



Volkswagen

Presentazione Stampa Internazionale

Golf GTI Cabriolet

Monaco, maggio 2012

Note:

Questa cartella stampa e le immagini della nuova Golf GTI Cabriolet sono disponibili in formato digitale all'indirizzo www.volkswagen-media-services.com.

Nome utente: golfgtic; password: 05-2012.

TDI, TSI, DSG und Twincharger sind eingetragene Markenzeichen der Volkswagen AG oder Le denominazioni TDI, TSI, DSG e Twincharger sono marchi registrati della Volkswagen AG o di altre Aziende del Gruppo Volkswagen in Germania e in altri Paesi.

Le indicazioni sugli equipaggiamenti e i dati tecnici si riferiscono alla gamma offerta in Germania. I modelli per gli altri Paesi possono presentare alcune variazioni.

Con riserva di modifiche e salvo errori.







Golf GTI Cabriolet / Monaco / 2012 /



■ In sintesi

La Golf GTI Cabriolet – Versione breve	01
--	----

■ Aspetti principali

La GTI Cabriolet	07
Motore	07
Assetto	09
Capote	13
Sicurezza	15
Esterni	21
Interni	23
Storia della Golf Cabriolet	25
Golf I Cabriolet	25
Golf I Cabriolet, seconda generazione	27
Golf III Cabriolet	29
Golf IV Cabriolet	31
La Golf GTI Cabriolet in pillole	33
Dati tecnici	39

La Golf GTI Cabriolet: 210 CV e consumi di appena 7,6 l/100 km

Prima GTI Cabriolet della storia. Passa da 0 a 100 km/h in 7,3 secondi

280 Nm a partire da 1.700 giri: una coppia ideale per una cabriolet

- **Wolfsburg / Monaco, maggio 2012.** A livello mondiale, nessun'altra sigla sportiva può competere per notorietà e successo con la "GTI" della Volkswagen. Da quando, 36 anni fa, ha debuttato la prima Golf GTI, questo acronimo indica per antonomasia una specifica categoria di veicoli. Da quel momento solo la GTI è la sportiva compatta originale. Dopo aver venduto più di 1,8 milioni di Golf GTI, la Volkswagen lancia ora la prima versione decapottabile di questa icona dell'automobile: la Golf GTI Cabriolet 210 CV. Questa sportiva scoperta, equipaggiata di serie con capote elettrica, climatizzatore, alzacristalli elettrici, impianto audio e sistema di roll-bar, sarà lanciata progressivamente in Europa a partire dalla metà di giugno.
- **Prestazioni.** Spinta da un motore 2 litri sovralimentato, la Golf Cabriolet più potente di tutti i tempi passa da 0 a 100 km/h in soli 7,3 secondi. La velocità massima è di 237 km/h (DSG: 235 km/h). Tutto questo con un consumo nel ciclo combinato di appena 7,6 l/100 km, pari a 177 g/km di emissioni di CO₂ (DSG: 7,7 l/100 km e 180 g/km CO₂). La Golf GTI è l'unica cabriolet della classe compatta fino a 210 CV proposta con cambio a doppia frizione.
- **Insegne GTI.** Questa Golf Cabriolet presenta tutti gli elementi tipici dei modelli GTI. Gli esterni sono caratterizzati tra l'altro da calandra del radiatore con cornice rossa, struttura a nido d'ape e logo GTI, paraurti anteriore GTI, nuovo diffusore posteriore, terminali di



scarico cromati, gruppi ottici posteriori a LED, listelli sottoporta maggiorati e cerchi in lega leggera da 17 pollici Denver di serie. Tipicamente GTI, all'interno della vettura si ritrova il classico rivestimento in tessuto quadrettato Jacky dei sedili sportivi.

- **La capote della GTI.** La capote in tessuto della Golf Cabriolet, progettata per le alte velocità, è stata ripresa per la GTI senza bisogno di modifiche. Ad azionamento elettroidraulico di serie, si apre in soli 9 secondi e fino ad una velocità di 30 km/h funziona anche a vettura in movimento.
- **La sicurezza della GTI.** La nuova Golf GTI Cabriolet offre una protezione a 360° grazie a un roll-bar che si solleva in qualche frazione di secondo, alla cornice del parabrezza rinforzata e ad altre svariate modifiche strutturali (sottoscocca, componenti laterali, longheroni, paratia posteriore, porte). I numerosi rinforzi rendono la Golf GTI Cabriolet estremamente resistente alla torsione. Airbag per testa e torace anteriori e laterali, airbag per le ginocchia lato guida ed ESP completano la dotazione di sicurezza della vettura. Questa Cabriolet è inoltre equipaggiata di serie con un differenziale a bloccaggio elettronico trasversale (XDS) che migliora ulteriormente la dinamica e la sicurezza nelle accelerazioni in curva.
- **L'adattabilità all'uso quotidiano della GTI.** Quando il tetto della nuova Golf GTI Cabriolet è chiuso, l'abitacolo diventa straordinariamente silenzioso. Ad accompagnarvi nel viaggio solo il sound tipico del motore turbo. La Golf GTI Cabriolet vanta inoltre

