

GTI

Concepto de Conducción Internacional – St. Tropez 2009

Indicación:

Todos los textos y fotografías incluidos en esta carpeta de prensa se encuentran disponibles en internet bajo la dirección www.volkswagen-media-services.com. Identificación de usuario: GTI; Contraseña: GENERATION-VI.

Todos los datos y equipamientos contenidos en esta información de prensa son válidos para el programa de modelos ofrecido en Alemania. En otros países pueden existir diferencias. Reservado el derecho a modificaciones y salvedad frente a errores.

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

Icono de deportividad

Golf GTI – Nueva edición de un “Bestseller” de 1,7 millones

Hans-Joachim Stuck le da el toque final al nuevo GTI

Wolfsburgo / St. Tropez, marzo de 2009. “¿Qué otra cosa teníamos en 1976?”, grita Strietzel, alias Hans-Joachim Stuck, por la ventanilla lateral mientras arranca un Golf GTI de la primera generación por primera vez después de más de 30 años. “Por aquellos tiempos el conducir un 911 era un sueño inalcanzable que, con el GTI, se hizo realidad de golpe. Naturalmente a otro nivel, pero asequible para todo el mundo. El lanzamiento de este nuevo modelo resultó ser un gran éxito que aún perdura hasta nuestros días, y la mejor prueba de ello es el nuevo GTI”. Hans-Joachim Stuck, uno de los ‘grandes’ del deporte internacional del motor, coopera estrechamente con Volkswagen AG tanto en el ámbito de las competiciones, como representante y piloto, como en el ámbito del desarrollo de automóviles, como experto en adaptaciones del chasis y de la propulsión. Basándose en su vasta experiencia ha colaborado también intensamente con el equipo de expertos del Sr. Hackenberg para conferirle al nuevo Golf GTI el toque final. El Dr. Ulrich Hackenberg, Responsable del área de I+D, y Hans-Joachim Stuck participaron en las 24 horas de Nürburgring con el Scirocco el año pasado, evento que les aportó grandes logros y una valiosa experiencia.

Tanto Volkswagen como el GTI se encuentran desde siempre muy a gusto en el anillo norte del Nürburgring, casi como en casa. El GTI ya recorría el "infierno verde" en 1975 ante miles de espectadores antes de ser comercializado, y lo hacía como prototipo equipado con carburador doble en lugar de la inyección electrónica. El resto ya es historia. Historia automovilística. “El motor de 110 CV del GTI con su gran reprís”, recuerda Stuck, “sigue produciéndome el mismo placer de conducir que el primer día. Hasta entonces no existía un

motor igual, por eso, el primer GTI llegó a ser, simplemente, un icono”.

El mito regresó en el 2004 más fuerte que nunca con la quinta generación GTI. Desde el estreno de la primera generación hasta la quinta versión, el Golf GTI se ha convertido en un ‘Bestseller’ mundial con más de 1,7 millones de unidades vendidas. Ahora arranca una nueva generación GTI más deportiva e impactante que nunca. Un GTI redefinido por el nuevo diferencial electrónico de deslizamiento limitado de su chasis (XDS), que permite trazar las curvas y gestionar la tracción de una forma completamente innovadora. Un GTI con un potente turbomotor de 155 kW / 210 CV que alcanza una velocidad máxima de 240 km/h y consume tan solo 7,3 litros de gasolina Súper sin plomo (0,7 l/100 km menos). Un GTI que, equipado con un generador de sonidos y un nuevo sistema de escape (dos tubos de escape a la derecha e izquierda respectivamente) ofrece una mayor dinámica audible. Un GTI en el que se combinan en perfecto equilibrio elementos futuristas con otros elementos tradicionales que se estrenaban con el primer GTI.

La sexta generación GTI se comercializará en Alemania durante los próximos días. Su lanzamiento al mercado europeo tendrá lugar después de Semana Santa y, a finales del verano, será lanzada a Norteamérica y Asia – el GTI disfruta desde siempre de un gran éxito en todo el mundo.

Hans-Joachim Stuck de 58 años, es mucho más que la figura representativa del deporte del motor Volkswagen y mucho más que el experto descubridor de cada punto débil del automóvil. Strietzel, como le bautizó su madrina cuando era un bebé, y como siguen llamándole sus amigos, es un fan del GTI: “Siempre hemos tenido un GTI en casa, desde la primera hasta la sexta generación. También las ediciones especiales “Pirelli”. Sin excepciones. Incluso estando bajo contrato con BMW, era el GTI el automóvil con el que más me gustaba conducir en el Nürburgring. El GTI es el automóvil con el que llevé a la desesperación a los conductores del 911 en el anillo

norte (Nordschleife) del Nürburgring. Incluso mi esposa conducía un GTI cuando me robó el corazón”.

El motor del GTI

En el caso del Golf GTI de la sexta generación, la fascinación de Stuck comienza, como no, nuevamente en el motor: “Es de vital importancia que, al igual que el último modelo, el nuevo GTI disponga también de un turbomotor. Este motor sobrealimentado de alta tecnología se adapta perfectamente a las exigencias de los tiempos modernos. Es más ahorrador que un motor de gran volumen, pero igual de deportivo, gracias al turbocargador”. Esto ya es tradición en el Golf GTI: la segunda generación GTI convenció como modelo G60 con un motor de cuatro cilindros sobrealimentado (118 kW / 160 CV). En realidad, fue el “Golf GTI 132 kW” (esta es su denominación exacta) de la cuarta generación el que inició la era de los motores GTI. El momento era el adecuado, el estado de la técnica perfecto. La versión de 132 kW / 180 CV fue presentada en 2001 como edición limitada (3.000 ejemplares) para celebrar el 25 aniversario del GTI. A decir verdad, ya existía un turbo de 150 CV, pero no tenía la capacidad de imponerse al motor que incorporaba esta versión aniversario. Con el lanzamiento al mercado de la quinta generación Golf GTI entró en escena por primera vez un turbomotor de cuatro cilindros completamente nuevo con una potencia de 147 kW / 200 CV. Con motivo del 30 aniversario del GTI, se lanzó al mercado la edición Golf GTI Edition 30, equipada con un potente turbomotor de 169 kW / 230 CV. Al poco tiempo, este nuevo motor impulsó la segunda edición especial “Pirelli GTI”.

El margen de rendimiento del nuevo TSI de 155 kW / 210 CV se encuentra entre la última serie GTI y la edición del 30 aniversario. Aunque los valores de rendimiento y la cilindrada denotan un perfeccionamiento del motor de 200 CV, se trata de un nuevo propulsor de la generación de motores “EA888”, cuya base técnica es más bien similar a la de la versión de 230 CV.

