



Mallorca, diciembre de 2017

Presentación internacional del nuevo Polo GTI

Indicaciones:

Esta información de prensa, las fotografías y los vídeos correspondientes al nuevo Polo están disponibles en internet en la dirección www.volkswagen-media-services.com. Nombre de usuario: pologti. Clave: PoloGTI2017.

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

1 = Polo GTI 2.0 TSI 147 kW: consumo de combustible en l/100 km: urbano 7,7/interurbano 4,9/combinado 5,9; emisiones de CO2 en g/km: 134 (combinado); clase de eficiencia energética: C.



Contacto:

Sala de comunicación de Volkswagen

Comunicación del producto

Christoph Peine

Portavoz de la gama Small

Tel: +49 5361 9-

christoph.peine@volkswagen.de

Ruth C. Holling

Portavoz de la gama Small

Tel: +49 5361 9-

ruth.holling@volkswagen.de



Nuevo Polo GTI

El Polo GTI alcanza, por primera vez, la marca de los 200 CV

Nunca antes hubo un Polo GTI con mayor número de asistentes de conducción a bordo

Primer Polo GTI con instrumentos digitales



más información en la dirección volkswagen-media-services.com

Resumen

Datos importantes – Puntos clave del Polo GTI

- **Genes de un icono:** el nuevo Polo GTI¹ dinamiza el segmento de los pequeños compactos con su potente motor turbo de 200 CV.
 - **Dinámica del Polo GTI:** el par máximo de 320 Nm, el chasis deportivo y el sistema de bloqueo electrónico del diferencial XDS convierten al Polo en un deportivo compacto.
 - **Diseño del Polo GTI:** el expresivo diseño individualiza al nuevo modelo a través de insignias GTI como los legendarios perfiles rojos de la parrilla.
 - **Digitalización del Polo GTI:** por primera vez, existe un Polo GTI con instrumentos completamente digitalizados y sistema de infotainment con pantalla táctil de cristal.
 - **Equipamiento del Polo GTI:** VW Digital Cockpit, climatizador, asientos deportivos superiores con la legendaria tapicería a cuadros "Clark", nuevas llantas de 17 pulgadas, pinzas de freno de color rojo.
 - **Asistentes de conducción del Polo GTI:** sistema de vigilancia Front Assist con función de frenada de emergencia en ciudad y sistema de detección de peatones, sensor de ángulo muerto, protección de ocupantes proactiva, ACC y asistente de frenado para evitar colisiones derivadas.
 - **Historia del Polo GTI:** la deportividad es una característica del ADN de la gama. Los modelos Polo GT existen desde 1979.
 - **Polo GTI automovilismo de competición:** Volkswagen Motorsport lanza a los circuitos internacionales el potente Polo GTI R5, una potente versión de rally de 272 CV.
-



Deportivo en formato compacto

Icono deportivo. Tres siglas ligadas desde siempre al Grupo Volkswagen: GTI. Gran Turismo Inyección. Ahora llega al mercado un nuevo GTI: la nueva generación del Polo GTI¹. El nuevo modelo con una potencia de 147 kW/200 CV y un cambio DSG de 6 velocidades acelera de 0 a 100 km/h en 6,7 segundos y alcanza una velocidad máxima de 237 km/h. Su tasa de consumo de 5,9 l/100 km refleja la eficiencia del motor. El nuevo Polo GTI es un hito más en la larga historia de los modelos GTI. Sentarse al volante, ajustar los asientos deportivos y abrocharse el cinturón de seguridad –simbiosis ergonómica hecha a medida entre el hombre y la máquina. El botón de arranque del motor del nuevo Polo GTI se convierte en toda una experiencia de conducción. El equipo de desarrollo del modelo ha creado una dinámica que permite una conducción comprometida y, al mismo tiempo, segura y altamente confortable. Esta alianza de deportividad, seguridad y confort es el secreto que se esconde detrás del éxito del concepto GTI y es una propiedad clave del nuevo Polo GTI. Características: alta agilidad de propulsión, bajo peso en vacío (1.355 kg) y baja relación de potencia/peso (6,78 kg/CV), un compacto y confortable chasis para los trayectos largos, una tracción delantera segura y una posición de asiento ergonómica óptima. Todo esto llega envuelto en un expresivo diseño interior y exterior ennoblecido con las insignias GTI como el típico perfil rojo de la parrilla, el pomo de la palanca de cambios GTI y el legendario tapizado de los asientos a cuadros de diseño "Clark". El interior dispone de un salpicadero interconectado y prácticamente digitalizado. El Polo GTI de cuatro puertas es un compacto y asequible deportivo de una nueva generación.



