

Encuentro GTI 2016 a orillas del Wörthersee

Estreno mundial del Golf GTI Clubsport S

Aspectos principales

Diez datos importantes – Puntos clave del Golf GTI Clubsport S	Página 03
Resumen – Estreno mundial del Golf GTI Clubsport S	Página 05
40 años del Golf GTI – Retrospectiva	Página 13

Indicaciones:

Esta información de prensa, las fotografías y los vídeos correspondientes al nuevo Golf GTI Clubsport S están disponibles en internet en la dirección www.volkswagen-media-services.com. Nombre de usuario: vwnews05. Clave: 2016reifnitz.

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

Toda la información sobre equipamientos y datos técnicos 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.

Todas las prestaciones de conducción, así como las tasas de consumo y emisiones de CO2 indicadas son valores de pronóstico. Actualización de abril de 2016.

Estreno mundial del nuevo Golf GTI Clubsport S en el Wörthersee

El GTI más potente de la historia pulveriza el récord de vuelta en Nürburgring

El Golf GTI Clubsport S bate el récord de Nürburgring en la categoría de vehículos con tracción delantera con un tiempo de 07:49:21

El exclusivo GTI es un potente modelo biplaza de 310 CV con un chasis reconfigurado

Diez datos importantes – Puntos clave del Golf GTI Clubsport S

1. El Golf GTI más potente de la historia bate el récord en la categoría de vehículos de serie con tracción delantera en el anillo norte del circuito de Nürburgring con un tiempo de 07:49:21.
2. El Golf GTI Clubsport S, cuya edición se limitará a 400 ejemplares, ofrece una potencia de 228 kW / 310 CV y acelera de 0 a 100 km/h en 5,8 segundos.
3. Una de las novedades que ofrece el Golf GTI Clubsport S es el ajuste «Nürburgring-Setting» que se activa mediante la selección de perfiles de conducción.
4. El «Nürburgring-Setting» ajusta la suspensión eléctrica (DCC), el motor, la dirección y el sonido al anillo norte de Nürburgring.
5. El chasis del Golf GTI Clubsport S, reconfigurado completamente, se ha sometido a exhaustivas pruebas en el circuito de carreras.
6. Con un peso DIN reducido a 1.285 kg y una potencia de 310 CV, el nuevo modelo ofrece la relación potencia/peso de un deportivo: 4,15 kg/CV (peso en vacío UE incluidos el conductor y el equipaje: 1.360 kg).

7. El nuevo sistema de escape, cuya sección transversal delante de los tubos de escape es ahora más grande, genera un claro «backfire» (petardeo) durante la deceleración.
8. El Golf GTI Clubsport S es un biplaza de dos puertas. La banqueta trasera se ha desmontado para ahorrar peso.
9. Además de las llantas de serie de 19 pulgadas, el Golf GTI Clubsport S se entrega también con neumáticos semi-slicks del tipo «Pretoria» por separado.
10. El número de serie del modelo (desde 001/400 hasta 400/400) que se indica en el interior es una referencia de la serie especial exclusiva.

Resumen – Estreno mundial del Golf GTI Clubsport S

Wolfsburg / Reifnitz, mayo de 2016. El Golf GTI Clubsport S cruza la línea de llegada del «Infierno verde» a la velocidad de una flecha. El piloto de carreras alemán Benny Leuchter (28) ha batido recientemente el récord del anillo norte del circuito Nürburgring en la categoría de vehículos con tracción delantera al volante deportivo del Golf GTI más potente de la historia. En el futuro, todos los competidores deberán batir el récord establecido por Leuchter a bordo del GTI: 07:49:21 El nuevo deportivo se ha fabricado en base al Golf GTI Clubsport diseñado con motivo del 40 aniversario de los modelos GTI. Este modelo difumina los límites entre los vehículos de serie y los deportivos con una potencia de 195 kW / 265 CV (213 kW / 290 CV temporalmente con la función «boost») y una aerodinámica completamente rediseñada en amplias áreas con sus coeficientes de fuerza descendencial correspondientes. Con el Golf GTI Clubsport S, estrenado mundialmente con motivo de la celebración del encuentro GTI en el Wörthersee (del 4 al 7 de mayo), Volkswagen corona nuevamente la legendaria gama de modelos: la potencia permanentemente conectable de 228 kW / 310 CV, una aceleración de 0 a 100 km/h en 5,8 segundos, una velocidad máxima abierta de 265 km/h y un peso en vacío UE reducido a 1.360 kg son los parámetros fundamentales reales del nuevo buque insignia de la gama Golf GTI. No obstante, es el tiempo récord por vuelta logrado en el anillo norte de Nürburgring el que evidencia la vertiginosa velocidad que alcanza este modelo.

