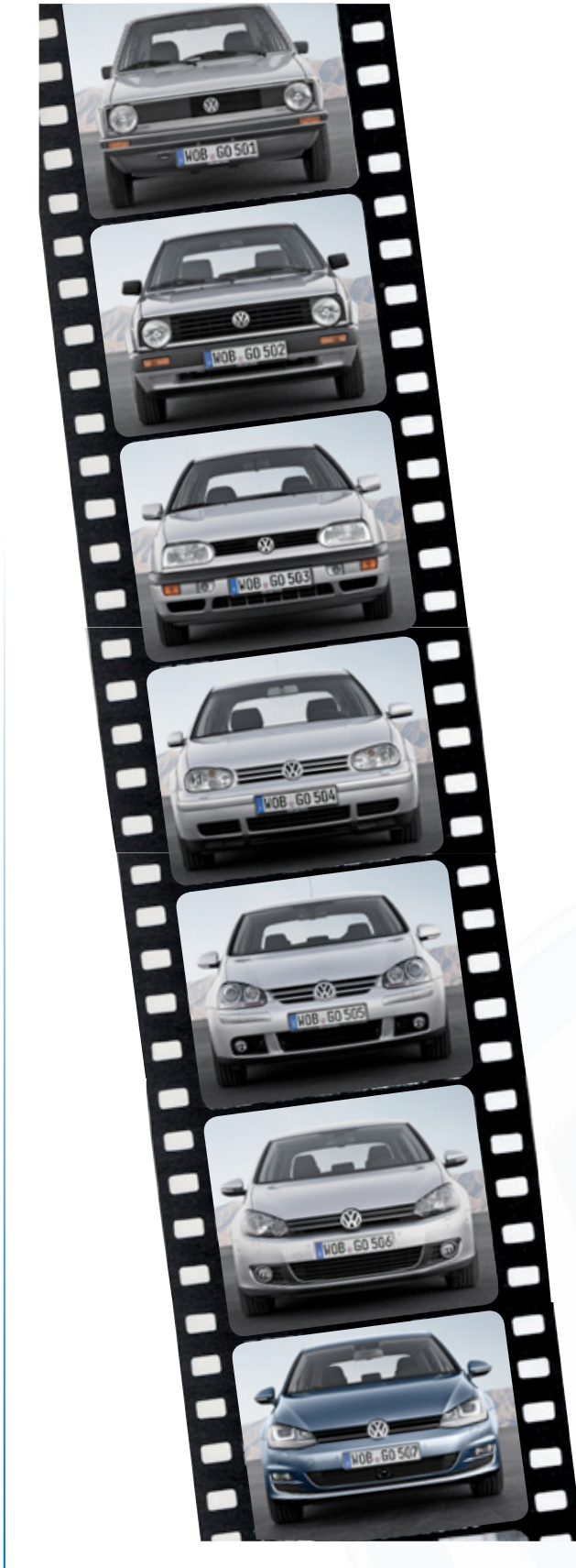




7 september 2012  
V12/32N



## De Golf : episode zeven !

- 7 generaties
- 38 jaar technologische vooruitgang
- 29 miljoen geproduceerde exemplaren
- 100 kg minder op de weegschaal
- 23% minder verbruik
- 12 assistenten
- 1 uniek design



## *Inhoudstabel*

Tot 110 kg lichter, tot 23 % zuiniger	p. 3
119.000 ton/jaar minder CO <sub>2</sub> -uitstoot in Europa	p. 4
Democratisering van vooruitgang	p. 4
Design	p. 4
Geen grammetje te veel	p. 5
Motoren: een drastische besparing op het verbruik	p. 7
Afmetingen: nog meer comfort en ruimte	p. 10
Ergonomie	p. 11
Innovaties: hoogstaande technologie voor iedereen	p. 12
Historisch overzicht	p. 15
Duurzame productie: «Think Blue. Factory»	p. 22
Technische kenmerken	p. 23





### **Tot 100 kg lichter, tot 23 % zuiniger**

*“Tussen 1974 en 2012 verschenen zes generaties Volkswagen Golf. Al 38 jaar kent het merk ononderbroken succes: er werden over de hele wereld 29,13 miljoen exemplaren verkocht, een uitzonderlijke economische prestatie en garantie op vaste banen. Deze periode weerspiegelt de technische vooruitgang”, glundert Martin Winterkorn, directeur van Volkswagen AG. “Met de Golf 7 willen we een vervolg breien aan dit succesverhaal. Het potentieel van deze Volkswagen wordt perfect geïllustreerd door een heuse krachttoer. We hebben de opwaartse gewichtsspiraal omgekeerd: de nieuwe Golf is tot 100 kg lichter, verbruikt tot 23 % minder en is bovendien veiliger, comfortabeler en ruimer dan zijn voorganger.”*

Voorbeeld benzine: de nieuwe Golf 1.4 TSI van 103 kW (140 pk) met cilinderuitschakeling verbruikt gemiddeld slechts 4,8 l/100 km, wat overeenkomt met een CO<sub>2</sub>-uitstoot van 112 g/km. Voorbeeld diesel: de basismotor van 77 kW (105 pk) stelt zich tevreden met gemiddeld 3,8 l/100 km (CO<sub>2</sub>-uitstoot van 99 g/km). Dankzij de implementatie van de meest performante systemen van het ‘modulaire bouwpakket’ van Volkswagen, is het opnieuw de Golf BlueMotion die de beste leerling van de klas blijkt te zijn. Hij heeft een gemiddeld verbruik van 3,2 l/100 km, wat correspondeert met een CO<sub>2</sub>-uitstoot van 85 g/km.

Martin Winterkorn: *“Bij Volkswagen zijn we ons altijd bewust geweest van onze verantwoordelijkheid om duurzame auto’s te maken voor een breed publiek. Daarom was het voor ons van essentieel belang om de zuinigste Golf ooit te ontwerpen en hem betaalbaar te maken voor iedereen. Dat doel is bereikt: de Golf 7 is uiterst spaarzaam en is standaard uitgerust met een stop-startsysteem en een recuperatieve remmodus. Bovendien kost hij met een basisprijs van 16.975 euro (gangbare prijs in Duitsland) geen cent meer dan het vorige basismodel.”*



## 119.000 ton/jaar minder CO<sub>2</sub>-uitstoot in Europa

---

Bij een auto die jaarlijks honderdduizenden keren wereldwijd wordt verkocht, wordt de impact op het milieu door de afslankingskuur van de Golf op elk continent duurzaam verbeterd. Naar schatting zou met de nieuwe Golf met een gemiddeld 13,9% lagere CO<sub>2</sub>-uitstoot voor alle motorvarianten samen, alleen al in Europa jaarlijks 119.000 ton CO<sub>2</sub>-uitstoot bespaard kunnen worden.

## Democratisering van vooruitgang

---

De vooruitgang die geboekt wordt door de jacht op minder gewicht mag echter niet gepaard gaan met achteruitgang op andere vlakken. En ook hier toont Volkswagen dat de Golf meer dan ooit synoniem staat voor een democratisering van vooruitgang en van perfectie tot in het kleinste detail. Daarvan getuigen het grotere plaatsaanbod, nieuwe baanbrekende veiligheidssystemen, een doordachte ergonomie en een totaal nieuwe info- en entertainmentwereld.

### De eerste Golf met een 'anti-multicrash'-remsysteem.

Technisch schittert de nieuwkomer bovendien met nieuwe snufjes, zoals een proactieve bescherming van de inzittenden, een City-noodstopfunctie en een standaard 'anti-multicrash'-remfunctie, waarmee een kwart van alle ongevallen met letsels vermeden kan worden. De Golf die tot op heden meer dan 29 miljoen keer werd gebouwd, blijft daarmee ook het toonbeeld van technologie in de compacte klasse en een van de modernste auto's ter wereld.

