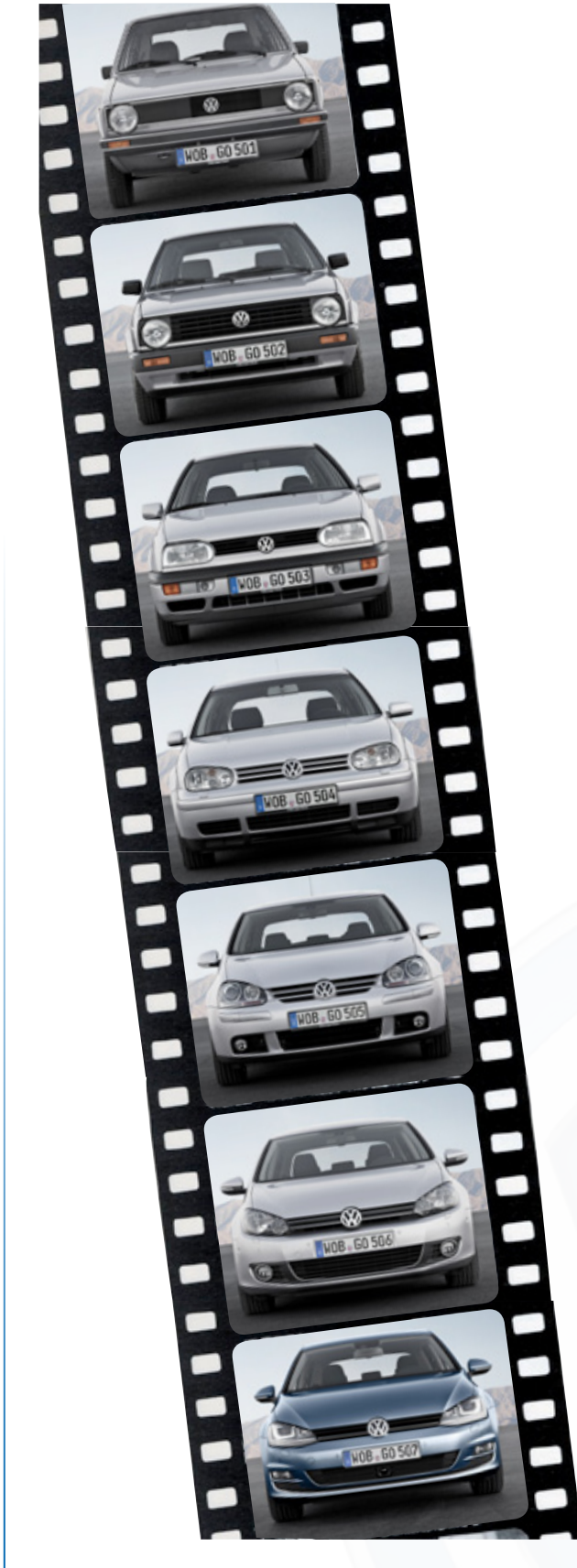




7 septembre 2012
V12/32F



La Golf : septième épisode !

- 7 générations
- 38 ans d'évolution technologique
- 29 millions d'exemplaires produits
- 100 kg de moins sur la balance
- 23% de carburant économisé
- 12 assistants à la conduite
- 1 design unique



Table des matières

Jusqu'à 100 kg plus légère et 23% plus économique	p. 3
119.000 tonnes/an de CO ₂ en moins en Europe	p. 4
Démocratisation du progrès	p. 4
Design	p. 4
La chasse au moindre gramme	p. 5
Motorisations : une réduction drastique de la consommation	p. 7
Dimensions : un confort et une habitabilité encore en net progrès	p. 10
Ergonomie	p. 11
Innovations : la haute technologie à la portée de tous	p. 12
Historique	p. 15
Une production durable : « Think Blue. Factory »	p. 22
Fiches techniques	p. 23





Jusqu'à 100 kg plus légère et 23% plus économique

« Six générations de Golf séparent 1974 et 2012. Entre les deux : 38 ans de succès ininterrompus, 29,13 millions d'exemplaires vendus à travers le monde, une dimension économique exceptionnelle, la garantie d'emplois sûrs et un reflet du progrès technique à travers les époques », se félicite Martin Winterkorn, président du directoire de Volkswagen AG. « Nous souhaitons poursuivre cette réussite avec la septième génération de la Golf. Le potentiel de cette Volkswagen est parfaitement illustré par le tour de force que nous avons accompli en inversant la spirale infernale de la prise de poids : alors même qu'elle est plus sûre, plus confortable et plus spacieuse que sa devancière, la nouvelle Golf est jusqu'à 100 kg plus légère et consomme jusqu'à 23% de moins. »

Côté essence, la Golf 1.4 TSI de 103 kW (140 ch) avec coupure de cylindres ne consomme en moyenne que 4,8 l/100 km, à quoi correspondent des émissions de CO₂ de 112 g/km. Côté diesel, le moteur d'entrée de gamme de 77 kW (105 ch) se contente en moyenne de 3,8 l/100 km (émissions de CO₂ de 99 g/km). Grâce à la mise en œuvre des systèmes les plus performants de la « boîte de construction modulaire » de Volkswagen, c'est cependant une fois de plus la Golf BlueMotion qui fait figure de meilleure élève avec une consommation moyenne de 3,2 l/100 km, à quoi correspondent des émissions de CO₂ de 85 g/km.

« Chez Volkswagen, nous avons toujours été conscients de la responsabilité qui nous incombait de construire des voitures durables pour les marchés à volume », poursuit Martin Winterkorn. « C'est pourquoi il était capital pour nous de concevoir la Golf la plus économique de tous les temps et de la rendre abordable pour tous. Mission accomplie : la Golf de la septième génération est extrêmement sobre et est dotée de série du système "Stop-Start" et d'un mode de récupération. Sans compter qu'avec un prix de base de 16.975 euros (prix valable en Allemagne), elle ne coûte pas un cent de plus que le modèle de base précédent. »



119.000 tonnes/an de CO₂ en moins en Europe

Dans le cas d'une voiture dont des centaines de milliers d'exemplaires sont vendus chaque année de par le monde, l'impact environnemental sur chaque continent se voit considérablement réduit par la cure d'allègement dont elle a fait l'objet. Selon les estimations, la nouvelle Golf, dont les émissions moyennes de CO₂ sont en recul de 13,9% toutes motorisations confondues, devrait permettre de diminuer de 119.000 tonnes/an ce type d'émissions rien qu'en Europe.

Démocratisation du progrès

L'avancée résultant de la chasse au moindre gramme ne peut pas se faire au détriment d'autre chose. Et, là aussi, Volkswagen démontre que la Golf est plus que jamais synonyme d'une démocratisation du progrès et de la perfection jusque dans le moindre détail. En témoignent l'offre supérieure en termes de place, de nouveaux systèmes de sécurité pionniers, une ergonomie poussée et un tout nouvel univers d'infodivertissement.

La première Golf avec système de freinage « anti-multi-collision »

Techniquement, la nouvelle venue est forte de nouveaux atouts sous la forme, notamment, d'un dispositif de protection proactif des occupants, d'une fonction de freinage d'urgence en ville et d'un système de freinage « anti-multi-collision » de série qui permet d'éviter un quart de tous les accidents avec blessés. La Golf, produite à plus de 29 millions d'exemplaires à ce jour, reste ainsi une vitrine technologique dans le segment des compactes et l'une des voitures les plus modernes au monde.

