

Volkswagen

Nuevo Golf Cabrio

Indicaciones:

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.

Contenido

En concreto

Nuevo Golf Cabrio – Resumen	Página 03
-----------------------------	-----------

Aspectos principales

El Golf descapotable	Página 07
Capota	Página 07
Seguridad	Página 09
Diseño	Página 11
Habitáculo	Página 12
Democratización del Cabrio	Página 13
Equipamiento de serie	Página 13
Equipamiento especial	Página 15
Colores y tapizados de asiento	Página 17
Dinámica sostenible al alcance	Página 19
Motores de gasolina	Página 19
Motores diésel	Página 21
BlueMotion Technologies	Página 22
DSG de 6 y 7 velocidades	Página 23
Particularidades: El descapotable que nunca se construyó	
Página 25	
Historia del primer Golf Cabrio	Página 25
Datos técnicos	Página 28

En concreto

¡Se abre el Golf y comienza el verano!

El nuevo Golf Cabrio debuta con una clásica capota de lona

La capota de lona electrohidráulica de serie se abre en tan sólo 9,5 segundos

El diseño del versátil Golf Cabrio se adapta a las cuatro estaciones del año

- Wolfsburg / St. Tropez, primavera de 2011. Dentro de poco podremos decir nuevamente: ¡Se abre el Golf y comienza el verano! ya que, en los próximos días, Volkswagen lanzará una nueva generación de su modelo estrella descapotable que recorrerá las ciudades, las calles y las playas del mundo ofreciendo todas las ventajas típicas del Golf, el automóvil de más éxito del mundo, y añadiendo una ventaja adicional: la capota de lona de apertura electrohidráulica en sólo 9,5 segundos, incluso a velocidades de 30 km/h. ¿Y qué pasa en otoño cuando se cierra el Golf y se acaba el verano? La respuesta es clara: gracias a sus prácticas ventajas y a su elaborada capota de lona, el Volkswagen de cuatro plazas se convierte en un cabrio para todas las estaciones del año. Siempre ha sido así.
- **El círculo se completa:** el Golf Cabrio es un modelo que viene a seguir una gran tradición de la marca Volkswagen que, entre 1979 y 2002, vendió más de 680.000 unidades de las tres versiones anteriores e incluso llegó a convertirse temporalmente en el descapotable de más éxito del mundo. El nuevo Golf Cabrio tiene un gran potencial para continuar esta historia de éxitos. El rasgo distintivo de la generación del 2011 es el sistema de protección antivuelco activo que emerge rápidamente en milésimas de segundo de forma automática sustituyendo a la barra antivuelco que ofrecían

los modelos anteriores. El nuevo descapotable equipa de serie airbags de cabeza/tórax frontales y laterales, un airbag de rodilla para el conductor y el sistema 'ESP'. ¡Golf precavido vale por dos!

- **Modelo polivalente en lugar de "diva":** el nuevo Golf Cabrio se convierte en uno de los descapotables más silenciosos del mundo con el techo cerrado, además de ofrecer el mayor espacio interior del segmento y, gracias a su techo blando, también un amplio maletero de 250 litros, que puede ser utilizado plenamente sin tener que prescindir por ello de "navegar" al aire libre al lugar de vacaciones.
- **Seguridad máxima:** la carrocería del Golf Cabrio ofrece seguridad máxima gracias a detalles como 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. Además, las numerosas medidas de refuerzo adoptadas convierten al Golf Cabrio de 4,25 metros de longitud, 1,78 metros de ancho y 1,42 metros de altura en un automóvil extremadamente rígido.
- **Exterior - sin lugar a dudas, el Golf entre los cabrios:** en líneas generales, el diseño del Golf Cabrio es similar al de su homólogo de tres puertas con techo cerrado, sin embargo, la zaga rediseñada, la línea del techo más plana y la mayor inclinación del marco del parabrisas le confieren el carácter individual del que ya disfrutaban las versiones anteriores del "Bestseller" "descapotable. La silueta del Golf Cabrio adquiere una elegante forma alargada con la capota abierta. Si, por el contrario, la capota está cerrada, el compacto y conciso trazado de líneas de las columnas C imaginarias y del maletero adopta nuevamente el carácter inconfundible

del modelo anterior y lo transporta a los tiempos modernos tendiendo un puente a través de toda una década.

- **Interior - máxima calidad con emoción cabrio:** el habitáculo del nuevo Golf Cabrio es sumamente exclusivo, ya que tanto la calidad del diseño como la de los materiales en nada se diferencia de la calidad interior ofrecida por el clásico modelo Golf de techo cerrado. El resultado es un alto nivel de calidad normalmente reservado para los descapotables de gamas superiores. El New Beetle, el Eos y, ahora también, el nuevo Golf Cabrio se distinguen de muchos otros descapotables del segmento de los compactos por un importante detalle: la corta longitud del marco del parabrisas que aumenta el placer de conducir a bordo del descapotable.
- **Un cabrio, un equipamiento:** al igual que los modelos Eos, Passat CC, Touareg y Phaeton, el nuevo Golf Cabrio también ofrece una sola línea de equipamiento que puede ser personalizada a través de diferentes paquetes (entre otros, “Design & Style”, “Sport & More”, y “Excellence”), 9 colores de carrocería diferentes, 7 tapicerías y colores para los asientos, así como 14 opciones individuales. El equipamiento de serie es muy amplio: en el exterior destacan detalles como faros traseros LED oscurecidos, llantas de 16 pulgadas con neumáticos de 205/55R16 y parrilla con perfiles cromados. Los detalles interiores y funcionales del Golf Cabrio, entre otros, accionamiento automático de la capota, climatizador, asientos confort ajustables en altura delante con función Easy-Entry, elevalunas eléctricos en todas las puertas y aplicaciones interiores en “Cromo Mate”, subrayan el alto nivel de equipamiento del nuevo modelo.
- **Navegación sostenible:** el Golf Cabrio equipa seis motores turbo de inyección directa con márgenes de potencia de 77 kW / 105 a 155 kW / 210 CV aptos para realizar viajes

