



Volkswagen Golf VI

Una ola de innovaciones

Prueba | Volkswagen vende mundialmente 2.100 Golfs por día. Y existe una buena razón para ello. El Golf es un coche que queda bien a cada persona y es aceptado en todas partes. Además, el Golf fue el primer GTI y fue el primero en su segmento con motor a diésel. También fue el Golf el primero con un convertible para la gente común. Ahora es hora para la sexta generación del éxito de Volkswagen. ¿Qué hay de nuevo?

Si existe un lugar donde prosperan ideas frescas y nuevas debe ser Islandia. "Fresco" es una declaración demasiado modesta, porque el viento aúlla alrededor del coche de prueba, y la lluvia golpea violentamente las ventanas. En el interior de la sexta generación Golf hay tranquilidad. Es más: una tranquilidad solemne, que no es evidente para un coche como este.

Confort

Se nota claramente que en el desarrollo del nuevo Golf, el factor más importante fue el confort. Eso va mucho más allá del usual aislamiento acústico alrededor del motor y las ruedas. Así fueron empleadas técnicas que hasta ahora estaban reservadas para limusinas de la categoría superior. En el parabrisas del Golf VI fue usada una lámina que reduce el sonido, y los retrovisores exteriores son diseñados de tal forma que producen menos sonido con el viento.



Los materiales utilizados en coches de este segmento han mejorado mucho en los últimos años, pero Volkswagen eleva aún más los estándares. Volkswagen escribe poco modesto sobre esto en su propia comunicación, y tiene razón. Todo demuestra solidez y durabilidad, y a la vez irradia gran calidad.

Equipamiento

Otra gran diferencia entre el Golf y muchos competidores es el equipamiento. El nuevo Golf está provisto de todo el lujo que posee Volkswagen. El coche de prueba tiene una cámara para parqueo, un

sistema de parqueo completamente automático, un sistema de audio de alta calidad (en cooperación con el especialista "DynAudio") y control de velocidad con radar (mantiene automáticamente la distancia con velocidades entre 30 y 210 km/h).

Este último sistema lamentablemente falló en neblina espesa, cuando en estas circunstancias debería haber contribuido a la seguridad.



Un número de pequeñas incomodidades ergonómicas sigue presente en el nuevo Golf. Por ejemplo, el control de velocidad es activado y desactivado con un pequeño botón en la palanca del intermitente. La consecuencia es que muchos conductores indican dirección cuando quieren encender el control de velocidad.

La lamparita que indica si las luces están encendidas, se encuentra sobre el botón de la luz: no es un lugar fácil de ver. La maletera tiene un umbral pequeño que dificulta el cargo y descargo.

Diseño

La apariencia del Golf fue retocada sutilmente. Hasta un extraño puede ver que se trata de un Golf, pero el coche se ve sin duda más moderno.

Las diferencias en el interior son sutiles. El que no sabe, puede pensar que está sentado en el anterior Golf. Como de costumbre el interior del Golf se ve austero y sólido. Los elementos de manejo han sido adaptados y reordenados. El ícono de diseño de Volkswagen, el Passat CC, ha servido como guía en este proceso.



Ya que el Golf apenas ha crecido (5 mm más corto, 20 mm más ancho, la misma altura) quedó igual el espacio interior. Como de costumbre el Golf tiene suficiente espacio en la parte delantera. El espacio en el asiento trasero es el promedio de los coches de este segmento. La maletera con capacidad 350 litros (extensible hasta 1.305 litros) es también promedio.

Motores

Existe otra razón para probar el Golf en Islandia. El calentamiento global es cada vez más dramático y eso se nota bien aquí. Según los habitantes de Islandia se están encogiando los glaciales cada día y la nieve se deja esperar cada año un poco más.



Para acatar el medio ambiente el Golf está provisto de motores muy económicos. Primero conducimos un Golf con un relativamente pequeño 1.4 "TSI"

bencinero. Gracias a técnicas sofisticadas este motor rinde una gran potencia de 160 CV, pero un consumo modesto de 6 litros por 100 kms. Esta fuente de poder es en la práctica extremadamente ávida y convierte el "Golf 1.4 TSI" en un coche muy veloz.



