



Volkswagen

Prueba Dinámica Internacional del nuevo Golf GTI Cabriolet

Múnich, mayo de 2012

Indicaciones:

La información de prensa y las fotografías correspondientes al nuevo Golf GTI Cabriolet contenidas en esta carpeta están también en formato digital en la dirección:
www.volkswagen-media-services.com.

Nombre de usuario: golfgtic | Clave: 05-2012

Las denominaciones TDI, TSI, DSG y Twincharger son marcas comerciales registradas de Volkswagen AG y otras empresas del Grupo Volkswagen en Alemania y en otros países.

Toda la información sobre equipamientos y datos técnicos contenida en esta carpeta de prensa se refiere al programa de modelos ofrecido en Alemania. En otros países pueden existir discrepancias.

ES







Golf GTI Cabriolet / Múnich / 2012 /



■ En concreto

Golf GTI Cabriolet – Resumen	01
------------------------------	----

■ Aspectos principales

GTI descapotable	07
Motor	07
Chasis	09
Capota	13
Seguridad	15
Equipamiento exterior	19
Equipamiento interior	21
Golf I, III y IV Cabriolet (historia)	25
Golf I Cabriolet	25
Golf I Cabriolet, Serie II	27
Golf III Cabriolet	29
Golf IV Cabriolet	30
Datos de interés	33
Datos técnicos	39

El potente Golf GTI Cabriolet de 210 CV sólo consume 7,6 l/100 km

El primer descapotable de la historia GTI acelera a 100 km/h en 7,3 segundos

Cruiser ideal con un par de 280 Nm a partir de 1.700 r.p.m.

- **Wolfsburg/Múnich, mayo de 2012.** Ninguna otra marca deportiva del segmento de los compactos es tan conocida en el mundo con la marca “GTI” de Volkswagen. Con el debut del primer Golf GTI, la combinación de letras seleccionada hace 36 años se convirtió de la noche a la mañana en el nombre genérico de un nuevo segmento automovilístico. Desde entonces, el GTI es el único que cuenta como original en el segmento de los compactos deportivos. Tras más de 1,8 millones de unidades Golf GTI vendidas, Volkswagen lanza por primera vez al mercado la versión descapotable del icono automovilístico: el Golf GTI Cabriolet de 155 kW/210 CV de potencia. El descapotable, equipado de serie con capota eléctrica, climatizador, elevalunas eléctricos, equipo de audio y sistema de protección antivuelco activo, llegará a los concesionarios a mediados de junio de este año a precios desde 31.350 euros (precio en Alemania). A pesar de ofrecer una clara ventaja de potencia, en comparación con otros modelos similares, el nuevo Golf GTI Cabriolet es uno de los modelos más asequibles del segmento.
- **Prestaciones de conducción del GTI.** El Golf Cabriolet más potente de la historia equipa un motor turbo de 2,0 litros, ofrece tasas de consumo y de emisiones de CO₂ de 7,6 l/100 km y 177 g/km respectivamente (con ‘DSG’ 7,7 l/100 km y 180 g/km de CO₂) y acelera de 0 a 100 km/h en sólo 7,3 segundos alcanzando una velocidad máxima de 237 km/h (con ‘DSG’: 235 km/h). El Golf GTI es el único descapotable del segmento



de los compactos hasta 210 CV de potencia que se ofrece con un cambio automático de doble embrague.

- **Insignias del GTI.** El diseño exterior del descapotable se caracteriza por las insignias típicas GTI como la parrilla de malla de nido de abeja con perfiles de color rojo con el emblema 'GTI' integrado, el parachoques delantero GTI, el nuevo difusor trasero, los tubos de escape cromados, los faros traseros LED, las estriberas ensanchadas y las llantas de aleación ligera de 17 pulgadas del tipo "Denver". El interior ofrece detalles como asientos deportivos tapizados con la clásica tela a cuadros "Jacky".
- **Capota del GTI.** El nuevo descapotable GTI adopta completamente la capota del Golf Cabriolet convencional que dispone de un práctico sistema de apertura electrohidráulico de serie que abre la capota en tan sólo 9,0 segundos. La capota del Golf GTI Cabriolet ha sido diseñada para soportar altas velocidades y puede abrir y cerrarse a velocidades de hasta 30 km/h.
- **Seguridad del GTI.** Las prestaciones de seguridad del nuevo Golf GTI Cabriolet son, entre otras, el sistema de protección antivuelco activo (desplegable en milésimas de segundos), el marco del parabrisas reforzado y diferentes modificaciones estructurales de los bajos, los laterales, las estriberas, la pared posterior y las puertas. La seguridad se completa con airbags de cabeza/tórax frontales y laterales, un airbag de rodilla para el conductor y el sistema 'ESP'. El nuevo descapotable equipa además de serie el diferencial electrónico

de deslizamiento limitado 'XDS' que mejora significativamente la seguridad y el dinamismo en curvas.

