



Volkswagen

Nový Golf

Ťažiskové témy

K veci	3
Dizajn – kľúč k dokonalosti	8
História – 38 rokov celosvetového úspechu	12
Odľahčená konštrukcia – lov na každý gram	17
Motory – výrazne znížená spotreba	20
Inovácie – invázia high-tech technológií	22
Informačné a zábavné systémy – sériová dotyková obrazovka	28
Interiér – priestorový koncept a ergonómia	31
Sériová výbava – viac na palube	35

Nový Golf – až o 100 kg ľahší a o 23 percent úspornejší

Siedmy evolučný stupeň Golfu ukazuje jasný pulz dynamiky a precíznosti

Golf ako 3-litrové auto: So spotrebou 3,2 litra a emisiami 85 g/km CO₂ stanovuje nový Golf BlueMotion nové latky

- „Šesť generácií Golfu – 1974 až 2012. To je 38 rokov nepretržitého úspechu, 29,13 milióna predaných exemplárov svetového bestselleru, nesmierne veľký ekonomický faktor, záruka istých pracovných miest a verný obraz technického pokroku,“ hovorí prof. Dr. Martin Winterkorn, predseda predstavenstva spoločnosti Volkswagen AG. Šéf koncernu ďalej hovorí: „Siedmou generáciou Golfu chceme teraz ďalej pokračovať v tejto histórii úspechu. Potenciál tohto vozidla ukazuje fakt, že sme pri ňom dokázali obrátiť špirálu hmotnosti: aj keď je nový Golf bezpečnejší, pohodlnejší a priestornejší ako jeho predchodca, je až o 100 kg ľahší a v prípade nového benzínového motora s výkonom 77kW / 140k, aktívnym riadením valcov ACT a spotrebou 4,8 l/100 km aj úspornejší o 23 percent.“

Dostupný – Golf dokáže všetko lepšie a stojí menej

- **3,8 l/100 km.** Hodnoty na tejto úrovni nie sú pri novom Golfe žiadnou výnimkou, ale pravidlom: základné modely s benzínovými motormi (TSI) majú spotrebu 4,9 l/100 km a naftovými (TDI) 3,8 l/100 km; motory TSI tak pokorili rysku emisií CO₂ vo výške 115 g/km CO₂, TDI hranicu 100 g/km CO₂. Špičkové hodnoty však nakoniec opäť dosahuje Golf BlueMotion: použitím najúčinnějších systémov z technologickej stavebnice značky Volkswagen stanovuje emisiami len 85 g/km CO₂ a priemernou spotrebou 3,2 litra nafty na 100 km nové latky pre konštrukčný rad. Prof. Dr. Winterkorn: „Vo Volkswagene sme si vždy boli vedomí zodpovednosti konštruovať trvalo udržateľné automobily vo veľkých množstvách.

Preto bolo pre nás dôležité skonštruovať najúspornejší Golf všetkých čias, ktorý by však pritom mal zostať dostupný. A to sa nám

podarilo. Siedmy Golf je extrémne úsporný, sériovo vybavený systémom Štart-Stop a režimom rekuperácie a pri základnej cene 13 980,- Eur je takmer rovnako dostupný ako úvodný model predchodcu.“

Európa – až o 119 000 ton CO₂ ročne menej

- **V priemere o 13,9 percent CO₂ menej.** Dr. Ulrich Hackenberg, vedúci vývoja značky Volkswagen, dopĺňa k téme trvalej udržateľnosti nasledujúce: „Odhadujeme, že flotila nových Golfov – s emisiami CO₂ zníženými v celom rade motorov v priemere o 13,9 percent – usporí len v Európe až 119 000 ton CO₂ ročne!“

Progresívny – prvý Volkswagen s multikolíznu brzdou

- **Bezpečnosť a komfort na novej úrovni.** Lov na každý ďalší gram pritom nesmie viesť k tomu, aby sa pokrok dosahoval za cenu krokov späť v iných oblastiach. A aj tu Volkswagen ukazuje, že Golf znamená tiež inváziu pokroku a precíznosti v detailoch: s prírastkom priestoru (dodatkový priestor na nohy v zadnej časti a o 30 litrov väčší batožinový priestor); novými, smer ukazujúcimi, bezpečnostnými systémami ako multikolízna brzda (sériová) a Proaktívny bezpečnostný systém ochrany pasažierov ako aj automatickou kontrolou vzdialenosti ACC so systémom Front Assist a funkciou núdzového brzdzenia v meste; novým progresívnym riadením a novo vyvinutými závesmi kolies; výberom profilu jazdy ako aj sériovou dotykovou obrazovkou vo všetkých modeloch a kompletne nanovo navrhnutým svetom informačných a zábavných systémov s displejom reagujúcim na pohyby rúk vďaka snímaču priblíženia v najvyšších verziách.

Suverén – vylepšenie jedného z najznámejších dizajnov

- **Nezameniteľné poznávacie znaky produktu.** Teraz už sedem generácií Golfu však nepísalo len históriu technického a ekonomického úspechu, ale aj priemyselného dizajnu. Veď usporiadanie exteriéru Golfu patrí dnes k celosvetovo najznámejším produktovým dizajnom. Walter de Silva, šéfdizajnér spoločnosti Volkswagen AG: „Kľúč k úspechu pritom spočíva v kontinuite: medzi automobilmi sveta nie je ani tucet takých, ktorých dizajn by bol rovnako ako pri Golfe celé dekády upresňovaný, vybrusovaný, vylepšovaný, čím sa stal nadčasovým.“ Klaus Bischoff, šéfdizajnér značky Volkswagen: „K nezameniteľným charakteristickým produktovým znakom Golfu patria typické C-stĺpiky, typická dlhá línia strechy a okien ako aj charakteristická predná a zadná časť so svojimi priečnymi prvkami. Tieto detaily robia aj z Golfu jedinečnejší, hodnotnejší kus s dlhšou životnosťou ako u väčšiny ostatných kompakto. Dalo by sa tiež povedať: dizajn Golfu je samostatná kapitola.“
- **Prémiové proporcie.** „Reč tvarov“, ako hovorí Bischoff, „je logická, solídna, orientovaná na produkt, čistá a precízna, a ako jasná príručka k usporiadaniu odráža dizajnovú DNA značky. Preto je základná architektúra nového Golfu nezameniteľná: pôsobí jednoducho, silno, zrozumiteľne, spoľahlivo a bezpečne. Vychádzajúc z čistého elementu tejto jasnej základnej architektúry sú detaily ako úsporne zasadené ryhy skôr jemnými nuansami. Okrem toho je extrémne dôležitý aj fakt, že proporcie Golfu sa pri siedmej generácii výrazne zmenili a vozidlo vďaka tomu pôsobí suverénnejšie ako kedykoľvek predtým!“ Marc Lichte, vedúci dizajnér exteriéru vysvetľuje: „Proporcie sa zmenili tak výrazne preto, lebo sme chceli využiť výhody modulárnej konštrukcie karosérie. Predné kolesá sa tak presunuli o 43 milimetrov ďalej dopredu. Predný presah je preto kratší a kapota motora sa súčasne zdá byť dlhšia.“

Klaus Bischoff to potvrdzuje: „Kabína vozidla sa vizuálne posunula dozadu, čím sa vytvoril takzvaný „efekt Cab-backward“. Nazývame tak proporcie vozidiel vyššej triedy, pri ktorých je kapota motora dl-

há a kabína je posadená ďaleko vzadu. Pri novom Golfe máme preto proporcie, ktoré sú inak bežné len pri vozidlách vyšších tried.“

- **Siluetu s rázne vedenými líniami.** Marc Lichte: „A tieto zmenené proporcie sme chceli pod čiarknuť dizajnovou témou. Pod rukoväťou dverí sme integrovali výrazne viditeľnú a veľmi ostro rezan u charakterovú líniu. Charakterová línia je síce prerušená podbehmi kolies, inak však pokračuje dookola a štylisticky sa nachádza v chrómových lištách mriežky chladiča a svetlometov a vzadu v bielych prie čných lištách zadných svetiel; táto dookola hlboká línia posúva optické ťažisko ďalej nadol a vozidlo v ďaka nej opticky sedí pevnej šie na ceste. Dôležitá je aj nová línia v bo nomo odraze priamo pod oknami. Táto línia za ıina vpredu vo svetlomete, plynie priamo popod postranné zrkadlá umiestnené priamo na línii ďalej až po koniec zadného bo nomo okna a pod čiarkuje prémiové proporcie nového Golfu.“
- **Jeden z najzn amej ıch C- t ıpikov na svete.** Klaus Bischoff dop ıňa: „Obzvlášť charakteristickými znakmi siluety sú dva elementy – typické pre Golf: C- t ıpiky a línia strechy. Pri bo nomo pohľade padnú precízne usporiadané C- t ıpiky ihneď do oka; vyzerajú ako napnutá tetiva luku, opticky dávajú Golfu rýchlosť už v odstavenom stave a vyjadrujú poctu prvému a štvrtému Golfu – dvom dizajnovým ikonám kon truk nnoho radu. Okrem nich boli úplne nanovo navrhnuté aj obrisy strešnej línie. Aj tu – nad bo nomo oknami – ukazuje Golf ďalšiu líniu, ktorá sa ťahá zo stre nnoho spojlera až po A- t ıpiky. S hra za roh zaoblených svetlometov, vonkaj ıch zrkadiel nasadených ako krídla a výrazných C- t ıpikov vytvára veľmi svalnat y, športový a suverénny dojem.“
- **Predná časť je zrejmý Volkswagen a tiež zrejmý Golf.** Dizajnová DNA značky Volkswagen manifestuje „tvár“ so sympatickými črtami; analogicky s prvým Golfom definuje horizontálne vyvážené elementy, ktoré dosahujú stanovenú  ırku. Výsledkom – obzvlášť v prípade nového Golfu s mierne nahor vyťahnut ymi svetlometmi – je predná časť, ktorá sa d a v každom spätnom zrkadle jasne identifi-

kovať ako Volkswagen. Oproti predchodcovi ukazuje nový Golf kompletne nanovo navrhnutú moduláciu v rovinách. Zatiaľ čo pri šiestom Golfe boli blatníky vyššie ako kapota motora, teraz je to naopak.