El motor TSI, que equipa la sexta generación GTI, se deriva del segundo grado de desarrollo de estos ágiles motores. En comparación con el primer grado de desarrollo del “EA888”, el nuevo motor del GTI, retocado para el montaje transversal, ofrece nuevos elementos, entre otros, pistones y segmentos del émbolo modificados, bomba de aceite regulada, nueva bomba de vacío, nueva bomba de carburante a presión y un nuevo anemómetro. El motor del Golf más potente del momento cumple la norma de emisiones Euro 5.

Las prestaciones del GTI

En cuanto a los valores de consumo y emisiones de CO₂ se refiere, este nuevo GTI de 210 CV de potencia adelanta con holgura a sus dos antecesores de cuatro cilindros con potencias de 200 y 230 CV respectivamente. El gran TSI del nuevo GTI ofrece una cilindrada de 1.984 cm³ y un consumo medio de tan solo 7,3 litros cada 100 kilómetros. El consumo medio de los modelos anteriores es de 8,0 litros para el GTI de 200 CV y de 8,2 litros para el GTI de 230 CV. La sexta generación del GTI ofrece una autonomía teórica aproximada de 750 kilómetros con un depósito lleno.

El nuevo motor presume también de ser aún más limpio que los modelos anteriores ofreciendo una tasa de emisiones de CO₂ de tan solo 170 g/km. “A pesar de esto”, comenta Hans-Joachim Stuck, “en el nuevo GTI laten dos corazones, uno que lo convierte en sobrio automóvil comercial durante la semana, y otro que lo convierte en todo un cazador durante el fin de semana en el Nürburgring”. El primer Golf GTI, con una potencia de 81 kW / 110 CV y una velocidad máxima de 182 km/h, fue uno de los pocos automóviles que, en 1976, consiguió exactamente satisfacer estos dos ámbitos, el cotidiano y el deportivo.

Esto es todo en cuanto al tema eficiencia, pero además, el nuevo GTI domina también a la perfección el segundo tema más importante para los compradores del GTI después del diseño: la dinámica. El motor desarrolla un par de 280 newtonmetros a partir de 1.700 r.p.m. que

mantiene constante hasta 5.200 r.p.m. – como plataforma ideal de una curva de par que, en realidad, ya no lo es. Según Stuck: “En la práctica esto se traduce en una potencia superior en cada situación de conducción”. El motor de cuatro válvulas de compresión 9,6:1 ofrece su máximo rendimiento entre 5.300 y 6.200 r.p.m. acelerando el GTI de 0 a 100 km/h en tan solo 6,9 segundos. El nuevo Golf GTI realiza el sprint de 0 a 1.000 metros en tan solo 27,3 segundos. La elasticidad de este motor es impresionante: el Volkswagen acelera de 80 a 120 km/h en la quinta marcha en tan solo 7,5 segundos. En la sexta marcha son solo 9,5 segundos. A 240 km/h se pone de manifiesto la compenetración entre el rendimiento del vehículo y su aerodinámica ($c_w = 0,324$). Cuando alcanza su velocidad máxima, el cuentarrevoluciones refleja un valor de 5.900 r.p.m.

Al igual que su antecesor, el nuevo GTI podrá ser también equipado opcionalmente con el cambio DSG de 6 velocidades (incluyendo la recomendación del cambio de marcha de serie al estilo BlueMotion). En este caso, el Golf alcanza una velocidad máxima de 238 km/h (a 5.920 r.p.m.). Tanto la versión manual del GTI como el cambio automático DSG aceleran el GTI de 0 a 100 km/h en 6,9 segundos. El consumo medio del GTI equipado con el cambio DSG es de 7,4 litros (173 g/km CO₂), un valor casi tan bueno como la versión con cambio manual (7,3 litros).

Después de todo, las cifras sólo reflejan una parte de las numerosas ventajas que ofrece el cambio DSG. Stuck comenta: “El cambio DSG es increíblemente rápido y preciso. Los conductores deportivos sentirán un gran placer al comprobar que, al reducir la velocidad, el DSG cambiará la marcha automáticamente con doble embrague. Otro de los interesantes detalles es la posición de los pedales. Al igual que en el primer GTI y en el Golf normal, los pedales han sido dispuestos de tal modo, que el conductor experimentado puede cambiar la marcha rápidamente con doble embrague”. Según el pronóstico, alrededor del 30 % de todos los conductores GTI equiparán su deportivo Volkswagen con el cambio DSG.

La rumorosidad del GTI

El motor y el sistema de escape del nuevo Golf GTI presumen de un nuevo y particular sonido. Un sonido que, por un lado es altamente deportivo, y por otro lado no agobia, especialmente en trayectos largos. El sistema de escape del GTI, de diseño completamente nuevo, regula la rumorosidad del motor hacia afuera. Los únicos elementos visibles del sistema de escape son los dos tubos de escape cromados integrados a la derecha y a la izquierda en el difusor negro del GTI. En el interior, un complejo sistema de escape de gases produce el típico rugido GTI. Al mismo tiempo se ha reducido el peso y la contrapresión de todo el sistema de escape, lo que afecta positivamente las prestaciones y el consumo.

Además, un generador de sonidos se ocupa de que la rumorosidad del motor alcance también el habitáculo perfectamente “mezclada”.

El chasis del GTI

Siempre que se trata el tema de estabilidad de la carrocería entra en juego la palabra “límite”. La amplitud de los límites de la carrocería del nuevo Golf GTI se hace patente cuando un piloto como Hans-Joachim se sienta al volante. El ex-piloto alemán de Fórmula 1, campeón mundial de larga distancia, sólo tiene que dar unas pocas vueltas a los circuitos de Nürburgring o Hockenheim, o recorrer unos pocos kilómetros en los Seealpen siguiéndole la pista al Monte situado sobre Niza, para poder explicar analíticamente por qué el Golf GTI puede compararse con los potentes deportivos y por qué consigue incluso entusiasmar a los conductores de los deportivos de lujo.

Stuck: “Lo primero que llama la atención es la precisión con la que el GTI sigue las maniobras de dirección, y esta precisión de dirección se traduce inmediatamente en calidad de conducción. En el chasis de este automóvil de serie no se percibe prácticamente ningún tipo de inclinación lateral. Los movimientos de cabeceo y balanceo del automóvil son casi inexistentes, por lo que el comportamiento de

conducción es muy seguro. El GTI no sólo es deportivo, sino también muy confortable. El GTI, equipado con el nuevo Sistema de Suspensión Adaptativa Electrónica 'DCC', es la síntesis ideal de alto confort y excelentes características de manejo. Existen numerosos deportivos con chasis demasiado 'duros'. El chasis del GTI es siempre perfecto. Todo hay que decirlo”.

