disposition pour la Golf. En outre, une nouvelle boîte mécanique efficace à 6 rapports a été développée pour les modèles à traction avant, permettant de réduire davantage les émissions de CO₂. Tous les moteurs de la Golf satisfont aux exigences de la norme antipollution Euro 6d.

Cinq moteurs pour le lancement de la prévente. À partir du mois de décembre, la nouvelle Golf sera d'abord configurable en Allemagne avec cinq versions de propulsion : deux moteurs à essence (TSI de 96 kW/130 ch et 110 kW/150 ch), une nouvelle propulsion hybride légère (eTSI de 110 kW/150 ch) et deux moteurs diesel (TDI de 85 kW/115 ch et 110 kW/150 ch).

Essence (TSI). Les moteurs TSI, munis d'un filtre à particules essence, de la nouvelle Golf développent une puissance de 66 kW/90 ch, de 81 kW/110 ch, de 96 kW/130 ch et de 110 kW/150 ch. Les versions de 90 ch et 110 ch sont des moteurs 3 cylindres 1,0 litre, disponibles pour la première fois sur la Golf. Les moteurs TSI de 130 ch et 150 ch sont des moteurs 1,5 litre ; leur particularité est une coupure temporaire d'alimentation des cylindres (ACT). Tous les moteurs jusqu'à 130 ch combinent l'efficacité du « procédé de combustion Miller TSI » à un turbocompresseur à géométrie de turbine variable (VTG). Les moteurs TSI sont équipés de série d'une boîte de vitesses manuelle ; à partir de 110 ch, ils pourront également être configurés



comme propulsions semi-hybrides (eTSI) avec technologie 48 V et boîte à double embrayage (DSG). Comme toujours, trois moteurs TSI 2,0 litres suivront séparément pour la Golf GTI, la Golf GTI TCR et la Golf R, deux modèles hybrides rechargeables, de même qu'un moteur 1,5 litre TGI pour les modèles fonctionnant au gaz naturel (GNC) et à l'essence.

Semi-hybride (eTSI). Les trois propulsions eTSI (semi-hybrides) de la Golf font leur début en exclusivité mondiale. Il s'agit de moteurs à essence qui sont associés à un système 48 V et à une boîte DSG à double embrayage à 7 rapports. Un alterno-démarrreur à courroie de 48 V, une batterie au lithium-ion de 48 V et la dernière génération de moteurs TSI, d'une efficacité révolutionnaire, améliorent l'ensemble des performances et réduisent considérablement la consommation de carburant. Les propulsions semi-hybrides offrent des puissances de 81 kW/110 ch, 96 kW/130 ch et 110 kW/150 ch. Tous les moteurs eTSI disposent d'une fonction performante de récupération d'énergie. Le système 48 V permet également de « basculer en mode roue libre » lorsque le moteur à combustion interne est complètement éteint, afin d'économiser encore plus de carburant. Le redémarrage du moteur est nettement plus confortable grâce à la technologie 48 V. De plus, les eTSI offrent des performances de démarrage exceptionnellement bonnes grâce au surcouple électrique temporaire.

- **Propulsion semi-hybride 48 V en détail :** la technologie 48 V est utilisée en complément de la technologie 12 V dans la voiture. Elle permet la transmission de puissances électriques plus élevées grâce à des sections de câble relativement petites et donc un faible poids du faisceau de câbles. Cela conduit à la récupération d'une quantité d'énergie beaucoup plus importante lors du freinage. L'énergie stockée dans la batterie lithium-ion 48 V alimente le réseau de bord 12 V et entraîne l'alterno-démarrreur à courroie 48 V. Cet alterno-démarrreur à courroie joue le rôle de l'alternateur et du démarreur, mais il fonctionne aussi comme un petit moteur électrique léger qui augmente le couple moteur sans délai au démar-



rage. La puissance de l'alternateur est transmise par l'entraînement par courroie. De plus, il démarre en douceur le moteur à combustion, qui est arrêté le plus souvent possible pendant la conduite.

Hybride rechargeable. La gamme hybride rechargeable comprendra une version optimisée en matière d'autonomie avec une puissance de 150 kW/204 ch et une version GTE performante de 180 kW/245 ch (puissance système dans chaque cas). Le moteur hybride rechargeable se compose entre autres d'un moteur TSI de 1,4 litre, du moteur électrique, d'une boîte DSG à double embrayage à 6 vitesses, ainsi que d'une batterie au lithium-ion. Le nouvel accumulateur possède une capacité énergétique de 50 % supérieure (13 kWh) et par conséquent une meilleure autonomie électrique ; il est ainsi possible de parcourir presque toutes les distances quotidiennes en ville sans émissions.

