



## Volkswagen Golf

### Punto de anclaje

Prueba | A Volkswagen le gusta hablar de El Coche y El Golf. Con razón, porque Volkswagen es la marca más vendida y por lo mismo automáticamente el de mayor nivel. Ahora Volkswagen introduce el Golf VII y en vista de la historia del modelo, el éxito está garantizado. La pregunta es la siguiente: el nuevo Golf se convertirá en el mejor basado en la cantidad de ventas o también gracias a sus calidades?

Lo que ha hecho un éxito del Volkswagen Golf desde los principios en 1974, ha sido su carácter confiado y predecible. Un Golf es amigo para todos, y se presta para cualquier uso.

Entonces no es raro que los diseñadores no tomaran ningún riesgo con la apariencia. También en un nuevo Golf el cliente tiene que saber en adelante lo que recibirá. Aunque el nuevo Golf fue diseñado desde una hoja de papel en blanco (como dice Volkswagen), los rasgos familiares son tan fuertes que solamente se ve la diferencia con la anterior generación cuando se ponen los dos coches al lado. La diferencia más importante en el exterior es que el séptimo Golf tiene una mirada un poco más agresiva que sus predecesores.

"Si existe un punto clave donde el Golf VII merece el título de 'el de mayor nivel para su clase', es en la estabilidad"



Para obtener más espacio, el Golf VII es más largo. La batalla aumentó con 26 mm y las ruedas delanteras están ubicadas más en el extremo delantero para así aumentar el espacio interior. Al mismo tiempo se hizo el Golf VII más bajo para mejorar la aerodinámica y así reducir el consumo. En los últimos años Volkswagen ha adquirido mucho conocimiento de nuevas variantes de acero, con las cuales se puede fabricar un coche más sólido (o sea más seguro) y a la vez más liviano. Comparando con la anterior

generación, el nuevo Golf pesa unos 100 kilos menos, y regresa así al nivel del Golf IV.

La nueva forma de construcción ofrece otra ventaja: el Grupo Volkswagen ahora está empleando una plataforma que es diseñada de tal forma que es fácil construir otras variantes encima de ella. Cuando escribimos este artículo, el Golf familiar por debajo de la carrocería está basado aún en el Golf V, mientras que el cabriolet comparte la plataforma con el Golf VI. Gracias a la nueva compaginación será más fácil desarrollar nuevas versiones, de tal forma que todas las variaciones del Golf se aprovechen.

## Equipamiento

Volkswagen tampoco quiso correr riesgo con el diseño y el interior. Las diferencias están en detalles. Ha mejorado la posición del conductor. El salpicadero está construido más alrededor del conductor. Parece un detalle insignificante, pero el piloto de prueba rara vez se ha sentido a gusto tan rápido en un coche de prueba!



El espacio atrás y adelante es excelente. Personas adultas tienen suficiente campo para cabezas y piernas en el asiento trasero. Además, el asiento trasero tiene otro molde, con más forma, para que los viajes largos sean más aguantables. El maletero casi no creció (de 350 a 380 litros), pero es más accesible gracias al portón más ancho y el umbral más bajo.

Es posible equipar el Golf VII con la opción de asientos desarrollados en cooperación con el instituto alemán

para espaldas sanas (existen!). A pesar de que estos asientos son muy cómodos, la diferencia con los asientos normales es demasiado grande para justificar el precio. Lamentablemente los reposa-cabezas de ambos asientos son demasiado bajos para contribuir a la seguridad de conductores grandes. Lo más raro es que los reposa-cabezas del asiento trasero sí son ajustables.



En la parte central del salpicadero encontramos una pantalla grande a colores, también en la versión más barata del Golf VII. El diseño y el manejo de los menús hacen pensar en un teléfono móvil. Por supuesto han construido el sistema de audio y comunicación de tal forma que es sencillo de conectar un teléfono o mp3. Para mantener la claridad de la pantalla, Volkswagen emplea una técnica particular: cuando la mano se mueve hacia la pantalla, aparecen los menús antes de tocar ésta.

