

Golf GTI

www.micoche.com

GTI

Contenido

Icono de deportividad

Página 3 a 12

El motor del GTI
Las prestaciones
La acústica
El chasis
Más seguro y deportivo con el XDS
Confortable y dinámico gracias al DCC
Conducción segura con el ACC
Park Assist – II Generación
Faros Bi-Xenón
Habitáculo del GTI

Homenaje al diseño del GTI I

Página 13 a 15

Ancho y vigoroso frontal GTI
Elegante silueta GTI
Parte trasera del GTI

El fenómeno GTI

Página 16

El origen del GTI

Página 17 a 21

Todo comenzó, como siempre, con el Beetle
Los fundadores
El primer prototipo resulta exagerado
El Golf se convierte en GTI
Presentación mundial en el Salón del Automóvil de 1975
Empieza la GTI-manía

La historia del Golf GTI

Página 22 a 24

Cronología del GTI de 1976 a 2009
Comparativa de los datos técnicos del Golf GTI

Icono de deportividad

Golf GTI – Nueva generación de un “Bestseller” de 1,7 millones

Hans-Joachim Stuck le da el toque final al nuevo GTI

Wolfsburgo / St. Tropez, marzo de 2009. “¿Qué otra cosa teníamos en 1976?”, exclama Hans-Joachim Stuck, por la ventanilla lateral mientras arranca un Golf GTI de primera generación con más de 30 años. “En aquellos tiempos, conducir un 911 era un sueño inalcanzable que, con el GTI, se hizo realidad. Naturalmente a otro nivel, pero accesible para todo el mundo. El lanzamiento de este nuevo modelo resultó ser un gran éxito que aún se extiende hasta nuestros días, y la mejor prueba de ello es el nuevo GTI”. Hans-Joachim Stuck, uno de los ‘grandes’ del deporte internacional del motor, colabora con Volkswagen AG tanto en el ámbito de la competición, como representante y piloto, como en el ámbito del desarrollo de automóviles, como experto en adaptaciones de chasis y de motores. Basándose en su amplia experiencia, ha colaborado también intensamente con el equipo de expertos del Dr. Hackenberg para aportar al nuevo Golf GTI el toque final. El Dr. Ulrich Hackenberg, Responsable del área de I+D, y Hans-Joachim Stuck, participaron en las 24 horas de Nürburgring con el Scirocco el pasado año, evento que les aportó una valiosa experiencia.

Tanto Volkswagen como el GTI, se encuentran desde siempre muy a gusto en Nürburgring, casi como en casa. El GTI ya recorría el “infierno verde” en 1975 ante miles de espectadores antes de ser comercializado, y lo hacía como prototipo, equipado con carburador doble en lugar de inyección electrónica. El resto ya es historia, historia automovilística. “El motor de 110 cv del GTI con su gran respuesta”, recuerda Stuck, “sigue produciéndome el mismo placer de conducir que el primer día. Hasta entonces no existía un motor igual, por eso, el primer GTI llegó a ser, simplemente, un icono”.

El mito regresó en 2004 más fuerte que nunca con la quinta generación GTI. Desde el estreno de la primera generación hasta la

quinta versión, el Golf GTI se ha convertido en un 'Bestseller' mundial con más de 1,7 millones de unidades vendidas. Ahora arranca una nueva generación GTI, más deportiva e impactante que nunca. Este GTI de sexta generación, equipa el nuevo bloqueo de diferencial electrónico (XDS), que permite trazar las curvas de una forma mucho más controlada y eficaz, proporcionando presión a la rueda interior de la curva durante el trazado rápido de la misma, y evitando de esta manera que ésta patine. Con un potente motor turbo de 155 kW / 210 cv, alcanza una velocidad máxima de 240 km/h y consume tan sólo 7,3 litros de gasolina (0,7 l/100 km menos que su anterior generación). El nuevo GTI viene equipado con un nuevo sistema de escape (dos tubos, uno a la derecha y otro a la izquierda), que ofrece una acústica muy acorde con la personalidad de este modelo. Además, se combinan en perfecto equilibrio elementos futuristas con otros elementos tradicionales que se estrenaban en el primer GTI.

La sexta generación del Golf GTI iniciará su comercialización en Alemania en los próximos días. Su lanzamiento al mercado europeo tendrá lugar después de Semana Santa y, a final del verano, se lanzará a Norteamérica y Asia – el GTI goza históricamente de un gran éxito en todo el mundo.

Hans-Joachim Stuck, de 58 años, es mucho más que la figura representativa de la división de competición de Volkswagen y mucho más que el experto en descubrir los puntos débiles que puede tener un automóvil. Strietzel, como le bautizó su madrina cuando era un bebé, y como siguen llamándole sus amigos, es un fan del GTI: "Siempre hemos tenido un GTI en casa, desde la primera hasta la sexta generación. También las ediciones especiales "Pirelli", sin excepciones. Incluso durante mi contrato con BMW, el GTI era el automóvil con el que más me gustaba conducir en Nürburgring. El GTI es el automóvil con el que conseguí desesperar a conductores del 911 en el Nordschleife (Nürburgring). Mi esposa conducía un GTI cuando me robó el corazón".