## Design

---

### Continuïteit als succesfactor

Al zeven generaties lang is de Golf niet alleen een technisch en commercieel succes; hij drukt ook zijn stempel op de geschiedenis van industrieel design. De vorm van de Golf is momenteel één van de best bekende designs ter wereld. *"Continuïteit is één van de belangrijkste succesfactoren. Er is immers maar een tiental auto's ter wereld waarvan het design in dergelijke mate werd verfijnd, afgesteld en ontwikkeld. Dit heeft het design van de Golf tijdloos gemaakt"*, merkt Walter de Silva, hoofd Design bij Volkswagen AG op.

De designers van Volkswagen hebben zich altijd ingezet om de typische kenmerken van de Golf te laten evolueren, vooral de C-stijl, de lange daklijn en de karakteristieke onderdelen vooraan en achteraan. Al deze details zorgen ervoor dat de nieuwe Golf origineler is dan andere compacte modellen: zijn intrinsieke waarde en mogelijke levensduur zijn bovendien superieur.

### Afmetingen ontleend aan exclusieve wagens

De afmetingen van de Golf zijn deze keer veranderd omdat het modulaire platform voor de modellen met een dwarsgeplaatste motor (MQB) dit mogelijk maakte. Een voorbeeld: de wielen konden 43 mm naar voren worden gebracht. Hierdoor is de overbouw vooraan korter en lijkt de motorkap langer. Klaus Bisschoff, hoofd Design





bij Volkswagen: *“Visueel is de passagiersruimte naar achteren gebracht, wat de indruk wekt van een «Cab-backward». Dit is kenmerkend voor high-end auto's met een lange motorkap en een passagiersruimte die zich ver achteraan bevindt. De Golf 7 implementeert bijgevolg voor het eerst verhoudingen die normaal hogere klassen typeren.”*

Klaus Bisschoff: *“De C-stijl en de lange daklijn zijn typisch voor de Golf-stijl. In profiel valt de C-stijl op door zijn precieze tekening, die doet denken aan een gespannen boog.”* Daarnaast zijn de oppervlakteschakeringen helemaal veranderd. Terwijl de vleugels bij de Golf 6 hoger lagen dan de motorkap, is nu het omgekeerde het geval.

De nagestreefde esthetische perfectie gaat natuurlijk gepaard met concrete voordelen. De verlaging van de laaddeempel naar een ongeëvenaard niveau (665 mm) en een grotere kofferopening zijn hiervan mooie voorbeelden.

## **Geen grammetje te veel**

### **Omgekeerde gewichtsspiraal**

Tot 100 kg verliezen zonder het voertuig duurder te maken door andere materialen te gebruiken, is een heuse krachttoer in dit segment. Om een idee te hebben van wat 100 kg in de automobielbouw betekent: de nieuwe basismotor, een benzineblok (TSI) van 1,2 liter, weegt 112 kg. Op zo'n 10% na heeft Volkswagen dus het gewicht van een volledige motor bespaard! Het leeggewicht van de Golf 7 is hetzelfde als dat van zijn voorganger van de vierde generatie in 1997.

#### **De mogelijke gewichtsvermindering is als volgt verdeeld:**

- tot 6 kg voor de elektrische componenten
- tot 40 kg voor de motor
- tot 26 kg voor het onderstel
- tot 37 kg voor de bovenbouw

Vanuit een zuiver mathematisch standpunt kon de nieuwe Golf tot 109 kg lichter gemaakt worden dan de Golf 6. Rekening houdend met de praktische mogelijkheden





van de constructie van elk voertuig, was de grootst bereikbare gewichtsvermindering 100 kg. Het meeste gewicht werd bespaard op de motor en de bovenbouw. Het loont de moeite om even stil te staan bij de bovenbouw (carrosserie en interieur) en de 37 kg die er werden bespaard. Hierdoor is het gemakkelijker te begrijpen hoe een lichtere constructie in 2012 te rijmen is met een grote serie.

Bovenbouw – hoeveel werd er bespaard op de afzonderlijke onderdelen?

- 0,4 kg voor het dashboard,
- 1,4 kg voor de dwarsbalk van de dashboardmodule,
- 2,7 kg voor de airconditioning,
- 7,0 kg voor de zetels vooraan en achteraan (naargelang de versie),
- 23,0 kg voor de carrosserie,
- 2,5 kg voor diversen.

**Dashboard.** 400 g lijkt weinig. Maar aan die details merk je dat Volkswagen streeft naar perfectie. Het is onmogelijk om 100 kg gewicht te besparen als je 400 g niet de moeite waard vindt. Volkswagen is er niet alleen in geslaagd om het dashboard 20 % lichter te maken, maar ook om het 20 % steviger te maken door een nieuw thermoplastisch schuim te gebruiken dat zich vormt door injectie. Het resultaat is een sandwichstructuur die verstopt zit achter een erg stijlvol oppervlak.

**Dwarsbalk van de dashboardmodule.** Deze dwarsbalk van 5,8 kg ondersteunt niet alleen het dashboard, maar ook de stuurinrichting. De gewichtsvermindering



kon worden gerealiseerd dankzij een lichtere constructie op basis van stalen componenten. Door de eindige-elementenmethode (FEM of Finite Element Method) toe te passen, is de structuur van de dwarsbalk zo licht en stabiel mogelijk. De keuze van een optimale staaldikte en de toepassing van structurele maatregelen zoals de integratie van groeven kwam de stabiliteit van de dwarsbalk ten goede, terwijl het gewicht met 1,4 kg verminderd werd. Via methodes zoals de eindige-elementenmethode laten de ingenieurs van Volkswagen zich inspireren door de natuur. Deze methode laat toe om een fascinerend verband te leggen tussen de doorsnede van een element, zoals een grassprietje of een strootje, en de stabiliteit ervan. Voor Volkswagen is dit de methode bij uitstek.

**Airconditioning.** De airconditioning van de Golf werd helemaal herdacht en is 2,7 kg lichter. Deze gewichtsvermindering werd onder andere bereikt door de wanddichtheid van verschillende onderdelen te optimaliseren, voedingsbuizen met een kleinere dia-



meter, een nieuw sluitingssysteem en hoogperformante warmtewisselaars die ook werden geoptimaliseerd op gebied van gewicht.

Naast deze gewichtsvermindering moet opgemerkt worden dat de airconditioning van de Golf een referentie is op vlak van comfort en energie-efficiëntie dankzij het ultra-efficiënte koelcircuit. De airconditioning is zeer stil (tot - 5dB (A)) en bereikt de gewenste temperatuur veel sneller. Ze is zuiniger dankzij een nieuwe ventilator en een intelligent regelsysteem (tot 4 A minder verbruik).

**Zetels.** Om 7 kg in totaal te verliezen, zijn er talrijke kleine aanpassingen moeten gebeuren. Bovendien was het vooral de rugleuning van de achterste bank die lichter moest worden. De eindige-elementenmethode (FEM of Finite Element Method) bood opnieuw de oplossing. Deze methode werd gecombineerd met staal dat een hoge elasticiteitsgrens heeft en met laserlaswerk, waardoor de wanddikte en de geometrie van de profielen kon worden geoptimaliseerd. Daarbovenop kwamen er lichtere grendels bij de achterste bank. Dankzij deze maatregelen kon meer dan 15 % gewicht worden bespaard.

**Carrosserie.** De carrosserie moet stabiel zijn om een optimale veiligheid en het best mogelijke comfort te garanderen. Om de lichtheid en de efficiëntie van de auto in zijn geheel te behouden, moet de structuur tegelijkertijd rank en atletisch zijn. Stabiliteit en lichtheid, dat zijn de twee eisen die de auto-industrie altijd al heeft proberen te verzoenen. Vooral omdat de auto in kwestie door miljoenen mensen zal worden gekocht. Om de prijs te drukken, wordt het gebruik van extreem dure materialen zoals aluminium, magnesium of carbonvezels in dit segment zo veel mogelijk vermeden. Daarom investeert Volkswagen in de synergieën geboden door het MQB-platform, maar ook in het innovatieve gebruik van staal met een hoge elasticiteitsgrens en in geavanceerde productiemethodes. De carrosserie weegt 23 kg minder (zonder meerkost). Toch voldoet ze aan de strengere eisen op het gebied van stabiliteit en weerstand bij ongevallen, en is het voertuig groter. Dat bewijst dat de juiste strategie werd gevolgd.