Diesel (TDI). Volkswagen a revu les deux moteurs turbo diesel à injection directe de la Golf 8. Les moteurs 2,0 litres TDI présentent une puissance respective de 85 kW/115 ch et 110 kW/150 ch. Les deux moteurs TDI seront disponibles munis d'une boîte de vitesses mécanique ou d'une DSG. Le rendement des moteurs a été considérablement optimisé et les émissions de CO₂ ont ainsi été réduites ; tandis que la réactivité du moteur a été améliorée. Grâce au nouveau système de réduction catalytique sélective Twindosing avec double injection d'AdBlue®, les émissions d'oxydes d'azote ont également été réduites jusqu'à 80 % par rapport au prédécesseur. Dans la dernière version de ce système de réduction catalytique sélective, l'AdBlue est injecté volontairement avant les deux catalyseurs de réduction catalytique sélective situés l'un derrière l'autre. Les nouveaux moteurs TDI comptent ainsi parmi les moteurs à combustion interne les plus propres au monde. Les deux TDI pourront être commandés dès le lancement sur le marché. Comme pour la GTI pour les moteurs à essence, le moteur haute performance TDI de la nouvelle Golf GTD sera également disponible dans le courant de l'année prochaine.



Détails des versions de propulsion proposées au moment du lancement sur le marché.

1.5 TSI de 96 kW à boîte de vitesses mécanique. Le TSI de 130 chevaux entre 5000 et 6000 tr/min de la Golf est un moteur à essence high-tech. Deux des quatre cylindres sont désactivés aussi souvent que possible et de manière imperceptible grâce à la gestion active des cylindres, ce qui réduit la consommation et les émissions. Un turbocompresseur à géométrie de turbine variable (VTG) veille en parallèle à une dynamique extrêmement efficace sur chaque plage de régime. Le couple maximal de 200 Nm est disponible entre 1400 et 4000 tr/min. La Golf 1.5 TSI à boîte de vitesses mécanique à 6 vitesses (MQ200) fonctionne jusqu'à 214 km/h et permet à la voiture d'accélérer de 0 à 100 km/h en 9,2 secondes.

1.5 TSI de 110 kW à boîte de vitesses mécanique. Le moteur TSI de 150 chevaux de la nouvelle Golf est lui aussi équipé de la désactivation des cylindres ACT et d'une boîte mécanique à 6 vitesses (MQ200). Ce moteur à essence développe également sa puissance maximale entre 5000 et 6000 tr/min. Le couple maximal de 250 Nm est atteint sur une plage de régime allant de 1500 à 3500 tr/min. La Golf peut atteindre une vitesse de 224 km/h avec cette motorisation. Elle accomplit le sprint de 0 à 100 km/h en 8,5 secondes.

1.5 eTSI de 110 kW à DSG. Le moteur 1.5 eTSI de 150 ch est associé de série à une boîte DSG à double embrayage à 7 rapports. Il partage les valeurs de puissance (110 kW entre 5000 et 6000 tr/min) avec le TSI de même puissance sans technologie 38 V et DSG. Le couple maximal lui aussi identique de 250 Nm est disponible entre 1500 et 3500 tr/min. La Golf 1.5 eTSI atteint une vitesse de 100 km/h en seulement 8,5 secondes ; sa vitesse maximale est de 224 km/h.

2.0 TDI de 85 kW. Le TDI de 15 ch fait partie des moteurs les plus écologiques de sa catégorie dans le monde grâce au Twindosing. Cette durabilité



s'accompagne de performances de conduite souveraines : la Golf 2.0 TDI équipée d'une boîte mécanique à 6 vitesses atteint les 202 km/h à ce niveau de performances. La Golf 2.0 TDI accomplit le sprint de 0 à 100 km/h en 10,2 secondes. L'important couple maximale du TDI de 300 Nm entre 1750 et 3200 tr/min détermine également le comportement du véhicule aussi confortable que dynamique de cette Golf. La puissance maximale du moteur quatre cylindres est disponible entre 3250 et 4000 tr/min.

2.0 TDI de 110 kW à DSG. Le moteur TDI actuellement le plus puissant de la Golf développe une puissance de 110 kW/150 ch entre 3500 et 4000 tr/min. Ce niveau de performance s'obtient avec une boîte DSG à 7 rapports. Le couple maximal considérable de 360 Nm est disponible entre 1750 et 3000 tr/min. Comme le TDI de 115 ch, la version de 150 ch est également équipée de la double injection d'AdBlue (Twindosing). La Golf 2.0 TDI DSG atteint une vitesse de pointe de 223 km/h et accélère de 0 à 100 km/h en 8,8 secondes.