El motor del GTI

En el caso del nuevo Golf GTI, la fascinación de Stuck comienza, como no, en el motor: "Es de vital importancia que, al igual que en la última generación del modelo, el nuevo GTI disponga también de un motor turbo. Este motor sobrealimentado de alta tecnología, se adapta a la perfección a los tiempos modernos. Es más ahorrador que un motor de gran cilindrada, pero igual de deportivo, gracias al turbo". Esto ya es tradición en el Golf GTI: la segunda generación GTI convenció como modelo G60 con un motor de cuatro cilindros sobrealimentado (118 kW / 160 cv). En realidad, fue el Golf GTI de la cuarta generación el que inició la nueva era de los motores GTI. El momento era el adecuado, el estado de la técnica perfecto. Esta versión de 180 cv fue presentada en 2001 como edición limitada (3.000 ejemplares) para celebrar el 25 aniversario del GTI. A decir verdad, ya existía un turbo de 150 cv, pero no tenía la capacidad de imponerse al motor que incorporaba esta edición especial. Con el lanzamiento al mercado de la quinta generación del Golf GTI, entró en escena por primera vez un motor turbo de cuatro cilindros, completamente nuevo y con una potencia de 147 kW / 200 cv. Con motivo del 30 aniversario del GTI, se lanzó al mercado la edición "Golf GTI Edition 30", equipada con un potente motor turbo de 169 kW / 230 cv. Al poco tiempo, este nuevo motor impulsó la segunda edición especial "Pirelli GTI".

El margen de rendimiento del nuevo TSI de 155 kW / 210 cv se encuentra entre la última serie GTI y la edición del 30 aniversario. Aunque los valores de rendimiento y la cilindrada denotan un perfeccionamiento del motor de 200 cv, se trata de un nuevo propulsor de la generación de motores "EA888", cuya base técnica es similar a la de la versión de 230 cv.

El motor TSI, que equipa la sexta generación del GTI, deriva de la segunda fase de desarrollo de estos ágiles motores. El nuevo motor del GTI, montado de forma transversal, ofrece nuevos elementos: pistones y segmentos del émbolo modificados, bomba de aceite regulada, nueva bomba de vacío, nueva bomba de carburante a presión y un nuevo anemómetro. El motor del Golf más potente del momento cumple con la norma de emisiones Euro 5.

Las prestaciones del GTI

En cuanto a los valores de consumo y emisiones de CO₂, este nuevo GTI de 210 cv mejora con holgura estos niveles respecto a sus dos antecesores de 200 y 230 cv respectivamente. El motor TSI del nuevo Golf GTI tiene una cilindrada de 1.984 cm³ y un consumo medio de tan sólo 7,3 litros cada 100 kilómetros. El consumo medio de los modelos anteriores era de 8,0 litros para el GTI de 200 cv y de 8,2 litros para el de 230 cv. La sexta generación del GTI ofrece una autonomía aproximada de 750 kilómetros con un depósito.

El nuevo motor presume también de ser aún más limpio que el de los modelos anteriores, ofreciendo una tasa de emisiones de CO₂ de tan sólo 170 g/km. “A pesar de esto”, comenta Hans-Joachim Stuck, “en el nuevo GTI laten dos corazones, uno que lo convierte en un sobrio y eficaz automóvil durante la semana, y otro que muestra un auténtico deportivo durante el fin de semana en Nürburgring”. El primer Golf GTI, con una potencia de 81 kW / 110 cv y una velocidad máxima de 182 km/h, fue uno de los pocos automóviles que, en 1976, consiguió satisfacer en estos dos ámbitos: el cotidiano y el deportivo.

Además, el nuevo GTI domina también a la perfección otro de los conceptos importantes para los compradores del GTI: la dinámica. El motor desarrolla un par de 280 Nm a partir de 1.700 r.p.m., que se mantiene constante hasta las 5.200 r.p.m. Según Stuck: “En la práctica esto se traduce en una potencia superior en cada situación de conducción”. El motor de cuatro válvulas, con relación de compresión 9,6:1, alcanza su máximo rendimiento entre 5.300 y 6.200 r.p.m. acelerando el GTI de 0 a 100 km/h en tan sólo 6,9 segundos. El nuevo Golf GTI alcanza los primeros 1.000 metros en tan sólo 27,3 segundos. La elasticidad de este motor es impresionante: el Volkswagen acelera de 80 a 120 km/h en quinta en tan sólo 7,5 segundos, y en sexta en sólo 9,5 segundos.

A 240 km/h se pone de manifiesto la compenetración entre el rendimiento del vehículo y su aerodinámica ($c_w = 0,324$). Cuando

alcanza su velocidad máxima, el cuentarrevoluciones refleja un valor de 5.900 r.p.m.

Al igual que su antecesor, el nuevo GTI podrá equiparse opcionalmente con el cambio DSG de 6 velocidades (incluyendo la recomendación del cambio de marcha de serie al estilo BlueMotion). En este caso, el Golf alcanza una velocidad máxima de 238 km/h (a 5.920 r.p.m.). Tanto la versión manual del GTI como la DSG, aceleran el GTI de 0 a 100 km/h en 6,9 segundos.

El consumo medio del GTI, equipado con el cambio DSG, es de 7,4 litros (173 g/km CO₂), un valor casi tan bueno como la versión con cambio manual (7,3 litros).