### **Nieuwe productieprocedés**

De hoge kwaliteit van de koetswerkconstructie is mede te danken aan de lasprocedés en de innoverende instrumenten waarmee alle componenten, inclusief de warm gevormde staalplaten en het plaatwerk dat tot verschillende diktes gewalst wordt (Tailored Rolled Blanks), met elkaar verbonden worden. Enkele van die instrumenten worden bij de Golf VII voor het eerst gebruikt, zoals de 'laserspantang'.



Daarmee kunnen zogenaamde zigzagnaden gelast worden ('wobble welding'), die het mogelijk maken om componenten met een korte flens aan elkaar te bevestigen. Het begrip 'zigzag' slaat op het sinusvormige verloop van de laserlasnaad.

### **Warm gevormd staal**

Warm gevormde componenten hebben een extreem hoge vloeigrens van 1.000 Mpa (megapascal), dat is meer dan zes keer hoger dan bij klassiek dieptrekstaal en tot vier keer hoger dan bij conventioneel staal met hoge treksterkte. Bij het warme vormingsprocedé wordt een roodgloeiende hete plaat met een temperatuur van ca. 950 °C in een mal gelegd en in één handeling gevormd, waarna ze snel wordt afgekoeld in de mal zelf. Zo wordt een uitzonderlijke materiaalkwaliteit verkregen.

### ***Motoren: een drastische besparing op het verbruik***

Het gebruik van het MQB-platform heeft grote gevolgen: de Golf werd van A tot Z herdacht, van de carrosserie, over de passagiersruimte, de aandrijving en alle infotainmentsystemen, tot de talrijke assistenten. De aan de Golf 6 ontleende technische elementen waren al op maat van de toekomst, zoals de DSG-versnellingsbakken met dubbele koppeling en 6 of 7 versnellingen. Alle andere dingen zijn gloednieuw. Op gebied van motoren werd geen van de bestaande blokken als dusdanig overgenomen.

Wat de prestaties en energie-efficiëntie van de nieuwe modellen betreft, haalt Volkswagen altijd de mosterd bij de voorgaande BlueMotion-modellen.

Voor de nieuwe Golf heeft Volkswagen twee volledig nieuwe generaties van motoren geperfectioneerd. Alle versies hebben een stop-startsysteem (wat een verbruik oplevert dat tot 4 % lager ligt) en een recuperatieve remmodus (wat synoniem is voor een ongeveer 3 % lagere CO<sub>2</sub>-uitstoot). Dankzij alle maatregelen kon de CO<sub>2</sub>-uitstoot in bepaalde gevallen met 23 % worden verlaagd.







### Keuze van een rijprofiel.

Het is voor het eerst mogelijk in een Golf om op elk moment een rijprofiel te selecteren. Zo kan de bestuurder op voorhand de verhouding tussen maximale dynamiek, maximale autonomie en maximaal comfort bepalen. Dankzij deze functie kan een anticiperend bestuurder zich een rijstijl aanmeten die gericht is op een maximale energie-efficiëntie. Er zijn vier rijprofielen (Eco, Sport, Normaal en Individueel), plus het profiel Comfort in combinatie met DCC, het adaptieve controlesysteem van het onderstel. In ecomodus worden de motor, de airconditioning en verschillende andere assistenten zodanig beheerd dat het verbruik wordt geoptimaliseerd. Bij de auto's met een DSG-versnellingsbak is deze modus uitgerust met een 'vrijloop'-functie: als de bestuurder zijn voet van het gaspedaal haalt, bijvoorbeeld voor een verkeerslicht of als hij bergafwaarts rijdt, zal de DSG zich loskoppelen van de motor, die dan stationair draait. De kinetische energie van de Golf kan dan maximaal worden benut.

### Benzine

De benzinemotoren zijn allemaal uitgerust met 4 cilinders met directe injectie (TSI) en 16 kleppen. De benzineblokken die werden voorgesteld op de lancering van de



nieuwe Golf ontwikkelen respectievelijk 63 kW (85 pk) en 103 kW (140 pk). De basismotor blinkt uit door een gemiddeld verbruik van slechts 4,9 l/100 km (113 g/km CO<sub>2</sub>). Dit wil zeggen dat hij 0,6 l minder verbruikt dan de motor van het vorige model.

Voor het eerst is er een Golf op de markt met 'Active Cylinder Management' (ACT) waarbij de cilinders worden uitgeschakeld. Dit systeem zal beschikbaar zijn op een variant van de TSI met 140 pk. Deze motor is nu al conform met de toekomstige Euro 6-norm. Het gemiddelde verbruik bedraagt 4,8 l/100 km (wat overeenkomt met een CO<sub>2</sub>-uitstoot van 111 g/km). In vergelijking met de 1.4 TSI van 90 kW (122 pk) van de reeds zeer zuinige Golf 6 (6,2 l/100 km – 144 g/km CO<sub>2</sub>), is het verbruik 23 % gedaald ondanks een krachtiger vermogen van 18 pk.

### Uitschakeling van de cilinders

Als eerste constructeur ter wereld past Volkswagen de selectieve uitschakeling van cilinders toe bij een op grote schaal geproduceerde TSI-viercilindermotor. Met dit hoogtechnologische systeem kan het verbruik aanzienlijk verlaagd worden, doordat bij geringe en gemiddelde belasting twee van de vier cilinders tijdelijk worden stilgelegd. In de praktijk levert de cilinderuitschakeling voor de 1.4 TSI een gemid-



delde verbruiksdaling van 0,4 l/100 km op, gemeten volgens de nieuwe Europese rijcyclus (NEDC).

De hoge energie-efficiëntie gaat echter niet ten koste van het rijcomfort: Ook op slechts twee cilinders loopt de uitstekend uitgebalanceerde 1.4 TSI bijzonder licht en trillingsarm.

De selectieve cilinderuitschakeling wordt steeds geactiveerd zodra de 1.4 TSI tussen 1.400 en 4.000 t/min. draait en het gevraagde koppel niet hoger dan 85 Nm ligt. In de EU-meetcyclus voor het verbruik is dat op ca. 70 procent van alle gesimuleerde trajecten het geval. Zodra de bestuurder krachtig het gaspedaal intrapt, worden cilinder 2 en 3 ongemerkt weer ingeschakeld. Volkswagen benut de informatie van de gaspedaalsensor om te detecteren hoe de bestuurder rijdt. Indien dat een ongemakkelijk beeld oplevert – bijvoorbeeld bij een sportieve rijstijl – dan worden de cilinders niet uitgeschakeld.

## Diesel

Ook hier is alles nieuw. In eerste instantie zullen de diesels – allemaal uitgerust met 4 cilinders met directe injectie en 16 kleppen – 77 kW (105 pk) en 110 kW (150 pk) leveren. Met een vermogen van 105 pk en een gemiddeld verbruik van slechts 3,8 l/100 km (99 g/km CO<sub>2</sub>), levert de basis-TDI een schitterend voorbeeld van efficiënt energieverbruik. Voor de vorige generatie lag een dergelijk resultaat buiten de mogelijkheden van een basismodel en bleef het daarom het voorrecht van de Golf BlueMotion. De TDI van 150 pk is met een gemiddeld verbruik van 4,4 l/100 km (106 g/km CO<sub>2</sub>) ook een toonbeeld van efficiënt energieverbruik.

De Golf BlueMotion spant echter opnieuw de kroon. Dankzij de verstandige toepassing van de technologieën in de 'bouwdoos' van Volkswagen, is de BlueMotion opnieuw een voorbeeld met een gemiddeld verbruik van 2,3 liter diesel per 100 km, wat overeenkomt met een CO<sub>2</sub>-uitstoot van 85 g/km.

## ***Afmetingen: nog meer comfort en ruimte***

Met een lengte van 4255 mm werd de nieuwe Golf 56 mm langer. Zijn wielbasis is met 59 mm gegroeid naar 2637 mm en zijn voorwielen werden 43 mm verder naar voor geplaatst. Dit alles resulteert in sportievere verhoudingen, een betere crash-structuur en een geoptimaliseerd ruimteconcept. Tegelijk werd het koetswerk iets platter (1452 mm, of -28 mm), maar zonder nadelige gevolgen voor de hoofdruimte. In de breedte heeft de Golf 13 mm gewonnen (nu 1799 mm). Daarnaast werd de spoorbreedte voor- en achteraan verhoogd met respectievelijk 8 mm en 6 mm. Die extra millimeters verlenen hem een forsere uitstraling.