La sexta generación del Golf GTI ha sido equipada con un chasis deportivo rebajado en la parte delantera en 22 milímetros y en la parte trasera 15 milímetros. La suspensión, los amortiguadores y los estabilizadores traseros han sido reajustados completamente. En la parte delantera entra en acción la conocida suspensión McPherson con muelles helicoidales y amortiguadores telescópicos. En la parte de atrás, el innovador eje trasero de articulación múltiple se encarga también de que el ESP sólo se active en contadas ocasiones. El Golf GTI cuenta además con un sistema de frenos muy estable cuya notable característica son pinzas de freno lacadas en rojo.

Más seguro y deportivo con XDS

El nuevo GTI ha sido equipado de serie, como primer Volkswagen, con el diferencial electrónico de deslizamiento limitado “XDS” que mejora significativamente las características de tracción y manejo. El XDS es una función de ampliación del sistema de bloqueo de diferencial electrónico (ESD) integrado en el ESP.

Cuando se toma una curva a gran velocidad existe el peligro de que la rueda del interior de la curva descargue demasiado al eje delantero del GTI. El cometido de la electrónica inteligente es el de detectar esta situación informando al sistema hidráulico del ESP que crea una presión de frenado en la rueda estableciendo así nuevamente la tracción óptima. De este modo, el XDS actúa como bloqueo de diferencial mediante el cual se equilibra el típico sobreviraje en la toma de curvas a gran velocidad de los automóviles de tracción delantera.

Gracias al XDS, el comportamiento de conducción es claramente más preciso y neutral y, en cuanto al manejo, recuerda más bien a un automóvil con tracción en las cuatro ruedas que a uno con tracción delantera. Hans-Joachim Stuck puntualiza: “El GTI no sólo cuenta con un excelente diseño, sino que, gracias al XDS, dispone de una enorme estabilidad y ofrece un mayor placer de conducción. Los ‘expertos’ en el sistema XDS podrán conducir el GTI de forma más dinámica; los conductores usuales dispondrán, en cualquier caso, de una función de seguridad muy importante, ya que, el GTI no les deparará ninguna desagradable sorpresa, sino que, simplemente ya no tenderá a marchar en línea recta en las curvas”.

Confortable y dinámico gracias a la función DCC

El nuevo GTI podrá ser equipado opcionalmente con el Sistema de Suspensión Adaptativa Electrónica “DCC” mencionado por Strietzel. Este sistema reacciona constantemente ante los cambios de superficie de rodadura y las situaciones de conducción adaptando los amortiguadores con el fin de mejorar significativamente el confort y la dinámica. Durante los procesos de aceleración, frenado o dirección, la suspensión se endurece en milésimas de segundo para cumplir las exigencias dinámicas de conducción de forma óptima y reducir así los movimientos de cabeceo y balanceo que menciona Stuck.

Para adaptar el sistema a las exigencias individuales del conductor, el DCC del Golf GTI ofrece tres programas de ajuste: el modo “Normal”, con ajuste de los amortiguadores medio, el modo “Deportivo” y el modo “Confort”. Estos programas se activan mediante una tecla adicional situada por encima de la corredera de mando. En el modo “Deportivo” la servodirección se ajusta también al aumento de dinámica.

Conducción segura con el ACC

El Golf GTI será equipado a finales de verano de 2009 por primera vez con el Control de Velocidad de Crucero Adaptable ACC (Adaptive Cruise Control). El sistema ACC frena y acelera el GTI automáticamente dentro de un margen de velocidad de 30 a 210 km/h ofreciendo una clara ventaja de confort y seguridad, especialmente si se circula a una velocidad constante, por ejemplo, por una autopista con límite de velocidad.

La regulación automática de la distancia se produce a través de un sensor láser, situado por encima del retrovisor interior, que escanea la distancia al vehículo que circula delante del GTI y su velocidad a través de cinco rayos láser. Este sistema funciona incluso en las curvas. El control del sistema ACC se produce mediante una leva situada en la columna de dirección. Tan pronto como el sistema ACC alcanza el límite de velocidad preajustado, avisa al conductor mediante señales visuales y acústicas.

Park Assist - II Generación

Otro de los sistemas de alta tecnología a bordo del nuevo Golf GTI es la segunda generación del sistema de ayuda de aparcamiento opcional 'Park Assist'. Gracias a este sistema, el GTI realiza la maniobra de estacionamiento en paralelo a la calzada marcha atrás casi automáticamente. Lo único que el conductor tiene que hacer es acelerar, frenar y embragar (si dispone de cambio manual), mientras que el GTI se maniobra en el aparcamiento dirigido por sensores. El hueco para aparcar un automóvil debe tener normalmente la longitud del vehículo más otros 1,4 metros para realizar maniobras; gracias al nuevo asistente de aparcamiento, no solo se reduce la longitud adicional necesaria a 1,1 metros, sino que ahora existe la posibilidad de aparcar realizando múltiples maniobras. El sistema 'Park Assist' se desactiva tan pronto como el conductor interviene manualmente en la maniobra de dirección. Si equipa su GTI con este sistema contará automáticamente también a bordo con avisadores acústicos

de la distancia 'ParkPilot' (piloto de aparcamiento delante y detrás) y con el asistente para arranque en pendientes.

Faros Bi-Xenón con iluminación dinámica en curva

Volkswagen ofrece el Golf GTI opcionalmente con faros Bi-Xenón de diseño completamente nuevo con iluminación dinámica en curva. Dependiendo del radio direccional, los faros principales pueden ser girados hacia afuera en hasta 13 grados y hacia adentro en 7 grados. El diseño de los faros armonizan perfectamente con el carácter deportivo del GTI. Los módulos interiores dobles (Xenón en la parte exterior y luces de estacionamiento / intermitente en la parte interior) han sido cromados confiriéndole al GTI un majestuoso aspecto. Los faros antiniebla de serie han sido integrados en los parachoques de forma vertical armonizando perfectamente con el diseño individual GTI.

Habitáculo del GTI

Si existiera la ergonomía perfecta, seguramente se encontraría a bordo del nuevo GTI. Stuck: "El ambiente del GTI nada tiene que envidiar al de las berlinas de lujo, sin embargo, su interior es completamente deportivo. Los asientos son extraordinariamente confortables adaptándose perfectamente tanto a los trayectos largos, como a las carreras de 24 horas. Además, disponen de múltiples posibilidades de ajuste que, en realidad, no son necesarios, ya que al entrar en el Golf, la única maniobra necesaria para adaptar el asiento es desplazarlo una vez hacia adelante y hacia atrás, y ya está. Se adapta como un guante. El GTI es excepcionalmente confortable y ergonómico. Enhorabuena".