l'abitacolo più spazioso della sua categoria e, grazie alla presenza della capote, un bagagliaio da 250 litri interamente sfruttabile anche quando quest'ultima è aperta. Gli schienali del divano posteriore possono inoltre essere abbattuti separatamente, aumentando notevolmente il volume di carico. Proprio la grande adattabilità all'uso quotidiano è stata sempre uno dei principali punti di forza delle versioni GTI, sinonimo di sportività senza compromessi. E la prima cabriolet della storia GTI non fa certo eccezione.



La Golf GTI Cabriolet accelera da 0 a 100 km/h in soli 7,3 secondi

280 Nm di coppia già a partire da 1.700 giri

Con XDS e roll-bar automatico di serie

Wolfsburg / Monaco, maggio 2012. GTI: da 36 anni questa sigla della Volkswagen rappresenta l'icona dei modelli sportivi della classe Golf. Finora la Golf GTI è stata venduta in più di 1,8 milioni di esemplari, e da giovane ribelle è diventata nel tempo un'evergreen. L'attuale GTI sfoggia un motore tanto potente quanto parco nei consumi e un assetto tipicamente sportivo. Ciò che ancora non si era mai visto era una GTI in versione aperta: presto la Volkswagen la porterà nelle concessionarie.

Motore – Dinamica GTI

Con il motore TSI 210 CV (da 5.300 fino a 6.200 giri), la nuova Golf GTI Cabriolet ha la stessa potenza della GTI "classica". Scendendo nel dettaglio, il propulsore della GTI è un motore turbo benzina a iniezione diretta della serie EA888. Già a 1.700 giri il 4 cilindri a quattro valvole sviluppa 280 Nm di coppia massima che rimane sempre disponibile fino a 5.200 giri: il presupposto ideale per una curva di coppia, difficilmente superabile.

Il motore TSI consente alla Golf Cabriolet più potente di tutti i tempi di passare da 0 a 100 km/h in soli 7,3 secondi. Un particolare punto di forza di questo propulsore è la grande elasticità: la quattro posti decapottabile con cambio manuale accelera infatti in quinta marcia da 80 a 120 km/h in soli 10,5 secondi, valore semplicemente ideale per questo tipo di vettura. La Golf GTI Cabriolet raggiunge una velocità massima di

237 km/h (con cambio DSG: 235 km/h). Tutto questo con un consumo nel ciclo combinato di appena 7,6 l/100 km, pari a 177 g/km di emissioni di CO₂ (DSG: 7,7 l/100 km e 180 g/km CO₂). La Golf GTI è tra l'altro l'unica cabriolet della classe compatta fino a 210 CV proposta con cambio a doppia frizione.

Motore e impianto di scarico della Golf GTI Cabriolet si presentano con un sound decisamente inconfondibile. Un suono che, pur essendo estremamente sportivo, risulta piacevolissimo anche sulle lunghe percorrenze. L'unica parte visibile del sistema di scarico sono i due terminali cromati singoli, integrati sul lato sinistro e sul lato destro del diffusore nero della cabriolet. Un complesso sistema di conduzione dei gas di scarico diffonde invece il tipico sound GTI all'interno. Inoltre un generatore acustico fa in modo che il suono avvolgente del motore risulti perfettamente "armonioso" anche a capote chiusa.

Assetto – Precisione GTI

Come tutte le GTI, anche la Cabriolet è dotata di un telaio sportivo, abbassato davanti di 22 mm e dietro di 15 mm. L'asse anteriore adotta il ben noto McPherson con molle elicoidali e ammortizzatori telescopici. L'asse posteriore, invece, è dotato di sospensioni multilink in grado di limitare al massimo gli interventi dell'ESP.

Come sulle GTI chiuse, anche la versione decapottabile prevede differenziale elettronico a bloccaggio trasversale XDS di serie, a migliorare le caratteristiche di trazione e maneggevolezza della vettura.



