

El nuevo Golf GTI

Presentación a la Prensa Internacional

Saint Tropez, abril de 2013

Indicación:

Encontrará esta información de prensa así como imágenes acerca del Golf GTI en Internet en www.volkswagen-media-services.com. Nombre de usuario: gtisieben; Clave: 04-2013.

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

Toda la información sobre equipamientos y datos técnicos indicada en esta carpeta de prensa se refiere al ☐ programa de modelos ofrecido en Alemania. En otros países pueden existir discrepancias.

Contenido

En concreto

Golf GTI – Versión resumida	Página 03
------------------------------------	-----------

Aspectos principales

Propulsión – Motores TSI	Página 09
---------------------------------	-----------

Chasis – Diseño y electrónica	Página 12
--------------------------------------	-----------

Exterior – Dimensiones y diseño	Página 21
--	-----------

Interior – Ergonomía y configuración	Página 25
---	-----------

Equipamiento – Exterior, Interior y opciones	Página 29
---	-----------

Tecnologías – Seguridad, confort e infotainment	Página 35
--	-----------

Vista general – Resumen de los datos más importantes	Página 50
---	-----------

Datos técnicos – Trabajo de tablas	Página 52
---	-----------

El nuevo Golf GTI tiene una potencia de hasta 230 CV y es un 18 por ciento más ahorrador

Dirección asistida progresiva, faros de xenón e iluminación ambiental de serie

La maniobrabilidad del Golf GTI Performance enlaza con los coches deportivos de alto rendimiento

- **Wolfsburg / Saint Tropez, abril de 2013.** En la planta de Volkswagen de Wolfsburg se han fabricado y vendido hasta la fecha casi 1,9 millones de Golf GTI a nivel mundial. En el año 1976, cuando se diseñó el primer GTI, nadie se podía imaginar tal éxito. Se planificaron 5000 ejemplares de un vehículo que actualmente es el que más éxitos ha cosechado por todo el mundo. Todo un fenómeno. Más preciso que cualquier vehículo compacto hasta el momento, el primer Golf GTI definió hace 37 años un patrón primario de la dinámica; además, este asequible Volkswagen permitió que la deportividad automovilística estuviera al alcance de más público que nunca. Todo encajaba: el chasis seguro y deportivo, el motor de inyección ágil y ahorrador y el diseño inconfundible y atemporal. Todo ello combinado con las insignias de un futuro icono – una franja roja alrededor de la parrilla, un borde negro alrededor de la luneta trasera, un volante deportivo como en el Scirocco Coupé, una pelota de golf como pomo de la palanca de cambios, asientos deportivos de ergonomía perfecta con tapizado clásico a cuadros y un nombre que ya no se olvidaría: GTI. Ahora arranca la nueva generación GTI, la séptima. A partir de mayo estará disponible en el mercado; la venta anticipada ya ha comenzado.
- **Cien por cien más potencia.** El motor del primer Golf GTI tenía una potencia exacta de 81 kW / 110 CV. El séptimo

Golf GTI desarrolla al menos 162 kW / 220 CV y con ello exactamente el doble de potencia en dirección al eje delantero. Además, Volkswagen ofrece de fábrica un incremento adicional de la potencia de 10 CV (169 kW / 230 CV) – a bordo del Golf GTI Performance.

- **Turbomotor de inyección directa de 2,0 litros.** El turbomotor del GTI pertenece a la tercera generación de la serie EA888 e incorpora una culata completamente recién desarrollada. Como novedad en esta categoría de potencia se ha integrado la conducción de gases de escape refrigerada por agua al turbocompresor completamente en la culata. Este modo de refrigeración de los gases de escape contribuye considerable a reducir el consumo a plena carga del nuevo Golf GTI. Además, el TSI de 1984 cm³ incluye una distribución variable por válvulas con regulador doble del árbol de levas. Adicionalmente, la carrera de la válvula se puede conmutar en dos niveles en el lado de escape. De esta forma, se puede regular óptimamente el cambio de carga en relación con la potencia, el consumo y las emisiones de gases de escape.
- **Un 18 por ciento menos consumo con caja de cambios manual.** Ambas variantes del GTI están equipadas de serie con un sistema Start/Stop y alcanzan mediante el cambio manual de 6 velocidades el mismo consumo NEFZ reducido de 6,0 l/100 km (CO₂: 139 g/km). Con ello, el consumo medio del Golf GTI se ha podido reducir frente al modelo anterior (155 kW / 210 CV) en 1,3 litros, lo que representa un 18 por ciento.
- **Un 14 por ciento menos consumo con DSG.** De modo opcional está disponible un cambio automático de doble embrague (DSG) de 6 velocidades sin interrupción de la fuerza de tracción para ambas gamas de potencia del nuevo Golf GTI que encaja perfectamente con el carácter del icono deportivo. El consumo de la versión de 220 CV se sitúa en este

caso en 6,4 l/100 km (tasa de emisiones de CO₂: 149 g/km)); en la versión de 230 CV es de 6,5 l/100 km (150 g/km de CO₂). Para el GTI de 220 CV se obtiene así frente al modelo anterior de 210 CV en la versión DSG una reducción de consumo de 1,0 l/100 km, lo que representa un 14%..

- **Clara reducción de peso de 42 kg.** Los valores de consumo significativamente reducidos del nuevo Golf GTI se deben a medidas en las que se ha luchado por cada centímetro. Al igual que en la versión básica, el vehículo deportivo se basa en la nueva plataforma modular transversal (MQB). En el caso del GTI también se ha podido reducir de forma análoga el peso en comparación con el modelo anterior – de 1393 kg a 1351 kg (42 kg menos). Asimismo se ha mejorado aún más la aerodinámica. La superficie de resistencia aerodinámica ($c_w \times A$) se ha reducido de los ya muy buenos valores de 0,73 m² del modelo anterior a 0,70 m². En el tráfico urbano y en atascos, el sistema Start/Stop de serie del GTI influye también positivamente en el consumo. Gracias al par, que con 350 Nm es considerablemente más alto que en el modelo anterior (280 Nm), ha sido posible además proyectar la desmultiplicación del cambio de forma que se reduzca el número de revoluciones y, de este modo, adaptándola al nivel de revoluciones del motor más bajo, lo que en sí también reduce el consumo. Y por último, pero no por eso menos importante, son las medidas internas del motor, como una nueva e innovadora gestión térmica, las que contribuyen en el 2.0 TSI a reducir el consumo en éste, un 18 por ciento.
- **10 km/h más rápido.** Las bajas tasas de consumo y de emisión del Golf GTI no impiden que se alcancen unas prestaciones de marcha sencillamente excepcionales. El Golf GTI, con una potencia de 220 CV, acelera en 6,5 segundos hasta los 100 km/h y alcanza una velocidad punta de 246 km/h (DSG: 244 km/h). La versión Performance de 230 CV logra el sprint en 6,4 segundos y alcanza una velocidad máxima de

250 km/h (DSG: 248 km/h); la versión superior es por lo tanto 10 km/h más rápida que su predecesora. Con sus características de conducción, el nuevo Golf GTI se interna de manera más impresionante que nunca en el segmento de los coches deportivos de alta gama y claramente más caros. Esto es el caso especialmente del Golf GTI Performance con su diferencial de deslizamiento limitado delantero desarrollado exclusivamente para esta versión. El paquete Performance no solo incluye un aumento de la potencia y el diferencial de deslizamiento limitado, sino también un sistema de frenos con mayores dimensiones y discos de ventilación interior en todas las ruedas.

- **Exterior del GTI.** Por supuesto que el nuevo Golf GTI se distingue de los otros modelos de la gama mediante numerosas características adicionales de equipamiento y las clásicas insignias GTI. El exterior se caracteriza por detalles como las pinzas de freno de color rojo, los faros traseros LED oscurecidos de diseño específico y respectivamente un tubo de escape cromado a la derecha y a la izquierda. Características típicas del Golf GTI desde sus comienzos: el color rojo de la carrocería de serie (“Rojo tornado”) así como “Pure White” (Blanco puro). También se incluyen de serie en el Golf GTI más potente, más rápido y más ahorrador de todos los tiempos las ruedas de aleación ligera de 17 pulgadas de nuevo diseño del tipo “Brooklyn” con neumáticos de 225/45.
- **Interior del GTI.** Son imprescindibles también las típicas insignias GTI del interior. Ejemplo de la tapicería de los asientos: el primer GTI ya equipaba la legendaria tapicería con dibujo a cuadros. La tela denominada “Jacky” en el modelo anterior se ha diseñado de nuevo y ahora se llama “Clark”; el dibujo a cuadros se ha mantenido por supuesto. Novedad: opcionalmente están disponibles ahora por primera vez asientos deportivos en diseño de tela con costados laterales y reposacabezas en Alcantara. Además, se pueden encar-

gar los asientos y los revestimientos de las puertas con el equipamiento de cuero “Vienna”. De un modo u otro, los exclusivos asientos deportivos ofrecen unas características ergonómicas excepcionalmente buenas. Por otro lado, el cuadro de mandos del GTI ofrece excelentes detalles como una pantalla a color y una gráfica individual de los instrumentos. Todo ello se redondea con un aspecto específico GTI en el interior, entre otras con un volante deportivo individual en cuero (con teclas multifunción), una iluminación ambiental roja (en la parte delantera en las molduras decorativas y de las puertas y los perfiles de revestimiento de acero fino) y unos pedales de acero fino cepillado.

- **GTI de alta tecnología.** El Golf GTI es el primero de su gama que inicia la séptima generación del icono deportivo con detalles de alta tecnología de serie como la dirección asistida progresiva, el detector de fatiga, el freno anti colisión múltiple y la función de dinámica de marcha XDS+ perfeccionada. Otras de las novedades son los sistemas opcionales que siguen perfeccionando la conducción del nuevo GTI. Entre ellas se encuentran el sistema de regulación automática de la distancia ACC, el sistema de observación del entorno Front Assist con asistente de frenada de emergencia en ciudad, el asistente de mantenimiento de carril Lane Assist o una selección de perfiles de conducción. Con el estreno del GTI, este Golf estará disponible además con un sistema de sonido de 400 vatios de la marca danesa de gama alta Dynaudio desarrollado individualmente para esta gama de productos. Asimismo se ha incluido a bordo como opción el sistema Car-Net para la transmisión de información en línea como el servicio de mapas Google Earth™.

El potente motor del Golf GTI de 230 CV solo consume 6,0 l/100 km

Los compradores del Golf GTI pueden elegir entre 220 CV o 230 CV

El consumo del nuevo motor del GTI se ha reducido en hasta un 18 por ciento.