cortos y largos durante las cuatro estaciones del año. Los rápidos y ahorradores cambios de doble embrague 'DSG', combinables con cuatro de los seis motores, proporcionan un placer de conducción aún mayor. Las ahorradoras BlueMotion Technologies (sistema Start/Stop y recuperación de la energía de frenado) se equiparán de serie en las dos versiones diésel (TDI). Uno de los ejemplos de eficiencia energética del nuevo Volkswagen es la versión Golf Cabrio 1.6 TDI de 105 CV con BlueMotion Technology que ofrece tasas de consumo y emisiones de CO₂ especialmente bajas de 4,4 l/100 km y 117 g/km respectivamente. Motores pendientes de estreno en 2011:

- 1.2 TSI – 77 kW / 105 CV (6 velocidades)
- 1.4 TSI – 90 kW / 122 CV (6 velocidades / 'DSG' de 7 velocidades)
- 1.4 TSI – 118 kW / 160 CV (6 velocidades / 'DSG' de 7 velocidades)
- 2.0 TSI – 155 kW / 210 CV (DSG de 6 velocidades)
- 1.6 TDI Bluemotion technologies – 77 kW / 105 CV (5 velocidades)
- 2.0 TSI Bluemotion technologies – 103 kW / 140 CV (6 velocidades / 'DSG' de 6 velocidades)
- **Técnica del Golf:** los motores del Golf Cabrio transmiten su potencia al eje delantero. En los ámbitos de propulsión y suspensión, el Golf descapotable adopta básicamente los excelentes sistemas del Golf de techo cerrado. La parte delantera del Golf Cabrio equipa suspensión McPherson con estabilizadores perfeccionados, mientras que la parte trasera dispone de un innovador eje de articulación múltiple gracias al cual el sistema 'ESP' sólo se activa en contadas ocasiones.

El Golf descapotable

Mucho más que un simple capricho de verano:
el Golf Cabrio es un versátil y seguro automóvil para los 365 días del año

Sistema de protección antivuelco automático y rígida carrocería

Capota de lona con prestaciones de máximo confort

Wolfsburg / St. Tropez, primavera de 2011. Al igual que las generaciones anteriores, con un volumen de ventas de más de 680.000 unidades, el nuevo Golf Cabrio equipa también un clásico techo blando, es decir, una capota de lona. ¿Por qué lona en vez de acero como en el Eos? Sólo es necesario observar detenidamente el nuevo modelo para adivinar la respuesta: el nuevo Golf Cabrio de 4.246 milímetros de longitud es mucho más compacto que el Eos de 4.423 milímetros. El resultado es un trazado de líneas, un posicionamiento y un diseño cabrio específico completamente individual para cada modelo.

Capota del Golf Cabrio

Gracias a la capota de lona perfeccionada y a los nuevos sellados de las puertas y ventanas, en el interior del Golf Cabrio, uno de los descapotables de cuatro plazas más silenciosos del mundo, se respira una agradable tranquilidad. Cuando los ruidos del viento alcanzan rangos de frecuencia superiores a 5.000 Hz se vuelven especialmente molestos, ya que impiden mantener conversaciones fluidas durante el viaje (índice de articulación). Tras haber investigado a fondo el índice de articulación (herramienta para medir la inteligibilidad), y evaluado experiencias adquiridas con otros automóviles, Volkswagen llega a la feliz conclusión de que el silencioso Golf Cabrio es, en este sentido, una referencia en el segmento de los descapotables.

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. Utilidad cotidiana perfeccionada: el equipo de desarrollo decidió ubicar las costuras longitudinales que unen el área central y las áreas laterales de tela de la capota de tal modo que sirvieran como bateaguas adicional. Aerodinámica perfeccionada: entre los marcos longitudinales del varillaje de la capota se sitúan 4 arcos de techo transversales y uno frontal (primer gran elemento transversal detrás del marco del parabrisas). El techo de lona, se fija a los arcos mediante listones de fijación de tela atornillados. Este sistema de sujeción evita que la capota de lona se hinche cuando el Golf circula a grandes velocidades ofreciendo también ventajas aerodinámicas.

El área superior del arco frontal recubre el compartimento de la capota ampliamente (cuando la capota está abierta) haciendo innecesaria la integración de un cubre-capotas adicional. Las ventajas de la capota electrohidráulica de serie son su rápida apertura (9,5 segundos) y su compacto tamaño en favor del maletero que aumenta su volumen de carga a 250 litros, disponibles tanto con la capota abierta como cerrada.