- **Versatilidad del GTI.** El interior del nuevo Golf GTI Cabriolet es sorprendentemente silencioso con la capota cerrada; lo único que se oye es el ruido del motor turbo. Además, el Golf GTI Cabriolet ofrece el mayor espacio interior del segmento y, gracias al compacto tamaño de la capota de lona, un aprovechamiento máximo del volumen del maletero de 250 litros, tanto con la capota abierta como cerrada. El volumen de carga del maletero aumenta notablemente plegando los respaldos partidos abatibles de la banqueta trasera. Precisamente la versatilidad ha sido siempre una de las grandes ventajas de los modelos GTI – deportividad sin renuncia. Como no podía ser de otro modo, el primer descapotable GTI de la historia es, asimismo, sumamente versátil.



El Golf GTI Cabriolet acelera a 100 km/h en sólo 7,3 segundos

El Cruiser descapotable entrega un par de 280 Nm a partir de 1.700 r.p.m.

El Golf GTI Cabriolet equipa de serie el sistema antivuelco activo y el 'XDS'

Wolfsburg/Múnich, mayo de 2012. Golf GTI – la designación de este automóvil, del que hasta ahora se han vendido más de 1,8 millones de unidades, lleva siendo sinónimo de icono en el segmento de los compactos deportivos desde hace 36 años. En sus comienzos, el GTI de Volkswagen tenía tintes de juventud y rebeldía, sin embargo, a lo largo del tiempo se ha ido convirtiendo en todo un clásico. Los rasgos distintivos que caracterizaron y siguen caracterizando a las actuales generaciones GTI son, entre otros, un chasis extremadamente dinámico y un deportivo y ahorrador motor. Lo único que faltaba por diseñar bajo el emblema 'GTI' era un descapotable. Esto cambia a partir de mediados de junio, fecha en la que Volkswagen lanzará al mercado el primer descapotable de la historia GTI.

Motor – dinámica GTI

El TSI del nuevo Golf GTI Cabriolet ofrece el mismo rendimiento, 155 kW/210 CV de 5.300 a 6.200 r.p.m., que el Golf GTI clásico con techo de acero o corredizo. El motor GTI del nuevo modelo es un motor turbo de gasolina de inyección directa de la gama de motores EA888. El cuatro cilindros y cuatro válvulas sobrealimentado entrega un par máximo de 280 Nm a 1.700 r.p.m. manteniéndolo constante hasta 5.200 r.p.m., lo que supone una plataforma ideal para la curva del par que, en realidad, ya no es ninguna.

El motor TSI acelera el Golf Cabriolet más potente de la historia de 0 a 100 km/h en sólo 7,3 segundos. Una de las ventajas especiales del mecanismo propulsor es su gran elasticidad: el descapotable acelera de 80 a 120 km/h en tan sólo 10,5 segundos en la quinta velocidad manual, valor que convierte al descapotable de cuatro plazas en el Cruiser ideal. El Golf GTI Cabriolet ofrece tasas de consumo y de emisiones de CO₂ de sólo 7,6 l/100 km y 177 g/km respectivamente (con 'DSG': 7,7 l/100 km y 180 g/km) y alcanza una velocidad máxima de 237 km/h (con 'DSG': 235 km/h). ¡El Golf GTI es el único descapotable del segmento de los compactos hasta 210 CV de potencia que se ofrece con un cambio automático de doble embrague!

El motor y el tubo de escape del Golf GTI Cabriolet ofrecen una acústica típica muy especial. Un sonido que, por un lado, es extremadamente deportivo y, por otro lado, no resulta molesto en los largos trayectos. El sistema de escape GTI regula el nivel de ruido en el exterior. Los únicos elementos visibles del sistema de escape son los tubos de escape cromados, situados a la derecha y a la izquierda del difusor negro del descapotable. El encargado de crear el típico sonido GTI en el interior es un complejo sistema de escape de gases. Adicionalmente, existe un generador de sonido que se encarga de que el potente sonido del motor llegue al interior en la medida justa.