Wolfsburg / Saint Tropez, abril de 2013. El Golf GTI VII equipa un motor perfeccionado de la serie EA888 – un turbo de gasolina de dos litros e inyección directa (TSI) con culata de nueva construcción. El TSI desarrolla una potencia de 162 kW / 220 CV (de 4500 a 6200 r.p.m.). El icono deportivo está disponible opcionalmente en una versión con potencia incrementada como Golf GTI Performance; en este caso, el motor desarrolla 169 kW / 230 CV (de 4700 a 6200 r.p.m.). Ambas variantes del GTI están equipadas de serie con un sistema Start/Stop y alcanzan mediante el cambio manual de 6 velocidades el mismo consumo NEFZ reducido de 6,0 l/100 km (CO₂: 139 g/km). Con ello, el consumo medio del Golf GTI se ha podido reducir frente al modelo anterior (155 kW / 210 CV) en 1,3 litros, lo que representa un 18 por ciento. Opcionalmente, ambos motores pueden combinarse con un cambio automático de doble embrague de 6 velocidades (DSG). La reconocida alta agilidad del Golf GTI se ha podido mejorar aún más en el nuevo modelo. Y esto se traduce en dos etapas de potencia:

Etapas 1 – el GTI de serie: La versión básica de 220 CV tiene ahora una potencia de 10 CV más que el modelo anterior. Al mismo tiempo aumenta el par motor máximo en considerables 70 Nm a 350 Nm (de 1500 a 4400 r.p.m.). Equipado con este motor, el Golf GTI entra en escena ofreciendo valores de elasticidad sumamente convincentes: El Golf GTI acelera de 80 a 120 km/h en la cuarta marcha en solo 5,0 segundos, en la quinta marcha son 6,0 segundos. Otros datos que no deben faltar en un GTI: el nuevo modelo acelera de 0 a 100 km/h en solo 6,5 segundos y alcanza una velocidad máxima de 246 km/h.

Etapas 1 y 2 – el GTI Performance: El conductor que decida adquirir el nuevo Golf GTI con el paquete “Performance”, activará la segunda etapa. En esta etapa la potencia aumenta en 10 CV, mientras que el par máximo permanece invariable. Los 230 CV facilitan una velocidad máxima de 250 km/h y una aceleración de 100 km/h en solo 6,4 segundos. El par motor máximo de 350 Nm está disponible entre 1500 y 4600 r.p.m.

Turbomotor perfeccionado de gasolina de inyección directa (TSI)

El motor del nuevo Golf GTI se basa en la actual tercera generación de la gama de cuatro cilindros EA888. Frente al modelo anterior, se han modificado numerosos detalles técnicos para reducir el consumo y las emisiones, así como para incrementar los valores de potencia y de par. De esta manera, el nuevo modelo es el primer Golf GTI que alcanza los valores límite de la norma de emisiones Euro 6.

Gestión térmica más eficaz. Técnicamente, el turbomotor de gasolina de inyección directa se caracteriza por modificaciones técnicas innovadoras como una refrigeración de gases de escape integrada en la culata y un sistema dual de inyección con inyección directa y en el tubo de admisión. Gracias a la nueva regulación de líquidos refrigerantes completamente electrónica del TSI se puede realizar una gestión térmica considerablemente más eficaz con una fase de calentamiento reducida, lo que disminuye las pérdidas por fricción y reduce además el consumo de combustible de forma eficaz. Para el control inteligente de la gestión térmica se ha desarrollado un nuevo módulo de distribuidores giratorios. Por lo tanto, en la fase de calentamiento del motor es posible bloquear totalmente la entrada de líquido refrigerante al motor o ajustar un caudal mínimo. A temperatura de servicio, la temperatura del líquido refrigerante puede ajustarse de forma rápida y completamente variable a diferentes niveles de temperatura dependiendo de la potencia requerida y de las circunstancias exteriores.

Culata de nuevo desarrollo. Como novedad en esta categoría de potencia se ha integrado la conducción de gases de escape refrigerada por agua al turbocompresor completamente en la culata de nuevo diseño. Este modo de refrigeración de los gases de escape contribuye considerable a reducir el consumo a plena carga del nuevo Golf GTI. Además, el TSI de 1984 cm³ incluye una distribución variable por válvulas con regulador doble del árbol de levas. Adicionalmente, la carrera de la válvula se puede conmutar en dos niveles en el lado de escape. De esta forma, se puede regular óptimamente el cambio de carga en relación con la potencia, el consumo y las emisiones de gases de escape.

El GTI cumple la norma de emisiones Euro-6. Para alcanzar la norma de emisiones Euro-6 se ha diseñado además un sistema dual de inyección con inyección directa y en el tubo de admisión. Gracias a la libre selección del modo óptimo de inyección en cada caso se pueden reducir las emisiones de partículas en otros campos característicos así como el consumo. Otro punto central del desarrollo se encuentra en la reducción significativa de la fricción interior. En este caso se han cambiado entre otras cosas los árboles de diferencial a montaje con rodamiento, se ha optimizado el alojamiento del eje manivela y se ha desarrollado una bomba de aceite acorde a las necesidades. Al mismo tiempo se ha podido reducir el peso del motor GTI. Esta reducción se debe en gran parte al nuevo bloque del motor de paredes delgadas con un grosor de solo 3 mm, un cigüeñal de peso optimizado, la refrigeración integrada de los gases de escape con el colector de escape integrado en la culata, una cubeta de aceite de plástico y el empleo de tornillos de aluminio.

El Golf GTI con chasis deportivo y nueva Dirección Directa Activa (Direct Active Steering)

La nueva dirección asistida del GTI soluciona el conflicto entre el confort y la deportividad

Nuevo diferencial de deslizamiento limitado delantero exclusivamente en el Golf GTI Performance

Wolfsburg / Saint Tropez, abril de 2013. El Golf GTI se ofrece de serie con un chasis deportivo ajustado a la alta potencia del Volkswagen. De modo que la carrocería se ha rebajado en 15 mm en comparación con los modelos de menor potencia del Golf. En la parte delantera, el eje McPherson se encarga de un guiado preciso; en la parte trasera, es el eje modular Performance el que se encarga del guiado. Equipado de serie con la función de dinámica de marcha perfeccionada XDS+ y la nueva dirección directa activa (radio de giro claramente más reducido; de tope a tope solo se requiere poco más de dos giros), el Golf GTI se interna con sus características de conducción seguras y ágiles de manera más impresionante que nunca en el segmento de los coches deportivos de alta gama.

Golf GTI Performance

El Golf GTI Performance de potencia incrementada hasta alcanzar los 230 CV entra en escena de forma espectacular con un diferencial de deslizamiento limitado delantero desarrollado especialmente para esta versión. En este Volkswagen se suman las ventajas del chasis deportivo específico del GTI, la nueva dirección asistida progresiva, la función de dinámica de marcha perfeccionada XDS+ y el bloqueo del eje delantero mecánico regulado electrónicamente para obtener un comportamiento de conducción que supera claramente a la mayoría de sus competidores. Además, el Golf GTI Performance está

equipado en las cuatro ruedas con discos de freno con ventilación interior. El sistema de frenos utiliza delante las dimensiones de 340 x 30 mm y detrás el tamaño 310 x 22 mm. El GTI de 220 CV tiene en el eje delantero discos con ventilación interior y en el eje trasero discos sin ventilación (delante: 314 x 30 mm; detrás: 300 x 12 mm).

Conducción dinámica

El chasis del nuevo Golf GTI ha sido diseñado para lograr el máximo placer de conducir en combinación con una estabilidad de marcha elevada. Frente al modelo anterior, el comportamiento de la dirección se ha vuelto notablemente más ágil gracias a la relación de transmisión más directa de la dirección. También se han podido incrementar las velocidades máximas que se pueden alcanzar en las curvas gracias a una sincronización más neutral con el chasis, así como la optimización del XDS+. En el GTI Performance se ha incrementado aún más el potencial de aceleración transversal mediante el diferencial de deslizamiento limitado delantero; esto se aplica especialmente al acelerar al salir de las curvas. Por lo general se aplica para ambas versiones del nuevo Golf GTI que el comportamiento neutral de conducción en las curvas va acompañado de una muy buena estabilidad de marcha hasta en la gama de velocidad máxima gracias al diseño innovador y esmerado de todos los componentes del chasis. Esta elevada estabilidad de marcha, inusualmente elevada, se nota de forma significativa en los cambios de carril o de carga. El equipo de desarrollo ha prestado especial atención en la sincronización del nuevo Golf GTI también en las reacciones armónicas e imprevisibles del chasis. El resultado es que el GTI se puede maniobrar de forma rápida e intuitiva tras un periodo muy breve de adaptación.

Paralelamente a la dinámica de conducción se ha incrementado también el confort de la suspensión frente al modelo anterior. Se han reducido notablemente las fuerzas de aceleración a las que están sometidos los pasajeros al pasar por encima de irregularidades pequeñas y grandes de la carretera. El confort alcanzado con el nuevo

Golf GTI muestra que un comportamiento de conducción deportiva no ha de ir forzosamente a la par con una dureza desagradable. El muy amplio abanico de las características positivas representadas – un comportamiento de conducción directo, neutral y estable hasta en los márgenes límite en combinación con un elevado confort de marcha – otorga a las características de conducción del séptimo Golf GTI una cierta exclusividad en el entorno de los competidores.

XDS+

El XDS empleado por primera vez en el Golf VI se ha perfeccionado al XDS+ para el nuevo Golf GTI. En términos técnicos, el bloqueo electrónico del diferencial XDS+ es una función de dinámica de marcha integrada en el sistema electrónico de control de estabilidad (ESC). XDS+ es una ampliación de la función XDS conocida ya del modelo anterior que se aplica a todos los estados del vehículo. El nuevo sistema aumenta la agilidad y reduce el ángulo de giro necesario mediante intervenciones selectivas en el freno de las ruedas del lado interior de la curva de ambos ejes. Asimismo, el XDS+ se aplica en todos los coeficientes de fricción de la carretera; incluso si hay nieve se logra así un comportamiento más preciso durante la conducción. Las propiedades ya conocidas de XDS – entre otras un subviraje claramente reducido y una mejora de la tracción – también se han perfeccionado.

Diferencial de deslizamiento limitado delantero

En el Golf GTI Performance equipan un diferencial de deslizamiento limitado delantero regulado electrónicamente de nuevo desarrollo. Volkswagen es hasta el momento el único fabricante que utiliza un bloqueo del diferencial mecánico regulado electrónicamente en un vehículo de serie de tracción delantera. En comparación con los bloqueos puramente mecánicos, el diferencial de deslizamiento limitado delantero integrado en el Golf GTI Performance ofrece ventajas como un grado de bloqueo variable así como la integración completa en las funciones de ESC, EDS y XDS+. De este modo se

evitan completamente las influencias negativas sobre la sensación del volante en relación con la precisión de la dirección tales como las que se producen en bloqueos mecánicos. En relación con la dinámica de marcha se puede lograr siempre el potencial pleno o el máximo rendimiento de un bloqueo transversal, ya que no se puede ver restringido el confort bajo ninguna circunstancia.

