



Nuevo Golf GTI

Presentación Nacional Dinámica

Madrid, 26 de octubre de 2020

Nota: El presente dossier de prensa, así como las imágenes y vídeos sobre el nuevo Golf GTI están a su disposición en <http://comunicacion.volkswagen.es/>

Golf GTI (180 kW/245 CV, con cambio de doble embrague DSG de 7 marchas) - consumo de combustible combinado 6,5 (NEDC) en l/100 km 7,4 (WLTP) emisiones de CO2 combinadas en g/km: 149 (NEDC) 168 (WLTP); clase de eficiencia: C.



Contenido

Resumen

Resumen de las novedades

página 03

El nuevo Golf GTI (resumen)

página 04

Aspectos principales

El diseño del nuevo Golf GTI

página 09

El motor del nuevo Golf GTI

página 14

El tren de rodaje del nuevo Golf GTI

página 15

La historia del Golf GTI

página 20



Resumen

El nuevo Golf GTI: dinámica de marcha de una nueva dimensión

Resumen de las novedades

- **Icono de diseño – Octava generación.** El nuevo Golf GTI es un deportivo compacto de alta tecnología purista y eficiente de la era digital.
- **Potencia GTI.** Grupo propulsor 2.0 TSI optimizado con 180 kW / 245 CV convence por su desarrollo de potencia y por sus bajas emisiones.
- **Gestor de la dinámica de marcha.** El nuevo sistema de regulación superior interconecta los componentes electromecánicos del tren de rodaje.
- **Bloqueo transversal del eje delantero.** El bloqueo transversal del eje delantero de serie garantiza las características de maniobrabilidad dinámicas del nuevo Golf GTI.
- **"Digital Cockpit".** El nuevo Golf GTI arranca de serie con cuadros digitales y mandos digitalizados.
- **En concordancia con el mundo digital.** El nuevo botón "Engine/Start/Stop" incluido de serie parpadea en rojo antes de arrancar el motor.
- **La luz son los nuevos elementos cromados.** El Golf GTI cuenta por primera vez con un embellecedor iluminado en la parrilla del radiador como elemento de la luz de conducción diurna LED.
- **Carisma GTI.** Parachoques delantero abierto con alerones GTI y rejilla de nido de abeja, difusor GTI con tubos de escape a la izquierda y a la derecha.
- **LED en formación X.** Los faros antiniebla cuentan con cinco LED dispuestos de forma llamativa en los parachoques delanteros del Golf GTI de serie.
- **Características del mundo de la competición.** Los faldones laterales de corte afilado de color negro forman una línea con el separador frontal y el difusor trasero.
- **Fácil manipulación.** Nuevo volante deportivo de cuero multifunción con superficie táctil, cuero perforado y embellecedor GTI en color cromado/rojo.

Contacto de prensa:

Contactos de prensa
Volkswagen Communications
Bernd Schröder
Portavoz Serie Compact
Tel.: +49 5361 9-36867
bernd.schroeder1@volkswagen.de

Volkswagen Communications
Philipp Dörfler
Portavoz Serie Compact
Tel.: +49 5361 9-87633
philipp.doerfler@volkswagen.de



Más información en
volkswagen-newsroom.com



Resumen

Madrid, octubre de 2020. El Golf GTI es un icono en todo el mundo. Sus funciones de conducción son extraordinariamente dinámicas y su diseño es inconfundible. En el Salón Internacional del Automóvil celebrado en Frankfurt en septiembre de 1975, se presentó el primer Golf GTI y, en verano de 1976, irrumpió, joven y salvaje, en una clase de automóvil que en realidad todavía no existía: el deportivo compacto de tracción delantera. Se planificaron tan solo 5.000 unidades GTI. Las previsiones se quedaron cortas, tal y como se comprobó rápidamente. El nuevo Golf se convirtió en objeto de culto inmediatamente. El Golf GTI, con un precio asequible, puso patas arriba el orden de los automóviles de un día para otro entrando en la liga de los modelos más deportivos y democratizando la dinámica de marcha. En total, 461.690 unidades del Golf GTI de la primera generación salieron de las líneas de producción. Con el tiempo, el primer Golf GTI se ha convertido en un clásico sublime. Junto con sus siete sucesores, hasta el momento, ha logrado ser el deportivo compacto con más éxito del mundo. Se han fabricado más de 2,3 millones de Golf GTI hasta finales de 2019. Todo un fenómeno. Una idea revolucionaria y un desarrollo evolutivo que se refleja en el ADN del diseño del primer Golf GTI —tracción delantera ágil, tren de rodaje deportivo, ergonomía perfecta, diseño elegante— que perdura hasta el día de hoy. Casi 45 años después de la presentación mundial del primer GTI, Volkswagen lanza ahora la octava generación: un deportivo nuevo, auténtico e interconectado; el primer Golf GTI de la era digital.

