

VOLKSWAGEN

Nouvelle Golf SW – Présentation dynamique internationale

Düsseldorf, automne 2009

Remarque :

Toutes les données, équipements et tarifs évoqués dans ce communiqué de presse valent pour la gamme de modèles proposée en Allemagne. Ils peuvent être différents dans d'autres pays. Sous réserve de modifications et d'erreurs.

Les désignations TDI, TSI, DSG et Twincharger sont des marques déposées de la Société Volkswagen AG ou d'autres entreprises du groupe en Allemagne et dans d'autres pays.

En bref

Résumé	Page 03
Principales données	Page 07

Principaux aspects

Carrosserie	Page 08
Design et dimensions	Page 08
Sécurité passive	Page 09
Intérieur	Page 12
Moteurs et boîtes de vitesses	Page 19
Moteurs à essence	Page 19
Moteurs diesel	Page 22
DSG	Page 24
Equipement	Page 26
Equipement de série	Page 26
Info-divertissement	Page 28
Systèmes d'assistance	Page 29
Golf SW Exclusive	Page 31
Caractéristiques techniques	Page 33

Golf SW – un miracle d’habitabilité

Golf SW avec climatisation et feux de circulation de jour à partir de 18 500 euros

L’avant de la Golf SW hérite du nouvel ADN esthétique de Volkswagen

Wolfsburg, automne 2009. Après la Golf trois et cinq portes sixième génération et l’actuelle Golf Plus, voici venir la quatrième version de carrosserie du best-seller mondial. La déclinaison break représente l’un des modèles les plus vendus, notamment sur le marché des professionnels. La Golf SW a été revue en profondeur afin de renforcer son positionnement dans le secteur professionnel, mais aussi comme première voiture familiale. La nouvelle Golf SW démarrera à 18 500 euros en Allemagne et inclura pour ce prix l’ESP, six airbags, feux de circulation de jour, rampes de pavillon, quatre lève-vitres électriques, affichage de la montée des rapports, rétroviseurs extérieurs chauffants et réglables électriquement, banquette arrière rabattable 2/3 1/3, verrouillage centralisé radiocommandé, climatisation, jantes 16 pouces et volume de chargement jusqu’à 1 550 l.

L’avant de la Golf SW a été entièrement revu et s’inspire désormais du nouvel ADN esthétique de Volkswagen. L’ensemble est dominé par des lignes horizontales claires et des phares au style souverain. Les principales motorisations ont été empruntées aux versions trois et cinq portes. Quant à l’habitacle de la nouvelle Golf, il est marqué par des instruments de bord élégants et raffinés.

La gamme d’équipements et de motorisations

La SW (plus de 95 000 modèles immatriculés en 2008) sera proposée dès la mise sur le marché dans les trois finitions Trendline, Comfortline et Highline, celle-ci remplaçant l’ancienne version

Sportline au plus haut niveau. Côté motorisations, quatre moteurs essence étagés de 80 ch / 59 kW à 160 ch / 118 kW et deux diesels seront disponibles au lancement. Les moteurs diesels à rampe commune (TDI), extrêmement silencieux, développent respectivement 105 ch / 77 kW et 140 ch / 103 kW. Le TDI 105 ch peut être commandé en version BlueMotion Technology en option. Dans cette configuration, la consommation moyenne – déjà faible – descend de 4,5 l (119 g/km CO₂) à 4,2 l (109 g/km CO₂).

L'extérieur

A l'avant, la nouvelle Golf SW se distingue par un bouclier et une calandre repris trait pour trait des versions trois et cinq portes, par un capot moteur restylé et par des ailes et des phares pareillement modifiés. Contrairement à son prédécesseur, le design de la SW n'est plus dominé à l'avant par une large calandre chromée, mais par un bandeau noir étiré à l'horizontale et un bouclier peint dans la couleur de la carrosserie. Dans la partie inférieure, la SW présente une large entrée d'air supplémentaire. A partir du niveau de finition médian (Comfortline), la calandre et la prise d'air inférieure reçoivent une garniture chromée. Sur la finition ultime (Highline), le chrome habille également les cerclages des phares antibrouillard à nouvel éclairage directionnel statique (de série sur cette finition).

L'arrière très marqué de la version précédente se trouve désormais rehaussé par des feux arrière modifiés, plus raffinés et par un bouclier entièrement dans la couleur de la carrosserie dans sa partie inférieure. Les versions TDI et TSI sont désormais identifiables au fait que les sorties d'échappement ne sont plus couvertes par le bouclier. Volkswagen a par ailleurs élaboré une nouvelle gamme de jantes pour la Golf SW.

L'intérieur

Lors de sa présentation, à l'automne 2008, la Golf sixième génération a reçu les meilleures notes, notamment pour son niveau de qualité au-dessus de la moyenne. Dans l'habitacle, c'est notamment au niveau des instruments que la Golf a gommé la frontière qui le séparait du segment supérieur. La nouvelle Golf SW utilise les mêmes instruments, l'affichage multifonctions et le témoin de montée des rapports étant inclus de série. De même, elle hérite de la nouvelle génération de volants à trois branches.

En toute logique, la commande de la nouvelle climatisation de la Golf a été intégrée à la Golf SW. Volkswagen a également ajusté la gamme de selleries à toute la série (Trendline : « Roxy » ; Comfortline : « Scout » ; Highline : alcantara/tissu « Merlin »). Il en va de même pour les systèmes de radio et de navigation ou encore pour les interfaces des lecteurs MP3 et des téléphones portables Bluetooth. D'autre part, les deux systèmes d'aide à la conduite « ParkAssist » (système d'aide au stationnement automatique) et « Rear Assist » (caméra de recul) font leur arrivée sur la Golf SW (en option). Le toit ouvrant panoramique souvent privilégié par les clients de Golf SW est, quant à lui, toujours au catalogue.

Les motorisations Euro 5 de la nouvelle Golf SW

Volkswagen propose la nouvelle Golf SW en quatre motorisations essence et deux diesels. Les six moteurs sont tous conformes à la nouvelle norme Euro 5. L'entrée de gamme est un moteur essence de 80 ch, suivi d'une version 102 ch. Les deux motorisations essence les plus puissantes (TSI 122 ch et 160 ch) et les deux turbodiesels Common Rail (TDI 105 ch et 140 ch) peuvent être livrés en option avec la boîte à double embrayage automatique DSG.