Funcionamiento del diferencial de deslizamiento limitado delantero. El diferencial de deslizamiento limitado delantero funciona sin pérdidas de potencia, de manera que la fuerza proporcionada del motor se transmite al cien por cien a la carretera y está disponible sin límites para propulsar el GTI. El diferencial de deslizamiento limitado delantero regulado utiliza constructivamente un paquete de discos que está ubicado entre el semieje derecho y la caja del diferencial. La presión hidráulica necesaria para accionar los discos se genera a través de una bomba de émbolo de accionamiento por motor eléctrico. El par de bloqueo facilitado de esta manera está disponible proporcionalmente a la presión hidráulica. La regulación de la presión hidráulica se efectúa mediante el régimen de revoluciones de la bomba, que se fija por una unidad de mando. Esta unidad de mando calcula el par de bloqueo ideal a partir de numerosos parámetros – entre otros las revoluciones de las ruedas, la velocidad del vehículo y de guiñada y la aceleración trasversal.

Par de bloqueo máximo de 1600 Nm. Cuando la unidad de mando detecta un resbalamiento en una de las ruedas delanteras, el par de tracción se redistribuye al accionar los discos de la rueda con menor adherencia a la rueda con mayor adherencia. El par máximo de bloqueo es de 1600 Nm, de manera que en caso necesario el par de tracción completo se puede escalar mediante una sola rueda delantera, lo que corresponde a un efecto de bloqueo del cien por cien. De este modo se alcanza la tracción máxima de un vehículo de

propulsión delantera incluso en condiciones difíciles de la carretera y en situaciones de giro.

Efecto de control vectorial de par. Al acelerar saliendo de la curva se aumenta el par de tracción en la rueda exterior de la curva. Se produce una distribución asimétrica de la fuerza motriz que corresponde a la distribución de la carga de rueda. Gracias a este efecto llamado “control vectorial de par” se reduce el subviraje de aceleración. Resultado: el Golf GTI Performance se mantiene neutral y sigue con precisión la línea ideal. El presente nivel de agarre se aprovecha de forma óptima. De modo que el conductor puede pisar el pedal acelerador en el punto culminante de una curva de forma más forzada; la consecuencia es que la velocidad del Golf GTI Performance se incrementa notablemente al salir de la curva.

El ESC interviene más suave y más tarde. En situaciones altamente dinámicas, como el paso rápido por curvas enlazadas, maniobras de evasión inesperadas o en el caso de cambios de carga, el diferencial de deslizamiento limitado delantero se utiliza para la amortiguación del giro alrededor del eje vertical. En el caso de un sobreviraje, el diferencial de deslizamiento limitado delantero genera un momento de guiñada estabilizador; por lo tanto, las intervenciones del sistema ESC pueden ser más suaves y realizarse más tarde e incluso se pueden evitar del todo. El diferencial de deslizamiento limitado delantero regulado es sinónimo de mayor placer de conducir y de un mejor rendimiento.

ESC Sport

Volkswagen ofrece para el nuevo Golf GTI la función “ESC Sport” para conductores con amplia experiencia. El sistema se activa mediante un interruptor de dos niveles en la consola central. Si el conductor pulsa la tecla brevemente una vez, se desactiva el ASR (sistema antideslizamiento). Si se pulsa la tecla más de tres segundos, el

control electrónico de estabilidad (ESC) pasa al modo “ESC Sport”. En trayectos muy rápidos con gran número de curvas – por ejemplo, en un circuito de carreras – el ESC se activa más tarde, lo que permite realizar maniobras aún más ágiles. Alternativamente al manejo mediante el interruptor en la consola central, la función ESC por primera vez se puede activar y desactivar a través de los ajustes en el menú CAR.

Dirección Directa Activa

La dirección directa activa debuta en el nuevo Golf GTI en cada uno de los dos niveles de potencia la equipa de serie. Gracias a este sistema de dirección, el conductor necesita movimientos del volante menores para alcanzar los radios deseados; es decir, en virajes cerrados tendrá que soltar y volver a agarrar menos veces el volante. Hasta el tope completo la dirección asistida progresiva solo necesita 2,1 giros del volante (380°), en los sistemas de dirección estándar de los modelos Golf menos potentes se necesitan 2,75 giros (500°). Trasfondo: Los mecanismos de dirección convencionales operan con una relación de transmisión constante. La nueva dirección del Golf GTI opera con una relación de transmisión progresiva. Ello facilita notablemente las maniobras de dirección y el estacionamiento del vehículo. Gracias a la transmisión directa, el conductor notará un aumento de la dinámica de conducción sobre todo en carreteras secundarias con numerosas curvas y durante las maniobras de giro.

La dirección asistida progresiva se distingue técnicamente de las direcciones convencionales fundamentalmente por un dentado variable de la cremallera así como por un motor eléctrico más potente. Respecto al funcionamiento se aplica: al contrario que en las direcciones con una relación de transmisión constante, que siempre deben realizar un compromiso entre la dinámica de conducción y el confort, el dentado de la cremallera de dirección de la dirección asistida progresiva es modificado notablemente a través del recorrido de la dirección. Ello permite en la zona central de la dirección una conducción más precisa y relajada hasta en velocidades superiores; de-

bido al ángulo de giro más reducido, esta característica permite más agilidad y, de este modo, más placer de conducción en carreteras con muchas curvas. Sin embargo, a velocidades reducidas, como en la ciudad o al aparcar, el Golf GTI se deja maniobrar fácilmente gracias al ángulo de giro reducido, lo que aporta una ganancia notable de confort.

Suspensión adaptativa del chasis DCC

El Golf GTI dispone de la segunda generación del sistema de suspensión adaptativa electrónica DCC. El sistema DCC ofrece tres modos de conducción “Comfort”, “Normal” y “Sport”, que pueden ser seleccionados e indicados en la pantalla táctil de la consola central a través de la “selección de los perfiles de conducción”. El DCC adaptado especialmente al GTI permite, además del modo “Normal” el modo “Comfort”, que si bien está orientado en este caso hacia el confort, también es típico del GTI. En el modo “Sport” se ejecuta un comportamiento especialmente dinámico y ágil. En el perfil de conducción “Individual”, el modo DCC le puede ser asignado libremente incluso a otras características de perfil de conducción.

El sistema DCC regula adaptativamente las válvulas de amortiguación y, con ello, el ajuste de las características de amortiguación a través del algoritmo de control desarrollado y perfeccionado por Volkswagen. Para ello, el sistema DCC utiliza las señales procedentes de los sensores de aceleración y de medición del camino recorrido, así como el Bus informativo sobre el automóvil procedente del CAN del chasis; gracias a ello, se calcula y ajusta de forma adaptativa la fuerza de amortiguación óptima para cada situación de conducción. Las fuerzas de amortiguación se ajustan selectivamente en las cuatro ruedas de forma individual.

En la nueva generación del DCC es por primera vez posible variar la amortiguación de la etapa de tracción y de presión también en maniobras dinámicas transversales de forma totalmente independiente entre sí – una ventaja sustancial para optimizar la dinámica de con-

ducción. También se han modificado las válvulas de amortiguación para obtener un comportamiento de respuesta aún mejor.

Eje delantero con suspensión McPherson

En la parte delantera se utiliza un eje con suspensión McPherson (tubos portarruedas) con brazo oscilante triangular de nuevo diseño situado abajo y radio de pivotamiento estabilizador para dar al vehículo unas características de manejo y dirección óptimas, así como un comportamiento vibratorio equilibrado. Todas las piezas constructivas se han optimizado en cuanto a su función, peso y costes. De esta manera se ha podido alcanzar un ahorro de peso de 1,6 kg frente al modelo anterior. Este ahorro de peso ha sido posible, entre otras medidas, gracias a la utilización de acero altamente resistente para el brazo oscilante transversal y a un innovador diseño biónico en el llamado cojinete giratorio. El chasis auxiliar se ubica en una posición central a lado del eje delantero; este chasis de máxima rigidez transversal aloja las piezas constructivas del eje delantero, la dirección y las piezas del apoyo del motor.

El estabilizador, que ahora es continuamente tubular, se ha adaptado específicamente al comportamiento de marcha del nuevo GTI con su constante elástica de resorte. Los cojinetes de caucho han sido vulcanizados directamente sobre los estabilizadores pintados; gracias a esto, se garantizan características acústicas óptimas y se optimiza el comportamiento de respuesta importante del estabilizador para la dinámica de conducción. Además, se ha desarrollado un nuevo cojinete giratorio de aluminio para el GTI. La utilización de aluminio y el diseño biónico de este cojinete giratorio se traducen en una reducción del peso de 2,8 kg. En relación con un comportamiento de respuesta más rápido y preciso del eje delantero del nuevo GTI se ha elevado moderadamente la posición del centro momentáneo frente al modelo anterior.

Eje trasero modular Performance

El eje trasero del Golf VII se ha perfeccionado bajo el planteamiento de una mejora de la cinemática, la acústica, el peso y la capacidad modular. Sin embargo, el concepto básico con la división consecuen- te de la rigidez longitudinal y transversal no ha cambiado lo más mínimo. La baja rigidez longitudinal se ha mantenido a través del suave cojinete guía del eje del brazo oscilante longitudinal; ésta era una condición necesaria para poder aumentar el confort de conduc- ción.

Además, Volkswagen ha podido mejorar la rigidez transversal nece- saria para el comportamiento de dirección óptimo del eje modular Performance a través de una nueva adaptación de los rodamientos de la barra de acoplamiento. Los valores de convergencia y de caída se ajustan mediante tornillos excéntricos en el brazo de suspensión y en el brazo oscilante transversal superior de forma individual según el requerimiento para cada tipo de vehículo. Las modificaciones cons- tructivas centrales del eje trasero son las conexiones de la barra es- tabilizadora tubular y del amortiguador de eje, las cuales se realizan ahora en el brazo de suspensión. De este modo se reducen las fuerzas dentro del eje; además, surgen ventajas claras en el paquete. Asi- mismo, el peso del eje se ha reducido en 4,0 kg gracias a las optimi- zaciones en la estructura de muchos componentes y al empleo de aceros de alta resistencia.

