

Az új Golf



Megérkezett a Volkswagen Golf VII-es modellje. Berlinben tartották a világpremiert, ahol Martin Winterkorn, a Volkswagen-konzern elnöke ezt mondta az autóról: „Ez az autó minden idők legszebb, legjobb, legnagyobb Golfja, amit valaha építettünk és ez az autó a büszkeségünk.”

A VW mérnökeire nehéz feladat hárult, hiszen az autót úgy kellett továbbfejleszteni, hogy a „Golf-jegyek” megmaradjanak, ugyanis ez a márka legsikeresebb típusa. Eddig összesen 29 milliót adtak el belőle, nagy valószínűséggel a VII-es széria fogja átlépni a 30 milliós álomhatárt.

Karosszéria

Nagy hangsúlyt kapott a karosszériakonstrukció (**1. ábra**), hiszen a Golf VII az előző számunkban bemutatott, új MQB-platfomon épül. A hatashoz képest nagyobb (**2. ábra**), mégis (motortól függően) akár

100 kg-mal könnyebb lehet elődjénél. Ezt a tömegredukciót könnyűfémek használata nélkül, átgondolt tervezéssel és új gyártási technológiákkal érték el. A **3. ábrán** jól látható, hogy különböző vastagságúra hengerlik és préselik a lemezeket, melyeket hirtelen hűtéssel edzenek olyan keményre,



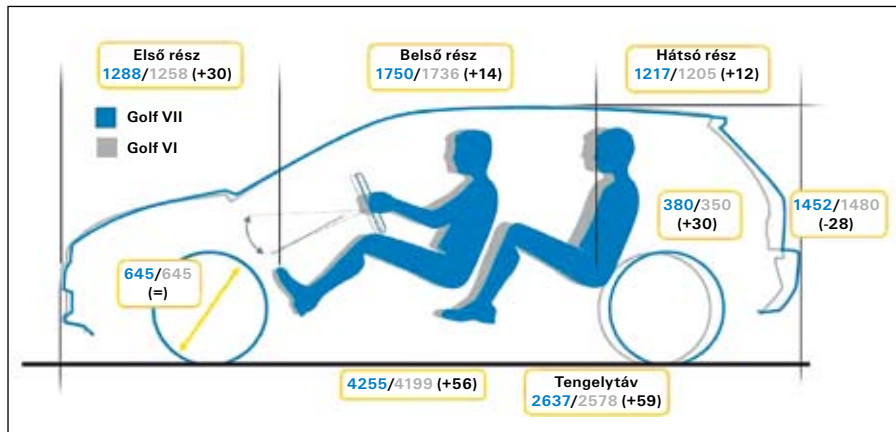
1. ábra



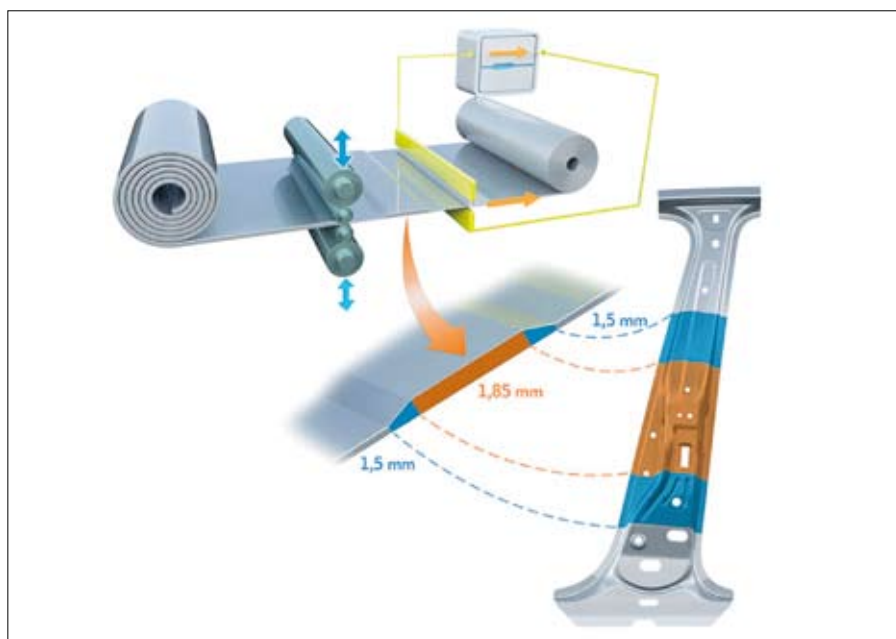
hogy csak lézervágóval tudják a furatokat, áttöréseket elkészíteni bennük. Mivel ennél a lemeznél a hagyományos cinkbevonat nem alkalmazható, ezért AISi felsőréteg-kezelést alkalmaznak. Az AISi-vel kezelt és a cinkbevonatolt lemezek közötti galvanikus korrózió elkerülése érdekében az egész karosszéria kataforetikus bevonatot kap. A módszert a „B”-oszlopnál és a hátsó ülés alatt a padlólemeznél alkalmazzák. A **4. és 5. ábrán** a különböző színek jelentik a különböző vastagságú részeket. A küszöbök kialakítása pedig kiváló példa a profilok újragondolására (**6. ábra**). Annak ellenére, hogy a profil keresztmetszete nagyobb lett az elődhöz képest, a tömege csökkent, mivel kisebb vastagságú anyag használható a megfelelő merevség eléréséhez.