Design

La continuité en tant que facteur de réussite

En sept générations, la Golf n'a pas seulement signé un succès technique et commercial, elle a également marqué l'histoire du design industriel. La morphologie de la Golf fait aujourd'hui partie des designs les plus connus au monde. « *L'une des clés de ce succès réside dans la continuité. En effet, il n'y a pas plus d'une dizaine de voitures dans le monde dont le design ait été à ce point affiné, affûté, développé et ainsi rendu intemporel* », fait observer Walter de Silva, chef du Design de Volkswagen AG.

Les designers de Volkswagen se sont toujours attachés à faire évoluer les attributs caractéristiques de la Golf, notamment les montants de custode, la longue ligne de toit, ainsi que les parties avant et arrière typiques. Tous ces détails font que, par comparaison avec la plupart des autres compactes, la nouvelle Golf aussi est plus originale et est caractérisée par une valeur intrinsèque et une longévité potentielle supérieures.

Des proportions empruntées aux voitures d'exception

Si les proportions de la Golf ont cette fois changé à ce point, c'est parce que la plateforme modulaire destinée aux modèles à moteur transversal (MQB) en a donné les moyens aux ingénieurs de Volkswagen. Un exemple : les roues avant ont pu être



avancées de 43 mm. Du coup, le porte-à-faux avant est plus court et le capot moteur paraît plus long. Klaus Bischoff, chef du Design de la marque Volkswagen, le confirme : « *L'habitacle visuellement reculé crée l'impression d'une "cabine reculée". C'est le terme utilisé pour qualifier les voitures haut de gamme au capot long et à l'habitacle rejeté loin en arrière. La septième Golf inaugure par conséquent des proportions habituellement caractéristiques des segments supérieurs.* »

Toujours selon Klaus Bischoff, « *les montants de custode et la ligne de toit sont emblématiques du style Golf. Vu de côté, le montant C capte le regard par son dessin précis qui évoque une corde d'arc tendue.* » La modulation des surfaces a changé du tout au tout. Alors que les ailes étaient plus élevées que le capot moteur sur la sixième génération, c'est désormais l'inverse.

La perfection esthétique recherchée se double évidemment d'avantages concrets. Parmi ceux-ci, on citera l'abaissement du seuil de chargement à un niveau inégalé (665 mm) dans ce segment et l'élargissement de la baie de chargement.

La chasse au moindre gramme

Inversion de la spirale du poids

Perdre jusqu'à 100 kg sans rendre la voiture plus chère par l'utilisation d'autres matériaux constitue une véritable prouesse dans ce segment. Pour se faire une idée de ce que représentent 100 kg dans le domaine de la construction automobile : le nouveau moteur de base, un bloc à essence (TSI) de 1,2 l, pèse 112 kg. À quelque 10% près, Volkswagen est ainsi parvenu à économiser l'équivalent du poids d'un moteur complet ! Le poids à vide de la Golf VII correspond à celui de sa devancière de la quatrième génération, lancée en 1997.

L'allègement potentiel se répartit comme suit :

- Jusqu'à 6 kg pour les composants électriques ;
- Jusqu'à 40 kg pour les moteurs ;
- Jusqu'à 26 kg pour le châssis ;
- Jusqu'à 37 kg pour la superstructure.





D'un point de vue purement mathématique, jusqu'à 109 kg peuvent être économisés. Toutefois, si l'on tient compte des possibilités pratiques de configuration de chaque véhicule, la réduction de poids maximale atteignable est de 100 kg. L'allégement le plus important touche les moteurs et la superstructure. Le détail de la superstructure (carrosserie et intérieur) et des 37 kg économisés mérite que l'on s'y attarde. Cela permet en effet de comprendre comment il est possible de concilier construction allégée et grande série en 2012.

Superstructure – Comment se décomposent les 37 kg ?

- 0,4 kg pour le tableau de bord ;
- 1,4 kg pour la traverse porteuse du module de tableau de bord ;
- 2,7 kg pour la climatisation ;
- 7 kg pour les sièges avant et arrière (selon la version) ;
- 23 kg pour la carrosserie ;
- 2,5 kg pour divers éléments.

Tableau de bord. 400 g, cela semble peu. Mais c'est à des détails pareils que l'on repère le souci de la perfection. Il est impossible d'arriver à perdre 100 kg si l'on néglige 400 g. Volkswagen a réussi non seulement à alléger le tableau de bord de 20%, mais aussi à le rendre plus rigide de 20% grâce à l'emploi d'une nouvelle mousse thermoplastique moulée par injection. Cela concerne la structure sandwich qui se cache derrière la surface visible, très « classe ».



Traverse porteuse du module de tableau de bord. En plus du tableau de bord, cette traverse de 5,8 kg supporte également la direction. L'économie de poids a pu être obtenue en faisant appel à une construction allégée à base de composants en acier. Réalisée en recourant à la méthode des éléments finis (FEM), la structure de la traverse est aussi légère que possible et aussi stable que nécessaire. Le choix d'épaisseurs d'acier optimales et les mesures structurelles qui ont été adoptées, comme l'intégration ciblée de rainures, ont permis d'améliorer la rigidité de la traverse tout en en réduisant le poids de 1,4 kg. Grâce à des procédés tels que la méthode des éléments finis, les ingénieurs de Volkswagen s'inspirent de la nature, laquelle parvient à établir un rapport fascinant entre la section d'un élément tel qu'un brin d'herbe ou une paille et sa rigidité. Voilà la voie à suivre.

Climatisation. Entièrement repensée, la climatisation de la Golf s'est allégée de 2,7 kg. L'allégement a été obtenu en partie par l'optimisation des épaisseurs de paroi de



différents composants, par la réduction du diamètre des conduites d'alimentation, par un nouveau système de fixation et par des échangeurs thermiques haute performance également optimisés en termes de poids.

Indépendamment de la question du poids, il convient de noter que, grâce à leur circuit de refroidissement ultra-efficace, les climatisations de la Golf imposent de nouvelles références en matière de confort et d'efficacité énergétique. En effet, elles fonctionnent de façon très silencieuse – jusqu'à – 5 dB(A) –, atteignent la température souhaitée beaucoup plus rapidement et sont particulièrement économiques grâce à une nouvelle gestion de ventilateur et à une régulation de climatisation intelligente (jusqu'à 4 A en moins en termes de consommation).

Sièges. Pour parvenir à perdre 7 kg au total, il a fallu procéder à de nombreuses modifications mineures, mais, surtout, réduire le poids du dossier de la banquette arrière. Cette fois encore, la méthode des éléments finis (FEM), associée à des aciers à haute limite d'élasticité et au soudage par laser, a permis d'optimiser l'épaisseur des parois et la géométrie des profils. Ajoutées à l'utilisation de verrous de banquette arrière plus légers, ces mesures ont à elles seules permis d'économiser plus de 15%.

Carrosserie. La carrosserie doit être stable pour pouvoir garantir une sécurité optimale et le meilleur confort possible. Simultanément, afin de préserver la légèreté et l'efficacité du véhicule dans son ensemble, il est toutefois nécessaire que sa structure affiche une sveltesse athlétique. Stabilité et légèreté, voilà deux impératifs que l'industrie automobile s'attache à concilier depuis toujours. Surtout lorsque la voiture en question a pour vocation d'être achetée par des millions de personnes. En effet, pour des raisons de coût, les matériaux extrêmement chers comme l'aluminium, le magnésium et la fibre de carbone sont exclus dans ce segment de voitures, du moins utilisés à grande échelle. C'est pourquoi Volkswagen mise sur les synergies de la plateforme MQB, mais aussi sur une utilisation innovante des aciers à haute limite d'élasticité et sur des méthodes de production avancées. La réduction de 23 kg (sans surcoût) au niveau de la carrosserie, alors même que les exigences de rigidité et de tenue aux accidents se sont renforcées et que les dimensions du véhicule ont augmenté, est la preuve que la stratégie adoptée est la bonne.