De verlaagde hoogte heeft een gunstige invloed op de aerodynamica. De frontale oppervlakte werd met 0,03 m<sup>2</sup> verkleind en de C<sub>w</sub>.A-waarde werd met 10% verbeterd. De C<sub>w</sub>-waarde van 0,27 van de Golf BlueMotion behoort tot de beste in deze voertuigklasse.



### **Gebruik van de ruimte**

De extra centimeters en millimeters in de lengte en in de breedte, evenals de grotere wielbasis en de geoptimaliseerde spoorbreedtes zijn merkbaar in het interieur dat 14 mm langer werd (1750 mm). De achterpassagiers genieten daardoor van 15 mm extra beenruimte. De schouderbreedte nam toe met 31 mm (1420 mm) vooraan en met 30 mm achteraan. De elleboogbreedte verhoogde met 22 mm (1469 mm) vooraan en met 20 mm achteraan.

De rugleuning van de achterbank kan ongeacht het model asymmetrisch neergeklapt worden (60/40). Als ze neergeklapt is, komt er een laadoppervlak met een lengte van 1.547 mm vrij. Bij de Golf Trendline en Comfortline kan de zetel rechts vooraan optioneel volledig naar voren geklapt worden. Als de rugleuningen achteraan en vooraan volledig neergeklapt zijn, ontstaat er een laadoppervlak met een lengte van 2.412 mm. Qua afwerking is de Golf Comfortline bovendien uitgerust met een skiluiik.

De koffer gaat er 30 l op vooruit en heeft daardoor een capaciteit van 380 l. De variabele bodem kan 100 mm verlaagd worden. Een voorbeeld van onze zoektocht naar perfectie: de laaddrempel is niet hoger dan 665 mm (-17 mm), wat in deze klasse nooit eerder voorkwam. De maximale kofferbreedte bedraagt 1.272 mm en wint daardoor 228 mm op de vorige generatie. Bovendien vergrootte Volkswagen de kofferopening tot 1.023 mm (+ 47 mm).

### **Ergonomie**

De bestuurdersplaats is nog ruimer en ergonomischer geworden. Volsslanke mensen zullen het ongetwijfeld waarderen dat de bestuurderszetel 20 mm verder achteruit kan worden gezet. Het regelbereik van het stuurinrichtingsysteem is in dit opzicht ook aangepast. Dankzij het MQB-platform is de pedaalafstand geperfectioneerd: de ruimte tussen het rempedaal en het koppelpedaal is 16 mm breder. Een andere ergonomische verbetering: Volkswagen heeft de positie van de versnellingspook 20 mm verhoogd in vergelijking met de vorige generatie. Op die manier ligt de knop nog beter in de hand.



## Zetels

De zetels van de nieuwe Golf vallen op door hun uitzonderlijke comfort. De vijf zitplaatsen werden helemaal hertekend. Ze hebben uitstekende intrinsieke kwaliteiten: omhullende contouren, een optimale laterale steun bij een sportieve rijstijl en een verhoogd comfort voor lange trajecten. Deze kwaliteiten konden gerealiseerd worden door de contouren uit schuim aan te passen en door de dempende eigenschappen van de met schuim gevulde elementen te optimaliseren. Bij de afwerking van de Comfortline en de Highline werden de voorste zetels uitgerust met een lendensteun die in twee standen kan worden gezet. Optioneel biedt Volkswagen een elektrisch regelbare bestuurderszetel aan met 12 standen.

De ergoActive bestuurderszetel met uitgebreide afstellingsopties is een ander nieuw systeem in de Golf. Bovenop de traditionele systemen om de hoogte en de verwarming van de zetel af te stellen, kan nu de diepte, de hoek en de lendensteun worden aangepast. De lendensteun heeft 4 standen en een massagefunctie. Deze functies zijn baanbrekend in deze autoklasse. Bovendien hebben de uitzonderlijke ergonomische kwaliteiten van de ergoActive zetel de Golf 7 in Duitsland het AGR-label (Aktion Gesunder Rücken\*) opgeleverd.

## *Innovaties: hoogstaande technologie voor iedereen*

De nieuwe Golf is de eerste compacte auto die 100 kg lichter is dan de vorige generatie terwijl het comfort en de veiligheid duidelijk zijn toegenomen. Dit illustreert dat Volkswagen erin slaagt om baanbrekende wagens te produceren, zelfs als het gaat om een grote serie. Tegelijkertijd bewijst een gamma nieuwe technologieën de innovatieve capaciteiten van het merk op het gebied van compacte auto's. Dankzij de Golf zullen deze technologieën toegankelijker dan ooit zijn.

### De nieuwe assistenten

#### 'Anti-multicrash'-remfunctie

Het 'anti-multicrash'-remfunctie is het nieuwe snufje van de Golf, dat al door de grootste Duitse Automobiellclub ADAC werd onderscheiden met de innovatieprijs voor veiligheid. Studies hebben aangetoond dat het bij ongeveer een kwart van de ongevallen met verwondingen de eerste botsing vaak gevolgd wordt door een tweede.

Het systeem remt het ongevalvoertuig automatisch af, om zijn resterende kinetische energie aanzienlijk te verlagen. Dit systeem wordt geactiveerd als de airbagsensoren de eerste botsing registreren. De vertraging wordt door de regeleenheid van het elektronische stabiliteitscontrolesysteem (ESC) beperkt tot maximaal 0,6 g (net als de Front Assist-functie), zodat de bestuurder zijn voertuig nog kan beheersen.

De bestuurder kan op elk moment 'het heft in eigen handen nemen' door bijvoorbeeld gas te geven en zo het systeem te deactiveren. Het systeem kan ook uitgeschakeld worden als de bestuurder zelf harder remt. De assistent vertraagt de auto tot 10 km/uur. Met deze snelheid kan de bestuurder naar een veilige plaats rijden na het remmanoeuvre.

\* Actie: een gezonde rug!.





## Proactieve bescherming van de inzittenden (PreCrash)

De PreCrash die zijn debuut maakte in de Touareg, is een uitstekend voorbeeld van een technologie die vanuit de hogere klasse naar de compacte klasse werd overgebracht.

Indien het systeem een mogelijke ongevalsituatie herkent, wordt de veiligheidsgordel van de inzittenden vooraan voorgespannen, om zo de maximale efficiëntie van de gordels en van de airbags te garanderen. In geval van een kritieke situatie die gekenmerkt wordt door een sterk over- of onderstuur en een tussenkomst van het stabiliteitssysteem, worden daarnaast ook alle ruiten (en eventueel het open dak) nagenoeg volledig gesloten. In die stand bieden deze elementen een optimale ondersteuning voor de gordijn- en zijairbags.

## Noodremfunctie voor de stad

Dit systeem is voor het eerst beschikbaar op de Golf als software-uitbreiding van de adaptieve snelheidsregelaar ACC. Het is permanent actief tot een snelheid van 30 km/u en detecteert met behulp van een geïntegreerde lasersensor aan de voorzijde van de wagen het risico op een eventuele kop-staartaanrijding. Deze functie verbetert de respons van de remmen door het remcircuit voor te vullen en kan het voertuig zelfs automatisch tot stilstand afremmen. Afhankelijk van de voertuigsnelheid en de omstandigheden kan het systeem zo de impact van een aanrijding beperken of de aanrijding zelfs vermijden.