Nunca antes hubo un GTI con proporciones tan provocativas

La dinámica del diseño del nuevo Golf GTI le saca partido a la nueva plataforma modular

Trazado de líneas precisas, proporciones atractivas, frontal carismático

Wolfsburg / Saint Tropez, abril de 2013. Cuando hablamos de diseño en el nuevo Golf GTI, se ha de destacar primero el diseño técnico. Trasfondo: El Golf GTI del año 2013 se ha creado sobre la base de la nueva plataforma modular transversal (MQB). La impresión tecnócrata que genera esta terminología – “modular”, “plataforma transversal” – no hace gala al enorme potencial que está vinculado a la plataforma MQB. Detrás de esta abreviatura se esconde una estructura constructiva completamente nueva del Golf (y de numerosos modelos de la Volkswagen AG). Y esta nueva construcción es tomada por los diseñadores de la empresa como un regalo, ya que les permite elaborar unas proporciones del vehículo completamente nuevas. El Golf GTI de la séptima generación es en este caso un ejemplo excelente.

Proporciones más dinámicas

Frente al modelo anterior, la distancia entre ejes se ha incrementado en 53 mm hasta alcanzar los 2631 mm y se ha reducido al mismo tiempo el voladizo frontal en 12 mm. Paralelamente, la columna A se ha desplazado más hacia atrás, con lo cual se ha logrado que el capó se haya hecho más largo y toda la cabina del vehículo se haya “trasladado” visualmente hacia atrás. Mediante este efecto de “cab backward”, el GTI tiene un aspecto similar a los vehículos de la clase alta o la clase compacta. Además, el GTI, con una altura de 1442 mm, se ha vuelto 27 mm más plano. La longitud creció 55 mm hasta alcanzar los 4268 mm, la anchura 13 mm hasta 1799 mm. Nu-

merosos valores con una consecuencia importante: las proporciones del nuevo Golf GTI han proporcionado una dinámica sin límites.

El diseño hace gala de las insignias GTI

Los desarrolladores han sabido utilizar este potencial de las proporciones consecuentemente para lanzar el Golf GTI a la carretera de una forma óptima como nunca antes. Al igual que en el GTI de la primera generación, también en la séptima se mantienen las típicas insignias GTI. A éstas se les suma en el nuevo modelo la franja roja en la parrilla, la cual se prolonga ahora hasta los faros. También son típicos en el GTI VII los orificios de entrada de aire adicionales en el spoiler frontal, una estructura de nido de abeja de las rejillas de las entradas de aire, faros antiniebla verticales, los faros de xenón con un sello característico de la luz, el spoiler trasero más amplio; tubos de escape marcados, grandes y dispuestos en los extremos, y finalmente diseñados especialmente para el Golf GTI, las llantas de aleación ligera. No se deberá infravalorar en ningún momento tampoco el efecto visual del chasis deportivo del GTI (reducción de 15 mm de la altura de la carrocería) en combinación con las llantas de aleación ligera de serie de 17 pulgadas (tipo “Brooklyn”).

La parte frontal en detalle. En la parte frontal, con sus faros antiniebla LED adaptados especialmente al GTI, destaca un elemento marcado y significativo que ha sido reinterpretado completamente: la franja roja en la parrilla. En el pasado, enmarcó completamente la parrilla rectangular de la primera generación del Golf GTI. La sexta generación del Golf GTI integraba dos bandas rojas que bordeaban el lado superior y el inferior de la parrilla. Ahora, en la séptima generación, la banda roja delimita la parrilla en el borde inferior extendiéndose por primera vez más hacia la izquierda y derecha hasta las carcasas de los faros bi-xenón de serie. De este modo, la franja roja recorre el frontal por toda su anchura y forma como horizontal una línea paralela que concluye en el capó del motor y en el parachoques.

En el área inferior del parachoques, por debajo de la banda transversal del color de la carrocería, se integra la entrada de aire negra (con

rejilla de malla de nido de abeja) que ahora ya no queda enmarcada por un área de color negro, sino por superficies pintadas en el color de la carrocería. De este modo, se acentúa aún más la entrada de aire; al mismo tiempo, se perfilan de forma más destacada en el frontal las tres láminas aerodinámicas laterales de color negro de alto brillo situadas respectivamente por debajo de los faros. Otro de los detalles que se integra en el diseño de precisos contornos es el Splitter negro (borde inferior del alerón frontal) conocido del deporte del motor.

La silueta en detalle. En la vista lateral, el Golf más deportivo actualmente se reconoce en seguida sobre todo por el techo que parece aún más largo debido al spoiler trasero más amplio y por las llantas de aleación ligera desarrolladas especialmente para el GTI (17 pulgadas de serie, 18 y 19 pulgadas opcionalmente). Incluso en la silueta resaltan los contornos de la luz diurna de LED opcional y las luces traseras LED de serie.

Además, las nuevas proporciones dinámicas y el diseño preciso, mejor conformado que nunca, caracterizan el nuevo Golf GTI. Por debajo de los tiradores se ha integrado ahora la marcada “línea de carácter” de modo muy preciso. Aunque se interrumpe en los pasos de rueda protuberantes, se extiende alrededor del vehículo y se corresponde con el estilo de diseño de la franja roja de la parrilla y de los faros así como de las bandas blancas transversales de los faros LED traseros; la línea vuelve a desplazar el centro de gravedad visualmente aún más hacia abajo confiriéndole al GTI, junto con el chasis deportivo en serie, un aspecto más sólido en la carretera. Otro de los elementos importantes es la nueva línea de los laterales, situada directamente debajo de las ventanas laterales. Esta línea parte de los faros frontales, se desplaza directamente por debajo de los retrovisores laterales y desemboca en el extremo de la ventana lateral trasera subrayando las proporciones superiores del GTI.

Otro de los tradicionales detalles de la silueta es la columna C inconfundible, cuyo diseño también se refleja en el GTI I, pero sobre todo el Golf GTI IV, el cual se está desarrollando actualmente como

icono por sí mismo gracias a sus formas claras. La columna C del modelo anterior aún quedaba interrumpida por la “línea de carácter”. Sin embargo, esto ya no es el caso del nuevo GTI, ya que ahora discurre en un área homogénea desde el comienzo del techo hasta el paso de rueda trasero. Por encima del paso de rueda retoma con más fuerza todo el ancho del automóvil, de este modo, el nuevo GTI ofrece un aspecto más sólido y vigoroso cuando se observa desde una perspectiva lateral y trasera.

Adicionalmente a las insignias GTI, situadas en el frontal y en la parte trasera, el deportivo Volkswagen integra, por primera vez, distintivos de color rojo con la tipografía conocida desde hace décadas “GTI” en los guardabarros frontales a la altura de la línea de carácter.

La parte trasera en detalle. Otro ejemplo de la integración armónica de los elementos específicos GTI es el nuevo alerón de techo, de mayor tamaño que el de sus homólogos Golf con motores de menor potencia, integrado a ras con las superficies en el portón trasero y en la carrocería. El alerón pintado del color de la carrocería se prolonga de forma continua por los laterales hacia los elementos aerodinámicos negros en el portón trasero los que enlazan ópticamente con la primera generación del Golf GTI. Otros de los detalles de color negro, aparte de los elementos aerodinámicos y el Splitter delantero, es el difusor de la parte trasera. A la izquierda y a la derecha del difusor se ubican los tubos de escape cromados.

El Confort y la calidad del nuevo Golf GTI superan los límites de su segmento

Más espacio en el interior del Golf GTI gracias a una distancia entre ejes considerablemente más grande

El típico tapizado a cuadros de los asientos deportivos de GTI por primera vez en combinación con Alcantara

Wolfsburg / Saint Tropez, abril de 2013. Quizás una de las características más importantes del nuevo Golf GTI –en lo que se refiere al interior – es el hecho de que el vehículo simplemente encaja, encaja como si estuviera hecho a medida. Abrir la puerta, sentarse en el asiento deportivo en serie y ajustarlo, ajustar también la altura y la longitud del volante deportivo, ponerse el cinturón, encender el motor, acercar la mano a la palanca de cambios en diseño de pelota de golf (en la versión de cambio manual) y ¡comienza el viaje!.

La ergonomía saca ventaja del MQB

El “puesto de mando” del conductor del GTI se caracteriza por ser claramente más espacioso y ofrecer una ergonomía nuevamente perfeccionada. Especialmente los conductores de gran estatura agradecerán la posición del asiento que ha sido desplazada hacia atrás en 20 mm; al mismo tiempo se ha adaptado, como es natural, el área de ajuste de la dirección. Gracias a la plataforma modular transversal también se han optimizado las distancias entre los pedales; el espacio entre el acelerador y el pedal del freno, por ejemplo, ha aumentado en 16 mm. Otra ventaja referente a la ergonomía: En comparación con el modelo anterior, Volkswagen eleva la posición de la palanca de cambios en 20 mm; gracias a esto, el pomo de la palanca de cambios queda más al alcance de la mano.

Configuración al estilo legendario del GTI

También las típicas insignias GTI del interior son importantes. Ejemplo de la tapicería de los asientos: el primer GTI ya equipaba la legendaria tapicería con dibujo a cuadros. La tela denominada “Jacky” en el modelo anterior (Golf GTI VI) fue rediseñada, como es usual con el cambio de generación GTI, y ahora se llama “Clark”. El dibujo clásico a cuadros se ha mantenido naturalmente. Los exclusivos asientos deportivos ofrecen unas características ergonómicas excepcionalmente buenas. Además, los asientos delanteros pueden ser ajustados en altura de serie y han sido equipados también con un ajuste lumbar manual. Las costuras de adorno rojas representan un detalle deportivo de contraste; el techo interior del GTI, como siempre de color negro, subraya el diseño deportivo del interior.

Además, queda totalmente claro que también el volante deportivo multifunción en cuero de serie y de diseño GTI se haya ennoblecido con costuras rojas de contraste; lo mismo se aplica para la guarnición de la palanca de cambios. El anillo rojo en la lente de la palanca de cambios de cuero encaja perfectamente. Las aplicaciones en el panel de control son de color “Negro nido de abeja” así como los elementos decorativos de los revestimientos de las puertas y de la consola central. El cuadro de mandos del GTI ofrece excelentes detalles como una pantalla a color y una gráfica individual de los instrumentos que recuerdan intencionadamente a los cronógrafos de alta calidad; al arrancar el motor las agujas del cuentarrevoluciones y el tacómetro oscilan una vez hasta el fondo de la escala y atrás. El diseño GTI del interior se completa con luz ambiental roja (integrada delante en las molduras decorativas en las puertas), pedales y reposo del pie (a la izquierda) de acero fino cepillado, molduras protectoras de acceso en la parte delantera con aplicaciones de acero fino con iluminación ambiental integrada.