Otro acontecimiento nuevo que es invisible, pero de mucho valor, es que el Golf VII tiene un sistema de seguridad opcional que en velocidades bajas frena completamente independiente para obstáculos. En caso de un choque, el coche sigue frenando hasta quedar parado para evitar peor.

## Propiedades de conducción

Para mejorar las características de conducción, cada Golf VII está previsto de "XDS". Es una provisión que hasta ahora estaba limitada al Golf GTI. XDS divide la fuerza del motor entre la rueda delantera izquierda y la derecha, dependiendo de la situación. Así se evita

que el coche quiera ir en línea recta en una curva tomada con demasiada velocidad ('subviraje'). Además, aumenta considerablemente el tacto y la precisión en el volante.



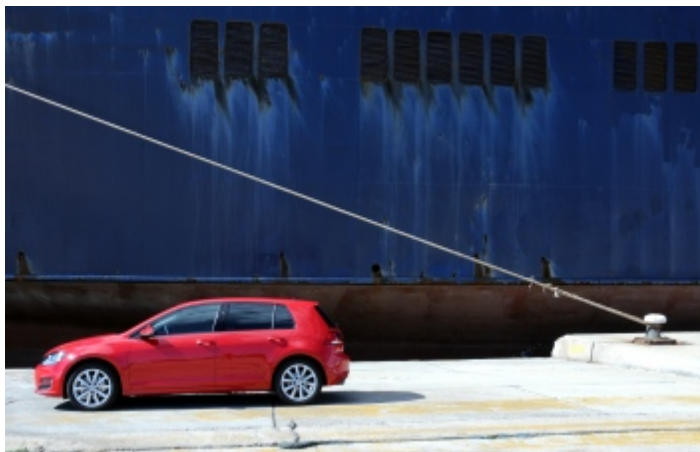
Una forma muy rudimentaria para sentir el efecto del XDS es tomando una curva 'rodando' (sin pisar el acelerador) y después tomar la misma curva con acelerador.



Dependiendo de la motorización, el Golf 7 es entregado con un chasis estándar o un chasis deportivo. Cuando hicimos la prueba, estaban disponibles solamente versiones con motor fuerte, entonces manejamos sólo con el chasis deportivo.

Si existe un punto clave donde el Golf VII merece el título de 'el de mayor nivel para su clase', es en la estabilidad. El agarre es de un coche deportivo, pero sin jamás ser cansador. Incluso cuando tratamos intencionalmente de obligar al coche a cometer errores, su reacción es segura y bondadosa. Partir con el acelerador a fondo en la lluvia sobre un pavimento malo no causó ningún problema.

Cuando probamos los frenos, el Golf VII mostró la calidad de un coche deportivo. Desde 100 km/h el coche frena en línea completamente recta, dentro de una distancia mínima y sin ningún drama.



Las versiones más caras ofrecen la posibilidad de ajustar el carácter del chasis, la dirección y el acelerador con apretar un botón, de acuerdo a las circunstancias. Es notoria la diferencia entre los diferentes ajustes, pero en la práctica el chasis es tan bueno, que el piloto de prueba nunca ha sentido la necesidad de elegir un extremo como 'deportivo' o 'confort'.

A pesar de la aspiración de Volkswagen de reducir el peso, el aislamiento del sonido es bueno. Durante los diferentes recorridos nunca hemos escuchado el ruido del viento. Dependiendo de la carretera, los neumáticos son inaudibles o casi inaudibles. Solamente se nota el sonido del motor cuando el sistema start/stop no hace su tarea.

## Diésel

Primero hemos manejado el "2.0 TDI". Este motor se destaca de forma positiva por su enorme par que está disponible desde muy bajas revoluciones. El coche dejó una 'oleada de par'. Todo es tan fácil, que al conductor lo adueña un sentido de superioridad. A la vez, un toquecito pequeño sobre el acelerador ya es suficiente para una reacción directa.