La capota del Golf Cabrio puede abrirse o cerrarse a velocidades de hasta 30 km/h accionando el interruptor situado en la consola central. La presión necesaria se genera a través de dos bombas hidráulicas activadas 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 Cabrio dispone de un sistema de cierre electromecánico automático que hace innecesario el bloqueo o desbloqueo manual adicional como era el caso del New Beetle Cabrio. El sistema registra la apertura o cierre completo del techo mediante dos microinterruptores confirmando seguidamente el estado "OK" mediante una señal acústica y una indicación visual representada en la pantalla multifunción.

La luneta trasera de cristal calefactable, integrada en la capota blanda mediante soldaduras de alta frecuencia, le ofrece al conductor una visión trasera óptima gracias a su gran tamaño, teniendo en cuenta que se trata de un descapotable.

Seguridad del Golf Cabrio

Sistema de protección antivuelco: desde que fuera estrenado el primer Golf Cabrio en 1979, las generaciones posteriores han venido equipándose con una barra de protección antivuelco, ya que, por aquellos años no se había inventado aún el sistema de protección antivuelco automático. Cuando, a finales de los 80, se desarrollan por fin los primeros sistemas de protección de este tipo, resultaban casi inasequibles para automóviles del segmento del Golf Cabrio. La cosa cambia en 2003 cuando Volkswagen presenta el New Beetle Cabrio con un sistema de protección antivuelco activo emergente detrás de la banqueta trasera. El sistema se adaptó al Eos posteriormente y ahora también protege – en su versión más avanzada – a los pasajeros del Golf Cabrio.

El sistema de protección antivuelco activo del Golf Cabrio 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 que libera el perfil interno. Mientras que el sistema de protección salta hacia arriba, un dispositivo dentado fija este perfil en la nueva posición para evitar que caiga.

La gran ventaja del nuevo sistema antivuelco del Golf Cabrio es el diseño compacto de ambos módulos extensibles, gracias al cual, por primera vez en un Volkswagen Cabrio el sistema de protección

antivuelco desplegable que permite ofrecer una escotilla del compartimento del equipaje con un ancho de 526 y una altura de 381 milímetros, incluyendo los respaldos abatibles traseros; hasta ahora sólo existía una escotilla para los esquís en el mejor de los casos.

Refuerzos de la carrocería: la carrocería del Golf Cabrio 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 Golf Cabrio de 4,25 metros de longitud, 1,78 metros de ancho y 1,42 metros de altura en un automóvil extremadamente rígido. Algunos de estos elementos de refuerzo se hacen patentes cuando el Golf Cabrio y el Golf Compacto 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 son excelentes resultados para un descapotable. El grado de rigidez, factor determinante de la estabilidad y del confort de conducción, es palpable en el Golf Cabrio. Además, la corrosión es irrelevante para el nuevo Golf Cabrio, ya que dispone de una carrocería completamente galvanizada.

Airbags específicos para cabrios: otros de los detalles de protección del Golf Cabrio son los refuerzos de las puertas y los airbags de cabeza/tórax frontales y laterales de serie diseñados especialmente para cabrios, 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 Cabrio. 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.

Diseño del Golf Cabrio

Frontal: el frontal del nuevo Golf Cabrio no se diferencia básicamente de los frontales típicos de la gama Golf, sin embargo, ofrece un aspecto más deportivo y dinámico, gracias al parabrisas de diseño plano y a los faros dobles Bi-Xenón opcionales que integran la luz diurna formada por 15 LED.

Parte trasera: los faros traseros LED oscurecidos del cabrio son una adaptación de los faros del Golf R. Como es natural, los diseñadores e ingenieros rediseñaron la zaga del descapotable completamente. El portón trasero del cabrio, que se prolonga hasta el parachoques, se abre completamente hacia arriba para facilitar la introducción de bolsas y maletas en el maletero. Entre el borde inferior de la capota y la puerta del maletero se ubica un elegante perfil cromado que

produce un interesante contraste visual extendiéndose hasta las columnas A.

Silueta: la silueta del cabrio se caracteriza por tres rasgos estilísticos: el parabrisas de inclinación pronunciada, la sensación visual que produce la puerta del maletero de ser extremadamente corta y la capota integrada en este trazado de líneas. La silueta del Golf Cabrio adquiere una elegante forma alargada con la capota abierta. Si, por el contrario, la capota está cerrada, el compacto y conciso trazado de líneas de las columnas C y del maletero adopta nuevamente el carácter inconfundible del modelo anterior y lo transporta a los tiempos modernos tendiendo un puente a través de toda una década.

El Golf Cabrio abandona la planta de Volkswagen en Osnabrück equipando de serie llantas de aleación "Atlanta" de 16 pulgadas con tornillos antirrobo y neumáticos de 205/5R16 . Opcionalmente se ofrecen también 3 llantas de aleación ligera diferentes de 3 x 17 y 1 x 18 pulgadas.

Interior del Golf Cabrio

El habitáculo del nuevo Golf Cabrio es sumamente exclusivo, ya que tanto la calidad del diseño como la de los materiales en nada se diferencia de la calidad interior ofrecida por el clásico modelo Golf de techo cerrado. El resultado es un alto nivel de calidad normalmente reservado para los descapotables de gamas superiores. El New Beetle, el Eos y, ahora también, el nuevo Golf Cabrio se distinguen de muchos otros descapotables del segmento de los compactos por un importante detalle: la corta longitud del marco del parabrisas que aumenta el placer de conducir a bordo del descapotable. El Golf Cabrio ofrece la mayor longitud interior del segmento, perceptible especialmente en la banqueta trasera que ahora ofrece a los pasajeros un espacio libre para las piernas de 833 milímetros.