La calidad y la estética superan los límites de segmento. Se trata de un concepto básico del interior completamente nuevo de la séptima generación de Golf que mejora la estructura interior deportiva y de alta calidad del GTI: Uno de los detalles especialmente llamativos

es la ancha consola central, orientada hacia el conductor, que más bien se asemeja a las consolas de la gama alta que a las de los compactos. La gran pantalla táctil de infotainment de 5 (de serie) a 8 pulgadas con las teclas del menú principal y los mandos giratorios se encuentra situada en el centro de la consola central por debajo de las luces de emergencia. Por primera vez, Volkswagen equipa el Golf (opcional) con una generación de pantallas táctiles con sensor de proximidad y una función que reacciona al movimiento de deslizamiento de los dedos (gestos de deslizamiento y de zoom, similares a la función de un Smartphone).

Debajo del módulo de infotainment se encuentran situados los controles de mando del climatizador automático de serie de 2 zonas (Climatronic) de forma claramente estructurada. A continuación, sigue el área inferior de la consola central que discurre en línea hasta llegar al gran reposabrazos central. A la derecha del conductor se encuentran situadas las teclas de manejo del nuevo freno de estacionamiento electrónico y la función Auto-Hold. Al lado se ha integrado una bandeja portaobjetos con cierre con los interfaces multimedia (AUX-IN, USB y opcionalmente Apple); la bandeja es lo suficientemente amplia para depositarse en ella un Smartphone.

Otro comportamiento portaobjetos se esconde detrás del reposabrazos central cuya longitud puede ser ajustada en 100 mm y su altura en cinco niveles. Este compartimento ofrece muchas ventajas más: Como novedad, aquí está disponible una conexión inductiva de antena exterior en combinación con la interfaz de teléfono móvil “Comfort”: El Smartphone se coloca en un soporte universal situado en el compartimento, donde, a través de un compensador inductivo, establece una conexión con la antena exterior. Uno de los detalles más elegantes del GTI son los elementos decorativos de los revestimientos de las puertas equipados con una banda luminosa que forma parte de la iluminación ambiente de serie.

Aumento del espacio longitudinal Con toda la deportividad el Golf GTI es más que solo un vehículo deportivo: es un vehículo polivalente. Lo mismo sucede con la séptima generación del GTI. Por ello,

el Golf GTI el ideal, por ejemplo, como vehículo de empresa para cada día del año. Trasfondo: el aumento de la carrocería en longitud y anchura así como de la distancia entre ejes, las distancias optimizadas entre ruedas y la construcción modificada por el MQB tienen un efecto positivo en el confort; de esta manera se ha podido alargar el espacio interior del GTI en 14 mm (1750 mm). En el fondo del Golf GTI, que está disponible opcionalmente con cuatro puertas, los ocupantes de las plazas traseras tienen unos 15 mm más de espacio para las piernas. El espacio para los hombros en la parte delantera aumenta en 31 mm hasta los 1420 mm. El ancho para los codos aumenta en 22 mm hasta alcanzar ahora 1469 mm. En el fondo, el espacio para hombros se ha optimizado igualmente en 31 mm y el ancho para los codos en 20 mm.

Además, el respaldo de la banqueta trasera puede abatirse en una proporción de 60:40 de serie. Una vez plegada la banqueta, surge un suelo de carga casi liso de una longitud de 1558 mm. El GTI dispone de una escotilla de paso de serie en el centro del respaldo de la banqueta trasera. El logrado concepto de espacio del nuevo Golf ofrece muchas otras ventajas, por ejemplo: De esta manera, el volumen de carga del maletero aumenta en 30 litros a 380 litros y además el suelo del maletero modular puede ser rebajado en hasta 100 mm. Perfección en cada detalle: El borde de carga del maletero ofrece una altura de solo 665 mm – el mejor valor del segmento clave. El ancho del maletero aumenta en 228 mm a 1272 mm. Al mismo tiempo, aumenta también el ancho de la boca del maletero del Volkswagen en 47 mm a 1023 mm.

Equipamiento – Exterior, Interior y opciones

Nuevo GTI con faros de xenón Plus y dirección asistida progresiva de serie

El Golf GTI Performance llegará al mercado con el nuevo diferencial de deslizamiento limitado delantero

Climatizador automático, radio/CD con pantalla táctil y volante multifunción de serie

Wolfsburg / Saint Tropez, abril de 2013. Como todas las seis generaciones anteriores del Golf GTI, la séptima generación también se diferencia de las demás versiones de la gama a través de numerosos detalles de equipamiento adicionales y las clásicas insignias GTI. Además, el nuevo Golf GTI, con detalles de serie como la dirección asistida progresiva innovadora, el freno anticolisión múltiple, el detector de fatiga, los faros de xenón, el sistema radio/CD con pantalla táctil y el climatizador automático, hacen del nuevo Golf GTI uno de los vehículos mejor equipados de su clase.

Equipamiento exterior

En el exterior pertenecen al equipamiento específico de serie del GTI las pinzas de freno de color rojo, el chasis deportivo (carrocería rebajada en 15 mm), la dirección asistida empleada por primera vez en el GTI, los faros de bi-xenón de serie incluidas las luces de giro, la iluminación de la matrícula con tecnología LED, faros traseros LED de rojo oscuro, la estructura de nido de abeja típica del GTI de las rejillas de las entradas de aire, un alerón de techo (del color del vehículo) con elementos aerodinámicos laterales (de color negro brillante), los parachoques GTI, el ParkPilot (señales de advertencia acústicas y ópticas), el sistema de control de la presión de los neumáticos, los logotipos de GTI en los guardabarros delanteros (en los laterales en la zona de las columnas A) así como el tubo de escape

cromado a la derecha y a la izquierda con un diámetro de 80 mm. En la zona de la electrónica del chasis también se incluyen características como el bloqueo electrónico del diferencial XDS+ ampliamente perfeccionado.

Ampliación del equipamiento Performance. El Golf GTI Performance (169 kW / 230 CV) se distingue del GTI con 162 kW / 220 CV en el exterior por el logotipo GTI en las pinzas de freno delanteras y los frenos de disco más grandes y con ventilación interior (delante 340 mm, detrás 310 mm). El equipamiento técnico del Golf GTI Performance incluye además un diferencial de deslizamiento limitado VAQ mecánico controlado electrónicamente delantero de nuevo desarrollo, así como llantas de 18" Austin.

Colores y llantas. Características típicas del Golf GTI desde sus comienzos: el color rojo de la carrocería de serie ("Rojo tornado"), y "blanco" ("Pure White"). Como equipamiento especial, el nuevo Golf GTI está disponible además en siete pinturas metalizadas y efecto de perla Gris Metalizado", "Plata Reflex Metalizado", "Plata Tungsteno Metalizado", "Gris Magnesio Metalizado", "Azul Noche Metalizado", "Negro profundo" con efecto de perla y "Blanco Oryx" con efecto de perla.

Volkswagen también ha perfeccionado las llantas de GTI de serie "Denver". Los rasgos de diseño de este clásico ya relevado, fluyen en el diseño de las nuevas ruedas de aleación ligera pulidas de 17 pulgadas del tipo "Brooklyn" que no solo parecen más ligeras, sino que realmente lo son. Las ruedas equipan neumáticos de 225/45. Además, están disponibles las nuevas llantas de aleación ligera de 18 pulgadas del tipo "Austin" y las llantas de aleación ligera de 19 pulgadas del diseño "Santiago".

Equipamiento del interior.

El automóvil con la pelota de golf. Adicionalmente a las numerosas características de serie, como el climatizador automático (Climatronic), el detector de fatiga y el sistema de radio “CompositionMedia” existen otros detalles especiales GTI que ennoblecen el interior. Algunos de estos detalles son el volante deportivo individualizado en cuero y un pomo especial de la palanca de cambios. El pomo de la palanca de cambios tiene de nuevo forma de pelota de golf en la versión de cambio manual, rindiendo homenaje al primer Golf GTI, del mismo modo que el volante de nuevo diseño. El deportivo volante más plano hacia abajo con sus tres radios metálicos y sus embellecedores de color negro brillante es ligero, especialmente manejable, integra teclas multifunción de serie en los dos radios transversales y en el centro, al contrario que todos los demás volantes del Golf, un protector antichoque redondo similar al del primer Golf GTI.

Instrumentos GTI e iluminación ambiental. El cuadro de mandos del GTI ofrece excelentes detalles, como una pantalla a color y una gráfica individual de los instrumentos que recuerda intencionadamente a los cronógrafos de alta calidad. El diseño GTI del interior se perfecciona con luz ambiental roja, molduras decorativas especiales y paneles (molduras decorativas en las puertas, delante con iluminación ambiental), pedales y reposo del pie (a la izquierda) de acero cepillado, molduras protectoras de acceso en la parte delantera con aplicaciones de acero fino con iluminación ambiental integrada.

Asientos clásicos ahora también con Alcantara. Los exclusivos asientos deportivos y las tapicerías también juegan un papel importante: el primer GTI ya equipaba la legendaria tapicería con dibujo a cuadros. La tela denominada “Jacky” en el modelo anterior (Golf GTI VI) fue rediseñada, como es usual con el cambio de generación GTI, y ahora se llama “Clark”. El dibujo clásico a cuadros se ha mantenido naturalmente. Novedad: opcionalmente están disponibles ahora por primera vez asientos deportivos en diseño de tela “Clark” con costados laterales y reposacabezas en Alcantara. Además, se pueden encargar los asientos y los revestimientos de las puertas también con el equipamiento de cuero “Vienna”. Por regla general, los

asientos delanteros pueden ser ajustados en altura y han sido equipados también con un ajuste lumbar manual. De forma opcional, está disponible un ajuste eléctrico para el asiento del conductor. Las costuras de adorno rojas de los asientos representan un detalle deportivo de contraste; el techo interior del GTI, como siempre de color negro, subraya el diseño deportivo del interior.

Otras características opcionales

Además de lo anterior, es posible también individualizar el Golf GTI casi sin límites. Aquí encontrará un resumen del equipamiento especial en orden alfabético:

- Airbags laterales y pretensores para cinturones de seguridad detrás.
- Asiento del conductor con ajuste eléctrico.
- Asistente de estacionamiento ParkAssist incl. ParkPilot.
- Asistente de mantenimiento de carril Lane Assist.
- Calefacción auxiliar.
- Cámara de marcha atrás Rear Assist.
- Control Automático de la Distancia ACC con Front Assist y Asistente de frenada de emergencia en ciudad.
- Control automático de las luces largas 'Light Assist'.
- Control por voz.
- Dispositivo de remolque (orientable).
- El sistema Car-Net (la información en línea se transmite directamente al GTI; entre otras características se incluye la navegación con búsqueda de destinos especiales, servicio de mapas Google-Earth™ y Google Street View™ así como información en línea sobre el tráfico).
- Equipamiento en cuero "Vienna".
- Extintor.
- Faros antiniebla con técnica LED.
- Función de navegación Discover Media para Radio Composition Media.