El Golf GTI equipa de serie asientos deportivos tapizados con tela Karo (Jacky). Opcionalmente pueden ser adquiridos asientos de cuero "Viena". Los asientos disponen también de un apoyo lumbar que se ajusta mediante una palanca ubicada en el lateral. De la seguridad se ocupan los reposacabezas anti whiplash (WOKS).

‘Whiplash’ es un término inglés que significa ‘síndrome del latigazo’ y este es precisamente el cometido de los reposacabezas, contrarrestar el ‘síndrome del latigazo’ en caso de colisión. El emblema GTI ha sido integrado en la tapicería de los reposacabezas WOKS.

Por supuesto son los pedales del Golf de acero fino pulido, por supuesto es el pomo de la palanca de cambios GTI de aluminio, por supuesto dispone el volante de empuñaduras empotradas y del emblema GTI, por supuesto son el volante, el revestimiento de la palanca de cambios y la empuñadura del freno de mano de cuero rematado con costuras ornamentales rojas, por supuesto son el techo interior y el revestimiento de las columnas del techo de color negro. Pues claro que sí. ¡Este Golf es un GTI! Los elementos decorativos insertados en las puertas y en el salpicadero son aplicaciones negras brillantes con aspecto de aluminio de diseño “Black Stripe”. En cualquier caso, las nobles superficies y las características ópticas y hápticas, hacen que el GTI sobrepase completamente los límites de la gama. El donaire y la forma de los materiales y detalles como aplicaciones cromadas satinadas o los exclusivos instrumentos redondos, producen la sensación de estar al volante de un automóvil de una gama superior o de un caro deportivo. Sin embargo, al contrario que la mayoría de los deportivos, el Golf GTI ofrece espacio suficiente para cinco personas y un gran maletero de entre 350 y 1.305 litros, gracias al cual los conductores del GTI podrán resolver elegantemente cualquier situación cotidiana.

Homenaje al diseño del GTI I

El diseño del GTI moderno se basa en elementos estilísticos deportivos legendarios

El nuevo GTI establece un puente entre la última y la primera generación de iconos deportivos

Wolfsburgo / St. Tropez, marzo de 2009. El nuevo GTI fue concebido bajo la dirección de Walter de Silva (Jefe de Diseño del grupo), Klaus Bischoff (Jefe de Diseño de la marca) y Marc Lichte (Jefe de Diseño de exteriores). Lo que de Silva, Bischoff y Lichte han logrado poner en pie conjuntamente, honra la primera generación GTI. Walter de Silva comenta de forma precisa: “Queríamos conseguir un claro diseño GTI, un automóvil potente, pero al mismo tiempo con mucho estilo”. El Sr. Klaus Bischoff añade: “Además, estaba esculpido en piedra que el objetivo era acercarnos lo más posible al carácter del primer Golf GTI”. Para terminar, el Sr. Marc Lichte subraya: “Y por esto estaba claro, que el nuevo GTI no dispondría de ninguna pieza montada como es usual en este segmento, exceptuando claro el alerón trasero tan importante para la aerodinámica”.

Ancho y vigoroso frontal GTI

El área del revestimiento del radiador y de los faros de la primera generación del GTI ya había sido orientada sin concesiones horizontalmente. Gracias a la legendaria enmarcación de la parrilla por un ribete rojo, el GTI de la primera generación ofrecía un aspecto mucho más ancho de lo que era. El concepto básico del diseño lo compartía sin embargo con las versiones Golf menos potentes. La quinta generación del GTI pretendía representar un contrapunto con sus homólogos de menor potencia. Por esta razón,

hace aproximadamente cinco años, el equipo del Sr. Lichte decidió equipar el Golf con una parrilla negra brillante en forma de V. Desde entonces, es un juego de niños reconocer un GTI. También el “nuevo” es inconfundible, ya que en él se funden los elementos estilísticos de estos dos iconos GTI. El GTI de la quinta generación aporta detalles como la típica malla de nido de abeja de la parrilla y la forma en V del capó, que se extiende hasta la parte superior de los faros. La clara disposición horizontal de la parrilla se remonta, sin embargo, a la primera generación del GTI.

Los parachoques, la parrilla y el interior de los faros son de diseño completamente nuevo. El exterior de la parrilla lacado en negro brillante es nuevamente plano y su parte superior interna está enmarcada por un ribete rojo. A la izquierda del logotipo VW se encuentra situado el emblema GTI (hasta la tercera generación había sido emplazado a la derecha).

El área inferior queda enmarcada por una banda transversal lacada en el color de la carrocería. En la parte inferior central ha sido emplazada otra entrada de aire de gran tamaño. Los extremos exteriores, derecho e izquierdo, se caracterizan por tres traviesas con aspecto de branquias que son delimitadas por dominantes faros emplazados de canto. Para que los contornos no acaben perdiéndose en un ‘agujero negro’, las superficies de plástico de las ‘branquias’ han sido lacadas en color antracita metálico fino. Los protuberantes faros ensanchan como nunca la parte baja del parachoques. Gracias a este elemento de diseño y a la gráfica horizontal del frente, el Golf GTI de 4,21 metros de longitud tiene un aspecto más ancho (1.78 metros), más rebajado (1,47 metros) y más dinámico que cualquier otro automóvil de su clase. Un verdadero GTI puede ser reconocido incluso a cinco kilómetros de distancia.

Elegante silueta GTI

La característica predominante en la silueta del nuevo GTI es una concisa línea de carácter que se extiende desde los faros delanteros

hasta los faros traseros. Sobre esta línea, modelada a forma de hombro musculoso, descansa el techo. Estas proporciones le confieren al Golf GTI una apariencia muy vigorosa.

Los elementos de la silueta que caracterizan inconfundiblemente este GTI son los parachoques situados en los extremos y las estriberas de diseño único. El Golf GTI V disponía de estriberas negras superpuestas por encima de los verdaderos largueros que llegaban de una aleta de rueda a la otra. Las estriberas del GTI VI son también de color negro, pero esto es todo lo que tienen en común ambos modelos. Las estriberas aerodinámicas del "nuevo" no se extienden completamente, detalle que subraya su elegancia y le proporciona un aspecto más ligero realzando aún más las clásicas llantas de aleación ligera de 17 pulgadas del tipo "Denver" y las llantas de aleación ligera pulidas opcionales de 18 pulgadas del tipo "Detroit". Ambas de diseño clásico GTI. Mientras que en las llantas de 17 pulgadas los cinco orificios en forma de 'U' son de color plata, en las llantas de 18 ofrecen un aspecto de laca de piano negra.