Chasis – precisión GTI

Al igual que todos los GTI, la versión Cabriolet también equipa un chasis deportivo rebajado en la parte delantera en 22 milímetros y



en 15 milímetros en la parte trasera. En la parte delantera entra en acción la conocida suspensión McPherson con muelles helicoidales y amortiguadores telescópicos; en la zaga, el innovador eje trasero de articulación múltiple se encarga también de que el 'ESP' sólo se active en contadas ocasiones. El Golf GTI Cabriolet cuenta además con un sistema de frenos muy estable cuya notable característica son pinzas de freno lacadas en rojo.

Al igual que el modelo GTI de techo cerrado, el nuevo descapotable equipa también el diferencial electrónico de deslizamiento limitado 'XDS' que mejora significativamente las características de tracción y manejo. El 'XDS' es una ampliación del conocido 'EDS' (Sistema de Bloqueo de Diferencial Electrónico) integrado en el sistema 'ESP'. Cuando se toma una curva a gran velocidad existe el peligro de que la rueda interior de la curva descargue demasiado al eje delantero. La electrónica detecta esta situación informando al sistema hidráulico del 'ESP' que crea una presión de frenado en la rueda estableciendo así nuevamente la tracción óptima. De este modo, el 'XDS' actúa como bloqueo de diferencial mediante el cual se equilibra el típico sobreviraje que se produce en la toma de curvas a gran velocidad de los automóviles de tracción delantera. Gracias al diferencial 'XDS', el comportamiento de conducción del GTI es más preciso y neutro.

Además, el nuevo Golf GTI Cabriolet puede equiparse opcionalmente con el Sistema de Suspensión Adaptativa Electrónica 'DCC' que reacciona constantemente ante los cambios de superficie de roda-



dura y las situaciones de conducción adaptando los amortiguadores correspondientemente con el fin de mejorar significativamente el confort y la dinámica. Para adaptar el sistema a las exigencias individuales del conductor, el 'DCC' del Golf GTI ofrece tres programas de ajuste: el modo "Normal", con ajuste de los amortiguadores medio, el modo "Sport" y el modo "Confort". Estos programas se activan mediante una tecla situada por encima de la caja de cambios. En el modo "Sport" se adapta también la servodirección al ajuste dinámico.

Capota – techo blando del GTI

Gracias a la capota de lona perfeccionada y a los nuevos sellados de las puertas y ventanas, en el interior del Golf Cabriolet, uno de los descapotables de cuatro plazas más silenciosos del mundo, se respira una agradable tranquilidad. La capota del nuevo modelo está compuesta por el varillaje, un techo interior, una estera de acolchado que cubre toda la superficie y el revestimiento de tela exterior. Las costuras longitudinales que unen las piezas de tela exteriores (la banda central y las dos áreas laterales) sirven como bateaguas adicional. Entre los marcos longitudinales del varillaje de la capota se sitúan cuatro contracerchos de techo transversales y el llamado contracercho frontal (el primer gran elemento transversal situado detrás del marco del parabrisas). El techo de lona se fija a los contracerchos mediante listones de fijación de tela atornillados. Este sistema de sujeción evita que la capota de lona se hinche cuando el Golf GTI Cabriolet circula a



grandes velocidades (en teoría más de 230 km/h) ofreciendo grandes ventajas aerodinámicas.

El área superior del contracercho frontal cubre el área del cubre-capotas ampliamente (cuando la capota está abierta) haciendo innecesaria la integración de un cubre-capotas adicional. De este modo, la apertura y el cierre de la capota es mucho más rápido, ya que no es necesario esperar a que se levante el cubre-capotas. La capota electrohidráulica, completamente automática, se abre y se cierra en sólo 9,0 y 11,0 segundos respectivamente.

La capota del Golf Cabriolet se abre y se cierra mediante un interruptor situado en la consola central a velocidades de hasta 30 km/h. La presión necesaria se genera a través de dos bombas hidráulicas que se activan mediante un interruptor central. La unidad hidráulica ofrece un gran confort acústico gracias su integración en un aislamiento insonorizante. La capota de lona del Golf GTI Cabriolet dispone de un sistema de cierre electromecánico completamente automático que hace innecesario el bloqueo o desbloqueo manual adicional. La luneta trasera de cristal calefactable le ofrece al conductor una visión trasera óptima gracias a su gran tamaño, teniendo en cuenta que se trata de un descapotable.