De nouveaux processus de production

Au rang des éléments qui contribuent à la qualité élevée de la carrosserie figurent les procédés de soudage et les outils innovants utilisés pour assembler tous les composants de la carrosserie, y compris les tôles d'acier formées à chaud et les



tôles laminées de façon à présenter des épaisseurs différentes (« tailored rolled blanks »). Certains procédés sont mis en œuvre pour la première fois. L'utilisation d'une « pince de serrage pour soudage laser » est l'un de ceux-ci. Cet outil permet des soudures dites « oscillantes » (« wobble welds ») grâce auxquelles il est possible de joindre des composants sur une courte flasque. La notion d'« oscillant » fait référence à la forme sinusoïdale du cordon de soudure.

Formage à chaud

Les composants formés à chaud présentent une limite d'élasticité extrêmement élevée de 1.000 MPa (mégapascals), six fois supérieure à celle des aciers emboutis classiques et jusqu'à quatre fois supérieure à celle des aciers à haute limite d'élasticité traditionnels. Dans le cas du formage à chaud, une tôle incandescente dont la température avoisine les 950° Celsius est posée dans la presse, où elle est formée en une opération pour être refroidie rapidement dans l'outil même. On obtient ainsi un matériau d'une excellente qualité.

Motorisations : une réduction drastique de la consommation

L'utilisation de la plateforme MQB a des répercussions majeures : la Golf a été repensée de A à Z, de la carrosserie aux nombreux assistants, en passant par l'habitacle, les motorisations et tous les systèmes d'infodivertissement. Pour l'essentiel, les éléments repris de la Golf VI sont les équipements techniques déjà à l'épreuve du futur, comme les boîtes DSG à double embrayage et 6 ou 7 rapports. Tout le reste est « neuf de chez neuf ». Du côté des motorisations, par exemple, aucun des blocs existants n'a été repris tel quel.

Volkswagen fait systématiquement bénéficier les différentes déclinaisons de la nouvelle génération d'un modèle des enseignements (en termes d'efficacité énergétique et de performances) acquis avec les versions BlueMotion qui ont précédé.

Pour la nouvelle Golf, Volkswagen a mis au point deux générations de moteurs entièrement nouvelles. Toutes les versions reçoivent de série un système « Stop-Start » (à l'origine d'une baisse de la consommation qui peut atteindre 4%) et un mode de récupération d'énergie (synonyme d'une réduction des émissions de





CO₂ d'environ 3%). Toutes mesures confondues, les émissions de CO₂ ont pu être abaissées de 23% dans certains cas.

Sélection du profil de conduite

Pour la première fois sur une Golf, il est possible à tout moment de sélectionner un profil de conduite, de manière à déterminer par avance le rapport entre l'autonomie maximale, le confort maximal et la dynamique maximale. Cette fonction permet à un conducteur qui anticipe d'adopter une conduite axée sur une efficacité énergétique maximale. Quatre profils de conduite (« Eco », « Sport », « Normal » et « Individuel ») sont disponibles (auxquels s'ajoute le profil « Confort » en combinaison avec la régulation adaptative du châssis DCC). En mode « Eco », le moteur, la climatisation et plusieurs autres organes auxiliaires sont gérés de façon à optimiser la consommation. Dans le cas des voitures dotées d'une boîte DSG, ce mode est associé à une fonction de « roue libre » : si le conducteur lève le pied de l'accélérateur, par exemple à l'approche d'un feu ou dans une pente légère, la DSG va se désaccoupler du moteur, qui tournera alors au ralenti. L'énergie cinétique de la Golf pourra ainsi être exploitée au maximum.



Côté essence

Les moteurs à essence sont tous des 4 cylindres 16 soupapes suralimentés à injection directe (TSI). Les blocs proposés à la date de lancement de la nouvelle Golf développent respectivement 63 kW (85 ch) et 103 kW (140 ch). Le moteur de base se distingue par une consommation moyenne de seulement 4,9 l/100 km (113 g/km de CO₂), soit 0,6 l de moins que le moteur de base de la version précédente.

Pour la première fois, la Golf sera disponible avec le système de gestion active des cylindres ACT (désactivation des cylindres), qui équipera une déclinaison du TSI de 140 ch. Cette motorisation est d'ores et déjà conforme à la future norme Euro 6. Elle se contente en moyenne de 4,8 l/100 km (à quoi correspondent des émissions de CO₂ de 111 g/km). En termes de consommation, cela représente un recul de 23% par comparaison avec le 1.4 TSI de 90 kW (122 ch) de la Golf VI, déjà très frugal (6,2 l/100 km et 144 g/km de CO₂), et ce, malgré une puissance supérieure de 18 ch.

La désactivation des cylindres

Volkswagen est le premier constructeur au monde à appliquer la coupure de cylindres à un 4 cylindres TSI produit en grande série. Ce système high-tech contribue



à réduire sensiblement la consommation en mettant temporairement hors service deux des quatre cylindres à charge basse ou moyenne. Concrètement, l'économie moyenne obtenue sur le 1.4 TSI est de 0,4 l/100 km (mesurée selon le Nouveau Cycle de Conduite Européen).

Efficacité énergétique marquée et confort ne s'excluent pas, comme en témoigne le 1.4 TSI, parfaitement équilibré, qui continue à tourner très silencieusement et régulièrement sur deux cylindres.

Les cylindres sont systématiquement coupés quand le régime se situe entre 1.400 et 4.000 tr/min et que le couple ne dépasse pas 85 Nm. Dans le cycle européen de mesure de la consommation, c'est le cas sur presque 70% des parcours simulés. Dès que le conducteur sollicite avec vigueur l'accélérateur, les cylindres 2 et 3 sont réactivés sans que l'on s'en rende compte. Pour déterminer le style de conduite, Volkswagen recourt aux informations en provenance du capteur de position de l'accélérateur. Si un schéma de fonctionnement irrégulier est détecté, par exemple en cas de conduite sportive, il n'y a pas de désactivation.

Côté diesel

Ici aussi, tout est nouveau. Dans un premier temps, les diesels – également des 4 cylindres suralimentés à 16 soupapes bénéficiant de l'injection directe – développeront 77 kW (105 ch) et 110 kW (150 ch). Avec une puissance de 105 ch doublée d'une consommation moyenne de seulement 3,8 l/100 km (99 g/km de CO₂), le TDI de base apporte une preuve éclatante de son efficacité énergétique. Dans le cas de la génération précédente, un tel résultat était hors de portée du modèle de base et était l'apanage de la Golf BlueMotion. Le TDI de 150 ch affiche lui aussi une efficacité énergétique marquée, comme en atteste sa consommation moyenne de 4,1 l/100 km (106 g/km de CO₂).

Une fois de plus, la Golf BlueMotion fait figure de meilleure élève : grâce à l'exploitation judicieuse des technologies disponibles dans la « boîte de construction » de Volkswagen, elle pose de nouveaux jalons en signant une consommation moyenne de 3,2 l/100 km de diesel, à quoi correspondent des émissions de CO₂ de 85 g/km.