Ajuste «Nürburgring-Setting». El Golf GTI Clubsport S ofrece una novedad mundial: el ajuste «Nürburgring-Setting», activable a través de la selección de perfiles de conducción, que adapta el vehículo al circuito de carreras más difícil del mundo. Esto es posible gracias a que el automóvil está equipado de serie con el sistema de suspensión adaptativa electrónica «DCC», configurable individualmente, y con una selección de perfiles de conducción. Los ingenieros responsables desarrollaron un ajuste en el perfil de

conducción «Individual» que puede adaptarse selectivamente a las particulares condiciones del circuito Nürburgring. Además, están a disposición los perfiles de conducción «Comfort», «Normal» y «Race». Como de costumbre, el conductor puede seguir configurando los ajustes en el perfil «Individual». Reiniciando el perfil «Individual» mediante el menú de la pantalla táctil, el conductor puede acceder nuevamente en cualquier momento al ajuste para Nürburgring antes de entrar en el anillo norte del circuito. Esta configuración única conmuta los parámetros «sonido», «motor» y «dirección» (dirección progresiva de serie) al perfil «Race» y el sistema DCC al perfil «Comfort». En este caso, sin embargo, el ajuste es completamente diferente al ajuste usual en los modos «Race» y «Comfort». Más adelante se explicará este ajuste en detalle. Pero ahora sigamos con las especificaciones del Golf GTI Clubsport S.

400 unidades. La edición mundial de este modelo se limita a 400 unidades, 100 de las cuales se entregarán en Alemania. Los colores de la carrocería de la edición especial se adoptan del GTI original: «Red Tornado», «Pure White» y «Deep Black Pearl Effect». El techo de los modelos GTI con carrocerías de color blanco o rojo es de color negro. No importa el lugar del mundo donde se lance al mercado este modelo: por razones de peso, siempre será un vehículo de dos puertas con cambio manual. En comparación con el Golf GTI Clubsport de dos puertas con cambio manual, se ha reducido notablemente el peso del modelo «S». Y se ha conseguido del modo siguiente:

Relación potencia/peso de 4,15 kg/CV. El potente Golf GTI Clubsport S es un vehículo biplaza que entrega un par máximo de 380 Nm entre 1.700 y 5.300 rpm. La supresión de la banqueta trasera, incluido el reposabrazos central, fue el detalle que más contribuyó al ahorro de peso. Una batería más pequeña y la eliminación de detalles como las eficientes esteras de aislamiento acústico, el suelo modular del maletero, la bandeja trasera, las alfombrillas y los amortiguadores del capó redujeron el peso aún

más. Un chasis auxiliar de aluminio en el eje delantero y mordazas de freno de aluminio contribuyeron, asimismo, a la reducción del peso. Algunos de los detalles que, por el contrario, aumentaron el peso del nuevo modelo son las llantas de aleación ligera ZR de 19 pulgadas con neumáticos Michelin del tipo «Pretoria» 235/35, tan importantes para el rendimiento, el irrenunciable sistema «DCC», una barra de puntal, una red separadora, situada detrás de los asientos, y la moqueta en la parte trasera. Esto significa un ahorro de peso aproximado de 30 kg en comparación con una versión Golf GTI Clubsport con equipamiento similar, y con ello, un bajo peso en vacío DIN de 1.285 kg (peso en vacío UE incluidos el conductor y el equipaje: 1.360 kg). La dinámica relación potencia/peso con una potencia de 310 CV es de 4,15 kg/CV. A menor peso, mayor eficiencia: 7,4 l/100 km (CO₂: 172 g/km).