Seguridad – sistemas de protección GTI

El Golf GTI Cabriolet equipa de serie un sistema de protección antivuelco activo del emerge automáticamente en 0,25 segundos detrás de los reposacabezas posteriores cuando el vehículo ha superado un cierto

valor de aceleración transversal o una determinada inclinación máxima admisible. Los dos módulos antivuelco del sistema se componen de un perfil de aluminio montado fijo y de un perfil móvil pretensado por resortes. El perfil interno se mantiene en posición de reposo a través de un interruptor magnético. En caso de peligro inminente de vuelco, el interruptor magnético, activado por la unidad de control de airbags, abre un trinquete de retención que libera el perfil interno. Mientras que el sistema de protección salta hacia arriba, la cremallera fijada al perfil interno sobrepasa el trinquete de apoyo asegurando el perfil interno contra la caída involuntaria de los demás perfiles. A pesar de disponer de un sistema de protección antivuelco, el Golf GTI Cabriolet ofrece una escotilla del compartimento del equipaje con un ancho de 526 y una altura de 381 milímetros, incluyendo los respaldos abatibles traseros.

La carrocería del Golf GTI Cabriolet ofrece seguridad máxima gracias a detalles como el sistema de protección antivuelco activo, el marco del parabrisas reforzado y diferentes modificaciones estructurales de los bajos, los laterales, los largueros transversales y las puertas. Además, las numerosas medidas de refuerzo adoptadas convierten al descapotable GTI en un automóvil extremadamente rígido. Algunos de estos elementos de refuerzo se hacen patentes cuando el descapotable y el GTI de techo cerrado se encuentran sobre la plataforma alzacoche. Comparando los bajos de ambos modelos se detectan claras diferencias a primera vista: el frontal del descapotable dispone de una cápsula motor de aluminio que, junto con los soportes de montaje correspondientes, contribuye a aumentar la rigidez de la carrocería. Adicionalmente, los apoyos del

motor, que actúan como amortiguadores, mantienen una estabilidad absoluta en el tren delantero. Los dos refuerzos laterales en el área de las estriberas, los dos travesaños diagonales ubicados delante y detrás respectivamente y la conexión trasera del subchasis reforzada aumentan nuevamente el grado de rigidez y reducen las vibraciones propias de la carrocería.

El coeficiente de rigidez torsional estática alcanza los 13.500 Nm/grado; la primera frecuencia torsional supera los 17,5 Hz – estos resultados son excelentes tratándose de un descapotable. El grado de rigidez, factor determinante de la estabilidad y del confort de conducción, es palpable en el Golf GTI Cabriolet. El tema “corrosión” no tiene mayor importancia para el nuevo Golf GTI Cabriolet, ya que dispone de una carrocería completamente galvanizada.

Los sistemas de protección del Golf GTI Cabriolet se completan con detalles como refuerzos de las puertas y airbags de cabeza/tórax frontales y laterales de serie diseñados especialmente para modelos descapotables, ya que, como es natural, los descapotables no ofrecen la posibilidad de integrar airbags de cabeza laterales en el área del techo. Los airbags de cabeza/tórax integrados en los laterales de los respaldos de los asientos se despliegan al lado del conductor y del acompañante ocupando la altura interior completa del Golf GTI Cabriolet. El asiento del conductor dispone de un airbag de rodilla de serie adicional que se complementa con el cinturón de seguridad para absorber la energía de impacto de la zona de la pelvis y las piernas reduciendo

así la carga de los ocupantes del vehículo en caso de colisión. Pero eso no es todo, el airbag de rodilla ofrece también otras ventajas, ya que integra al conductor a tiempo en la deceleración del automóvil a través de los muslos y de la pelvis girando el torso en un ángulo óptimo para que pueda ser recogido y estabilizado por el airbag frontal. El funcionamiento del airbag de rodilla demuestra la gran complejidad de interconexión de los sistemas de seguridad.

Equipamiento exterior – insignias GTI

De igual modo que el Golf GTI clásico con techo cerrado de acero, tanto el interior como el exterior del nuevo descapotable ofrecen el aspecto típico GTI que los conductores reconocen a primera vista tras haberlo grabado en su memoria durante más de 36 años. Los distintivos típicos GTI del frontal son la parrilla de malla de nido de abeja con perfiles rojos y el emblema ‘GTI’ integrado, la estructura de nido de abeja de las entradas de aire inferiores, el parachoques delantero GTI y los faros antiniebla específicos GTI con biseles cromados. La zaga del Golf GTI Cabriolet se caracteriza por un difusor de nuevo diseño, los típicos tubos de escape cromados, situados a la derecha e izquierda del difusor, así como por los faros traseros LED oscurecidos. La placa de la matrícula posterior dispone, asimismo, de iluminación LED. Las estriberas ensanchadas y las llantas de aleación ligera de 17 pulgadas del tipo “Denver” (neumáticos 225/45) son otros de los detalles que acentúan el carácter GTI del nuevo descapotable. Opcionalmente están también a disposición llantas GTI de 18 pulgadas del tipo “Detroit” con neumáticos 225/40.