Tecnicamente, esso rappresenta un'estensione funzionale del differenziale a bloccaggio elettronico (EDS) integrato nell'ESP. Non appena il sistema elettronico rileva una velocità eccessiva della ruota anteriore interna alla curva, l'idraulica dell'ESP genera in modo mirato su tale ruota un'adeguata pressione frenante, al fine di ripristinare la trazione ottimale. L'XDS funge così da differenziale a bloccaggio trasversale, che consente di compensare il sottosterzo tipico dei veicoli a trazione anteriore nella marcia in curva a velocità elevata. Ciò significa che grazie all'XDS il comportamento di marcia risulta sensibilmente più preciso e neutro.

Inoltre, la nuova Golf GTI Cabriolet dispone a richiesta di una regolazione adattiva dell'assetto DCC, sempre pronta a intervenire in funzione delle condizioni del fondo stradale e delle situazioni di marcia modificando di conseguenza la regolazione degli ammortizzatori. Il guidatore se ne rende conto direttamente attraverso i sensibili passi avanti compiuti sul fronte comfort e dinamica. Per consentire a chi guida di adattare il funzionamento del sistema al proprio stile di guida, oltre al programma "Normal" che corrisponde a un'impostazione base media dell'ammortizzazione, il sistema DCC offre anche le modalità "Sport" e "Comfort", attivabili tramite un tasto sopra la cuffia del cambio. In modalità "Sport" anche il servosterzo viene tarato per una guida più dinamica.



Capote – Il tetto in tessuto della GTI

Anche se con la Golf GTI Cabriolet la Volkswagen opta per una capote in tessuto, questa quattro posti sportiva è una delle cabriolet più silenziose. La piacevole silenziosità è dovuta alla particolare cura prestata nella realizzazione del tetto in tessuto e alle nuove speciali guarnizioni dei cristalli e delle porte. La capote è costituita da elementi della tiranteria, un rivestimento interno, un'imbottitura che copre tutta la superficie e il rivestimento esterno. Le cuciture longitudinali del rivestimento esterno in tessuto (fascia centrale e due parti laterali) sono state pensate in modo tale che queste fungano da canaline per lo scolo della pioggia. Tra i telai longitudinali della tiranteria della capote sono montate in totale quattro centine trasversali e la porzione anteriore (ovvero il primo componente trasversale di grandi dimensioni che si trova a ridosso della cornice del parabrezza). Il softtop è a sua volta fissato alle centine per mezzo di listelli di assemblaggio avvitati, anch'essi rivestiti in tessuto. Per questo il tetto in tessuto non si gonfia nemmeno alle alte velocità, che nella Golf GTI Cabriolet possono superare i 230 km/h, a tutto vantaggio dell'aerodinamica della vettura.

A tetto aperto, la parte superiore dell'ampia porzione anteriore va a coprire una vasta superficie del vano di alloggiamento della capote, fungendo così da copertura e rendendo inutile l'impiego del classico "coperchio" del vano. Eliminando quest'ultimo poi, la capote ad azionamento elettroidraulico completamente automatico si chiude e si apre più rapidamente (rispettivamente in 9 e 11 secondi).



L'azionamento della capote avviene mediante un apposito interruttore sulla consolle centrale. L'apertura e la chiusura avvengono anche a vettura in movimento fino a una velocità di 30 km/h. La pressione necessaria è fornita da due pompe idrauliche attivate tramite il relativo interruttore. Anche in questo caso, la progettazione è stata finalizzata a garantire la massima insonorizzazione possibile dotando l'unità idraulica di un rivestimento in materiale isolante. La capote della Golf GTI Cabriolet viene bloccata e sbloccata con un sistema di chiusura elettromeccanico completamente automatico, perciò non è necessario alcun ulteriore bloccaggio o sbloccaggio manuale. Il lunotto termico in vetro, particolarmente grande per una cabriolet, assicura a chi si trova al volante una buona visibilità posteriore.

Sicurezza – Sistema di protezione

Di serie la Golf GTI Cabriolet è equipaggiata con un sistema di roll-bar, che si solleva entro 0,25 secondi dal superamento di una determinata accelerazione trasversale o inclinazione della vettura in corrispondenza degli appoggiatesta posteriori. Entrambi i moduli roll-bar del sistema sono costituiti da un profilato di alluminio fisso e da uno mobile precaricato all'interno del primo. Il profilato interno viene mantenuto in posizione di riposo da un interruttore magnetico. Se sussiste il rischio di cappottamento, l'interruttore magnetico, attivato dalla centralina airbag, apre un nottolino di arresto e libera il profilato interno. Durante l'attivazione del roll-bar, una cremagliera fissata al profilato interno attraversa un nottolino di supporto, facendo in modo che il profilato

stesso mantenga la sua posizione. Nonostante la presenza di questo sistema di roll-bar, sulla Golf GTI Cabriolet la Volkswagen è riuscita a ottenere un'apertura del vano bagagli di 526 mm di larghezza e 381 mm di altezza, insieme a uno schienale dei sedili posteriori abbattibile.

