

**Dossier de prensa**  
**Golf GTI Cabrio**

**(Dossier adaptado al mercado español)**

Munich, mayo de 2012

Indicaciones:

La información de prensa y las fotografías correspondientes al nuevo Golf GTI Cabriolet contenidas en esta carpeta están también en formato digital en la dirección: [www.volkswagen-media-services.com](http://www.volkswagen-media-services.com).  
Nombre de usuario: golfgtic; Clave: 05-2012.

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

Toda la información sobre equipamientos y datos técnicos contenida en esta carpeta de prensa se refiere al programa de modelos ofrecido en España.

# Contenido

## En concreto

Golf GTI Cabrio – Resumen	Página 03
---------------------------	-----------

## Aspectos principales

GTI descapotable	Página 06
Motor	Página 06
Chasis	Página 07
Capota	Página 08
Seguridad	Página 09
Equipamiento exterior	Página 11
Equipamiento interior	Página 12

Golf I, III y IV Cabrio (historia)	Página 14
Golf I Cabrio	Página 14
Golf I Cabrio, Serie II	Página 15
Golf III Cabrio	Página 16
Golf IV Cabrio	Página 16

Datos de interés	Página 18
------------------	-----------

Datos técnicos	Página 20
----------------	-----------

El potente Golf GTI Cabrio de 210 CV sólo consume 7,6 l/100 km

El primer descapotable GTI de la historia acelera de 0 a 100 km/h en 7,3 segundos

Motor ideal con un par de 280 Nm a partir de 1.700 r.p.m.

- **Wolfsburg / Múnich, mayo de 2012.** Ninguna otra marca deportiva del segmento de los compactos es tan conocida en el mundo como las siglas “GTI” de Volkswagen. Con el debut del primer Golf GTI, la combinación de letras elegida hace 36 años se convirtió de la noche a la mañana en el nombre genérico de un nuevo segmento automovilístico. Desde entonces, el GTI de Volkswagen es el único original en el segmento de los compactos deportivos. Tras más de 1,8 millones de unidades de Golf GTI vendidas, Volkswagen lanza por primera vez al mercado la versión descapotable del icono automovilístico: el Golf GTI Cabrio de 155 kW / 210 CV de potencia. El descapotable, equipado de serie con capota eléctrica, climatizador, elevalunas eléctricos, equipo de audio y sistema de protección antivuelco activo, llegará al mercado español a mediados de junio. A pesar de ofrecer una clara ventaja de potencia en comparación con otros modelos similares, el nuevo Golf GTI Cabrio es uno de los modelos más asequibles del segmento.
- **Prestaciones de conducción del GTI.** El Golf Cabrio más potente de la historia equipa un motor turbo de 2,0 litros, ofrece tasas de consumo y de emisiones de CO<sub>2</sub> de 7,6 l/100 km y 177 g/km respectivamente (con ‘DSG’ 7,7 l/100 km y 180 g/km de CO<sub>2</sub>) y acelera de 0 a 100 km/h en sólo 7,3

segundos alcanzando una velocidad máxima de 237 km/h (con 'DSG': 235 km/h).

- **Detalles GTI.** El diseño exterior del descapotable se caracteriza por los detalles típicos GTI como la parrilla de malla de nido de abeja con perfiles de color rojo con el emblema 'GTI' integrado, el parachoques delantero GTI, el nuevo difusor trasero, los tubos de escape cromados, las estriberas ensanchadas y las llantas de aleación ligera de 17 pulgadas del tipo "Denver". El interior ofrece detalles como asientos deportivos tapizados con la clásica tela a cuadros "Nyco".
- **Capota del GTI.** El nuevo descapotable GTI adopta completamente la capota del Golf Cabrio convencional que dispone de un práctico sistema de apertura electrohidráulico de serie que abre la capota en tan sólo 9,5 segundos. La capota del Golf GTI Cabrio ha sido diseñada para soportar altas velocidades y puede abrir y cerrarse a velocidades de hasta 30 km/h.
- **Seguridad del GTI.** Las prestaciones de seguridad del nuevo Golf GTI Cabrio son, entre otras, el sistema de protección antivuelco activo (desplegable en milésimas de segundos), el marco del parabrisas reforzado y diferentes modificaciones estructurales de los bajos para aumentar la rigidez torsional, los laterales, las estriberas, la pared posterior y las puertas. La seguridad se completa con airbags de cabeza/tórax frontales y laterales, un airbag de rodilla para el conductor y el sistema 'ESP'. El nuevo descapotable equipa además de serie el diferencial electrónico de deslizamiento limitado 'XDS' que mejora significativamente la seguridad y el dinamismo en curvas.
- **Versatilidad del GTI.** El interior del nuevo Golf GTI Cabrio es sorprendentemente silencioso con la capota cerrada; lo único que se percibe es el ruido del motor turbo de 210 CV de potencia. Además, el Golf GTI Cabrio ofrece el mayor