Después de todo, las cifras sólo reflejan una parte de las numerosas ventajas que ofrece el cambio DSG. Stuck comenta: “El cambio DSG es increíblemente rápido y preciso. Los conductores deportivos sentirán un gran placer al comprobar que, al reducir la velocidad, el DSG cambiará la marcha automáticamente con doble embrague. Otro detalle interesante es la posición de los pedales. Al igual que en el primer GTI y en el Golf normal, los pedales han sido dispuestos de tal modo que un conductor experimentado puede cambiar la marcha rápidamente con doble embrague”. Según el pronóstico, alrededor del 30% de todos los conductores de GTI, equiparán su deportivo Volkswagen con el cambio DSG.

La acústica del GTI

El motor y el sistema de escape del nuevo Golf GTI presumen de un nuevo y particular sonido. Un sonido que, por un lado es altamente deportivo, y por otro lado no agobia, especialmente en trayectos largos. El sistema de escape del GTI, de diseño completamente nuevo, regula la acústica del motor hacia el exterior. Los únicos elementos visibles del sistema de escape son los dos tubos de escape cromados integrados a derecha e izquierda del parachoques trasero del GTI. En el interior, un complejo sistema de escape de gases produce el típico rugido GTI. Al mismo tiempo, el sistema de escape ha reducido su presión y su peso, mejorando positivamente las prestaciones y el consumo.

Además, el sonido que genera este GTI queda perfectamente ajustado, factor que permite que se perciba de forma muy sutil en el interior del vehículo.

El chasis del GTI

Siempre que se analiza la estabilidad de un vehículo, entra en juego la palabra “límite”. La amplitud de los límites del chasis del nuevo Golf GTI se hace patente cuando un piloto como Hans-Joachim se sienta al volante. El ex-piloto alemán de Fórmula 1 y campeón mundial de larga distancia, sólo tiene que dar unas pocas vueltas a los circuitos de Nürburgring o Hockenheim, para poder explicar analíticamente por qué el Golf GTI puede compararse con los potentes deportivos y por qué consigue incluso entusiasmar a los conductores de los deportivos de lujo. Stuck: “Lo primero que llama la atención es la precisión con la que el GTI responde ante una maniobra de cambio de dirección, precisión que se traduce inmediatamente en calidad de conducción. En el chasis de este automóvil no se percibe prácticamente ningún tipo de inclinación lateral. Los movimientos de cabeceo y balanceo del automóvil son prácticamente inexistentes, por lo que el comportamiento de conducción resulta muy seguro.

El GTI no sólo es deportivo, sino también muy confortable. El nuevo Golf GTI, equipado con el nuevo Sistema de Suspensión Adaptativa Electrónica ‘DCC’, aúna el máximo nivel de confort con unas excelentes características de manejo. Existen numerosos deportivos con chasis demasiado duros. El chasis del GTI es siempre perfecto. Todo hay que decirlo”.

La sexta generación del Golf GTI ha sido equipada con un chasis deportivo rebajado en la parte delantera en 22 milímetros y en la parte trasera en 15 milímetros. La suspensión, los amortiguadores y los estabilizadores traseros han sido reajustados completamente. En la parte delantera entra en acción la conocida suspensión McPherson, con muelles helicoidales y amortiguadores telescópicos. En la parte de atrás, el innovador eje trasero de articulación múltiple se encarga también de que el ESP sólo se active en contadas ocasiones. El Golf GTI cuenta además con un

sistema de frenos muy estable, cuya característica más notable son las pinzas de freno lacadas en rojo.

Más seguro y deportivo con el XDS

Por primera vez en un Volkswagen, el nuevo GTI ha sido equipado de serie con un diferencial electrónico de deslizamiento limitado, llamado “XDS”, que mejora significativamente las características de tracción y manejo. El XDS es una ampliación de la ya conocida función EDS. Pero el XDS no reacciona al deslizamiento de la tracción, sino a la descarga de la rueda delantera interior de la curva durante el trazado rápido de curvas. Desde el sistema hidráulico ESP, el XDS proporciona presión a la rueda interior de la curva para evitar que ésta patine. De esta manera se mejora la tracción y se reduce el subviraje. En este proceso, el nivel de presión oscila aproximadamente en un rango que va de 5 a 15 bar. La sensación de conducción es similar al de un bloqueo regulado del diferencial en un grado suavizado.

Gracias al XDS, el comportamiento del nuevo Golf GTI se vuelve aún más deportivo, ágil y preciso. Hans-Joachim Stuck puntualiza: “El GTI no sólo cuenta con un excelente diseño, sino que, gracias al XDS, dispone de una enorme estabilidad y ofrece un mayor placer de conducción. De esta manera, los conductores más expertos podrán conducir el GTI de forma más dinámica; mientras que el resto de conductores dispondrán, en cualquier caso, de una función de seguridad muy importante. El GTI no les deparará ninguna sorpresa desagradable, ya que el vehículo no tenderá a trazar las curvas en línea recta”.

Confortable y dinámico gracias al DCC

El nuevo GTI podrá ser equipado opcionalmente con el Sistema de Suspensión Adaptativa Electrónica “DCC”. Este sistema reacciona constantemente ante los cambios de superficie de rodadura y las situaciones de conducción, adaptando los amortiguadores con el fin de mejorar significativamente el confort y la dinámica del vehículo. Durante los momentos de aceleración, frenado o dirección, la suspensión se endurece en milésimas de

segundo para cumplir las exigencias dinámicas de conducción de forma óptima y reducir así los movimientos de cabeceo y balanceo.