Aspectos principales

Especificaciones del Polo GTI en detalle

Exterior GTI

Frontal GTI. El exterior se caracteriza por algunos detalles GTI como parachoques individuales con spoiler integrados y faros antiniebla de serie. Uno de los detalles típicos GTI es el perfil rojo situado en el centro de la parrilla. Exclusivo: los faros LED se ofrecen en el Polo GTI con un winglet de color rojo que adopta el estilo del perfil rojo de la parrilla. Otras de las insignias GTI son, como es natural, el logotipo GTI y la clásica estructura de panel de abeja de las rejillas de entrada de aire en la parrilla y los parachoques. Además, el área inferior del nuevo Polo GTI se diferencia de otras versiones de Polo menos potentes en los paneles negros brillantes en forma de "c" del parachoques.

Zaga GTI La zaga del Polo GTI puede reconocerse, asimismo, por los típicos rasgos distintivos GTI. El elemento estilístico clásico que se ha transferido desde el primer Golf GTI del año 1976 hasta la nueva era es el color negro. El área alrededor de la luneta trasera –esto lo sabía cualquier chico entre 8 y 80 años a finales de los 70– era de color negro. Actualmente el gran alerón de techo bipartido del nuevo Polo GTI es de color negro brillante (área inferior en negro mate). Otros de los rasgos distintivos GTI en la zaga son la estructura de panel de abeja de color negro en el área inferior del parachoques y el tubo de escape doble cromado integrado a su izquierda. En línea directa sobre el tubo de escape se sitúa el logotipo GTI sobre el portón trasero. Además, el Polo GTI incorpora grupos ópticos traseros LED que crean un diseño nocturno especialmente llamativo.

Silueta GTI. Las insignias GTI de los laterales son las nuevas llantas de aleación ligera de 17 pulgadas de diseño "Claw" con neumáticos de 215/45. Las áreas internas de las llantas pulidas son de color negro. En el lateral se corresponden cromáticamente con las molduras de las estriberas del Polo GTI en negro mate. El GTI puede adquirirse opcionalmente, por primera vez,



con llantas de aleación ligera de 18 pulgadas (neumáticos: 215/40). Las llantas de diseño "Brescia" han sido también pulidas y su área interior es, asimismo, negra brillante. Independientemente de qué tipo de llanta se haya montado pueden reconocerse claramente los radios de aluminio y las pinzas de freno de color rojo del sistema de frenos especialmente resistente. Delante, en la llamativa punta de la línea tornado tridimensional, se sitúa sobre las aletas una placa GTI cromada de color rojo.

Colores GTI. Existen colores para automóviles y existen los colores típicos GTI. En el caso del Polo GTI se ofrecen los colores "Blanco Puro", "Rojo Flash" y "Negro Profundo Efecto Perla". Además, el Polo más deportivo de la sexta generación puede adquirirse en los tonos "Gris Magnesio metalizado" y "Azul Arrecife metalizado".

Interior GTI

Las insignias GTI caracterizan también el interior. Uno de los superlativos de equipamiento específico de cualquier GTI es el habitáculo. El nuevo Polo GTI no es ninguna excepción. En él predominan los colores negro, rojo, gris y cromo. Todos los elementos que no se han ennoblecido en rojo, gris y cromo son de color negro ("Titan Black"). Por esta razón, también son de color negro los pilares y el revestimiento interior del techo. Otro de los rasgos típicos GTI del interior son las costuras de contraste de color rojo integradas en el área del volante deportivo multifunción de serie, el revestimiento de la palanca de cambios, las alfombrillas y los laterales de los asientos. Las áreas internas de los exclusivos asientos deportivos, que se adaptan ergonómicamente a la estatura de prácticamente cualquier conductor, disponen de la legendaria tapicería a cuadros "Clark" (líneas de color rojo, gris oscuro y gris claro, áreas internas de los cuadros de color negro). Opcionalmente está disponible un equipamiento de cuero de color negro. El interior dispone también de numerosos detalles cromados como el volante, la palanca de cambios, los biseles de los instrumentos, las pestañas



de los difusores de aire, el control del climatizador, los pedales y numerosas teclas. Los elementos decorativos del tablero de instrumentos, la consola central y los guarnecidos de las puertas se han adaptado también exclusivamente al GTI. El tablero de instrumentos puede adquirirse en "Deep Iron glossy" o "Velvet Red"; el área superior de los instrumentos es siempre de color negro.

