

## Dossier de prensa Golf GTI 35

35 años del Golf GTI:

### El potente Golf GTI 35 de 235 CV ofrece pura esencia GTI

Volkswagen celebra el 35 aniversario GTI con una edición especial que alcanza los 247 km/h

Golf GTI 35 con 6 kg/CV y un consumo de sólo 8,1 l/100 km

Volkswagen celebra el 35 aniversario del mítico Golf GTI estrenando una edición especial: el Golf GTI 35. Prestaciones del GTI 35: 173 kW / 235 CV de potencia (+ 25 CV más que el GTI convencional), velocidad máxima de 247 km/h y relación de peso/potencia de 6 kg/CV. Una auténtica pieza de coleccionista desde el primer día que llega puntual al 35 aniversario del legendario GTI. Nada hacía suponer que el primer GTI lanzado por Volkswagen en verano de 1976 se convertiría en todo un mito, ni siquiera Volkswagen contaba con ello, ya que, algunas cosas son completamente impredecibles, como los iconos. El primer Golf GTI fue una gran sorpresa para todos, para los clientes, para la competencia, para los fabricantes y para todos los conductores de deportivos y berlinas de lujo que aún no habían oído hablar del nuevo Volkswagen que les estaba adelantando en la autopista. Desde entonces, el GTI se ha convertido en el deportivo compacto de más éxito en la historia del automóvil. En un principio se acordó fabricar una serie especial de 5.000 unidades, sin embargo la demanda del GTI superó con creces las expectativas y actualmente se encuentra muy cerca de superar la barrera de los 2 millones de unidades vendidas.

**Aceleración de 0 a 100Km/h en 6,6 segundos.** La nueva versión Golf GTI 35 subraya una vez más el gran potencial que encierra este automóvil. Siguiendo la tradición, el nuevo modelo equipa tracción delantera y, gracias al diferencial electrónico de deslizamiento

‘XDS’, se agarra al suelo como nunca. El potente Golf GTI 35 transforma cada uno sus 300 Nm (de 2.200 a 5.500 r.p.m.) en pura propulsión logrando realizar el sprint de 0 a 100 km/h en tan sólo 6,6 segundos. Nunca antes hubo un GTI más dinámico. La nueva versión puede ser equipada opcionalmente con el rápido cambio ‘DSG’ de 6 velocidades que cambia de marcha automáticamente en fracciones de segundo.

## **Exterior**

**35 años perfeccionando el diseño.** Volkswagen viene perfeccionando el icono Golf GTI paso a paso desde hace 35 años precisando sus formas, perfeccionando su manejo y dinamizando el motor, en una palabra, tallándolo como si fuera un diamante. Al igual que ahora. El frontal del Golf GTI 35, que ahora equipada de serie faros Bi-xenón con luz dinámica en curva y luz de conducción LED, se distingue por su parachoques con los bajos en negro. Los Winglets (superficies de derivación del aire), ubicados en el área externa inferior, y la pieza central del alerón frontal de color negro contribuyen a mejorar notablemente la aerodinámica. Los laterales del modelo conmemorativo se caracterizan por los cubre retrovisores negros brillantes, las anchas estribas pintadas en el color de la carrocería y los logotipos de la edición “35” en el pasaruedas. Adicionalmente, el Golf GTI 35 equipa otros detalles como faros traseros oscurecidos, iluminación LED de la matrícula en la zaga y lunetas traseras oscurecidas.

Además, Volkswagen ofrece de serie nuevas llantas de aleación ligera de 18 pulgadas para el Golf GTI 35 de diseño “Watkins” (denominadas así en conmemoración a un conocido circuito de carreras norteamericano situado en el estado de Nueva York). Las llantas, equipadas con neumáticos de 225/40 R18, son en estética plateada. Gracias a su claro y deportivo diseño, las nuevas llantas del nuevo GTI tienen el potencial de convertirse en verdaderos modelos clásicos como los conocidos diseños GTI “Denver” y “Detroit”.

Los colores tradicionales del GTI desde hace 35 años son: blanco, negro, rojo.. Volkswagen amplía la gama de colores para el nuevo modelo ofreciendo adicionalmente Gris Carbon steel a la paleta de colores. En definitiva, el nuevo GTI 35 puede llevar los mismos colores que el GTI convencional.