Les nouveaux systèmes d'aide à la conduite et d'éclairage : Car2X, « Travel Assist » et « IQ.LIGHT » comme nouveautés de la Golf

Car2X assure une meilleure sécurité. Grâce à la communication Car2X, la Golf est la première Volkswagen à échanger des informations relatives au trafic avec d'autres véhicules et les infrastructures de transport à une portée atteignant jusqu'à 800 mètres. Cet échange d'informations s'effectue en l'espace de quelques millisecondes. L'utilisation d'une norme Car2X harmonisée au sein de l'Union européenne et commune aux différents fabricants (Wi-Fi p/ITS G5) permet le transfert d'informations entre les véhicules de toutes marques et les infrastructures de tous les pays d'UE. Ce « langage commun » est une condition essentielle à la réduction du nombre d'accidents au niveau international. Grâce à Car2X, le conducteur est informé des zones dangereuses et averti à l'avance.

- **Car2X en détail :** la fonction d'« avertissement de danger » utilise la communication Car2X pour informer le conducteur d'une zone dangereuse et l'avertir en avance. Les scénarios suivants sont reconnus par la communication Car2X : accidents, véhicules en panne, bouchons, travaux, freinage d'urgence et véhicules d'intervention. Exemple de véhicule d'intervention : dans ce cas, l'avertissement permet d'obtenir des informations concrètes et ciblées sur la position et la direction de l'ambulance ou du véhicule de pompiers ou de police en approche et équipé du système Car2X, le conducteur peut ainsi anticiper. En outre, cela permet d'éviter les dangers dus par exemple au franchissement d'un feu rouge lors du trajet du véhicule d'intervention. Par ailleurs, le temps de parcours de ce dernier peut être réduit grâce à la formation anticipée d'une voie d'urgence. Pendant ce temps, les véhicules en panne ou accidentés peuvent signaler la situation potentiellement dange-



reuse de façon anticipée avec un « triangle de sécurité virtuel » (qui s'affiche sur le poste de conduite des autres véhicules). Le « feu stop électronique » est une autre fonction de sécurité : si les véhicules situés devant la Golf freinent très brusquement, le feu stop des véhicules suivants s'allumera automatiquement. Tous les véhicules situés à l'arrière peuvent donc réagir beaucoup plus tôt grâce à Car2X. Une chose est sûre, grâce à l'assistance visuelle et acoustique ciblée du conducteur dans les situations d'urgence via la communication Car2X de la Golf, les accidents peuvent être évités. C'est une étape majeure sur la voie de la conduite sans accident.

Assistant de conduite « Travel Assist ». Le nouvel assistant de conduite « Travel Assist » de la Golf permet une conduite assistée jusqu'à 210 km/h. Pour ce faire, le système utilise notamment le régulateur de distance automatique « ACC » (guidage longitudinal) et l'assistant de maintien de voie « Lane Assist » (guidage transversal). L'assistant de conduite « Travel Assist » est activé via le volant multifonction. Pour des raisons juridiques et de sécurité, le conducteur doit surveiller le système en permanence et avoir au moins une main sur le volant. Grâce au nouveau système de capteurs capacitifs du volant, il suffit que le conducteur touche ce dernier. S'il lâche le volant pendant plus de 15 secondes, il se voit rappeler son obligation de contrôle par une série de signaux d'avertissement (optique, acoustique, à-coup de freinage). À ce stade, le conducteur doit réagir et saisir le volant, sinon le système « Emergency Assist » (assistant d'urgence) est activé et immobilise la Golf.

« Régulateur de distance avec détecteur de vitesse anticipatif ». Le régulateur de distance automatique de nouvelle génération fonctionne de manière anticipative dans la Golf. Le système calcule la position de la Golf à partir des données GPS et d'itinéraires du système de navigation et réduit ainsi la vitesse par anticipation à l'approche des virages, ronds-points, croisements, limitations de vitesse et entrées d'agglomération. En parallèle, le régulateur de distance fait appel au système de détection de la signalisa-



tion routière via la caméra frontale et régule la vitesse dès qu'une limitation est détectée. Dans sa version la plus aboutie, le régulateur de distance comprend en outre un assistant de bouchon.