Instrumentos GTI y VW Digital Cockpit. El nuevo Polo y también la versión GTI pueden adquirirse, por primera vez, con instrumentos completamente digitales. El Polo es el primer GTI que incorpora la última generación del cuadro de instrumentos digital VW Digital Cockpit. En combinación con el Polo más potente se ofrece exclusivamente una gráfica específica GTI con un diseño básico de color rojo-blanco-negro. Su denominación es: "Sport". Los sistemas de infotainment indican una pantalla de inicio individual GTI en su gran pantalla de 8,0 pulgadas. Los instrumentos y los sistemas de infotainment del nuevo Polo GTI se han posicionado en un eje visual óptimo de manejo y visibilidad. Las interfaces digitales para smartphones suben a bordo sus *apps* y los diferentes servicios en línea. Los smartphones no sólo se pueden cargar mediante el conector, sino también opcionalmente de forma inalámbrica (inductiva). Instrumentos y sistema de infotainment en detalle:

VW Digital Cockpit. Los diseñadores de interfaces de Volkswagen han desarrollado la nueva generación del sistema VW Digital Cockpit (con pantalla de 10,25 pulgadas) elevando a un nuevo nivel los gráficos de alta calidad (133 ppp/resolución de 1.280 x 480 píxeles) y el espectro de funciones. De esta forma, la pantalla ofrece un mayor rendimiento gráfico, una mayor densidad de píxeles, un nivel optimizado de claridad y contraste, colores más intensos y testigos de control menos convencionales. Gracias a la tecla "View" situada en el volante multifunción, el conductor del Polo GTI podrá también conmutar entre los tres diseños básicos de forma rápida y sencilla: 1. Visualización con dos tubos para el régimen de revoluciones y la velocidad. 2. Visualización digital sin tubos. 3. Visualización digital sin tubos



con información adicional. Además, el sistema de infotainment permite configurar información adicional. Asimismo, Volkswagen ha adaptado la gráfica y la gama cromática del VW Digital Cockpit al nuevo Polo GTI, entre otros, a través de elementos gráficos y cromáticos en los que predominan los colores negro, blanco y rojo.

Tres sistemas de infotainment. En combinación con el VW Digital Cockpit y el sistema de infotainment surge una nueva visualización digital e interactiva en el puesto de conducción. Volkswagen integra en el Polo GTI la última generación del sistema de infotainment con pantalla de 8,0 pulgadas. Los sistemas disponibles para el Polo GTI son "Composition Media" (infotainment con radio y reproductor de CD de 8,0 pulgadas) y "Discover Media" (infotainment con radio, navegación y reproductor de CD de 8,0 pulgadas). El nuevo Polo GTI interconecta al conductor y a los demás pasajeros de forma más innovadora y sencilla que nunca. Todos los ocupantes del Polo están "always on", es decir, en línea siempre que quieran. Para ello se ofrecen las aplicaciones de Car-Net "App-Connect" (integrada junto a "MirrorLink®"/Android también "Apple CarPlay™" y "Android Auto™"/Google en los sistemas de infotainment), "Media Control" y "Guide & Inform" (diversos servicios en línea).

Resumen del equipamiento GTI

Todo a bordo. Todos los nuevos modelos Polo ofrecen de serie cuatro puertas, el sistema de vigilancia Front Assist con asistente de frenado para evitar colisiones derivadas y sistema de detección de peatones, así como la función de frenada de emergencia en ciudad. El Polo GTI dispone también de muchos otros detalles de serie. Además de los detalles GTI se ofrecen también airbags de cabeza adicionales delante y detrás, el bloqueo del diferencial XDS, la selección del perfil de conducción, el sistema de infotainment "Composition Media", la iluminación ambiental (blanca), perfiles de los revestimientos de las puertas con el logotipo GTI, el



climatizador, los faros antiniebla, la luz de curva estática, los grupos ópticos traseros LED, el asiento del conductor ajustable, las alfombrillas delante y detrás, los elevalunas eléctricos para todas las ventanas con controles confort y el VW Digital Cockpit. El Polo GTI puede equiparse también opcionalmente con una amplia oferta de sistemas de asistencia y confort (información detallada en un capítulo individual). Otros dos superlativos de los equipamientos opcionales son el techo corredizo panorámico más grande de la gama y el sistema de sonido Beats con una potencia de 300 vatios.