- Interfaces de teléfono móvil Comfort, Premium y teléfono móvil Nokia Asha 300.
- MEDIA-IN con cable adaptador iPod-/iPhone así como conexión de carga USB.
- MEDIA-IN con cable adaptador iPod-/iPhone.
- Pantalla multifunción “Plus”.
- Paquete de asistencia al conductor (entre otras cosas con ACC, Front Assist, asistente de frenada de emergencia en ciudad, sistema antirrobo, Dynamic Light Assist, cambio automático de luz de cruce, función de parada del automóvil con DSG, regulador de la velocidad, retrovisor interior automático antideslumbrante, iluminación dinámica en curva, sensor de lluvia, Lane Assist).
- Paquete de espejos (con retrovisores exteriores plegables, Iluminación del entorno y descenso del retrovisor del acompañante).
- Paquete de luces y visibilidad (sistema de luces de aproximación automático con función “Leaving home” y “Coming home”, retrovisor interior automático antideslumbrante y sensor de lluvia).
- Parabrisas calefactable inalámbrico y reflectante de rayos infrarrojos.
- Protección proactiva de los ocupantes del vehículo.
- Puertas traseras (incluidos los elevalunas eléctricos traseros).
- Radio Composition Colour.
- Radio Composition Media.
- Recepción digital de radio DAB+.
- Retrovisores plegables, con iluminación del entorno y descenso del retrovisor del acompañante.
- Ruedas de invierno de 16 y 17 pulgadas.
- Ruedas/neumáticos de 18 y 19 pulgadas.
- Selección de perfiles de conducción.
- Sistema antirrobo “Plus”.
- Sistema de cierre y arranque sin llave Keyless Access.

- Sistema de luces adaptativo “Dynamic Light Assist”.
- Sistema de navegación Discover Pro.
- Sistema de reconocimiento de las señales de tráfico.
- Sistema de regulación de la velocidad.
- Sistema de sonido DYNAUDIO Excite.
- Sistema de suspensión adaptativa DCC con selección de perfiles de conducción.
- Techo corredizo panorámico.
- Ventanas laterales y luneta trasera oscurecidas que absorben la luz en un 65 por ciento.

Tecnologías – Seguridad, confort e infotainment

Primer GTI con asistente de frenada de emergencia en ciudad y selección de perfiles de conducción

Los innovadores sistemas de asistencia del Golf GTI perfeccionan la seguridad
Golf GTI con nueva generación de infotainment y nuevo sistema de sonido
Dynaudio

Wolfsburg / Saint Tropez, abril de 2013. El nuevo Golf GTI está equipado de serie, o respectivamente de forma opcional, con una multitud de sistemas innovadores de asistencia y de confort. Estas nuevas tecnologías tienen como resultado la eliminación completa de los límites habituales de segmento referentes a la seguridad, el confort de los largos trayectos y el mundo del infotainment.

Algunos de los nuevos sistemas de asistencia y de confort en el Golf GTI son el freno anticolisión múltiple, la dirección asistida progresiva y el diferencial electrónico de deslizamiento limitado XDS+, todos ellos de serie, el sistema proactivo de protección para los ocupantes, el control automático de la distancia ACC con Front Assist incluido el asistente de frenada de emergencia de ciudad, el asistente de mantenimiento de carril Lane Assist, el detector de fatiga, el sistema de reconocimiento de las señales de tráfico y la última generación del sistema de aparcamiento ParkAssist así como los sistemas de iluminación adaptativa Light Assist y Dynamic Light Assist. Además ofrece otras nuevas tecnologías como una selección de perfiles de conducción con hasta cinco programas (“Eco”, “Sport”, “Normal”, “Individual” y en combinación con DCC plus “Comfort”), el freno de estacionamiento electrónico así como una nueva generación de los sistemas de infotainment y entertainment. Además, el Golf GTI Performance dispone del diferencial de deslizamiento limitado delantero de serie.

Asistentes de conducción – seguridad automática

Sistema detector de fatiga. El detector de fatiga, de serie en el Golf GTI, identifica los indicios de cansancio del conductor avisándole mediante una señal acústica de 5 segundos de duración y una recomendación visual de pausa 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. El sistema comienza a analizar, entre otras cosas, el comportamiento típico del conductor desde el principio, sobre todo el movimiento del volante. Durante el viaje, el detector de fatiga evalúa permanentemente señales, como el ángulo de dirección. Si el sistema comprueba que las maniobras de dirección realizadas por el conductor difieren del comportamiento registrado al inicio del viaje, activa una alarma acústica y visual.

Freno anti colisiones múltiples. Otro de los aspectos técnicos destacados de serie que ofrece el Volkswagen es el freno anti colisiones múltiples del nuevo Golf GTI, etiquetado por el club automovilístico más grande de Alemania (ADAC) como innovación en el ámbito de la seguridad. El freno anti colisiones múltiples detiene el vehículo accidentado automáticamente con el fin de reducir al máximo la energía cinética aún disponible. La activación del freno anti colisión múltiple está basada en la detección de una primera colisión mediante los sensores del airbag. La deceleración del vehículo mediante el freno anti colisión múltiple está limitada a un valor máximo de 0,6 g a través de la unidad de control del ESC. Este valor se corresponde con el grado de deceleración del "Front Assist", gracias a lo cual se garantiza que el conductor siga teniendo el control sobre el automóvil, incluso en caso de producirse una frenada automática.

El freno anti colisiones múltiples puede ser superado en cualquier momento; si el conductor pisa el acelerador, se desactivará el freno anti colisiones múltiples. Asimismo, el sistema automático también se desconecta cuando el mismo conductor realiza un frenazo en seco con un grado de deceleración aún mayor que el del freno anti colisiones múltiples. En general, el asistente de conducción realiza una

maniobra de frenada hasta reducir la velocidad del automóvil a 10 km/h; ésta es una velocidad suficiente para dirigirse a un lugar seguro tras haber realizado el proceso de frenado.

Sistema de protección de ocupantes proactiva. Cuando el sistema de protección de ocupantes proactiva 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 los 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 solo una pequeña rendija) y el techo corredizo. Trasfondo: con las ventanillas y el techo corredizo casi completamente cerrados pueden apoyarse de manera óptima los airbags de cabeza y laterales y así desarrollar su mejor efecto posible.

Sistema de regulación automática de la distancia ACC. El sistema utiliza un sensor de radar integrado en la parte frontal. El conductor puede preestablecer la velocidad a regular en un margen de 30 a 160 km/h. El sistema ACC se activa con el cambio manual y con el DSG (cambio automático de doble embrague). En el Golf GTI con DSG, el ACC frena cómodamente detrás de un vehículo que se detiene hasta estar completamente parado. Tras la confirmación del conductor, el ACC también puede volver a ponerse en marcha automáticamente en combinación con el DSG. El sistema ACC mantiene la velocidad prefijada por el conductor así como una distancia preseleccionada y, dependiendo de la situación del tráfico, acelera o frena automáticamente el vehículo. La dinámica del sistema puede variar individualmente seleccionando uno de los programas de conducción o mediante la selección de perfiles de conducción opcional.

Sistema de observación del entorno Front Assist. El “Front Assist” utiliza un sensor de radar integrado en el frontal del automóvil para vigilar constantemente la distancia con el vehículo

que circula delante. El Front Assist asiste al conductor en situaciones críticas preacondicionando el sistema de frenos e invitando al conductor a reaccionar mediante señales de aviso visuales y acústicas así como mediante un tirón de advertencia en una segunda etapa. Si el conductor no frena suficientemente, el sistema frenará automáticamente el vehículo en la medida que sea necesario para evitar una colisión. Si el conductor no reacciona en absoluto, el sistema Front Assist frenará automáticamente para dar al conductor más tiempo de reacción. El conductor podrá así evitar una colisión inminente en el caso ideal o al menos reducir la velocidad de colisión. Adicionalmente, el sistema apoya al conductor indicándole una distancia demasiado corta al vehículo que circula delante. Un componente del “Front Assist” es el asistente de frenada de emergencia automática en ciudad.

Asistente de frenada de emergencia en ciudad. El asistente de frenada de emergencia en ciudad, equipado por primera vez en el Golf GTI, es una ampliación del sistema “Front Assist” y vigila mediante un sensor el área delante del Volkswagen. El sistema se activa a velocidades inferiores a 30 km/h. En caso de producirse una situación crítica de colisión con el vehículo que circula delante o con 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. En caso necesario, el asistente de frenada de emergencia en ciudad inicia automáticamente un frenazo en seco con el fin de reducir las consecuencias del accidente. Adicionalmente, el conductor recibe asistencia de los sistemas que ponen a su disposición la máxima fuerza de frenado si éste no pisa con suficiente fuerza el pedal del freno. Mediante el asistente de frenada de emergencia en ciudad se puede evitar bajo circunstancias óptimas un accidente de colisión inminente por alcance en el último segundo.

Lane Assist. El asistente de mantenimiento de carril con intervención correctora de la dirección, se basa en cámaras, y opera en el Golf con una funcionalidad ampliada: el guiado adaptativo. Si se desea, el sistema ofrece una función de asistencia de seguimiento de

carril continua, equipada por primera vez en el Golf, que optimiza notablemente el confort de conducción. Tan pronto como el Lane Assist detecta que el conductor realiza un cambio de carril o sobrepasa las marcas viales correspondientes sin haber accionado el intermitente previamente, el sistema realiza un contraviraje suave si fuera necesario.

Sistemas de confort – La técnica ayuda y es divertida

Dirección Directa Activa. La dirección directa activa debuta en el nuevo Golf GTI. Cada uno de los dos niveles de potencia la equipa de serie. Gracias a este sistema de dirección, el conductor necesita movimientos del volante menores para alcanzar los radios deseados; es decir, en virajes cerrados tendrá que soltar y volver a agarrar menos veces el volante. Hasta el tope completo la dirección asistida progresiva solo necesita 2,1 giros del volante (380°), en los sistemas de dirección estándar de los modelos Golf menos potentes se necesitan 2,75 giros (500°). Trasfondo: Los mecanismos de dirección convencionales operan con una relación de transmisión constante. La nueva dirección del Golf GTI opera con una relación de transmisión progresiva. Ello facilita notablemente las maniobras de dirección y el estacionamiento del vehículo. Gracias a la transmisión directa, el conductor notará un aumento de la dinámica de conducción sobre todo en carreteras secundarias con numerosas curvas y durante las maniobras de giro.