Para adaptar el sistema a las exigencias individuales de cada conductor, el DCC del Golf GTI ofrece tres programas de ajuste: “Normal”, “Deportivo” y “Confort”. Estos programas se activan mediante una tecla adicional ubicada justo en frente del cambio de marchas. En el modo “Deportivo” la servodirección se ajusta también al aumento de dinámica.

Conducción segura con el ACC

El Golf GTI estará equipado por primera vez, a finales de verano de 2009, con el Control de Velocidad de Crucero Adaptable ACC (Adaptive Cruise Control). El sistema ACC frena y acelera el GTI automáticamente dentro de un margen de velocidad de 30 a 210 km/h, ofreciendo de esta manera una clara ventaja de confort y seguridad, especialmente si se circula a una velocidad constante, por ejemplo, por una autopista con límite de velocidad.

La regulación automática de la distancia se produce a través de un sensor láser, situado por encima del retrovisor interior, que escanea la distancia y velocidad del vehículo que circula delante del GTI a través de cinco rayos láser. Este sistema funciona incluso en las curvas. El control del sistema ACC se controla mediante un mando situado en la columna de dirección. Tan pronto como el sistema ACC alcanza el límite de velocidad preajustado, avisa al conductor mediante señales visuales y acústicas.

Park Assist - II Generación

Otro de los sistemas de última generación que equipa el nuevo Golf GTI, es la segunda generación del sistema de ayuda de aparcamiento opcional ‘Park Assist’. Gracias a este sistema, el GTI realiza la maniobra de estacionamiento en paralelo a la calzada marcha atrás casi automáticamente. Lo único que el conductor tiene que hacer es acelerar, frenar y embragar (si dispone de cambio manual), mientras que el GTI maniobra dirigido por sensores. El hueco para aparcar debe tener normalmente la longitud del vehículo más otros 1,4 metros para realizar maniobras;

pero gracias al nuevo asistente, no sólo se reduce la longitud adicional necesaria a 1,1 metros, sino que ahora existe la posibilidad de aparcar realizando múltiples maniobras. El sistema 'Park Assist' se desactiva tan pronto como el conductor interviene manualmente en la maniobra. Este sistema incluye además los avisadores acústicos de distancia 'ParkPilot' (piloto de aparcamiento delante y detrás) y el asistente para arranque en pendientes.

Faros Bi-Xenón con iluminación dinámica en curva

Volkswagen ofrece de serie en el mercado español para el Golf GTI, faros Bi-Xenon de diseño completamente nuevo y con iluminación dinámica en curva (opcional en mercado alemán). Dependiendo del radio direccional, los faros principales pueden ser girados hacia afuera hasta 13 grados y hacia adentro 7 grados. El diseño de los faros encaja perfectamente con el carácter deportivo del GTI. Los módulos interiores dobles (Xenón en la parte exterior y luces de estacionamiento / intermitente en la parte interior) han sido cromados confiriéndole al GTI un aspecto imponente. Los faros antiniebla de serie han sido integrados en los parachoques de forma vertical, ajustándose perfectamente al diseño GTI.

Habitáculo del GTI

Si existiera la ergonomía perfecta, seguramente se ajustaría al interior del nuevo GTI. "El ambiente interior del GTI nada tiene que envidiar al de las berlinas de lujo, sin embargo, su interior es completamente deportivo. Los asientos son extraordinariamente confortables, adaptándose perfectamente tanto a una conducción en trayectos largos, como a la más deportiva. Además, el nuevo GTI dispone de múltiples posibilidades de ajuste de los asientos. El GTI es excepcionalmente confortable y ergonómico. Enhorabuena", puntualiza Stuck.

El Golf GTI equipa de serie asientos deportivos tapizados con tela "Nyco". Opcionalmente, están disponibles con asientos de cuero "Viena". Los asientos disponen también de un apoyo lumbar que se ajusta mediante una palanca ubicada en el lateral. De la seguridad

se ocupan los reposacabezas antilatigazos (WOKS), que buscan contrarrestar el efecto del “latigazo cervical” en caso de colisión. El emblema GTI ha sido integrado en la tapicería de los reposacabezas WOKS.

Como no podía ser de otra manera, el GTI incorpora los pedales de acero fino pulido, el pomo de la palanca de cambios de aluminio, el volante con el emblema GTI y el exclusivo revestimiento en cuero rematado con costuras rojas, así como la palanca de cambios y el freno de mano acabados también en cuero. Y como no, el techo interior y el revestimiento de las columnas del techo de color negro, característico del GTI.

Los elementos decorativos insertados en las puertas y en el salpicadero son negros y brillantes, con aspecto de aluminio de diseño “Black Stripe”. Los materiales utilizados y todos los detalles cromados, así como los exclusivos instrumentos de control, producen la sensación de estar al volante de un automóvil de una gama superior o de un caro deportivo.

Sin embargo, al contrario que la mayoría de deportivos, el Golf GTI ofrece espacio suficiente para cinco personas y un gran maletero de entre 350 y 1.305 litros.