« **Front Assist** ». Le système de surveillance périmétrique « Front Assist » offre de nouvelles fonctionnalités. Ce système de surveillance périmétrique, qui fonctionne avec un capteur radar et la caméra frontale, avertit et freine en cas d'urgence lorsque la distance par rapport au véhicule qui précède est trop faible : à l'aide de la fonction de freinage d'urgence en ville et de la détection des piétons, même à très basse vitesse en ville. Cette gamme est en train d'être élargie pour inclure la détection des cyclistes, l'assistant d'évitement et, pour la première fois chez Volkswagen, un assistant de braquage.

Assistant de braquage. Pendant les manœuvres de braquage à gauche, la Golf est automatiquement freinée jusqu'à l'arrêt par l'assistant de braquage (avec avertissements sonore et visuel simultanés) si un véhicule approche de la route à traverser. Selon la vitesse des deux véhicules, l'assistant de braquage peut empêcher l'accident ou en atténuer les conséquences dans les limites du système.

« **Projecteurs IQ.LIGHT matriciels à LED** ». Volkswagen proposera la nouvelle Golf avec trois versions différentes de projecteurs à LED. Dans la version haut de gamme, les projecteurs IQ.LIGHT matriciels à LED sont utilisés pour la première fois dans la catégorie compacte. Une version similaire du système avait été introduite pour la première fois dans l'actuel Touareg, puis ensuite dans la nouvelle Passat. Le conducteur active les projecteurs grâce au système « Dynamic Light Assist ». En fonction du modèle de Golf, jusqu'à dix fonctions d'éclairage différentes, partiellement interactives, sont activées et projetées sur la route au moyen de 22 LED par module matriciel de projecteur. Par ailleurs, les « projecteurs IQ.LIGHT matriciels à LED » de la Golf incluent pour la première fois des clignotants à balayage. Les clignotants à balayage ont un impact positif sur la sécurité active grâce



à leur visuel marquant. Aperçu des fonctions lumineuses des « projecteurs IQ.LIGHT matriciels à LED » :

- Feux pour route secondaire (activés par la vitesse)
- Feux de route (activés par la vitesse)
- Feux de braquage (activés par la rotation du volant ou l'indicateur de direction, même en marche arrière)
- Éclairage tous temps (activé par le conducteur)
- Feux d'autoroute (activés par la vitesse et les données GPS)
- Feux de virage dynamiques en feux de ville, feux pour route secondaire, feux d'autoroute, feux de route et feux permanents (activés par la rotation du volant)
- Déviation du faisceau (activée par la détection d'éblouissement de la caméra avant)
- Feux de ville (activés par la vitesse et les données GPS)
- Feux permanents (activés par la détection d'objets de la caméra avant)
- Mode voyage (circulation sur la voie de gauche, activé par le conducteur dans le menu du véhicule)

Technologie LED comme équipement de série

Projecteurs et blocs de feux arrière à LED. Les LED sont la source de lumière privilégiée même pour le modèle de base de la nouvelle Golf. Les projecteurs de série permettent de réaliser, à l'aide de LED en blanc neutre, les fonctions feux de croisement, feux de route, feux de position et feux de jour. Les blocs de feux arrière sont également équipés exclusivement de la technologie LED. Grâce au design et aux contours des LED se dégage ainsi une signature lumineuse nocturne en trois dimensions reconnaissable entre mille. Le feu stop de la version haut de gamme du feu rouge arrière en option est également doté d'une commutation visuellement efficace



des surfaces à LED (« effet clic-clac »). Cette version possède également les clignotants à balayage.

Éclairage d'ambiance extérieur. En fonction de l'équipement, la nouvelle Golf est munie pour la première fois d'un éclairage d'ambiance extérieur. Une fonction animée « Leaving Home » et « Coming Home » est disponible au besoin. L'éclairage d'ambiance extérieur est assuré par les projecteurs, les blocs de feux arrière, l'éclairage dans les poignées des portes et les lampes de projection situées dans les rétroviseurs extérieurs. « Coming Home » s'obtient en désactivant l'allumage, « Leaving Home » en déverrouillant la Golf. La fonction s'active lorsque la clé du véhicule s'en approche.



Les trains roulants perfectionnés : Nouveau gestionnaire du comportement dynamique du véhicule, DCC perfectionné et raffinements en détail.

Amélioration du confort et du dynamisme. Volkswagen a poursuivi le développement du train roulant de la Golf et l'a perfectionné. Le confort de conduite a en particulier pu être amélioré une nouvelle fois. Un nouveau système de réglage dynamique des trains roulants a en outre été développé pour la huitième Golf : le gestionnaire du comportement dynamique du véhicule comprenant une nouvelle étape de l'évolution de la régulation adaptative des trains roulants DCC. L'ouverture de boîte entre un confort maximal et une dynamique maximale a ainsi été considérablement augmentée et les propriétés de comportement dynamique de la nouvelle Golf ont été significativement affutées.