Parte trasera del GTI

La parte trasera del nuevo Golf GTI es inconfundible como ninguna otra en el mundo. También aquí ha sido rediseñado completamente el ancho parachoques. Hacia abajo se integra un difusor negro que le proporciona más fuerza descendional al eje trasero. En los extremos han sido integrados dos tubos de escape cromados, a la derecha e izquierda respectivamente.

El alerón del borde del techo ha sido rediseñado completamente. El nuevo alerón trasero perfecciona mientras tanto el comportamiento de marcha a altas velocidades en cooperación con el difusor. Debido a que el alerón trasero es más grande que su homólogo integrado en el Golf "normal", sobresale más por encima de la luneta trasera dándole un aspecto más ancho y plano sin restringir por ello la visibilidad del área posterior del automóvil.

El fenómeno GTI

EL 78 % de los conductores GTI siempre habían soñado con conducir este automóvil

El 30 % de los conductores GTI opina que su GTI es simplemente un coche de ensueño

Wolfsburgo / St. Tropez, marzo de 2009. Cuando se les pregunta a los conductores por qué conducen un GTI su respuesta es, en primer lugar, por el diseño exterior y en segundo lugar por las prestaciones en general, esto es, por la combinación de chasis deportivo y ágil motor. Estos dos puntos – diseño y prestaciones – son precisamente los que el equipo de desarrollo de la generación VI ha remodelado poniendo en consonancia el carácter del deportivo con la fórmula original GTI. En otras palabras, esto significa: claro diseño y más dinámica pura. Ni más, ni menos.

Y, ya que el Golf GTI no es un automóvil corriente, sino que a veces llega a ser incluso una ideología, merece la pena echar un vistazo a los hechos que se esconden tras el “fenómeno GTI”: el Golf GTI es líder en el mercado mundial dentro de la gama alta de potencia de su clase. También lo es en los mercados de Europa y Alemania. El 84 % de los compradores del Golf GTI son hombres, 6 de cada 10 están casados. El 70 % de todos los conductores GTI poseen más de un automóvil, no tienen hijos y son menores de 50 años (por término medio 39 años). Los colores preferidos para el Golf son el negro, el blanco y el rojo. El 78 % de los nuevos clientes siempre soñó con conducir un GTI. Volkswagen realizó una encuesta en la cual preguntó a los conductores GTI cuál sería el automóvil de sus sueños si no tuvieran en cuenta el precio. Los resultados fueron verdaderamente increíbles: casi el 30 % de los entrevistados respondió que seguirían conduciendo un GTI aunque tuvieran todo el dinero del mundo. Este es un maravilloso cumplido. En el puesto

número 2 y número 3 de esta lista están el Porsche 911 y el Audi R8, dos súper deportivos del mismo Consorcio.

El origen del GTI

Génesis del primer Golf GTI

En 1973 surge en secreto la visión de un éxito mundial

Wolfsburgo / St. Tropez, marzo de 2009. El Golf GTI es un fenómeno, una marca dentro de la marca Volkswagen, una ideología automovilística, un icono de inconfundible diseño, el original entre los compactos deportivos con más de 1,7 millones de unidades vendidas.

Historias espectaculares circulan de tarde en tarde sobre el origen del primer GTI (*Gran Turismo Injection*). En lo que todas coinciden siempre es en la existencia de una “sociedad secreta“ integrada por aquellas personas que impulsaron el proyecto del GTI hasta su producción en serie, pese a la oposición de las corrientes de su época y de sus superiores. Si bien muchos de los datos son ciertos, muchos otros han quedado envueltos en la nebulosa de las décadas que, a veces, confunde la realidad. Lo cierto es que el Golf GTI fue una idea genial de algunos pocos hombres. Esta es su historia y la del primer GTI.

Todo comenzó, como siempre, con el Escarabajo

Corría el año 1973. Volkswagen acababa de sacar al mercado una versión bastante deportiva del Escarabajo. Este “bólide negro-amarillo“, como le llaman, se diferencia del modelo corriente en que lleva pintados en negro el capó delantero y el del motor, monta neumáticos algo más anchos (de 5,5 pulgadas en vez de 5), lleva asientos deportivos con reposacabezas (!) y un auténtico volante de cuero. En los aspectos técnicos no se introduce ningún cambio: 1.600 cc, 50 CV y nada más. A pesar de que esta potencia es relativamente discreta, el “agresivo modelo de Volkswagen“ llega incluso a excitar

los ánimos en el Parlamento alemán.

Pero en la calle encuentra una buena acogida, algo que no sentó bien a algunos: este Escarabajo, que de veloz sólo tenía el aspecto, queda pronto agotado y esto crea el ambiente propicio en Wolfsburgo para poner en marcha un proyecto del que, durante los dos siguientes años, sólo tendrían conocimiento un reducido grupo de personas dentro del Consorcio.

Se produce el encuentro entre los hombres que iniciarán el proyecto

Seguimos en el año 1973, un 18 de marzo. En este día memorable (desde la perspectiva actual), Alfons Löwenberg, ingeniero de ensayos, remite un comunicado interno a un par de compañeros del departamento de investigación y desarrollo, I+D, para que reflexionen sobre la posibilidad de que Volkswagen saque un modelo realmente deportivo. Al fin y al cabo tenían ya un nuevo vehículo, conocido como proyecto EA 337 (la denominación interna que se le había dado al futuro Golf), en la recta final de su desarrollo – y a nadie se le escapaba que el lanzamiento de un moderno propulsor de tracción delantera y elevada potencia le permitiría a Volkswagen conquistar un nuevo tipo de público.

La primera reacción al leer esto fue de cierta reserva. Sólo Herbert Horntrich, el especialista en chasis, y Hermann Hablitzel, Jefe de Desarrollo, mostraron cierto interés por la idea de Löwenberg. Pero Löwenberg no cede en su empeño y pronto encuentra a otros que comparten su opinión, como por ejemplo Horst-Dieter Schwittlinsky, de marketing, y Anton Konrad, Jefe de Prensa de Volkswagen por aquel entonces. Sobre todo Konrad, que anteriormente había sido durante muchos años presidente de la Asociación de Fórmula V y piloto de carreras aficionado, parece entusiasmado con la idea. Pero sabe también que el aspecto deportivo es un tema muy delicado y que se deberá tratar con la máxima discreción dentro del Consorcio. Pues no hay que olvidar que las arcas han quedado bastante

mergadas por los elevados costes que ha supuesto desarrollar el nuevo modelo que se lanzará en 1974 con el nombre de Golf.