La dirección asistida progresiva se distingue técnicamente de las direcciones convencionales fundamentalmente por un dentado variable de la cremallera así como por un motor eléctrico más potente. Respecto al funcionamiento se aplica: al contrario que en las direcciones con una relación de transmisión constante, que siempre deben realizar un compromiso entre la dinámica de conducción y el confort, el dentado de la cremallera de dirección de la dirección asistida progresiva es modificado notablemente a través del recorrido de la dirección. Ello permite en la zona central de la dirección una conducción más precisa y relajada hasta en velocidades superiores; de-

bido al ángulo de giro más reducido, esta característica permite más agilidad y, de este modo, más placer de conducción en carreteras con muchas curvas. Sin embargo, a velocidades reducidas, como en la ciudad o al aparcar, el Golf GTI se deja maniobrar fácilmente gracias al ángulo de giro reducido, lo que aporta una ganancia notable de confort.

XDS+. El XDS empleado por primera vez en el Golf VI se ha perfeccionado al XDS+ para el nuevo Golf GTI. En términos técnicos, el bloqueo electrónico del diferencial XDS+ es una función de dinámica de marcha integrada en el sistema electrónico de control de estabilidad (ESC). XDS+ es una ampliación de la función XDS conocida ya del modelo anterior que se aplica a todos los estados del vehículo sin frenar. El nuevo sistema aumenta la agilidad y reduce el ángulo de giro necesario mediante intervenciones selectivas en el freno de las ruedas del lado interior de la curva de ambos ejes. Asimismo, el XDS+ se aplica en todos los coeficientes de fricción de la carretera; incluso si hay nieve se logra así un comportamiento más preciso durante la conducción. Las propiedades ya conocidas de XDS – entre otras un subviraje claramente reducido y una mejora de la tracción – también se han perfeccionado.

Diferencial de deslizamiento limitado delantero. En el Golf GTI Performance se utiliza exclusivamente un diferencial de deslizamiento limitado delantero regulado de nuevo desarrollo. Volkswagen es hasta el momento el único fabricante que utiliza un bloqueo del diferencial regulado electrónicamente en un vehículo de serie de tracción delantera. En comparación con los bloqueos mecánicos, el diferencial de deslizamiento limitado delantero integrado en el Golf GTI Performance ofrece ventajas como un grado de bloqueo variable así como la integración completa en las funciones de ESC, EDS y XDS+. De este modo se evitan completamente las influencias negativas sobre la sensación del volante en relación con la precisión de la dirección tales como las que se producen en bloqueos mecánicos. En relación con la dinámica de marcha se puede lograr así siempre el potencial pleno o el

máximo rendimiento de un bloqueo transversal, ya que no se puede ver restringido el confort bajo ninguna circunstancia. *(Para información detallada sobre el funcionamiento del diferencial de deslizamiento limitado delantero, véase el capítulo “Chasis”).*

Freno de estacionamiento electrónico. En lugar de la palanca del freno de mano, en el Golf GTI se integra un interruptor de manejo y un interruptor para la función “Auto-Hold” en la consola central. El freno de estacionamiento electrónico ofrece numerosas ventajas, por ejemplo, más espacio en la consola central, gracias a la ausencia de la palanca del freno de mano, y el desbloqueo automático del freno cuando el automóvil se pone en movimiento. Esto facilita el arranque en pendientes. Por último, pero no por ello menos importante, la función “Auto-Hold” que evita que el vehículo ruede involuntariamente cuando está parado al mantener el GTI de forma automática. Las fases de espera, por ejemplo, en semáforos rojos, se hacen más confortables, ya que el pedal de freno no se debe accionar permanentemente.

DCC. El Golf GTI dispone de la segunda generación del sistema de suspensión adaptativa electrónica DCC. El sistema DCC ofrece tres modos de conducción “Comfort”, “Normal” y “Sport”, que pueden ser seleccionados e indicados en la pantalla táctil de la consola central a través de la “selección de los perfiles de conducción”. El DCC adaptado especialmente al GTI permite, además del modo “Normal” el modo “Comfort”, que si bien está orientado en este caso hacia el confort, también es típico del GTI. En el modo “Sport” se ejecuta un comportamiento especialmente dinámico y ágil. En el perfil de conducción “Individual”, el modo DCC le puede ser asignado libremente incluso a otras características de perfil de conducción.

El sistema DCC regula adaptativamente las válvulas de amortiguación y, con ello, el ajuste de las características de amortiguación a través del algoritmo de control desarrollado y perfeccionado por Volkswagen. Para ello, el sistema DCC utiliza las señales procedentes de los sensores de aceleración y de medición del camino recorrido, así como el Bus informativo sobre el automóvil procedente del

CAN del chasis; gracias a ello, se calcula y ajusta de forma adaptativa la fuerza de amortiguación óptima para cada situación de conducción. Las fuerzas de amortiguación se ajustan selectivamente en las cuatro ruedas de forma individual.

En la nueva generación del DCC es por primera vez posible variar la amortiguación de la etapa de tracción y de presión también en maniobras dinámicas transversales de forma totalmente independiente entre sí – una ventaja sustancial para optimizar la dinámica de conducción. También se han modificado las válvulas de amortiguación para obtener un comportamiento de respuesta aún mejor.

Selección de perfiles de conducción. Por primera vez está disponible el Golf GTI con una selección de perfiles de conducción. En total, hay disponibles cuatro programas de conducción y, en combinación con el DCC (control dinámico de chasis), cinco programas: “Eco”, “Sport”, “Normal”, “Individual” y, en combinación con el DCC, “Comfort”. El perfil de conducción “Eco” regula el consumo óptimo del motor, del climatizador y otros grupos auxiliares. Además, los automóviles equipados con cambio automático de doble embrague (DSG) opcional disponen de una función de “navegación” en el modo Eco: cuando el conductor levanta el pie del acelerador, por ejemplo, cuando se aproxima a un semáforo en rojo o en trayectos con pendientes, el DSG se desacopla y el motor marcha en vacío. De este modo, la energía cinética del Golf se aprovecha de forma óptima. En el modo “Sport”, por el contrario, se incrementa la amortiguación entre otros (y de este modo se reducen aún más los movimientos estructurales) y se desarrolla de modo aún más dinámico el comportamiento de respuesta del motor y los puntos de cambio de marchas del DSG.

Regulación dinámica de la luz de carretera Dynamic Light Assist.

Los vehículos que circulan delante y en dirección contraria al Golf se controlan mediante una cámara en el parabrisas. En base a los datos recogidos por los sensores, las luces largas se conectan automáticamente a velocidades superiores a 60 km/h y permanecen

activas. Así funciona Dynamic Light Assist: con la ayuda de la cámara, los módulos de las luces largas de los faros bi-xenón, con iluminación dinámica en curva, solo se enmascaran en las áreas en las que el sistema evalúa que pudieran ser molestados otros conductores. Esta función se realiza mediante un filtro giratorio situado entre el reflector con quemador de DS3-Xenón sin mercurio y la lente. Este filtro consigue enmascarar la fuente de luz a través de la oscilación lateral inteligente del módulo completo y de la activación individual de los faros derecho e izquierdo y, de este modo, no deslumbra al tráfico que circula delante o en frente.

Control automático de las luces largas Light Assist. El Golf GTI sin iluminación dinámica en curva podrá disponer de la variante básica del dispositivo de iluminación adaptativa denominado “Light Assist”. El sistema Light Assist detecta los vehículos que circulan delante o en dirección contraria mediante una cámara situada en el parabrisas y regula la conexión y desconexión de las luces largas automáticamente según sea necesario (a partir de una velocidad de 60 km/h).

Sistema de reconocimiento de las señales de tráfico. El sistema de reconocimiento de las señales de tráfico está disponible en el nuevo Golf GTI en combinación con un sistema de navegación, ya que las señales de tráfico se indican adicionalmente en la pantalla de la navegación activa (mapa y/o pictogramas). Cuando el sistema detecta las señales de límite de velocidad y las señales de prohibido adelantar mediante la cámara (situada en la zona del retrovisor interno en el parabrisas), se representan hasta tres de estas señales en el cuadro de instrumentos delante del conductor, y en la pantalla del sistema de navegación. Se emiten en un orden lógico y se incluyen todos los avisos adicionales. La señal principal se representa en primer lugar, (p. ej., límite de velocidad de “130 km/h”). En segundo lugar se representan los paneles informativos temporales, (p. ej., “80 km/h con lluvia”). Si el sensor de lluvia registra que está comenzando a llover, la señal de límite de velocidad con la

información adicional “con lluvia” será representada en primer lugar en la pantalla.

Sistema de estacionamiento asistido Park Assist. La última versión del sistema de aparcamiento asistido no solo posibilita estacionar el vehículo en paralelo a la calzada, sino también hacia atrás en batería. Además, el “Park Assist 2.0” equipa también una función de frenada y salida del aparcamiento. El sistema se activa a velocidades de hasta 40 km/h 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; de la dirección se ocupa el automóvil. El conductor recibe también señales acústicas y visuales en la pantalla multifunción. Además, el sistema puede frenar el automóvil en caso de existir un peligro potencial de colisión.

Control inteligente del climatizador. El “Climatronic” de serie del Golf GTI controla la temperatura interior automáticamente a través del regulador de temperatura de dos zonas (regulación individual para el conductor y el acompañante respectivamente). La intensidad de la climatización puede influirse mediante los perfiles “Suave”, “Medio” e “Intenso”. La regulación automática opera con diversos sensores: sensor solar, sensor de aire y un nuevo sensor de humedad. A través del sensor solar se registra la intensidad y la dirección de los rayos solares y se ajusta el sistema correspondientemente. El efecto positivo del parabrisas atérmico opcional se tiene en cuenta para la regulación. Gracias a la evaluación de la información procedente del sensor de aire, el “Climatronic” cierra la trampilla de recirculación del aire tan pronto como la concentración de óxido de nitrógeno y de monóxido de carbono del aire exterior sobrepasen un valor límite definido.

Parabrisas con control climático. El nuevo parabrisas atérmico del Golf GTI une las ventajas de los calentadores de alambre convencionales con las del cristal de aislamiento. Por lo tanto, ya no se utilizan alambres en los cristales. Esto es posible gracias al finísimo revestimiento conductor que puede calentar la luna delantera. En las épocas frías del año, esta función evita que se empañen los cristales, además de agilizar el proceso de descongelación de los mismos. En verano, por el contrario, el parabrisas atérmico evita que el interior se caliente demasiado, ya que el finísimo revestimiento absorbe la mayor parte de las radiaciones solares. Junto con el aumento del confort térmico, también se descarga el medio ambiente, ya que, gracias a la reducción del proceso de calentamiento, el climatizador necesita utilizar menos potencia para refrigerar el habitáculo. Al mismo tiempo, se reducen también las tasas de consumo del GTI.