## Vermoeidheidsdetectie

Dit bijstandssysteem analyseert het rijgedrag en spoort de bestuurder tijdig aan om een pauze in te laten nemen indien zijn rijgedrag vermoeidheid doet vermoeden, om ongevallen als gevolg van oververmoeidheid te vermijden. Bij het begin van ieder traject registreert het systeem bepaalde kenmerken die het rijgedrag typeren (bewegingen van het stuur en de pedalen en andere signalen gemeten in het voertuig, zoals dwarsversnellingen). Het systeem bepaalt of de bestuurder minder geconcentreerd is, op basis van afwijkingen ten opzichte van het rijgedrag dat in het begin van het traject geregistreerd werd. Indien vermoeidheid gedetecteerd wordt, geeft het systeem een waarschuwing door weergave van een symbool via de boordcomputer en met een geluidssignaal. Indien de bestuurder geen pauze neemt, volgt na 15 minuten een nieuwe waarschuwing.

## Progressieve stuurinrichting

De traditionele stuurinrichtingen werken met een constante overbrengingsverhouding. De nieuwe Golf kan als optie besteld worden met een stuurinrichting met variabele overbrengingsverhouding. De combinatie van een variabele overbrengingsverhouding en het afstemmingspotentieel dat een elektromechanische stuurinrichting biedt, garandeert een geoptimaliseerd sportief stuurgedrag dat toch geschikt is voor dagelijkse ritten.

## Herkenning van snelheidsborden

Het systeem voor de herkenning van snelheidsborden geeft de maximaal toegelaten snelheid en een eventueel inhaalverbod weer op het scherm van de boordcomputer en op het scherm van het navigatiesysteem. Onderborden met specifieke



bepalingen (bij regen, afhankelijk van het tijdstip van de dag, voor wagens met een aanhangwagen) worden eveneens weergegeven.

Er worden maximaal drie verkeersborden (met of zonder onderbord) tegelijk weergegeven, in logische volgorde: eerst de 'normale' snelheidsbeperking, gevolgd door specifieke of tijdelijke bepalingen. Indien het regent (wat gedetecteerd wordt door de regensensor), krijgt de bepaling 'bij regen' voorrang. Ook borden die het begin of einde van een bebouwde kom aanduiden, worden herkend. Het systeem vermeldt in dat geval de maximaal toegelaten snelheid in de bebouwde kom in het betreffende land.

### **XDS: elektronisch geregeld differentieel tussen de wielen**

Het XDS, een evolutie van het antislipsysteem EDS, treedt op als een zelfsperrend differentieel tussen de wielen en compenseert het onderstuur dat typisch is voor een voorwielaangedreven wagen die met hoge snelheid een bocht neemt. Wanneer de elektronica in een snel genomen bocht detecteert dat het aangedreven wiel aan de binnenzijde van de bocht te zeer 'ontlast' wordt, verhoogt de hydraulische eenheid van het ESP de remdruk op dat wiel. Daardoor wordt meer koppel naar het 'buitenste' wiel gestuurd, waardoor de wagen gedwongen wordt om het gewenste traject nauwkeuriger te volgen en de tractie verbeterd wordt. Resultaat: het weggedrag van de wagen wint gevoelig aan precisie en neutraliteit en benadert de kwaliteiten van een vierwielaangedreven wagen.

### **Volgende functies vindt u ook in de nieuwe Golf:**

- de adaptieve snelheidsregelaar ACC met 'Front Assist',
- de elektromechanische parkeerrem die gerelateerd is aan het automatisch aanhouden van de remdruk op een helling (Auto Hold),
- het koerscorrectiesysteem ('Lane Assist')
- de automatische omschakeling tussen grootlicht en dimlicht ('Light Assist'),
- de dynamische grootlichtregeling (Dynamic Light Assist),,
- de Park Assist 2.0, die bij parkeermanoeuvres of om uit een parkeerplaats te rijden de stuurbewegingen voor zijn rekening neemt,
- een functie op dieselmodellen die verhindert dat de verkeerde brandstof wordt getankt.

### **Infotainment: standaard aanraakscherm**

Volkswagen rust de Golf uit met een totaal nieuw ontworpen generatie van audio- en radio-navigatiesystemen.

### **Eerste aanraakscherm met naderingssensor**

Alle systemen bezitten een aanraakscherm (van 5», 5,8» of 8»). Vanaf 5,8» is het scherm uitgerust met een naderingssensor, een première voor het merk. Zodra een vinger het scherm nadert, schakelt het systeem automatisch om van weergave naar bedieningsmodus. Verder beschikken de schermen over een specifieke functie, waarmee bijvoorbeeld door lijsten gescrolld of in een document gebladerd kan worden.

### **Het radio-navigatiesysteem 'Discover Pro'**

De topper op het vlak van radio-navigatiesystemen is uitgerust met een capacitief aanraakscherm van 8», een dvd-speler, een UMTS-telefoonmodule, een 'Premium'-spraakbediening met uitgebreide functies en een SSD-schijf van 64 GB (waarvan



10 GB beschikbaar is voor eigen gebruik). Hij biedt een 3D-kaartnavigatie. Dankzij de integratie van de cd-database van Gracenote is het bovendien mogelijk om muziekbestanden af te spelen en informatie daarover te beheren met de laatste nieuwe technologie. Discover Pro doet eveneens dienst als WLAN-hotspot voor de internettoegang met een WLAN-compatibele gsm (smartphone of tablet).

## *Historisch overzicht*

---

### **De eerste generatie (1974 - 1983)**

- 1974** Internationale persvoorstelling van de Golf in Munchen. Zijn 1,1 l-motor heeft een vermogen van 37 kW (50 pk).
- 1976** De 500.000ste Golf rijdt van de montageband (maart).
- Internationale persvoorstelling van de Golf GTI in Frankfurt. Zijn 1,6 l-motor is goed voor een vermogen van 81 kW (110 pk).
- Internationale persvoorstelling van de Golf diesel (37 kW / 50 pk) in Stockholm.
- Productie van de 1.000.000ste Golf (oktober).
- 1978** Productie van de 2.000.000ste Golf (juni).
- Lancering van de Golf - onder de modelbenaming «Rabbit» - in de Verenigde Staten (met katalysator).
- 1979** Internationale persvoorstelling van de Golf Cabriolet in St. Tropez.
- Vijfversnellingsbak voor de Golf GTI.
- De 3.000.000ste Golf rijdt van de montageband (september).
- Productie van een pick-upversie in de Verenigde Staten.
- 1980** Revalorisatie van de Golf : grotere achterlichtblokken, gewijzigd dashboard, grotere cilinderinhoud voor de dieselmotor (van 1,5 naar 1,6 l), 4+E versnellingsbak (4 versnellingen + 1 extra lange) voor de 51 kW-motor.
- Productie van de 4.000.000ste Golf (november).
- 1981** Internationale persvoorstelling van de «Formel E».
- 1982** De 5.000.000ste Golf rijdt van de montageband (februari).
- Internationale persvoorstelling van de Golf turbodiesel (51 kW / 70 pk) in Ingolstadt.
- De pick-up wordt ook in Europa ingevoerd, onder de naam «Caddy».



Introductie van de 1,8 l-motor van 82 kW (112 pk) op de Golf GTI.

**1983** Einde van de productie van de eerste Golf-generatie in West-Europa na 6.720.000 geproduceerde exemplaren.

Een op allerlei vlakken geoptimaliseerde Golf I werd nog 25 jaar lang in Zuid-Afrika als goedkoop basismodel geproduceerd (onder het pseudoniem Citi van het merk) en dat parallel met het 'moderne' gamma. Sinds de lancering van de Golf I in Zuid-Afrika in 1978 heeft Volkswagen of South Africa 377.484 Citi's gebouwd (tussen 1984 en 2009) en in totaal 517.384 exemplaren van de Golf A1 (inclusief Citi).

### **De tweede generatie (1983 - 1991)**

**1983** Internationale persvoorstelling van de nieuwe Golf (II) in Munchen.

Productie van de 6.000.000ste Golf (september).

**1984** Lancering van de Golf II GTI.

De 1,8 l-injectiemotor wordt op de Duitse markt als eerste Golfmotor uitgerust met een geregelde katalysator.

**1985** De 7.000.000ste Golf rijdt van de montageband (maart).

Lancering van onderhoudsvriendelijke techniek (hydraulische klepstoters, elektronische ontsteking, enz.), langere spreiding van de onderhoudsbeurten.