Equipamiento de serie GTI en detalle (resumen)

- Tubo de escape doble cromado a la izquierda
- Bolsillos en los respaldos de los asientos delanteros
- Airbag para el conductor y el acompañante, con desactivación del airbag para el asiento del acompañante, sistema de airbags de cabeza para los pasajeros de las plazas delanteras y traseras incluidos airbags laterales delante
- Iluminación ambiental (monocromática) en los paneles decorativos de las puertas y el tablero de instrumentos
- Asistente de arranque en pendientes
- Pinzas de freno de color rojo
- Aplicaciones cromadas en los reguladores del retrovisor y los elevalunas, así como en las salidas de aire en el área del conductor y del acompañante
- Techo interior en negro titanio
- Aplicaciones decorativas en "Velvet Red" en el tablero de instrumentos y los guarnecidos de las puertas delanteras
- Ayuda de aparcamiento (señales de aviso en caso de presentarse obstáculos en el área frontal y trasera)
- Sistema de luces de aproximación automático con luz de conducción diurna LED y las funciones "Leaving Home" y "Coming Home"



- Iluminación del maletero
- Limitador de velocidad
- Ópticas delanteras y traseras en tecnología LED
- Empuñadura del freno de mano de cuero
- Limpiaparabrisas trasero con regulador del intervalo de barrido
- Iluminación LED de la matrícula
- Climatizador
- Altavoces (4)
- Luces LED (2) en el área de los pies
- Llantas de aleación ligera "Claw" (7,5 J x 17), neumáticos de 245
- Columna de dirección desplazable axial y horizontalmente
- Reposabrazos central delante ajustable longitudinalmente con cajón portaobjetos
- Sistema detector de fatiga
- Volante deportivo multifunción de cuero con teclas basculantes
- Volkswagen Digital Cockpit
- Faros antiniebla con luz de curva estática
- Radio "Composition Media"
- Indicador de control de presión de las ruedas
- Grupos ópticos traseros LED de color rojo oscuro
- Botón de la palanca de cambios "Sport"
- Asientos deportivos delante, tapizado de los asientos de diseño "Clark"
- Sistema "Start/Stop" con función de recuperación de la energía de frenado
- Parachoques de diseño deportivo, entradas de aire con estructura de panel de abeja, estriberas de color negro
- Sistema de vigilancia del entorno "Front Assist" con función de frenado de emergencia en ciudad y sistema de detección de peatones
- Cuatro puertas



- Cierre centralizado con mando a distancia

Motor GTI

Motor turbo de 2.0 litros. El corazón de todo GTI, y naturalmente del nuevo Polo GTI, es el motor. En los últimos tiempos, los propulsores de los modelos GTI son siempre potentes motores turbo de cuatro cilindros. En el caso del nuevo Polo GTI se trata de un motor de inyección directa de gasolina de 2.0 litros con una potencia de 147 kW/200 CV. Este motor desarrolla 8 CV más que el 1.8 TSI del modelo anterior (141 kW/192 CV). Al igual que el Golf GTI, el nuevo Polo GTI entrará, por primera vez, en la gama turbo de 2.0 litros. El motor GTI de 1.984 cm³ tiene una relación de compresión de 11,65:1 y alcanza su máxima potencia entre 4.400 y 6.000 rpm. La tercera generación de la serie EA888 desarrolla su par máximo de 320 Nm a partir de 1.500 rpm en el eje delantero. Este alto valor se mantiene constante hasta un régimen de revoluciones de 4.400 rpm. Gracias a estos valores, el motor GTI no desarrolla una curva del par clásica, sino una plataforma de revoluciones extremadamente deportiva.

- **Sistema de alta tecnología.** Algunos de los detalles técnicos especiales del motor del nuevo Polo GTI son conmutación electrónica de la carrera de las válvulas en el lado de admisión, un sistema de inyección dual con inyectores TSI y SRE (combinación de inyección directa y por tubo de admisión), anillos rascadores de aceite de tres piezas, unidad de mando del motor con cuatro núcleos de procesador y un método de combustión según el ciclo Miller.

Eficiencia GTI. El nuevo Polo GTI se ofrece de serie con un cambio de doble embrague DSG de seis velocidades. La versión manual de 6 velocidades llegará al mercado el año que viene. El Polo GTI con DSG acelera de 0 a 100 km/h en 6,7 segundos. La velocidad máxima del Polo más potente en la actualidad es de 237 km/h. A pesar de ofrecer una alta potencia, el consumo del Polo GTI es bajo gracias a su eficiente tecnología de propulsión. El



consumo medio de la versión con DSG es de 5,9 l/100 km (CO₂: 134 g/km).
El Polo GTI consume gasolina súper (95 ROZ).

Chasis GTI

Dos chasis deportivos. El Polo GTI se ofrece con dos configuraciones de chasis distintas. La base es un chasis deportivo; opcionalmente está disponible el chasis "Sport Select" con amortiguadores activos. Además, todos los Polo GTI van equipados con dirección asistida electromecánica y control electrónico de estabilización ESC. Adicionalmente se encuentra a bordo un bloqueo electrónico del diferencial XDS que perfecciona el comportamiento de tracción en las curvas rápidas.