Le gestionnaire du comportement dynamique du véhicule :

Centralisé et d'ordre supérieur. Sur la huitième Golf, Volkswagen a établi une commande et une configuration centrales et d'ordre supérieur capable d'influencer le comportement du véhicule : le gestionnaire du comportement dynamique du véhicule permet de commander tant les fonctions XDS que les parties de la dynamique transversale des amortisseurs réglés (DCC en option). Le comportement de direction propre de la Golf est significativement influencé par de légers freinages roue par roue ou par une modification consciente des raideurs des amortisseurs d'une roue à l'autre. Le comportement du véhicule qui est déjà neutre et stable dans la configuration de base s'en trouve ainsi davantage optimisé.

Coordination parfaite. Le gestionnaire du comportement dynamique du véhicule permet de sélectionner le bon système de régulation au bon moment. Les superpositions ou les neutralisations indésirables d'effets du



XDS et du DCC sont ainsi évitées. Les systèmes fonctionnent parfaitement l'un avec l'autre et marquent de manière déterminante le caractère dynamique de la Golf. Le comportement de conduite et de direction est rendu considérablement plus précis par l'utilisation du DCC amélioré et de la fonction XDS alors que les interventions de réglages sont encore plus fines qu'auparavant. Les mouvements dynamiques de roulis du véhicule sont en outre réduits et mieux amortis. La nouvelle Golf répond ainsi bien plus rapidement aux commandes de direction du conducteur et se conduit de manière encore plus intuitive jusqu'à ses limites.

La régulation adaptative des trains roulants DCC :

Ouverture de boîte plus large. La régulation adaptative des trains roulants DCC réagit en permanence à la chaussée et à la situation de conduite, en tenant compte, par exemple, des interventions de direction, de freinage et d'accélération. Le mode de profil de conduite choisi permet au conducteur d'adapter la réduction des mouvements de la carrosserie en fonction de ses préférences. L'amortissement nécessaire pour chaque roue est calculé en quelques fractions de seconde et ajusté sur les quatre amortisseurs. Associée au gestionnaire du comportement dynamique du véhicule, la régulation adaptative des trains roulants offre ainsi un excellent confort de conduite et un comportement dynamique optimal. La nouvelle Golf permet des réglages avancés grâce au mode INDIVIDUAL en plus des précédents modes permanents COMFORT, ECO et SPORT. Un curseur numérique permet au conducteur de régler finement et de sauvegarder son mode de conduite personnel en fonction de ses goûts. Par l'intermédiaire du DCC et du XDS, le curseur numérique influence continuellement la dynamique transversale de la Golf. Il est désormais également possible de sélectionner des niveaux intermédiaires entre les modes connus avec ce curseur. En outre, il existe désormais à bord de la Golf des plages de réglage étendues en dehors des limites connues jusqu'à présent : au-delà du mode CON-



FORT, la carrosserie est isolée au maximum de la route et le confort de conduite est encore amélioré. Au-delà du mode SPORT, une zone de réglage a été ajoutée avec un amortissement maximal pour un mouvement minimal de la carrosserie et des réactions extrêmement rapides du véhicule. Cela permet d'ajuster le comportement en virage et la réactivité aux interventions de direction de la Volkswagen, pour un résultat centré sur le confort et le calme ou le sport et l'agilité.

L'agencement des trains roulants :

Deux essieux arrière différents. Un essieu McPherson est employé à l'avant et un essieu semi-rigide (à moins de 110 kW et pour une traction avant) ou un essieu multibras équipe l'arrière (à partir de 110 kW ou avec une transmission intégrale) en fonction de la propulsion.

Essieu avant McPherson. À l'avant de la Golf, un essieu avant McPherson (voie de 1549 mm) à suspension inférieure triangulée ainsi qu'un rayon de déport stabilisant la voie assure des propriétés optimales de maniabilité et de direction, le comportement vibratoire étant très équilibré. Un berceau est installé au milieu de l'essieu avant. Ce cadre dimensionné pour une rigidité transversale maximale reprend les composants de l'essieu avant, mais aussi la direction et certaines parties des supports de l'ensemble moteur-boîte. Associé à la régulation adaptative des trains roulants DCC, le berceau, allégé d'environ 3 kg, a été construit en aluminium extrêmement rigide pour une dynamique de conduite encore plus performante. La barre stabilisatrice dont le poids a été optimisé réduit efficacement le roulis de la Golf. Les silentblochs sont vulcanisés directement sur la barre stabilisatrice. Cette approche délivre des propriétés acoustiques optimales et les meilleures réactions en termes de dynamique de conduite. Les patins métal-caoutchouc du bras transversal ont été optimisés pour un confort encore meilleur et pour une précision de direction encore accrue.