Electrónica inteligente interconectada. El Golf GTI 8 es, además, el más digital de todos los tiempos. Su arquitectura electrónica completa se ha creado de nuevo. Y esto lo cambia todo. La nueva generación de software y hardware se puede apreciar tanto en el interior como en la misma conducción: en el interior, el conductor accede a un mundo digitalizado e interconectado de indicadores y mandos. El aspecto y las funciones tecnológicas del Golf GTI se pueden personalizar de forma más intuitiva y



amplia. El conductor no solo decide funciones como el color de la luz ambiente, la configuración individual del sistema de infotainment o del Digital Cockpit y el sonido del motor, sino que también juega un papel importante a la hora de determinar las características de conducción de su Golf GTI.

Dinámica de marcha a medida. Por primera vez, se utiliza un nuevo sistema de regulación de la dinámica de marcha en el Golf GTI: el gestor de la dinámica de marcha, que alcanza su plena potencia en el GTI. De esta manera, se controlan tanto el ESP con bloqueo electrónico del diferencial (XDS) como los componentes dinámicos transversales de los amortiguadores regulados (suspensión adaptativa DCC opcional) del tren de rodaje del GTI adaptado de nuevo. A través de la selección del perfil de conducción de serie y del tren de rodaje de la suspensión adaptativa DCC opcional ajustable de forma continua, el conductor elige su adaptación totalmente personalizada. Los sistemas de tren de rodaje ajustables electromecánicamente vuelven a aumentar significativamente el espectro entre el máximo confort y la máxima dinámica. Las características refinadas de la dinámica de marcha proporcionan una experiencia de conducción totalmente nueva y auténtica, porque el Golf GTI 8 se conduce con gran precisión y agilidad, además de ofrecer una comodidad ilimitada para largos recorridos. Un ejemplo: los ingenieros de trenes de rodaje han conseguido poner fin casi por completo al subviraje típico de los vehículos de tracción delantera —el deslizamiento tendencial sobre las ruedas delanteras en caso de una conducción muy rápida por curvas—. El nuevo Golf GTI recorre rápidamente las curvas, incluso en circuitos de carreras, con la velocidad correspondiente de forma muy neutra y vuelve a acelerar para salir de las curvas sin perder tracción.

El motor Performance se convierte en GTI estándar. El nuevo Golf GTI está propulsado por la nueva evolución de los motores turboalimentados EA888 (evo4). El motor turbo de inyección directa de 2.0 litros (TSI)



genera una potencia de 180 kW (245 CV) y un par máximo de 370 Nm. El par máximo está disponible de 1.600 a 4.300 rpm. El TSI se ha unido a un rápido cambio de doble embrague DSG de 7 marchas para su lanzamiento al mercado. La velocidad máxima limitada electrónicamente es de 250 km/h.

Características del exterior del GTI. El nuevo Golf GTI tiene un aspecto más bajo, alargado y dinámico en comparación con los predecesores. Los diseñadores han rediseñado todas las piezas de la carrocería y las han perfeccionado con los expertos de aerodinámica en el túnel aerodinámico. El coeficiente aerodinámico (c_w) del modelo básico se ha reducido de 0,3 a 0,275. La aerodinámica se ha seguido mejorando aplicando diversas medidas, entre las cuales se encuentran retrovisores exteriores optimizados en cuanto al valor c_w , esquinas aerodinámicas y espóilers del borde del techo específicos para el GTI, un revestimiento de los bajos en toda su superficie y características optimizadas aerodinámicamente en los guardabarros (cuerpo de desplazamiento en la parte delantera y espóiler en la parte trasera). Asimismo, las características típicas del GTI, pero también las completamente nuevas, distinguen el exterior del nuevo deportivo. Para un GTI, la línea roja en la parrilla del radiador es crucial. Esta línea tiene su origen en la primera generación GTI, en la que esta enmarcaba completamente la parrilla de plástico. Actualmente, la línea roja se extiende por encima de la parrilla hasta la aleta, recorriendo todo el frontal del vehículo. Por primera vez, la línea roja del GTI está acabada con un embellecedor transversal LED que discurre en paralelo a ella. El embellecedor transversal LED va desde las zonas exteriores del faro LED de serie hasta el símbolo VW, situado en la parte central de la parrilla del radiador. De este modo, el Golf GTI cuenta con una firma luminosa nueva e inconfundible. Adicionalmente, la zona inferior del frontal está equipada con la típica entrada de aire de color negro en forma de panal de abeja diseñada específicamente para el GTI. Aquí, los faros antiniebla dispuestos



por primera vez en forma de X con tecnología LED están integrados de serie. Otras características del exterior del GTI son la unidad circundante del separador frontal (espóiler delantero) con faldón lateral y el borde del difusor trasero. Las llantas de aleación de 17 pulgadas del tipo "Richmond" de serie se han desarrollado exclusivamente para el nuevo Golf GTI. Asimismo, dos salidas de escape dispuestas a izquierda y derecha del difusor trasero y el símbolo GTI en color cromado/rojo en las aletas delanteras, el portón trasero y en la parrilla del radiador caracterizan el Golf GTI.