Homenaje al diseño del GTI I

El diseño del nuevo GTI se basa en elementos estilísticos deportivos legendarios

El nuevo GTI establece un puente entre la última y la primera generación de iconos deportivos

Wolfsburgo / St. Tropez, marzo de 2009. El nuevo GTI fue concebido bajo la dirección de Walter de Silva (Jefe de Diseño del Grupo Volkswagen), Klaus Bischoff (Jefe de Diseño de Volkswagen) y Marc Lichte (Jefe de Diseño de Exteriores). Walter de Silva, comenta: “Hemos buscado un claro diseño GTI, un automóvil potente, pero al mismo tiempo con mucho estilo”. Klaus Bischoff, añade: “El objetivo era acercarnos al carácter del primer Golf GTI”. Para terminar, Marc Lichte subraya: “Estaba claro que, a excepción del aerodinámico alerón trasero, el nuevo GTI no montaría ninguna pieza exterior añadida como es usual en este segmento”.

Ancho y vigoroso frontal GTI

Como ya exhibió la primera generación del GTI, todos los elementos del frontal del nuevo GTI (parrilla radiador y luces) quedan alineados horizontalmente. Gracias a la legendaria parrilla con ribete rojo, el GTI de la primera generación ofrecía un aspecto mucho más ancho de lo que en realidad era.

El concepto básico del diseño lo compartía, sin embargo, con versiones Golf menos potentes. La quinta generación del GTI representaba un contrapunto con sus homólogos de menor potencia. Por esta razón, hace aproximadamente cinco años, el equipo del Sr. Lichte decidió equipar el Golf con una parrilla negra brillante en forma de V. Desde entonces, es un juego de niños reconocer un GTI.

También el “nuevo” es inconfundible, ya que en él se funden los elementos estilísticos de estos dos iconos GTI. El GTI de la quinta generación aporta detalles como la típica parrilla de nido de abeja y la forma en V del capó, que se extiende hasta la parte superior de los faros. Sin embargo, la clara disposición horizontal de la parrilla se remonta a la primera generación del GTI.

Los parachoques, la parrilla y el interior de los faros son de diseño completamente nuevo. El exterior de la parrilla, lacado en negro brillante, es nuevamente plano y su parte superior interna está perfilada con un ribete rojo. A la izquierda del logotipo VW se encuentra situado el emblema GTI (hasta la tercera generación había sido emplazado a la derecha).

El área inferior queda enmarcada por una banda transversal lacada en el color de la carrocería. En la parte inferior central ha sido emplazada otra entrada de aire de gran tamaño. Los extremos exteriores, derecho e izquierdo, se caracterizan por tres traviesas que quedan delimitadas por dominantes faros emplazados en ambos extremos. Para que los contornos no acaben perdiéndose en un ‘agujero negro’, las superficies de plástico de las ‘branquias’ han sido lacadas en color antracita metálico fino. Los protuberantes faros ensanchan como nunca la parte baja del parachoques. Gracias a este elemento de diseño y a la alienación horizontal del frontal, el Golf GTI -de 4,21 metros de longitud- tiene un aspecto más ancho (1,78 metros), más rebajado (1,47 metros) y más dinámico que cualquier otro automóvil de su clase. Un verdadero GTI puede ser reconocido incluso a cinco kilómetros de distancia.

Elegante silueta GTI

La característica predominante en la silueta del nuevo GTI es una sutil línea de carácter que se extiende desde los faros delanteros hasta los traseros. Sobre esta línea, a modo de hombro musculoso, descansa el techo. Estas proporciones le confieren al Golf GTI una apariencia muy vigorosa.

Los elementos de la silueta que le confieren una personalidad inconfundiblemente GTI a este modelo, son los parachoques situados en los extremos y las estriberas de diseño único. El Golf GTI V disponía de estriberas negras que llegaban de una aleta de rueda a la otra. Las estriberas del GTI VI son también de color negro, pero esto es todo lo que tienen en común ambos modelos. Las estriberas aerodinámicas del “nuevo” no se extienden completamente, detalle que subraya su elegancia y le proporciona un aspecto más ligero, realzando aún más las clásicas llantas de aleación ligera de 17 pulgadas del tipo “Denver” y las llantas de aleación ligera pulidas opcionales de 18 pulgadas del tipo “Detroit”. Ambas con el diseño clásico GTI. Mientras que en las llantas de 17 pulgadas los cinco orificios en forma de 'U' son de color plata, en las llantas de 18 ofrecen un aspecto de laca de piano negra.

Parte trasera del GTI

La parte trasera del nuevo Golf GTI es inconfundible, como ninguna otra en el mundo. También aquí ha sido rediseñado completamente el parachoques. Hacia abajo se integra un difusor negro que le proporciona más fuerza al eje trasero. En los extremos, han sido integrados dos tubos de escape cromados, a la derecha e izquierda, respectivamente.

El alerón del borde del techo ha sido rediseñado completamente. El nuevo alerón trasero perfecciona el comportamiento de marcha a altas velocidades. Debido a que el alerón trasero es más grande que el integrado en el Golf “normal”, sobresale más por encima de la luneta trasera, dándole un aspecto más ancho y plano sin restringir por ello la visibilidad del área posterior del vehículo.