Essieu arrière semi-rigide. Toutes les Golf en deçà de 110 kW et munies d'une traction avant sont livrées avec un essieu arrière semi-rigide. L'essieu modulaire allégé (voie de 1519 mm) comprend un profilé transversal ouvert vers le bas sur lequel est soudé un insert en tôle au niveau de ses extrémités extérieures. Différentes rigidités torsionnelles s'obtiennent par une variation de la longueur des inserts en tôle. Il en résulte un important avantage en termes de poids par rapport à une barre stabilisatrice tubulaire soudée. L'agencement d'un profilé transversal ouvert vers le bas optimise en outre le comportement en roulis et la rigidité transversale. L'essieu modulaire allégé correspond de manière optimale aux petits moteurs. Associé à un essieu avant McPherson, il assure par ailleurs un confort et une maniabilité exceptionnels. Les trains roulants sport en option sont assortis d'un essieu caractérisé par une rigidité torsionnelle accrue. Les paliers de guidage de l'essieu ont été conçus pour améliorer le confort de conduite et les propriétés acoustiques de l'essieu.

Essieu arrière multibras. À partir d'une puissance du moteur de 110 kW, Volkswagen couple l'essieu avant McPherson à un essieu arrière multibras. Cet essieu est utilisé sur toutes les Golf à quatre roues motrices (4MOTION). Volkswagen a porté une attention particulière à la cinématique, à l'acoustique, au poids et à la modularité. Le concept de base d'une séparation résolue de la rigidité longitudinale de la rigidité transversale a été conservé. La faible rigidité longitudinale de l'essieu est générée par le palier souple de guidage d'essieu du bras longitudinal afin d'améliorer davantage le confort de conduite. Les propriétés cinématiques et élastocinématiques de l'essieu ont été redimensionnées par rapport à l'essieu précédent : des paliers de bras transversal modifiés ainsi que des porte-fusées remaniés améliorent significativement la précision de direction et la stabilité de conduite. Les valeurs de voie et de carrossage sont réglées individuellement en fonction des exigences pour chaque type de véhicule à l'aide de vis excentriques sur le bras de suspension. La liaison de la barre stabilisatrice et de l'amortisseur d'essieu sur le bras de suspension consti-



tue une caractéristique de construction remarquable qui permet de réduire les efforts s'exerçant sur l'essieu.

Deux directions

Sensiblement plus directes. Deux directions différentes sont disponibles sur la nouvelle Golf. Un mécanisme de direction à démultiplication linéaire équipe la version de base. La démultiplication de cette direction est maintenant sensiblement plus directe ($i = 14,6$ au lieu de $15,0$) pour que l'angle de braquage soit plus faible et pour que les réactions du véhicule soient plus spontanées que sur son prédécesseur. Une direction progressive assortie d'une démultiplication à nouveau plus directe au centre ($i = 14,1$) et de seulement deux rotations de volant de butée à butée est disponible en option. De nouveaux algorithmes qui améliorent notamment davantage la réactivité dynamique de la direction ont été intégrés au logiciel des deux systèmes. La direction marque ainsi de manière déterminante le caractère dynamique de la nouvelle Golf : agile, précise, stable et dirigeable de manière bien dosée jusque dans le haut de la plage de vitesse.

Les roues et les pneus :

Moins de résistance au roulement. La nouvelle Golf est livrée munies de roues dont le diamètre va de 15 à 18 pouces en fonction de l'équipement et de l'option choisie. Tous les pneus de la Golf ont été développés pour délivrer un excellent confort de conduite et des propriétés dynamiques optimales en réduisant particulièrement la résistance au roulement et en lui conférant un comportement acoustique équilibré. Pendant le développement des roues et des pneus, Volkswagen a tenu à ce que la précision de direction soit élevée, à ce que les réactions du véhicule soient directes et à ce que la stabilité de conduite soit généreuse. C'est pourquoi l'ouverture de la mâchoire (dimension intérieure de la largeur de la jante) a été augmentée d'un demi-pouce sur les roues de 16 et de 17 pouces. Les roues plus



larges assurent une réactivité plus rapide et significativement plus linéaire des pneus aux mouvements de direction, si bien qu'elles perfectionnent le caractère dynamique de la nouvelle Golf.