Características del interior del GTI. El interior se caracteriza por los nuevos asientos deportivos con apoyacabezas integrados que aportan ergonomía y que, junto a elementos como las costuras decorativas rojas y un tejido con diseño a cuadros del tipo "Scalepaper" en asientos y respaldos, enlazan con el diseño del primer Golf GTI. Y, por supuesto, el nuevo volante multifunción se personaliza con una aplicación roja y el símbolo GTI. Otro elemento típico del Golf GTI es el diseño de panal de abeja en las aplicaciones del cuadro de instrumentos y los guarnecidos de la puerta. El botón de serie "Engine/Start/Stop" es nuevo a bordo del Golf GTI. Tras abrir las puertas, parpadea en rojo hasta que el TSI se pone en marcha. Además, los diseñadores de Experiencia del Cliente han desarrollado un nuevo gráfico GTI para el Digital Cockpit de serie. Se puede activar a través de la nueva tecla "View" en el volante. Es una combinación de tres instrumentos circulares: en el centro se encuentra el cuentarrevoluciones con el logotipo GTI; a izquierda y derecha del cual se encuentra otro instrumento circular. Puede disponer libremente el indicador de presión de sobrealimentación o el indicador de la potencia actualmente utilizada.

Golf 8: el equipamiento de serie general. Los nuevos Golf están equipados con sistemas de asistencia como el asistente de mantenimiento de carril "Lane Assist"; el sistema de vigilancia del entorno "Front Assist" con sistema de detección de peatones; el bloqueo electrónico del diferencial



XDS y Car2X (comunicación local con otros vehículos y la infraestructura de tráfico), así como el Trailer Assist de serie. En el interior, el "Digital Cockpit" y el sistema de infotainment de 10 pulgadas "Composition Media" están digitalizados e interconectados. Aquí se integran el servicio y las funciones online "We Connect" y We Connect Plus". Los siguientes elementos también son de serie: Head-up display; un volante multifunción; un climatizador automático de una zona; el sistema de arranque sin llave "Keyless-Start"; una preinstalación para teléfono móvil Bluetooth; los faros LED Matrix con IQ. Light; los grupos ópticos traseros LED; la luz de conducción diurna LED; las luces de lectura LED y dos tomas USB-C y luz ambiental hasta en 30 colores.

Golf GTI 8: equipamiento de serie específico. En cuanto al exterior, el equipamiento se complementa con las llantas de aleación de 17 pulgadas; una parte frontal específica; un difusor trasero graneado; un espóiler del borde del techo independiente; los logotipos correspondientes; salidas de escape individuales; pinzas de freno pintadas en rojo y ampliaciones de los faldones laterales. Desde el punto de vista funcional, forman parte de este equipamiento un tren de rodaje deportivo (15 mm más bajo); un bloqueo transversal del eje delantero; un actuador de sonido; así como el sistema de arranque y cierre sin llaves "Keyless Access". Los pedales son de acero inoxidable.

GTI con techo panorámico. Para el Golf 8, Volkswagen ha desarrollado un nuevo techo deflector y corredizo panorámico que también se ofrece en el Golf GTI, opcionalmente. El techo se abre y se cierra mediante un intuitivo control deslizante táctil situado en la parte delantera del revestimiento interior del techo. El nuevo techo panorámico tiene aspecto de cristal completo con un número significativamente menor de juntas y una superficie de cristal un cinco por ciento más grande. Para evitar las turbulencias del aire y, por lo tanto, el ruido a altas velocidades, el techo abierto se cierra automáticamente un poco a medida que aumenta la velocidad, si se desea.



El diseño del nuevo Golf GTI

Declaraciones

Klaus Zyciora, jefe de Diseño. El Golf GTI es un icono. "Cada miembro de nuestro equipo conoce su responsabilidad cuando se diseña un nuevo Golf. Perfeccionar un icono como él representa un reto sumamente ambicioso y, al mismo tiempo, el más apasionante, para un diseñador", declara Klaus Zyciora, jefe de Diseño del Grupo Volkswagen y de diseño de la marca Volkswagen. Zyciora sigue comentando: "Adicionalmente, el Golf GTI tiene la obligación de desarrollar, o incluso de reinventar, los emblemas específicos GTI. Y creo que en este caso lo hemos sabido hacer especialmente bien". Es un hecho que el Golf GTI 8 también llevará el ADN del GTI original al futuro. De nuevo, Klaus Zyciora: "El nuevo GTI es una declaración de diseño: fusiona la deportividad dinámica con la funcionalidad sin compromiso". La octava generación del Golf se basa de nuevo en la plataforma modular transversal MQB. Al cambiar de la séptima a la octava generación del Golf, fue posible hacer que las proporciones fueran de nuevo más deportivas, gracias a la MQB: un paso de gigante para el diseño del nuevo GTI. Klaus Zyciora comenta: "El nuevo Golf GTI tiene un centro de gravedad visual muy bajo, que se logra con las amplias tomas de aire delanteras y la línea de cintura marcada. Esta deportividad superlativa expresa el potencial estético del coche".