Una reunión secreta amenizada con cerveza y bocadillos

Konrad decide invitar a su casa a los que compondrán el grupo de trabajo clandestino del “Sportgolf”. Entre tragos de cerveza y bocados, Hablitzel, Horntrich, Konrad, Löwenberg y Schwittlinsky sopesan las posibilidades como verdaderos conspiradores. Hablitzel está ya totalmente convencido. Con su mudo consentimiento, Löwenberg y Horntrich se ponen enseguida manos a la obra. Armados con un prototipo del Scirocco con un chasis muy duro, se encargan de rebajarlo drásticamente, transforman en 100 CV los 85 CV del motor de 1,5 litros del Scirocco, equipado con un carburador de doble cuerpo, y para rematarlo, le ponen un tubo escape de dimensiones parecidas al cañón de un horno y que además produce un sonido muy en consonancia con su aspecto.

El primer prototipo resulta exagerado

Fue como “un monstruo rugiente“, recuerda Konrad hoy. El grupo de trabajo clandestino no tarda en comprender que ese no es el camino a seguir. El aspecto del “Sportgolf” deberá ser deportivo pero sin perder su carácter discreto. Löwenberg y Horntrich diseñan entonces una versión más moderada que prospera bastante bien, aunque se tengan que hacer algunas concesiones. El resultado causa mejor impresión en el grupo y Hablitzel se atreve a presentarle el deportivo al Director de Desarrollo, Ernst Fiala, y pedirle su opinión. La respuesta no podía ser más demoledora: “Demasiado caro, estáis locos” se limita a decir Fiala.

Pero Hablitzel y sus hombres no se rinden. El prototipo del “Sportgolf”, desarrollado sobre el Scirocco, es declarado oficialmente automóvil experimental para la suspensión, pero extraoficialmente continúa desarrollándose, incluso en otros aspectos. Löwenberg se ocupa de los trabajos de precisión en el

motor, Hortrich se encarga de adaptar la suspensión a los abultados neumáticos que se ha previsto equipar: 205/60 HR 13 se llama el formato que, por aquel entonces, habría hecho palidecer incluso a un Porsche 911. El deportivo teutón por excelencia todavía utilizaba neumáticos de 185/70 en 1974.

En la primavera de 1975, el Consejo de Dirección da luz verde al proyecto

No es de extrañar que el automóvil experimental causara una gran sensación cuando, en la primavera de 1975, Hablitzel y Compañía presentaron sus actuales proyectos al Consejo de Dirección en el circuito de pruebas de Volkswagen en Ehra-Lessien (Alemania). Hasta el mismo Fiala se muestra ahora entusiasmado con ese “Sportgolf” vestido de Scirocco y pasa a la acción. A finales de mayo se le encomienda oficialmente al Departamento de Desarrollo la tarea de realizar una versión deportiva del Golf.

El Golf se convierte en GTI

Al mismo tiempo, el área de ventas empieza a intuir también buenas expectativas de mercado para un Golf deportivo, y Volkswagen necesita de todas formas un modelo capaz de acaparar la atención en el Salón del Automóvil que pronto se celebrará en Francfort. De repente el proyecto empieza a cobrar dinamismo desde todas las perspectivas. Surgen seis prototipos de diferente carácter – desde una versión decididamente deportiva hasta otra más confortable y discreta. Herbert Schäfer, Jefe de Diseño, se encarga de trazar los pequeños detalles que harán destacar al futuro GTI entre sus congéneres, como son los ribetes rojos de la parrilla, un alerón delantero más grande, las decentes taloneras de plástico, el reborde de la luneta trasera en negro mate, el recubrimiento interior del techo en negro, la pelota de golf en la palanca de cambios y asientos deportivos con tapicería de cuadros.

Ajuste de precisión en la técnica

Herbert Schuster, el nuevo Jefe de Ensayos, anuncia nada más llegar que él mismo se ocupará de desarrollar el chasis. Por razones de coste reduce el ancho de las llantas de 6,0 a 5,5 pulgadas y rebaja los neumáticos hasta el formato 175/70 HR 13, pero les pone barras estabilizadoras a los ejes delantero y trasero y desarrolla un tarado para los muelles y amortiguadores que combina a la perfección el confort y el carácter deportivo. En colaboración con Audi se construye mientras tanto un ultramoderno motor de inyección de 1,6 litros y 110 CV.

Presentación mundial en el Salón del Automóvil en 1975

El grupo, que antes había estado trabajando en la clandestinidad, logra tener todo a punto para el día señalado: cuando el 11 de septiembre de 1975, el Salón de Francfort abre sus puertas a los visitantes en su edición número 46, en el stand de Volkswagen hace su debut una maravilla roja: el prototipo del Golf GTI. “El Volkswagen más veloz de todos los tiempos“ anuncia el eslogan publicitario – y no exagera: el GTI acelera de 0 a 100 km/h en aprox. 9 segundos, aventajando así a otros automóviles mucho más grandes y caros. Con precaución se anuncia un precio que no llegará a los 13.000 marcos alemanes, más de 5.000 marcos por debajo de lo que cuesta su rival alemán más importante. El resultado no se hizo esperar: el público del Salón estaba tan entusiasmado que el Consejo de Dirección no pudo por menos que acordar la fabricación de una serie especial de 5.000 unidades.

Empieza la GTI-manía

13.850 marcos es el precio con el que el GTI sale finalmente al mercado a mediados de 1976. Y sin embargo los concesionarios venden ya durante el primer año una cantidad diez veces superior a lo previsto. Y no es de extrañar: “Subir a un puerto de montaña con el GTI constituye sin duda uno de los mayores atractivos para un

automovilista“, escribe entusiasmada la revista alemana “auto motor und sport“. Con esto está todo dicho, incluso 33 años después.