### **Interior**

Como es natural, Volkswagen personaliza también el interior del Golf GTI 35 añadiendo nuevos ingredientes GTI como por ejemplo el pomo de la palanca de cambios clásico en forma de pelota de golf de la primera generación, nuevos elementos decorativos en el salpicadero y en los revestimientos de las puertas de diseño “Black Array”, perfiles de los revestimientos de las puertas especiales con el logotipo “35” integrado, cinturones de seguridad con ribeteados en rojo y asientos delanteros deportivos de Alcantara y cuero “GTI 35” con el logotipo “35” integrado en el centro de los asientos.

Asimismo, el Golf GTI 35 ofrece también unos exclusivos asientos donde la cara interior de los mismos y el área frontal de los reposacabezas han sido revestidos con el lujoso cuero “Vienna” de color “negro titanio”; las bandas centrales de los asientos, de alcántara de color negro, adoptan la legendaria estructura de malla de nido de abeja de la parrilla GTI. Los respaldos integran el logotipo “35”. Las costuras decorativas de los asientos son de color rojo. Otros de los detalles de color rojo son las costuras decorativas del volante deportivo de 3 radios, de la empuñadura del freno de mano y de la palanca de cambios, así como los ribetes de las alfombrillas.

### **Motor**

**235 CV y 300 Nm.** Cuando la potencia de 173 kW / 235 CV (+ 25 CV más que el GTI convencional; de 5.500 a 6.300 r.p.m.) y la fuerza de 300 Nm (+ 20 Nm; de 2.200 a 5.500 r.p.m.) actúan conjuntamente sobre un peso en vacío de 1.400 kg se desata una

dinámica que nada tiene que envidiar a la de los deportivos más *premium*. La aceleración de 0 a 100 km/h en 6,6 segundos y la velocidad máxima de 247 kilómetros son más bien datos para las estadísticas, ya que, el detalle verdaderamente importante para este GTI es el gran empuje del motor en cada régimen de revoluciones. El conductor se sube al automóvil, ajusta el volante y los ergonómicos asientos deportivos, enciende el motor (mediante la llave o la pulsación del botón de arranque si monta el sistema opcional Keyless Acces) y desata la tormenta acompañada del potente rugido del motor. A través del actuador acústico perfeccionado por Volkswagen se acentúa aún más el sonido deportivo del GTI. Con todo el respeto, si los conductores del nuevo Golf GTI 35 verdaderamente quieren percibir el potencial que encierra la máquina GTI, deberían recorrer, al menos una vez, el anillo norte del Nürburgring.

**Cilindrada de 1.984 cm<sup>3</sup>.** El Golf GTI 35 equipa un motor turbo de gasolina de inyección directa de la familia de motores EA113. Si están pensando en el Golf R con tracción total, han acertado, ya que ambos automóviles comparten la misma base de motor. El gran motor de 2,0 litros y 4 cilindros genera su potente empuje a través de la sobrealimentación con intercooler (presión de sobrecarga: 1,9 bar a 5.500 r.p.m.). Del control del motor GTI se ocupa una gestión electrónica específica de este modelo. Otra de las medidas de perfeccionamiento ha sido el refuerzo de los pernos de los pistones del motor y de las bielas que ahora transmiten el alto par al cigüeñal de forma más segura. Para poder hacer frente a la gran fuerza del motor, se refuerza también por último el bloque de cilindros

**8,0 l/100 km con 'DSG'.** A pesar de su gran dinamismo, el Golf 35 administra el combustible disponible eficientemente: el nuevo GTI con cambio manual ofrece unas tasas de consumo y de emisiones combinadas de CO<sub>2</sub> de 8,1 litros y 189 g/km respectivamente. Equipado con el cambio automático 'DSG' el consumo de combustible y las tasas de CO<sub>2</sub> disminuyen a 8,0 l/100 km y 185 g/km respectivamente.