Dimensions : un confort et une habitabilité encore en net progrès

Longue de 4.255 mm, la nouvelle Golf s'est allongée de 56 mm. Son empattement a crû de 59 mm pour atteindre 2.637 mm et ses roues avant ont été avancées de 43 mm. Le tout est à l'origine de proportions plus sportives, d'une meilleure tenue aux accidents en termes de structure et d'une exploitation optimisée de l'espace intérieur. Simultanément, la carrosserie s'est légèrement affinée (1.452 mm, soit – 28 mm) sans pour autant que la garde au toit s'en ressente. En largeur, la Golf a gagné 13 mm (1.799 mm). Parallèlement, ses voies avant et arrière ont augmenté de respectivement 8 mm et 6 mm. Ces millimètres supplémentaires la font paraître plus ramassée.

La hauteur réduite influence favorablement l'aérodynamique. La surface frontale a diminué de 0,03 m² et la valeur Cx.S s'est améliorée de 10%. Le Cx de 0,27 de la Golf BlueMotion compte parmi les meilleurs de cette classe de véhicules.



Exploitation de l'espace

Les quelques centimètres et millimètres gagnés en longueur et en largeur, de même que l'empattement allongé et les voies optimisées, sont perceptibles dans l'habitacle, qui s'est allongé de 14 mm (1.750 mm). Les passagers arrière bénéficient de 15 mm de plus au niveau des genoux. La largeur aux épaules a progressé de 31 mm (1.420 mm) à l'avant et de 30 mm à l'arrière. Au niveau des coudes, le gain est de 22 mm (1.469 mm) à l'avant et de 20 mm à l'arrière.

Quelle que soit la déclinaison du modèle, le dossier de la banquette arrière est rabattable de manière asymétrique (60/40). Une fois abaissé, il libère une surface de chargement de 1.547 mm de long. Les Golf Trendline et Comfortline peuvent être commandées avec un dossier de siège avant droit entièrement rabattable vers l'avant. Lorsque les dossiers arrière et avant sont mis à plat, on obtient une longueur de chargement de 2.412 mm. À partir du niveau de finition Comfortline, la Golf est dotée en plus d'une trappe à skis.

Le coffre gagne 30 l pour atteindre 380 l. Le plancher variable peut être abaissé de 100 mm. Un détail montre le souci de la perfection : le seuil de chargement n'est plus que de 665 mm (- 17 mm), ce qui est sans équivalent dans ce segment. La largeur maximale du coffre est de 1.272 mm, soit 228 mm de plus que sur la génération précédente. En outre, Volkswagen a porté la largeur de la baie de chargement à 1.023 mm (+ 47 mm).

Ergonomie

Le poste de conduite offre bien plus d'espace et une ergonomie encore améliorée. Les personnes de grande taille apprécieront le fait que le siège conducteur puisse être reculé de 20 mm supplémentaires. La plage de réglage de la direction a également été adaptée en ce sens. La plateforme MQB a permis d'optimiser la distance entre les pédales. Ainsi, l'espace entre la pédale de frein et l'accélérateur s'est élargi de 16 mm. Autre amélioration ergonomique : par rapport à la génération précédente, Volkswagen a relevé la position du levier de changement de vitesse de 20 mm pour que le pommeau tombe encore mieux sous la main.



Les sièges

Les sièges de la nouvelle Golf se distinguent par leur confort exceptionnel. Les cinq places assises ont été redessinées. Les sièges présentent d'excellentes qualités intrinsèques : contours enveloppants, maintien latéral optimal en cas de conduite sportive et confort élevé sur longs trajets. Ces qualités ont été obtenues en adaptant les contours en mousse et en optimisant les caractéristiques d'amortissement des éléments rembourrés en mousse. Sur les finitions Comfortline et Highline, les sièges avant sont équipés de série d'un soutien lombaire à deux réglages. En option, Volkswagen propose un siège conducteur réglable électriquement à 12 voies.

Le siège conducteur « ergoActive » à options de réglage étendues est une autre innovation qui fait son arrivée sur la Golf. Au-delà des traditionnels réglages de la hauteur et du chauffage de l'assise, la possibilité de modifier la profondeur d'assise et son inclinaison et le soutien lombaire à 4 voies avec fonction de massage sont sans équivalent dans ce segment. Par ailleurs, le siège « ergoActive » offre des qualités ergonomiques exceptionnelles qui lui ont valu le label AGR (« Aktion Gesunder Rücken »*) en Allemagne.

Innovations : la haute technologie à la portée de tous

La nouvelle Golf est la première voiture compacte à avoir perdu jusqu'à 100 kg lors du passage d'une génération à l'autre, malgré une augmentation notable du confort et de la sécurité. Ce fait souligne à quel point Volkswagen réussit, même lorsqu'il s'agit de grande série, à produire des voitures pionnières. En parallèle, une panoplie de nouvelles technologies témoigne de la capacité d'innovation de la marque dans le segment des compactes. Grâce à la Golf, ces technologies seront plus accessibles que jamais.

Les nouveaux assistants

Système de freinage « anti-multi-collision »

La nouveauté que représente le système de freinage « anti-multi-collision » de la Golf s'est déjà vu décerner par l'ADAC, le plus grand club automobile allemand, le prix de l'innovation en matière de sécurité. Des études ont démontré qu'environ un quart des accidents avec blessés sont des « multi-collisions », le premier impact étant souvent suivi d'un deuxième.

Le système freine automatiquement le véhicule accidenté afin de réduire significativement son énergie cinétique restante. Le déclenchement du dispositif est basé sur la reconnaissance d'une première collision par la sensorique des airbags. Le ralentissement est limité à maximum 0,6 g (équivalent à celui généré par le « Front Assist ») par le dispositif de gestion du système de contrôle électronique de la stabilité (ESC), de sorte que le conducteur reste maître de sa voiture.

La personne au volant peut à tout moment « prendre la main », par exemple en accélérant, ce qui désactive le système. Ce dernier se coupe aussi au cas où le conducteur freine lui-même avec une intensité supérieure. L'assistant ralentit la voiture jusqu'à la vitesse de 10 km/h, une allure qui permet de la diriger vers un lieu sûr après la manœuvre de freinage.

* « Action dos sain ».



Protection proactive des occupants (« PreCrash »)

Exemple par excellence d'un transfert de technologie de la classe supérieure vers le segment des compactes, le « PreCrash » a fait ses débuts dans le Touareg.

Si le système détecte une situation d'accident potentiel, la ceinture de sécurité des occupants avant est pré-tendue afin de garantir l'efficacité maximale des ceintures et des airbags. En cas d'instabilité critique, caractérisée par un survirage ou un sous-virage prononcé et une intervention du système de stabilisation, la pré-tension des ceintures s'accompagne d'une fermeture quasi complète des vitres (et du toit ouvrant). Dans cette position, ces éléments offrent un appui optimal aux airbags rideaux et latéraux.

Freinage d'urgence en ville

Ce système est pour la première fois disponible sur la Golf en tant qu'extension logicielle du régulateur de vitesse ACC. Actif en permanence jusqu'à la vitesse de 30 km/h, il détecte tout risque de télescopage au moyen d'un capteur laser intégré à l'avant du véhicule. La fonction améliore la réactivité du système de freinage par pré-remplissage du circuit et peut même initier un freinage automatique jusqu'à l'arrêt. En fonction de la vitesse du véhicule et des circonstances, il peut réduire l'intensité du choc, voire éviter la collision.