Les moteurs diesels

Comme le TDI 2,0 l, le TDI 1,6 l se distingue par un confort acoustique étonnant, des émissions faibles (119 g/km CO₂) et une consommation moyenne extrêmement basse (4,5 l/100 km), abaissée de 0,7 l par rapport au modèle précédent de même puissance. La Golf SW 2.0 TDI de 140 ch atteint le niveau de consommation phénoménal de 5,0 l (132 g/km CO₂) pour une vitesse maximale de 210 km/h. Les motorisations TDI peuvent être commandées avec les finitions Comfortline et Highline.

Les moteurs à essence

Les moteurs à essence de la Golf SW développent respectivement 80 ch (MPI), 102 ch (MPI), 122 ch (TSI) et 160 ch (TSI). Le moteur de base, à 80 ch, peut être commandé uniquement dans la finition Trendline, tandis que la version 102 ch est disponible dans les finitions Trendline et Comfortline.

Les TSI proposés pour les Golf SW Comfortline et Highline démontrent le taux d'efficacité des actuels moteurs à essence de Volkswagen. Chiffrée respectivement à 6,3 l (122 ch) et 6,4 l (160 ch), leur consommation moyenne est au niveau de la motorisation de base de 80 ch, déjà économe. Associés à la DSG, ils voient même la consommation tomber à 6,0 l (139 g/km CO₂) sur la version TSI 122 ch et à 6,1 l (143 g/km CO₂) sur la version 160 ch. Avec une telle gamme de moteurs, la nouvelle Golf SW compte parmi les breaks les plus sobres et les plus propres en Europe.

PRINCIPALES DONNÉES

Niveaux de finition

- Golf SW Trendline
- Golf SW Comfortline
- Golf SW Highline

Modèles et finitions actuellement disponibles pour les versions essence

- 1.4 MPI 80 ch / 59 kW, SG-5* / Trendline
- 1.6 MPI 102 ch / 75 kW, SG-5, /
Trendline, Comfortline
- 1.4 TSI 122 ch / 90 kW, SG-6*, DSG-7* /
Comfortline, Highline
- 1.4 TSI 160 ch / 118 kW, SG-6, DSG-7 /
Comfortline, Highline

Modèles et finitions actuellement disponibles pour les versions diesel

- 1.6 TDI 105 ch / 77 kW, SG-6 / DSG-6* /
Trendline, Comfortline, Highline. La version 1.6 TDI peut
être commandée avec le pack BlueMotion Technology
- 2.0 TDI 140 ch / 103 kW, SG-6, DSG-6 /
Comfortline, Highline

(*: SG = boîte mécanique, DSG = boîte à double embrayage)

Dimensions

- Longueur : 4 534 mm
- Largeur : 1 781 mm
- Hauteur : 1 504 mm
- Empattement : 2 578 mm
- Voie avant : 1 535 mm
- Voie arrière : 1 508 mm

La Golf SW souscrit au nouvel ADN esthétique de Volkswagen

L'avant de la Golf SW a été entièrement remanié

La Golf SW offre un niveau de sécurité passive hors pair

Wolfsburg, automne 2009. L'avant de la Golf SW (4,53 m de long, 1,78 m de large) a été entièrement redessiné. Il reprend désormais le nouvel ADN esthétique de Volkswagen. L'ensemble est dominé par des lignes horizontales claires et des phares au style souverain. Le bouclier, la calandre et le capot moteur ont été repris des versions 3 et 5 portes de la Golf classique, ainsi que les ailes et les phares, pareillement modifiés.

Contrairement à la génération précédente, la SW n'est plus dominée à l'avant par une large calandre chromée, mais par un bandeau noir étiré à l'horizontale et un pare-chocs peint dans la couleur de la carrosserie. Dans la partie inférieure, la SW présente une large entrée d'air supplémentaire. A partir du niveau de finition médian (Comfortline), la calandre et la prise d'air inférieure reçoivent une garniture chromée. Sur la finition ultime (Highline), le chrome habille également les cerclages des phares antibrouillard à nouvel éclairage directionnel statique (de série sur cette finition).

L'arrière très marqué de la version précédente se trouve désormais rehaussé par des feux arrière modifiés et par un bouclier entièrement dans la couleur de la carrosserie dans sa partie inférieure. Les versions TDI et TSI sont désormais identifiables au fait que les sorties d'échappement ne sont plus couvertes par le bouclier. Volkswagen a par ailleurs élaboré une nouvelle gamme de jantes pour la Golf SW.

La perfection dans les détails

La carrosserie de la nouvelle Golf SW reste fidèle à celle de la Golf classique en termes de clarté et de robustesse au quotidien. L'équipe de développement a cultivé la perfection jusque dans les détails. De façon générale, Volkswagen a particulièrement soigné le comportement sonore. A cet effet, la carrosserie a reçu de nouvelles améliorations sophistiquées dans une multitude de secteurs. A l'exemple de l'isolant intégré au pare-brise, dont les qualités acoustiques permettent de supprimer presque tous les bruits à haute fréquence dans la plage de 3 kHz, caractéristique des véhicules à moteur diesel.

Au-delà, de nombreux bruits annexes ont été éliminés ou réduits à la source, notamment dans le domaine des courroies d'entraînement, des turbocompresseurs et de la répartition de l'air de suralimentation, mais aussi des soufflantes de chauffage et refroidissement. Les pneumatiques à roulement silencieux et les nouveaux supports de moteur complètent le tableau sur le terrain de l'isolation acoustique. Indépendamment des mesures touchant la carrosserie, l'arrivée d'une nouvelle génération de turbodiesels à injection Common Rail et l'intégration des moteurs à essence TSI connus pour leur discrétion continuent d'améliorer le confort acoustique.

SÉCURITÉ PASSIVE – UNE PROTECTION AU PLUS HAUT NIVEAU

La nouvelle Golf SW est livrée de série avec un équipement de sécurité complet. Du côté de la sécurité passive, on mentionnera notamment les améliorations supplémentaires sur la carrosserie (protection des piétons optimisée, etc.), les six airbags et un appui-tête conducteur et passager faisant l'objet d'une demande de brevet (WOKS).