El exterior al detalle

Frontal dinámico. El diseño del nuevo Golf GTI refleja un carisma auténtico. El GTI es más rápido, eficiente y seguro desde el punto de vista dinámico de la marcha gracias a su excepcional aerodinámica ($c_w = 0,275$). Los faros LED de serie quedan bajos y, opcionalmente, junto con la parrilla del radiador, forman un llamativo embellecedor transversal. A lo largo del capó delantero, se extiende una fina línea roja GTI por encima de la parte



frontal. Si se activa la luz de conducción diurna (si se desea, de forma automática al acercarse el conductor con la llave), una banda LED en el faro acompaña la línea roja. Por primera vez, también se ilumina la parrilla del radiador de forma opcional, como continuación de la banda LED. De este modo, se consigue un diseño de luz frontal completamente nuevo e inconfundible. Otro elemento llamativo e inconfundible es la gran rejilla inferior de entrada de aire sin divisiones con el diseño de panal de abeja típico del GTI, una aplicación negra que rodea todo el exterior y llamativos alerones en el lateral. Los faros antiniebla integrados en la rejilla de entrada de aire en forma de X también forman parte de los nuevos distintivos GTI (opcional).

- **Los «IQ.Light LED Matrix» al detalle:** A través de los 22 LED por módulo matricial de faro se activan hasta diez funciones diferentes de iluminación, en parte interactivas, y se proyectan en la carretera. Las funciones son: luz para carreteras secundarias, luz de carretera, luz de curva estática, luces para mal tiempo, luz de autopista, luz de curva dinámica, iluminación antideslumbrante para señales de tráfico, luz de ciudad, luz larga parcial y luz en modo viaje (modo para una conducción por la izquierda). Otra característica es una función de barrido del intermitente de los "faros matriciales LED IQ.LIGHT".

Silueta distintiva. Las llantas de aleación de 17 pulgadas del tipo "Richmond" son visualmente llamativas en los laterales. Opcionalmente, estas llantas GTI también están disponibles en 18 pulgadas. El programa de ruedas incluye otras llantas de aleación de 17, 18 y 19 pulgadas. Las pinzas de freno están siempre pintadas en rojo. El GTI lleva un sello con sus tres letras icónicas G, T e I en el lateral de la aleta delantera. En la parte superior de la silueta, un espóiler individualizado prolonga la línea del techo. Un elemento de diseño del lateral particularmente marcado es, en



este caso, el pilar C característico de todos los Golf y, por lo tanto, también del GTI. Dinamiza la carrocería hacia delante y transfiere el icónico gráfico del GTI original al presente.

Parte trasera superlativa. Como ya se ha comentado, el nuevo Golf se caracteriza por unos potentes hombros y una parte trasera muy robusta y con carácter. De ello también se beneficia el Golf GTI. Ahora, la inscripción GTI está situada debajo del nuevo símbolo VW, en lugar de en el lado del conductor. El espóiler del techo extendido hacia atrás (en la parte superior, pintado del color del vehículo y, en la inferior, en negro brillante) vuelve a conferir al Golf GTI un aspecto todavía más bajo que el de los modelos menos potentes. En la parte inferior, la nueva versión del icono se diferencia de las versiones no tan potentes del Golf por un difusor deportivo. Otra característica típica del GTI: tubos de escape dispuestos a izquierda y derecha.

Los colores del Golf GTI: el nuevo Golf GTI estará disponible en varias pinturas lisas, tonos metalizados, pintura con efecto perlado y pintura premium (efecto perlado). Los nuevos colores del Golf GTI incluyen la pintura metalizada "Kings Red"; el nuevo tono rojo es un homenaje al clásico color del Golf GTI "Mars Red", con el que se lanzó la primera generación del icono de los vehículos deportivos en 1976.

El interior al detalle

Dinámica distintiva. Desde el debut del primer Golf GTI, este vehículo se adapta como unos vaqueros perfectamente ajustados. Desde el principio, Volkswagen creó distintivos GTI inconfundibles con los detalles del interior: el volante deportivo con tres radios dobles de color plata y el símbolo de Wolfsburg empotrado en el amortiguador de impactos, el pomo de la palanca de cambios en forma de una pelota de golf negra, los



asientos deportivos del GTI con un diseño a cuadros y laterales negros. Todo ello ya hace tiempo que se considera de culto.

Sí, a la historia; sí, al futuro. A pesar de que Volkswagen ha digitalizado e interconectado el Golf 8 - y, con él, el modelo GTI - a un nivel sin precedentes y lo ha catapultado al futuro, todavía se conservan muchos de los distintivos originales. A partir del volante deportivo de antaño, se ha creado un nuevo volante deportivo de cuero multifunción con superficie táctil y la tecla "Travel Assist" integrada opcionalmente, que hace posible que el potente Golf sea conducido con asistencia a velocidades de hasta 210 km/h. Se conservan los tres radios de color plata. En el GTI, el embellecedor central está acabado con un elegante interior rojo. Además, el clásico diseño a cuadros "Scalepaper" de los nuevos asientos deportivos es crucial. El nuevo diseño a cuadros (con costuras rojas de los cuadros gris-negro). Además, todas las costuras decorativas y los bordes son rojos.