espacio interior del segmento y, gracias al compacto tamaño de la capota de lona, un aprovechamiento máximo del volumen del maletero de 250 litros, tanto con la capota abierta como cerrada. El volumen de carga del maletero aumenta notablemente plegando los respaldos partidos abatibles de la banqueta trasera. Precisamente la versatilidad ha sido siempre una de las grandes ventajas de los modelos GTI – deportividad sin renuncia. Como no podía ser de otro modo, el primer descapotable GTI de la historia es sumamente versátil.

## Aspectos principales

El Golf GTI Cabrio acelera de 0 a 100 km/h en sólo 7,3 segundos

El descapotable entrega un par de 280 Nm a partir de 1.700 r.p.m.

El Golf GTI Cabrio equipa de serie el sistema antivuelco activo y el 'XDS'

Golf GTI – las siglas de este automóvil, del que hasta ahora se han vendido más de 1,8 millones de unidades, lleva siendo un icono en el segmento de los compactos deportivos desde hace 36 años. En sus comienzos, el GTI de Volkswagen tenía tintes de juventud y rebeldía, sin embargo, a lo largo del tiempo se ha ido convirtiendo en todo un clásico. Los rasgos distintivos que caracterizaron y siguen caracterizando a las actuales generaciones GTI son, entre otros, un chasis extremadamente dinámico, y un deportivo y ahorrador motor. Lo único que faltaba por diseñar bajo el emblema 'GTI' era un descapotable. Esto cambia a partir de junio de 2012, fecha en la que Volkswagen lanzará al mercado el primer descapotable de la historia GTI.

### **Motor – dinámica GTI**

El TSI del nuevo Golf GTI Cabrio ofrece el mismo rendimiento, 155 kW / 210 CV de 5.300 a 6.200 r.p.m., que el Golf GTI clásico con techo de acero o corredizo. El motor GTI del nuevo modelo es un motor turbo de gasolina de inyección directa de la gama de motores EA888. El cuatro cilindros y cuatro válvulas sobrealimentado entrega un par máximo de 280 Nm a 1.700 r.p.m. manteniéndolo constante hasta 5.200 r.p.m.

El motor TSI acelera el Golf Cabrio más potente de la historia de 0 a 100 km/h en sólo 7,3 segundos. Una de las ventajas especiales del mecanismo propulsor es su gran elasticidad, el descapotable acelera de 80 a 120 km/h en tan sólo 10,5 segundos en quinta velocidad

manual. El Golf GTI Cabrio ofrece tasas de consumo y de emisiones de CO<sub>2</sub> de sólo 7,6 l/100 km y 177 g/km respectivamente (con 'DSG': 7,7 l/100 km y 180 g/km) y alcanza una velocidad máxima de 237 km/h (con cambio 'DSG': 235 km/h).

El motor y el tubo de escape del Golf GTI Cabrio ofrecen una acústica típica muy especial. Un sonido que, por un lado, es extremadamente deportivo y, por otro lado, no resulta molesto en los largos trayectos. El sistema de escape GTI regula el nivel de ruido en el exterior. Los únicos elementos visibles del sistema de escape son los tubos cromados, situados a la derecha y a la izquierda del difusor negro del cabrio. El encargado de crear el típico sonido GTI en el interior es un complejo sistema de escape de gases.

### **Chasis – precisión GTI**

Al igual que todos los GTI, la versión Cabrio también equipa un chasis deportivo rebajado en la parte delantera en 22 milímetros y en 15 milímetros en la parte trasera. En la parte delantera entra en acción la conocida suspensión McPherson con muelles helicoidales y amortiguadores telescópicos; en la zaga, el innovador eje trasero de articulación múltiple se encarga también de que el 'ESP' sólo se active en contadas ocasiones. El Golf GTI Cabrio cuenta además con un sistema de frenos muy estable cuya notable característica son pinzas de freno lacadas en rojo.