El diseño del accionamiento de la capota del nuevo modelo, integrado en la consola central entre el asiento del conductor y el del acompañante, es similar al del Eos. Algunos de los detalles rediseñados son la banqueta trasera y la tapicería de los asientos. El Golf Cabrio equipa de serie asientos delanteros con función “Easy-Entry” que facilita el acceso a los ocupantes de las plazas traseras.

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.

Democratización del cabrio

Amplio equipamiento de serie:

ESP, sistema de protección antivuelco y climatizador

Una sola línea de equipamiento como el Eos, Passat CC, Touareg & Phaeton

La capota de lona del Golf Cabrio se abre y se cierra automáticamente

El “Escarabajo Cabrio” sentó las bases de la democratización de los descapotables que alcanza su auge 30 años después con el lanzamiento del primer Golf Cabrio al mercado en 1979. La nueva generación del Golf Cabrio no sólo comparte el concepto de diseño de sus legendarios antecesores, sino también la existencia de una sola línea de equipamiento.

Equipamiento de serie del Golf Cabrio

Volkswagen ofrece el nuevo Golf Cabrio a precios muy asequibles; en España, por ejemplo, se comercializará a partir de 24.840 euros (Golf Cabrio 1.2 TSI de 77 kW / 105 CV) siendo mucho más asequible que la mayoría de los descapotables de cuatro plazas de este segmento. El aumento de precio en comparación con el Golf compacto se debe a los refuerzos de la carrocería y al sistema de la capota que incluye el elaborado motor electrohidráulico y el sistema de protección antivuelco activo. Teniendo en cuenta todos estos datos y el amplio equipamiento de serie que ofrece el Golf Cabrio, la compra del descapotable para todas las estaciones del año será una decisión muy fácil.

El nuevo Golf Cabrio es un descapotable de cuatro plazas con detalles como capota electrohidráulica, sistema de protección antivuelco activo automático, marco del parabrisas extremadamente rígido, efectivo sistema de airbags, 'ESP' con asistente de arranque

en pendientes, asistente de contraviraje y estabilizador del conjunto de remolque y luz diurna. Este es sólo un resumen de los sistemas de seguridad, pero el Golf Cabrio 1.2 TSI ofrece aún mucho más...

El Golf Cabrio ofrece, como los modelos Eos, Passat CC, Touareg y Phaeton, una sola línea de equipamiento. En este sentido, quizás no sea del todo acertado comparar el descapotable con el Golf Advance de techo cerrado, ya que el cabrio ofrece detalles interiores y exteriores completamente rediseñados o adoptados de las líneas de equipamiento superiores de su homólogo de techo cerrado.

Equipamiento exterior de serie: el diseño frontal del Golf Cabrio se caracteriza por los perfiles cromados de la parrilla y de los faros antiniebla delanteros, mientras que la zaga llama la atención por sus faros traseros oscurecidos y un parachoques muy deportivo. Entre las columnas A se extiende una banda cromada ubicada debajo de las ventanas laterales y de la capota. Los parachoques, los elementos superiores de los revestimientos de los retrovisores y los tiradores de las puertas son del color de la carrocería. También se ofrecen de serie otros detalles como la luneta termorretractaria verde, las llantas de aleación de 16 pulgadas con neumáticos 205/55 R16 y tornillos antirrobo y el motor electrohidráulico de la capota de lona.

Equipamiento interior y funcional de serie: los equipamientos interior y funcional de serie ofrecen múltiples detalles que contribuyen a aumentar el confort de los pasajeros; algunos de ellos son el climatizador bi-zona Climatronic, el apoyabrazos central delantero, dos lámparas de lectura delante, el asistente de arranque en pendientes, el ajuste axial y vertical de la columna de dirección, los sistemas "Start/Stop" y de recuperación de la energía de frenado (para los modelos equipados con motores TDI BlueMotion Technology), los retrovisores exteriores ajustables eléctricamente y calefactables, los limpiaparabrisas automáticos con sensor de lluvia, el espejo interior fotosensible, la servodirección electromecánica, el cierre centralizado con mando a distancia y un filtro de polvo y polen con carbón activo. Otros de los detalles incluidos en el

equipamiento básico son asientos “confort” ajustables en altura (delante) de diseño “Scout”, aplicaciones de cromo en los botones de los elevalunas, instrumentos y salidas de aire con biseles cromados, múltiples compartimentos portaobjetos, el asistente de entrada a las plazas traseras “Easy Entry”, el volante multifunción de tres radios en cuero (con levas para cambio DSG), la guantera refrigerada y los respaldos de los asientos traseros partidos y abatibles en 50:50.

Además, equipa el sistema de radio/CD 'RCD 310" con 6 altavoces, (4 x 20 vatios de potencia), reproductor de MP3, entrada multimedia AUX-IN y Entrada Multimedia Media-In con conexión USB. Pero esto no es todo ya que el Golf Cabrio también incluye como equipamiento de serie el display multifunción PLUS y el sistema manos libres de telefonía “VW Universal bluetooth” con perfil HFP compatible con la mayoría de teléfonos, así si, tendrá todo lo que necesita para disfrutar la vida a bordo del cabrio.

Equipamiento especial del Golf Cabrio

El margen de individualización que ofrece un automóvil es un importante detalle que aumenta notablemente la sensación de “libertad”. Adicionalmente a los clásicos extras individuales, el nuevo Golf Cabrio ofrece 3 paquetes preconfigurados con grandes ventajas de precio: el "Sport & More", el el “Paquete Design & Style” y el “Paquete Excellence”". Además del programa de llantas opcionales.