En concordancia con los nuevos tiempos. Al abrir las puertas se inician los indicadores digitales del Golf GTI. Es una fusión del Digital Cockpit (cuadro digital) de serie y el sistema de infotainment. La presencia del "Digital Cockpit" de serie incluye un nuevo gráfico GTI creado específicamente para el modelo. Este se combina con el sistema de infoentretenimiento "Discover Media" en una pantalla de 10", que permite crear una completa experiencia de conducción denominada "Innovision Cockpit". También incluye de serie el Head Up Display. Si la opción de a bordo es el "Discover Pro" opcional, se fusiona con el "Digital Cockpit" y forma el "Innovision Cockpit", que ofrece una funcionalidad de nuevo ampliada. Mediante la unión óptica y funcional de los sistemas, se obtiene una arquitectura completamente digital, independientemente del sistema de infotainment que se pida para el Golf GTI. La luz ambiental de serie sumerge los indicadores y todas las otras zonas iluminadas del interior (tablero de instrumentos, guarnecidos de la puerta, portaobjetos con interfaz para teléfono móvil y zona reposapiés) en un espectro de 30 colores configurables libremente. El pomo de la palanca de cambios del GTI se ha



diseñado específicamente para la caja de cambios manual de 6 marchas de serie que vendrá más adelante. El Golf GTI también está disponible con una caja de cambios automática de doble embrague DSG de 7 marchas. La funcionalidad del botón "Engine/Start/Stop" de serie se ha personalizado: tras abrir las puertas, parpadea en rojo hasta que el motor de 245 CV se pone en marcha.



El motor del nuevo Golf GTI

Motor EA888 evo4, el GTI-TSI. En el Golf GTI 8, se emplea la última evolución del motor TSI EA888: la generación evo4. El motor de inyección directa desarrolla una potencia máxima de 180 kW (245 CV) en una gama de revoluciones de 5.000 a 6.500 rpm. El motor turboalimentado de cuatro cilindros de 1984 cm³ proporciona un par máximo de 370 Nm. Este valor soberano se encuentra entre 1.600 y 4.300 rpm. El nuevo motor turboalimentado se ha unido a una caja de cambios automática de doble embrague DSG de 7 marchas para su lanzamiento al mercado. El nuevo Golf GTI alcanza velocidades de 250 km/h (limitadas electrónicamente); consigue la clásica aceleración de 0 a 100 km/h en 6,3 segundos con DSG.

Euro 6d-ISC-FCM. En el modelo anterior del nuevo Golf GTI se ofrecía un motor TSI de 245 CV en la versión Performance¹. El grupo motopropulsor pertenecía a la generación 3 de la serie de motores EA888. El EA888 evo4 de última generación, que ahora está integrado en el nuevo GTI, se ha mejorado en numerosos aspectos para volver a reducir las emisiones y perfeccionar el desarrollo de potencia. Algunas de las medidas tomadas son las nuevas unidades de inyección de combustible, un aumento de la presión de inyección de 200 a 350 bar, así como mejoras en cuanto a la fricción interna y la acústica. Como ya se ha comentado, se ha podido aumentar la gama de revoluciones con el par máximo y, de este modo, el nuevo Golf GTI gana notablemente en potencia de tracción. Además, un filtro de partículas para motores de gasolina y un catalizador con un mayor volumen reducen las emisiones. El nuevo Golf GTI cumple con la norma de emisiones de gases de escape más actual y estricta, la Euro 6d-ISC-FCM.



El tren de rodaje del nuevo Golf GTI

Declaraciones

Karsten Schebsdat, jefe de Dinámica de marcha, Sistemas de dirección y

Regulación. "Desde siempre, el Golf GTI es sinónimo de dinámica de marcha pura. Esta dinámica es una de las características clave del GTI. Casi ningún otro coche de esta clase ofrece un espectro de semejante magnitud entre la deportividad máxima y una comodidad de viaje tan elevada", explica Karsten Schebsdat, experto en trenes de rodaje de Volkswagen. El ingeniero prosigue: "Aunque el Golf GTI 7 ya circulaba a un nivel de dinámica de marcha extraordinariamente elevado, queríamos aumentar el placer de conducción en el Golf GTI 8 con un comportamiento de marcha todavía más ágil y una dirección más directa. Y lo hemos conseguido". Las características refinadas de la dinámica de marcha proporcionan una experiencia de conducción del GTI nueva y auténtica. "El gestor de la dinámica de marcha, que desarrolla todo su potencial en el Golf GTI, ha sido una de las piezas clave para este gran avance. El sistema coordina de forma centralizada y a un nivel superior todas las funciones electromecánicas del tren de rodaje", comenta Karsten Schebsdat. "Con la combinación de un tren de rodaje adaptado de nuevo, el bloqueo transversal del eje delantero y el gestor de la dinámica de marcha, hemos podido llevar el excelente rendimiento total del Golf GTI a un nuevo nivel superior. Y esto se hace todavía más patente cuando está equipado con el tren de rodaje de suspensión adaptativa DCC opcional regulable con hasta 15 posiciones y una nueva aplicación de software", explica Schebsdat.



Los sistemas de tren de rodaje mejorados y nuevos en detalle

Las modificaciones del eje delantero. En este caso, se han adaptado de nuevo los cojinetes de los brazos transversales, los muelles y los topes elásticos. Lo mismo ocurre con los sistemas hidráulicos del amortiguador. Además, se ha reducido el peso en 3 kg gracias a un nuevo portagrupos de aluminio optimizado para conseguir la máxima rigidez. El índice de rigidez en el eje delantero se ha aumentado un 5% en comparación con el Golf GTI 7.