El fenómeno GTI

EL 78% de los conductores GTI siempre habían soñado con conducir este automóvil

El 30% de los conductores GTI opina que su GTI es simplemente un coche de ensueño

Wolfsburgo / St. Tropez, marzo de 2009. Cuando se les pregunta a los conductores por qué conducen un GTI, su respuesta es, en primer lugar, por el diseño exterior y, en segundo lugar, por las prestaciones en general. Esto se debe a la perfecta combinación de chasis deportivo y agilidad de motor. Estos dos factores – diseño y prestaciones – son precisamente los que el equipo de desarrollo de la sexta generación del GTI han remodelado poniendo en consonancia el carácter del deportivo con la fórmula original GTI. En otras palabras, esto significa: claro diseño y más dinámica pura.

Y, ya que el Golf GTI no es un automóvil corriente, sino que a veces llega a ser incluso una ideología, merece la pena echar un vistazo a los hechos que se esconden tras el “fenómeno GTI”: el Golf GTI es líder en el mercado mundial dentro de la gama alta de potencia de su clase. También lo es en los mercados de Europa y Alemania. El 84% de los compradores del Golf GTI son hombres, 6 de cada 10 están casados. El 70% de todos los conductores GTI poseen más de un automóvil, no tienen hijos y son menores de 50 años (por término medio 39 años). Los colores preferidos son el negro, el blanco y el rojo. El 78% de los nuevos clientes siempre soñó con conducir un GTI.

Volkswagen realizó una encuesta en la que preguntó a los conductores GTI cuál sería el automóvil de sus sueños si no tuvieran en cuenta el precio. Los resultados fueron verdaderamente increíbles: casi el 30% de los entrevistados respondió que seguirían conduciendo un GTI aunque tuvieran todo el dinero del mundo. Este es un maravilloso cumplido. En el puesto número 2 y número 3 de esta lista están el Porsche 911 y el Audi R8.

El origen del GTI

Historia del primer Golf GTI

La visión de un éxito mundial nacido en 1973

Wolfsburgo / St. Tropez, marzo de 2009. El Golf GTI es un fenómeno, una marca dentro de la marca Volkswagen, una ideología automovilística, un icono de inconfundible diseño, el original entre los compactos deportivos, con más de 1,7 millones de unidades vendidas.

Historias espectaculares circulan sobre el origen del primer GTI. En lo que todas coinciden siempre es en la existencia de una “sociedad secreta” formada por personas que impulsaron el proyecto del GTI hasta su producción en serie, pese a la oposición de las corrientes de su época y de sus superiores. Si bien muchos de los datos son ciertos, muchos otros han quedado envueltos en la nebulosa de las décadas que, a veces, confunde la realidad. Lo cierto es que el Golf GTI fue una idea genial de algunos hombres. Esta es su historia y la del primer GTI.

Todo comenzó, como siempre, con el Beetle

Corría el año 1973. Volkswagen acababa de sacar al mercado una versión bastante deportiva del Beetle. Este “Yellow and Black Racer”, como le llamaban, se diferenciaba del modelo convencional en que llevaba pintados en negro el capó delantero y el del motor, montaba neumáticos algo más anchos (de 5,5 pulgadas en lugar de 5”), equipaba asientos deportivos con reposacabezas, y un auténtico volante de cuero. En los aspectos técnicos no se introduce ningún cambio: 1.600 cc, 50 cv y nada más. A pesar de que esta potencia era relativamente discreta, el agresivo modelo de Volkswagen llegó incluso a generar una cierta polémica en el mismo Parlamento alemán. En la calle encontró una buena acogida, algo que no sentó bien a algunos. Este Beetle, que de veloz sólo tenía el aspecto, quedó pronto agotado, lo que creó el

ambiente propicio en Wolfsburg para poner en marcha un proyecto del que, durante los dos siguientes años, sólo tendrían conocimiento un reducido grupo de personas dentro de la compañía.

Los fundadores

Un 18 de marzo de 1973, Alfons Löwenberg, Ingeniero, remite un comunicado interno a un par de compañeros del departamento de investigación y desarrollo para que reflexionen sobre la posibilidad de que Volkswagen produzca un modelo realmente deportivo. Al fin y al cabo tenían ya un vehículo nuevo, conocido como proyecto EA 337 (la denominación interna que se le había dado al futuro Golf), en la recta final de su desarrollo – y a nadie se le escapaba que el lanzamiento de un vehículo de tracción delantera y elevada potencia, le permitiría a Volkswagen conquistar un nuevo tipo de público.

La primera reacción al leer este comunicado fue de cierta reserva. Sólo Herbert Horntrich, el especialista en chasis, y Hermann Hablitzel, Jefe de Desarrollo, mostraron cierto interés por la idea de Löwenberg. Pero Löwenberg no cejó en su empeño y pronto encontró a otros que compartían su opinión, Horst-Dieter Schwittlinsky, de marketing, y Anton Konrad, Jefe de Prensa de Volkswagen por aquel entonces. Sobre todo Konrad, que había sido durante muchos años Presidente de la Asociación de Fórmula V y piloto de carreras aficionado, parecía entusiasmado con la idea. Pero es consciente también que el aspecto deportivo es un tema muy delicado y que se deberá tratar con la máxima discreción dentro de la compañía. Pues no hay que olvidar que las arcas habían quedado bastante mermadas por los elevados costes que había supuesto desarrollar el nuevo modelo que se lanzaría en 1974 con el nombre de Golf.