Especificaciones del motor. El equipo de desarrollo utilizó las sinergias entre el automovilismo de competición y la fabricación en serie para mejorar el rendimiento del motor sirviéndose de la experiencia obtenida con el potente Golf GTI TCR de 243 kW / 330 CV y 410 Nm —el nuevo bolido construido para la competición TCR International Series. El resultado fue la posibilidad de aumentar la potencia del motor permanentemente a 310 CV y 380 Nm y, al mismo tiempo, incorporar el ajuste del Golf GTI TCR realizado para el Campeonato Alemán de Turismos (Tourenwagenmeisterschaft). Los ingenieros lograron aumentar la potencia adaptando el mecanismo de mando del motor e incorporando un nuevo sistema de escape de gases con un diámetro de 65 mm en lugar de 55 mm del tubo de escape delante de los silenciadores. Gracias a esto, se reduce la contrapresión y aumenta la potencia. Efecto secundario de las modificaciones realizadas: ¡El sistema de escape de gases desarrolla un «salvaje rugido» o «backfire» (petardeo) durante la deceleración! Esto es especialmente válido para el perfil de conducción «Race» (entre otros, con un régimen de revoluciones mayor) en el cual el Golf GTI Clubsport S se configura, de igual modo que en el ajuste «Nürburgring-Setting» al máximo

rendimiento y a un comportamiento de respuesta extremadamente ágil. Como consecuencia de las modificaciones se ha integrado, asimismo, una bomba de combustible de mayor caudal. La base técnica del motor del Golf GTI Clubsport S de tracción delantera es el TSI con una cilindrada de 1.984 cm³ que se ha equipado también en otras versiones de Golf GTI y en el Golf R. El motor pertenece a la tercera generación de la serie EA888 y dispone de refinados detalles como un colector de escape hacia el turbocargador integrado en la culata y refrigerado por agua, así como de un sistema de distribución variable por válvulas con regulador doble del árbol de levas.

Especificaciones del exterior. Otros de los detalles específicos del exterior del Golf GTI más exclusivo son: llantas de aleación ligera de 19 pulgadas del tipo «Pretoria» con neumáticos semi-slicks (Michelin Sport Cup 2), cristales tintados en la parte trasera (hasta un 65 %), la placa indicadora «Clubsport S», el techo de color negro (para las carrocerías pintadas en blanco o rojo), así como faros xenón con luz de iluminación dinámica en curvas e iluminación diurna LED. Además, se ha modificado el sistema de frenos de 17 pulgadas que ahora es mucho más resistente a las altas temperaturas a las que están sometidos los componentes de sistema durante la conducción en los circuitos. Los discos de freno delanteros se denominan «discos de freno con pasadores fijos». La mordaza de freno es de aluminio. El anillo de fricción de acero fundido está unido a la mordaza de aluminio a través de pasadores fundidos y, gracias a esto, puede expandirse radialmente cuando se calienta. Otra de las ventajas de los nuevos discos de freno, además de su alta resistencia, es su dosificación óptima. Detalle importante para la dinámica de conducción: a través de las mordazas de freno de aluminio se reducen las masas no suspendidas en un kilo por rueda. Con el fin de seguir mejorando la reacción con los frenos calientes, el Golf GTI Clubsport S sale de la fábrica equipado con forros del freno especiales en los ejes delantero y trasero.

Especificaciones del interior. Cada una de las 400 unidades del Golf GTI Clubsport S dispone de un número de serie que se ha integrado en el área de la consola central (desde 001/400 hasta 400/400). El conductor y el acompañante se acomodan en asientos deportivos que ofrecen la sujeción necesaria mientras que el vehículo vuela por el anillo norte de Nürburgring. También se encuentran a bordo las insignias GTI del Golf GTI Clubsport «convencional». Algunas de ellas son el pomo de la palanca de cambios en forma de pelota de golf con un ribete en alcántara, una línea roja en los cinturones de seguridad, aplicaciones de diseño «Wabe 40» (salpicadero y puertas) y un fino detalle decorativo en «Piano Black». Adaptación ergonómica perfecta al circuito de carreras: el volante, extremadamente firme gracias al revestimiento de alcántara, con un emblema GTI cromado, costura roja y una marca roja de las 12 horas. Los listones de acceso de las puertas de acero fino disponen de un emblema GTI de color rojo.