Llantas de aleación ligera de 17 y 18 pulgadas: Volkswagen ofrece para el Golf Cabrio tres llantas de aleación opcionales, “Porto” (10 radios) de 17”, “Salamanca” (10 radios) de 17”. La variante de 18 pulgadas “Charleston” (5 radios dobles) con una base de llanta de color negro. Todas las llantas opcionales equipan neumáticos 225.

Paquete “Sport & More”: Incluye espejos retrovisores plegables eléctricamente con luces ambiente, park pilot delantero y trasero, control automático de velocidad “Tempomat” y RCD 510 táctil. Por un precio de 420€. También se ofrece la posibilidad de montarlo en combinación con los sistemas de navegación RNS 315 o RNS 510 con un sobreprecio de 980€ y 1.865€ respectivamente. (sin impuesto de matriculación)

Paquete “Design & Style”: el paquete “Design & Style” (precio: 680 euros) incluye los asientos “Sport” con diseños “Alcantara” (banda central del asiento) y “Catch Up” (bandas laterales de los asientos), cubrepedales de aluminio, interruptor giratorio de la luz con bisel cromado, interruptor de ajuste del retrovisor exterior con aplicaciones de cuero, salpicadero y revestimientos de las puertas con elementos decorativos de diseño “Black Stripe”, bolsillos portaobjetos en los respaldos de los asientos delanteros y apoyos lumbares delante.

Paquete “Excellence”: el paquete “Excellence” (precio: 2610 euros) incluye asientos de cuero “Vienna” (“Cool Leather”) con asientos calefactables y apoyos lumbares delante, faros Bi-Xenón con luz diurna LED, iluminación dinámica en curva y luz de giro estática, iluminación de la matrícula con técnica LED.

Detalles individuales: Si desea aumentar el grado de individualización de su Golf Cabrio puede seleccionar casi todos los extras que se ofrecen para el Golf de techo cerrado. Algunas de las opciones relevantes son tecnologías y sistemas como el chasis deportivo rebajado en 15 milímetros, ‘RNS 315’ (función de navegación para ‘RCD 310’) y ‘RNS 510’ (con detalles como unidad de DVD y un disco duro de 30 gigas, pantalla táctil, indicador de las señales de tráfico y ranura para tarjetas SD) y Alarma antirrobo volumétrica o el asistente para luz de carretera “light assist” que cambia automáticamente de luces de largo alcance a luces de cruce en función del tráfico.

Colores y diferentes tapizados de asiento

Pinturas: el Golf Cabrio será lanzado al mercado con una paleta de 9 colores diferentes de pintura para la carrocería. La gama cromática comienza con el color “Blanco Puro” de serie. Seguidamente se ofrecen 7 tonos metalizados opcionales: “Deep Purple”, “Azul Rekin”, “Rojo atardecer”, “Plata Réflex”, “Plata Tungsteno”, “Gris Shark” y “Azul Noche”. Naturalmente también esta disponible “Negro Profundo” efecto perla.

Tapicerías: los asientos ofrecen 7 tapicerías diferentes que hacen juego con el color de la carrocería. El Golf Cabrio equipa de serie la tapicería “Scout” en “Negro Titanio”. En combinación con el paquete “Design & Style” se incluyen asientos deportivos especialmente ergonómicos tapizados con cuero Alcantara de diseño “Catch Up” en los tonos “Negro Titanio” y “Negro Titanio / Rojo atardecer”. En este caso el área interna de los laterales de los asientos ha sido tapizada con el tejido “Catch Up” (las costuras decorativas de los asientos del diseño “Sunset Red” son de color rojo).

El Golf Cabrio puede ser equipado con cuero “Vienna” y asientos deportivos delante como con el paquete “Excellence”. El equipamiento de cuero puede ser seleccionado en 4 tonos: “Trufa”, “Negro”, “Blanco Vintage” y “Rojoprofundo”.

Dinámica sostenible al alcance

4 motores de gasolina (TSI) y 2 diésel (TDI):

el Golf Cabrio más ahorrador sólo consume 4,4 litros de diésel cada 100 km

Motores del Golf Cabrio: margen de potencias de 105 a 210 CV

Cajas de cambios del Golf Cabrio: 4 de 6 motores con cambio 'DSG' opcional

El Golf Cabrio equipa seis turbomotores de inyección directa con márgenes de potencia de 77 kW / 105 CV a 155 kW / 210 CV ideales para la “navegación” con descapotables. Los rápidos y ahorradores cambios automáticos de doble embrague 'DSG', combinables con cuatro de los seis motores, proporcionan un placer de conducción aún mayor. Las dos versiones diésel (TDI) se combinarán con las ahorradoras BlueMotion Technologies (sistema “Start/Stop” y recuperación de la energía de frenado). Un ejemplo de la eficiencia energética del nuevo Volkswagen es el Golf Cabrio 1.6 TDI de 105 CV con BlueMotion Technologies que ofrece tasas de consumo y emisiones de CO₂ especialmente bajas de 4,4 l/100 km y 117 g/km respectivamente.