**1986** Lancering van de Golf GTI 16V met de 1,8 l-motor van 102 kW (139 pk).

Lancering van de Golf syncro met permanente vierwielaandrijving en de 1,8 l-motor van 66 kW (90 pk).

Productie van de 8.000.000ste Golf (mei).

Introductie van het ABS voor de Golf syncro.

Lancering van de Golf GT.

**1987** Introductie van het ABS als optie voor de Golf GT/GTI/GTI 16V.

Lancering van de 1,6 l-motor van 51 kW (70 pk) met elektronisch geregelde carburator en geregelde katalysator.

Lancering van de 1,3 l-motor van 40 kW (55 pk) met Digijet-injectie en geregelde katalysator.

Productie van de 9.000.000ste Golf (juni).

Facelift.

De Golf Syncro wordt het eerste model met standaard ABS.





- 1988** Lancering van de Golf Rallye G60 met syncro-aandrijving, 1,8 I-G60-motor van 118 kW (160 pk).  
Productie van de 10.000.000ste Golf (juni).
- 1989** Introductie van de 1,6 I-turbodiesel met intercooler (59 kW / 80 pk).  
Productie van de 11.000.000ste Golf (oktober).  
De 1,6 I-dieselmotor van 44 kW (60 pk) wordt uitgerust met een katalysator.  
Première voor de Golf CitySTROMer (elektrisch) en de Golf Hybrid (diesel/elektrisch).
- 1990** Lancering van de Golf Country, met syncro-aandrijving, een extra buizenframe tussen het onderstel en het koetswerk en een grotere bodemvrijheid.  
Geregelde katalysator in Duitsland standaard op alle Golf-modellen met benzinemotor.  
Lancering van de Golf GTI G60 met de 1,8 I-G60-motor van 118 kW (160 pk).  
De 12.000.000ste Golf rijdt van de montageband (november).  
Productie van de 1.000.000ste Golf GTI (november).
- 1991** Uitbreiding van de Golf-productie naar de fabriek in Mosel, bij Zwickau.  
Einde van de productie van de Golf II in West-Europa na 6.410.000 exemplaren.

#### **De derde generatie (1991 - 1997)**

- 1991** Internationale persvoorstelling van de nieuwe Golf (III) in Munchen.  
Eerste Golf diesel met een oxidatiekatalysator.  
Lancering van de Golf VR6; de eerste zescilinder in de compactklasse.
- 1992** Productie van de 13.000.000ste Golf (februari).  
Airbag voor de bestuurder en de voorste passagier als optie verkrijgbaar.
- 1993** Golf III syncro.  
Productie van de 14.000.000ste Golf (maart).  
Lancering van de Golf TDI. De 1,9 I-motor levert een vermogen van 66 kW (90 pk).



Golf III cabriolet.

Golf Variant en Golf Ecomatic.

- 1994** Productie van de 15.000.000ste Golf (mei).
- 1995** Eerste Golf met een atmosferische motor met rechtstreekse inspuiting (SDI).
- 1996** Ter gelegenheid van de 20ste verjaardag van de Golf GTI wordt de speciale reeks «20th Anniversary» gelanceerd.
- Zij-airbags verkrijgbaar voor de voorste plaatsen.
- Commercialisering van de elektrische Golf CitySTROMer.
- Productie van de 17.000.000ste Golf (november).
- 1997** Einde van de productie van de 3de generatie in West-Europa na 4.960.000 exemplaren.

#### **De 4de generatie (1997 - 2003)**

- 1997** Persvoorstelling van de vierde generatie van de Golf in Bonn.
- Eerste Golf met volledig verzinkt koetswerk.
- Eerste Golf met 5-cilindermotor (V5) van 110 kW (150 pk).
- 1998** Nieuwe Golf Cabriolet.
- Eerste Golf 4MOTION met Haldex-koppeling.
- Elektronisch stabiliteitsprogramma ESP als optie beschikbaar.
- 1999** Tweede Golf Variant.
- Eerste TDI-motorisaties met pompverstuivers op een Golf.
- Eerste Golf V6 4MOTION.
- 19.000.000ste Golf (juni).
- 2000** Nieuwe TDI-motorisaties van 74 kW (100 pk) en 110 kW (150 pk).
- 4 kleppen per cilinder voor de V5-motor die vanaf dat moment 125 kW (170 pk) ontwikkelt.
- 20.000.000ste Golf.
- 2001** 1.9 TDI van 96 kW (130 pk).
- De 1.9 TDI van 74 kW (100 pk) voldoet aan de EU4-uitstootnorm.



Speciale editie van de Golf GTI (132 kW), ter gelegenheid van zijn 25ste verjaardag.

**2002** Eerste Golf met rechtstreekse benzine-inspuiting FSI (81 kW).

Met 21.517.415 exemplaren wordt de Golf het meest geproduceerde Volkswagen-model, voor de Kever (die zelf in 1994 het record van de Ford T gebroken had).

Introductie van de Golf R32 van 177 kW (240 pk), toen de krachtigste versie aller tijden.

**2003** De Golf wordt aangeboden in 7 versies (Golf, Trendline, Comfortline, Highline, GTI, V6 en R32) en met 14 motorisaties.

Introductie van de direct schakelende DSG-versnellingsbak op de Golf R32.

Einde van de Golf IV-productie, na meer dan 4,92 miljoen exemplaren.

#### **De vijfde generatie (2003-2008)**

**2003** Persvoorstelling van de vijfde generatie van de Golf ter gelegenheid van het Autosalon van Frankfurt (IAA).

Verkoop in oktober.

De eerste Golf die gebruikmaakt van ultramoderne materialen (waaronder 'tailored blanks', staalplaten van verschillende dikte die aan elkaar gelast worden) en van overeenkomstige productietechnieken. Het complexe procedé van laserlassen staat synoniem met maximale stevigheid, en verhoogt de torsiestijfheid van het koetswerk met 35%.

De eerste Golf die optioneel (enkel 4-deursversie) verkrijgbaar is met zijairbags achteraan, bovenop de zes standaardairbags (hoofd- en zijairbags vooraan en gordijnairbags).

FSI-motoren van 66 kW (90 pk) en 85 kW (115 pk).

Nieuwe achteras met vier armen per wiel, geautomatiseerde DSG-versnellingsbak met dubbele koppeling en 7 versnellingen, bi-xenon-koplampen, ruitenwissers met regensensor en panoramisch schuifdak.

**2004** Nieuwe Golf 4MOTION.

Nieuwe Golf GTI met 2.0 TFSI-turbomotor met rechtstreekse inspuiting van 147 kW (200 pk), als optie gekoppeld aan een geautomatiseerde DSG-versnellingsbak.

Golf Variant BiFuel op benzine of op autogas (LPG).

FSI-motoren van 110 kW (150 pk) en 147 kW (200 pk).

Productie van de 23.000.000e Golf (augustus).



Op de Bibendum Challenge in Shanghai brengt Volkswagen een conceptcar Golf ECO.Power (hybride diesel/elektriciteit) op het toneel, die aangedreven wordt door zowel een 3-cilinderdieselmotor van 76 kW (104 pk) als een elektrische motor van 15 kW.

- 2005** Opkomst van de Golf Plus.
- Voorstelling in Frankfurt van de nieuwe Golf R32 van 184 kW (250 pk). Productie van de 24.000.000e Golf (december).
- 2006** Eerste Twincharger ter wereld (TSI) met dubbele drukvoeding (door turbo en mechanische compressor), beschikbaar in de versies van 103 kW (140 pk) en 125 kW (170 pk).
- TDI-motor van 125 kW (170 pk).
- 2007** Opkomst van de CrossGolf.
- Nieuwe Golf Variant.
- Opkomst van de Golf BlueMotion die een recordverbruik van gemiddeld slechts 4,5 l/100 km laat optekenen.
- Productie van de 25.000.000e Golf (maart).
- 2008** 20 exemplaren van de Golf Twin Drive, een hybride «plug-in» waarvan het gecombineerde vermogen van de twee motoren (TDI of TSI en elektrisch) 130 kW (177 pk) kan behalen, worden ingezet in de praktijktest «Vloottest Elektromobiliteit» («Flottenversuch Elektromobilität») in Duitsland.
- Einde van de productie van de Golf V, waarvan 3,27 miljoen exemplaren werden gebouwd.