Konrad decide invitar a su casa a los que compondrán el grupo de trabajo del “SportGolf”. Entre tragos de cerveza y bocadillos,

Hablitzel, Horntrich, Konrad, Löwenberg y Schwittlinsky sopesan las posibilidades. Hablitzel está ya totalmente convencido. Con su mudo consentimiento, Löwenberg y Horntrich se ponen enseguida manos a la obra. Armados con un prototipo del Scirocco con un chasis muy duro, se encargan de rebajarlo drásticamente, transforman en 100 cv los 85 cv del motor de 1,5 litros del Scirocco, equipado con un carburador de dos fases, y con un tubo escape de grandes dimensiones que además producía un sonido muy en consonancia con su aspecto.

El primer prototipo resulta exagerado

Fue como “un monstruo rugiente”, recuerda Konrad. El grupo de trabajo no tarda en comprender que ese no es el camino a seguir. El aspecto del “Sportgolf” deberá ser deportivo, pero sin perder su carácter discreto. Löwenberg y Horntrich diseñan entonces una versión más moderada que prospera bastante bien, aunque se tengan que hacer algunas concesiones. El resultado causa mejor impresión en el grupo y Hablitzel se atreve a presentarlo de nuevo ante el Director de Desarrollo, Ernst Fiala, y pedirle su opinión. La respuesta no podía ser más demoledora: “Demasiado caro, estáis locos”. Pero Hablitzel y sus hombres no se rinden. El prototipo del “SportGolf”, desarrollado sobre el Scirocco, es declarado oficialmente vehículo experimental, pero extraoficialmente continúa desarrollándose. Löwenberg se ocupa de los trabajos de precisión en el motor, Horntrich se encarga de adaptar la suspensión a los neumáticos que montaba: 205/60 H R13, medidas que sin duda habrían hecho enrojecer incluso a un Porsche 911, ya que el deportivo teutón por excelencia todavía utilizaba neumáticos de 185/70 en 1974.

En la primavera de 1975, el Consejo de Dirección da luz verde al proyecto. No es de extrañar que causara una gran sensación cuando, en la primavera de 1975, Hablitzel y su equipo presentaron este automóvil experimental al Consejo de Dirección en el circuito de pruebas de Volkswagen en Ehra-Lessien (Alemania). Hasta el mismo Fiala se mostró entusiasmado con ese “SportGolf” vestido

de Scirocco, y pasa a la acción. A finales de mayo se encomienda oficialmente al Departamento de Desarrollo la tarea de realizar una versión deportiva del Golf.

El Golf se convierte en GTI

Al mismo tiempo que el área de ventas empieza también a detectar buenas expectativas de mercado para un Golf deportivo, Volkswagen necesita un modelo capaz de acaparar la atención en el Salón del Automóvil que pronto se celebrará en Francfort. De repente el proyecto empieza a cobrar importancia desde todas las perspectivas. Surgen seis prototipos de diferente carácter – desde una versión decididamente deportiva hasta otra más confortable y discreta-. Herbert Schäfer, Jefe de Diseño, se encarga de trazar los pequeños detalles que harán destacar al futuro GTI entre sus congéneres, como son los ribetes rojos de la parrilla frontal, un alerón delantero más grande, unas taloneras de plástico, el reborde de la luneta trasera en negro mate, el recubrimiento interior del techo en negro, la pelota de golf en la palanca de cambios y asientos deportivos con tapicería de cuadros.

Herbert Schuster, el nuevo Jefe de Pruebas, anuncia nada más llegar que él mismo se ocupará de desarrollar el chasis. Por razones de coste reduce el ancho de las llantas de 6,0 a 5,5 pulgadas y rebaja los neumáticos hasta el formato 175/70 H R13, pero les pone barras estabilizadoras a los ejes delantero y trasero y desarrolla un tarado para los muelles y amortiguadores, que combinan a la perfección el confort y el carácter deportivo del vehículo. En colaboración con Audi, se construye mientras tanto un ultramoderno motor de inyección de 1.6 litros y 110 cv.

Presentación mundial en el Salón del Automóvil de 1975

El grupo, que antes había estado trabajando en la clandestinidad, logra tenerlo todo a punto para el día señalado: cuando el 11 de septiembre de 1975, el Salón de Frankfurt abre sus puertas a los visitantes en su edición número 46, en el stand de Volkswagen

hacía su debut una maravilla roja: el prototipo del Golf GTI. “El Volkswagen más veloz de todos los tiempos“, asegura el eslogan publicitario – y no exageraba: el GTI aceleraba de 0 a 100 km/h en aproximadamente 9 segundos, aventajando así a otros automóviles mucho más grandes y caros. Con precaución se anunciaba un precio que no llegaría a los 13.000 marcos alemanes, más de 5.000 marcos por debajo de lo que cuesta su rival alemán más importante. El resultado no se hizo esperar: el público del Salón estaba tan entusiasmado que el Consejo de Dirección no pudo hacer otra cosa que acordar la fabricación de una serie especial de 5.000 unidades.