A segítőtárs

A biztonság és kényelem fokozása érdekében az új Golf sok olyan funkciót kapott, amit eddig csak a magasabb osztályú járművekben találhattunk meg. Ilyen például a proaktív utasvédelmi rendszer, a követésitávolság-tartó tempomat (ACC) és videoalapú táblafelismerő rendszer. Az új, többszöri ütközésselkerülő rendszer, ami az ADAC-szervezet „Sárga-angyal” díját is elnyerte, az első ütközést követően (Post-Crash intézkedések) automatikusan vészfékez, ezáltal sok esetben elkerülhető a második ütközés vagy csökkenthető annak hatása. Az automatikus fékezést azonban felülírhatja a járművezető, ha megnyomja a gázpedált. A proaktív utasvédelmi rendszert nevezhetjük balesetre felkészítőnek, hiszen ha a jármű veszélyes állapotot ész-



2. ábra



3. ábra

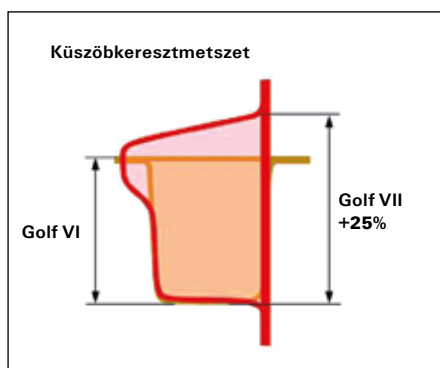


4. ábra

lel, például az ESP nagymértékű alul- vagy túlkormányzottságot észlel, akkor az ablakok résnyre nyitódnak vagy csukódnak az addigi állapottól függően, mert az oldallégszákók hatékonysága így a legnagyobb. A biztonsági és kényelmi csoportba sorolható az elektromos vezérlésű differenciálzár és a progresszív kormányzási karakterisztika. Az elektromos differenciálzár egy soklamellás, hidraulikus rendszer, az olajnyomást elektromos olajszivattyú állítja elő. A rendszer jól kiegészíti az ASR- és ABS-funkciókat, tehát fékezési, gyorsítási és kanyarhelyzetben is nagyobb stabilitást biztosít, kitolódik a csúszási határ, ezáltal a sportosabban vezető sofőröknek nagyobb vezetési élményt nyújt. A progresszív kormányzási karakterisztikát – melynek lényege, hogy a kormánykerék fordításával módosul a



5. ábra



6. ábra

kormányzás áttétele, vagyis kis kormányelfordításra kis kerékelfordítás tartozik, majd ahogy egyre jobban elfordítjuk a kormányt, az áttételemódosulás miatt egységnyi kormányelfordításhoz nagyobb kerékelfordulás tartozik – a kormánymű fogprofiljának módosításával (**7. ábra**) és erősebb szervomotorral érték el.



8. ábra

Kezelői felületek

A belső tér is frissítésen esett át, főleg a gépkocsivezető-jármű interfészek. Az MIB-rendszer (Modular Infotainment System) az MQB

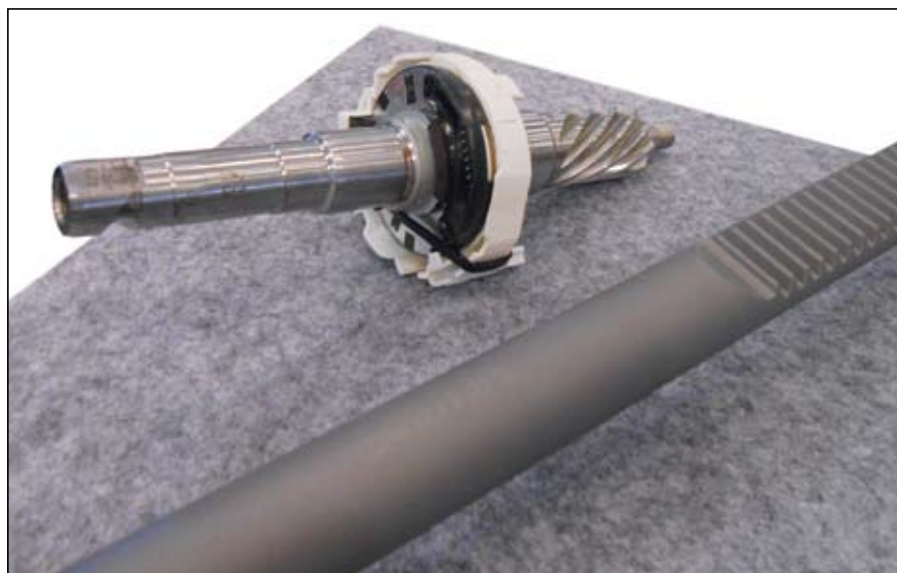
li és automatikusan átvált kijelzőből kezelői felületre, az érintőképernyő pedig érzékenyebb elődjénél, a mobiltelefonoknál használt technológiára épül. A nagy felbontású kijelzőn a navigáción kívül (ami folyamatosan frissíthető) először lesz megjeleníthető a járművezetőt segítő rendszerekről információ. Az MIB-rendszerek alapfelszereltsége a belső memória, SD-kártya-, USB- és Bluetooth-csatlakozási lehetőség.

Motorkínálat

Az új Golf alapmotorja az 1,2 literes TSI, de kapható a részterhelésen 2 hengert lekapcsoló, új 1,4 literes TSI és a kisebbik, 1,6 liter lökettérfogatú TDI-motorral is. A 2,0 literes TSI – ami 230 lóerős és 350 Nm leadására képes – kerül majd a GTI-be (**8. ábra**). Az autónak a motorokon kívül van más, magyar vonatkozása is, a Golf tükeit 100%-ban az SMR mosonszolnoki gyárában készítik.

A Golf VII szakmai „csemegéire” lapunk következő számaiban még többször visszatérünk.

Ó. P.



7. ábra