### **De zesde generatie (2008-2012)**

- 2008** Persvoorstelling van de zesde generatie van de Golf ter gelegenheid van het Autosalon van Parijs.
- Introductie van nieuwe bijstandssystemen ('Light Assist', de parkeerhulp 'Park Assist', de vertrekhelp op een helling, de adaptieve koetswerkregeling DCC, de automatische afstandsregeling tussen wagens ACC) en uitrustingen (knieairbag voor de bestuurder, geoptimaliseerde hoofdsteunen om het risico op een whiplash te beperken, dynamische bochtenverlichting, ledachterlichten), die de technologische perfectie van de Golf naar een ongezien niveau brengen.
- Uitbreiding van het TSI-motoraanbod (met enkele of dubbele drukvoeding).
- De turbodieselmotoren (TDI) doen afstand van de technologie met pompverstuivers ten gunste van het 'common rail'-systeem, wat resulteert in een superieure dynamiek en een lager verbruik.





- 2009** Nieuwe Golf R van 199 kW (270 pk).  
Nieuwe Golf GTD van 125 kW (170 pk).  
Nieuwe Golf Variant.  
Nieuwe Golf GTI van 155 kW (210 pk).  
De Golf VI krijgt vijf sterren (de maximumscore) op de Euro NCAP-crashtests en wordt door het consortium uitgeroepen tot «veiligste auto van het jaar».
- 2010** Nieuwe Golf BlueMotion (met 'Stop-Start'-functie en recuperatiesysteem) met een gemiddeld verbruik van amper 3,8 l/100 km, wat overeenkomt met een CO<sub>2</sub>-uitstoot van 99 g/km.
- 2011** Nieuwe Golf Cabriolet.  
Nieuwe Golf GTI EDITION.  
Golf Blue-e-Motion, met uitsluitend elektrische aandrijving. 10 exemplaren rijden rond in België in het kader van een praktijktest.
- 2012** Golf GTI Cabriolet van 155 kW (210 pk).  
Einde van de productie van de Golf VI, waarvan 2,85 miljoen exemplaren werden gebouwd.

### **De zevende generatie (2012-)**

- 2012** Statische persvoorstelling van de zevende generatie van de Golf in Berlijn op 4 september.



## ***Duurzame productie: Think Blue. Factory***

---

Energie-efficiënte voertuigen bouwen is één punt in de autowereld. Ze ook in energie-efficiënte fabrieken volgens milieuvriendelijke productiemethoden vervaardigen, is een ander punt. Volkswagen investeert al vele jaren in deze optiek.

Met 'Think Blue. Factory' brengt Volkswagen het concept 'Think Blue' naar de productie; een totaal en domeinoverschrijdend initiatief voor alle Volkswagen-fabrieken wereldwijd. 'Think Blue. Factory' bundelt alle maatregelen die een efficiënt gebruik van de bronnen, water en energie bevorderen, waarbij eveneens de uitstoot wordt verlaagd. Volkswagen heeft als doel om de productie in alle fabrieken 25% milieuvriendelijker te maken tegen 2018.

---





## Technische kenmerken

### Volkswagen Golf 1.4 TSI BlueMotion Technology – 103 kW (140 pk)

#### MOTOR

Type	dwarsgeplaatst
Brandstof	benzine 95 oct.
Cilinders	4, actieve cilindermanagement (ACT)
Cilinderinhoud, cm <sup>3</sup>	1.395
Mengselvoorbereiding	directe elektronische injectie, max. inspuitsdruk: 200 bar
Kleppen/cilinder	4
Drukvoeding	turbolader
Uitlaatgassenzuiveringsniveau	Euro 6
Max. vermogen, kW (pk) bij t/min.	103 (140) / 4.500 – 6.000
Max. koppel, Nm bij t/min.	250 / 1.500 – 3.500

<b>TRANSMISSIE</b>	voorwielaandrijving, handgeschakelde 6-versnellingsbak
--------------------	--

#### AFMETINGEN EN GEWICHTEN (3-deurs)

Lengte/breedte/hoogte, mm	4.255 / 1.790 / 1.452
Wielbasis, mm	2.637
Spoorbreedte voraan / achteraan, mm	1.549 / 1.520
Laadvolume (VDA), l (met neergeklapte achterbank)	380 (1.270)
Laadlengte, mm (met neergeklapte achterbank)	839 (1.547)
Leeggewicht, kg	1.270
HTM, kg	1.780
Max. geremd / ongeremd sleepgewicht (helling 12 %), kg	1.500 / 630
Inhoud van de brandstoftank, l	50

#### PRESTATIES

Topsnelheid, km/h	212
Acceleratie : 0 - 80/100 km/h, s	5,9 / 8,4

#### VERBRUIK, l/100 km (volgens 99/100/EC)

- gemiddelde	4,9
--------------	-----

#### CO<sub>2</sub>-UITSTOOT, g/km

- gemiddelde	113
--------------	-----



## Volkswagen Golf 1.4 TSI BlueMotion Technology – 103 kW (140 pk)

### MOTOR

Type	dwarsgeplaatst
Brandstof	benzine 95 oct.
Cilinders	4, actieve cilindermanagement (ACT)
Cilinderinhoud, cm <sup>3</sup>	1.395
Mengselvoorbereiding	directe elektronische injectie, max. inspuitdruk: 200 bar
Kleppen/cilinder	4
Drukvoeding	turbolader
Uitlaatgassenzuiveringsniveau	Euro 6
Max. vermogen, kW (pk) bij t/min.	103 (140) / 4.500 – 6.000
Max. koppel, Nm bij t/min.	250 / 1.500 – 3.500

**TRANSMISSIE** voorwielaandrijving, DSG 7-versnellingsbak

### AFMETINGEN EN GEWICHTEN (3-deurs)

Lengte/breedte/hoogte, mm	4.255 / 1.790 / 1.452
Wielbasis, mm	2.637
Spoorbreedte voraan / achteraan, mm	1.549 / 1.520
Laadvolume (VDA), l (met neergeklapte achterbank)	380 (1.270)
Laadlengte, mm (met neergeklapte achterbank)	839 (1.547)
Leeggewicht, kg	1.288
HTM, kg	1.800
Max. geremd / ongeremd sleepgewicht (helling 12 %), kg	1.500 / 640
Inhoud van de brandstoftank, l	50

### PRESTATIES

Topsnelheid, km/h	212
Acceleratie : 0 - 80/100 km/h, s	5,9 / 8,4

### VERBRUIK, l/100 km (volgens 99/100/EC)

- gemiddelde	4,8
--------------	-----

### CO<sub>2</sub>-UITSTOOT, g/km

- gemiddelde	111
--------------	-----





## Volkswagen Golf 1.6 TDI CR BlueMotion Technology – 77 kW (105 pk)

### MOTOR

Type	dwarsgeplaatst
Brandstof	diesel 51 cetaan
Cilinders	4
Cilinderinhoud, cm <sup>3</sup>	1.598
Mengselvoorbereiding	directe injectie, Common Rail
Kleppen/cilinder	4
Drukvoeding	turbolader
Uitlaatgassenzuiveringsniveau	Euro 5
Max. vermogen, kW (pk) bij t/min.	77 (105) / 3.000 – 4.000
Max. koppel, Nm bij t/min.	250 / 1.500 – 2.750

**TRANSMISSIE** voorwielaandrijving, handgeschakelde 5-versnellingsbak

### AFMETINGEN EN GEWICHTEN (3-deurs)

Lengte/breedte/hoogte, mm	4.255 / 1.790 / 1.452
Wielbasis, mm	2.637
Spoorbreedte voraan / achteraan, mm	1.549 / 1.520
Laadvolume (VDA), l (met neergeklapte achterbank)	380 (1.270)
Laadlengte, mm (met neergeklapte achterbank)	839 (1.547)
Leeggewicht, kg	1.295
HTM, kg	1.800
Max. geremd / ongeremd sleepgewicht (helling 12 %), kg	1.500 / 640
Inhoud van de brandstoftank, l	50