Grazie al roll-bar, al rinforzo del telaio del parabrezza e a numerose altre modifiche strutturali apportate (a sottoscocca, componenti laterali, longheroni trasversali, porte) la carrozzeria della Golf GTI Cabriolet garantisce la massima sicurezza in ogni situazione di marcia. Inoltre, i numerosi rinforzi conferiscono alla GTI decapottabile un'estrema resistenza alla torsione. Parte degli interventi effettuati sono visibili ponendo la Cabriolet e una "normale" GTI su un ponte sollevatore. Osservando le vetture da sotto è infatti possibile notare considerevoli differenze. Nella parte anteriore la Cabriolet è stata dotata di una "capsula" in alluminio per il motore che, insieme ai supporti di montaggio, migliora la rigidità e garantisce la massima silenziosità in zona della vettura. Due rinforzi laterali in corrispondenza della zona di accesso, due puntoni diagonali anteriori e due posteriori e il rinforzo del collegamento dei bracci ausiliari posteriori, producono effettivamente una maggior rigidità riducendo in modo significativo le vibrazioni proprie della carrozzeria.

Il valore caratteristico della cosiddetta rigidità torsionale statica raggiunge oltre 13.500 Nm per grado; la prima frequenza propria di torsione è di oltre 17,5 Hz, un valore di tutto rispetto per una cabriolet. E questa rigidità, che tra l'altro incide anche fortemente sull'ottimizzazione della

stabilità e del comfort di marcia, è chiaramente percepibile. Per quanto riguarda la ruggine, non c'è alcun problema: la carrozzeria è zincata.

I sistemi di protezione della Golf GTI Cabriolet sono completati da rinforzi nelle porte e da airbag per testa e torace anteriori e laterali di serie. Questi ultimi sono stati studiati appositamente per le cabriolet, dove per la conformazione stessa delle vetture non è possibile inserire airbag laterali per la testa in corrispondenza della zona del tetto. All'attivazione, gli airbag per testa e torace, integrati nei fianchetti degli schienali dei sedili, coprono quindi l'intera altezza dell'abitacolo della Golf GTI Cabriolet accanto a guidatore e passeggero. Sul lato guida è inoltre montato un airbag per le ginocchia di serie. Questo airbag completa l'azione della cintura di sicurezza, assorbendo l'energia dalla zona del bacino e dalle gambe e riducendo così le sollecitazioni a carico dei passeggeri. Ma non è ancora tutto: grazie all'airbag per le ginocchia, la decelerazione della vettura interessa tempestivamente anche il guidatore in corrispondenza di cosce e bacino. Questo causa una precisa rotazione del corpo, grazie alla quale quest'ultimo viene trattenuto e sostenuto in un'angolazione ottimale dall'airbag lato guida. Il funzionamento dell'airbag per le ginocchia mostra quanto sia complessa l'interazione dei sistemi di sicurezza.



Allestimenti esterni – Elementi tipici della GTI

Come la classica Golf GTI, anche la nuova Cabriolet si rivela una GTI fin dal primo sguardo, grazie alla presenza degli elementi che da oltre 36 anni distinguono queste versioni da tutte le altre vetture. Per quanto riguarda il frontale, questi tratti distintivi comprendono calandra del radiatore con cornice rossa, struttura a nido d'ape e logo GTI, struttura a nido d'ape nelle prese d'aria inferiori, paraurti GTI nonché fendinebbia specifici GTI con cornici cromate. Il posteriore della Golf GTI Cabriolet è caratterizzato da un diffusore completamente ridisegnato, dai tipici terminali di scarico cromati (uno a sinistra e uno a destra) e dalle luci posteriori a LED con plastiche brunite. Anche la targa posteriore è illuminata da luci a LED. Sulle fiancate il carattere GTI della Cabriolet è sottolineato dalla presenza di sottoporta maggiorati e cerchi in lega leggera da 17 pollici Denver (con pneumatici 225/45). Anche in questo caso sono disponibili a richiesta i cerchi da 18 pollici Detroit insieme a pneumatici 225/40.