- **Vzhľad a detaily zadnej časti bodujú.** Všetko nové a predsa dôverne známe – to platí aj pre zadnú časť. Typickými prvkami sú čistá geometria zadných svetidiel, zadné okno siahajúce až po C-stĺpiky a veľká homogénna plocha okolo emblému značky. Na ceste k dokonalosti v detailoch by však toto všetko – typické pre Volkswagen – ešte stále nebolo dosť, keby neboli k dispozícii aj rukoľapné výhody. Pri novom Golfe je to napríklad skutočnosť, že aj pri všetkej optickej suverenite sa nakladaciu hranu podarilo znížiť na 665 mm. To je najlepšia hodnota v celom segmente a ďalší príklad dokonalosti v detailoch – poznámka na okraji, ktorá nadobúda na význame pri prvej kúpe nového Golfu.

Exteriér Golfu patrí k najznámejším dizajnom produktu na svete

Siedmy evolučný stupienok Golfu ukazuje jasný nárast dynamiky a precíznosti

Golf vyložene odráža princípy dizajrovej DNA značky Volkswagen

Medzi automobilmi nie je ani tucet takých, ktorých dizajn by bol podobne ako pri Golfe neustále upresňovaný, vybrusovaný, vylepšovaný, čím sa stal nadčasovým. Dizajnéri značky Volkswagen pritom stále viac vybrusovali charakteristické produktové znaky Golfu; patria k nim typické C-stĺpiky, dlhá línia strechy alebo charakteristická predná a zadná časť. Tieto detaily robia aj z Golfu jedinečnejší, hodnotnejší kus s dlhšou životnosťou ako u ktoréhokoľvek iného kompaktu.

Dizajn nového Golfu

Tímy pod réžiou šéfdizajnéra Waltera de Silvu (koncern) a Klauza Bischoffa (značka) stavili pri vývoji nového Golfu na jednej strane na veľmi veľkú tvorivú slobodu, ktorá dáva priestor novým myšlienkam pre nový dizajn, na druhej strane však rovnako aj na zákonitosti dizajrovej DNA značky Volkswagen. Pohľad na túto DNA odhaľuje kľúč k dizajnu nového Golfu!

Vývoj DNA

Dizajnéri značky Volkswagen v nedávnej minulosti vykryštalizovali výber kmeňových elementov z histórie značky, ktoré sa označujú ako „historická DNA“. Všetky súčasné dizajny značky Volkswagen korešpondujú s touto DNA; autá preto pôsobia moderným, progresívnym dojmom, ktorý však – a to je rozhodujúce – zostáva dôveryhodným. K tejto DNA patria prvky ako menšie rozmery priečného rozpätia mriežky chladiča a rysov bočných okien ako aj strešná línia prvého Golfu alebo tak typické C-stĺpiky a podbehy kolies štvrtého Golfu. Táto DNA charakterizuje jedinečnú, nezameniteľnú reč produktu a tvarov.

Reč produktu zanecháva v očiach hodnotiaceho na jednej strane pocit dobre známeho, na druhej strane však nového; sú to vizuálne znaky ako funkcionalita, robustnosť, poctivosť a spoľahlivosť. Tieto znaky sú vytvárané celé epochy zdokonaľovanou rečou tvarov; až dosiahla dnešný typický úspešný produktový dizajn značky Volkswagen.

Prémiové proporcie

„Reč tvarov“, ako hovorí Bischoff, „je logická, solídna, orientovaná na produkt, čistá a precízna, a ako jasná príručka k usporiadaniu odráža dizajnovú DNA značky. Preto je základná architektúra nového Golfu nezameniteľná: pôsobí jednoducho, silno, zrozumiteľne, spoľahlivo a bezpečne. Vychádzajúc z čistého elementu tejto jasnej základnej architektúry sú detaily ako úsporne zasadené ryhy skôr jemnými nuanсами. Okrem toho je extrémne dôležitý aj fakt, že proporcie Golfu sa pri siedmej generácii drasticky zmenili a vozidlo vďaka tomu pôsobí suverénnejšie ako kedykoľvek predtým!“ Marc Lichte, vedúci dizajnér exteriéru vysvetľuje: „Proporcie sa zmenili tak výrazne preto, lebo sme chceli využiť výhody modulárnej konštrukcie karosérie. Predné kolesá sa tak presunuli o 43 milimetrov ďalej dopredu. Predný presah je preto kratší a kapota motora sa súčasne zdá byť dlhšia.“ Klaus Bischoff to potvrdzuje: „Kabína vozidla sa vizuálne posunula dozadu, čím sa vytvoril takzvaný „efekt Cab-backward“. Nazývame tak proporcie vozidiel vyššej triedy, pri ktorých je kapota motora dlhá a kabína je posadená ďaleko vzadu. Pri novom Golfe máme preto proporcie, ktoré sú inak bežné len pri vozidlách vyšších tried.“

Silueta s rúzne vedenými líniami

Marc Lichte: „A tieto zmenené proporcie sme chceli podčiarknuť dizajnovou témou. Pod rukoväť dverí sme integrovali výrazne viditeľnú a veľmi ostro rezanú charakterovú líniu. Charakterová línia je síce prerušená podbehmi kolies, inak však pokračuje dookola a štylisticky sa nachádza v chrómových lištách mriežky chladiča a svetlometov a vzadu v bielych priečných lištách zadných svetidiel; táto dookola hlboká línia posúva optické ťažisko ďalej nadol a vozidlo vďaka nej sedí pevnejšie na ceste. Nápadná je aj nová línia v bočnom odraze priamo pod oknami.“

Táto línia začína vpredu vo svetlomete, plynie priamo popod postranné zrkadlá umiestnené priamo na línii ďalej až po koniec zadného bočného okna a podčiarkuje prémiové proporcie nového Golfu.“ Obzvlášť výrazné sú podbehy kolies, ktoré spolu so širším rozchodom a dlhším rázvorom kolies a s až 18 palcov veľkými diskami kolies dávajú Golfu dojem sily. „Pre siluetu Golfu,“ vysvetľuje Klaus Bischoff, „sú charakteristické dva ďalšie prvky: C-stĺpiky a línia strechy. C-stĺpiky boli u predchodcu prerušené charakterovou líniou. To však už neplatí pri novom Golfe; C-stĺpiky tak pokračujú v homogénnej rovine zo strechy až po podbeh zadného kolesa. Nad podbehmi kolesa sa však výrazne zväčšila šírka vozidla – nový Golf pri pohľade zozadu respektíve pri šikmom pohľade zozadu tak pôsobí masívnejšie a silnejšie. Pri čelnom pohľade je z boku nápadná presnosť dizajnu C-stĺpikov; vyzerá ako napnutá tetiva luku, opticky dáva Golfu rýchlosť už v odstavenom stave a súčasne predstavuje poctu prvému a štvrtému Golfu – dvom dizajnovým ikonám konštrukčného radu.“ Na pravej strane vozidla je do toho šípového prvku integrované aj viečko palivovej nádrže. Šéfdizajnér Klaus Bischoff ďalej hovorí: „Úplne nanovo boli navrhnuté aj obrysy strešnej línie. Aj tu – nad bočnými oknami – ukazuje Golf ďalšiu líniu, ktorá sa ťahá zo strešného spojlera až po A-stĺpiky. Práve to je charakterový znak, vďaka ktorému Golf aj z boku pôsobí obzvlášť hodnotným dojmom – línia, ktorá zostane pri prvom letmom hodnotení takmer nepovšimnutá, i tak je to ďalší detail na ceste k optickej precíznosti.“

Predná časť

Dizajnová DNA značky Volkswagen manifestuje „tvár“ so sympatickými črtami; analogicky s prvým Golfom definuje horizontálne vyvážené elementy, ktoré dosahujú stanovenú šírku. Výsledkom je predná časť, ktorá sa dá v každom spätnom zrkadle jasne identifikovať ako Volkswagen. Každá trieda značky Volkswagen tu má svoje vlastné charakterové vlastnosti; v triede Golf sem patria napríklad mierne nahor posunuté svetlomety a definovaná maximálna výška mriežky chladiča. Oproti predchodcovi ukazuje nový Golf kompletne nanovo navrhnutú moduláciu v rovinách. Zatiaľ čo pri šiestom Golfe boli blatníky vyššie ako kapota motora – kvázi ako by ich orámovali – teraz je to naopak.