### PRESTATIES

Topsnelheid, km/h	192
Acceleratie : 0 - 80/100 km/h, s	7,3 / 10,7

### VERBRUIK , l/100 km (volgens 99/100/EC)

- gemiddelde	3,8
--------------	-----

### CO<sub>2</sub>-UITSTOOT, g/km

- gemiddelde	99
--------------	----



## Volkswagen Golf 1.6 TDI CR BlueMotion Technology – 77 kW (105 pk)

### MOTOR

Type	dwarsgeplaatst
Brandstof	diesel 51 cetaan
Cilinders	4
Cilinderinhoud, cm <sup>3</sup>	1.598
Mengselvoorbereiding	directe injectie, Common Rail
Kleppen/cilinder	4
Drukvoeding	turbolader
Uitlaatgassenzuiveringsniveau	Euro 5
Max. vermogen, kW (pk) bij t/min.	77 (105) / 3.000 – 4.000
Max. koppel, Nm bij t/min.	250 / 1.500 – 2.750

### TRANSMISSIE

voorwielaandrijving, DSG 7-versnellingsbak

### AFMETINGEN EN GEWICHTEN (3-deurs)

Lengte/breedte/hoogte, mm	4.255 / 1.790 / 1.452
Wielbasis, mm	2.637
Spoorbreedte vooraan / achteraan, mm	1.549 / 1.520
Laadvolume (VDA), l (met neergeklapte achterbank)	380 (1.270)
Laadlengte, mm (met neergeklapte achterbank)	839 (1.547)
Leeggewicht, kg	1.313
HTM, kg	1.810
Max. geremd / ongeremd sleepgewicht (helling 12 %), kg	1.500 / 650
Inhoud van de brandstoftank, l	50

### PRESTATIES

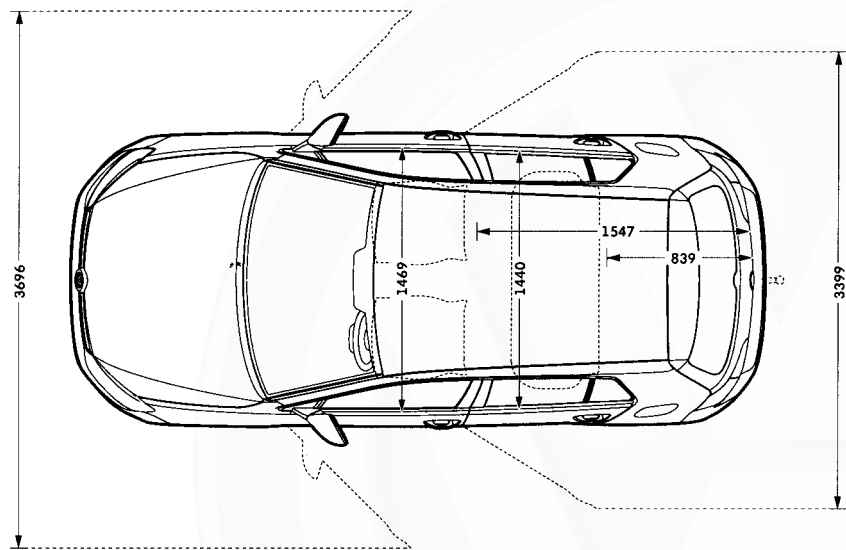
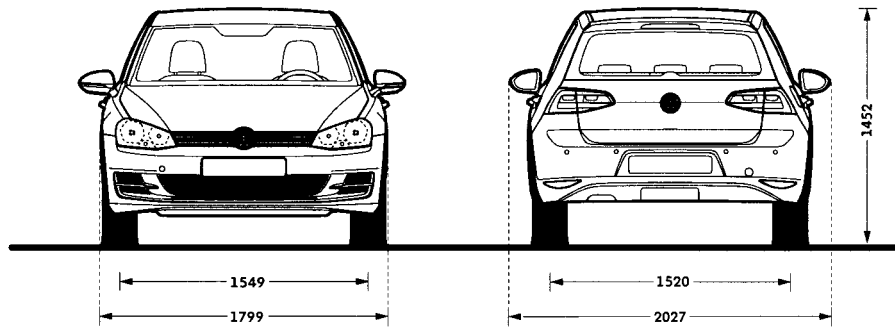
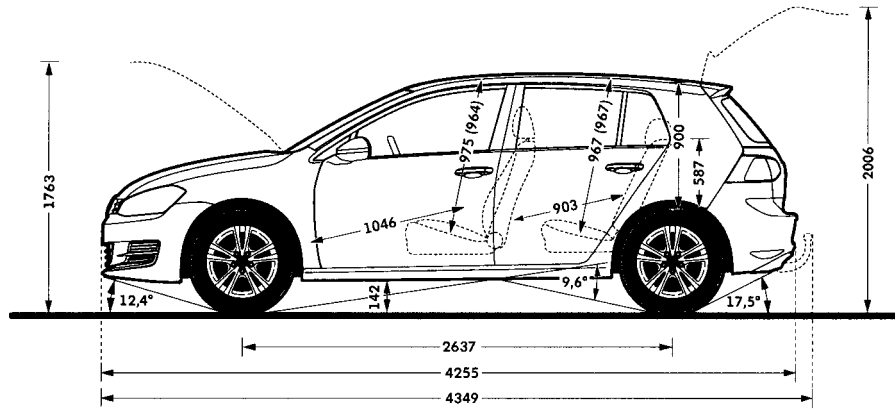
Topsnelheid, km/h	192
Acceleratie : 0 - 80/100 km/h, s	7,3 / 10,7

### VERBRUIK , l/100 km (volgens 99/100/EC)

- gemiddelde	3,9
--------------	-----

### CO<sub>2</sub>-UITSTOOT, g/km

- gemiddelde	102
--------------	-----





## Technische kenmerken van de Golf I (1974)

### Volkswagen Golf 1,1 I – 37 kW (50 pk)

#### MOTOR

Type	dwarsgeplaatst
Brandstof	benzine.
Cilinders	4
Cilinderinhoud, cm <sup>3</sup>	1.093
Max. vermogen, kW (pk) bij t/min.	37 (50) / 6.000
Max. koppel, Nm bij t/min.	79 / 3.000

#### TRANSMISSIE

voorwielaandrijving, handgeschakelde 4-versnellingsbak

#### AFMETINGEN EN GEWICHTEN (3-deurs)

Lengte/breedte/hoogte, mm	3.820 / 1.610/ 1.410
Wielbasis, mm	2.400
Spoorbreedte vooraan / achteraan, mm	1.390 / 1.360
Laadvolume (VDA), l (met neergeklapte achterbank)	320 (870)
Laadlengte, mm (met neergeklapte achterbank)	740 (1.080)
Leeggewicht, kg	750
HTM, kg	1.240
Max. geremd / ongeremd sleepgewicht (helling 10 %), kg	1.000 / 400
Inhoud van de brandstoftank, l	40

#### PRESTATIES

Topsnelheid, km/h	140
Acceleratie : 0 - 80/100 km/h, s	10,2 / 16,8

#### VERBRUIK, , l/100 km (volgens DIN 70030)

- gemiddelde	8,5
--------------	-----



#### De Volkswagen-groep

De Volkswagen-groep, waarvan de hoofdzetel in Wolfsburg gevestigd is, is een van de grootste autofabrikanten ter wereld en is marktleider in West-Europa. Wereldwijd werken er ruim 500.000 mensen. In 2011 hebben de 10 merken van de Groep gemiddeld ruim 34.500 voertuigen per werkdag geproduceerd en hebben ze, gespreid over meer dan 150 landen, in totaal 8,361 miljoen wagens geleverd. In 2011 realiseerde de Groep, die 94 fabrieken telt, een omzet van 159 miljard euro. De merken van de Volkswagen-groep zijn Volkswagen, Audi, SEAT, ŠKODA, Volkswagen Nutzfahrzeuge (bedrijfsvoertuigen), Bentley, Bugatti, Lamborghini, Scania en MAN.