Dal punto di vista stilistico, la Golf GTI Cabriolet, grazie al parabrezza più piatto, soprattutto se vista da davanti, appare ancora più dinamica della Golf GTI che già ha un design notoriamente sportivo. L'aspetto della Cabriolet può risultare anche più imponente se si sceglie di dotare la vettura di fari bixeno. In questo caso, nell'alloggiamento dei doppi proiettori vengono integrate le luci diurne costituite da 15 LED.



Allestimenti interni - Elementi della GTI

Tipicamente GTI, all'interno della vettura c'è il classico rivestimento in tessuto quadrettato Jacky per i sedili sportivi. Sulla parte superiore degli schienali è inserito il logo GTI. A richiesta sono disponibili sedili con rivestimento in pelle (Vienna Cool Leather). Tutti i sedili sono dotati di supporto lombare integrato regolabile attraverso una leva posta a lato dei sedili stessi. Ma, oltre a questo, come per la GTI, anche la GTI Cabriolet è ovviamente equipaggiata con una pedaliera in acciaio inox spazzolato, una leva del cambio specifica in look alluminio, un volante rivestito in pelle con incavi di impugnatura e logo GTI. Naturalmente, volante, leva del cambio e leva del freno a mano si distinguono per il rivestimento in pelle con cuciture decorative rosse. Il padiglione della capote e i rivestimenti dei montanti del tetto sono neri. Altrettanto specifici sono gli inserti decorativi con design Black Stripe in metallo nero e lucido di porte e plancia. Tutti gli allestimenti prevedono di serie climatizzatore automatico e sistema audio RCD 210. La Golf GTI Cabriolet dispone inoltre di serie della pratica funzione Easy Entry per i sedili anteriori che facilita l'ingresso e l'uscita dalla vettura per gli occupanti dei sedili posteriori.

Sulle pareti laterali del bagagliaio, del volume di 250 litri, sono presenti pratici ganci portaborse e direttamente accanto a essi si trovano i dispositivi di sbloccaggio per l'abbattimento dello schienale frazionato (50:50) dei sedili posteriori. A schienale abbattuto, grazie all'ampia apertura per il carico passante, si può ottenere un ulteriore aumento del volume di carico.



Oltre 720.000 Golf Cabriolet consegnate finora in tutto il mondo

La Golf I Cabriolet è stata prodotta dal 1979 al 1993

La Golf III e la Golf IV Cabriolet sono state costruite tra il 1993 e il 2002

Wolfsburg / Monaco, maggio 2012. Indiscusso punto di riferimento di tutte le compatte decapottabili: la Golf I Cabriolet. Il 27 febbraio 1979 al Salone Internazionale dell'Automobile di Ginevra entrò in scena l'erede del Maggiolino Cabriolet, fino a quel momento prodotto in quasi 332.000 unità. La produzione di quella che sarebbe stata una bestseller fu avviata già a giugno di quell'anno, inizialmente ancora in contemporanea con la produzione del Maggiolino Cabriolet, il cui ultimo esemplare uscì dalle linee della Karmann il 10 gennaio 1980 a Osnabrück. Oggi si può finalmente affermare con certezza che la Volkswagen e la Karmann con la nuova Golf Cabriolet, la prima auto di questa classe dotata di roll-bar fisso, avevano creato un modello vincente, un'autentica rivoluzione nel mondo delle vetture cabriolet a livello internazionale. Ma al momento del lancio sul mercato della nuova cabriolet non era assolutamente immaginabile quel che poi sarebbe avvenuto. Infatti, non appena si diffuse la notizia che il Maggiolino Cabriolet presto sarebbe uscito di produzione, ancora una volta arrivò un cospicuo numero di ordinazioni tutte insieme.