Techo corredizo panorámico. Con el techo panorámico transparente se ha desarrollado un sistema que ocupa la máxima superficie del techo, ofrece funciones de ventilación y apertura óptimas, no limita la rigidez torsional del Golf GTI y ofrece el efecto visual de ser una prolongación del parabrisas. La denominada superficie transparente de luz, que facilita la entrada de luz natural en el interior del automóvil cerrado, aumenta su tamaño en un 33% en comparación con los techos corredizos convencionales. Gracias a la luneta termorre-fractaria tintada se absorben el 99 % de los rayos UVA, el 92 % del calor incidente y se refleja el 90 % de la luz.

Infotainment – siempre con pantalla táctil

Sistemas de radio y radio-navegación. Volkswagen equipa el Golf GTI con una generación de sistemas de radio y radio-navegación completamente nueva. Todos los sistemas disponen de una pantalla táctil de serie. Los equipos de esta nueva generación pueden ser adquiridos en dos tamaños de pantalla diferentes de 5,8 y 8 pulgadas. Volkswagen utiliza por primera vez pantallas equipadas con sensores de proximidad (a partir de 5,8 pulgadas): Tan pronto como un dedo del conductor o del acompañante se acerque a la pantalla táctil, el

sistema conmutará automáticamente del modo de indicación al modo de manejo. El modo de indicación se caracteriza por una representación mucho más reducida en la pantalla. En el modo de manejo, por el contrario, se acentúan especialmente los elementos activables mediante la pantalla táctil con el fin de facilitar el manejo intuitivo. Además, las pantallas disponen de una función mediante la cual a través de la realización de un gesto de deslizar se puede utilizar la función de “pasar hoja” en listas o en la portada virtual de CDs de la mediateca.

Radio “Composition Media” (5,8 pulgadas). La versión “Composition Media” ofrece un equipamiento aún más amplio. La pantalla a color capacitiva ofrece un tamaño de 5,8 pulgadas y ha sido acoplada a un sensor de proximidad situado transversalmente debajo de la pantalla. Además, la pantalla dispone de una función que reacciona al movimiento de deslizamiento de los dedos (gestos de deslizamiento y de zoom), similar a la utilizada para los modernos Smartphones. A la izquierda y a la derecha de la pantalla táctil se encuentran situadas cuatro teclas; en comparación con los sistemas de 5 pulgadas posibilitan, dependiendo del tipo de equipamiento, además el acceso a los niveles de menú “Phone” y “Voice” (control por voz). Adicionalmente al equipamiento de la versión “Composition Colour”, la versión “Composition Media” equipa también una preinstalación para teléfono (Bluetooth) y un conector para USB. Las interfaces USB y AUX-IN han sido integradas en un compartimento individual, situado en la consola central delante de la palanca de cambios; este compartimento ofrece también espacio suficiente para depositar un Smartphone.

Función de navegación “Discover Media” (5,8 pulgadas). El sistema de radio “Composition Media” puede ser ampliado con el módulo de navegación (Discover Media). Exceptuando el sistema de navegación integrado con datos de mapas de Europa y la segunda ranura para tarjetas SD correspondiente, el equipamiento y las funciones son idénticos; el ordenador de navegación, el reproductor de

CDs y las ranuras para tarjetas SD se encuentran situadas, asimismo, en la guantera. El precio del módulo de navegación incluye un servicio de actualización gratis por tres años que incluye mapas de navegación de Europa.

Sistema de radio-navegación “Discover Pro” (8 pulgadas) La versión superior de los sistemas de radio-navegación se denomina “Discover Pro” y equipa una gran pantalla táctil capacitiva de 8 pulgadas. Adicionalmente al equipamiento del sistema Discover Media, el sistema Discover Pro ofrece de serie un reproductor de DVDs en lugar del reproductor de CDs, (audio y vídeo), el control por voz ampliado Premium (opcional para los sistemas Composition Media y Discover Media como variante de la versión básica), representación de mapas 3D y una tarjeta de memoria flash de 64 GB; de forma opcional hay disponible un módulo de teléfono UMTS. La integración del Compact Disc Database de Gracenote posibilita además la reproducción y la administración de todos los medios en el último estado de la técnica. Además, Discover Pro sirve de zona activa de WLAN (acceso a Internet) para los dispositivos móviles compatibles con WLAN (Smartphone o Tablet).

Teléfono móvil. Volkswagen ofrece con el Golf GTI las dos interfaces de teléfono móvil “Comfort” y “Premium”. Las interfaces de teléfono móvil “Comfort” y “Premium” se pueden solicitar en combinación con los sistemas de audio y de navegación “Composition Media” (solo “Comfort”), “Discover Media” y “Discover Pro”. La interfaz “Comfort” ofrece, entre otros detalles, una conexión de antena exterior a través de un soporte de carga de nueva concepción en la consola central, control por voz y la inclusión de los datos de direcciones de contactos telefónicos en la entrada de destino del sistema de navegación. La interfaz “Premium” prescinde de la conexión de antena exterior mediante el soporte de carga, pero incluye una unidad de recepción/envío GSM/UMTS con ranura para tarjetas SIM y zona activa de WLAN.

Car-Net. En combinación con el sistema de radio-navegación Discover Pro y la interfaz de teléfono móvil “Premium” se ofrece Car-Net

para el Golf GTI. Detrás de esta aplicación se encuentran servicios móviles de nueva creación en línea. Car-Net permite, por ejemplo, integrar informaciones de tráfico en línea de máxima actualidad en el guiado dinámico en ruta e incluir puntos de interés (POI) en línea en la navegación. Gracias a “Google Street View” se incluyen además en la representación en pantalla imágenes panorámicas de 360 grados desde la perspectiva de la carretera; también es posible acceder a una visualización fotográfica realista en base al servicio de mapas Google Earth™ (Google Maps).

Sistema de sonido Dynaudio Excite. Nuevo para el Golf y, por lo tanto, para el GTI, se ha desarrollado un sistema de sonido del especialista danés en alta fidelidad Dynaudio. Gracias a ocho altavoces de alta gama más el subwoofer, un amplificador digital DSP de 10 canales y una potencia total de 400 vatios, el GTI se convierte en una sala de conciertos sobre ruedas. Las cuatro características de sonido (“Authentic”, “Dynamic”, “Soft” y “Speech”) adaptadas al espacio interior del Golf, así como los cuatro enfoques de asiento (“conductor”, “acompañante”, “todos los pasajeros” y “parte trasera”), permiten ajustar el sistema de modo individual.

Vista general – Resumen de los datos más importantes

Aspectos importantes en orden alfabético

- **Caja de cambios automática:**
 - DSG de 6 velocidades.
- **Caja de cambios de serie:**
 - Caja de cambios de 6 marchas.
- **Carácter:**
 - Tres letras míticas
- **Chasis:**
 - Delante, eje de pata telescópica McPherson.
 - Detrás, eje modular Performance.
 - Dirección asistida progresiva.
- **Círculo de giro:**
 - 10,9 m.
- **Coefficiente Cw:**
 - 0,318.
- **Colores (selección):**
 - Colores de serie “Tornado Red” (Rojo Tornado “Pure White” (Blanco Puro).
 - Colores opcionales “Gris Metalizado”, “Plata Réflex Metalizado”, “Plata Tungsteno Metalizado”, “Gris Magnesio Metalizado”, “Azul Noche Metalizado”, “Negro profundo efecto perla” y “Blanco Oryx con efecto nácar”.
- **Comercialización en Europa:**
 - Mayo de 2013.
- **Depósito:**
 - 50 litros; autonomía teórica de hasta 833 km.
- **Dimensiones:**
 - Longitud – 4268 mm.
 - Anchura – 1799 mm sin retrovisores, 2027 mm con retrovisores.
 - Altura – 1442 mm.
 - Distancia entre ejes – 2631 mm.
- **Gamas de equipamiento:**
 - GTI.
 - GTI Performance.
- **Infotainment:**
 - Radio “Composition Media” (pantalla de 5,8 pulgadas).
 - Radio “Composition Media” con función de navegación “Discover Media” (pantalla de 5,8 pulgadas).

- Sistema de radio-navegación “Discover Pro” (pantalla de 8 pulgadas)
- Sistema de sonido Dynaudio.
- Car-Net (servicios online).
- **Llantas:**
 - Llantas de serie de aleación ligera de 17 pulgadas (“Brooklyn”).
 - Opcionalmente llantas de aleación ligera de 18 pulgadas (“Austin”) y llantas de aleación ligera de 19 pulgadas (“Santiago”).
- **Lugar de producción:**
 - Planta de Wolfsburg.
- **Maletero:**
 - 380 litros hasta 1270 litros.
- **Motores – Gasolina:**
 - 2.0 TSI de 162 kW / 220 CV.
 - 2.0 TSI de 169 kW / 230 CV.
- **Precios en Alemania:**
 - Golf GTI (220 CV) – a partir de 28 350 euros.
 - Golf GTI Performance (230 CV) – a partir de 29 475 euros.
- **Sistemas de asistencia y de conducción dinámica:**
 - Electronic Stability Control (ESC) incluido ABS, asistente de freno, sistema antideslizamiento, diferencial electrónico de deslizamiento limitado XDS+, regulación de inercia del motor, asistente de contraviraje y sistema de estabilización del conjunto de remolque (de serie).
 - ESC Sport (modo ESC, p. ej. para recorridos de rally).
 - Detector de fatiga (de serie).
 - Freno anti colisiones múltiples (de serie).
 - Dirección asistida progresiva (de serie).
 - ParkPilot (de serie).
 - Sistema de control de la presión de los neumáticos (serie).
 - Diferencial de deslizamiento limitado delantero (serie GTI Performance).
 - Sistema de suspensión adaptativa electrónica DCC.
 - Control Automático de la Distancia ACC con sistema de observación del entorno Front Assist con asistente de frenada de emergencia en ciudad.
 - Regulación dinámica de la luz de carretera Dynamic Light Assist.
 - Selección de perfiles de conducción.
 - Control automático de las luces largas Light Assist.
 - Control automático de la velocidad (Cruise Control).
 - Asistente de estacionamiento Park Assist.
 - Sistema de protección de ocupantes proactivo.
 - Rear Assist.
 - Asistente de mantenimiento de carril Lane Assist.
 - Sistema de reconocimiento de las señales de tráfico.

- **Transmisión:**
 - Tracción frontal.