- **Configuración básica.** Al igual que todas las versiones Polo GTI de 200 CV con tracción delantera, el modelo dispone delante de una guía de rueda mediante brazos telescópicos y un brazo oscilante triangular inferior con radio de pivotamiento estabilizador de la vía. Además, el eje delantero cuenta con un estabilizador. De la suspensión delantera se encargan unos resortes helicoidales con amortiguadores de gas presurizado telescópicos; los elementos van integrados en los brazos telescópicos. Detrás se ha instalado un eje trasero de brazos acoplados con estabilizador integrado. Los amortiguadores de gas presurizado y los resortes individuales ofrecen una amortiguación deportiva y confortable en el eje trasero.
- **Chasis deportivo.** El Polo GTI es el único modelo de la gama que dispondrá de chasis deportivo de serie. La configuración presenta un ajuste específico de los resortes, resortes adicionales, amortiguadores y estabilizadores con una carrocería rebajada en 15 mm.
- **Chasis "Sport Select" y selección del perfil de conducción.** El nuevo Polo GTI puede configurarse opcionalmente con el chasis "Sport Select". Gracias a los amortiguadores activos, el conductor puede



variar la curva característica de la amortiguación; además, con la selección del perfil de conducción, de serie en el Polo GTI, se pueden activar los modos "Normal" y "Sport". La selección del perfil de conducción ofrece cuatro modos: "Normal", "Sport", "Eco" e "Individual". La selección del perfil de conducción permite al conductor realizar ajustes individuales, dentro de un marco definido, que influyen directamente en el comportamiento de conducción. De este modo, además de contar con las posibilidades del chasis "Sport Select", se puede ajustar la dirección, la curva característica del motor y el control de transmisión en función del perfil seleccionado. La selección del perfil de conducción también está disponible por separado.

Nuevos asistentes de conducción y sistemas de confort del Polo GTI

Sensor de ángulo muerto Blind Spot. Este sistema puede contribuir a evitar accidentes graves. El sensor de ángulo muerto "Blind Spot" avisa al conductor de la presencia de vehículos junto al Polo GTI o de la aproximación de vehículos por el ángulo muerto mediante un símbolo LED situado en los extremos de los retrovisores exteriores. El símbolo se enciende cuando se aproxima un vehículo por el ángulo muerto. Si el conductor acciona el intermitente confirmando su intención de cambiar de carril en la dirección desde la que se aproxima el vehículo, el símbolo comienza a parpadear como siguiente nivel de advertencia. Además, en este caso el sistema emite un impulso de dirección dificultando así el cambio de carril, lo que contribuye a reducir el riesgo de situaciones peligrosas durante los cambios de carril. El sistema, activo automáticamente a partir de una velocidad de 30 km/h, observa un entorno de aproximadamente 20 metros alrededor del Polo mediante sensores de radar. Si se selecciona la opción del sensor de ángulo muerto, se dispondrá también del asistente de salida del aparcamiento que aumenta notablemente la seguridad durante las maniobras de salida marcha atrás de huecos de aparcamiento



Asistente de salida del aparcamiento. El nuevo asistente de salida del aparcamiento representa un plus adicional en el ámbito de la seguridad y se ofrece en combinación con el sensor de ángulo muerto "Blind Spot". El asistente de salida del aparcamiento ayuda a salir marcha atrás de una calle estrecha y de huecos de aparcamiento que están situados en perpendicular con la calzada. La novedad es que el sistema no sólo "detecta" los vehículos que están parados o circulan directamente por detrás del Polo, sino también aquellos que se aproximan por el lateral y que el conductor, por lo tanto, prácticamente no puede divisar. El sensor basado en radar registra incluso objetos que se encuentran a una distancia de hasta 40 metros y reconoce objetos en movimiento a partir de 4 km/h. El sistema emite una señal acústica si existe riesgo de colisión. En caso de que el conductor o los otros usuarios de la vía pública no logran evitar esta situación, o si existiera riesgo de una colisión directa, el asistente de salida del aparcamiento activaría automáticamente la intervención de los frenos.

Sistema de detección del cansancio. Este sistema identifica los indicios de cansancio del conductor avisándole mediante una señal acústica de cinco segundos de duración y una recomendación visual de pausa que se indica en el cuadro de instrumentos. Si el conductor no detiene el automóvil en un plazo de 15 minutos, el sistema de alerta activará nuevamente la alarma para recordarle una vez más que debe hacer una pausa.