L'historique de la Golf :

Sept générations et plus de 35 millions d'exemplaires

Golf I : de 1974 à 1983

La première impulsion. La première Golf produite en série sortit des lignes de production en mars 1974 à Wolfsburg et fut disponible chez les concessionnaires Volkswagen dès le mois de mai de la même année. Alors que la Coccinelle, avec son moteur et sa propulsion arrière dominaient le marché, une nouvelle ère commença enfin : celle du moteur transversal avant et de la traction avant. Ce mouvement débuta peu avant le lancement du Scirocco et de la Passat présentée en 1973. Avec la Golf, la classe présentant les meilleures ventes était désormais également convertie aux nouvelles technologies. En tant que digne successeur de la légendaire Coccinelle vendue à plus de 21,5 millions d'exemplaires, la Golf I conçue par Giorgetto Giugiaro et Volkswagen devait répondre à des attentes incommensurables afin de poursuivre l'histoire à succès de la voiture la plus vendue jusqu'alors. Cependant, son concept d'entraînement moderne et sûr, sa grande polyvalence grâce au capot arrière et au dossier de banquette arrière rabattable, et son design ont convaincu tant de conducteurs que la millionième Golf fut vendue dès le mois d'octobre 1976. Au total, 6,99 millions d'exemplaires de la première Golf furent vendus sur tous les continents de notre Terre (y compris tous ses dérivés ainsi que la Jetta, une voiture très similaire datant de la même époque).

Golf II : de 1983 à 1991

La première évolution. C'est avec la Golf II que la génération du baby-boom (qui a aujourd'hui la cinquantaine) apprit à conduire : son prédécesseur était déjà la voiture favorite de tous les moniteurs de conduite et apprentis conducteurs, mais la nouvelle Golf s'ancre de façon définitive et indélébile dans l'esprit de cette génération, qui en porta d'ailleurs le nom



par la suite. C'est également cette Golf qui commença à démocratiser le progrès : avec des technologies telles que le catalyseur, le dispositif anti-blocage ou la première transmission intégrale de la ligne de produits. En juin 1988, la Golf avait déjà dépassé le mur du son magique de la production, soit 10 millions de véhicules. À l'été 1991, après 6,3 millions d'exemplaires vendus, la deuxième génération de la Golf tira sa révérence.

Golf III : de 1991 à 1997

La victoire de la sécurité. Avec la troisième génération de la Golf, Volkswagen introduisit une nouvelle ère de la sécurité en août 1991. Tout d'abord, la Golf III était le premier véhicule de la ligne de produits proposée avec des sacs gonflables frontaux à partir de 1992. Par ailleurs, les importants progrès réalisés dans le domaine de la construction de carrosserie ont permis l'amélioration significative des fonctions en cas de collision. Si l'on regarde en arrière, il faut reconnaître que Volkswagen a véritablement révolutionné la sécurité passive avec cette Golf. En effet, elle a contribué à améliorer la protection de millions de conducteurs dans le monde. Cependant, de nombreuses autres étapes majeures de la ligne de produits sont liées à la Golf III : le premier moteur six cylindres (VR6), le régulateur de vitesse, le premier catalyseur d'oxydation pour les moteurs diesel, le premier moteur diesel à injection directe et les premiers airbags latéraux. En mai 1994, Volkswagen célébra la production de 15 millions de Golf. En 1997, la production de la troisième génération s'arrêta après 4,83 millions d'exemplaires fabriqués.

Golf IV : de 1997 à 2003

Une icône de style. Selon les experts en design, la Golf IV est aujourd'hui considérée comme une icône de style qui a révolutionné la ligne de produits, notamment parce qu'elle établissait un lien avec la Golf I de 1974 grâce à sa clarté et au design de ses montants C, un design marquant pour



la ligne de produits. Avec la Golf IV, Volkswagen atteignit un tout nouveau standard de qualité pour ce segment. En parallèle, la démocratisation de la sécurité se poursuivit avec le lancement de l'ESP. Un an plus tard, l'ESP devint pour la première fois un équipement standard de série en Allemagne. La Golf GTI 132 kW, un classique aujourd'hui très recherché, vit le jour en 2001 (pour le 25e anniversaire de la GTI), tandis que l'année 2002 fut marquée par la première Golf avec moteur à essence à injection directe (FSI) et le lancement des airbags rideaux en tant qu'équipement de série. C'est également en 2002 que Volkswagen présenta la Golf la plus sportive jusqu'à présent : la R32 pouvant atteindre 250 km/h. En 2003, cette dernière était disponible pour la première fois avec une boîte DSG à double embrayage. La même année, après 4,99 millions d'exemplaires fabriqués, la Golf IV laissa place à la Golf V sur les lignes de production.