Del GTI Performance al GTI Clubsport S. El concepto del Golf GTI Clubsport S surgió cuando el equipo de Volkswagen responsable del GTI «convencional» probaba la versión final del actual Golf GTI Performance en el circuito de carreras. «Todos nosotros éramos conscientes del enorme potencial que encerraba esta versión GTI» comenta el responsable de chasis Karsten Schebsdat. El ingeniero añade: «Por esta razón, decidimos exprimir al máximo el potencial dinámico de este automóvil formando un pequeño equipo. Este concepto recorrió todas las instancias de abajo a arriba. Un trayecto similar al que recorrió antiguamente el primer Golf GTI». Junto con la reducción del peso, mencionada anteriormente, y el aumento de potencia existen otros dos puntos esenciales para la construcción de un automóvil verdaderamente rápido: una aerodinámica óptima y un excelente chasis. El nuevo Golf GTI Clubsport S dispone de ambos.

Aerodinámica. En cuanto a la aerodinámica y a los coeficientes de fuerza descendional se refiere, Volkswagen ha podido adoptar las

modificaciones realizadas en el Golf GTI Clubsport. Ambas versiones –«Cлубsport» y «Cлубsport S»– se caracterizan por disponer de parachoques delanteros completamente rediseñados. Además, se han optimizado la admisión del aire hacia el motor, la aerodinámica y la presión de contacto del tren delantero. El alerón de techo, perfeccionado en el túnel aerodinámico, es el detalle que optimiza significativamente la aerodinámica en la zaga. El alerón de techo de las versiones Clubsport es mucho más grande que el de sus homólogos, el Golf GTI y el Golf GTI Performance. Entre el área del techo, de color negro, y el alerón que se extiende en el área superior como si de un ala se tratara, existe un pequeño espacio de aire. El alerón de techo bipartido se eleva hacia arriba por encima de la línea del techo. En el lateral, el alerón se extiende homogéneamente hasta los flaps de color negro brillante de la puerta del maletero. Los alerones múltiples de este tipo son complejas piezas de construcción que cumplen perfectamente la tarea aerodinámica que se les ha asignado: aumentar notablemente la fuerza descensional en el eje trasero. Uno de los detalles que se integra en el concepto aerodinámico y de diseño del nuevo modelo es el difusor trasero de color negro. Con el fin de proporcionar una estabilidad extrema a las versiones Clubsport, a través de las medidas aerodinámicas se plasma selectivamente más fuerza descensional al eje trasero que al delantero. El aumento de la estabilidad de conducción, especialmente en el eje trasero, tiene la finalidad de que la configuración del chasis sea mucho más neutral. En el caso del Golf GTI Clubsport S prácticamente desaparece el subviraje típico de los modelos con tracción delantera.

Chasis. El nuevo Golf GTI Clubsport S dispone de un chasis deportivo específico. Los especialistas del chasis han reconfigurado ambos ejes del Golf GTI Clubsport S. Ejemplo eje trasero: el eje modular Performance dispone ahora de un mayor potencial de estabilidad lateral para poder realizar aceleraciones transversales mayores. Sin la intervención de la suspensión McPherson en el eje delantero esto conllevaría a un fuerte

subviraje. El responsable de chasis Karsten Schebsdat explica: «Para neutralizar el subviraje y aumentar, al mismo tiempo, el grado de adherencia hemos contrarrestado este efecto integrando soportes de rueda específicos en el eje delantero». El resultado es un ángulo de inclinación mayor. El ángulo negativo aumenta el potencial de estabilidad lateral y optimiza el agarre en el eje delantero. Adiós al subviraje. En un nivel de aceleración transversal aún mayor, el modelo Clubsport S se caracteriza por ofrecer un balance similar al del modelo Clubsport «convencional», lo que posibilita velocidades mayores en las curvas. Además, se ha perfeccionado la reacción del freno especialmente para que durante el frenado en las curvas a gran velocidad no derrape la zaga. Esto, junto con las medidas aerodinámicas, posibilita que el conductor pueda frenar el Golf GTI Clubsport S en las curvas sin perder la estabilidad de conducción del automóvil. El resultado es una extraordinaria manejabilidad hasta los valores límite y un tiempo por vuelta en el anillo norte de 07:49:21.