El parabrisas de diseño plano le confiere mayor dinamismo al frontal del nuevo Golf GTI Cabriolet que ahora ofrece un aspecto mucho más deportivo y dinámico que el deportivo Golf GTI con techo cerrado de acero. Al mismo tiempo, los faros dobles Bi-Xenón opcionales, que integran la luz diurna formada por 15 LED, le confieren al nuevo descapotable también un aspecto muy elegante.

Equipamiento interior – sensación GTI

En el interior son detalles como asientos deportivos, tapizados con la clásica tela a cuadros “Jacky”, los que identifican al descapotable como modelo GTI. En el área superior de los respaldos de los asientos se integra el emblema ‘GTI’. Opcionalmente pueden adquirirse también asientos de cuero del tipo “Vienna” Cool Leather. Los asientos disponen de un ajuste lumbar integrado que se regula mediante una palanca situada en el lateral. Otros de los detalles que el Golf GTI Cabriolet adopta del modelo con techo de acero son cubrepedales de aluminio, palanca de cambios GTI con aspecto de aluminio y un volante de cuero con empuñadura y el emblema ‘GTI’ integrado. Tanto el volante, como la palanca de cambios y la empuñadura del freno de mano de cuero adoptan costuras decorativas de color rojo. El techo interior de la capota y el revestimiento de los pilares del techo son de color negro, como no podía ser de otro modo tratándose de un descapotable GTI. Otro de los detalles GTI son los elementos decorativos de las puertas y del salpicadero de diseño “Black Stripe” – aplicaciones negras brillantes con aspecto metálico. El Golf GTI Cabriolet equipa de serie asientos



delanteros con la práctica función “Easy-Entry”, que facilita el acceso y el descenso del automóvil a los ocupantes de las plazas traseras, un climatizador automático y el sistema de audio ‘RCD 210’.

Otro de los prácticos detalles del gran maletero de 250 litros son los ganchos de sujeción ubicados en las paredes laterales que sirven para colgar bolsas; al lado de los ganchos se encuentran situadas las palancas de desbloqueo del respaldo de la banqueta trasera abatible en 50:50. Plegando los respaldos de las plazas traseras completamente queda a disposición un gran espacio libre que puede ser utilizado como espacio de carga adicional.



Historia del Golf I, III y IV Cabriolet

Actualmente más de 720.000 modelos Cabriolet vendidos en todo el mundo

El Golf I Cabrio se fabricó entre 1979 y 1993

Las versiones Golf III y IV Cabrio se fabricaron entre 1993 y 2002

Wolfsburg/Múnich, mayo de 2012. Es el patrón de todos los compactos descapotables: el Golf I Cabriolet. El sucesor del modelo Escarabajo Cabriolet, del que se han fabricado 332.000 unidades, fue presentado por primera vez el 27 de febrero de 1979 en el Salón del Automóvil de Ginebra y en junio de ese mismo año arrancó la producción del futuro Bestseller. En un principio, ambos modelos se fabricaron en paralelo, sin embargo, la producción del Escarabajo Cabriolet se detuvo completamente el 10 de enero de 1980 con la fabricación del último modelo en la planta de producción de Karmann (Osnabrück). Por aquel entonces, Volkswagen y Karmann tenían ya muy claro que con el nuevo Golf Cabriolet – el primer automóvil del segmento con una barra antivuelco fija – habían creado un nuevo modelo de éxito. No sólo eso, el nuevo automóvil supuso el renacimiento mundial de los descapotables. Cuando se lanzó al mercado el nuevo descapotable no se intuía, ni mucho menos, que fuera a alcanzar tal éxito. Ya que, al correrse la voz de se paraba la producción del Escarabajo Cabriolet aumentaron enormemente los pedidos de este modelo. Retrospectiva:

Golf I Cabriolet – los inicios del Bestseller

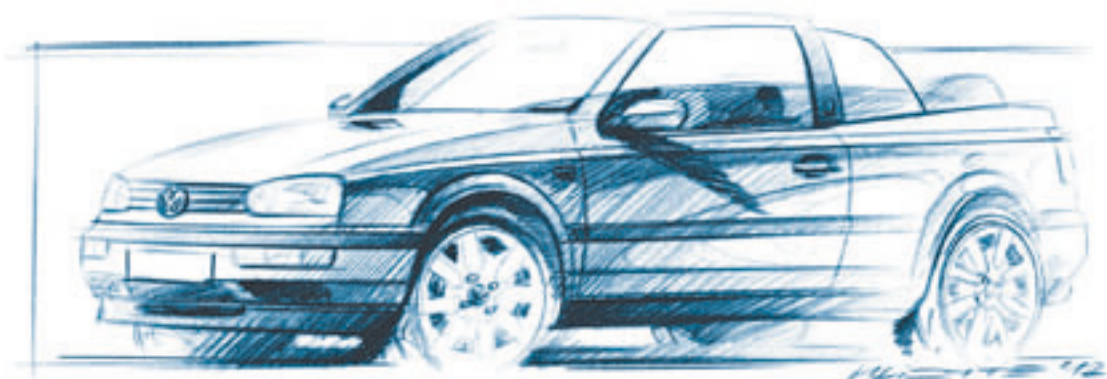
Anton Konrad, antiguo Jefe de Relaciones Públicas de Volkswagen, recuerda: “La comunidad del ‘Escarabajo’ se dió cita en Wolfsburg para despedirse de este querido icono automovilístico”. Cuando Anton



Konrad se enteró de aquella concentración, recibió a los ‘manifestantes’ con algunos puestos de salchichas en lugar de tomar medidas de protección para la planta de Volkswagen e invitó al portavoz del grupo a realizar un recorrido de prueba a bordo del Golf Cabriolet. Éste quedó profundamente impresionado al comprobar las ventajas técnicas que ofrecía el Golf descapotable en comparación con el carismático “Escarabajo”. Realmente, el nuevo Golf Cabriolet disponía de una laboriosa, pero al mismo tiempo simple construcción de techo, una capota cubierta con cinco capas de tela, cuatro asientos plenamente utilizables, un ágil y ahorrador motor y un magnífico chasis. El resto es historia: la primera generación del Golf descapotable, del que se fabricaron 388.522 unidades, no sólo consiguió adelantar al Escarabajo Cabriolet, sino que se convirtió en el descapotable de más éxito de la época.

Golf I Cabriolet – Serie II

El hecho de que la misma generación de un automóvil siga teniendo éxito durante más de una década sin someterla a profundas modificaciones del diseño exterior es más que sorprendente y sólo puede funcionar si el diseño básico y la base técnica son casi imperecederos. El Golf I Cabriolet disponía, como en su tiempo el Escarabajo Cabriolet, de estas características. A la vista del gran éxito que obtuvo el Golf Cabriolet, Volkswagen descartó la posibilidad de desarrollar un nuevo descapotable en base a la segunda generación del modelo Golf estrenada en 1983 sometiendo, en lugar de ello, al Golf I Cabriolet a un *facelift* ese



mismo año. Por esta razón, los Golf Cabriolet fabricados a partir de 1983 (año de fabricación 1984) deberían denominarse Golf I Cabrio Serie II.

Durante los años siguientes, Volkswagen siguió perfeccionando el Golf Cabriolet. En 1987 se ensancharon los pasos de rueda y las estriberas para conferirle al automóvil un aspecto más dinámico; a partir de 1990 se equipó al descapotable por primera vez con una capota electrohidráulica. Diversos modelos especiales, como los codiciados “Etienne Aigner”, “Acapulco”, “Genesis” y el elegante “Classiline” actualizaron, asimismo, la gama. En 1992 se equipó el Golf Cabriolet con un airbag para el conductor completando así el sistema de seguridad. En 1985 se ofrecía el Golf Cabriolet con catalizador y, a partir de 1989, con un potente motor de 98 CV con catalizador de tres vías; el 1.8i fue el último motor diseñado para esta gama que se dejó de fabricar en abril de 1993.

Golf III Cabriolet – revolución en el ámbito de la seguridad

El debut del Golf III Cabriolet en 1993 supuso una transición en el ámbito de la seguridad. En primer lugar mejoraron significativamente las características anticolidión y, en segundo lugar, se equipó el modelo con numerosas novedades técnicas como airbags frontales, el sistema antibloqueo ‘ABS’ y barras de protección laterales. Como es natural, la nueva generación también disponía de una barra antivuelco maciza, ubicada entre las columnas B. Además de las prestaciones de seguridad, la barra antivuelco de último diseño ofrecía sólidas ventajas: el trazado de líneas más preciso de las ventanas laterales permitieron reducir los

ruidos en el interior, el techo cerrado disponía de un apoyo óptimo y el parabrisas en forma de persiana obtuvo un punto de fijación superior perfecto. Ahora, el techo podría ser abierto y cerrado electrohidráulicamente en menos de 20 segundos. De este modo, la fase en rojo de un semáforo sería más que suficiente para captar el sol. Al igual que el Golf I Cabriolet, su sucesor, basado en la tercera generación del Golf, también avanza imparable hasta convertirse en un Bestseller. Dos años después de haber comenzado la producción en serie se habían vendido más de 70.000 unidades.