Las modificaciones del eje trasero. Los cojinetes de los brazos transversales y los muelles adaptados de nuevo también caracterizan el eje trasero. Además, los muelles adicionales se han adaptado y los cojinetes del amortiguador son nuevos. Al igual que el eje delantero, se utilizan nuevos sistemas hidráulicos del amortiguador y en el eje trasero se ha aumentado un 15% el índice de rigidez en comparación con el Golf GTI 7.

El nuevo gestor de la dinámica de marcha. En cada maniobra de conducción, el gestor de la dinámica de marcha controla las funciones del bloqueo electrónico del diferencial (XDS), así como los componentes dinámicos transversales de los amortiguadores regulados (suspensión adaptativa DCC opcional). Además, una adaptación de la amortiguación individual de cada rueda (200 veces por segundo) proporciona una maniobrabilidad ágil y precisa. Con la nueva plataforma de tecnología, los ingenieros de trenes de rodaje han conseguido poner fin, casi por completo, al subviraje típico de los vehículos de tracción delantera —el deslizamiento tendencial sobre las ruedas delanteras en caso de una conducción muy rápida por curvas—. El nuevo Golf GTI recorre rápidamente las curvas, incluso en circuitos de carreras, con la velocidad elevada correspondiente de forma muy neutra y vuelve a acelerar para salir de las curvas sin perder tracción porque, entre otros, el par del bloqueo transversal del eje delantero en el modo "Sport" se puede aumentar



significativamente. Clave para el circuito de carreras: en este caso, se puede adaptar la intervención del programa electrónico de estabilidad ESC en dos niveles. En el modo "ESC Sport", los límites del ESC y los límites de deslizamiento del control de tracción ASR aumentan y, de este modo, se reduce la intensidad de la intervención. Además, los conductores ambiciosos pueden desactivar completamente el ESC en modo "ESC off". Sin embargo, el "Front Assist" y el "Sistema de asistencia para evitar obstáculos" vuelven a activar el ESC en caso de emergencia.

El bloqueo transversal del eje delantero. Como antes en el Golf GTI Performance² y en el Golf GTI TCR² (213 kW/290 CV), Volkswagen equipa ahora también en el nuevo Golf GTI un bloqueo transversal del eje delantero con regulación electrónica de serie. En comparación con los bloqueos puramente mecánicos, el bloqueo del diferencial integrado en el Golf GTI ofrece ventajas como un grado de bloqueo variable según las funciones ESC, EDS y XDS+. De este modo, es posible evitar completamente influencias negativas en la precisión de la dirección como las que se producen en el bloqueo mecánico. A través de un embrague multidisco, el bloqueo optimiza la tracción y la maniobrabilidad en el caso de una conducción rápida en curvas, mejora el rendimiento y, finalmente, proporciona un mayor placer de conducción. Con el bloqueo transversal del eje delantero se suprimen las desventajas de tracción de los vehículos de tracción delantera.

Suspensión adaptativa DCC opcional. La suspensión adaptativa DCC reacciona permanentemente a la calzada y a la situación de conducción, teniendo en cuenta, por ejemplo, los procesos de dirección, frenado y aceleración. En el nuevo Golf GTI, los componentes dinámicos transversales del tren de rodaje de la suspensión adaptativa DCC se coordinan por primera vez para optimizarse aún más a través del gestor de la dinámica de conducción. A través del perfil de conducción seleccionado, el conductor puede influir en la reducción de los movimientos de la carrocería según sus gustos. Para cada rueda, se calcula la amortiguación



necesaria en fracciones de segundo y se ajusta en los cuatro amortiguadores. De este modo, el DCC ofrece siempre el mejor confort de conducción y dinámica óptima en combinación con el gestor de la dinámica de marcha. En la nueva generación DCC, el ajuste en modo INDIVIDUAL puede ampliarse ahora más allá del espectro anterior de los modos fijos COMFORT, ECO y SPORT. Mediante un regulador deslizante digital, el conductor puede ajustar y guardar su modo de conducción personal de forma individual y precisa. Más allá de las sensaciones que ofrece el modo "COMFORT", en el modo individual la carrocería se desacoplará al máximo de la carretera y el confort de conducción aumentará aún más. En caso del modo "SPORT", se obtiene un rango de ajuste ampliado con amortiguación máxima para minimizar los movimientos de la carrocería y lograr un comportamiento de marcha especialmente directo: una auténtica sensación GTI.

La dirección progresiva. El nuevo Golf GTI equipa de serie una dirección progresiva, que se ha perfeccionado: en detalle, los ingenieros de trenes de rodaje han diseñado la desmultiplicación de la dirección de forma más directa. Asimismo, se utilizan nuevos algoritmos de software y una nueva aplicación. En cuanto al funcionamiento de la dirección progresiva, las direcciones convencionales funcionan con una relación de desmultiplicación constante. En cambio, la dirección progresiva del Golf GTI funciona con una relación de desmultiplicación progresiva. Al maniobrar y aparcar, se reduce notablemente el trabajo de la dirección. En carreteras secundarias con muchas curvas y al girar, el conductor percibirá un plus de dinámica gracias a la disposición directa y, además, tendrá que mover menos las manos en el volante. En el nuevo Golf GTI, solo son necesarios 2,1 giros del volante de tope a tope. Desde el punto de vista técnico, la dirección progresiva se diferencia, fundamentalmente, por un dentado variable de la cremallera y del piñón, además de un motor eléctrico de la dirección base más potente. Desde el punto de vista