Motores del Golf Cabrio:

- 1.2 TSI – 77 kW / 105 CV (6 velocidades)
- 1.4 TSI – 90 kW / 122 CV (6 velocidades, opcionalmente cambio 'DSG' de 7 velocidades) (Lanzamiento último trimestre 2011)
- 1.4 TSI – 118 kW / 160 CV (6 velocidades, opcionalmente cambio 'DSG' de 7 velocidades)

- 2.0 TSI – 155 kW / 210 CV (DSG de 6 velocidades) (Lanzamiento último trimestre 2011)
- 1.6 TDI – 77 kW / 105 CV (5 velocidades) Bluemotion technology
- 2.0 TDI – 103 kW / 140 CV (6 velocidades, opcionalmente cambio ‘DSG’ de 6 velocidades) Bluemotion technology (Lanzamiento último trimestre 2011)

Los cuatro motores de gasolina en detalle

1.2 TSI de 77 kW / 105 CV: el motor sobrealimentado por turbo de 1,2 litros y 4 cilindros sigue la filosofía de “Downsizing” TSI con una cilindrada de sólo 1.197 cm³, lo que se traduce en máxima potencia y mínimo consumo. El versátil cambio de 77 kW / 105 CV acelera de 0 a 100 km/h en 11,7 segundos alcanzando una velocidad máxima de 188 km/h. Las tasas de consumo y emisiones de los motores de gasolina establecen referentes en el segmento de los descapotables: 5,7 l/100 km y 139 g/km CO₂ respectivamente y. El 1.2 TSI, equipado de serie un cambio manual de 6 velocidades, entrega un par máximo de 175 newtonmetros de 1.500 a 4.100 r.p.m. alcanzando su rendimiento máximo a 5.000 r.p.m.

1.4 TSI de 90 kW / 122 CV: la gama de potencia media del nuevo Golf Cabrio es un eficiente TSI de 1,4 litros y 90 kW / 122 CV potencia (a 5.000 r.p.m.) que puede ser combinado opcionalmente con un cambio automático de doble embrague de 7 velocidades. Ambas versiones saldrán al mercado en otoño. El motor de 4 cilindros a bordo del Golf Cabrio entrega un par máximo de 200 newtonmetros entre 1.500 y 4.000 r.p.m. *(Todas las prestaciones y los datos indicados en esta carpeta de prensa para el Golf Cabrio 1.4 TSI de 122 CV son valores de pronóstico).*

Este motor turbo, combinado con cambio manual, ofrece un consumo medio de 6,4 l/100 km y una tasa de emisiones de CO₂ de 149 g/km

convirtiendo el Golf Cabrio en uno de los automóviles más ahorradores del segmento. El TSI de 122 CV acelera la berlina de 0 a 100 km/h en sólo 10,5 segundos alcanzando una velocidad máxima de 197 km/h.. Las prestaciones de la versión equipada con cambio 'DSG' son idénticas, mientras que las tasas de consumo y de emisiones de CO₂ de 6,3 l/100 km y 147 g/km respectivamente son incluso más bajas.

1.4 TSI de 118 kW / 160 CV: el Twincharger de 118 kW / 160 CV (a 5.800 r.p.m.) sobrealimentado por turbo y compresor puede combinarse también con el cambio automático 'DSG' de 7 velocidades ofreciendo tasas de consumo y emisiones tan bajas como el 1.4 TSI de menor potencia. El consumo medio con cambio manual es de 6,4 l/100 km (emisiones de CO₂: 150 g/km, mientras que el consumo con cambio automático 'DSG' de 6,3 l/100 km (emisiones de CO₂:148 g/km) es menor. El TSI entrega un par máximo de 240 newtonmetros entre 1.500 y 4.500 r.p.m. Independientemente del tipo de cambio que equipe, manual o automático, el Golf Cabrio acelera de 0 a 100 km en sólo 8,4 segundos alcanzando una velocidad máxima de 216 km/h.

2.0 TSI de 147 kW / 200 CV: el motor más potente del Golf Cabrio es un TSI de 147 kW / 200 CV a 6.000 r.p.m. equipado con un cambio automático 'DSG' de 6 velocidades de serie que transmite la potencia del motor a las ruedas delanteras. El Golf Cabrio 2.0 TSI de 4 válvulas e inyección directa consume tan sólo 7,5 l/100 km (175 g/km CO₂), entrega un par máximo de 280 newtonmetros a partir de 1.800 r.p.m., acelera de 0 a 100 km/h en tan sólo 7,3 segundos y alcanza una velocidad máxima de 235 km/h. (todas las prestaciones y datos indicados en esta carpeta de prensa para el Golf Cabrio 2.0 TSI son valores de pronóstico de la variante que llegará al mercado a finales del otoño).

Los dos motores diésel en detalle

1.6 TDI de 77 kW / 105 CV: la versión de acceso a la gama TDI es un motor de 4 cilindros y 1,6 litros con una potencia de 77 kW / 105 CV (a 4.400 r.p.m.) y un par máximo de 250 newtonmetros (de 1.500 a 2.500 r.p.m.). Esta versión TDI viene equipada de serie con BlueMotion Technology (BTM) que incluye, entre otros, el sistema "Start/Stop" y el sistema de recuperación de la energía de frenado. La tasa de consumo del Golf Cabrio 1.6 TDI con BlueMotion Technology es de sólo 4,4 l/100 km (emisiones de CO₂: 117 g/km). El Golf Cabrio 1.6 TDI es el Volkswagen cabrio más ahorrador de todos los tiempos y acelera de 0 a 100 km/h en tan solo 12,1 segundos alcanzando una velocidad máxima de 188 km/h.