Golf IV Cabriolet – continuación de un modelo de éxito mundial

Cuando, en 1997, debutó la cuarta generación del Golf, se adaptaron las tecnologías de propulsión y el diseño del frontal al Golf III Cabriolet, cuya versión más reciente se convirtió oficialmente en el Golf IV Cabriolet. Este descapotable estableció referentes en el segmento hasta el último día en una disciplina que, hasta ahora, parecía tratarse de un parámetro secundario para este tipo de automóviles: el consumo. El Golf TDI Cabriolet se convirtió en uno de los automóviles más ahorradores del mundo con un consumo de 5,2 l/100 km. En 2001 finaliza, por el momento, la historia del Golf Cabriolet iniciada en 1979. Durante este tiempo se fabricaron un total de 684.226 unidades. Entre 1996 y principios de 2002, el Golf Cabriolet se fabricaba también paralelamente en la planta mexicana de Volkswagen en Puebla para el mercado norteamericano. Allí se fabricaron 83.628 Golf descapotables de los cuales 765 modelos se exportaron a Alemania. La producción

total de los Golf Cabriolet, en prácticamente todos los continentes, es de 684.226 unidades. ¿Un récord para la eternidad? Ni mucho menos, ya que el nuevo Golf VI Cabriolet se está fabricando en la antigua planta de Karmann desde 2011. ¡Y ahora, por primera vez en la historia del Golf Cabriolet, como versión GTI!

Aspectos importantes en orden alfabético

- **Cambio automático:** cambio automático de doble embrague 'DSG' de 6 velocidades
- **Cambio de marchas de serie:** cambio manual de 6 velocidades
- **Carácter:** dinámico Cruiser con corazón de deportivo
- **Colores:** Dos pinturas uniformes: "Pure White" (blanco puro) y "Tornado Red" (rojo tornado); cinco pinturas metalizadas: "United Grey" (gris), "Reflex Silver" (plata reflex), "Nightblue" (azul noche), "Tungsten Silver" (plata tungsteno) y "Carbon Steel Grey" (gris metálico); dos pinturas con efecto perla: "Deep Black" (negro profundo) y "Oryx White" (blanco Oryx)
- **Comercialización en Europa:** a partir de mediados de junio de 2012
- **Consumo:** de 7,6 l/100 km a 7,7 l/100 km (súper sin plomo)
- **Chasis:** delante – tubos amortiguadores portarrueda y brazo oscilante triangular inferior (compensación del descentrado de las ruedas). Suspensión delantera por resortes helicoidales con amortiguadores telescópicos. Suspensión trasera por amortiguadores de gas y resortes individuales. Detrás – guía de rueda a través de eje trasero de brazos trapezoidales con suspensión individual. Estabilizadores delante y detrás, chasis deportivo rebajado (delante en 22 mm y detrás en 15 mm)
- **Depósito:** 55 litros de gasolina; autonomía teórica: 723 km con cambio manual de 6 velocidades y 714 km con cambio automático 'DSG' de 6 velocidades
- **Dimensiones:** longitud: 4.246 mm; ancho sin retrovisores

exteriores: 1.782 mm; altura: 1.423 mm; paso de rueda: 2.587 mm;
radio de giro: 10,9 m

- **Línea de equipamiento:** GTI
- **Llantas:** llantas de aleación ligera de 17 pulgadas del tipo “Denver” con neumáticos 225/45 (de serie) y llantas de aleación ligera de 18 pulgadas del tipo “Detroit” con neumáticos 225/40 (opcionales)
- **Lugar de producción:** planta de Osnabrück (Alemania)
- **Maletero:** 250 litros
- **Motor TSI:** cuatro válvulas y cuatro cilindros de 2,0 litros, sobrealimentación por turbo, inyección directa de gasolina, 155 kW / 210 CV, par de 280 Nm
- **Multimedia / Comunicación:** entrada multimedia MEDIA-IN con adaptador de cable USB o adaptador de cable para iPod/iPhone, diversas preinstalaciones para teléfonos móviles e integración fija con el teléfono móvil Nokia 6303i
- **Peso:** 1.533 kg (cambio manual de 6 velocidades); 1.555 kg (cambio automático ‘DSG’ de 6 velocidades)
- **Precio en Alemania:** a partir de 31.350 euros
- **Propulsión:** delantera
- **Rango de emisiones de CO₂:** de 177 g/km a 180 g/km
- **Resistencia a la torsión:** 13.500 Nm/°