Détecteur de somnolence

Ce système d'assistance analyse la conduite et incite en temps voulu le conducteur à faire une pause lorsque sa conduite trahit un état de fatigue avancé. Au début de chaque trajet, le système capte les éléments qui caractérisent la façon de conduire (mouvements du volant et des pédales, ainsi que d'autres signaux enregistrés dans le véhicule, comme les accélérations transversales). Le système détermine si le conducteur est sujet à des pertes de concentration sur la base des écarts notés par rapport au comportement enregistré en début de trajet. Le conducteur est averti de la détection de son état de fatigue au moyen de l'allumage d'un icône dans le tableau de bord et du retentissement d'un signal sonore (gong). Cette mise en garde est répétée après 15 min si le conducteur ne fait pas de pause.

Direction progressive

Les directions classiques fonctionnent avec une démultiplication constante. La nouvelle Golf peut être commandée avec, en option, une direction à démultiplication variable. La combinaison d'une démultiplication variable et du potentiel de mise au point qu'offre une direction électromécanique garantit un comportement directionnel sportif optimisé doublé d'une maniabilité avantageuse au quotidien.

Affichage à l'écran des panneaux de signalisation d'une limitation de vitesse

La vitesse maximale permise et les interdictions de dépasser sont affichées sur l'écran de l'ordinateur de bord et sur celui du système de radionavigation. Les limitations particulières d'application (par temps de pluie, en fonction de l'heure de la journée, en cas de traction d'une remorque) sont également affichées.

Le système permet la visualisation de jusqu'à trois panneaux, avec ou sans panneau supplémentaire, dans un ordre logique : la limitation normale suivie des limitations particulières ou temporaires. S'il pleut (situation détectée par le capteur), c'est



la limitation « en cas de pluie » qui prime. Les panneaux signalant l'entrée dans une agglomération et la sortie de celle-ci sont également reconnus. Le système indique dans ce cas la vitesse maximale autorisée en agglomération dans le pays visité.

XDS : différentiel inter-roues à commande électronique

Évolution de l'antipatinage EDS, ce système, qui agit comme un différentiel autobloquant, permet de compenser le sous-virage caractéristique des tractions avant dans les courbes rapides. Il travaille conjointement avec l'ESP et freine automatiquement la roue avant intérieure au virage dès qu'une tendance à un délestage trop important de celle-ci est détectée. Il en résulte un transfert plus important du couple vers la roue « extérieure », ce qui contraint la voiture à suivre plus fidèlement la trajectoire souhaitée et améliore la motricité. Résultat : le comportement routier gagne considérablement en précision et en neutralité, au point d'évoquer les qualités de mania-bilité d'une transmission intégrale.

À ces systèmes s'ajoutent :

- le régulateur de vitesse adaptatif ACC avec « Front Assist »,
- le frein de stationnement électromécanique associé à la fonction d'assistance au démarrage en côte (« Auto-Hold »),
- l'assistant au maintien de cap (« Lane Assist »),
- la commutation automatique entre les feux de croisement et les longue-portée (« Light Assist »),
- l'adaptation du faisceau des feux de route, allumés en permanence (« Dynamic Light Assist »),
- le « Park Assist 2.0 », qui prend en charge le braquage des roues lors des manœuvres de stationnement ou pour sortir d'un emplacement,
- un dispositif qui empêche de se tromper de carburant sur les modèles diesel.

Infodivertissement : écran tactile de série

Volkswagen équipe la Golf d'une génération de systèmes audio et de radionavigation de conception totalement nouvelle.

Premier écran tactile avec détecteur d'approche

Tous les appareils ont un écran tactile (de 5, 5,8 ou 8 pouces). À partir de 5,8 pouces, ils sont dotés d'un détecteur d'approche, une première pour la marque. Dès que l'on approche un doigt de l'écran, le système commute automatiquement du mode « affichage » au mode « commande ». Par ailleurs, ces écrans disposent d'une fonction « balayage » qui permet de faire défiler des listes ou de feuilleter un document, par exemple.

Le système de radionavigation « Discover Pro »

On trouve à la tête des nouveaux systèmes de radionavigation le « Discover Pro ». Ce haut de gamme est doté d'un écran tactile capacitif de 8 pouces, d'un lecteur de DVD, d'un module de téléphone UMTS, d'une commande vocale « Premium » à fonctions élargies et d'un disque dur SSD de 64 Go (dont 10 Go disponibles pour son propre usage). Il propose une navigation avec cartes 3D. L'intégration de la base de données de CD de Gracenote rend possible la lecture de fichiers musicaux et la gestion des informations qui les concernent en recourant à la technologie la plus récente en la matière. « Discover Pro » fait aussi fonction de borne WLAN pour l'accès à Internet via des GSM compatibles WLAN (smartphone ou tablette).



Historique de la Golf

La première génération (1974-1983)

- 1974** Présentation à la presse internationale de la Golf à Munich. Son moteur de 1,1 l de cylindrée développe 37 kW (50 ch).
- 1976** La 500.000^e Golf sort des chaînes de montage (mars).
- Présentation à la presse internationale de la Golf GTI à Francfort. Son moteur de 1,6 l de cylindrée revendique une puissance de 81 kW (110 ch).
- Présentation à la presse internationale de la Golf diesel (37 kW / 50 ch) à Stockholm.
- Production de la 1.000.000^e Golf (octobre).
- 1978** Production de la 2.000.000^e Golf (juin).
- Lancement de la Golf sous la dénomination « Rabbit » aux États-Unis (avec catalyseur).
- 1979** Présentation à la presse internationale de la Golf Cabriolet à Saint-Tropez.
- Boîte à 5 rapports sur la Golf GTI.
- La 3.000.000^e Golf sort des chaînes de montage (septembre).
- Production d'une version pick-up aux États-Unis.
- 1980** Revalorisation du produit : blocs optiques arrière plus grands, tableau de bord modifié, cylindrée du moteur diesel portée de 1,5 l à 1,6 l, boîte de vitesses 4+E (4 rapports + 1 extra-long) pour le moteur de 51 kW, etc.
- Production de la 4.000.000^e Golf (novembre).
- 1981** Présentation à la presse internationale de la « Formule E ».
- 1982** La 5.000.000^e Golf quitte les chaînes de montage (février).
- Présentation à la presse internationale de la Golf turbodiesel (51 kW / 70 ch) à Ingolstadt.
- Le pick-up est également introduit en Europe, sous la dénomination « Caddy ».
- Moteur 1,8 l de 82 kW (112 ch) pour la Golf GTI.
- 1983** Fin de production de la première génération en Europe occidentale après 6.720.000 exemplaires.
- Optimisée en de nombreux points, la Golf I a continué à être produite pendant 25 ans en Afrique du Sud en tant que modèle d'entrée de gamme



bon marché (sous le pseudonyme Citi de la marque), et ce, parallèlement à la gamme « moderne ». Depuis l'introduction de la Golf I en Afrique du Sud, en 1978, Volkswagen of South Africa a produit 377.484 Citi (entre 1984 et 2009) et au total 517.384 Golf A1 (Citi incluses).