Odrhové hrany na boku tvoria najhlbšie body blatníkov ešte skôr, ako vertikálne prejdú do podbehov kolies. Nahor sú blatníky ohraničené líniou ako rezanou nožom, ktorej výstup sa nachádza v A-stĺpkoch. Všetky línie dohromady vytvárajú kapotu motora v tvare V. Pod kapotou pokračujú nanovo navrhnuté svetlomety a porovnateľne úzky pruh mriežky chladiča. Smerom nadol je mriežka chladiča – vľavo a vpravo od pochrómovaného znaku VW – ohraničená chrómovou vložkou, ktorá v prípade xenónových svetlometov pokračuje aj ďalej do telies svetlometov. Obzvlášť výrazné sú denné LED svetlá v xenónových svetlometoch. Spodný nasávací otvor spolu s plochami pod svetlometmi lakovanými vo farbe vozidla medzitým podčiarkujú silné horizontálne členenie dizajnu prednej časti; vzduchový otvor je vložený do zóny vo farbe vozidla, ktorá prednej časti aj pri všetkej suverenite prepožičiava úsmev typický pre túto značku. Ďalším kľúčovým dizajnovým prvkom je zlom vo vonkajších oblastiach nárazníka, ktorým sa – obzvlášť pri pohľade zhora – menia tvary.

Pohľad zozadu

Typickými prvkami Golfu sú čistá geometria zadných svetiel, zadné okno siahajúce až po C-stĺpiky a veľká homogénna plocha okolo emblému značky. Ikonický: aj bez emblému VW a názvu modelu sa dá siedma generácia bestsellera okamžite identifikovať ako Golf. A predsa je každá línia nová. Platí to pre dozadu zúžené a smerom von rovnobežne s C-stĺpkami ukončené zadné svetlá (so zreteľným svetelným obrysom v tvare L) rovnako ako pre výrazne nižšie siahajúce dvere batožinového priestoru s najnižšie položenou nakladacou hranou v segmente (665 mm). Horizontálna svetelná hrana v dolnej časti dverí batožinového priestoru, ktorej pokračovanie sa ťahá až do nárazníka, a rovnobežná nakladacia hrana pod ňou podčiarkujú výdatnú športovú šírku nového Golfu. Tieto elementy navyše korešpondujú s vedením línií ešte viac zvýrazneného a opticky dozadu „vytiahnutého“ nárazníka. Samotný nárazník je lakovaný až úplne po spodok; len v strede integrovaný difúzor, v ktorom sa nachádza aj koncovka výfuku, si zachoval čiernu farbu.

História – 38 rokov celosvetového úspechu

Z predchodcov nového Golfu sa predalo viac ako 29 miliónov vozidiel

Celosvetový bestseller: Golf je od roku 1974 jedným z najpredávanejších áut na Zemi

Štýlové ikony: Generácie I a IV charakterizujú Golf až dodnes

Spoločnosť Volkswagen nikdy generácie Golfu oficiálne nečíslovala, takže nič také ako Golf I, II, III, IV, V, VI a VII tu nebolo. Vďaka „oficiálnej“ premiére číslovania prostredníctvom tejto tlačovej správy však bude chronologické zoradenie už siedmich generácií Golfu odteraz prehľadnejšie. Faktom je: s 29,13 miliónmi predaných Golfov od roku 1974 – do 31. júla 2012 vrátane – je tento Volkswagen vrátane odvodených modelov ako Cabriolet, Plus alebo Variant jedným z najúspešnejších automobilov, ktoré boli kedy ponúkané vo svete!

Golf I – 1974 až 1983

Prvý Golf sériovej výroby zišiel z výrobnéj linky v marci 1974 vo Wolfsburgu a od mája bol k dispozícii u predajcov značky Volkswagen. Konečne začína nová epocha tam, kde po desaťročia dominoval Chrobák a s ním aj motor vzadu a pohon zadnej nápravy: epocha priečne uloženého motora vpredu a pohonu prednej nápravy. Tento systém bol krátko predtým uvedený v modeli Scirocco a – ako prvom Volkswagene s predným pohonom podľa vzoru K70 prevzatého z NSU – v Passate predstavenom v roku 1973. Novým Golfom bola na novú technológiu prestavaná aj objemovo najväčšia trieda.

Giorgio Giugiarom navrhnutý Golf I ako nasledovník legendárneho Chrobáka, z ktorého sa vyrobilo viac ako 21,5 miliónov kusov, musel splniť nesmierne veľké očakávania, aby mohol pokračovať v úspešnom príbehu dovtedy najúspešnejšieho auta na svete. Začiatkom roka 1974 si nikto nemohol byť istý, či sa to s novým autom skutočne podarí. Avšak moderný a bezpečný koncept pohonu, veľkorysý priestorový koncept s nahor otváranými dverami batožinového priestoru a sklopnými operadlami zadných sedadiel a nakoniec aj dizajn boli natoľko presvedčivé, že už v októbri 1976 mohol Golf sláviť milióny kusov.

Spoločnosť Volkswagen vtedy o novinke písala: „Golf ponúka maximálny užitočný priestor a bezpečnosť. Je nekompromisne zameraný na praktickosť. Nízka okenná línia mu poskytuje prehľad, klesajúca predná kapota uvoľňuje výhľad na vozovku až bezprostredne pred vozidlo. Nízko posadené zadné okno robí cúvanie hračkou.“ A platí to až dodnes.

Ako všetky nasledujúce Golfy, aj prvá generácia bola odrazom pokroku a trendov v automobiloch svojej doby. Spoločnosť tak napríklad zaviedla dynamizáciu tejto triedy prvým modelom Golf GTI (1976); Golf D (neprepíňaný vznetrový motor, 1976) a neskorší Golf GTD (turbodiesel, 1982) sa postarali o prelom vznetrových motorov v kompaktnom segmente. V roku 1979 priniesla spoločnosť Volkswagen s modelom Golf Cabriolet – v danej dobe celosvetovo najpredávanejším otvoreným autom – čerstvý vzduch do triedy, ktorá sa už dlhšiu dobu ľudovo nazývala golfová trieda. Vráťane všetkých odvodených modelov ako Cabriolet a v danej dobe konštrukčne podobnej Jetty sa z prvej generácie Golfu predalo 6,72 miliónov exemplárov na všetkých kontinentoch Zeme – Golf sa ukázal ako dôstojný nástupca Chrobáka.

Golf II – 1983 až 1991

Druhý Golf bol Volkswagen, na ktorom sa učila jazdiť generácia baby boomu, terajších takmer päťdesiatnikov: tak, ako sa jeho predchodca stal miláčikom všetkých inštruktorov a žiakov autoškôl, zapísal sa teraz nový Golf definitívne nezmazateľnými písmenami do hláv týchto dočasných spojencov. Tí od augusta 1983 už viac nesedeli tak blízko vedľa seba, ako potvrdzuje prieskum tlače z roku 1983: „Rázvor kolies vzrástol o 75 mm, rozchod kolies vzrástol o 23 mm vpredu a 50 mm vzadu. Celková dĺžka sa zväčšila o 170 mm (3,99 m), šírka o 55 mm (1,42 m)...

Komfortná zóna, meraná od úrovne plynového pedála po operadlá zadných sedadiel, sa natiahla o 37 mm na 1 837 mm, priestor vo výške lakťov sa rozšíril o 92 mm vpredu a 112 mm vzadu. Pri štvordverovej verzii je šírka vzadu väčšia dokonca až o 120 mm.“

Faktom je tiež, že to bol Golf, pri ktorom sa v golfovej triede začal používať regulovaný katalyzátor (1984), systém proti zablokovaniu kolies (ABS, 1986) a posilňovač riadenia a bol to Golf, ktorý bol po prvý krát dostupný s pohonom všetkých kolies (syncro, 1986). A už v roku 1989 – pred 23 rokmi! – predstavila spoločnosť Volkswagen prototyp tohto Golfu s elektrickým pohonom a ďalší s hybridným pohonom. V júni 1988 – 14 rokov po debute – prekonal Golf ešte aj magickú výrobnú latku 10 miliónov exemplárov! Po 6,41 miliónoch exemplároch odišla druhá generácia do úzadia, aby v roku 1991 prenechala miesto pre nasledovníkov.

Golf III – 1991 až 1997

S treťou generáciou Golfu spustila spoločnosť Volkswagen od augusta 1991 novú éru bezpečnosti. Golf III bol predovšetkým prvý typ konštrukčného radu, ktorý mal od roku 1992 predné airbagy. Na druhej strane však veľké pokroky v oblasti konštrukcie karosérie viedli k výraznému zlepšeniu vlastností pri náraze. Pri pohľade späť sa dá potvrdiť, že spoločnosť Volkswagen týmto Golfom riadne demokratizovala pasívnu bezpečnosť, pretože vylepšená ochrana prišla vhod miliónom vodičov áut po celom svete.

S Golfom III sú však spojené nespočetné ďalšie míľniky konštrukčného radu. Pod karosériou tohto Golfu debutoval prvý šesťvalcový motor (VR6), legendárna automatika na využívanie zotrvačnosti a systém na reguláciu rýchlosti (tempomat), prvý oxidačný katalyzátor pre vznietové motory (1991), prvý motor s priamym vstrekovaním nafty (TDI, 1993 a SDI, 1995) a prvé bočné airbagy (1996). V septembri roku 1996 s tiež ABS dostalo do sériovej výbavy všetkých Golfov. V roku 1993 okrem toho spoločnosť Volkswagen predstavila nový Cabriolet, nový model s pohonom všetkých kolies (syncro II) a prvý model Variant (kombi) v tomto konštrukčnom rade na báze Golfu III.