2.0 TDI de 103 kW / 140 CV: la versión TDI Common-Rail más potente del Golf Cabrio es un gran motor de 4 cilindros y 4 válvulas con una potencia de 103 kW / 140 CV a 4.200 r.p.m.) que se combina de serie con el paquete BlueMotion Technology. Este motor, que saldrá al mercado en otoño, puede ser combinado opcionalmente con el cambio automático 'DSG' de 6 velocidades.

El TDI de 4 cilindros del Golf Cabrio entrega un par máximo de 320 newtonmetros de 1.750 r.p.m. a 2.500 r.p.m., acelera de 0 a 100 km/h en sólo 9,9 segundos y alcanza una velocidad máxima de 207 km/h (velocidad máxima con 'DSG': 205 km/h). Como era de esperar, las tasas de consumo y de emisiones de CO₂ del Golf Cabrio 2.0 TDI de 4,5 l/100 km con cambio manual ('DSG': 5,1l/100km) y 119 g/km ('DSG': 134 g/km) son muy bajas. (todas las prestaciones y datos indicados en esta carpeta de prensa para el Golf Cabrio 2.0 TDI son valores de pronóstico de la variante que llegará al mercado a finales del otoño).

BlueMotion Technologies en detalle

Sistema Start/Stop: el conductor frena el Golf Cabrio en un semáforo en rojo, levanta el pie del embrague (con 'DSG' basta con

pisar freno) e introduce el punto muerto. El motor se para Automáticamente. En la pantalla multifunción aparece el mensaje “Start (A) Stop”. El semáforo se pone en verde, el conductor pisa a fondo el embrague (con ‘DSG’ basta con levantar el pie del freno), el motor vuelve a arrancar, el mensaje “Start (A) Stop” desaparece de la pantalla, se engrana la primera velocidad y continúa el viaje. En realidad, no es necesario que el conductor realice ningún tipo de maniobra adicional frente a un vehículo estándar, sin embargo, gracias al sistema 'Start/Stop' se ahorran hasta 0,2 l/100km en ciudad.

En comparación con los modelos convencionales sin sistema “Start/Stop”, las versiones BlueMotion Technology ofrecen detalles como un módulo de datos adicional para la batería (para registrar el estado de la carga actual), un arrancador más potente, un convertidor CC/CC, que abastece el sistema eléctrico del automóvil.

Recuperación: el sistema de recuperación tiene como finalidad la recuperación de la energía de frenado. Durante las fases de retención y frenado, es decir, cuando el conductor levanta el pie del acelerador o frena, aumenta la tensión del generador. Este aumento de tensión se utiliza para recargar intensamente la batería del automóvil. Gracias a este control del generador, dependiente del rendimiento del motor, y al proceso de carga de la batería, es posible reducir la tensión del generador durante los procesos de aceleración o mantenimiento constante de la velocidad deseada. Incluso es posible desconectar completamente el generador. Este proceso descarga al motor y reduce el consumo. Además, la batería dispone de un nivel de carga óptimo constante que le permite abastecer el sistema eléctrico del vehículo con energía incluso durante las fases de detención del motor (por ejemplo en el semáforo). Para poder utilizar el principio de ‘Recuperación’ es necesario disponer de un Software especial para la gestión de la energía y de un Software modificado para el mecanismo de mando del motor.

‘DSG’ de 6 y 7 velocidades

Exceptuando las versiones TDI y TSI de 77 kW / 105 CV, todos los motores del nuevo Golf Cabrio pueden ser equipados con el cambio automático de doble embrague ‘DSG’. Los cambios ‘DSG’ ofrecen 6 ó 7 velocidades dependiendo del par del motor. Ambas versiones ‘DSG’ se caracterizan por un ahorro y dinamismo máximos no alcanzados hasta ahora. Los cambios 'DSG' se diferencian de las cajas habituales, entre otros detalles, en el número de velocidades hacia adelante y en el tipo de embrague. Mientras que el cambio ‘DSG’ de 7 velocidades dispone de dos embragues secos, el doble embrague del cambio automático ‘DSG’ de 6 velocidades funciona en un baño de aceite. Ni siquiera los conductores más experimentados logran acercarse a la velocidad de cambio que ofrecen estas dos versiones ‘DSG’. El cambio automático ‘DSG’ es increíblemente eficiente, ya que no existe otro cambio en el mercado que disponga de este gran potencial de reducción de las tasas de consumo y emisiones. En comparación con un cambio automático con embrague de transición y dependiendo del tipo de motor puede alcanzarse un ahorro de hasta el 20 %.

El Cabrio que nunca se construyó

Historia del primer Golf Cabrio:

el prototipo pionero no disponía de barra antivuelco

El Golf Cabrio fue diseñado conjuntamente por Karman y Volkswagen

El museo de la planta VW en Osnabrück aún exhibe el primer prototipo

Uno de los detalles que pocos conocen es que, al igual que el nuevo Golf Cabrio, el Golf Cabrio de la primera generación tampoco disponía de barra antivuelco. Esta es una buena razón para retroceder en el tiempo y observar de cerca el primer prototipo de los años 70 producido por el fabricante Karmann de Osnabrück que actualmente ha pasado a formar parte del Grupo Volkswagen. Al igual que las demás generaciones, el nuevo Golf Cabrio se fabricará de nuevo en la planta de Osnabrück.