Golf V : de 2003 à 2008

La fin des limites de la catégorie. Avec son confort et son dynamisme, la Golf 5 détrôna plus d'un de ses concurrents de la classe moyenne supérieure. Il en était de même pour la qualité. L'augmentation de 35 % de la rigidité torsionnelle enregistrée lors du lancement de la Golf V en 2003 venait souligner la stabilité de la carrosserie soudée au laser. Pour la première fois, la Golf était disponible sur demande avec des airbags latéraux dans le compartiment passagers : soit un total de huit coussins d'air de protection à bord avec les six airbags de série (à l'avant, sur les côtés à l'avant et airbags rideaux). En termes de confort et de dynamisme, la Golf V marquait des points grâce à ses nouveaux essieux arrières à quatre bras, à une nouvelle boîte DSG à double embrayage à 7 rapports, aux projecteurs bi-xénon, au détecteur de pluie et au toit coulissant panoramique, mais également grâce au lancement du premier turbo moteur à essence à injection directe de la Golf GTI et du premier twincharger au monde avec suralimentation par turbo et compresseur. Lors du lancement de la Golf VI



en 2008, la cinquième génération avait été produite à 3,4 millions d'exemplaires, toutes versions comprises.

Golf VI : de 2008 à 2012

La classe compacte haut de gamme. En seulement quatre ans, 2,85 millions de Golf furent produites jusqu'en juillet 2012, sur la base de la sixième génération présentée en 2008. La sécurité fut de nouveau améliorée : la nouvelle carrosserie soudée au laser était tellement stable qu'elle passa le crash-test EuroNCAP avec brio, remportant le score maximal de cinq étoiles. Un nouvel airbag fut ajouté à l'équipement de série : le sac gonflable de genoux. En matière de qualité, l'intérieur de la Golf VI était particulièrement révolutionnaire. De nouvelles aides à la conduite telles que la régulation dynamique des feux de route « Light Assist », l'assistant aux manœuvres de stationnement, l'assistant de démarrage en côte et des technologies telles que la régulation adaptative des trains roulants « DCC » ont permis à la Golf la plus innovante jusqu'alors d'être élue « Voiture mondiale de l'année » en 2009. D'autres fonctions étaient également disponibles, notamment le système start/stop, le mode de récupération, les feux directionnels et les blocs de feux arrière à LED.

Golf VII : de 2012 à 2020

Le renversement de la spirale du poids. Le 4 septembre 2012, Volkswagen célébrait la première mondiale de la septième Golf à Berlin. Dès le lendemain, les préventes du best-seller vendu jusqu'alors à 29,3 millions d'exemplaires commencèrent dans les premiers pays. Le poids de la nouvelle Golf fut réduit de 100 kg, inversant ainsi la fameuse spirale du poids. Selon le moteur, la consommation fut réduite de 23 % au plus par rapport à son prédécesseur. De plus, Volkswagen équipa la Golf d'une multitude d'aides à la conduite, notamment le freinage anticollisions multiples, un système de protection proactive des occupants ainsi que le régulateur de



distance automatique ACC et le système de surveillance périmétrique « Front Assist » avec fonction de freinage d'urgence en ville. Environ 6 millions d'exemplaires de la Golf VII sont sortis de l'usine jusqu'à présent.



Les détails techniques de la nouvelle Golf

	Golf 1.5 TSI	Golf 1.5 TSI	Golf 1.5 eTSI	Golf 2.0 TDI	Golf 2.0 TDI
kW / ch max.	96 / 130	110 / 150	110 / 150	85 / 115	110 / 150
à tr/min	5000 / 6000	5000 / 6000	5000 / 6000	3 250 / 4 000	3 500 / 4 000
Nm max.	200	250	250	300	360
à tr/min	1 400 / 4 000	1 500 / 3 500	1 500 / 3 500	1 750 / 3 200	1 750 / 3 000
Cylindrée	1 498 cm ³	1 498 cm ³	1 498 cm ³	1 968 cm ³	1 968 cm ³
Boîte de vitesses	Boîte mécanique à 6 rapports	Boîte mécanique à 6 rapports	Boîte DSG à 7 rapports	Boîte mécanique à 6 rapports	Boîte DSG à 7 rapports
Vmax	214 km/h	224 km/h	224 km/h	202 km/h	223 km/h
0-100 km/h	9,2 s	8,5 s	8,5 s	10,2 s	8,8 s
Longueur	4 284 mm				
Largeur	1 789 mm				
Hauteur	1 456 mm				
Empattement	2 636 mm				
Face frontale	2,21 m ²				
Coefficient c _x	0,275				
Coffre à bagages	380 - 1237 litres				