O rok neskôr – v máji 1994 – oslavoval Volkswagen 15 miliónov vyrobených Golfov. Tretia generácia skončila v roku 1997 po 4,96 miliónoch vyrobených exemplárov.

Golf IV – 1997 až 2003

Pod réžiou vtedajšieho šéfdizajnéra koncernu Volkswagen Hartmuta Warkuša sa vykryštalizoval taký čistý a precízny dizajn, ktorý bol na jednej strane vernejší histórii značky ako kedykoľvek predtým, na druhej strane nastavil výhybky na prienik do budúcnosti značky Volkswagen. Dizajnová DNA značky Volkswagen má svoj pôvod v týchto časoch. Spoločnosť Volkswagen nastavila týmto autom úplne nový štandard kvality v segmente a ako prvý výrobca prekonal hranice triedy. Súbežne s tým debutom ESC (1998) a asistenta brzdenia pokračovala demokratizácia bezpečnosti. Taktiež v roku 1998 predstavila značka Volkswagen prvý Golf s pohonom všetkých kolies so spojkou Haldex – Golf 4MOTION. O rok neskôr sa ESC dostalo do sériovej výbavy, najskôr v Nemecku. V tom istom roku debutoval prvý Golf so 6-stupňovou prevodovkou. V roku 2001 nasledoval dnes už za klasiku považovaný Golf GTI 132kW / 180k (k 25. narodeninám Golfu), v roku 2002 prvý Golf s priamym vstrekovaním benzínu (FSI) a debut sériového airbagu hlavy (windowairbag). Taktiež v roku 2002 predstavil Volkswagen dovedy najšportovejší Golf všetkých čias: R32 s maximálnou rýchlosťou 250 km/h. Bol to práve tento top model konštrukčného radu, ktorý bol v roku 2003 po prvýkrát dostupný s revolučne rýchlou a úsporne pracujúcou dvojspojkovou prevodovkou (DSG) – automatikou novoveku. V tom istom roku Golf IV – prvý Golf dostupný v plne pozinkovanej verzii, s navigačným systémom a xenónovými svetlometmi – po 4,92 miliónoch exemplároch uvoľnil priestor vo výrobných linkách pre Golf V.

Golf V – 2003 až 2008

Komfort a dynamika tohto Golfu za sebou nechala aj konkurentov z vyššej strednej triedy. Nič iné nebolo takým synonymom kvality. Hlavnou hodnotou, postavenou na pevnosti laserom zváranéj karosérie, bol pri debute Golfu V roku 2003 35-percentný nárast torznej tuhosti. Po prvýkrát bol Golf dostupný ešte aj s bočnými airbagmi v zadnej časti na želanie – spolu so šiestimi sériovými airbagmi (predné, bočné predné, hlavové airbagy) čím bolo na palubu celkovo osem ochranných vzduchových vankúšov.

V otázkach komfortu a dynamiky bodoval Golf V okrem iného vďaka svojej novej zadnej náprave so štyrmi závesmi kolesa a novou 7-

stupňovou prevodovkou DSG, bi-xenónovými svetlometmi, dažďovým senzorom a panoramatickým strešným oknom ako aj debutom prvého turbobenzínového motoru s priamym vstrekaním v Golfe GTI (2004) a celosvetovo prvým motorom Twincharger (TSI, 2006) s prepíňaním turbodúchadlom a kompresorom. Súčasne s tým sa konštrukčný rad novými variantmi karosérie stal zaujímavým pre ešte väčšie spektrum vodičov: v roku 2006 debutoval Golf Plus, v roku 2007 nový variant CrossGolf a Golf BlueMotion, ktorý sa vyznačoval priemernou spotrebou len 4,5 l/100 km. Kým bol v roku 2008 predstavený Golf VI, bolo zo všetkých verzií generácie V vyrobených celkom 3,27 milióna exemplárov.

Golf VI – 2008 až 2012

Len za štyri roky do konca júla 2012 vzniklo na báze šiestej generácie predstavenej v roku 2008 2,85 milióna Golfov. A aj bezpečnosť opäť vykonala veľký pokrok: vynovená laserom zváraná karoséria bola tak pevná, že bravúrne zvládla päť hviezd v nárazových testoch Euro-NCAP. Sériovo sa dostal na palubu ďalší airbag: kolenný airbag.

Z hľadiska kvality bol smerodajný najmä interiér Golfu VI. Stále viac motorov TSI a prechod turbodieselových motorov (TDI) z technológie čerpadiel a trysiek na systém common rail sa postarali o väčšiu dynamiku pri menšej spotrebe. Vedúcim jazdcom v pozitívnom zmysle slova tu bol druhý Golf BlueMotion s priemernou spotrebou už iba 3,8 l/100 km respektíve 99 g/km CO₂. Nové asistenčné systémy ako automatická regulácia diaľkových svetiel Light Assist, systém ParkAssist, asistent pre výjazd do kopca a technológie ako elektronická regulácia tlmenia DCC urobili z „World Car of the Year“ roku 2009 dovedy najpokrokovejší Golf. Rovnako dostupné: funkcie ako systém Štart-Stop a režim rekuperácie, dynamické osvetlenie zákrut a zadné svetlá LED. Aj keď Golf VI našiel svojho pána v súčasnom Golfe VII – vynikajúce vlastnosti tohto produktu a suverénny dizajn udržia šiesty Golf aj ako ojazdené vozidlá ešte dlhý čas na pozícii jedného z najúspešnejších kompakto-
v na trhu!

Odľahčená konštrukcia – lov na každý gram

O 100 kg nižšia hmotnosť výrazne okresáva spotrebu

Hrubá karoséria váži vďaka progresívnej konštrukcii o 23 kilogramov menej

Inovatívne výrobné metódy znižujú hmotnosť a zvyšujú bezpečnosť

Úspora až 100 kg hmotnosti je obzvlášť v kompaktnej triede komplexná záležitosť. Fakt je: každý výrobca ide cestou odľahčenej konštrukcie – pri hľadaní aj najposlednejšieho gramu – podobne dôsledne až dokonca tak, ako to robí Volkswagen. Dôvod je hneď po ruke: intenzívna práca na výskume a vývoji stojí peniaze. Ak základná cena siedmej generácie Golfu napriek pribudnutej výbave je takmer rovnaká ako pri predchádzajúcej generácii, ide o odraz inovačnej sily tejto značky.

Celkové vozidlo – takto sa dosiahlo 100 kg

Ak sa Golf rozčlení na základné oblasti elektrina, agregáty, podvozok a nadstavba, výsledkom je nasledujúca redukcia hmotnosti v závislosti na variante, motore a výbave:

do -6 kg elektrina,

do -40 kg agregáty,

do -26 kg podvozok,

do -37 kg nadstavba.

Celkový potenciál opatrení tak z čisto matematického hľadiska predstavuje 109 kilogramov; v konkrétnom vozidle sa však dá dosiahnuť maximálne 100 kg z dôvodu prakticky použiteľných možností konfigurácie. Najväčšia redukcia hmotnosti bola dosiahnutá v oblasti agregátov a nadstavby. Obzvlášť napínavý je pohľad na podrobnosti nadstavby (karoséria a interiér) a tu usparených 37 kilogramov, pretože ukazuje, ako funguje ľahká konštrukcia kompatibilná so sériovou výrobou v roku 2012.

Nadstavba – takto sa dosiahlo 37 kg

- 0,4 kg prístrojová doska,
- 1,4 kg modulový priečny nosník (pod prístrojovou doskou),
- 2,7 kg klimatizácia,
- 7,0 kg predné a zadné sedadlá (podľa vyhotovenia),
- 23,0 kg karoséria,
- 2,5 kg ostatné.

Modulárny priečny nosník

1,4 kg predstavuje ďalší príspevok pri narúšaní hmotnostnej špirály. Na modulárnom priečnom nosníku je okrem riadenia namontovaná aj prístrojová doska; nosník váži celkovo 5,8 kg. Redukcia hmotnosti bola dosiahnutá koncepciou odľahčenej konštrukcie s využitím oceľových komponentov. Štruktúra modulárneho priečneho nosníka je vďaka výpočtom metódou Finite Element Method (FEM) je vyhotovená ako najľahšia možná a najpevnejšia potrebná. Optimálne hrúbky stien ocele a štrukturálne opatrenia ako cielene zapracované žliabky na jednej strane zlepšujú tuhosť priečnika a na druhej strane znižujú hmotnosť o spomínaných 1,4 kg. Postupmi ako Finite Element Method sa inžinieri značky Volkswagen v podstate dostávajú na stopu vzorcov z prírody; tá najlepšie dokáže vytvoriť úžasný pomer medzi priemerom dielu a tuhosťou – napríklad pri steblo trávy alebo obilia. To je tá správna cesta.

Klimatizácia

Celá klimatizácia Golfu bola vyvinutá nanovo a sľubovala zníženie hmotnosti o 2,7 kg. Nezávisle na hmotnosti pritom platí, že klimatizácie Golfu so svojim vysoko účinným chladiacim okruhom stanovujú latky vo veci komfortu a účinnosti, pretože pracujú veľmi ticho (do -5 dB(A)), výrazne rýchlejšie dosahujú požadovanú teplotu a na základe novo navrhnutého riadenia ventilácie a inteligentnej regulácie klímy sú obzvlášť úsporné (do -4 ampérov).