Retrospectiva: el Golf arranca con gran éxito en 1974 ampliando su oferta de modelos en 1976 con el legendario GTI y un motor diésel revolucionario. En el mismo año se vislumbra claramente que el Golf también lograría conquistar el último bastión del “Escarabajo” como versión cabrio. Anton Konrad, Jefe de Prensa de Volkswagen por aquel entonces recuerda: “De acuerdo con Volkswagen, Karman comienza a desarrollar el prototipo del cabrio al mismo tiempo que se estrena el Golf. Simultáneamente Volkswagen inicia los trabajos de ensayo”. ¿Un cabrio sobre la base de un compacto? ¿A pesar de que el segmento de los descapotables de cuatro plazas en Europa estaba estancado desde finales de los años 60? “No se trata de una aventura, sino de una consecuencia lógica” explica Klaus Bischoff, actual Jefe de Diseño de la marca Volkswagen: “Para poder construir un descapotable sobre la base de un compacto es necesario disponer de un modelo realmente excepcional. Por aquellos tiempos, el modelo revelador de Volkswagen era el Golf de la primera

generación y por esta razón fue el modelo seleccionado para revivir el segmento de los cabrios”.

El primer prototipo del modelo encargado de resolver esta gran tarea fue fabricado por Karmann en diciembre de 1976. El descapotable de color blanco “Atlas White” dispone del anguloso portón trasero típico de las berlinas que forma el vértice del famoso acodamiento de las columnas C de Giorgio Giugiaro, el diseñador del primer Golf. Rüdiger Folten, miembro del equipo de diseño de Volkswagen desde 1973 comenta: “A diferencia del ‘Escarabajo Cabrio’, tanto el parabrisas como la ventana triangular del nuevo modelo son detalles adoptados del modelo básico. Al fin y al cabo, el Golf Cabrio debía ser comercializado a un precio atractivo. A pesar de no disponer de techo fijo, el prototipo A1C (denominación interna) presenta todos los rasgos distintivos principales característicos del Golf”.

La estructura de techo se apoya sobre la zaga de forma sorprendentemente plana, pero a un precio que sólo es justificable tratándose de un prototipo. La gran ventana trasera, fijada al marco inferior mediante pernos, se abate fácilmente hacia adentro cuando se abre el techo. Las ventanas traseras, completamente descendientes, ofrecen montantes cromados que resultan muy atractivos cuando están completamente subidas. Todos estos detalles son verdaderamente interesantes, sin embargo, comparados con el “asa de la cestita de fresas”, apodo que se le dió al modelo de serie en Alemania haciendo alusión a su barra antivuelco, pasan definitivamente a un segundo plano.

¿Cómo se introdujo la barra antivuelco en el modelo de serie posterior? Anton Konrad resuelve esta cuestión: “Por aquel entonces, la seguridad automovilística era uno de los grandes temas de Volkswagen. Nuestro antiguo Jefe de Desarrollo, Professor Ernst Fiala, apodado posteriormente como el “padre de la seguridad”, insistió en integrar una barra antivuelco, también con miras a la próxima legislación en los EE.UU.”.

A propósito, el prototipo sin barra antivuelco encierra un interesante secreto: debajo de los revestimientos laterales traseros se esconden grandes roscas para atornillar una barra antivuelco, lo que significa que desde el principio se habían considerado ambas posibilidades. Finalmente, prevaleció una variante modificada con barra antivuelco. Cuando, en junio de 1979, los primeros modelos de serie abandonaron la planta de Osnabrück, el cabrio parecía haber sido fabricado de una sola pieza: disponía de una elaborada y al mismo tiempo simple estructura de techo, una capota forrada con 5 capas de tela, una atractiva zaga de superficie lisa y cuatro plazas plenamente utilizables. De este modo, el placer de conducir al aire libre quedaba garantizado a precios muy asequibles. La demanda del “Escarabajo Cabrio” aumentó notablemente cuando saltó la noticia de que Volkswagen detendría su producción a corto plazo, por esta razón Karman siguió fabricando el modelo durante 6 meses más. “La comunidad del ‘Escarabajo’ se dio cita en Wolfsburg para despedirse de este querido icono automovilístico” recuerda Anton Konrad que, al contrario de lo que se esperaba, recibió a los ‘manifestantes’ con algunos puestos de salchichas en lugar de tomar medidas de protección para la planta. El portavoz de los fans del “Escarabajo” tuvo la posibilidad de realizar un recorrido de prueba a bordo del Golf Cabrio quedando profundamente impresionado al comprobar las ventajas técnicas que ofrecía el Golf descapotable en comparación con el querido “Escarabajo”.

El resto es historia: el Golf I Cabrio vendió 388.522 unidades convirtiéndose en un éxito mundial. Cuando, en 1993, toma el relevo el Golf III Cabrio se abre nuevamente la discusión sobre la barra antivuelco. De hecho, el “asa” había pasado de ser un factor irritante para convertirse en un elemento estilístico. El prototipo sin barra antivuelco nunca llegó a construirse quedando en un simple juego de ideas hasta que el 1 de marzo de 2011 y con motivo de la celebración del Salón Internacional del Automóvil de Ginebra, Volkswagen presenta una nueva generación del Golf Cabrio con un sistema de protección antivuelco automático que prescinde de la famosa barra

antivuelco. De algún modo, este vanguardista sistema de protección antivuelco rinde homenaje al primer prototipo blanco “Atlas White” 35 años después.

www.micoche.com