funcional, el dentado de la cremallera se modifica significativamente mediante la carrera de la dirección. De este modo, se diferencia de la desmultiplicación constante de la dirección, que siempre debe alcanzar un compromiso entre dinámica de marcha y confort. El resultado: la transición entre el comportamiento indirecto de la dirección en la zona central (desplazamiento en línea recta) y el comportamiento directo de la dirección, en el caso de ángulos de giro del volante mayores, se ha diseñado de forma progresiva y permite un comportamiento de la dirección notablemente más ágil en situaciones dinámicas de marcha.



La historia del Golf GTI

Golf GTI I

Desarrollo a partir de 1974. Media docena de personas, entre ellas el entonces jefe de Prensa de Volkswagen, Anton Konrad, fraguaban un plan secreto para desarrollar un "Golf deportivo" en Volkswagen en 1974. Todavía no había ningún pedido de desarrollo, pero el jefe de Tecnología, Hermann Hahlitzel, protegía el proyecto. Se crearon los primeros prototipos. Entre otros, uno con un motor con carburador de 100 CV. A principios de marzo de 1975, Hahlitzel presentó oficialmente el proyecto "Sport Golf" al presidente de la Junta Directiva Toni Schmücker, que dio su visto bueno. Y, de este modo, el "Sport Golf" impulsado en secreto se convirtió en el pedido de desarrollo oficial: EA195. También se establecieron unos plazos ambiciosos: la presentación mundial tenía que realizarse ya en septiembre en el Salón Internacional del Automóvil (IAA) en Frankfurt. El proyecto ganó impulso. El EA195 dio un paso decisivo hacia delante cuando finalmente se incorporó a bordo el motor adecuado: un motor de inyección con 110 CV. Pero el Super Golf todavía no tenía nombre. TS y GTS eran algunas de las opciones. GTI fue la decisión final. En paralelo, el jefe de Diseño, Herbert Schäfer —un apasionado jugador de golf—, reinventó el pomo de la palanca de cambios enroscando simplemente una pelota de golf en la barra de mando del GTI.

Presentación mundial en 1975, lanzamiento comercial en 1976. Entonces, se celebró el IAA. Volkswagen presentó el Golf GTI y consiguió un enorme impacto mediático: todos querían el Golf GTI. Y no tardaron en tenerlo. En junio de 1976, arrancó el Golf GTI por 13.850 marcos en Alemania para generar, después, una gran expectación por todo el mundo. Al principio, estaban planificadas 5000 unidades de la serie especial para volver a recuperar los costes de desarrollo y las inversiones en la producción. Pero lo que sucedió fue completamente distinto a lo esperado: ni Konrad ni Hahlitzel ni Schmücker habían contado con que este Golf GTI, que alcanzaba una velocidad de 182 km/h e incorporaba unos aletines negros,



la luneta con borde negro, la parrilla del radiador enmarcada en rojo, los asientos deportivos con un diseño a cuadros, la pelota de golf para el cambio de marchas y el volante deportivo, tuviera un éxito semejante.

Las 5.000 unidades se convirtieron en 461.690 Golf GTI de la primera serie y el éxito se coronó con la edición especial del potente "Pirelli GTI" de 112 CV, que fue la edición inicial del nuevo coche deportivo compacto con más éxito del mundo.

Golf GTI II / 1984

Golpe de genio con hasta 160 CV. A principios de 1984, conseguimos dar el golpe de genio estratégico con el Golf GTI II. Todavía con 112 CV de potencia, el Golf reanudó el curso conceptual de la primera generación y continuó con su ADN de diseño. Los distintivos GTI, especialmente la banda roja en la parrilla del radiador y el diseño a cuadros de los asientos deportivos, lo convirtieron, definitivamente, en un modelo de culto. En definitiva, un recién llegado pasó a ser un icono. Todavía en 1984, debido a la introducción del catalizador, la potencia retrocedió brevemente a los 107 CV. Dos años más tarde, Volkswagen compensó la pérdida de potencia con un nuevo motor de 16 V, que unió la agilidad del GTI original (139 CV sin catalizador) con los 129 CV con catalizador. En 1990, gracias a un cargador G-Lader se logró aumentar la potencia a 160 CV en el Golf GTI G60.

Golf GTI III / 1991

Hasta 150 CV. En 1991, Volkswagen transfirió las insignias GTI a la tercera generación. Los faros dobles de la segunda generación del GTI desaparecieron debajo de un cristal de dispersión común. En cuanto a la potencia, se comenzó con 115 CV. Un año más tarde, la potencia del motor había escalado a 150 CV con un nuevo motor de cuatro válvulas. En 1996, se enriqueció la idea del GTI con una versión turbodiésel (TDI) con 110 CV; años después, la gasolina y el diésel se separaron definitivamente en GTI y



GTD. También en 1996, se lanzó al mercado el modelo de aniversario "GTI 20 aniversario".

