



## La historia completa del Golf GTI, el primer compacto con alma de gran turismo

-Volkswagen lanzó en 1976 el primer Golf GTI, que creó una nueva categoría de automóviles. El GTI acercó muchos de los aspectos del concepto gran turismo al gran público, en un automóvil que combinaba las prestaciones y el carácter deportivo, con mucho confort y espacio; todo ello, dentro de una carrocería práctica y compacta.

-El nuevo modelo fue un éxito desde su lanzamiento y se convirtió en uno de los símbolos de la marca. A lo largo de casi cincuenta años, se han entregado más de 2,3 millones de Golf GTI, unas siglas que conocen prácticamente todos los europeos, para quienes GTI es sinónimo de Golf, y Golf es sinónimo de Volkswagen.

**Madrid, 30 de agosto de 2024 – La concepción del Golf GTI es una historia que merece ser contada y que comenzó con el Escarabajo. En 1973 se lanzaba la versión más deportiva del Beetle, popularmente conocida como ‘negro-amarillo’. Este modelo generó un gran revuelo: se fabricaron 3.500 unidades y en apenas dos meses se vendieron todas. Esta acogida generó el ambiente propicio para poner en marcha un proyecto del que sólo tendrían conocimiento media docena de empleados, que urdieron un plan secreto para desarrollar una versión deportiva del Golf.**

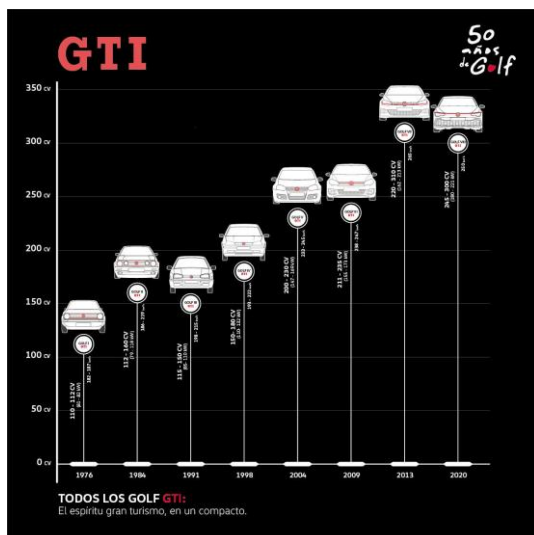
### Contacto con medios

Eva Vicente  
Directora de Comunicación  
[eva.vicente@volkswagen.es](mailto:eva.vicente@volkswagen.es)

Ana Rivas  
Jefa de Prensa de Comunicación Corporativa  
[ana.rivas@volkswagen.es](mailto:ana.rivas@volkswagen.es)

Joaquín Torres  
Jefa de Prensa de Comunicación de Producto  
[joaquin.torres@volkswagen.es](mailto:joaquin.torres@volkswagen.es)

Más información  
[www.comunicacion.volkswagen.es](http://www.comunicacion.volkswagen.es)



Alfons Löwenberg, ingeniero de ensayos, fue quien comenzó todo. El 18 de marzo de 1973 envió un comunicado interno a un par de compañeros del departamento de investigación y desarrollo para que reflexionaran sobre la posibilidad de fabricar un modelo deportivo sobre la base del Golf, que se encontraba en su última etapa de desarrollo antes de su

lanzamiento. Solo recibió una primera respuesta de Herbert Horntrich, ingeniero especialista en suspensiones; y de Hermann Hablitzel, jefe de desarrollo. Pero Löwenberg no tardó en encontrar otros apoyos para formar la ‘sociedad secreta’ del proyecto Sport Golf junto a Horst-Dieter Schwittlinsky, de marketing, y Anton Konrad, jefe de prensa de Volkswagen.

El punto de partida fue un prototipo sobre la base del Scirocco, con una suspensión muy dura y el motor 1.5 de doble carburador con la potencia



## Nota de prensa

elevada de 85 a 100 CV. El grupo de trabajo no tardó en comprender que ese no es el camino a seguir: el Sport Golf tenía que ser deportivo, pero sin perder el carácter funcional del Golf. Se diseña una nueva versión, pero la respuesta del director de desarrollo, Ernst Fiala, es demoledora: "demasiado caro".

El equipo Sport Golf no cae en el desánimo, sigue trabajando y encuentra el motor ideal cuando Anton Konrad recibe una invitación del antiguo responsable del área de I+D de Audi, Ferdinand Piëch, para presentarle el nuevo Audi 80 GTE. Al probar su potente motor de 110 CV supo que había encontrado el propulsor que estaba buscando para su proyecto. Konrad le cuenta a Piëch su idea y éste decide concederle a Volkswagen 5.000 motores GTE para el nuevo Golf deportivo. "Fue el momento decisivo" comenta Anton Konrad, "supimos que el automóvil estaba completo y preparado para presentarlo oficialmente a la dirección".