Golf I Cabriolet – Inizio di un successo mondiale

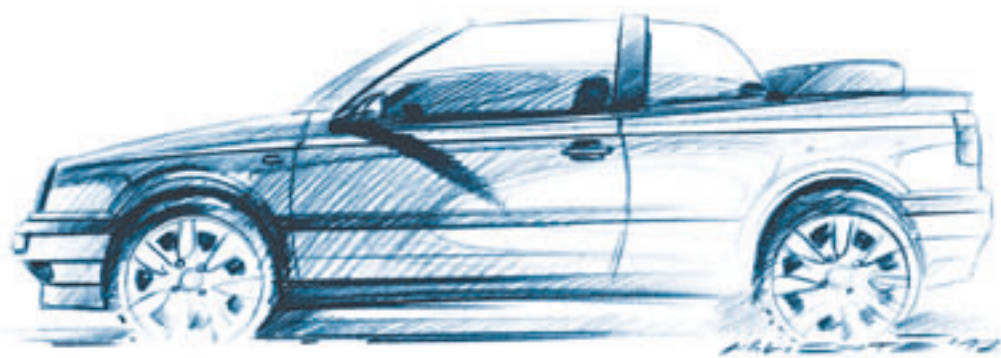
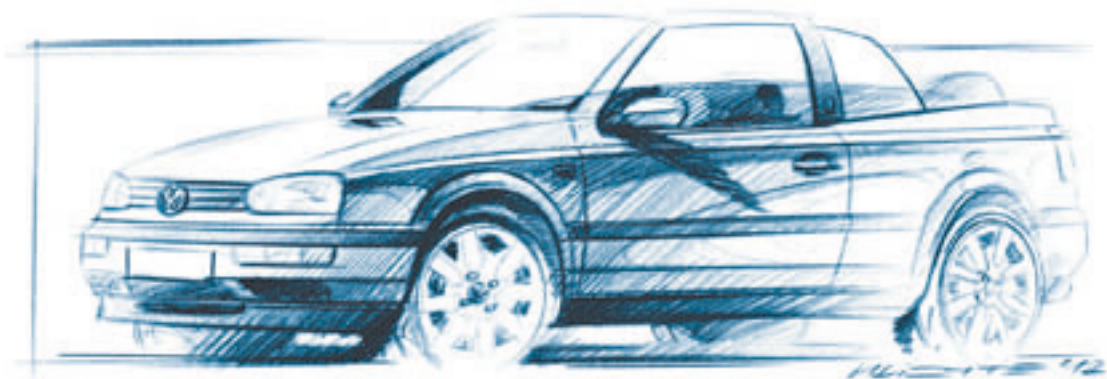
Anton Konrad, al tempo direttore dell'Ufficio Stampa Volkswagen, ricorda: "La comunità del Maggiolino si riunì addirittura per una veglia a Wolfsburg". Appresa la notizia, invece che il servizio di vigilanza aziendale Konrad mandò dei würstel, e invitò il portavoce dei fan del



Maggiolino a fare un giro di prova sulla Golf Cabriolet. Anton Konrad continua: “Il portavoce si stupì di quanto fosse tecnicamente più avanzata rispetto all’amato Maggiolino”. E infatti, la nuova Golf Cabriolet era caratterizzata da una struttura del tetto ingegnosa ma semplice, una capote foderata con cinque strati di tessuto, quattro comodi posti a sedere, un motore tanto agile quanto parco nei consumi e un assetto straordinario. Il resto è storia: con 388.522 esemplari prodotti, la prima generazione oltre a superare il Maggiolino Cabriolet diventò la decapottabile di maggior successo del suo tempo.

Golf I Cabriolet – Seconda generazione

Oltre a essere decisamente insolito, il fatto che un modello di automobile si confermi bestseller per ben oltre un decennio senza evidenti cambiamenti nel look, funziona solo se il design di base e i fondamenti tecnici sono stati progettati per rimanere pressoché sempre attuali. Per la Golf I Cabriolet è stato così (come in precedenza per il Maggiolino Cabriolet). Poiché l’apprezzamento per la Golf Cabriolet non aveva mai dato segni di cedimento, la Volkswagen decise di non sviluppare una nuova decapottabile sulla base della seconda generazione della Golf del 1983. Invece, in quell’anno la Golf I Cabriolet fu sottoposta a un restyling. Quindi, a partire dal 1983 (anno modello 1984), riferendosi alla Golf Cabriolet è corretto parlare di seconda serie della Golf I Cabriolet. Negli anni successivi la Volkswagen continuò a perfezionare la Golf Cabriolet. Ad esempio, nel 1987 passaruota e listelli sottoporta divennero



più pronunciati per conferire un aspetto più dinamico alla vettura, e a partire dal 1990 la Cabriolet fu dotata per la prima volta di una capote ad azionamento elettroidraulico. Diversi modelli speciali, come le ancora oggi ricercatissime versioni Etienne Aigner, Acapulco, Genesis o la pregiata Classicline, hanno contribuito a mantenere la serie sempre attuale. Nel 1992 diventò possibile richiedere anche per la Golf Cabriolet l'airbag per il guidatore, che andava a completare la dotazione di sicurezza. Inoltre, già dal 1985 la Golf Cabriolet veniva proposta con catalizzatore. A partire dal 1989, la versione più potente con catalizzatore a tre vie sviluppava in modo pulito 98 CV, mentre nell'aprile del 1993 comparve il motore 1.8i, l'ultima novità di questa serie in fatto di motorizzazione.