Con esto, el Golf diésel se presta tanto para un estilo de conducir deportivo como un estilo relajado. En el primer caso se tiene que calcular un consumo de 6.1 litros por 100 kms. Un trayecto relajado consumió 4.8 litros por 100 kms (Cifra oficial de la fábrica: 4.1 litros por 100 kms).

## Gasolina

Los motores bencineros "TSI" de Volkswagen de todas las marcas ofrecen la mejor combinación de prestaciones con un consumo bajo. No solamente en la teoría, sino también en la práctica. Recientemente han recibido mala publicidad por estos motores, pero según un portavoz de Volkswagen han remplazado en la nueva generación de motores TSI el recambio que causaba los problemas.

La mejor combinación de buenas prestaciones y bajo consumo es el motor TSI 1.4 litros con desconexión de cilindros (se llama "ATC" y está en la lista de precios). Cuando se necesita menos potencia, dos de los cuatro cilindros son desconectados para ahorrar combustible. Eso sucede completamente automático y desapercibido: las prestaciones y el sonido quedan iguales.



Al igual que en el motor diésel, está disponible un par grandioso desde un número de revoluciones excepcionalmente bajo. El indicador de cambio de marcha, ya en 1.500 revoluciones aconseja subir de marcha. Por supuesto, no se puede esperar mucho poder de aceleración, pero el coche tampoco se vuelve lento y el motor no protesta.

En exactamente la misma ruta que con el diésel, el consumo del TSI era casi igual: 5.8 litros por 100 kms.

## Conclusión

Se puede decir que ya es un hecho que el Golf VII sea un éxito. Su nombre y la reputación de las anteriores generaciones garantizan esto. Es también un hecho que el Golf VII será el mejor de su categoría. Pero decir eso es tan atrevido como decir que pan es comida y que el café es una bebida.

Por suerte el Golf VII tiene más calidades que eso. La más importante es la del aumento del espacio interior de forma inteligente, bajando el peso. La reducción de peso favorece las prestaciones pero también el consumo. El comportamiento en camino y la seguridad han aumentado gracias al 'XDS'. Todos los motores dan buen rendimiento con un consumo modesto.

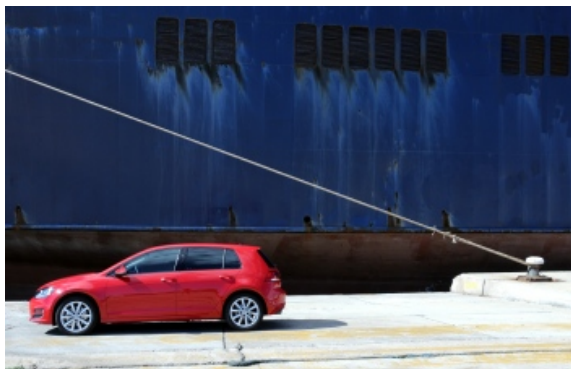
A pesar de que el Golf VII no es revolucionario o innovador en ningún sentido, el coche ha mejorado en todo aspecto. Con esto el séptimo Golf ya es como un amigo de confianza y la mejor opción. ■



# Especificaciones

## Volkswagen Golf 2.0 TDI Sport Blue Motion

### Dimensiones y pesos



Largo x ancho x alto	426 x 179 x 145 cms
Batalla	264 cms
Peso	1.354 kg
Remolque	670 kg
Remolque frenado	1.600 kg
Contenido del tanque de combustible	50 l
Maletero	380/1270 l
Dimensiones de los neumáticos	205/55R16

### Motor y prestaciones



Cilindradas	1968 cc
Cilindros / valvulas	4/4
Potencia	150 cv @ 3500 rpm
Par motor	320 Nm @ 1750 rpm
Tracción	ruedas delanteras
Aceleración de 0 a 100 km/h	8,6 seg.
Velocidad máxima	216 kms/h
Consumo promedio	4,1 l / 100 kms
Consumo urbano	5 l / 100 kms
Consumo extraurbano	3,3 l / 100 kms
Emision CO2	106 grs/km

### Precio

Precio	€ 28.960
Modelo mas barato	€ 18.320