Poco después se presenta al Consejo de Dirección lo que era un secreto a voces: la existencia del proyecto Sport Golf. Se somete a votación y Toni Schmücker, presidente del Consejo, da luz verde al proyecto encomendando de manera oficial al departamento de desarrollo la tarea de construir una versión deportiva del Golf.

Herbert Schuster, nuevo jefe de pruebas, escoge unos neumáticos 175/70 HR 13, instala unas barras estabilizadoras en ambos ejes y pone a punto el conjunto muelle/amortiguador para lograr un gran equilibrio entre confort y deportividad.

Herbert Schäfer, diseñador jefe, y Gunhild Liljequist se encargan de trazar los pequeños detalles que harán destacar al futuro GTI: los ribetes rojos de la parrilla, las míticas siglas, un spoiler delantero más grande, unas taloneras de plástico, el reborde de la luneta trasera en negro mate, el recubrimiento interior del techo en negro, los asientos deportivos con tapicería en tela tartán y el pomo del cambio con la pelota de golf.

### **VW Golf I GTI (1976-1983)**

Volkswagen presenta el Golf GTI en el Salón Internacional de Frankfurt de 1975. Pintado en color Rojo Marte (inicialmente solo se podía elegir en este color o en gris metalizado Diamond Silver), recibió una entusiasta respuesta por parte de los medios de comunicación. En junio de 1976 arranca oficialmente la comercialización, por un precio de 13.850 marcos alemanes. El plan inicial era fabricar 5.000 unidades, pero el nuevo modelo rompe todas las expectativas y al final se producen 461.690 unidades de la primera generación.

En 1978 el Golf GTI recibe su primer lavado de cara con unos paragolpes más grandes, cubiertos de plástico, que aumentaban en casi 10 cm la longitud del vehículo, pero eran mucho más sencillos de sustituir. En 1980, el Golf GTI recibe cinturones de tres puntos, un sistema de frenos más



## Nota de prensa

deportivo y una caja de cambios de cinco velocidades con relaciones más cortas y el patrón de engranaje más estrecho.

En 1981 llegan unos pilotos traseros más grandes y el GTI se ofrece en algunos mercados con carrocería de cinco puertas. Se renuevan el volante y el salpicadero, y se ofrece una transmisión 4+E, con una quinta de desarrollo largo. Esta caja se convierte en elemento de serie en 1982, quedando como opcional la de relaciones cortas.

En su última etapa de desarrollo recibe un nuevo propulsor de 1.8 litros con 112 CV, capaz de entregar la potencia y el par máximos a regímenes más bajos. En 1983, último año comercial del primer GTI, aparece la edición especial Pirelli.

### **VW Golf II GTI (1984-1991)**

El GTI se moderniza, pero mantiene el ADN de la primera generación. Esta transición fue sumamente importante para la historia de este modelo, porque eso es lo especial del Golf: que siempre ha sido una evolución del original. El GTI crece en tamaño (14 centímetros más largo), pero mantiene sus características básicas de diseño y todos los elementos que enriquecen a la versión deportiva del Golf y que ya se convierten en clásicos. El interior gana en tamaño y cuenta con un diseño más moderno y elementos como un completo ordenador de a bordo.

Con una carrocería reforzada, en el chasis se ajustan los amortiguadores, estabilizadoras, dirección y frenos, para convertirlo en un modelo más cómodo y polivalente, sin afectar sus dotes deportivas.

Tan solo un año después desde su llegada al mercado, el GTI se renueva con dos faros adicionales para las luces largas, y líneas rojas recorriendo las tiras protectoras laterales y los parachoques.

En 1986 se introduce el catalizador en determinados mercados, lo que provoca que la potencia se reduzca a 107 CV. Ese mismo año nace el Golf GTI 16V, con un motor con culata de cuatro válvulas por cilindro que entrega 139 CV (129 CV en los catalizados), con el que este modelo conseguía acelerar de 0 a 100 km/h en 8,5 segundos y registrar una velocidad máxima de 208 km/h. El GTI 16V se diferenciaba por unos sutiles emblemas con la grafía '16V' en la parte delantera y trasera; el spoiler delantero más prominente, un sistema de escape de tubo y un velocímetro cuya escala llegaba hasta los 260 km/h.

El GTI recibe en 1989 un pequeño restyling, con 'paragolpes anchos', que los seguidores del modelo valoraron mucho con el paso de los años. Un año después nace la nueva variante G60, con inyección electrónica y compresor G-Lader, que era capaz de proporcionar una buena cantidad de sobrealimentación. Con 160 CV y unos impresionantes 225 Nm de par disponibles a partir de sólo 3.500 rpm, el Golf GTI G60 pasaba de 0 a 100 km/h en 8,3 segundos y alcanzaba una velocidad máxima de 216 km/h. Este



## Nota de prensa

aumento de prestaciones trajo consigo una mejora en el equipo de frenos y la inclusión en el equipamiento de serie del ABS.