Control electrónico de tracción. Gracias al chasis perfeccionado y a los neumáticos semi-slicks mejora la tracción, incluso a la máxima velocidad. Sobre esta base, Volkswagen ha podido adaptar también el software del ESC: aunque el control electrónico de tracción del Golf GTI Clubsport S interviene más tarde y no reduce tanto el régimen de revoluciones casi no se produce el típico “rebote” de las ruedas delanteras en las potentes versiones con tracción delantera cuando se acelera al máximo. El efecto palpable es similar al de un Launch Control en versiones con cambio automático. El confort de aceleración se perfecciona a través del alojamiento más rígido de las unidades, un nuevo soporte pendular (varilla estabilizadora entre el engranaje y el eje delantero) y un engranaje reforzado. Otros elementos básicos importantes son la función dinámica XDS+ y el bloqueo del diferencial del eje delantero. Ambos de serie.

- **Bloqueo del diferencial del eje delantero.** En comparación con los bloqueos del diferencial mecánicos, el bloqueo del diferencial integrado en los modelos Golf GTI Clubsport y Golf GTI Clubsport S ofrece ventajas como un grado de bloqueo y la completa incorporación en las funciones ESC, EDS y XDS+. Gracias a esto, existe la posibilidad de evitar completamente las influencias negativas sobre la precisión de dirección como ocurre en los diferenciales mecánicos.
- **ESC Sport.** Al igual que en las otras versiones GTI, Volkswagen ofrece el Golf GTI Clubsport S con la función «ESC Sport» dirigida especialmente a los conductores con amplia experiencia. El sistema se activa a través de un interruptor de dos etapas situado en la consola central. Si el conductor pulsa el interruptor brevemente una vez, el Electronic Stability Control (ESC) se conecta en el modo «ESC Sport». En trayectos rápidos con gran número de curvas –por ejemplo, en un circuito de carreras– el «ESC» se activa más tarde, lo que permite realizar maniobras más ágiles. Si el conductor mantiene pulsado el interruptor durante más de tres segundos, el sistema «ESC» se desactiva por completo. Ahora, el Golf GTI Clubsport S se puede manejar a voluntad del conductor sin operaciones de regulación hasta los regímenes límite. Alternativamente al manejo mediante el interruptor en la consola central, la función «ESC» también se puede activar y desactivar a través de los ajustes del menú CAR.

Ajuste al anillo norte de Nürburgring. La mayoría de los circuitos de carreras del mundo casi no presentan grandes ondulaciones del terreno o desniveles de la superficie. El circuito de Nürburgring es diferente, ya que en él abundan las dos cosas. Y a esto se le añaden las innumerables curvas. El resultado es una combinación única de tramos con una dinámica transversal y tramos con una dinámica vertical. Un vehículo adaptado a

Nürburgring debe poder dominar tanto las curvas a alta velocidad como los extremos desniveles y las ondulaciones del terreno. En otras palabras: cuando se adapta un automóvil a un circuito de carreras convencional se endurece notablemente el chasis. Esto no sería recomendable en el anillo norte de Nürburgring. La suspensión de las ruedas más bien debería absorber los numerosos desniveles del suelo con el fin de obtener un guiado perfecto de las ruedas sobre la carretera. El automóvil debe ser más bien blando verticalmente y, al mismo tiempo, transversalmente rígido. Y este es precisamente el detalle que los ingenieros de Volkswagen han tenido en cuenta en la adaptación de los amortiguadores y los resortes —especialmente en cuanto a la adaptación de los amortiguadores del sistema de suspensión adaptativa electrónica «DCC». El sistema permite regular óptimamente la amortiguación en función de los diferentes estados de conducción. Esta adaptación específica a Nürburgring se ha integrado en el perfil de conducción «Individual» del Golf GTI Clubsport S.