También conducimos con el nuevo motor a diésel de 2.0 litros y 140 CV. Este motor emplea la tecnología de la tercera generación "common rail" y es más económico y refinado que nunca. El motor diésel es más grande y pesado que el pequeño 1.4 bencinero y por eso el Golf a diésel es menos animado y dinámico.

DSG

Ambos motores pueden ser enganchados a una caja de cambios "DSG". Esta caja se puede utilizar como automática pero también ofrece al conductor la opción de cambiar manualmente. DSG consiste en efecto de dos cajas: una para las velocidades pares y otra para las impares. Cuando la primera caja está en uso, la otra ya tiene preparada la siguiente velocidad. El cambiar de marcha se produce mas rápida y más eficazmente que en una caja automática tradicional. En especial la nueva DSG de siete marchas es aconsejable: hace el Golf más rápido y más económico.



Comportamiento en carretera

Independientemente del motor y la transmisión, el confort está en primer lugar. No se escucha a los motores y ellos operan con facilidad. Tampoco hay vibraciones del motor y eso contribuye al confort.

Cuando uno acelera de lleno con el 1.4 TSI, el motor produce un corto sonido inspirador, pero la fuente de poder nunca ruge plenamente. Es por eso que uno conduce el Golf VI fácilmente demasiado rápido. Se presta más que nunca para distancias largas.

Una novedad para el Golf es el chasis adaptivo. Apretando un botón, el conductor puede elegir entre un carácter deportivo o confortable. La diferencia se nota más en el grado de asistencia a la dirección y la reacción al acelerador.



En ambos casos el chasis es sólido y la estabilidad buena. Hasta cuando uno ejecuta las maniobras más raras, el Golf se comporta ejemplarmente. Esto da no solamente placer al manejar, sino también asegura que una maniobra para evitar un accidente pueda ser ejecutada de forma segura.

Las ruedas delanteras pueden lidiar fácilmente con la potencia del motor, así que los neumáticos casi nunca tuercen o buscan adherencia. Los frenos son casi de la calidad de un superdeportivo. El Golf frena sorprendentemente rápido y seguro.

Por el momento la renovación sigue. A mediados de 2009 el Golf será disponible en las versiones extremadamente económica BlueMotion y la hiperveloz GTI. La llegada del nuevo Golf Plus y el Golf cabriolet también ha sido confirmada oficialmente. Para el término largo está anunciado un Golf híbrido. Entonces está llegando otra ola de innovaciones.



Conclusión

Desde hace mucho tiempo el Golf es el Volkswagen más vendido y uno de los coches más vendidos en el mundo. Esto no se debe a que el coche en algún aspecto es mejor que el resto, sino más bien a que el coche es bastante bueno en todo aspecto. Eso no lo hace el coche más excitante, pero sí la opción más sensata y lógica.

Es por eso comprensible que Volkswagen haya seguido la fórmula para el éxito en la sexta generación. El coche no fue cambiado drásticamente, pero sí fue mejorado y modernizado. El Golf VI ofrece más lujo y confort que antes. El nuevo Golf es notablemente silencioso, tiene un acabado casi perfecto y tiene lujos que antes eran exclusivamente para el segmento más caro. Los motores son veloces, económicos y hacen su trabajo con toda tranquilidad.

El nuevo diseño no es más que una ondulación en la superficie, pero debajo de su piel el Golf VI ofrece un tsunami de mejoramientos. ■



Especificaciones

Volkswagen Golf VI 2.0 TDI Highline DSG

Dimensiones y pesos



Largo x ancho x alto	420 x 178 x 148 cms
Batalla	258 cms
Peso	1.289 kg
Remolque	690 kg
Remolque frenado	1.500 kg
Contenido del tanque de combustible	55 l
Maletero	350/1305 l
Dimensiones de los neumáticos	205/55R16

Motor y prestaciones



Cilindradas	1968 cc
Cilindros / valvulas	4/4
Potencia	140 cv @ 4200 rpm
Par motor	320 Nm @ 1750 rpm
Tracción	ruedas delanteras
Aceleración de 0 a 100 km/h	9,3 seg.
Velocidad máxima	210 kms/h
Consumo promedio	4,9 l / 100 kms
Consumo urbano	5,9 l / 100 kms
Consumo extraurbano	4,2 l / 100 kms
Emision CO2	127 grs/km

Precio

Precio	€ 0
Modelo mas barato	€ 19.445