### **Caja de cambios**

**Dos cajas de cambios de 6 velocidades.** El Golf GTI 35 equipa de serie una caja de cambios manual de 6 velocidades y, opcionalmente, el cambio automático 'DSG' de 6 velocidades. El GTI, con tracción delantera desde hace 35 años, equipa ahora un diferencial electrónico de deslizamiento limitado 'XDS' . El 'XDS' es una ampliación del bloqueo de diferencial 'EDS' integrado en el 'ESP' que mejora impresionantemente la de tracción y el manejo. 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 inteligente 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 equilibrando el típico sobreviraje de los automóviles de tracción delantera durante la toma de curvas a gran velocidad. El resultado es un comportamiento de conducción mucho más preciso y neutro.

### **Chasis**

**Chasis rebajado en 15 milímetros.** Como es común para todos los modelos GTI, la versión 'Edition 35' equipa también un chasis deportivo, su carrocería es 15 milímetros más baja que la de un Golf convencional. Delante entra en acción la conocida suspensión McPherson con muelles helicoidales y amortiguadores telescópicos, detrás, el innovador eje trasero de articulación múltiple encargado de que el 'ESP' sólo se active en contadas ocasiones. Los cuatro frenos de disco del Volkswagen son extraordinariamente resistentes y altamente eficientes: la distancia de frenado del Golf GTI 35 a una velocidad de 100 km/h es de tan sólo 35 metros. Otra de las ventajas de este magnífico GTI.

← Con formato: Izquierda

## Historia del GTI

35 + 2:

### En 1974, un equipo de ingenieros se propone crear el primer GTI

Las primeras ideas del Golf GTI surgen en 1974 en la clandestinidad

El Prof. Dr. Ferdinand Piëch consigue el motor ideal para el GTI

Aunque el Golf GTI nació oficialmente hace 35 años, su historia comienza naturalmente mucho antes de forma extra oficial. Un grupo de entusiastas de la línea más deportiva de Volkswagen impulsó el proyecto “Sport-Golf” (Golf deportivo) a partir de 1974, en un principio, en secreto. Los responsables del proyecto eran Anton Konrad, antiguo Jefe de Relaciones Públicas, y Alfons Löwenberg, un ingeniero con gasolina en las venas.

**La idea.** Alfons Löwenberg recuerda: “El 18 de marzo de 1974 le envié un memorándum interno a mis colegas del departamento de I+D, como era habitual en mi, considerando la posibilidad de crear un nuevo modelo Golf deportivo para los más jóvenes”. La propuesta de Löwenberg no encontró apoyo entre sus colegas, lo que “se preveía”, según Anton Konrad: “Por aquel entonces, Volkswagen estaba plenamente concentrada en impulsar su nueva gama de modelos, por esta razón, el valiente proyecto de Löwenberg no tuvo gran aceptación”. Esto no desanimó ni mucho menos a Löwenberg que siguió desarrollando el chasis del futuro GTI en la clandestinidad ...

**Fase preliminar.** El ingeniero instala un carburador de doble cuerpo Weber en el motor de 1.6 litros del Golf, integra en la carrocería un tubo de escape deportivo homologado y rebaja el chasis considerablemente. El confort es prácticamente nulo. El “artefacto” de Löwenberg generó una gran sensación en el circuito de pruebas de Volkswagen Ehra-Lessien, sin embargo, se arriesga demasiado y le propone al Prof. Dr. Ernst Fiala, Responsable del Departamento de

I+D, dar una vuelta a bordo del ruidoso automóvil. Löwenberg recuerda: “El resultado fue desastroso, rugía tanto o más que el tubo de escape de un coche de carreras. 35 años después sonreímos al recordar este momento”. “¡Es imposible conducir este coche!” fue la reacción de Fiala. De la noche a la mañana, el proyecto corría el riesgo de fracasar. “Tuvimos que cambiar rápidamente de estrategia” explica Anton Konrad. Por esta razón, en 1974 decide convocar una reunión con algunos de sus colegas: Hermann Hablitzel (Responsable de Desarrollo y Jefe de Proyecto del Golf), Jürgen Adler (Responsable de Interiores), Herbert Schuster (Responsable del departamento de pruebas), Horst-Dieter Schwittlinsky (Departamento de Márketing) y Alfons Löwenberg. Konrad es consciente de que, si quería que la presentación del nuevo modelo fructificara, era necesario mantener las conversaciones sobre el proyecto fuera de la empresa y el marco ideal para ello sería el salón de su casa.