Golf III Cabriolet – Rivoluzione sul fronte della sicurezza

Nel 1993 il debutto della Golf III Cabriolet rappresentò una svolta epocale in materia di sicurezza. In primo luogo le caratteristiche anti-crash erano decisamente migliorate. Secondariamente l'auto era forte di nuovi sviluppi tecnici, quali ad esempio airbag frontali, sistema antibloccaggio (ABS) e protezione in caso di collisioni laterali. Anche il nuovo modello, inoltre, era ovviamente caratterizzato dalla presenza di un massiccio roll-bar tra i montanti centrali che, nel più recente stadio di sviluppo, oltre alla sicurezza offriva anche altri significativi vantaggi: riduzione della rumorosità interna grazie alla guida più precisa dei cristalli laterali, migliore sostegno a tetto chiuso e perfetto punto di fissaggio superiore per il frangivento a tendina. L'azionamento elettroidraulico, disponibile a richiesta, permetteva di aprire o chiudere il tetto in neanche

20 secondi, quindi persino la fermata a un semaforo rosso poteva essere sfruttata per prendere il sole. Così come la Golf I Cabriolet, anche il modello successivo basato sulla terza generazione della Golf si rivelò ben presto un successo: due anni dopo l'avvio della produzione erano, infatti, già più di 70.000 gli esemplari venduti.

Golf IV Cabriolet – Il successo a livello mondiale non si ferma

Quando nel 1997 fece il proprio debutto la quarta generazione di Golf, tecnologie di propulsione e design del frontale furono adattati alla Golf III Cabriolet, che in quest'ultima versione diventò ufficialmente la Golf IV Cabriolet. Questa decapottabile è stata poi, fino al momento dell'uscita di produzione, punto di riferimento su un fronte a oggi tutt'altro che trascurabile per questo tipo di vetture: i consumi. Con 5,2 litri di gasolio per 100 chilometri, la Golf TDI Cabriolet si impose anche come una delle decapottabili più parche nei consumi al mondo. Il 2001 ha visto la temporanea fine della storia della Golf Cabriolet, iniziata nel 1979. In questo periodo sono stati prodotti 684.226 esemplari, compresi gli 83.628 per il mercato nordamericano usciti tra il 1996 e l'inizio del 2002 dallo stabilimento Volkswagen messicano di Puebla. E la storia è ricominciata nel 2011 negli ex stabilimenti Karmann con la produzione della Golf VI Cabriolet. Ora, per la prima volta, anche in versione GTI.

Caratteristiche salienti dalla A alla Z

- **Allestimento:** GTI
- **Assetto:** asse anteriore con sospensioni tipo McPherson, bracci trasversali triangolari inferiori, molle elicoidali e ammortizzatori telescopici. Asse posteriore con sospensioni multilink a quattro bracci con ammortizzatori a gas e molle separate. Barre antirollio anteriori e posteriori, telaio sportivo abbassato (davanti di 22 mm, dietro di 15 mm)
- **Bagagliaio:** 250 litri
- **Cambio automatico:** cambio a doppia frizione DSG a 6 rapporti
- **Cambio di serie:** cambio manuale a 6 rapporti
- **Cerchi:** in lega leggera da 17" design Denver con pneumatici 225/45 (di serie) o in lega leggera 18" design Detroit con pneumatici 225/40 (optional)
- **Colori:** due vernici standard (Pure White, Tornadorot), cinque metallizzate (United Grey, Reflexsilber, Nightblue, Tungsten Silver, Carbon Steel Grey), due con effetto perla (Deep Black, Oryxweiß)
- **Consumi:** da 7,6 l/100 km a 7,7 l/100 km
- **Dimensioni:** 4.246 mm lunghezza, 1.782 mm larghezza (specchietti retrovisori esclusi), 1.423 mm altezza, passo 2.587 mm, diametro di sterzata 10,9 m