La deuxième génération (1983-1991)

- 1983** Présentation à la presse internationale de la nouvelle Golf (II) à Munich.
Production de la 6.000.000^e Golf (septembre).
- 1984** Golf GTI de la deuxième génération.
Moteur à injection 1,8 l avec catalyseur régulé sur le marché allemand.
- 1985** La 7.000.000^e Golf quitte les chaînes de montage (mars).
Introduction de technologies exigeant peu d'entretien (poussoirs de soupapes hydrauliques, allumage électronique, etc.), espacement des entretiens.
- 1986** Golf GTI 16V avec moteur 1,8 l, d'une puissance de 102 kW (139 ch).
Golf syncro à transmission intégrale, moteur 1,8 l de 66 kW (90 ch).
Production de la 8.000.000^e Golf (mai).
Introduction de l'ABS pour la Golf syncro.
Lancement de la Golf GT.
- 1987** ABS en option sur les Golf GT / GTI / GTI 16V.
Moteur 1,6 l de 51 kW (70 ch) avec carburateur à régulation électronique et catalyseur régulé.
Moteur 1,3 l de 40 kW (55 ch) à dispositif d'injection Digijet et catalyseur régulé.
Production de la 9.000.000^e Golf (juin).
Face-lift.
La Golf GT syncro devient le premier modèle avec ABS de série.
- 1988** Golf Rallye G60 syncro avec moteur 1,8 l de 118 kW (160 ch).
Production de la 10.000.000^e Golf (juin).
- 1989** Turbodiesel/intercooler 1,6 l de 59 kW (80 ch).
Production de la 11.000.000^e Golf (octobre).
Moteur diesel à catalyseur, 1,6 l de 44 kW (60 ch).



- 1989** Début des Golf CityStromer (électrique) et Golf Hybrid (diesel/électrique).
- 1990** Golf Country avec transmission intégrale synchro, faux châssis rapporté et garde au sol surélevée.
- Catalyseur régulé présent de série sur tous les modèles Golf à essence en Allemagne.
- Golf GTI G60 à moteur 1,8 l de 118 kW (160 ch).
- La 12.000.000^e Golf quitte les chaînes de montage (novembre).
- Production de la 1.000.000^e GTI (novembre).
- 1991** Extension de la production des Golf à l'usine de Mosel, près de Zwickau.
- Fin de la production de la Golf II en Europe occidentale après quelque 6.410.000 exemplaires.

La troisième génération (1991-1997)

- 1991** Présentation à la presse internationale de la nouvelle Golf (III) à Munich.
- Première Golf diesel avec un catalyseur à oxydation.
- Lancement de la Golf VR6, le premier six cylindres dans la classe des compactes modernes.
- 1992** Production de la 13.000.000^e Golf (février).
- Un airbag est disponible en option pour le conducteur et le passager avant.
- 1993** Golf III synchro.
- Production de la 14.000.000^e Golf (mars).
- Lancement de la Golf TDI. Le moteur de 1,9 l développe 66 kW (90 ch).
- Golf III Cabriolet.
- Golf Variant et Golf Ecomatic.
- 1994** La 15.000.000^e Golf quitte les chaînes de montage (mai).
- 1995** Première Golf dotée d'un moteur atmosphérique à injection directe (SDI).
- 1996** À l'occasion du 20^e anniversaire de la Golf GTI, lancement de la série spéciale « 20th Anniversary ».
- Airbags latéraux aux places avant disponibles en option.
- Commercialisation de la Golf électrique CitySTROMer.
- Production de la 17.000.000^e Golf (novembre).



1997 Fin de production de la troisième génération en Europe occidentale après 4.960.000 exemplaires.

La quatrième génération (1997-2003)

1997 Présentation à la presse de la quatrième génération de la Golf à Bonn.
Première Golf à carrosserie entièrement galvanisée.

Première Golf avec un moteur cinq cylindres (V5) de 110 kW (150 ch).

1998 Nouvelle Golf Cabriolet.

Première Golf 4MOTION, avec embrayage Haldex.

Programme électronique de stabilisation ESP en option.

1999 Deuxième Golf Variant.

Premiers moteurs TDI avec injecteurs-pompes sur une Golf.

Première Golf 4MOTION à moteur V6.

Production de la 19.000.000^e Golf (juin).

2000 Nouveaux moteurs TDI de 74 kW (100 ch) et 110 kW (150 ch).

Quatre soupapes par cylindre pour le moteur V5, qui développe désormais 125 kW (170 ch).

Production de la 20.000.000^e Golf (septembre).

2001 1.9 TDI de 96 kW (130 ch).

Le 1.9 TDI de 74 kW (100 ch) satisfait à la norme antipollution Euro 4.

Édition spéciale de la Golf GTI (132 kW) à l'occasion de ses 25 ans.

2002 Première Golf à injection directe d'essence FSI (81 kW).

Avec 21.517.415 exemplaires, la Golf devient le modèle Volkswagen le plus produit, dépassant la Coccinelle (qui, elle-même, avait battu le record de la Ford T en 1994).

Débuts de la Golf R32 de 177 kW (240 ch), qui est alors la version la plus puissante de tous les temps.

2003 La Golf est proposée en 7 exécutions (Golf, Trendline, Comfortline, Highline, GTI, V6 et R32) et 14 variantes de moteurs.

Débuts de la boîte automatisée DSG à deux embrayages sur la Golf R32.

Programme-test de cinq mois avec 25 Golf TDI de 74 kW (100 ch) roulant au carburant synthétique Shell GTL (« Gas To Liquids »).



2003 Fin de la production de la Golf IV, construite à 4,92 millions d'exemplaires.

La cinquième génération (2003-2008)

2003 Présentation à la presse de la cinquième génération de la Golf à l'occasion du Salon de l'Automobile de Francfort (IAA).

Commercialisation en octobre.

Première Golf recourant à des matériaux ultramodernes (dont les « tailored blanks », ces tôles d'épaisseurs différentes soudées bord à bord) et à des techniques de production à l'avenant. Le processus complexe de soudure au laser, synonyme de rigidité maximale, augmente de 35% la résistance à la torsion de la carrosserie.

Première Golf à être disponible en option (version 4 portes uniquement) avec des airbags latéraux à l'arrière, ajoutés aux six airbags de série (frontaux, latéraux avant et rideaux).

Moteurs FSI de 66 kW (90 ch) et 85 kW (115 ch).

Nouveau train arrière à quatre bras par roue, boîte automatisée DSG à deux embrayages et 7 rapports, phares Bi-Xenon, balayage des essuie-glaces géré par un détecteur de pluie et toit ouvrant coulissant panoramique.

2004 Nouvelle Golf 4MOTION.

Nouvelle Golf GTI avec moteur turbo 2.0 TFSI à injection directe de 147 kW (200 ch), secondé en option par une boîte automatisée DSG.

Golf Variant BiFuel fonctionnant à l'essence ou au gaz de pétrole liquéfié (LPG).

Moteurs FSI de 110 kW (150 ch) et 147 kW (200 ch).

Production de la 23.000.000^e Golf (août).

Volkswagen aligne au Challenge Bibendum de Shanghai un concept-car Golf ECO.Power (hybride diesel/électricité) animé à la fois par un moteur 3 cylindres diesel de 76 kW (104 ch) et par un moteur électrique de 15 kW.

2005 Débuts de la Golf Plus.

Présentation à Francfort de la nouvelle Golf R32 de 184 kW (250 ch).

Production de la 24.000.000^e Golf (décembre).

2006 Premier Twincharger au monde (TSI) à double suralimentation (par turbo et compresseur mécanique), disponible dans des versions de 103 kW (140 ch) et 125 kW (170 ch).

Moteur TDI de 125 kW (170 ch).

2007 Débuts de la CrossGolf.



- 2007** Nouvelle Golf Variant.
- Débuts de la Golf BlueMotion, qui affiche une consommation moyenne record de 4,5 l/100 km seulement.
- Production de la 25.000.000^e Golf (mars).
- 2008** 20 Golf Twin Drive, un hybride « plug-in » dont la puissance combinée des deux moteurs (TDI ou TSI et électrique) peut atteindre 130 kW (177 ch), sont engagées dans le programme « L'électromobilité testée sur flotte » (« Flottenversuch Elektromobilität ») en Allemagne.
- Fin de la production de la Golf V, construite à 3,27 millions d'exemplaires.