Airbags frontaux, latéraux et tête

Les airbags conducteur et passager (airbags « frontaux »), avec le système de ceintures de sécurité, sont au cœur du système de retenue frontal, parfaitement coordonné, de la nouvelle Golf SW. Les airbags latéraux sont, comme précédemment, intégrés aux dossiers des sièges avant. Adaptés spécialement à la structure latérale plus rigide du véhicule, ils protègent la cage thoracique, le ventre et le bassin. L'intégration des airbags latéraux aux dossiers optimise le positionnement du conducteur et du passager par rapport à l'airbag. D'autre part, Volkswagen a prévu des airbags tête de série pour prévenir les risques de contraintes biomécaniques élevées au niveau de la tête. Ces airbags couvrent la zone de fenêtre latérale depuis le montant de pare-brise jusqu'au montant de custode. Résultat : une protection maximale à tous les emplacements quelle que soit la taille du passager. En effet, le dimensionnement très large de la couverture permet mieux d'éviter les mouvements d'oscillation de la tête, la projection des extrémités du corps et la pénétration d'objets dans l'habitacle. Compte tenu de la durée vie de l'airbag tête, son efficacité reste optimum lors de chocs ultérieurs (tonneaux).

WOKS – des appuis-tête contre les traumatismes du rachis cervical

Les élongations par accident dans la zone de la colonne vertébrale cervicale sont désignées sous l'appellation de syndrome Whiplash (Whiplash signifie en anglais « traumatisme du rachis cervical »). Pour pallier ce risque de blessures, Volkswagen veille à ce que, en cas d'accident, la tête et le buste soient guidés par le dossier et l'appui-tête de la manière la plus synchrone possible. Ce système d'appuis-tête actifs a été baptisé WOKS (*Whiplash-optimierte-Kopfstützen-System*). La Golf embarque désormais la toute dernière génération du système WOKS.

Dans la perspective de réduire le risque de blessures, la décélération contrôlée du buste via le dossier, la décélération, synchronisée, de la tête par l'appui-tête et le guidage équilibré de la tête et du buste permettent d'atteindre un niveau de protection exceptionnel. Le contour de l'appui-tête et du dossier joue un rôle décisif de ce point de vue, ainsi que la densité des mousses utilisées. Le contour des appuis-tête a fait l'objet d'une demande de brevet par Volkswagen. Lors des essais, le niveau de protection offert par WOKS a surclassé très nettement les résultats biomécaniques de nombreux systèmes actifs.

La qualité des matières dans l'habitacle fait référence sur ce segment

La SW hérite des instruments de la Golf sixième génération

Un volume de chargement maximum de 1 550 l pour tout transporter

Wolfsburg, automne 2009. Le passage de la troisième à la quatrième génération de la Golf SW marque un nouveau bond en avant sur le terrain de la qualité. Le haut niveau de qualité des matériaux utilisés se fait particulièrement ressentir dans l'habitacle. L'impression de valeur se retrouve dans tous les compartiments de l'habitacle et plus particulièrement au niveau des instruments. Le toucher et la finition des matières, les détails tels que les applications chromées en mat satiné ou les cadrans empruntés à la luxueuse Passat CC, sans oublier les volants à trois branches, confortent les occupants dans le sentiment d'être installé dans une voiture du segment supérieur. C'est vrai non seulement pour les deux niveaux de finition supérieurs « Comfortline » et « Highline », mais aussi pour la finition d'entrée de gamme « Trendline ».

L'ergonomie de l'habitacle connaît elle aussi des avancées. Tous les éléments fonctionnels sont encore plus faciles à utiliser. On mentionnera particulièrement l'arrivée des commandes de climatisation (Climatronic) inaugurées par la Passat CC. Le souci du détail et du perfectionnement se retrouve à tous les niveaux. A l'image des sièges en cuir, qui reçoivent un traitement de surface spécial et inédit dans la Golf SW. Même sur les cuirs très clairs, les décolorations, dues par exemple aux jeans, appartiennent au passé. Autre exemple : le volant, où le réglage en hauteur et en longueur de la colonne de direction a été repensé. En effet, le levier de réglage a été déplacé du centre de la colonne vers la gauche, où il tombe intuitivement sous la main.

Le cockpit

Le tableau de bord de la Golf SW a été entièrement redessiné. Clair et bien organisé, il marque une volonté intransigeante de rendre l'accès aux commandes intuitif et de pousser l'élégance intemporelle au plus haut niveau. En s'installant à bord, on est d'emblée marqué par la douceur et la qualité des matières employées dans la zone supérieure du cockpit et par les habillages de porte qui prolongent le design des instruments.

Ces derniers sont maintenant identiques à ceux de la Golf classique en version trois et cinq portes. L'ensemble est dominé par les deux cadrans cerclés de chrome mat (dès la finition de base). A gauche le compte-tours, à droite le compteur de vitesse. Le compte-tours intègre lui-même un cadran dans sa partie inférieure, celui de la température de l'eau du moteur. Le témoin de carburant lui fait écho à droite, en bas du compteur de vitesse. Les graduations des instruments sont éclairées en blanc (que les phares soient allumés ou non) et les aiguilles sont en rouge. Livré de série sur tous les niveaux de finition, l'affichage multifonctions (MFA), entre le compte-tours et le compteur de vitesse, se pare également de blanc. Un témoin de montée des rapports a été intégré à l'affichage MFA (selon la motorisation).

Le commutateur d'éclairage a été lui aussi remanié. Sa surface est désormais métallisée sur les versions de finition « Comfortline » et « Highline ». A l'instar des instruments principaux, les buses d'air de la ventilation sont cerclées de chrome mat. Une buse se trouve à chaque extrémité de la planche de bord et deux autres sont disposées sur la console centrale. Une sortie d'air supplémentaire a été intégrée dans chaque montant de pare-brise pour désembuer les vitres latérales. En écho aux cerclages chromés, le haut et le bas de la planche de bord sont séparés par des applications en argent foncé (« Titan ») sur la version de base « Trendline ». Les applications sont en noir brillant (« Black Pyramide ») sur la finition « Comfortline » et en « chrome mat » clair sur le niveau haut de gamme « Highline ».