Al igual que el modelo GTI de techo cerrado, el nuevo descapotable equipa también el diferencial electrónico de deslizamiento limitado 'XDS' que mejora significativamente las características de tracción y manejo. El 'XDS' es una ampliación del conocido 'EDS' (Sistema de Bloqueo de Diferencial Electrónico) integrado en el sistema 'ESP'. Cuando se toma una curva a gran velocidad existe el peligro de que la rueda interior de la curva descargue demasiado al eje delantero. La electrónica detecta esta situación informando al sistema hidráulico del 'ESP' que crea una presión de frenado en la rueda estableciendo así nuevamente la tracción óptima. De este modo, el

‘XDS’ actúa como bloqueo de diferencial mediante el cual se equilibra el típico subviraje que se produce en la toma de curvas a gran velocidad de los automóviles de tracción delantera. Gracias al diferencial ‘XDS’, el comportamiento de conducción del GTI es más preciso y neutro.

Además, el nuevo Golf GTI Cabrio puede equiparse opcionalmente con el Sistema de Suspensión Adaptativa Electrónica ‘DCC’ que reacciona constantemente ante los cambios de superficie del asfalto y las situaciones de conducción adaptando los amortiguadores adecuadamente con el fin de mejorar significativamente el confort y la dinámica. Para adaptar el sistema a las exigencias individuales del conductor, el ‘DCC’ del Golf GTI ofrece tres programas de ajuste: el modo “Normal”, con ajuste de los amortiguadores medio, el modo “Sport” y el modo “Confort”. Estos programas se activan mediante una tecla situada por encima de la caja de cambios. En el modo “Sport” se adapta también la dirección al ajuste dinámico.

### **Capota – techo blando del GTI**

Gracias a la capota de lona perfeccionada y a los nuevos sellados de las puertas y ventanas, en el interior del Golf Cabrio, uno de los descapotables de cuatro plazas más silenciosos del mundo, se respira una agradable tranquilidad. La capota del nuevo modelo está compuesta por el varillaje, un techo interior, una estera de acolchado que cubre toda la superficie y el revestimiento de tela exterior. Entre los marcos longitudinales del varillaje de la capota se sitúan cuatro refuerzos de techo transversales y el llamado refuerzo frontal (el primer gran elemento transversal situado detrás del marco del parabrisas). El techo de lona se fija a los refuerzos mediante listones de fijación de tela atornillados. Este sistema de sujeción evita que la capota de lona se hinche cuando el Golf GTI Cabrio circula a altas velocidades ofreciendo grandes ventajas aerodinámicas.

El área superior del refuerzo frontal cubre el área del cubre-capotas ampliamente (cuando la capota está abierta) haciendo innecesaria la

integración de un cubre-capotas adicional. De este modo, la apertura y el cierre de la capota es mucho más rápido, ya que no es necesario esperar a que se levante el cubre-capotas. La capota electrohidráulica, completamente automática, se abre y se cierra en sólo 9,5 y 11,0 segundos respectivamente.

La capota del Golf Cabrio se abre y se cierra mediante un interruptor situado en la consola central a velocidades de hasta 30 km/h. La presión necesaria se genera a través de dos bombas hidráulicas que se activan mediante un interruptor central. La unidad hidráulica ofrece un gran confort acústico gracias su integración en un aislamiento insonorizante. La capota de lona del Golf GTI Cabrio dispone de un sistema de cierre electromecánico completamente automático que hace innecesario el bloqueo o desbloqueo manual adicional. La luneta trasera de cristal calefactable le ofrece al conductor una visión trasera óptima gracias a su gran tamaño, teniendo en cuenta que se trata de un descapotable.