Redukcia hmotnosti o 2,7 kg bola dosiahnutá okrem iného optimalizáciou hrúbky stien rôznych súčastí zariadenia, redukciou priemeru tlakových rozvodov, novým konceptom upevnenia a taktiež vysoko výkonným výmenníkom tepla s optimalizovanou hmotnosťou.

Sedadlá

Popri množstve drobných opatrení v oblasti sedadiel bola obzvlášť zredukovaná hmotnosť operadiel v zadnej časti na dosiahnutie celkovej úspory až 7 kg. A opäť vďaka metóde Finite Element Method (FEM) a vysoko pevným oceliam v spojení s laserovým zváraním sa pritom dali optimalizovať nielen hrúbky stien, ale aj profilová geometria. Samotným týmto postupom a použitím ľahších zámkov operadiel sa inžinierom podarilo zrealizovať úsporu hmotnosti viac ako 15 percent.

Karoséria

Karoséria musí byť pevná, aby dokázala zaistiť optimálnu bezpečnosť a najvyšší komfort. Predsa však musí byť z konštrukčného hľadiska atleticky štíhla, aby bolo celé vozidlo ľahké a účinné. Pevná a ľahká – dosiahnuť súzvuk týchto dvoch parametrov patrí už odnepamäti k najväčším výzvam automobilového sveta. Obzvlášť vtedy, keď auto – tak, ako Golf – má byť dostupné pre milióny ľudí. Vzhľadom na to sú pre tento segment vylúčené extrémne drahé materiály ako hliník, horčík alebo dokonca materiály z uhlíkových vlákien – minimálne ich veľkorysé používanie. Spoločnosť Volkswagen preto stavila na synergiu modulárneho stavebnicového systému (MQB), inovatívneho využitia vysoko pevných ocelí a pokrokových výrobných postupov. Zníženie hmotnosti o 23 kilogramov – bez príplatku – v oblasti konštrukcie karosérie, zrealizované pri stále rastúcich požiadavkách na tuhosť a odolnosť voči nárazu, ešte k tomu pri väčších rozmeroch vozidla ukazujú, že to funguje.

Motory – výrazne znížená spotřeba

Kompletné nové motory Golfu so spotrebou nižšou až o 23 percent

TDI s výkonom 77kW / 105k si vystačí s 3,8 litra nafty; TSI s výkonom 103kW / 140k spotrebuje len 4,8 litra benzínu

Golf BlueMotion so spotrebou 3,2 litra poskytne novú najlepšiu hodnotu v segmente

Nový Golf bol takmer vo všetkých dieloch navrhnutý kompletne novo (s výnimkou DSG) – od karosérie cez interiér, motory, všetky informačné a zábavné systémy, až po nespočetné nové asistenčné systémy. Všetko ostatné je nové. A to „nové“ sa nachádza vo vnútri. Príklad motory: žiadny z nich nebol osadený 1:1. Spoločnosť Volkswagen do detailov vyvinula pre Golf dve úplne nové generácie motorov. Všetky verzie sú pritom sériovo vybavené systémom štart-stop a režimom rekuperácie. Spojením všetkých opatrení sa emisie CO₂ podarilo znížiť až o 23 percent.

Výber profilu jazdy

Po prvýkrát má Golf v ponuke výber profilu jazdy; ide o nástroj, vďaka ktorému môžu predvídavi vodiči zvoliť obzvlášť účinný spôsob jazdy. K dispozícii sú celkovo štyri a v spojení s DCC (adaptívna regulácia podvozku) päť jazdných programov: Eco, Sport, Normal, Individual a v kombinácii s DCC navyše Comfort. V jazdnom profile Eco sú riadiaca jednotka motora, klimatizácia a ďalšie pomocné agregáty riadené smerom k optimalizácii spotreby. Pri vozidlách s prevodovkou DSG je navyše v režime ECO k dispozícii funkcia voľnobehu.

Zážihové motory

Ako benzínové motory sa používajú výlučne prepíňané motory TSI s priamym vstrekaním (štvorventilový štvorvalec). Benzínové motory ponúkané k debutu nového Golfu poskytujú výkon 63kW / 85k a 103kW / 140k. Už základné motory sa vyznačujú priemernou spotrebou len 4,9 l/100 km (zodpovedá 113 g/km CO₂) – o 0,6 litra menej ako pri príslušnom predchodcovi.

Po prvýkrát bude mať Golf k dispozícii vypínanie valcov (aktívne riadenie valcov ACT); je ním vybavený motor TSI s výkonom 103kW / 140k, ktorý už teraz spĺňa budúcu normu EU6. Priemerná spotreba: len 4,8 l/100 km (112 g/km CO₂). Pre porovnanie: o 18 k slabší náprotivok v už aj tak úspornom predchodcovi (90kW / 122k) spotreboval 6,2 l/100 km (144 g/km CO₂).

ACT – detaily funkcie

Ďalší smer ukazuje aktívne riadenie valcov (ACT) motora 1.4 TSI. Spoločnosť Volkswagen používa túto technologickú inováciu na úsporu paliva vo veľkosériových štvorvalcových motoroch ako prvý výrobca na svete! V prípade nového Golfu VII je to motor TSI s výkonom 103kW / 140k. Funkčný princíp aktívneho riadenia valcov: pri nízkej a strednej záťaži sa dva valce odstavajú, čím klesne spotreba v európskom jazdnom cykle o 0,4 l/100 km. Odpájanie je aktívne pri otáčkach medzi 1 400 a 4 000/min pri krútiacich momentoch do 85 Nm.

Vznetové motory

Vznetové motory s priamym vstrekaním poskytujú výkon od 77kW / 105k po 110kW / 150k. Účinnosť, s akou pracujú naftové motory v novom Golfe, ukazuje základný model TDI s výkonom 77kW / 105k a priemernou spotrebou už len 3,8 l/100 km (99 g/km CO₂); túto hodnotu pri predchodcovi dosahoval len Golf BlueMotion, nie však základný model ako je to pri novom Golfe. Navyše aj motor TDI s výkonom 103kW / 150k je extrémne účinný, čo potvrdzuje jeho priemerná spotreba 4,1 l/100 (106 g/km CO₂).

Špičkové hodnoty však opäť raz dosahuje Golf BlueMotion: s dôslednou aplikáciou všetkých dostupných jednotlivých riešení spoločnosti Volkswagen zhrnutých do technickej stavebnice stanovuje nový Golf BlueMotion s emisiami len 85 g/km CO₂ a priemernou spotrebou 3,2 litrov nafty na 100 km nové latky – typický príklad inovačnej sily značky; ukazuje, ako Volkswagen implementuje nové zistenia generácie BlueMotion do každého ďalšieho sériového modelu a dôsledne ich vylepšuje.

Inovácie – demokratizácia high-tech technológií

Nový Golf je prvý Volkswagen s multikolíznou brzdou

Sériová multikolízna brzda zmiernňuje následné vzniknuté škody

Nový Golf debutuje s Proaktívnym bezpečnostným systémom a progresívnym riadením

Nový Golf je prvé auto v kompaktnnej triede, pri ktorom sa podarilo znížiť hmotnosť – napriek výraznému prírastku komfortu a bezpečnosti – až o 100 kilogramov. Táto skutočnosť len podčiarkuje fakt, že spoločnosť Volkswagen je vo veľkosériovej výrobe rovnako úspešná aj s progresívnymi automobilmi. Inovačnú silu značky v kompaktnnej triede zároveň zvyrazňuje celá armáda nových technológií. Tieto technológie budú v novom Golfe dostupné pre ešte viac ľudí ako kedykoľvek predtým.

Nové systémy – optimalizovaná bezpečnosť a komfort

K novým asistenčným systémom patria multikolízna brzda, ktorá bola doteraz na celom svete sériovo montovaná do kompaktnnej triedy len koncernom Volkswagen, proaktívny systém ochrany cestujúcich, sériová elektronická uzávierka diferenciálu XDS (kedysi zavedené v Golfe GTI), automatická regulácia vzdialenosti ACC plus Front Assist a funkcia núdzového brzdenia v meste, asistent udržiavania jazdnej dráhy Lane Assist, identifikácia únavy a najnovšia generácia automatickej podpory pri parkovaní ParkAssist vrátane OPS (360° zobrazenie) ako aj automatizované funkcie osvetlenia Light Assist a Dynamik Light Assist. K tomu sa pridávajú nové technológie ako progresívne riadenie (optimalizovaná dynamika a vylepšený komfort), výber profilu jazdy s piatimi programami („Eco“, „Sport“, „Normal“, „Individual“ a v kombinácii s DCC aj „Comfort“), elektronická parkovacia brzda, novo vyvinuté ergonomické športové sedadlo (sedadlo ergoActive), ochrana naftových motorov pred nesprávnym palivom, panoramatické strešné okno, taktiež nové v tomto segmente, a nová generácia informačných a zábavných systémov.