La historia del Golf GTI

Cronología del GTI de 1976 a 2009

1,7 millones de GTI vendidos – el compacto deportivo más exitoso del mundo

Wolfsburgo / St. Tropez, marzo de 2009. En junio de 1976 se inició la producción en serie del primer Golf GTI. La producción prevista de esta edición limitada era de 5.000 unidades. Nadie esperaba que esta versión tuviera tanto éxito. El GTI de 81 kW / 110 CV y una velocidad máxima de 182 km/h conquistó a nuevos clientes y sentó las bases de la gama GTI. Después de cinco generaciones GTI estas 5.000 unidades iniciales se han convertido en más de 1,7 millones. Ningún otro compacto deportivo del mundo disfruta, ni por asomo, de tal éxito. He aquí, brevemente, la cronología del Golf GTI hasta la presentación de la sexta generación:

1976: Estreno de la primera generación del Golf GTI

(1.6 con 81 kW / 110 CV)

1979: Lifting

1982: Aumento de potencia del Golf GTI

(1.8 con 82 kW / 112 CV)

1983: Introducción del modelo “Pirelli-GTI”

(nombre oficial “Edición especial Golf GTI”, entre otros, equipado con llantas especiales)

1984: Estreno de la segunda generación del Golf GTI

(1.8 con 82 kW / 112 CV)

1984: Introducción del catalizador

(79 kW / 107 CV en lugar de 82 kW / 112 CV)

1985: Lifting, faros dobles y doble tubo de escape

- 1986: Introducción del Golf GTI 16V
(1.8 con 102 kW / 139 CV y 95 kW / 129 CV con catalizador)
- 1990: Introducción del Golf GTI G60
(1.8 con 118 kW / 160 CV)
- 1991: Estreno de la tercera generación del Golf GTI**
(2.0 con 85 kW / 115 CV)
- 1992: Introducción del Golf GTI 16V
(2.0 con 110 kW / 150 CV)
- 1996: Presentación del modelo aniversario “20 años GTI”
(2.0 con 85 kW / 115 CV y 110 kW / 150 CV y por primera vez 1.9 TDI con 81 kW / 110 CV)
- 1998: Estreno de la cuarta generación del Golf GTI**
(1.8 T con 110 kW / 150 CV, 2.3 V5 con 110 / 150 CV y 1.9 TDI con 81 kW / 90 CV);
más tarde 2.3 V5 con 125 kW / 170 CV,
1.9 TDI con 85 kW / 115 CV y 96 kW / 130 CV)
- 2000: Introducción del Golf GTI TDI más potente hasta la fecha
(1.9 TDI con 110 kW / 150 CV)
- 2001: Presentación del modelo aniversario “25 años GTI”
(1.8 T con 132 kW / 180 CV)
- 2004: Estreno de la quinta generación del Golf GTI**
(2.0 TSI con 147 kW / 200 CV y cambio DSG de 6 velocidades opcional)
- 2006: Presentación del modelo aniversario “Golf GTI Edition 30”
(2.0 TSI con 169 kW / 230 CV)
- 2007: Presentación de la edición especial “Golf Pirelli GTI”
(2.0 TSI con 169 kW / 230 CV)
- 2008: **Estreno mundial de la sexta generación del Golf GTI**
Como estudio de diseño en octubre en el Salón Internacional del Automóvil de París

2009: Estreno de la sexta generación del Golf GTI

Presentación internacional de prensa en marzo / abril en el sur de Francia; inicio de la fase de comercialización en Europa (2.0 TSI con 155 kW / 210 CV y cambio DSG de 6 velocidades opcional)

Comparativa de los datos técnicos del Golf GTI de la primera y de la sexta generación

	Golf GTI 1976²	Golf GTI 2009¹⁺²
Tipo de motor	Otto de 4 cilindros, 1.588 cm ³	Otto de 4 cilindros (TSI), 1.984 cm ³
Potencia máx. revoluciones	81 kW / 110 CV a partir de 6.100 r.p.m.	155 kW / 210 CV a partir de 5.300 r.p.m.
Potencia máx. revoluciones	140 Nm a partir de 5.000 r.p.m.	280 Nm a partir de 1.700 r.p.m.
0-100 km/h	9,2 s	6,9 s
V/máx.	182 km/h	240 km/h (238) ³
Consumo (Ø)	8,0 l/100 km	7,3 l/100 km (7,4) ³
Longitud	3.705 mm	4.213 mm
Ancho	1.630 mm	1.779 mm
Altura	1.395 mm	1.469 mm
Peso en vacío	810 kg	1.318 kg (1.339) ³
Cambio	4 velocidades	6 velocidades
Accionamiento de eje	eje delantero	eje delantero
Neumáticos	175/70 R 13	225/45 R 17

1 = Datos técnicos más detallados en: www.volkswagen-media-services.com

2 = Los valores se refieren al modelo de dos puertas

3 = Los valores entre paréntesis se refieren al GTI equipado con DSG

Equipamiento de serie GTI

Dinámica: llantas de aleación ligera de 17 pulgadas , asientos deportivos y XDS

Paquete completo: Climatronic, sistema de Radio/CD, equipamiento interior GTI

Wolfsburgo / St. Tropez, marzo de 2009. El GTI es el súper modelo deportivo individual de la sexta generación Golf, por lo que su equipamiento de serie es correspondientemente exclusivo. Ningún otro modelo de la serie dispone de algunas de las características individuales que ofrece el nuevo Golf GTI, por ejemplo, asientos deportivos GTI tapizados con tela Karo "Jacky", empuñadura del freno de mano de cuero con elementos decorativos en óptica de aluminio, aplicaciones en negro "Black Stripe", volante deportivo rebajado con emblema GTI y techo interior de color negro. En el exterior, son detalles como llantas de aleación ligera de 17 pulgadas tipo "Denver", pinzas de freno lacadas en rojo, tubos de escape cromados en el difusor y faros traseros oscurecidos, los que le confieren a este Golf el carácter GTI. El GTI dispone también de serie de pedales de aluminio, climatizador automático "Climatronic", faros antiniebla con luz de giro estática y ParkPilot (piloto de aparcamiento).

Resumen general del equipamiento de serie del Golf GTI:

Exterior

- Tubos de escape cromados (derecha e izquierda)
- Carcasa de los retrovisores exteriores y tiradores de las puertas en el color de la carrocería
- Pinzas de freno lacadas en rojo
- Alerón trasero GTI del color de la carrocería

- Parrilla tipo nido de abeja con emblema GTI
- 4 Llantas de aleación ligera “Denver” 7 1/2 J x 17
- Neumáticos 225/45 R 17
- Faros traseros oscurecidos
- Lunetas termorretractarias verdes

Interior

- Portavasos delante (2) y detrás (1)
- Bandeja portaobjetos con tapa en el techo interior
- Bandeja portaobjetos en las puertas (delante con soporte para botellas de 1,5 litros)
- Bolsillos en los respaldos de los asientos delanteros
- Aplicaciones de cromo en los interruptores giratorios de iluminación
- Anillos embellecedores cromados en los instrumentos del salpicadero y en las rejillas de ventilación
- Techo interior negro
- Elementos decorativos “Black Stripe” en el salpicadero y los revestimientos de las puertas
- Asistente de entrada “Easy Entry”
- Revestimiento del maletero con compartimento adicional en el lado derecho
- Empuñadura del freno de mano de cuero
- Guantero con iluminación, cierre y refrigeración
- Apoyo lumbar delante
- Apoyabrazos central con compartimento portaobjetos delante, rejillas de ventilación (2) y portavasos (2) detrás
- Pedales de acero fino
- Banqueta trasera no partida, respaldos partidos y abatibles de forma asimétrica, con apoyabrazos central y escotilla de paso
- Pomo de la palanca de cambios de cuero con aplicaciones de aluminio
- Tapicería de los asientos en tela de diseño “Jacky”
- Volante deportivo (3 radios) de cuero, con aplicaciones de aluminio.