### **Seguridad – sistemas de protección GTI**

El Golf GTI Cabrio equipa de serie un sistema de protección antivuelco que se activa automáticamente en 0,25 segundos detrás de los reposacabezas posteriores cuando el vehículo ha superado un cierto valor de aceleración transversal o una determinada inclinación máxima admisible. Los dos módulos antivuelco del sistema se componen de un perfil de aluminio montado fijo y de un perfil móvil pretensado por resortes. El perfil interno se mantienen en posición de reposo a través de un interruptor magnético. En caso de peligro inminente de vuelco, el interruptor magnético, activado por la unidad de control de airbags, abre una muesca que libera el perfil interno. Mientras que el sistema de protección salta hacia arriba, la cremallera fijada al perfil interno sobrepasa el apoyo asegurando el perfil interno contra la caída involuntaria del mismo. A pesar de disponer de un sistema de protección antivuelco, el Golf GTI Cabrio ofrece una escotilla del compartimento del equipaje con un ancho de

526 y una altura de 381 milímetros, incluyendo los respaldos abatibles traseros.

La carrocería del Golf GTI Cabrio ofrece seguridad máxima gracias a detalles como el sistema de protección antivuelco activo, el marco del parabrisas reforzado y diferentes modificaciones estructurales de los bajos, los laterales, los largueros transversales y las puertas. Además, las numerosas medidas de refuerzo adoptadas convierten al descapotable GTI en un automóvil extremadamente rígido. Algunos de estos elementos de refuerzo se hacen patentes cuando el descapotable y el GTI de techo cerrado se encuentran sobre la plataforma alzacoche. Comparando los bajos de ambos modelos se detectan claras diferencias a primera vista, el frontal del descapotable dispone de una cápsula motor de aluminio que, junto con los soportes de montaje correspondientes, contribuye a aumentar la rigidez de la carrocería. Adicionalmente, los apoyos del motor, que actúan como amortiguadores, mantienen una estabilidad absoluta en el tren delantero. Los dos refuerzos laterales en el área de las estriberas, los dos travesaños diagonales ubicados delante y detrás respectivamente y la conexión trasera del subchasis reforzada aumentan nuevamente el grado de rigidez y reducen las vibraciones propias de la carrocería.

El coeficiente de rigidez torsional estática alcanza los 13.500 Nm/grado; la primera frecuencia torsional supera los 17,5 Hz – estos resultados son excelentes tratándose de un descapotable. El grado de rigidez, factor determinante de la estabilidad y del confort de conducción, es palpable en el Golf GTI Cabrio. El nuevo Golf GTI Cabrio dispone de una carrocería completamente galvanizada.

Los sistemas de protección del Golf GTI Cabrio se completan con detalles como refuerzos de las puertas y airbags de cabeza/tórax frontales y laterales de serie diseñados especialmente para modelos descapotables, ya que, como es natural, los descapotables no ofrecen la posibilidad de integrar airbags de cabeza laterales en el área del techo. Los airbags de cabeza/tórax integrados en los laterales de los respaldos de los asientos se despliegan al lado del conductor y del

acompañante ocupando la altura interior completa del Golf GTI Cabrio. El asiento del conductor dispone de un airbag de rodilla de serie adicional que se complementa con el cinturón de seguridad para absorber la energía de impacto de la zona de la pelvis y las piernas reduciendo así la carga de los ocupantes del vehículo en caso de colisión. Pero eso no es todo, el airbag de rodilla ofrece también otras ventajas, ya que integra al conductor a tiempo en la deceleración del automóvil a través de los muslos y de la pelvis girando el torso en un ángulo óptimo para que pueda ser recogido y estabilizado por el airbag frontal. El funcionamiento del airbag de rodilla demuestra la gran complejidad de interconexión de los sistemas de seguridad.

### **Equipamiento exterior – esencia GTI**

De igual modo que el Golf GTI clásico con techo cerrado de acero, tanto el interior como el exterior del nuevo descapotable ofrecen el aspecto típico GTI que los conductores reconocen a primera vista tras haberlo grabado en su memoria durante más de 36 años. Los distintivos típicos GTI del frontal son la parrilla de malla de nido de abeja con perfiles rojos y el emblema ‘GTI’ integrado, la estructura de nido de abeja de las entradas de aire inferiores, el parachoques delantero GTI y los faros antiniebla específicos GTI con biseles cromados. La zaga del Golf GTI Cabrio se caracteriza por un difusor de nuevo diseño, los típicos tubos de escape cromados, situados a la derecha e izquierda del difusor, así como por los faros traseros LED oscurecidos. La placa de la matrícula posterior dispone, asimismo, de iluminación LED. Las estriberas ensanchadas y las llantas de aleación ligera de 17 pulgadas del tipo “Denver” (neumáticos 225/45) son otros de los detalles que acentúan el carácter GTI del nuevo descapotable. Opcionalmente están también a disposición llantas GTI de 18 pulgadas del tipo “Detroit” con neumáticos 225/40.