La console centrale

Tous les éléments figurant sur la console centrale sont pareillement accessibles pour le conducteur et le passager. Le commutateur de feux de détresse est disposé idéalement tout en haut, au milieu des deux buses d'air. Juste au-dessous se trouve le système de navigation audio/radio. Il surmonte un troisième niveau où sont logées les commandes de chauffage/ventilation ou de climatisation. Au niveau du levier de vitesses, la console abrite un bandeau de touches permettant de piloter les systèmes ESP et « Park Assist ».

Si la Golf SW est commandée avec l'option climatisation automatique (Climatronic), la commande est également nouvelle sur ce modèle. Un bouton tournant se trouve à gauche et à droite permettant au conducteur et au passager de régler séparément la température par paliers de 1 degré et d'activer le chauffage des sièges. La température peut naturellement être réglée conjointement pour les deux côtés. La température choisie est affichée à l'extérieur dans le cerclage des boutons tournants et – si les systèmes de radio et radionavigation RCD 310, RCD 510, RNS 310 ou RNS 510 sont à bord – sur l'écran de l'appareil correspondant. L'accès aux principaux modes opératoires de la Climatronic (« Auto », « Off », « Dual », « AC ») et aux commandes de la soufflerie se trouve entre les boutons tournants. La partie supérieure du panneau de commande abrite les touches des modes de ventilation, du chauffage de lunette arrière et de circulation d'air.

Tout en bas de la console, au niveau du levier de frein à main, on retrouve un espace de rangement, ainsi que l'interface AUX-IN (de série à partir du modèle RCD 310), permettant par exemple de connecter un lecteur MP3. En outre, une interface MEDIA-IN peut être intégrée en option dans le volume de rangement de l'accoudoir central (selon le niveau de finition). Cette prise USB permet de raccorder différentes sources de stockage au système audio. On pourra ainsi intégrer un iPod (avec un câble ad hoc) et avoir accès aux fichiers musicaux en utilisant son interface de commande.

Les sièges

Volkswagen propose la nouvelle Golf SW avec quatre configurations de sièges différentes selon les niveaux de finition. Dans sa version de base « Trendline », la Golf SW embarque des sièges parfaitement enveloppants dans le motif « Roxy », disponibles dans les coloris « Noir Titane » ou « Latte Macchiato ». Le siège confort proposé dans le niveau de finition Comfortline est encore plus ergonomique. Le tissu (piqué en travers) du dossier et de l'assise se démarque visuellement des bordures. Répondant à l'appellation « Scout / Merlin », le motif de la sellerie peut également être commandé dans les coloris « Noir Titane » et « Latte Macchiato ».

Particulièrement élégants, les sièges sport de la Golf SW Highline combinent l'alcantara (bandeau central) et le tissu (motif « Dropmag ») en deux coloris : « Noir Titane » ou « Corn Silk » plus « Noir Titane ». Volkswagen propose également un siège garni du cuir « Vienna », de très haute qualité, pour la Golf SW Highline. Les couleurs « Noir Titane » et « Corn Silk » sont également disponibles.

Quelle que soit la configuration retenue, la dernière génération du best-seller cinq places offre une excellente habitabilité. La hauteur assise/pavillon maximale s'élève à 1 032 mm à l'avant (siège en position la plus basse). Elle est de 986 mm à l'arrière (selon les versions) et l'espace aux genoux est de 45 mm dans la position de référence du siège conducteur. La hauteur de siège agréable de 274 mm à l'avant et de 321 mm à l'arrière contribue au confort et à l'ergonomie de l'ensemble. Enfin, l'habitacle affiche une largeur de 1 446 mm à l'avant et de 1 437 mm à l'arrière.

Le coffre

La nouvelle Golf SW est une merveille de spaciosité et de compacité. Lorsque le filet de séparation est installé et que le coffre est chargé jusqu'au toit et jusqu'à la banquette arrière, la SW offre un volume de rangement de 745 l (560 l jusqu'au seuil de chargement à hauteur de vitre). Une fois la banquette arrière rabattue, la Golf SW offre jusqu'à 1 550 l de volume de chargement en utilisant toute la hauteur (et le renforcement de la roue de secours le cas échéant).

Parfaitement plate, la surface de chargement de la nouvelle Golf SW atteint 1,70 m jusqu'au siège du conducteur lorsque la banquette est rabattue. La longueur de chargement peut même être portée à 2,72 m en rabattant le siège passager. Des volumes de rangement supplémentaires sont logés sous la surface de chargement et dans les habillages latéraux du coffre. Lorsque la banquette arrière (asymétrique de série) est en place, le coffre affiche encore une profondeur respectable de 1,07 m. Largeur maximale : 1,29 m. La largeur entre les passages de roue s'élève à 1,01 m.

Le maniement de la banquette arrière rabattable de série est un jeu d'enfant. Il suffit de manœuvrer les touches de déverrouillage placées à côté des appuis-tête extérieurs, pour détacher les dossiers et les basculer vers l'avant. Détail astucieux, un témoin rouge bien visible, y compris des places avant, signale aux occupants que l'un des éléments de la banquette arrière ne s'est pas correctement enclenché une fois relevé. Le dossier du passager peut être rabattu vers l'avant pour dégager une surface de chargement de bout en bout. Cette possibilité est proposée de série sur la Golf SW Comfortline et en option sur les autres versions.

La variabilité de l'habitacle est renforcée par l'accoudoir central à l'arrière, de série à partir de la Golf SW Comfortline. Relevé, il libère une large ouverture permettant de passer sans problème des appareils de sport longs et encombrants tels que des pagaies ou des skis.

Des solutions pratiques pour assurer la sécurité du chargement

Pour protéger les occupants des objets transportés susceptibles d'être propulsés vers l'avant de l'habitacle en cas d'accident ou de freinage d'urgence, la Golf SW est disponible avec un filet de séparation. Elle se fixe – normalement – derrière la banquette arrière. Dès que le dossier de la banquette est rabattu, il est possible de fixer le filet dans la zone du dossier des sièges avant.

La sécurité de chargement est renforcée par la présence de quatre œillets d'arrimage disposés à gauche et droite dans les habillages latéraux et dans la partie avant du coffre. Ils sont rabattables pour ne pas encombrer l'espace lorsqu'ils sont inutilisés. Autre solution extrêmement pratique pour fixer des objets isolés dans le coffre : le plancher de coffre variable. Une poignée permet de le relever et de le fixer dans des renforcements prévus à cet effet. Ainsi, les objets de petite taille particulièrement plats peuvent se loger dans le volume de rangement sous le plancher variable.