- Asientos deportivos delante
- Ganchos para la sujeción de bolsas en el maletero
- Asientos delanteros calefactables
- Asientos delanteros con ajuste de altura

Equipamiento de seguridad

- Airbags para el conductor y el acompañante, el airbag del acompañante es desconectable. Airbag de rodilla para el conductor
- Sistema de control de estabilidad electrónico (ESP) con asistente de contraviraje, ABS con asistente de freno confort, EDS y ASR
- Anillas de anclaje ISOFIX (dispositivo de fijación para 2 sillitas de niños en la banqueta trasera)
- Sistema de airbags de cabeza delante y detrás incluidos airbags laterales delante
- Faros antiniebla con aplicaciones de cromo y luz de giro estática (modelo GTI sin luz de giro)
- ParkPilot – señales de aviso acústicas por la detección de obstáculos delante y detrás del automóvil
- Inmovilizador antirrobo electrónico

Equipamiento funcional

- Retrovisor esférico en el lado del conductor
- Retrovisor exterior con descenso del retrovisor del acompañante
- Bocina de doble tono
- Diferencial electrónico de deslizamiento limitado ‘XDS’
- Elevalunas eléctrico
- Iluminación del maletero
- Limpiaparabrisas trasero con regulador del intervalo de barrido
- Iluminación interior con desconexión retardada delante e interruptores de contacto en todas las puertas
- Iluminación regulable de los instrumentos con luz blanca;

interruptores con diseño nocturno rojo

- Climatizador bizona “Climatronic” (derecha e izquierda) ajustable individualmente
- Columna de dirección con ajuste de altura y profundidad
- Lámparas de lectura con anillos cromados delante (2) y detrás (2)
- Espejos de cortesía iluminados en los parasoles derecho e izquierdo
- Display multifunción “Plus”
- Radio “RCD 210” con reproductor de MP3 y reproductor de CD
- Eyectores limpiaparabrisas delanteros calefactables
- Sistema lavafaros
- Servodirección electromecánica, regulación dependiente de la velocidad
- Chasis deportivo
- Filtros antipolen y antipolvo con cartucho de carbón activado
- Enchufe de 12 V en el maletero
- Luz diurna
- Ganchos para la sujeción de bolsas en el maletero
- Kit de reparación de pinchazos ‘Mobility tire’ (compresor de 12 voltios y envase de masa sellante para ruedas)
- Avisador de luces encendidas
- Dispositivo de aviso del cinturón de seguridad con alarma acústica y visual
- Cierre centralizado con control remoto, dos llaves plegables

Equipamiento especial GTI

Alta tecnología: Sistema de Suspensión Adaptativa Electrónica 'DCC', sistema de radio-navegación con pantalla táctil

Amplia visibilidad: faros Xenón con luz de giro estática y asistente de estacionamiento

Wolfsburgo / St. Tropez, marzo de 2009. Con la sexta generación Golf entran en el segmento de los compactos diversas características de alta tecnología procedentes de las gamas media y alta. Algunas de estas características, con las que también ha sido equipado el nuevo Golf GTI, son el Sistema de Suspensión Adaptativa Electrónica 'DCC', el sistema de radio-navegación RNS 510 con disco duro y pantalla táctil y el asistente de aparcamiento 'ParkAssist', que estaciona el automóvil casi automáticamente.

Resumen general del equipamiento especial opcional:

- Paquete de bandejas portaobjetos
- Sistema de Suspensión Adaptativa Electrónica 'DCC'
- Dispositivo de enganche desmontable con cierre
- Cambiador de CD para 6 CDs en lugar del compartimento portaobjetos del apoyabrazos central delantero
- Sistema de alarma antirrobo "Plus"
- Sistema de alarma antirrobo "Plus" con apertura individual de puertas
- Sistema de radio digital DAB
- Asiento deportivo delante ajustable eléctricamente
- Sistema de regulación de la velocidad
- Equipamiento de cuero "Vienna" con asientos deportivos delante
- 4 Llantas de aleación ligera "Detroit" 7 1/2 J x 18 con neumáticos 225/40 R 18
- Paquete de luz
- Preinstalación para teléfono móvil

- Preinstalación para teléfono móvil Premium
- Entrada multimedia MEDIA-IN
- Sistema de radio-navegación RNS 310 (para RCD 310)
- Asistente de estacionamiento 'Park Assist' con piloto de aparcamiento
- Asistente de estacionamiento 'Park Assist' con piloto de aparcamiento y cámara de visión trasera 'Rear Assist'
- ParkPilot (piloto de aparcamiento) con cámara de visión trasera 'Rear Assist'
- Radio-CD RCD 310 DYNAUDIO Excite
- Radio-CD RCD 310 DYNAUDIO Excite para el sistema de radio-navegación RNS 310
- Radio-CD RCD 310, 4 x 20 vatios, 8 altavoces
- Radio-CD RCD 310, 4 x 20 vatios, 8 altavoces para el sistema de radio-navegación RNS 310
- Radio-CD RCD 510 DYNAUDIO Excite
- Radio-CD RCD 510, 4 x 20 vatios, 8 altavoces
- Indicador de control de la presión de las ruedas
- Sistema de radio-navegación RNS 510 DYNAUDIO Excite
- Sistema de radio-navegación RNS 510, 4 x 20 vatios, 8 altavoces
- Techo panorámico corredizo eléctrico
- Airbags laterales y sensores del cinturón de seguridad en los asientos traseros incluido un dispositivo de aviso del cinturón de seguridad con alarma acústica y visual
- Lunetas laterales posteriores y luneta trasera tintadas; absorben el 65% de luz
- Paquete de espejos retrovisores
- 4 puertas con elevalunas mecánico en la parte trasera
- 4 puertas con elevalunas eléctrico en la parte trasera
- Faros Bi-Xenón con iluminación dinámica en curva