Asistenčné systémy – automatická ochrana

Multikolízna brzda

Novinkou je v Golfe je najväčším nemeckým automobilovým klubom (ADAC) ako bezpečnostná inovácia vyzdvihovaná multikolízna brzda. Pozadie: štúdiom a výskumom nehôd sa zistilo, že približne štvrtina všetkých nehôd so zranením osôb sú multikolízne nehody – myslí sa tým druhý náraz po prvej kolízii. Multikolízna brzda automaticky za- brzdí vozidlo podieľajúce sa na nehode, aby sa výrazne obmedzila stále prítomná kinetická energia. Spustenie multikolíznej brzdy je za- ložené na rozpoznaní prvej kolízie snímačmi airbagov. Spomaľovanie vozidla prostredníctvom multikolíznej brzdy je ohraničené riadiacou jednotkou ESC na max. 0,6 g. Táto hodnota zodpovedá úrovni spomaľovania asistenta Front Assist; pomáha zaistiť, aby vodič dokázal zvládnuť vozidlo aj v prípade automatického brzdzenia. Vodič môže multikolíznu brzdu kedykoľvek „prekonať“; stačí, aby pridal len toľko plynu, koľko sa dá identifikovať a multikolízna brzda sa deaktivuje. Automatický systém sa odpojí aj v prípade, keď vodič začne sám na- plno brzdiť s ešte väčším spomalením. Asistenčný systém brzdí v zá- sade až do zvyškovej rýchlosti vozidla 10 km/h; táto zvyšková rýchlosť je vhodná na presun na bezpečné miesto po brzdení.

Proaktívny bezpečnostný systém

Systém teraz debutuje v Golfe, ktorý sa tak stal jedným z mála vozi- diel vo svojej triede na celom svete s ochranným systémom tohto dru- hu. Keď proaktívny systém ochrany cestujúcich identifikuje potenciál- nu situáciu vedúcu k nehode – napríklad keď aktívny brzdový asistent spustí plné brzdzenie – automaticky sa predpnú bezpečnostné pásy vodiča a spolujazdca na dosiahnutie najlepšej možnej ochrany air- bagmi a systémami pásov. Pri vzniku najkritickejšej nestabilnej jazd- nej situácie ako napr. silná pretáčavosť resp. nedotáčavosť so zása- hom ESC, zavrú sa bočné okná (až na malú medzeru) a strešné okno. Pozadie: pri takmer zatvorených oknách a streche sa môžu hlavo- vé/bočné airbagy optimálne rozvinúť a poskytnú tak najlepšiu možnú ochranu.

Adaptive Cruise Control

ACC sa teraz po prvý raz stretlo s Golfom v kompaktnej triede; systém využíva radarový snímač integrovaný v prednej časti. Pracuje v rozsahu od 30 do 160 km/h s manuálnou prevodovkou a od 0 do 160 km/h s DSG (dvojspojková prevodovka). Pri vozidlách s DSG má systém Adaptive Cruise Control taký vplyv na vozidlo, že ho podľa situácie dokáže ubrzdiť až do zastavenia a v režime Stop and Go ho automaticky rozbehne. ACC udržiava predvolenú rýchlosť a definovaný odstup a automaticky spomaľuje resp. zrýchľuje v bežnej premávke.

Front Assist

Systém Front Assist pracuje rovnako ako ACC s radarovým snímačom integrovaným v prednej časti, ktorý neustále monitoruje odstup od ostatných účastníkov premávky vpredu. Front Assist pomáha vodičovi v kritických situáciách aj pri vypnutom systéme ACC tak, že vopred pripravuje brzdú sústavu a vodiča upozorňuje na potrebnú reakciu optickou a akustickou výstrahou. Ak vodič brzdí príliš slabo, systém automaticky vyvinie toľko brzdného tlaku, koľko je potrebné na vyhnutie sa kolízii. Ak by aj tak vodič stále nereagoval, Front Assist automaticky spomalí, aby za optimálnych podmienok znížil rýchlosť nárazu. Systém navyše podporuje vodiča tak, že ho upozorňuje na príliš malý odstup od vozidla pred ním. Súčasťou systému Front Assist je nová funkcia núdzového brzdienia v meste City Brake.

Funkcia núdzového brzdienia v meste

Funkcia núdzového brzdienia v meste, po prvý krát dostupná v Golfe, je rozšírenie systému Front Assist a radarovým snímačom skenuje priestor pred Golfom. Nový systém pracuje pri rýchlostiach menších ako 30 km/h. Ak vodič nezareaguje pri hrozacej zrážke s idúcim alebo stojacim vozidlom pred ním, pripraví sa brzdový systém analogicky, ako pri systéme Front Assist.

V prípade potreby funkcia núdzového brzdienia v meste následne automaticky spustí plné brzdienie, aby zredukovala závažnosť nehody. Pri nedostatočnom stlačení pedálu získa vodič navyše podporu maximálnej brzdnej sily.

Identifikácia únavy

Systém, po prvýkrát predstavený v súčasnom Passate, registruje pokles sústredenia vodiča a vystríha ho akustickým signálom po dobu päť sekúnd a optickým odporúčaním prestávky na združenom palubnom prístroji. Ak si vodič v nasledujúcich 15 minútach nedá prestávku, výstraha sa zopakuje ešte raz. Hneď na začiatku každej jednej jazdy analyzuje systém okrem iného charakteristické správanie vodiča pri riadení. Za jazdy identifikácia únavy neustále vyhodnocuje signály ako uhol natočenia volantu. V prípade zistenia odchýlky od správania pri riadení zisteného na začiatku jazdy nasleduje optická a akustická výstraha.

Lane Assist

Asistent udržiavania jazdnej dráhy, založený na využití kamery, so schopnosťou zasiahnuť do riadenia pracuje v Golfe s rozšírenou funkcionalitou: adaptívnym vedením v dráhe. Funkcia systému – prvýkrát použitá v Golfe – sa pritom na želanie stará o nepretržitú podporu pri udržiavaní dráhy a tým o optimalizáciu komfortu. Okrem toho Lane Assist môže vykonať zásah do riadenia v prípade potreby: pri náznaku, že vodič opustí jazdnú dráhu bez použitia smerovky alebo prejde cez príslušné vodorovné značenie na vozovke, systém vykoná jemné protipatrenie.

Komfortné systémy – riadenie, brzdenie, viditeľnosť

Progresívne riadenie

Bežné systémy riadenia pracujú s konštantným prevodovým pomerom. Nové voliteľné riadenie Golfu však operuje s progresívnym prevodovým pomerom. Pri posúvaní a parkovaní citelne zmenší prácu vynakladanú pri riadení. Na kľukatých okresných cestách a pri odbočovaní však vodič objaví zvýšenú dynamiku vďaka priamejšiemu sprevodovaniu; navyše mu stačí menej prechytení volant. Po technickej stránke sa progresívne riadenie líši hlavne variabilným ozubením hrebeňovej tyče a pastorka ako aj výkonnejším elektromotorom oproti základnému riadeniu. Po funkčnej stránke platí: na rozdiel od konštantného sprevodovania riadenia, pri ktorom sa musí neustále riešiť kompromis medzi dynamikou jazdy a komfortom, v tomto prípade sa ozubenie hrebeňovej tyče výrazne mení so zdvihom riadenia. Následok: prechod medzi nepriamou odozvou na riadenie v strednej oblasti (jazda vpred) a priamou odozvou riadenia pri väčšom uhle otočenia volantu je usporiadaný progresívne a ako bolo povedané, umožňuje výrazne agilnejšiu odozvu na riadenie v situáciách so zvýšenou dynamikou jazdy. Pri parkovaní je výsledkom menší uhol otočenia a tým aj zvýšenie komfortu. Variabilné sprevodovanie je už dlhšie známe v oblasti hydraulických riadení; vyladenie takého riadenia má však veľmi úzke obmedzenia, aby nedošlo k preťaženiu vodiča odozvou pri prechodoch.

Elektrická parkovacia brzda

Elektrická parkovacia brzda má množstvo výhod: vynechaním konvenčnej ručnej brzdy sa získal priestor v stredovej konzole; okrem toho sa brzda pri rozjazde automaticky uvoľní. A to zjednodušuje rozjazd do kopca. V neposlednom rade funkcia Auto Hold zabraňuje samovoľnému pohybu odstaveného vozidla.

Dynamic Light Assist

Prostredníctvom kamery na čelnom skle sa analyzuje premávka pred vozidlom a v protismere. Na základe týchto dát sa pri rýchlosti vyššej ako 65 km/h automaticky zapnú diaľkové svetlá a zostanú aktívne. Technicky sa táto funkcia realizuje prostredníctvom otočnej clony medzi reflektorom s xenónovými výbojkami a šošovkou.

Park Assist 2.0

Najnovšia verzia parkovacieho asistenta umožňuje nielen asistované parkovanie súbežné s cestou, ale aj zacúvanie na parkovacie miesto kolmo na cestu. Systém Park Assist 2.0 je navyše vybavený funkciou brzdenia a výjazdu z parkovacieho miesta. Aktivuje sa stlačením tlačidla v stredovej konzole pri rýchlostiach do 40 km/h. Stranu, na ktorú chce vodič zaparkovať, si zvolí pomocou smerovky. Keď systém Park Assist ultrazvukovými senzormi objaví dostatočne veľkú medzeru na zaparkovanie (vpredu a vzadu stačí 40 cm vzdialenosť na posun), môže sa spustiť asistované parkovanie: vodič zaradí spiatocku a stačí už len pridávať plyn a brzdiť. Riadenie prevezme vozidlo. Akustické signály a vizuálne pokyny na multifunkčnom displeji pritom poskytujú podporu vodičovi. Systém dokáže aj aktívne pribrzdiť vozidlo pri hroziacich kolíziách.