El parabrisas de diseño plano le confiere mayor dinamismo al frontal del nuevo Golf GTI Cabrio que ahora ofrece un aspecto mucho más deportivo y dinámico que el deportivo Golf GTI con techo cerrado

de acero. Al mismo tiempo, los faros dobles Bi-Xenón de serie, que integran la luz diurna formada por 15 LED, le confieren al nuevo descapotable también un aspecto muy elegante.

### **Equipamiento interior – sensación GTI**

En el interior son detalles como los asientos deportivos, tapizados con la clásica tela a cuadros “Nyco”, los que identifican al descapotable como miembro de la familia GTI. En el área superior de los respaldos de los asientos se integra el emblema ‘GTI’. Opcionalmente pueden adquirirse también asientos de cuero del tipo “Vienna” Cool Leather. Los asientos disponen de un ajuste lumbar integrado que se regula mediante una palanca situada en el lateral. Otros de los detalles que el Golf GTI Cabrio adopta del modelo con techo de acero son los cubrepedales de aluminio, palanca de cambios GTI en *look* técnico de aluminio y un volante de cuero con empuñadura y el emblema ‘GTI’ integrado. Tanto el volante, como la palanca de cambios y la empuñadura del freno de mano de cuero presentan costuras decorativas de color rojo. El techo interior de la capota y el revestimiento de los pilares del techo son de color negro, como no podía ser de otro modo tratándose de un descapotable GTI. Otro de los detalles GTI son los elementos decorativos de las puertas y del salpicadero de diseño “Black Stripe” – aplicaciones negras brillantes con aspecto metálico. El Golf GTI Cabrio equipa de serie asientos delanteros con la práctica función “Easy-Entry”, que facilita el acceso y el descenso del automóvil a los ocupantes de las plazas traseras, un climatizador automático y el sistema de audio ‘RCD 510’.

Otro de los prácticos detalles del gran maletero de 250 litros son los ganchos de sujeción ubicados en las paredes laterales que sirven para colgar bolsas; al lado de los ganchos se encuentran situadas las palancas de desbloqueo del respaldo de la banqueta trasera abatible en 50:50. Plegando los respaldos de las plazas traseras completamente queda a disposición un gran espacio libre que puede ser utilizado como espacio de carga adicional.

## Historia del Golf I, III y IV Cabrio

Actualmente más de 720.000 modelos Cabrio vendidos en todo el mundo

El Golf I Cabrio se fabricó entre 1979 y 1993

Las versiones Golf III y IV Cabrio se fabricaron entre 1993 y 2002

Es el patrón de todos los compactos descapotables: el Golf I Cabrio. El sucesor del modelo Escarabajo Cabrio, del que se han fabricado 332.000 unidades, fue presentado por primera vez el 27 de febrero de 1979 en el Salón del Automóvil de Ginebra y en junio de ese mismo año arrancó la producción del futuro *Bestseller*. En un principio, ambos modelos se fabricaron en paralelo, sin embargo, la producción del Escarabajo Cabrio se detuvo completamente el 10 de enero de 1980 con la fabricación del último modelo en la planta de producción de Karmann (Osnabrück). Por aquel entonces, Volkswagen y Karmann tenían ya muy claro que con el nuevo Golf Cabrio – el primer automóvil del segmento con una barra antivuelco fija – habían creado un nuevo modelo de éxito. No sólo eso, el nuevo automóvil supuso el renacimiento mundial de los descapotables. Cuando se lanzó al mercado el nuevo descapotable no se intuía, ni mucho menos, que fuera a alcanzar tal éxito. Ya que, al correrse la voz de se paraba la producción del Beetle Cabrio aumentaron enormemente los pedidos de este modelo. Retrospectiva:

### **Golf I Cabrio – los inicios del Bestseller**

Anton Konrad, antiguo responsable de Relaciones Públicas de Volkswagen, recuerda: “La comunidad del ‘Escarabajo’ se dió cita en Wolfsburg para despedirse de este querido icono automovilístico”. Cuando Anton Konrad se enteró de aquella concentración, recibió a los ‘manifestantes’ con algunos puestos de salchichas en lugar de tomar medidas de protección para la planta de

Volkswagen e invitó al portavoz del grupo a realizar un recorrido de prueba a bordo del Golf Cabrio. Éste quedó profundamente impresionado al comprobar las ventajas técnicas que ofrecía el Golf descapotable en comparación con el carismático “Escarabajo”. Realmente, el nuevo Golf Cabrio disponía de una laboriosa, pero al mismo tiempo simple construcción de techo, una capota cubierta con cinco capas de tela, cuatro asientos plenamente utilizables, un ágil y ahorrador motor y un magnífico chasis. El resto es historia: la primera generación del Golf descapotable, del que se fabricaron 388.522 unidades, no sólo consiguió adelantar al Beetle Cabrio, sino que se convirtió en el descapotable de más éxito de la época.

### **Golf I Cabrio – Serie II**

El hecho de que la misma generación de un automóvil siga teniendo éxito durante más de una década sin someterla a profundas modificaciones del diseño exterior es más que sorprendente y sólo puede funcionar si el diseño básico y la base técnica son casi imperecederos. El Golf I Cabrio disponía, como en su tiempo el Beetle Cabrio, de estas características. A la vista del gran éxito que obtuvo el Golf Cabrio, Volkswagen descartó la posibilidad de desarrollar un nuevo descapotable en base a la segunda generación del modelo Golf estrenada en 1983 sometiendo, en lugar de ello, al Golf I Cabrio a un *facelift* ese mismo año. Por esta razón, los Golf Cabrio fabricados a partir de 1983 (año de fabricación 1984) deberían denominarse Golf I Cabrio Serie II.

Durante los años siguientes, Volkswagen siguió perfeccionando el Golf Cabrio. En 1987 se ensancharon los pasos de rueda y las estribas para conferirle al automóvil un aspecto más dinámico; a partir de 1990 se equipó al descapotable por primera vez con una capota electrohidráulica. Diversos modelos especiales, como los codiciados “Etienne Aigner”, “Acapulco”, “Genesis” y el elegante “Classicline” actualizaron, asimismo, la gama. En 1992 se equipó el Golf Cabrio con un airbag para el conductor completando así el sistema de seguridad. En 1985 se ofrecía el Golf Cabrio con

catalizador y, a partir de 1989, con un potente motor de 98 CV con catalizador de tres vías; el 1.8i fue el último motor diseñado para esta gama que se dejó de fabricar en abril de 1993.

### **Golf III Cabrio – revolución en el ámbito de la seguridad**

El debut del Golf III Cabrio en 1993 supuso una transición en el ámbito de la seguridad. En primer lugar mejoraron significativamente las características anticolidión y, en segundo lugar, se equipó el modelo con numerosas novedades técnicas como airbags frontales, el sistema antibloqueo ‘ABS’ y barras de protección laterales. Como es natural, la nueva generación también disponía de una barra antivuelco maciza, ubicada entre las columnas B. Además de las prestaciones de seguridad, la barra antivuelco de último diseño ofrecía sólidas ventajas: el trazado de líneas más preciso de las ventanas laterales permitieron reducir los ruidos en el interior, el techo cerrado disponía de un apoyo óptimo y el parabrisas en forma de persiana obtuvo un punto de fijación superior perfecto. Ahora, el techo podría ser abierto y cerrado eletrohidráulicamente en menos de 20 segundos. De este modo, la fase en rojo de un semáforo sería más que suficiente para captar el sol. Al igual que el Golf I Cabrio, su sucesor, basado en la tercera generación del Golf, también avanza imparable hasta convertirse en un *Bestseller*. Dos años después de haber comenzado la producción en serie se habían vendido más de 70.000 unidades.