Tout aussi pratiques, des crochets à sac spéciaux peuvent être extraits des habillages latéraux du coffre. Installés de série, ils empêcheront les sacs à provisions de se renverser dans le coffre pendant le trajet. La trousse de secours et le triangle de présignalisation se rangent quant à eux dans la paroi gauche du coffre et restent parfaitement accessibles.

Toit ouvrant panoramique : un habitacle inondé de lumière

Volkswagen propose un toit ouvrant panoramique en option (de série sur la Golf SW Highline). D'une longueur de 1,36 m et d'une largeur de 0,87 m, le toit de verre surmonte une grande partie de l'habitacle, créant ainsi une atmosphère accueillante, baignée de lumière. Il se compose de deux moitiés, la partie avant pouvant être relevée et complètement ouverte. Pour que la hauteur au plafond soit entièrement préservée, le segment ouvert coulisse à l'extérieur, par-dessus la partie fermée du toit. Un store à commande électrique protège du soleil.

Le downsizing high-tech au service des économies de carburant

Les moteurs ont une puissance étagée de 80 à 160 ch et sont tous conformes à la norme Euro 5

De nouveaux TDI Common Rail à la consommation sensiblement réduite

Wolfsburg, automne 2009. Pour son lancement sur le marché européen, Volkswagen proposera la nouvelle Golf SW en quatre versions essence et deux versions diesel, avec une gamme de puissance allant de 80 ch / 59 kW à 160 ch / 118 kW. Sur les six moteurs, quatre sont suralimentés via compresseur et/ou turbo. La Golf SW reprend les turbodiesels (TDI) Common Rail dernière génération inaugurés par la Golf classique. Ils remplacent les moteurs à injecteur-pompe implantés jusqu'à présent et contribuent grandement aux améliorations apportées par la nouvelle Golf SW sur le front du confort acoustique.

Il convient de remarquer par ailleurs que, à niveau de puissance équivalent, les moteurs essence et diesels consomment moins de carburant que leur version équivalente sur la Golf SW de la précédente génération. Les économies de carburant et par là même les réductions d'émissions sont parfois considérables.

LES MOTEURS ESSENCE – PLUS ÉCONOMES QUE JAMAIS

Au lancement, la gamme essence se déclinera en quatre modèles : 80 ch / 59 kW, 102 ch / 75 kW, 122 ch / 90 kW et 160 ch / 118 kW. À partir de 122 ch (90 kW), les moteurs embarqués sont des versions TSI à suralimentation par compresseur ou turbo. De toute évidence, les moteurs essence affichent une sobriété révolutionnaire. La motorisation d'entrée de gamme, à 80 ch, consomme seulement 6,4

litres de super aux 100 km (149 g/km CO₂). Mais une fois de plus, les moteurs TSI se montrent les meilleurs élèves de la classe en matière d'efficacité : la nouvelle Golf SW 1.4 TSI avec DSG ne consomme que 6 litres de super (139 g/km CO₂) pour une puissance de 122 ch. Même la déclinaison haut de gamme du moteur 1.4 TSI (160 ch) obtient un excellent score avec 6,1 l (version DSG).

1.4 de 80 ch / 59 kW

L'entrée de gamme de la Golf SW est constituée cette fois encore par un moteur 1,4 litre (1 390 cm³) développant une puissance de 80 ch / 59 kW à 5 000 tr/min et plébiscité à plusieurs millions d'exemplaires. Il offre un couple maximum de 132 Nm dès 3 800 tr/min. Le best-seller implanté sur la nouvelle Golf SW a été revu en profondeur et s'illustre par une consommation moyenne de 6,4 l seulement aux 100 km (149 g/km CO₂).

Ainsi dotée, la Golf SW atteint une vitesse maximale de 173 km/h. Accouplé à une boîte 5 vitesses, le quatre-cylindres atteint les 100 km/h départ arrêté en seulement 14,9 s. La première révision arrive à échéance après trois ans seulement ou 60 000 km (cela vaut de manière générale pour tous les modèles neufs de Golf SW). Le moteur 1,4 l est disponible uniquement en association avec le niveau de finition Trendline.

1.6 de 102 ch / 75 kW

Tout comme la version 1,4 l, le moteur 1,6 l modifié (1 595 cm³), d'une puissance de 102 ch (75 kW) à 5 600 tr/min respecte les critères drastiques de la norme Euro 5. Ce quatre-cylindres délivre un couple maximal de 148 Nm dès 3 800 tr/min. Il permet à la nouvelle Golf SW d'atteindre les 100 km/h départ arrêté en seulement 12,2 s et d'afficher une vitesse de pointe de 189 km/h. En moyenne, il se contente de 7,2 litres d'essence pour 100 km (168 g de CO₂/km). Les modèles 1.4 et 1.6 de la Golf SW sont équipés

d'une boîte 5 vitesses. La Golf SW 1.6 est disponible dans les niveaux de finition Trendline et Comfortline.

1.4 TSI de 122 ch / 90 kW

Le TSI 122 ch / 90 kW suralimenté par turbo compte parmi les moteurs à essence les plus modernes au monde. Rares sont en effet les moteurs essence qui, à puissance égale, sont aussi économes. Sur la nouvelle Golf SW, le moteur quatre cylindres à injection directe ne consomme que 6,3 l de carburant aux 100 km (146 g/km CO₂). Dans cette configuration, la boîte livrée de série est une boîte 6 vitesses. A noter que la Golf SW 1.4 TSI de 122 ch est encore plus sobre si elle est adossée à la DSG 7 rapports disponible en option. Dans ce cas, on obtient une consommation moyenne de 6,0 l seulement (139 g/km CO₂).

En regard, les performances routières sont excellentes. Tant avec la boîte manuelle qu'avec la DSG, la Golf SW 1.4 TSI passe de 0 à 100 km/h en seulement 9,9 s à ce niveau de puissance. La vitesse maximale s'élève à 200 km/h dans les deux cas. Comme tous les moteurs équipant la nouvelle Golf SW, ce TSI est conforme à la norme Euro 5.