Informačné a zábavné systémy – sériová dotyková obrazovka

Prvá dotyková obrazovka Volkswagen so snímačom priblíženia

Displej sa pri priblížení ruky automaticky prepne do režimu ovládania

Tri veľkosti displeja (5 / 5,8 / 8 palcov); vrátane aktualizácií máp na tri roky

Spoločnosť Volkswagen vkladá do výbavy Golfu úplne novo navrhnutú generáciu systémov rádia a rádia s navigáciou. Všetky systémy majú sériovo dotykovú obrazovku. Nová generácia zariadení je dostupná v šiestich stupňoch a s tromi rôznymi veľkosťami displeja 5, 5,8 a 8 palcov. Po prvýkrát pritom spoločnosť Volkswagen používa displeje, ktoré majú snímače priblíženia (od veľkosti 5,8 palca): keď sa prst vodiča alebo spolujazdca priblíži k dotykovej obrazovke, systém sa automaticky prepne z režimu zobrazenia do režimu ovládania. Režim zobrazenia sa vyznačuje redukciou zobrazených informácií len na tie najzákladnejšie. V režime ovládania sa naproti tomu zvlášť zvýrazia prvky aktivovateľné prostredníctvom dotykovej obrazovky, aby tak uľahčili intuitívne ovládanie. Okrem toho displej disponujú funkciou, vďaka ktorej sa dá posúvať v zoznamoch alebo listovať v obálkach CD v knižnici médií gestami rúk. Pri navrhovaní novej generácie zariadení si spoločnosť Volkswagen dala za hlavný cieľ integrovať do Golfu pokrokové informačné a zábavné aplikácie, ktoré sa musia dať dôsledne jednoducho a teda bezpečne ovládať za jazdy – napriek veľkej komplexnosti dnešných systémov teda absolútne intuitívne.

Základná dotyková obrazovka – palubný počítač a rozhranie

Sériový displej (5 palcov)

Na palube nového Golfu sa sériovo nachádza 5-palcový čiernobiely displej (rozlíšenie 400 x 240 bodov). K funkciám sériového modulu patria okrem iných informácie palubného počítača (priemerná spotreba a pod.), čas a dátum, servisné ponuky (hladina oleja atď.), nastavenia vozidla (napr. výstraha na použitie zimných pneumatík), nastavenie osvetlenia prístrojovej dosky, nastavenie jazyka, ponuka klimatizácie, ukazovatele Eco HMI.

Systémy s rádiom – od 5,8 palca so snímačom priblíženia

Rádio „Composition Touch“ (5 palcov)

Ďalší stupeň je sériovo na palube od výbavy Trendline. Vľavo a vpravo od dotykovej obrazovky sa v tomto prípade nachádzajú po tri tlačidlá, ktorými sa aktivujú ponuky respektíve funkcie „Radio“, „Media“, „Car“, „Setup“, „Sound“ a „Mute“. Okrem nich má k dispozícii slot na SD karty, rozhranie AUX IN a dve tlačidlá s otočnou reguláciou (okrem iných On/Off, hlasitosť, stlmenie zvuku). V tomto prípade obsahuje sériový modul aj rádio FM/AM, reproduktory (vpredu), rozhranie pre SD karty a prípojku AUX IN.

Rádio „Composition Colour“ (5 palcov)

Konštrukciou podobný prístroj ako rádio Composition Touch, avšak navyše s farebným displejom, rádiom FM/AM s reproduktormi vpredu a vzadu a CD mechanikou (prehráva MP3) a iným, sa nazýva Composition Colour. CD mechanika spolu so slotom na SD karty sa nachádza priamo na module.

Rádio „Composition Media“ (5,8 palca)

Ešte rozsiahlejšiu výbavu má rádio Composition Media. Kapacitný farebný displej má v tomto prípade veľkosť 5,8 palca a je pripojený na snímač priblíženia integrovaný priečne pod displejom. Displej disponuje navyše gestikuláciou na posúvanie a priblíženie podobnou, aká sa používa v moderných smartfónoch. Vľavo a vpravo od dotykovej obrazovky sa v tomto prípade nachádzajú po štyri tlačidlá; oproti 5-palcovým systémom umožňujú podľa výbavy aj prístup do ponúk „Phone“ a „Voice“ (hlasové ovládanie). Nad rámeč výbavy rádia Composition Colour je rádio Composition Media vybavené ešte prípravou na pripojenie telefónu (Bluetooth) a rozhraním USB (príplatkovito pripojiteľné so zariadeniami iPod/iPhone). Rozhrania USB a AUX IN sú integrované v samostatnom priečinku na stredovej konzole pred radiacou pákou; tento priečinko ponúka aj odkladací priestor na smartfón. CD mechanika spolu so slotom na SD karty sa nachádza v priehradke pred spolujazdcom.

Rádiá s navigáciou – vrátane aktualizácií mapových dát

Navigačná funkcia „Discover Media“ (5,8 palca)

Rádio Composition Media sa dá doplniť o navigačný modul (Discover Media). Až na integrovaný navigačný systém s európskymi mapami a k nemu prislúchajúcim druhým slotom na SD kartu sú čo do výbavy a funkčného rozsahu identické; CD mechanika spolu so slotom na SD karty sa nachádzajú tiež v priehradke pred spolujazdcom. Všetky prístroje s navigačným modulom majú v cene aj trojročnú bezplatnú aktualizáciu európskych navigačných máp.

Rádio s navigáciou „Discover Pro“ (8 palcov)

Rádio s navigáciou najvyššieho radu s 8-palcovou kapacitnou dotykovou obrazovkou sa nazýva Discover Pro. Nad rámec výbavy rádia Discover Media sa tu v sérii nachádza ešte DVD mechanika miesto CD mechaniky (audio a video), rozšírené hlasové ovládanie Premium, navigácia v 3D mapách a pamäť flash s kapacitou 64GB (10GB pre užívateľské data) na palube; dostupný je telefónny modul UMTS, USB Integrácia databázy Compact Disc Database od Gracenote umožňuje prehrávanie a správu médií na najnovšej technologickej úrovni.

Interiér – Priestorový koncept a ergonómia

Nový Golf ponúka citeľne viac priestoru a komfortu

Premyslený balíček zväčšuje objem batožinového priestoru na 380 litrov

S dĺžkou 4 255 mm je nový Golf o 56 mm dlhší ako jeho predchodca; rázvor kolies analogicky narástol o 59 mm na terajších 2 637 mm. Keďže sú predné kolesá okrem toho ešte aj vysunuté o 43 milimetrov ďalej dopredu, ponúka súhra nových rozmerov športovejšie proporcie, zlepšenú nárazovú konštrukciu a optimalizovaný priestorový koncept. Súčasne s tým dostala karoséria o 28 mm plochší tvar (1 452 mm) – v interiéri je aj tak priestor v oblasti hlavy stále veľmi dobrý. Zvonka sa vďaka nízkej výške okrem toho zlepšila aj aerodynamika: čelná plocha vozidla je o 0,03 m² menšia a odpor vzduchu ($c_w \times A$) klesol o takmer 10 percent. Vďaka tomu dosiahol Golf BlueMotion hodnotu koeficientu odporu vzduchu 0,27 a patrí k najlepším vo svojej triede. Zároveň s tým sa nový Golf rozšíril o 13 mm na 1 799 mm. Súčasne sa zväčšil rozchod kolies vpredu o 8 mm a vzadu o 6 mm. Tieto dodatočné milimetre dávajú Volkswagenu pevnejší postoj na ceste.

Priestorový koncept – viac miesta na dĺžku

Mierne prírastky v dĺžke a šírke ako aj zväčšený rázvor kolies a optimalizovaný rozchod kolies majú citeľný vplyv na priestorové pomery v interiéri, ktorý sa predĺžil o 14 mm (1 750 mm). V zadnej časti usadení cestujúci si tak vychutnajú o 15 mm viac priestoru na kolená. Priestor vo výške ramien narástol o 31 mm na 1 420 mm. Šírka vo výške lakťov sa zvýšila o 22 mm na terajších 1 469 mm. Priestor na ramená v zadnej časti sa taktiež optimalizoval o 30 mm a šírka vo výške lakťov o 20 mm. Operadlá sedadiel v zadnej časti v novom Golfe sa okrem toho vo všeobecnosti dajú sklopiť v pomere 60:40.

V sklopenom stave je výsledkom takmer úplne rovná ložná plocha s dĺžkou 1 558 mm; maximálna dĺžka batožinového priestoru pri sklope-

nom operadla dosahuje 2 412 mm. Od výbavy Comfortline je Golf vybavený ešte aj otvorom na dlhú batožinu v strede operadla zadných sedadiel. Vydarený priestorový koncept nového Golfu ponúka aj množstvo ďalších vylepšení. Objem batožinového priestoru preto vzrástol o 30 litrov na 380 litrov; variabilná podlaha batožinového priestoru sa dá dokonca znížiť o 100 mm. Dokonalosť do detailov: naskladacia hrana batožinového priestoru má teraz výšku len 665 mm (-17 mm) – najlepšia hodnota v kmeňovom segmente. Maximálna šírka batožiny súčasne vzrástla o 228 mm na terajších 1 272 mm. Volkswagen rozšíril aj otvor dverí batožinového priestoru: a to o 47 mm na 1 023 mm.