Golf GTI IV / 1998

Modelo de culto con 180 CV. La cuarta generación del GTI, presentada en 1998, apareció de forma reservada. Como primer y único GTI, prescindió, por ejemplo, de la banda roja en la parrilla del radiador. El coche, con un delicioso diseño, fue el punto de partida de una nueva época para el diseño de vehículos. Técnicamente el Golf GTI IV, con 150 CV de potencia, fue un coche que se distanció de la competencia por su agilidad y calidad. Los motores de gasolina de 4 y 5 cilindros tenían una potencia de hasta 170 CV. Los diésel, alcanzaban una potencia máxima de 150 CV. En 2001, Volkswagen celebró los primeros 25 años del icono con el modelo especial turbo "GTI 25 aniversario" con una potencia de 180 CV.

Golf GTI V / 2004

El retorno y hasta 230 CV. En septiembre de 2003, Volkswagen emprendió el grandioso retorno del clásico en el IAA con un prototipo de la quinta generación del Golf GTI. La abreviatura GTI evolucionó más que nunca con esta nueva generación como sinónimo de la dinámica de marcha compacta. En septiembre de 2004, Volkswagen presentó la versión de serie en el Salón de París y, en noviembre, se lanzó al mercado el Golf GTI. Su sello: un aspecto notablemente refinado, un motor turboalimentado de 200 CV y las características de conducción más superiores. Con este deportivo, Volkswagen catapultó la idea GTI hacia el futuro. Especialmente llamativas fueron las nuevas llantas en el diseño "Denver" y la parrilla del radiador negra en forma de V. El nuevo motor turboalimentado entró con fuerza. El GTI con caja de cambios manual alcanzaba los 100 km/h en tan solo 7,2 segundos; con el nuevo cambio de doble embrague DSG, solo se necesitaban 6,9 segundos. El coche alcanzaba su velocidad máxima con 235 km/h. El eslogan fue: "El deporte de alto rendimiento nunca ha sido tan divertido como ahora". En 2006, con motivo del 30 aniversario del



deportivo de culto, el inventor del GTI regaló a sus fans el "GTI 30 aniversario" con una potencia de 230 CV. Con el mismo motor, en 2007 salió la reencarnación del "PirelliGTI".

Golf GTI VI / 2009

Menor relación potencia/peso y hasta 235 CV. En 2009, nació el Golf GTI 6. El último retoque de la adaptación fue a cargo del legendario piloto de carreras, Hans-Joachim Stuck. Con la nueva generación, siguió un Golf GTI, que definió de nuevo la tracción gracias al ESD con bloqueo electrónico del diferencial (XDS). Era un placer conducir un GTI que, con su motor turboalimentado de 210 CV de potencia, alcanzaba los 240 km/h. Un GTI que ofrecía una dinámica audible gracias a su generador de sonidos y el sistema de escape de nuevo diseño (un tubo de escape a izquierda y derecha). Un GTI que transportaba la tradición de la versión original al futuro de forma coherente. Por primera vez, en 2011 se presentó como descapotable. Como coronación de esta generación, en 2011 salió al mercado el "Golf GTI Edition 35" con 235 CV para celebrar el trigésimo quinto aniversario. Volkswagen presentó el nuevo buque insignia GTI en el Circuito de Nürburgring que, con 235 CV, logró alcanzar por primera vez casi la marca de los 250 km/h. Para ser exactos, fueron 247 km/h. Con una relación potencia/peso de 6 kg/CV, el GTI era más ágil que nunca y alcanzaba los 100 km/h en tan solo 6,6 segundos.

Golf GTI VII / 2013

Rendimiento máximo con hasta 310 CV. La séptima generación GTI hizo su debut con dos etapas de potencia en la primavera de 2013. Volkswagen presentó este nuevo Golf GTI a los medios internacionales en Saint-Tropez. Por primera vez, directamente en dos niveles de potencia: la versión básica desarrollaba 162 kW/220 CV; y el Golf GTI Performance², de 169 kW/230 CV que, por primera vez, estaba equipado con un bloqueo del diferencial para el eje delantero. El Golf GTI se basaba entonces, por vez primera, en la plataforma modular transversal (MQB). Esta nueva



plataforma técnica hizo que el GTI fuera 45 kg más ligero que sus predecesores y, de este modo, volvió a ser más dinámico. La versión de 230 CV del Golf GTI con caja de cambios manual fue la primera en alcanzar los 250 km/h. Sobre esta base, en noviembre de 2015, se presentó el Golf GTI Clubsport hasta 213 kW/290 CV de potencia con Boost en el circuito de carreras de Portimão. Se lanzó al mercado en 2016 y difuminó los límites con el deporte automovilístico. Tan solo necesitaba 5,6 segundos para acelerar de 0 a 100 km/h. Un año más tarde, el Golf GTI Clubsport S con 228 kW/310 CV de potencia eliminó completamente los límites con el deporte automovilístico: en la primavera de 2016, el piloto de pruebas de Volkswagen, Benjamin Leuchter, pulverizó el récord existente de los vehículos de tracción delantera en el Nürburgring-Nordschleife con el Golf GTI Clubsport S a una velocidad de 265 km/h en 07:49:21 minutos: un regalo para el 40 aniversario del GolfGTI.