La sixième génération (2008-2012)

- 2008** Présentation à la presse de la sixième génération de la Golf à l'occasion du Mondial de l'Automobile de Paris.
- Introduction de nouveaux systèmes d'assistance (« Light Assist », dispositif d'aide au stationnement « Park Assist », aide au démarrage en côte, régulation adaptative du châssis DCC, régulation automatique de la distance intervéhicules ACC) et équipements (airbag protège-genoux pour le conducteur, appuie-tête avant optimisés pour limiter le risque de coup du lapin, éclairage dynamique des virages, feux arrière à DEL) qui portent à un niveau jamais atteint le perfectionnement technique de la Golf.
- Élargissement de la gamme de motorisations TSI (à simple ou à double suralimentation).
- Les moteurs turbodiesel (TDI) abandonnent la technologie des injecteurs-pompes au profit du système « Common Rail », gage d'une dynamique supérieure pour une consommation inférieure.
- 2009** Nouvelle Golf R de 199 kW (270 ch).
- Nouvelle Golf GTD de 125 kW (170 ch).
- Nouvelle Golf Variant.
- Nouvelle Golf GTI de 155 kW (210 ch).
- La Golf VI obtient cinq étoiles (soit la note maximale) aux crash-tests de l'Euro NCAP et est désignée « voiture la plus sûre de l'année » par le consortium.
- 2010** Nouvelle Golf BlueMotion (avec dispositif « Stop-Start » et système de récupération à la décélération) affichant une consommation moyenne d'à peine 3,8 l/100 km, à quoi correspondent des émissions de CO₂ de 99 g/km.
- 2011** Nouvelle Golf Cabriolet.
- Nouvelle Golf GTI EDITION.



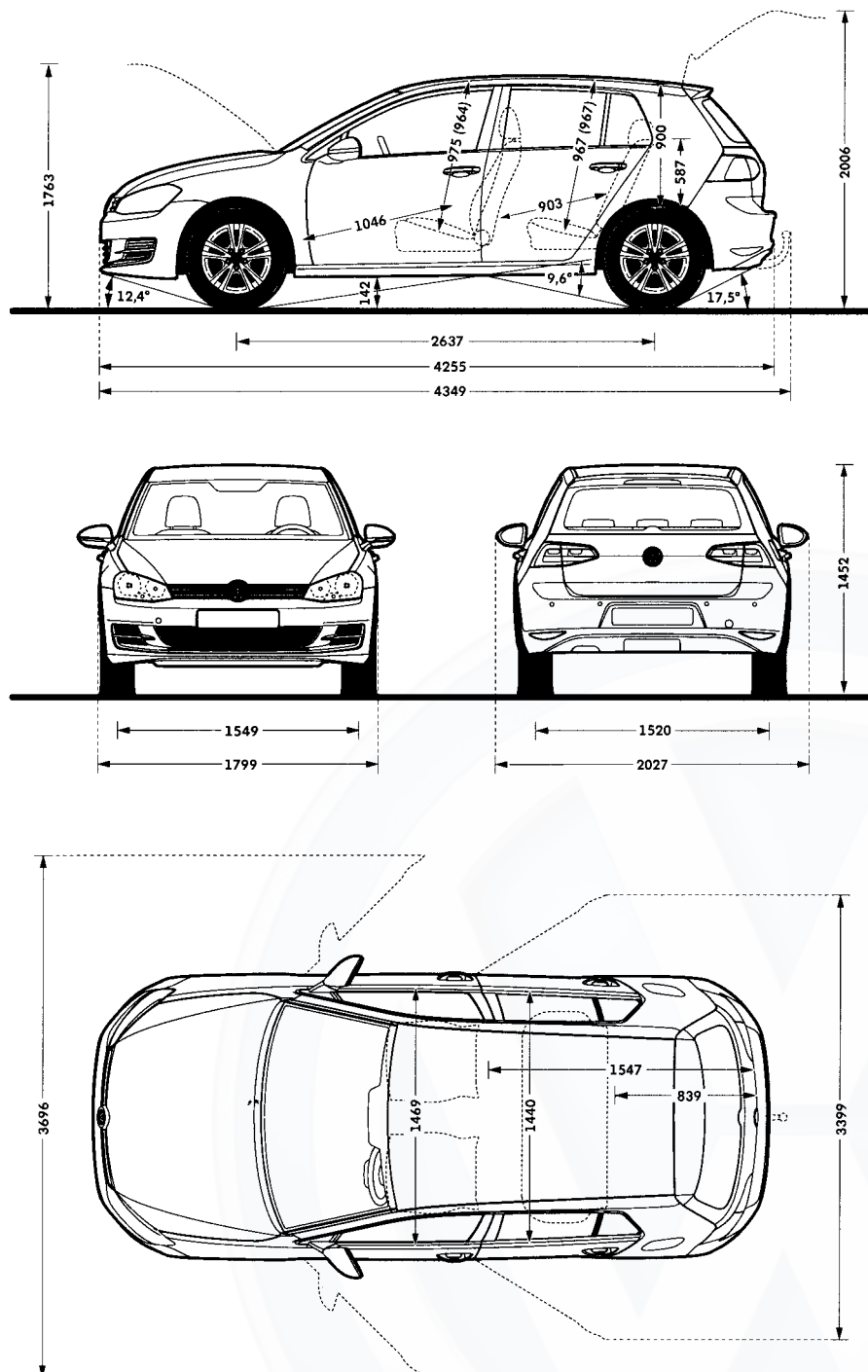
2011 Golf Blue-e-Motion, à propulsion exclusivement électrique. 10 exemplaires circulent actuellement en Belgique dans le cadre d'un programme d'essais.

2012 Golf GTI Cabriolet de 155 kW (210 ch).

Fin de la production de la Golf VI, construite à 2,85 millions d'exemplaires.

La septième génération (2012-...)

2012 Présentation statique à la presse de la septième génération de la Golf à Berlin le 4 septembre 2012.





Une production durable : « Think Blue. Factory »

Construire des véhicules qui affichent une efficacité énergétique avantageuse constitue l'une des facettes du monde automobile. Les construire selon un processus respectueux de l'environnement dans des usines également caractérisées par une efficacité énergétique marquée en est une autre. Cela fait de nombreuses années que Volkswagen investit dans ce sens.

Avec la « Think Blue. Factory », Volkswagen transfère le concept « Think Blue. » à la production, une initiative globale et supradépartementale appliquée à l'ensemble des usines Volkswagen de par le monde. La « Think Blue. Factory » concentre en elle toutes les mesures qui favorisent une exploitation efficace des ressources, de l'eau et de l'énergie tout en réduisant les émissions. Volkswagen s'est fixé comme objectif de rendre la production de toutes ses usines plus respectueuse de l'environnement. *Fiches techniques*





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

MOTEUR

Type	transversal
Carburant	essence 95 d'octane
Nombre de cylindres	4, gestion active des cylindres (ACT)
Cylindrée, cm ³	1.395
Préparation du mélange	injection directe électronique, pression d'injection maximale de 200 bars
Nombre de soupapes par cylindre	4
Suralimentation	turbocompresseur
Niveau d'épuration des gaz d'échappement	Euro 6
Puissance maximale, kW (CV) à tr/min	103 (140) 4.500-6.000
Couple maximal, Nm (à tr/min)	250 (1.500-3.500)

TRANSMISSION

traction avant, boîte de vitesses manuelle à 6 rapports

DIMENSIONS ET POIDS (version 3 portes)