Sistema de frenado anticollisiones múltiples. Aproximadamente una cuarta parte de todos los accidentes con daños personales se debe a colisiones derivadas. El sistema de frenado anticollisiones múltiples de serie puede ayudar a evitar colisiones en cadena y a minimizar su gravedad. Tras una colisión y dentro de los límites del sistema, el sistema de frenado anticollisiones múltiples realiza una maniobra de frenado automáticamente antes de que el conductor pueda reaccionar. Gracias a esto se reduce la gravedad del accidente y, en el caso ideal, pueden incluso evitarse colisiones en cadena.



Protección proactiva de los ocupantes. Cuando el sistema de protección proactiva de ocupantes detecta una situación potencial de peligro, por ejemplo, si los asistentes de freno activos realizan un frenazo en seco, se pretensarán automáticamente los cinturones de seguridad del conductor y del acompañante con el fin de garantizar el máximo grado de protección a través del sistema de cinturones y de airbags. Si se produce una situación extremadamente crítica, por ejemplo, por un fuerte sobreviraje o subviraje con intervención del sistema ESC, se cierran automáticamente las ventanas laterales (hasta dejar sólo una pequeña rendija) y el techo corredizo. Con las ventanillas y el techo corredizo prácticamente cerrados pueden apoyarse de manera óptima los airbags de cabeza y laterales para desarrollar el mejor efecto posible. Dado que el sistema se ofrece en el Polo GTI asociado al sistema de vigilancia del entorno Front Assist de serie, la protección proactiva de ocupantes detecta también situaciones críticas de distancia y ayuda a reducir la distancia de frenado. Asimismo, en situaciones peligrosas, el conductor recibe un aviso óptico y acústico, así como un tirón de frenado preventivo.

Sistema de regulación automática de la distancia ACC. El sistema utiliza un sensor de radar integrado en el frontal y se ofrece junto con el cambio de doble embrague DSG. El conductor puede preajustar la velocidad en un margen de entre 0 y 210 km/h. El ACC adaptará la velocidad automáticamente hasta alcanzar el límite máximo ajustado en relación con el vehículo que circule delante, manteniendo la distancia especificada por el conductor. El embrague del DSG permite frenar el Polo GTI con ACC automáticamente detrás de un vehículo que va frenando hasta detenerlo. Una vez que el conductor vuelve a dar vía libre, el ACC arranca de nuevo automáticamente.

Sistema de vigilancia del entorno Front Assist. El sistema opera mediante un sensor de radar integrado en el frontal que mide constantemente la distancia con respecto al vehículo que circula delante. El sistema asiste al conductor en situaciones críticas manteniendo preparado el sistema de



frenos y emitiendo señales acústicas y visuales. En una segunda fase, indica al conductor la necesidad de actuar provocando un breve tirón. Si el conductor no frena lo suficiente, el sistema crea automáticamente tanta presión en los frenos como sea necesaria para evitar una colisión. En caso de que el conductor no reaccionara, el Front Assist haría intervenir a los frenos con el fin de poder proporcionarle al conductor más tiempo para reaccionar. Además, el sistema asiste al conductor avisándole si la distancia con el vehículo que circula por delante es demasiado corta. La última generación del Front Assist que se incorpora a bordo del Polo GTI no sólo reconoce a otros vehículos, sino que, a partir de ahora, también reconocerá a los peatones que se desplacen perpendicularmente a la calzada. Si el sistema registra que un peatón corre peligro, avisa al conductor y, a continuación, frena dentro de los límites del sistema. El asistente de frenada de emergencia en ciudad es un componente del sistema Front Assist.

Función de frenada de emergencia en ciudad. La función de frenada de emergencia en ciudad es una ampliación del sistema Front Assist y su cometido es observar el espacio frontal del Polo mediante un sensor de radar. El sistema se activa a velocidades inferiores a 30 km/h. En caso de existir un riesgo de colisión con un vehículo que circula delante o un vehículo estacionado sin que el conductor reaccione en modo alguno, se preacondicionará el sistema de frenos del mismo modo que con el Front Assist. Si es necesario, la función de frenada de emergencia en ciudad inicia automáticamente un frenazo en seco dentro de los límites del sistema con el fin de reducir las consecuencias del accidente. Además, si el conductor no pisa el pedal del freno lo suficiente, el sistema le asistirá con la máxima potencia de frenado.

Selección del perfil de conducción. Existen cuatro programas de conducción: "Eco", "Sport", "Normal" e "Individual". El perfil "Eco" regula el consumo óptimo del motor, del climatizador y de otros grupos auxiliares. Además, los automóviles equipados con el cambio DSG pueden disponer de la función de desplazamiento por inercia (conducción a vela) en el modo "Eco". Cuando el



conductor levanta el pie del acelerador, por ejemplo en trayectos con pendientes, el DSG se desacopla y el motor marcha en punto muerto. De este modo, se aprovecha de forma óptima la energía cinética del Polo GTI. En el modo "Sport", por el contrario, se incrementa la amortiguación de los amortiguadores activos, entre otras medidas (en el chasis "Sport Select"), y se desarrolla de modo más dinámico el comportamiento de respuesta del motor y los puntos de cambio de marchas del DSG.