Le moteur, souvent récompensé, développe sa puissance maximum de 122 ch à 5 000 tr/min. Le couple maximum de 200 Nm est disponible dans une plage de régime très large allant de 1 500 à 4 000 tr/min. Quatre-vingts pour cent du couple maximal sont disponibles dès 1 250 tr/min, autrement dit juste au-dessus du régime de ralenti.

1.4 TSI de 160 ch / 118 kW

Pour la motorisation essence haut de gamme de la nouvelle Golf SW, Volkswagen a choisi un quatre-cylindres suralimenté par turbo et compresseur d'une puissance de 160 ch / 118 kW (à 5 800 tr/min). La puissance spécifique mérite l'attention puisque le moteur 1,4 litre atteint 114,3 ch / 84,3 kW par litre de cylindrée. Le couple maximum de 240 Nm est disponible entre 1 500 et 4 500 tr/min. A l'image du

TSI 122 ch, ce moteur est particulièrement économe. En effet, le TSI de 160 ch signe un résultat exceptionnel de 6,4 l (149 g/km CO₂). Associé à la boîte DSG 7 rapports, il descend même à 6,1 l (143 g/km CO₂).

Du côté des performances routières, la Golf SW 1.4 TSI 160 ch se montre on ne peut plus souveraine : dans les deux versions de boîte, le break n'a besoin que de 8,4 s pour passer de 0 à 100 km/h et atteint une vitesse de pointe de 220 km/h. Le vaisseau amiral de la gamme essence est disponible avec les niveaux de finition Comfortline et Highline.

LES DIESELS – PLUS EFFICACES ET PLUS SILENCIEUX

Volkswagen poursuit avec la version SW le mouvement amorcé sur la Golf classique en faisant évoluer toute la gamme TDI vers des moteurs Common Rail seize soupapes de 1,6 et 2,0 litres de cylindrée. La gamme de puissance prévue à l'international est la suivante : 90 ch / 66 kW, 105 ch / 77 kW et 140 ch / 103 kW. Les motorisations 105 et 140 ch seront disponibles dès le lancement. Un filtre à particules diesel (DPF) sera présent sur tous les modèles. Outre leur sobriété et leur agilité, les nouveaux moteurs TDI font preuve de qualités acoustiques remarquables. En outre, les deux arbres d'équilibrage dont sera dotée la version 140 ch supprimeront les vibrations indésirables. A cela s'ajoutent des supports de moteur de conception nouvelle qui isolent encore le mieux le moteur de la carrosserie. Volkswagen proposera ces deux TDI accompagnés d'une boîte DSG 6 rapports en option.

1.6 TDI de 105 ch (77 kW)

Techniquement parlant, le TDI de 1 598 cm³ établit le standard le plus élevé du marché sur ce segment. Le diesel est injecté directement dans la chambre de combustion sous une pression de

1 600 bars, via le système à rampe commune (Common Rail). Des actionneurs piézoélectriques spéciaux autorisent des injections multiples avec un parfait dosage du carburant.

Les mécanismes d'embellage, de distribution et de pompe à huile ont été optimisés en vue de réduire les frottements au sein du moteur dans une mesure significative. Au final, les pertes de frottement sur les chemises de cylindre ont pu être minimisées par l'adoption d'un rapport alésage-course carré. Les pertes par étranglement dans le circuit d'huile et de liquide de refroidissement, ainsi que dans le canal d'air d'admission et d'air de suralimentation ont été réduites. La gamme TDI ainsi composée présente des valeurs de consommation et d'émissions radicalement diminuées, sans la moindre déperdition de confort ou de dynamique.

Le TDI de 105 ch / 77 kW (à 4 400 tr/min) propulse la nouvelle Golf SW à 100 km/h départ arrêté en 11,9 secondes, aussi bien en présence de la boîte manuelle 5 vitesses que de la boîte DSG 7 rapports (en option). Dans les deux cas, la vitesse maximale s'élève à 190 km/h. Le couple maximal de 250 Nm, très élevé, est disponible entre 1 500 et 2 500 tr/min, favorisant ainsi un style de conduite très souple et économe. En moyenne, le nouveau moteur de la Golf SW TDI affiche une consommation moyenne exceptionnellement basse de 4,5 l (119 g/km CO₂). En présence de la boîte DSG 7 rapports, les résultats se chiffrent à 4,8 l de diesel et à 125 g/km CO₂. Le TDI 105 ch peut être commandé conjointement avec les trois niveaux de finition. Pour couronner le tout, il est également disponible en option avec le pack BlueMotionTechnology. Dans cette configuration, la consommation moyenne tombe de 4,5 l à 4,2 l (109 g/km CO₂).

2.0 TDI de 140 ch (103 kW)

Disponible dans les finitions Comfortline et Highline, le TDI de 140 ch / 103 kW fait preuve lui aussi d'une grande sobriété. Ainsi motorisée, la Golf SW se contente de 5,0 litres de diesel pour accomplir 100 km (132 g/km CO₂). Associée à une boîte DSG 6

rapports, elle affiche une consommation moyenne de 5,5 litres (144 g/km CO₂). Dans les deux cas, la vitesse maximale atteint les 210 km/h et le 0 à 100 km/h est réglé en 9,7 s.

Au-delà, le TDI s'illustre par une motricité exemplaire à presque tous les régimes, puisqu'il délivre un couple maximal de 320 Nm dès 1 750 tr/min, couple qu'il maintient constant jusqu'à 2 500 tr/min.

Le mélange à l'intérieur du turbodiesel à injection directe est également assuré par un système Common Rail de dernière génération. La pression d'injection atteignant 1 800 bars et les injecteurs spéciaux à huit trous garantissent une pulvérisation particulièrement fine du carburant. Les injections sont pilotées par des injecteurs piézo en ligne. Des cristaux piézoélectriques peuvent ainsi déclencher l'injection en une fraction de seconde à l'aide d'un élément hydraulique. Comparée aux électrovalves conventionnelles, la piézotechnologie permet d'assouplir les processus d'injection en dosant les quantités de carburant avec davantage de parcimonie et d'exactitude. Résultat : le moteur est moins bruyant et plus souple, sa réactivité est quasi-immédiate et la consommation s'en ressent à la baisse, tout comme les émissions.