Longueur / largeur / hauteur, mm	4.255 / 1.790 / 1.452
Empattement, mm	2.637
Voie avant / arrière, mm	1.549 / 1.520
Volume de chargement (avec le dossier de la banquette arrière rabattu), l (VDA)	380 (1.270)
Longueur de chargement (avec le dossier de la banquette arrière rabattu), mm	839 (1.547)
Poids à vide, kg	1.270
MMA, kg	1.780
Masse maximum tractable freinée / non freinée (pente de 12%), kg	1.500 / 630
Capacité du réservoir, l	50

PERFORMANCES

Vitesse de pointe, km/h	212
Accélération de 0 à 80 / 100 km/h, s	5,9 / 8,4

CONSOMMATION, l/100 km (selon le cycle 99/100/EC)

moyenne	4,9
---------	-----

ÉMISSIONS DE CO₂, g/km

moyenne	113
---------	-----



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

MOTEUR

Type	transversal
Carburant	essence 95 d'octane
Nombre de cylindres	4, gestion active des cylindres (ACT)
Cylindrée, cm ³	1.395
Préparation du mélange	injection directe électronique, pression d'injection maximale de 200 bars
Nombre de soupapes par cylindre	4
Suralimentation	turbocompresseur
Niveau d'épuration des gaz d'échappement	Euro 6
Puissance maximale, kW (CV) à tr/min	103 (140) 4.500-6.000
Couple maximal, Nm (à tr/min)	250 (1.500-3.500)

TRANSMISSION

traction avant, boîte automatisée DSG-7

DIMENSIONS ET POIDS (version 3 portes)

Longueur / largeur / hauteur, mm	4.255 / 1.790 / 1.452
Empattement, mm	2.637
Voie avant / arrière, mm	1.549 / 1.520
Volume de chargement (avec le dossier de la banquette arrière rabattu), l (VDA)	380 (1.270)
Longueur de chargement (avec le dossier de la banquette arrière rabattu), mm	839 (1.547)
Poids à vide, kg	1.288
MMA, kg	1.800
Masse maximum tractable freinée / non freinée (pente de 12%), kg	1.500 / 640
Capacité du réservoir, l	50

PERFORMANCES

Vitesse de pointe, km/h	212
Accélération de 0 à 80 / 100 km/h, s	5,9 / 8,4

CONSOMMATION, l/100 km (selon le cycle 99/100/EC)

moyenne	4,8
---------	-----

ÉMISSIONS DE CO₂, g/km

moyenne	111
---------	-----



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

MOTEUR

Type	transversal
Carburant	diesel 51 de cétane
Nombre de cylindres	4
Cylindrée, cm ³	1.598
Préparation du mélange	injection directe Common Rail
Nombre de soupapes par cylindre	4
Suralimentation	turbocompresseur
Niveau d'épuration des gaz d'échappement	Euro 5
Puissance maximale, kW (CV) à tr/min	77 (105) 3.000-4.000
Couple maximal, Nm (à tr/min)	250 (1.500-2.750)

TRANSMISSION

traction avant, boîte de vitesses manuelle à 5 rapports

DIMENSIONS ET POIDS (version 3 portes)

Longueur / largeur / hauteur, mm	4.255 / 1.790 / 1.452
Empattement, mm	2.637
Voie avant / arrière, mm	1.549 / 1.520
Volume de chargement (avec le dossier de la banquette arrière rabattu), l (VDA)	380 (1.270)
Longueur de chargement (avec le dossier de la banquette arrière rabattu), mm	839 (1.547)
Poids à vide, kg	1.295
MMA, kg	1.800
Masse maximum tractable freinée / non freinée (pente de 12%), kg	1.500 / 640
Capacité du réservoir, l	50

PERFORMANCES

Vitesse de pointe, km/h	192
Accélération de 0 à 80 / 100 km/h, s	7,3 / 10,7

CONSOMMATION, l/100 km (selon le cycle 99/100/EC)

moyenne	3,8
---------	-----

ÉMISSIONS DE CO₂, g/km

moyenne	99
---------	----



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

MOTEUR

Type	transversal
Carburant	diesel 51 de cétane
Nombre de cylindres	4
Cylindrée, cm ³	1.598
Préparation du mélange	injection directe Common Rail
Nombre de soupapes par cylindre	4
Suralimentation	turbocompresseur
Niveau d'épuration des gaz d'échappement	Euro 5
Puissance maximale, kW (CV) à tr/min	77 (105) 3.000-4.000
Couple maximal, Nm (à tr/min)	250 (1.500-2.750)

TRANSMISSION

traction avant, boîte automatisée DSG-7

DIMENSIONS ET POIDS (version 3 portes)

Longueur / largeur / hauteur, mm	4.255 / 1.790 / 1.452
Empattement, mm	2.637
Voie avant / arrière, mm	1.549 / 1.520
Volume de chargement (avec le dossier de la banquette arrière rabattu), l (VDA)	380 (1.270)
Longueur de chargement (avec le dossier de la banquette arrière rabattu), mm	839 (1.547)
Poids à vide, kg	1.313
MMA, kg	1.810
Masse maximum tractable freinée / non freinée (pente de 12%), kg	1.500 / 650
Capacité du réservoir, l	50

PERFORMANCES

Vitesse de pointe, km/h	192
Accélération de 0 à 80 / 100 km/h, s	7,3 / 10,7

CONSOMMATION, l/100 km (selon le cycle 99/100/EC)

moyenne	3,9
---------	-----

ÉMISSIONS DE CO₂, g/km

moyenne	102
---------	-----



Fiche technique de la Golf I (1974)

Volkswagen Golf de 1,1 l – 37 kW (50 CV)

MOTEUR

Type	transversal
Carburant	essence
Nombre de cylindres	4
Cylindrée, cm ³	1.093
Puissance maximale, kW (CV) à tr/min	37 (50) 6.000
Couple maximal, Nm (à tr/min)	79 (3.000)

TRANSMISSION

traction avant, boîte de vitesses manuelle à 4 rapports

DIMENSIONS ET POIDS (version 3 portes)

Longueur / largeur / hauteur, mm	3.820 / 1.610 / 1.410
Empattement, mm	2.400
Voie avant / arrière, mm	1.390 / 1.360
Volume de chargement (avec le dossier de la banquette arrière rabattu), l (VDA)	320 (870)
Longueur de chargement (avec le dossier de la banquette arrière rabattu), mm	740 (1.080)
Poids à vide, kg	750
MMA, kg	1.240
Masse maximum tractable freinée / non freinée (pente de 10%), kg	1.000 / 400
Capacité du réservoir, l	40

PERFORMANCES

Vitesse de pointe, km/h	140
Accélération de 0 à 80 / 100 km/h, s	10,2 / 16,8

CONSOMMATION, l/100 km (selon la norme DIN 70030)

moyenne	8,5
---------	-----



Le Groupe Volkswagen

Le Groupe Volkswagen, dont le siège est à Wolfsburg, compte parmi les plus importants constructeurs automobiles du monde et occupe la tête du marché en Europe occidentale. Au niveau mondial, il emploie environ 500.000 personnes. En 2011, les 10 marques du Groupe ont produit en moyenne plus de 34.500 véhicules par jour ouvrable et ont livré 8,361 millions de véhicules répartis sur plus de 150 pays. En 2011, le chiffre d'affaires du Groupe, qui possède 94 usines, était de 159 milliards d'euros. Les marques du Groupe Volkswagen sont Volkswagen, Audi, SEAT, ŠKODA, Nutzfahrzeuge (utilitaires Volkswagen), Bentley, Bugatti, Lamborghini, Scania et MAN.