Empieza la GTI- manía

13.850 marcos es el precio con el que el GTI sale finalmente al mercado a mediados de 1976. Sin embargo, los concesionarios venden ya durante el primer año una cantidad diez veces superior a lo previsto. Y no es de extrañar: “Subir a un puerto de montaña con el GTI constituye sin duda uno de los mayores atractivos para un automovilista“, escribe entusiasmada la revista alemana “auto motor und sport“. Con esto está todo dicho, incluso 33 años después.

La historia del Golf GTI

Cronología del GTI de 1976 a 2009

1,7 millones de GTI vendidos – el compacto deportivo de más éxito del mundo

Wolfsburgo / St. Tropez, marzo de 2009. En junio de 1976 se inició la producción en serie del primer Golf GTI. La producción prevista de esta edición limitada era de 5.000 unidades. Nadie esperaba que esta versión tuviera tanto éxito. El GTI de 81 kW / 110 cv y una velocidad máxima de 182 km/h conquistó a nuevos clientes y sentó las bases de la gama GTI. Después de cinco generaciones GTI estas 5.000 unidades iniciales se han convertido en más de 1,7 millones. Ningún otro compacto deportivo del mundo disfruta, ni por asomo, de tal éxito. He aquí, brevemente, la cronología del Golf GTI hasta la presentación de la sexta generación:

1976: Estreno de la primera generación del Golf GTI

(1.6 con 81 kW / 110 cv)

1979: Facelift

1982: Aumento de potencia del Golf GTI

(1.8 con 82 kW / 112 cv)

1983: Introducción del modelo "Pirelli-GTI"

(equipado con llantas especiales)

1984: Estreno de la segunda generación del Golf GTI

(1.8 con 82 kW / 112 cv)

1984: Introducción del catalizador

(79 kW / 107 cv en lugar de 82 kW / 112 cv)

1985: Facelift (faros dobles y doble tubo de escape)

1986: Introducción del Golf GTI 16V

(1.8 con 102 kW / 139 cv y 95 kW / 129 cv con catalizador)

1990: Introducción del Golf GTI G60

(1.8 con 118 kW / 160 cv)

1991: Estreno de la tercera generación del Golf GTI

(2.0 con 85 kW / 115 cv)

1992: Introducción del Golf GTI 16V

(2.0 con 110 kW / 150 cv)

1996: Presentación del modelo aniversario "20 años GTI"

(2.0 con 85 kW / 115 cv y 110 kW / 150 cv y por primer a vez 1.9 TDI con 81 kW / 110 cv)

1998: Estreno de la cuarta generación del Golf GTI

(1.8 T con 110 kW / 150 cv, 2.3 V5 con 110 / 150 cv y 1.9 TDI con 81 kW / 90 cv); más tarde 2.3 V5 con 125 kW / 170 cv, 1.9 TDI con 85 kW / 115 cv y 96 kW / 130 cv)

2000: Introducción del Golf GTI TDI más potente hasta la fecha

(1.9 TDI con 110 kW / 150 cv)

2001: Presentación del modelo aniversario "25 años GTI"

(1.8 T con 132 kW / 180 cv)

2004: Estreno de la quinta generación del Golf GTI

(2.0 TSI con 147 kW / 200 cv y cambio DSG de 6 velocidades opcional)

2006: Presentación del modelo aniversario "Golf GTI Edition 30"

(2.0 TSI con 169 kW / 230 cv)

2007: Presentación de la edición especial "Golf Pirelli GTI"

(2.0 TSI con 169 kW / 230 cv)

2008: Estreno mundial de la sexta generación del Golf GTI

Como estudio de diseño en octubre en el Salón Internacional del Automóvil de París

2009: Estreno de la sexta generación del Golf GTI

Presentación internacional de prensa en marzo / abril en el sur de Francia; inicio de la fase de comercialización en Europa (2.0 TSI con 155 kW / 210 cv y cambio DSG de 6 velocidades opcional)

Comparativa de los datos técnicos del Golf GTI de la primera y de la sexta generación

	Golf GTI 1976²	Golf GTI 2009¹⁺²
Tipo de motor	Otto de 4 cilindros, 1.588 cm ³	Otto de 4 cilindros (TSI), 1.984 cm ³
Potencia máx. revoluciones	81 kW / 110 cv a partir de 6.100 r.p.m.	155 kW / 210 cv a partir de 5.300 r.p.m.
Potencia máx. revoluciones	140 Nm a partir de 5.000 r.p.m.	280 Nm a partir de 1.700 r.p.m.
0-100 km/h	9,2 s	6,9 s
V/máx.	182 km/h	240 km/h (238) ³
Consumo	8,0 l/100 km	7,3 l/100 km (7,4) ³
Longitud	3.705 mm	4.213 mm
Ancho	1.630 mm	1.779 mm
Altura	1.395 mm	1.469 mm
Peso en vacío	810 kg	1.318 kg (1.339) ³
Cambio	4 velocidades	6 velocidades
Accionamiento de eje	eje delantero	eje delantero
Neumáticos	175/70 R 13	225/45 R 17

1 = Datos técnicos más detallados en: www.volkswagen-media-services.com

2 = Los valores se refieren al modelo de dos puertas

3 = Los valores entre paréntesis se refieren al GTI equipado con DSG