L'entraînement de l'arbre à cames par une courroie crantée sans entretien a également des répercussions positives sur les qualités acoustiques. Le passage à la technologie Common Rail et l'adoption de nombreuses mesures de lutte contre le bruit telles que l'intégration d'un film isolant dans le pare-brise permettent aux deux versions TDI de la Golf SW de se classer parmi les voitures diesels les plus silencieuses de sa catégorie.

BOITES A DOUBLE EMBRAYAGE DSG 6 ET 7 RAPPORTS

Toutes les versions TDI et TSI de la nouvelle Golf SW sont proposées en option avec une boîte à double embrayage (DSG). La Golf est équipée d'une boîte DSG 6 ou 7 rapports selon le couple moteur. Extrêmement efficace et agile, la DSG supplante

complètement la boîte classique à convertisseur de couple sur la Golf SW.

Les deux versions DSG se caractérisent par un très haut niveau de rendement et une dynamique de passage de rapport inégalée à ce niveau. Outre le nombre de vitesses, les DSG se différencient notamment par le type d'embrayage. Alors que la version 7 rapports recourt à deux embrayages à sec, le double embrayage de la boîte DSG 6 rapports tourne dans un bain d'huile. Dans un cas comme dans l'autre, même les conducteurs les plus expérimentés ne peuvent réussir à passer les vitesses aussi rapidement qu'une boîte DSG. En outre, les boîtes à double embrayage ont un potentiel de réduction de la consommation et des émissions beaucoup plus grand que n'importe quelle boîte automatique classique.

Chacune des deux versions DSG est destinée à un usage spécifique. Alors que la DSG 6 vitesses tire pleinement avantage des moteurs à couple puissant (jusqu'à 350 Nm), la version 7 vitesses fait merveille en association avec des plus petits moteurs (jusqu'à 250 Nm).

Tous les niveaux de finition ont été sensiblement revalorisés

Trendline : la version de base de la Golf SW équipée de la climatisation

Nouveauté : la finition Highline remplace désormais la Sportline sur la SW

Wolfsburg, automne 2009. La SW (plus de 95 000 modèles immatriculés en 2008) sera proposée dès la mise sur le marché dans les trois finitions Trendline, Comfortline et Highline, celle-ci remplaçant l'ancienne version Sportline au plus haut niveau. Tous les modèles sont équipés de série de six airbags, du contrôle dynamique de trajectoire ESP avec assistant de freinage d'urgence et stabilisateur de remorque et de la climatisation, quel que soit le niveau de finition. Par ailleurs, chaque version se caractérise par des détails spécifiques. Ainsi, la Golf SW Comfortline intègre de série un siège passager à dossier entièrement rabattable vers l'avant pour loger des objets de grande longueur. Sur la Golf SW Highline, ce sont des détails comme le toit ouvrant panoramique ou les sièges sport alcantara qui lui donnent tout son caractère.

ÉQUIPEMENT DE SÉRIE – SUPPRESSION DE LA VERSION DE BASE

Golf SW Trendline

La version de base se caractérise à elle seule par une montée en gamme de l'équipement de série. Le nouveau modèle se distingue en Allemagne par de nouvelles fonctionnalités de série telles que l'affichage multifonctions (ordinateur de bord), les sorties d'échappement visibles (à partir de 105 ch), les applications décoratives « Titan », les feux de circulation de jour intégrés aux phares principaux, un avertisseur sonore deux tons, le contrôle dynamique de trajectoire ESP et les poignées de porte dans la

couleur de la carrosserie, ainsi que les rétroviseurs extérieurs et la climatisation semi-automatique « Climatic » de la génération précédente. Sont également livrés de série les lève-vitres électriques (avant et arrière), le verrouillage centralisé radiocommandé, un cache-bagages coulissant, un éclairage de coffre, divers volumes de rangement incluant une zone de rangement dans le pavillon de toit, des rétroviseurs extérieurs chauffants et réglables électriquement et des rampes de pavillon. La Golf SW Trendline est livrée de série avec des pneumatiques de dimensions 205/55 R16.

Golf SW Comfortline

Les différences d'équipement sont encore plus marquantes sur la nouvelle Golf SW Comfortline. De nombreuses fonctionnalités viennent s'ajouter aux caractéristiques de la finition « Trendline » pour souligner le caractère de cette version : nouvelles jantes design 16" en acier avec enjoliveur 5 branches look alliage léger, sièges confort et siège passager rabattable, commutateur d'éclairage chromé, nouvelles applications décoratives (« Black Pyramide »), baguettes chromées aux fenêtres, cadre chromé autour des baguettes de calandre, système de contrôle de distance au stationnement ParkPilot à l'avant et à l'arrière, tapis de sol textiles, nouveau volant trois branches, pommeau de levier de vitesses et levier de frein à main gainés de cuir, nouvelles selleries velours (« Scout »), ainsi que le système radio/CD RCD 210 à fonction MP3.

Golf SW Highline

Le niveau de finition « Highline » n'existait pas dans la précédente génération de la Golf SW. Le haut de gamme était alors constitué par la Golf Sportline. De l'extérieur, la nouvelle version « Highline » se distingue des finitions Trendline et Comfortline par les éléments suivants : nouvelles jantes en alliage léger 17" (« Porto ») chaussées de pneus 225, baguettes de grille de calandre et grilles d'entrée d'air chromées, phares antibrouillard à éclairage directionnel statique,

lave-phares, buses de liquide lave-glace chauffées et rampes de pavillon anodisées.

À l'intérieur, la Golf SW Highline voit son habitacle revalorisé par de nombreux équipements : installation multifonctions Plus élargie, sièges sport avec bande centrale en alcantara (« Dropmag »), applications décoratives en « chrome mat », siège passager réglable en hauteur, cadre chromé autour du commutateur d'éclairage, du réglage de rétroviseur et des touches de lève-glaces, chauffage des sièges et climatisation automatique (Climatronic). En plus des équipements inclus dans les trois niveaux de finition, la nouvelle Golf SW propose de nombreuses options, en partie nouvelles.