### **Golf IV Cabrio – continuación de un modelo de éxito mundial**

Cuando, en 1997, debutó la cuarta generación del Golf, se adaptaron las tecnologías de propulsión y el diseño del frontal al Golf III Cabrio, cuya versión más reciente se convirtió oficialmente en el Golf IV Cabrio. Este descapotable estableció referentes en el segmento hasta el último día en una disciplina que, hasta ahora, parecía tratarse de un parámetro secundario para este tipo de automóviles: el consumo. El Golf TDI Cabrio se convirtió en uno de

los automóviles más ahorradores del mundo con un consumo de 5,2 l/100 km. En 2001 finaliza, por el momento, la historia del Golf Cabrio iniciada en 1979. Durante este tiempo se fabricaron un total de 684.226 unidades. Entre 1996 y principios de 2002, el Golf Cabrio se fabricaba también paralelamente en la planta mexicana de Volkswagen en Puebla para el mercado norteamericano. Allí se fabricaron 83.628 Golf descapotables de los cuales 765 modelos se exportaron a Alemania. La producción total de los Golf Cabrio, en prácticamente todos los continentes, es de 684.226 unidades. ¿Un récord para la eternidad? Ni mucho menos, ya que el nuevo Golf VI Cabrio se está fabricando en la antigua planta de Karmann desde 2011. ¡Y ahora, por primera vez en la historia del Golf Cabrio, como versión GTI!

## Golf GTI Cabrio – Datos de interés

### Aspectos importantes en orden alfabético

- **Cambio:** cambio de doble embrague ‘DSG’ de 6 velocidades
- **Cambio de marchas de serie:** cambio manual de 6 velocidades
- **Carácter:** dinámico, con corazón de deportivo
- **Colores:** Dos pinturas uniformes: blanco puro y rojo tornado; cinco pinturas metalizadas: blanco Oryx, negro profundo, gris carbon steel, plata tungsteno, gris shark, plata réflex y azul noche.
- **Comercialización en España:** Junio
- **Consumo:** de 7,6 l/100 km a 7,7 l/100 km (súper sin plomo)
- **Chasis:** delante – tubos amortiguadores portarrueda y brazo oscilante triangular inferior (compensación del descentrado de las ruedas). Suspensión delantera por resortes helicoidales con amortiguadores telescópicos. Suspensión trasera por amortiguadores de gas y resortes individuales. Detrás – guía de rueda a través de eje trasero de brazos trapezoidales con suspensión individual. Estabilizadores delante y detrás, chasis deportivo rebajado (delante en 22 mm y detrás en 15 mm)
- **Depósito:** 55 litros de gasolina; autonomía teórica: 723 km con cambio manual de 6 velocidades y 714 km con cambio automático ‘DSG’ de 6 velocidades
- **Dimensiones:** longitud: 4.246 mm; ancho sin retrovisores exteriores: 1.782 mm; altura: 1.423 mm; paso de rueda: 2.587 mm; radio de giro: 10,9 m
- **Línea de equipamiento:** GTI

- **Llantas:** llantas de aleación ligera de 17 pulgadas del tipo “Denver” con neumáticos 225/45 (de serie) y llantas de aleación ligera de 18 pulgadas del tipo “Detroit” con neumáticos 225/40 (opcionales)
- **Lugar de producción:** planta de Osnabrück (Alemania)
- **Maletero:** 250 litros
- **Motor TSI:** cuatro válvulas y cuatro cilindros de 2,0 litros, sobrealimentación por turbo, inyección directa de gasolina, 155 kW / 210 CV, par de 280 Nm
- **Multimedia / Comunicación:** entrada multimedia MEDIA-IN con adaptador de cable USB o adaptador de cable para iPod/iPhone.
- **Peso:** 1.533 kg (cambio manual de 6 velocidades); 1.555 kg (cambio automático ‘DSG’ de 6 velocidades)
- **Propulsión:** delantera
- **Rango de emisiones de CO<sub>2</sub>:** de 177 g/km a 180 g/km
- **Resistencia a la torsión:** 13.500 Nm/°
- **Sistemas de asistencia y dinámica de conducción:** Sistema de Control de Estabilidad Electrónico ‘ESP’, sistema antibloqueo ‘ABS’, Diferencial Electrónico de Deslizamiento Limitado ‘XDS’, sistema de iluminación adaptativa avanzada “Light Assist”, control automático de la velocidad, ParkPilot, asistente de estacionamiento ‘Park Assist’
- **Sistemas de radio:** RCD 510
- **Sistemas de radio-navegación:** RNS 310, RNS 510