Sistema de aparcamiento "Park Assist". El sistema de aparcamiento asistido Park Assist guía al Polo GTI automáticamente para aparcarlo en plazas de aparcamiento en batería y en línea, y lo desaparca también de plazas de aparcamiento en línea. El sistema se activa pulsando un botón situado en la consola central. El conductor selecciona el lado en el que desea estacionar su vehículo mediante los intermitentes. Cuando el Park Assist detecta un aparcamiento lo suficientemente grande mediante los sensores ultrasónicos (espacio de maniobra delante y detrás de 40 cm), puede iniciarse el estacionamiento asistido: el conductor engrana la marcha atrás y lo único que tiene que hacer es acelerar y frenar (una función automática de frenado le asistirá en caso de existir una distancia muy reducida). De la dirección se ocupa el automóvil.

Sistema de control de los neumáticos. El sistema de control de los neumáticos funciona mediante los sensores de las revoluciones de las ruedas del ABS: al disminuir la presión de inflado de los neumáticos, se reduce el radio de rodadura de la rueda en cuestión y esta gira más rápido manteniendo el vehículo la misma velocidad. A raíz de esto, el sistema detecta una presión demasiado baja y avisa al conductor. No obstante, el sistema de control de los neumáticos no exime al conductor de su responsabilidad de controlar la presión de inflado de los neumáticos.



Historia del GTI

Del Polo GT al Polo GTI

Cuatro dinámicas décadas. El Polo puede adquirirse desde hace décadas como versión Gran Turismo – GT. En un principio, sin embargo, no incluía la sigla I de inyección. No obstante, es un hecho que la deportividad forma parte del ADN de esta gama. La historia de las versiones deportivas del Polo comenzó en 1979 con el primer GT. Esta versión de 60 CV era la más potente de la primera generación Polo y ya disponía, por aquel entonces, del legendario perfil rojo de la parrilla. En 1985 Volkswagen presentó una nueva versión GT basada en el Polo de la segunda generación. Con el fin de transferir sus 75 CV –elevada potencia para un pequeño utilitario hace más de 30 años– de forma segura a la carretera, la segunda generación del Polo GT disponía de un chasis deportivo y un regulador de la fuerza de frenado.

La sobrealimentación llega por primera vez en 1985. El potente Polo GT G40 de 1985 ya disponía de una gran potencia de 115 CV y alcanzaba una velocidad máxima de casi 200 km/h. Algunos de los finos detalles técnicos de propulsión eran un compresor G, un compresor de espirales desarrollado por Volkswagen que desempeñaba la función de un turbocompresor y, por aquellos días, también se había equipado en los modelos Golf y Corrado. En 1991 se desarrolló un segundo G40 basado en la tercera generación del Polo. La nueva versión disponía de un catalizador, desarrollaba una potencia de 113 CV y alcanzaba una velocidad máxima de 196 km/h.

En 1998 debuta el primer Polo GTI. El primer Polo GTI, desarrollado en base a la tercera generación del Polo, llegó al mercado en 1998 con una potencia de 120 CV. En 2006 el potente GTI de 150 CV, basado en la cuarta generación del Polo, incorporaba, por primera vez, un motor con la clásica sobrealimentación. También a partir de 2006 se ofrecía una potente versión de 180 CV, el Polo GTI Cup Edition, derivada de la misma versión de competición del ADAC Volkswagen Polo Cup. El GTI de la quinta generación



del Polo mantuvo los 180 CV. No obstante, en 2014 la potencia aumentó a 192 CV. El nuevo Polo GTI rompe en 2017 la mágica barrera de los 200 CV.



Automovilismo de competición GTI

Nuevo Polo GTI R5 – GTI goes Rallye

Hitos del automovilismo de competición. GTI – Las tres siglas mágicas no son sólo sinónimo de modelos de serie dinámicos, sino también de grandes éxitos deportivos en el mundo del automovilismo de competición. El nuevo Polo GTI R5 indica el camino al futuro basado en el Polo de la sexta generación. Este modelo representa un nuevo hito en la reorientación estratégica de Volkswagen Motorsport: Tras el exitoso lanzamiento del Golf GTI TCR, que desde 2016 viene recogiendo victorias y títulos en los circuitos de numerosas competiciones, Volkswagen Motorsport amplía su compromiso en el deporte del cliente al deporte de rally ofreciendo con su nuevo modelo R5, por primera vez, un Polo GTI para los rallies.