Dizajn a ovládanie – kvalitné, intuitívne

Výrazne viac priestoru a opäť vylepšená ergonómia pritom kraľujú pracovisku vodiča. Obzvlášť veľkí ľudia za volantom privítajú polohu sedadla posunutú o 20 mm ďalej dozadu; analogicky bol upravený aj interval nastavenia riadenia. Vďaka modulárnemu priečnemu stavebníckemu systému boli optimalizované aj vzdialenosti pedálov; priestor medzi brzdovým a plynovým pedálom napríklad vzrástol o 16 mm. Ďalšie plus v ergonómii: v porovnaní s predchodcom zdvihol Volkswagen polohu riadenia o 20 mm; hlavica radiacej páky je tak ešte lepšie „po ruke“. Tomasz Bachorski, vedúci dizajnu interiéru: „Všetky prvky vnútorného priestoru boli vyvinuté a navrhnuté nanovo. Nápadná je široká, stredová konzola orientovaná na vodiča, ktorá pripomína skôr vyššiu ako kompaktnú triedu. Tradične vysoká vecnosť a funkcionálnosť Golfu nebola ešte nikdy implementovaná tak elegantne a hodnotne.“ V centre stredovej konzoly pod tlačidlom výstražného osvetlenia sa nachádza od päť do osem palcov veľká dotyková obrazovka informačného a zábavného systému s tlačidlami hlavných ponúk a otočnými regulátormi. Všetky informačné a zábavné systémy boli vyvinuté a usporiadané úplne nanovo. Po prvýkrát pritom Volkswagen používa generáciu dotykových obrazoviek so snímačom priblíženia a funkciou, ktorá reaguje na pohyb prsta (gestá na posúvanie a približovanie ako v smartfóne); aj grafický dizajn rozhrania pritom korešponduje s novou dobou intuitívneho ovládania.

Pod informačným a zábavným modulom sa nachádza taktiež jasne rozčlenené ovládanie klimatizácie. Potom nasleduje spodná časť stre-

dovej konzoly, ktorá prechádza v jednej línii až do veľkej stredovej lakťovej opierky. Priebežné usporiadanie vytvára dojem hodnoty modelu vyššej triedy. Vpravo od vodiča sa nachádzajú tlačidlá novej elektronickej parkovacej brzdy a funkcie Auto Hold. Pred ne bola integrovaná úložná priehradka, do ktorej boli integrované multimediálne rozhrania (AUX IN, USB a voliteľne Apple). Priehradka je okrem toho dosť veľká na uloženie smartfónu. Veľký úložný priestor sa skrýva pod stredovou lakťovou opierkou, ktorá sa dá nastaviť 100 mm na dĺžku a päť stupňov na výšku.

Erneut Tomasz Bachorski: „Opticky významným prvkom interiéru je okrem stredovej konzoly teleso prístrojovej dosky s hornou oblasťou s prístrojmi, potiahnuté hmatateľne a viditeľne ušľachtilým plastom. Po celej vnútornej šírke je rozdelená drážkou siahajúcou až po čelné sklo. Vonkajšie oblasti telesa prístrojovej dosky vľavo a vpravo tvoria homogénne pripojenie k okenným parapetom.“ Rovnako ako spodná časť prístrojovej dosky aj obloženie dverí sa dá objednať s kontrastnou farbou v spodnom segmente. Ušľachtilosť: dekoračné obklady dverí využívajú svetlú medzeru ako súčasť ambiente osvetlenia sériovo dostupného vo výbave Highline. Tlačidlá elektrického ovládania okien v lakťových opierkach sú ergonomicky dobre dosiahnuteľné; pred kľučkou dverí na strane vodiča sa nachádza regulátor elektrického ovládania zrkadiel. Samotné obloženie dverí ukazuje motív dvojice prekrížených vyklenutých línií, ktorá logicky rozčleňuje funkčné oblasti obloženia dverí: lakťová opierka, rukoväť dverí, úložný priestor a reproduktor.

O optimálnu orientáciu a ušľachtilý dojem v noci sa starajú prvky atmosférického osvetlenia. Tomasz Bachorski: „Nové biele podsvietenie tlačidiel a ovládacích prvkov podčiarkuje pocit vyššej triedy.“

Komfort sedenia – Ergonómia ako vo vyššej triede

Sedadlá Golfu sú príkladne pohodlné. Všetkých päť sedadiel vpredu aj vzadu bolo nanovo usporiadaných. Sedadlá dokazujú vynikajúce kmeňové vlastnosti: dobre tvarované vedenie tela, optimálne držanie pri dynamickej jazde a vysoký komfort na dlhých trasách. Tieto vlastnosti boli dosiahnuté ergonomickým tvarovaním penových obrysov ako aj optimalizovanými pružiacimi a tlmiacimi vlastnosťami dielov čalúnenia zo studenej peny. Dva vyššie varianty výbavy Comfortline a Highline sú sériovo vybavené 2-smerovou bedrovou opierkou na sedadle vodiča a spolujazdca.

Rovnako nanovo vyvinuté a teda aj po prvýkrát v novom Golfe ponúkané sedadlo ergoActive ponúka rozšírené možnosti nastavenia pre vodiča. Novinkou v triede okrem známeho nastavenia výšky a vykurovania sedadla je aj možnosť nastavenia hĺbky sedadla, sklonu sedadla ako aj elektricky nastaviteľná 4-smerová bedrová opierka s masážnou funkciou. Sedadlo ergoActive k tomu ponúka výnimočne dobré ergonomické vlastnosti, pre ktoré už v Nemecku dostalo úradnú pečat' AGR (Aktion Gesunder Rücken – akcia „zdravý chrbát“).

Sériová výbava – viac na palube

Napriek pri takmer rovnakej základnej cene je výbava rozsiahlejšia

Multikolízna brzda, dotyková obrazovka, XDS, klimatizácia a ESC celosvetovo v sériovej výbave

Golf Highline s xenónovými svetlometmi a športovými sedadlami v kombinácií látka/Alcantara

Nový Golf – pri uvedení na trh dostupný v troch líniách výbavy Trendline, Comfortline a Highline.

Golf Trendline

Vo všeobecnosti je každý predaný Golf siedmej generácie na celom svete vybavený okrem iného siedmimi airbagmi a systémom elektronického riadenia stability (ESC). K sériovej výbave rozšírenej oproti predchodcovi patria pri Golfe Trendline aj prvky ako Rádio s dotykovou obrazovkou s 5-palcovým TFT displejom, klimatizácia Climatic, otvor palivovej nádrže s ochranou proti nesprávnemu palivu (pre naftu), ECO HMI (ukazovatele a pokyny k spotrebe na multifunkčnom ukazovateli (MFA pri prístrojoch)), multikolízna brzda, elektronická parkovacia brzda s funkciou Auto Hold, uzávierka diferenciálu XDS, ukazovateľ kontroly pneumatík Plus (RKA), rekuperačný režim, systém Štart-Stop, variabilná ložná plocha a štvordverová karoséria.

K sérii patrí aj: denné osvetlenie, pneumatiky rozmeru 195 (15-palcov), difúzor v zadnej časti, zelené sklo na ochranu pred teplom, klimatizácia, uzamykateľná priehradka, chrómové krúžky okolo otvorov ventilátorov v interiéri, pomôcka pri nastupovaní Easy Entry (dvojdverová verzia), stredová konzola s odkladacím priestorom, asymetricky rozdelené a sklopné operadlá zadných sedadiel, elektricky nastavovateľné vonkajšie zrkadlá, ukazovateľ vonkajšej teploty, elektrické ovládanie okien.

Stierač zadného okna s prepínaním intervalov, elektromechanický posilňovač riadenia, riadenie s nastavením na výšku a v pozdĺžnom sme-

re, identifikácia únavy, výškovo nastaviteľné sedadlo vodiča, prachový a časticový filter, centrálny zámok s diaľkovým ovládaním, vpredu výškovo nastaviteľné pásy s predpínačom, všetky brzdy kotúčové a opierky hlavy s optimalizovanou bezpečnosťou patria takisto k sériovej výbave.

Golf Comfortline

Stredná úroveň výbavy Comfortline je oproti predchodcovi vybavená kvalitným združeným palubným prístrojom, zásuvkami pod prednými sedadlami, novým rádiovým systémom Composition.

K sérii patrí aj (vrátane výbavy Trendline): Colour SCD a rozhraním na SD kartu, 8 repro., hmlové svetlá s odbočovacou funkciou, 15-palcové kolesá z ľahkých zliatin (pre 103kW / 140k 16“), komfortné sedadlá s osobitým poťahom bedrovými opierkami vpredu, stredová lakťová opierka v zadnom sedadle, otočný spínač svetidiel a nastavenie zrkadiel s chrómovým vzhľadom, úložné tašky na zadnej strane operadiel predných sedadiel a úložná priehradka s klapkou v strope, prídavná zásuvka 12 V batožinovom priestore, osvetlené kozmetické zrkadlo.

Golf Highline

Top verzia nového Golfu disponuje oproti verzii Highline Golfu VI ešte novým ambiente osvetlením. Navyše oproti Golfu Comfortline dostal do výbavy okrem iného nasledujúce: individuálne 16-palcové kolesá z ľahkých zliatin, tmavočervená zadné svetlá, športové sedadlá vpredu (kombinácia látka/Alcantara), chrómové doplnky pre elektrické ovládanie okien, svetlo na čítanie LED vpredu a vzadu, automatická klimatizácia Climatronic, multifunkčný volant, alarm s kontrolou vnútorného priestoru, podlahové koberčeky vpredu a vzadu.