INFO-DIVERTISSEMENT

Systèmes de radio et radionavigation

Volkswagen propose la nouvelle Golf SW avec trois autoradios et deux systèmes de radionavigation des séries 210, 310 et 510. Toutes les installations d'infotainment peuvent être complétées par un kit mains libres. Tous les modèles de radio et radionavigation à partir de la série 310 s'accompagnent de série d'une prise AUX-IN pour lecteurs MP3 externes. Les appareils des séries 310 et 510 peuvent également se voir adjoints une prise USB (MEDIA-IN) et un changeur de CD (pour les systèmes de navigation).

Tous les systèmes de radio et radionavigation disposent d'un lecteur de CD compatible MP3. Les systèmes de radio répondent aux appellations RCD 210, RCD 310 et RCD 510 ou RNS 310 et RNS 510 s'ils intègrent un système de navigation. Par ailleurs, la caméra de recul intégrée au hayon arrière peut être raccordée aux modèles RNS 310, RCD 510 et RNS 510. Le RNS 510 dispose d'un disque dur de 30 Go pour les besoins de la navigation et du divertissement à bord.

Le dernier appareil en date au catalogue Volkswagen est le système de radionavigation RNS 310. A l'instar du modèle supérieur RNS 510 ou du système de radio RCD 510, il est doté d'un écran tactile convivial. Son écran couleur mesure cinq pouces (400 x 240 pixels). Le RNS est équipé d'un lecteur de cartes SD et d'un double tuner. La carte SD peut être utilisée pour sauvegarder des données de navigation (par copie depuis le CD de navigation) ou des fichiers MP3 pour écoute.

SYSTÈMES D'ASSISTANCE

Park Assist

Le système d'aide au stationnement « Park Assist », proposé pour la première fois sur la Golf SW, offre le meilleur de la technologie. Ce système automatise quasiment les manœuvres de créneau parallèlement à la chaussée pour les emplacements mesurant seulement 1,1 m de plus que le véhicule. Il suffit au conducteur d'actionner les pédales d'accélérateur, de frein et d'embrayage pour que la Golf SW s'engage dans le créneau, mesuré auparavant à l'aide de ses capteurs. Le système « Park Assist » se désactive dès que le conducteur intervient sur la direction. Ce système totalement intuitif s'active sur simple pression d'un bouton, placé juste devant le pommeau du levier de vitesses.

Sous réserve de ne pas rouler à plus de 30 km/h et de respecter une distance de 0,5 à 1,5 m par rapport aux véhicules en stationnement, un capteur à ultrasons va détecter les places vides parallèles à la rue (à gauche ou à droite selon la position du clignotant), avant qu'un appareil de commande calcule le trajet de créneau idéal. La position de départ à adopter est communiquée par le « Park Assist » sur l'écran multifonctions. Il suffit alors au conducteur d'engager la marche arrière.

L'écran affiche alors le message « Créneau automatique activé ! Surveiller l'environnement ! » Durant toute la manœuvre de

stationnement, le conducteur n'a plus qu'à accélérer, embrayer et freiner, la Golf SW se charge de la direction. La distance idéale par rapport au véhicule le plus près est atteinte (20 cm environ) dès que le « ParkPilot » émet un signal sonore continu. À noter que le « Park Assist » est immédiatement désactivé en cas de vitesse excessive ou si le conducteur intervient sur le volant. En règle générale, la manœuvre de créneau ne dure pas plus de 15 secondes une fois que la marche arrière a été engagée.

Caméra de recul

La Golf SW nouvelle génération embarque pour la première fois une caméra de recul, baptisée « Rear Assist ». Dès que la marche arrière est enclenchée, la caméra intégrée au hayon filme la zone à l'arrière de la Golf SW.

Ce système peut être commandé en association avec les systèmes de radio à écran tactile et de radionavigation RNS 310, RCD 510 et RNS 510. Les informations transmises par la caméra sont affichées en images réelles directement sur l'écran tactile. De plus, le trajet calculé est affiché en superposition à l'aide de lignes de repère. La caméra permet de reconnaître les obstacles à l'arrière de la voiture, si petits soient-ils, et de profiter des places de stationnement libres grâce à des manœuvres millimétrées. Le système « Rear Assist » facilite également l'attelage des remorques. Dotée d'un objectif grand angle, la caméra embrasse un angle de 130 degrés à l'horizontale et de 100 degrés à la verticale.

Pré-personnalisée : la Golf SW la plus luxueuse de tous les temps

La Golf SW est le premier modèle de la nouvelle série Volkswagen Exclusive

Avec équipement cuir bicolore et toit panoramique de série

Wolfsburg, automne 2009. Volkswagen Individual lance une nouvelle marque baptisée « Volkswagen Exclusive ». Des modèles particulièrement exclusifs et des équipements spéciaux destinés à une multitude de gammes seront commercialisés sous ce label. La Golf SW sera la première à être proposée dans une version Exclusive, ajoutant à ses qualités de touche-à-tout rompu au quotidien l'atout séduction d'un break lifestyle. La Golf SW Exclusive s'appuie sur l'équipement de la finition Highline en y ajoutant ses caractéristiques exclusives :

L'extérieur se fait remarquer par un châssis sport abaissé de 15 mm, des jantes en alliage léger de 17" (modèle « Sienna » en « argent titane ») et de nouveaux logos Volkswagen Exclusive. Le contact avec la route est assuré par des pneus larges de dimensions 225/45. Les seuils de porte arborent également le nouveau logo.

L'habitacle séduit par son niveau d'équipement extrêmement riche. En plus des équipements de la finition Highline, tels que la climatisation automatique (« Climatronic »), le toit coulissant panoramique ou le système radio/CD « RCD 210 », la nouvelle série Volkswagen Exclusive inclut les fonctionnalités suivantes : soutiens lombaires électriques, tiroirs sous les sièges avant, volant, pommeau du levier de vitesses et levier de frein à main gainés de cuir, tapis de sol textiles à l'avant et à l'arrière avec bordure de couleur et habillages de porte d'aspect cuir. Les sièges sport (chauffants à l'avant) proposés dans la combinaison de cuir « Nappa/Vienna » (également de série) peuvent être commandés dans les couleurs

« Sioux/Noir Titane » ou « Cinnamon/Noir Titane ». Toutes les jonctions avec le cuir sont pourvues de surpiqûres de couleur. Jamais encore on n'avait vu de Golf SW aussi raffinée dans les showrooms.