¡Pues claro, pensará más de uno, ahora viene la historia de la reunión con tapas y cerveza! Anton Konrad insiste en corregir la versión de los hechos: “No fue así ni mucho menos, la reunión se celebró tomando café y degustando una rica tarta que hizo mi esposa”.

**El comienzo.** El proyecto “Sport-Golf” va afianzándose día a día. Los ingenieros lo tienen muy claro: el objetivo es diseñar un cómodo, deportivo y versátil automóvil que nada tenga que ver con los ruidosos deportivos de carreras. En un principio se acordó fabricar una edición especial de 5.000 unidades que constituirían la base de homologación para su admisión en el deporte automovilístico. “Una cifra demasiado baja para obtener beneficios con su comercialización tras haber restado los costes de fabricación”, recuerda Horst-Dieter Schwittlinsky. “Teníamos muy claro”, analiza Herbert Schuster, “que el único modo de realizar el proyecto GTI era reducir los costes de fabricación utilizando piezas de serie”. El resultado de aquella reunión fue la creación de una receta mágica que les supo tan bien a los invitados como la exquisita tarta servida aquella tarde. El equipo comienza a abrirse paso contra viento y marea.

**Los ingredientes.** Con el fin de ahorrar peso y gastos, los ingenieros decidieron utilizar la versión básica del Golf de dos puertas como base GTI y adaptar su chasis a la potencia adicional del motor. Herbert Schuster comenta: “Equipamos el eje delantero con un estabilizador, pinzas de freno de mayor tamaño y frenos de disco con ventilación interna. Los resortes de suspensión acortados en 20 milímetros y los amortiguadores adaptados específicamente rebajaron el Golf discretamente. La modificación del chasis le proporcionó al futuro Golf una gran estabilidad a altas revoluciones y confort de conducción a grandes velocidades”. Recaro aporta los asientos deportivos. El volante deportivo se adopta del Scirocco TS que se había estrenado recientemente. El departamento de diseño realiza un Brainstorming para determinar el aspecto que le darían al exterior del nuevo modelo. “En aquel momento, la combinación rojo-negro nos pareció muy apropiada para un coche deportivo” comenta Gunhild Liljequist, antigua diseñadora de las telas para la tapicería, los revestimientos de las puertas y del equipamiento interior del Golf GTI y, posteriormente, también diseñadora de versiones especiales de Volkswagen. Precisamente esta diseñadora fue la que creó la legendaria tapicería de cuadros escoceses. Uno de sus colegas ideó el ribete rojo de la parrilla, ella a su vez tuvo la idea del pomo de la palanca de cambios en forma de pelota de golf.

**El motor.** Todo iba viento en popa, sin embargo, todavía quedaba por resolver un problema: “La instrucción de la técnica de los carburadores de doble cuerpo Weber, y todo por una edición de sólo 5.000 automóviles – ¡Una idea completamente absurda!” comenta Anton Konrad que, en medio del proyecto, recibe una invitación del antiguo responsable del área de I+D de Audi, Ferdinand Piëch, para visitarle en Ingolstadt. Anton Konrad comenta: “El Sr. Piëch me presentó el nuevo Audi 80 GTE y me preguntó si quería probarlo. Sin pensarlo dos veces dije que sí”. Anton Konrad experimenta el potente motor de 110 CV quedando impresionado; al instante sabe que había encontrado el motor que estaba buscando para su “proyecto”. Anton Konrad le cuenta a Piëch su idea y éste decide concederle a Volkswagen espontáneamente 5.000 motores GTE para

el nuevo modelo Golf. “Este fue el momento decisivo” añade Anton Konrad, “supimos que el automóvil estaba completo y preparado para presentarlo oficialmente a la dirección”.

**La decisión.** Anton Konrad confirma al Presidente del Consejo de Administración, Toni Schmücker, lo que hasta ahora parecía ser un secreto a voces: la existencia del proyecto “Sport-Golf”; seguidamente se somete a voto. El resto es ya historia: las 5.000 unidades previstas, en un principio, para el Golf GTI se han convertido hoy en día en casi 2 millones ...