- **Emissioni di CO₂:** da 177 g/km a 180 g/km
- **Lancio sul mercato in Europa:** da metà giugno 2012
- **Motore:** 2.0 litri TSI quattro cilindri, 16V con iniezione diretta benzina e turbocompressore 155 kW / 210 CV, 280 Nm
- **Multimedia / Comunicazione:** presa multimediale MEDIA-IN con cavo USB o adattatore per iPod/iPhone, diverse predisposizioni per telefono cellulare
- **Peso:** 1.533 kg (con cambio manuale a 6 rapporti), 1.555 kg (con cambio DSG a 6 rapporti)
- **Rigidità torsionale:** 13.500 Nm/°
- **Serbatoio:** 55 litri di benzina; autonomia teorica di 723 km (con cambio manuale a 6 rapporti) o 714 km (con cambio a 6 rapporti DSG)
- **Sistemi di assistenza e per la dinamica di marcia:**
programma di controllo elettronico della stabilizzazione ESP, sistema antibloccaggio ABS, differenziale a bloccaggio elettronico trasversale, Light Assist, dispositivo di regolazione di velocità, ParkPilot, telecamera Rear Assist, ParkPilot comprensivo di telecamera posteriore Rear Assist, sistema di parcheggio Park Assist comprensivo di sensori di parcheggio ParkPilot.

- **Sistemi Radio:** RCD 210, RCD 310, RCD 510
- **Sistemi Radio e Navigazione:** RNS 310, RNS 510
- **Stabilimento di produzione:** Osnabrück, Germania
- **Tipologia:** cabriolet 4 posti dal cuore sportivo
- **Trazione:** anteriore

Dati tecnici

Golf GTI Cabriolet		155 kW (210 CV)
Motore, impianto elettrico		
Tipologia del motore		4 cilindri a benzina TSI
Posizione		Anteriore, trasversale
Cilindrata effettiva	cc	1.984
Rapporto di compressione	:1	9,6
Alimentazione		Iniezione diretta benzina
Depurazione gas di scarico		Catalizzatore a tre vie con sonda Lambda
Potenza massima (DIN)	kW (CV) a giri/min	155 (210) 5.300 - 6.200
Coppia massima	Nm a giri/min	280/1.700 - 5.200
Prestazioni (massa a vuoto + 200 kg)		
0-80/100 km/h	s	5,2/7,3
Velocità massima	km/h	237
Consumo di carburante (99/100/CE)		
Tipologia del carburante		Super 95 NOR
Combinato	l/100 km	7,6
Emissioni (CO ₂)	g/km	177
Etichetta di efficienza		E
Categoria di emissioni nocive		Euro 5
Trasmissione		
Cambio		Meccanico a 6 marce
Cerchi		7 J x 17
Pneumatici		225/45 R 17 W
Dimensioni esterne		
Quantità porte		2
Lunghezza/larghezza/altezza	mm	4.246/1.782/1.423
Passo	mm	2.578
Carreggiata, ant./post.	mm	1.535/1.508
Vano bagagli		
Volume (misurazione VDA): tetto aperto/chiuso	l	250/250
Masse		
Massa a vuoto	kg	1.533
Massa rimorchiabile, pendenza max 12% con freni	kg	1.400
Capacità		
Serbatoio del carburante	l	55

Golf GTI Cabriolet		155 kW (210 CV)
Motore, impianto elettrico		
Tipologia del motore		4 cilindri a benzina TSI
Posizione		Anteriore, trasversale
Cilindrata effettiva	cc	1.984
Rapporto di compressione	:1	9,6
Alimentazione		Iniezione diretta benzina
Depurazione gas di scarico		Catalizzatore a tre vie con sonda Lambda
Potenza massima (DIN)	kW (CV) a giri/min	155 (210) 5.300 - 6.200
Coppia massima	Nm a giri/min	280/1.700 - 5.200
Prestazioni (massa a vuoto + 200 kg)		
0-80/100 km/h	s	5,2/7,3
Velocità massima	km/h	235
Consumo di carburante (99/100/CE)		
Tipologia del carburante		Super 95 NOR
Combinato	l/100 km	7,7
Emissioni (CO ₂)	g/km	180
Etichetta di efficienza		E
Categoria di emissioni nocive		Euro 5
Trasmissione		
Cambio		A 6 marce DSG
Cerchi		7 J x 17
Pneumatici		225/45 R 17 W
Dimensioni esterne		
Quantità porte		2
Lunghezza/larghezza/altezza	mm	4.246/1.782/1.423
Passo	mm	2.578
Carreggiata, ant./post.	mm	1.535/1.508
Vano bagagli		
Volume (misurazione VDA): tetto aperto/chiuso	l	250/250
Masse		
Massa a vuoto	kg	1.555
Massa rimorchiabile, pendenza max 12% con freni	kg	1.400
Capacità		
Serbatoio del carburante	l	55











IMAGE SOURCES

WWW.PHOTOCASE.DE:

Image 01: owik2 / Page: 42, 43: darab / Page 46: timmse

WWW.VOLKSWAGEN-MEDIA-SERVICES.COM