40 años del Golf GTI – Retrospectiva

- **Golf GTI I / 1976.** Fueron seis los hombres que en 1974 forjaron el plan secreto de diseñar un «Sport Golf» pasando el proyecto por todas las instancias. Actualmente no puede determinarse con exactitud qué día concreto de 1976 se construyó el primer GTI de serie. Lo que sí es cierto es que con sus 110 CV de potencia y una velocidad máxima de 182 km/h no sólo revolucionó el mundo de los compactos, sino también el de las berlinas y los deportivos de lujo. En 1983 debutó la primera edición especial «Pirelli-GTI» de 112 CV.
- **Golf GTI II / 1984.** El Golf GTI II, una verdadera genialidad estratégica, debutaba un año después con 112 CV siguiendo el curso de la primera generación. Con idénticas insignias GTI, el nuevo se convirtió en todo un clásico. Un icono. Con la introducción del catalizador en 1984 disminuye brevemente la potencia a 107 CV. Dos años después, Volkswagen compensa

la pérdida de potencia diseñando un nuevo motor 16V que, con una potencia de 129 CV con catalizador, alcanza nuevamente la agilidad del GTI original (139 CV sin catalizador). En 1990 el cargador «G-Lader» del Golf GTI G60 aumenta la potencia a 160 CV.

- **Golf GTI III / 1991.** En 1991 Volkswagen transfiere las insignias GTI a la tercera generación. Empezando por 115 CV. Un año después, la potencia aumenta a 150 CV gracias a un nuevo motor de cuatro válvulas. En 1996 una versión turbodiésel (TDI) de 110 CV enriquece el concepto GTI. Algunos años después los motores de gasolina y los motores diésel se dividirán definitivamente en GTI y GTD. En 1996 se lanza al mercado también el modelo conmemorativo de los «20 años del GTI».
- **Golf GTI IV / 1998.** La cuarta generación GTI, estrenada en 1998, llega al mercado de forma discreta. El potente Golf GTI IV de 150 CV es técnicamente un automóvil que destaca de sus competidores por su excelente agilidad y su gran calidad. Los motores de gasolina de cuatro y cinco cilindros (único) ofrecen potencias de hasta 170 CV, mientras que la potencia de los motores diésel alcanza un máximo de 150 CV. En 2001, el potente modelo conmemorativo de los «25 años del GTI», con una potencia turbo de 180 CV, inicia el renacimiento del icono deportivo.
- **Golf GTI V / 2004.** Con el debut de la quinta generación, el Golf GTI 2004 celebra una grandiosa reaparición. Con un diseño mucho más llamativo, un motor turbo de 200 CV y excelentes prestaciones de conducción, el nuevo modelo catapultó el concepto GTI al futuro. En 2006 Volkswagen celebra el 30 aniversario del icono deportivo diseñando para sus fans una potente versión de 230 CV: el modelo conmemorativo de los «30 años de GTI». En 2007, arranca la reencarnación del modelo «Pirelli-GTI» con una motorización idéntica.

- **Golf GTI VI / 2009.** Con la sexta generación en 2009 se diseña un Golf GTI que redefine el tema de la tracción con el nuevo diferencial electrónico de deslizamiento limitado (XDS). Un potente GTI de 210 CV que produce un placer de conducción aún mayor. Un GTI que, gracias a un sistema de escape de nuevo diseño, ofrece ahora una dinámica también audible. Además, por primera vez está a disposición una versión descapotable. En 2011 se diseña el punto culminante de esta generación en conmemoración a los 35 años del GTI: el «Golf GTI Edition 35» de 235 CV.
- **Golf GTI VII / 2012.** La séptima generación GTI arranca en 2012 con dos niveles de potencia. La versión básica desarrolla 162 kW / 220 CV y el Golf GTI Performance 169 kW / 230 CV. La nueva generación dispone de un bloqueo del diferencial del eje delantero de nuevo diseño. Partiendo de esta base, a principios de 2016 le sigue el potente Golf GTI Clubsport que mediante la función «boost» puede alcanzar una potencia de hasta 213 kW / 290 CV. Este modelo difumina los límites con los bólidos de carreras, y el modelo Golf GTI Clubsport S, presentado en el Wörthersee, los disuelve completamente.