- **Sistemas de asistencia y dinámica de conducción:** Sistema de Control de Estabilidad Electrónico 'ESP', sistema antibloqueo 'ABS', Diferencial Electrónico de Deslizamiento Limitado 'XDS', sistema de iluminación adaptativa avanzada "Light Assist", control automático de la velocidad, ParkPilot, cámara de visión trasera 'Rear Assist', asistente de estacionamiento 'Park Assist' incluido el ParkPilot
- **Sistemas de radio:** RCD 210, RCD 310, RCD 510
- **Sistemas de radio-navegación:** RNS 310, RNS 510

Datos técnicos

Golf GTI Cabriolet		155 kW (210 CV)
Motor, sistema eléctrico		
Tipo de motor		Motor de gasolina de 4 cil. TSI
Disposición		delante transversal
Cilindrada efectiva	cm ³	1.984
Compresión	:1	9,6
Preparación de la mezcla		Inyección directa de gasolina
Limpieza de los gases de escape		Catalizador de tres vías con sonda lambda
Potencia máx. (DIN)	kW (CV) a rpm	155 (210) 5.300 - 6.200
Par motor máximo	Nm a rpm	280/1.700 - 5.200
Prestaciones (con peso en vacío + 200 kg)		
0-80/100 km/h	s	5,2/7,3
Velocidad máxima	km/h	237
Consumo de combustible (99/100/CE)		
Tipo de combustible		Gasolina súper de 95 octanos
Mixto	l/100km	7,6
Emisiones (CO ₂)	g/km	177
Etiqueta de eficiencia		E
categoría de emisiones contaminantes		Euro 5
Transmisión		
Cambio de marchas		Cambio manual de 6 marchas
Llantas		7 J x 17
Neumáticos		225/45 R 17 W
Dimensiones externas		
Número el puerta		2
Longitud/anchura/altura	mm	4.246/1.782/1.423
Batalla	mm	2.578
Vía delantera/trasera	mm	1.535/1.508
Maletero		
Capacidad conforme a la medición VDA: techo abierto/cerrado	l	250/250
Pesos		
Peso en vacío	kg	1.533
Carga de remolque admisible hasta 12%, con freno	kg	1.400
Capacidades		
Depósito de combustible	l	55

Golf GTI Cabriolet		155 kW (210 CV)
Motor, sistema eléctrico		
Tipo de motor		Motor de gasolina de 4 cil. TSI
Disposición		delante transversal
Cilindrada efectiva	cm ³	1.984
Compresión	:1	9,6
Preparación de la mezcla		Inyección directa de gasolina
Limpieza de los gases de escape		Catalizador de tres vías con sonda lambda
Potencia máx. (DIN)	kW (CV) a rpm	155 (210) 5.300 - 6.200
Par motor máximo	Nm a rpm	280/1.700 - 5.200
Prestaciones (con peso en vacío + 200 kg)		
0-80/100 km/h	s	5,2/7,3
Velocidad máxima	km/h	235
Consumo de combustible (99/100/CE)		
Tipo de combustible		Gasolina súper de 95 octanos
Mixto	l/100km	7,7
Emisiones (CO ₂)	g/km	180
Etiqueta de eficiencia		E
categoría de emisiones contaminantes		Euro 5
Transmisión		
Cambio de marchas		Cambio DSG de 6 marchas
Llantas		7 J x 17
Neumáticos		225/45 R 17 W
Dimensiones externas		
Número el puerta		2
Longitud/anchura/altura	mm	4.246/1.782/1.423
Batalla	mm	2.578
Vía delantera/trasera	mm	1.535/1.508
Maletero		
Capacidad conforme a la medición VDA: techo abierto/cerrado	l	250/250
Pesos		
Peso en vacío	kg	1.555
Carga de remolque admisible hasta 12%, con freno	kg	1.400
Capacidades		
Depósito de combustible	l	55











IMAGE SOURCES

WWW.PHOTOCASE.DE:

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

WWW.VOLKSWAGEN-MEDIA-SERVICES.COM