La categoría

En 2012 la Federación Internacional del Automóvil (FIA) presentó el reglamento R5 para una nueva generación de coches de rally. Por sus características técnicas como tracción total, motor turbo de 1.6 litros con inyección directa, unos 270 CV de potencia y un amplio paquete de seguridad, los automóviles del deporte del cliente, desarrollados para equipos y pilotos privados, son considerados "Mini-WRC" –y todo esto a un precio asequible. El precio máximo del modelo básico es de 180.000 euros más IVA. Debido a las numerosas posibilidades de uso de este automóvil, esta categoría disfruta de gran éxito en todo el mundo: los modelos R5 participan en el campeonato mundial FIA Rallye en la categoría WRC2, representan la categoría más alta del campeonato europeo FIA Rallye y, además, compiten en numerosos campeonatos nacionales y regionales en todo el mundo.

Historia del Polo WRC



El Volkswagen Polo GTI R5 tiene como referencia una galería de predecesores extremadamente exitosa. En el desarrollo del nuevo coche de rally para el deporte del cliente influyeron la experiencia y el know-how de cuatro victorias mundiales en la "categoría reina" WRC desde 2013 hasta 2016. El Polo R WRC, con el cual Sébastien Ogier y su copiloto Julien Ingrassia lograron alcanzar el título de campeón del mundo de piloto y copiloto cuatro veces consecutivas, es el automóvil de más éxito de la historia reciente de los campeonatos de rally.

"Con el Polo GTI R5 deseamos transferir nuestra experiencia, procedente de cuatro victorias en los campeonatos de rally mundiales, al deporte del cliente y ofrecer un deportivo de primera categoría para todos los campeonatos de rally, desde las Series nacionales, hasta los campeonatos mundiales" comenta el director de Volkswagen Motorsport Sven Smeets. "Hasta que llegue el momento de participar en las carreras el año que viene, someteremos el Polo GTI R5 a un intenso programa de pruebas que nos permitirá estar preparados para superar las diferentes condiciones de los circuitos mundiales".

El desarrollo del Polo GTI R5 avanza a toda marcha desde principios del año. Las primeras pruebas de conducción sobre asfalto y grava se realizaron del 15 al 17 de noviembre en la localidad francesa de Fontjoncouse. En los próximos meses realizaremos otras pruebas bajo las condiciones más diversas. El director técnico de Volkswagen Motorsport, François-Xavier "FX" Demaison, creador del Polo R WRC, modelo de éxito que ha batido récords, es el responsable del desarrollo del Polo GTI R5. El ingeniero jefe del proyecto es Gerard-Jan de Jongh que, como antiguo ingeniero de carreras del campeón mundial Sébastien Ogier, también aporta su valiosa experiencia.

La técnica del Polo GTI R5



Al igual que el modelo de serie, el nuevo Polo GTI, el Polo GTI R5 dispone también de un potente motor turboalimentado de cuatro cilindros en línea con inyección directa ubicado transversalmente delante del eje delantero. De acuerdo con el reglamento, la cilindrada del homólogo para rally se limita a 1,6 litros, valor más que suficiente para desarrollar una potencia de 272 CV y un par máximo de 400 Nm para el GTI de rally. No obstante, el rendimiento del motor también está determinado por el reglamento. El cambio de marchas de carreras secuencial graduado estrechamente con cinco velocidades y la tracción total permanente posibilitan excelentes valores de aceleración sobre cualquier terreno, ya se trate de asfalto, grava o nieve: el ligero Polo GTI R5 de sólo 1.230 kilos acelera de 0 a 100 km/h en sólo 4,1 segundos. La velocidad máxima es típica de los rallies y, en función de la relación de transmisión, puede llegar a 200 km/h. Velocidad más que suficiente para volar sobre las pistas de grava de los bosques finlandeses o dominar las primeras clasificaciones en las pistas nevadas suecas. Los frenos de disco ventilados (Ø 350 mm para asfalto delante; Ø 300 mm para grava delante y detrás) y las pinzas de freno de aluminio (cuatro pistones) frenan el automóvil correspondientemente cuando el piloto lo requiere manteniendo el punto de frenado óptimo en cada clasificación. La carrocería de acero de serie con cuatro puertas, que sirve de base para el desarrollo del Polo GTI R5, procede de la planta de producción de Pamplona/España y, de acuerdo con el reglamento de la FIA, será equipada posteriormente con una jaula antivuelco y otras piezas de seguridad adicionales.

La homologación final del Polo GTI R5 tendrá lugar en 2018. Las primeras entregas a los equipos de los clientes y las primeras participaciones en las carreras de rally se prevén para la segunda mitad del año.