En noviembre de 1990, el GTI alcanza el millón de unidades producidas. Entre 1984 y 1991 se fabricaron un total de 628.000 VW Golf GTI de segunda generación.

### **VW Golf III GTI (1991-1997)**

La tercera generación del GTI se lanza en noviembre de 1991. Con 4,02 metros de largo y un peso de 1.035 kilogramos, ofrecía un interior claramente más amplio, mucho más moderno y con una calidad de acabados excelente.

Esta generación del Golf adoptó unas formas más suaves y redondeadas; y la versión GTI se volvió más discreta, aunque conservando la mayoría de sus elementos distintivos. La suspensión deportiva rebajaba sutilmente la carrocería y tanto el conductor como el acompañante gozaban de unos asientos deportivos negros desarrollados por el especialista Recaro.

El nuevo motor 2.0 de ocho válvulas con 115 CV era capaz de mantener las prestaciones del anterior pero con un consumo de combustible más bajo y más par a bajas revoluciones, pero sin sacrificar empuje arriba.

En enero de 1993 el GTI vuelve a contar con una mecánica 16 válvulas y 150 CV. Con este propulsor el paso de 0 a 100 km/h mejoró hasta bajar a los 8,3 segundos y el registro de velocidad punta alcanzó los 215 km/h.

En 1994 se lanzó al mercado la edición especial Edition con cristales tintados, elevalunas eléctricos, ordenador de a bordo, doble airbag y asientos Recaro específicos, así como unos neumáticos 205/50 con llantas Speedline de 15 pulgadas. Pero la versión más valorada de esta generación del GTI fue la '20 aniversario' de 1996, reconocible por sus llantas BBS RS2 (sobre neumáticos 215/40) que dejaban ver cuatro pinzas de freno pintadas en rojo. Los asientos Recaro estaban tapizados en un llamativo estampado con cuadros negros, rojos y blancos.

La producción total del VW Golf III GTI, entre 1991 a 1997, fue de 327.000 unidades.

### **VW Golf IV GTI (1997-2003)**

Hartmut Warkuß, jefe de diseño del Grupo Volkswagen hasta su jubilación en 2003, se preguntó al diseñar la cuarta generación del Golf cómo lo habría hecho Giugiaro. El resultado fue un diseño que enlazaba con el del primer Golf y cuya versión GTI era decididamente discreta. Los elementos que lo distinguían eran las llantas de aluminio BBS en formato 6,5 J x 16 y neumáticos 205/55, los pilotos traseros parcialmente oscurecidos y unos llamativos asientos deportivos Recaro. La consola central y el pomo del cambio del GTI estándar estaban revestidos con una decoración en madera de mirto negra.



## Nota de prensa

El salto cualitativo del nuevo GTI es el resultado de una producción ajustada y del uso de tecnologías como la soldadura láser. En esta generación, el GTI dispone de dos motores de nueva factura: un cuatro cilindros turbo de 1.8 litros con culata de 20 válvulas y un motor 2.3 V5 atmosférico. Sobre el papel transmitían la misma potencia (150 CV), pero proporcionaban un tacto de conducción bien diferenciado: el turbo tenía más brío y empuje, mientras que el propulsor atmosférico era más suave y refinado. La mecánica 1.8 turbo llegó hasta los 180 CV al final de la vida comercial de esta generación, adaptando por primera vez una caja de cambio manual de seis velocidades. Y el 2.3 V5 también alcanzó los 170 CV. En el año 2000 llega el primer GTI diésel, con el nuevo motor 1.9 TDI de 150 CV y 320 Nm, con una innovadora tecnología inyector-bomba, un nuevo turbocompresor con mayor presión de sobrealimentación, un intercooler mejorado, pistones modificados y bielas reforzadas. Las prestaciones estaban a la altura de las siglas GTI, con una velocidad máxima de 216 km/h y una aceleración de 0 a 100 km/h de 8,6 segundos. En 2001 Volkswagen presentó la edición "25 Años del GTI", limitada a 3.000 unidades y equipada con detalles únicos: el techo interior negro, extensiones de estriberas, el emblema GTI en la parrilla, asientos deportivos Recaro con diseño "Le Mans", volante de cuero con costuras rojas y un pomo del cambio en aluminio cepillado con el anagrama GTI. Entre 1998 y 2003 se fabricaron un total de 164.859 unidades del VW Golf IV GTI.

### **VW Golf V GTI (2003-2008)**

El Golf V GTI establece un nuevo punto de referencia dinámico en la clase compacta, con una carrocería ultrarrígida (70 metros de soldaduras láser) una suspensión trasera multibrazo de nuevo desarrollo, motores más potentes y la adopción de la caja de cambios de doble embrague DSG. Su diseño también recupera la esencia deportiva GTI y todos sus míticos detalles, a los que suma una carismática parrilla en forma de V con un patrón de nido de abeja que se convierte en un clásico para las siguientes generaciones.

El moderno motor turbo de inyección directa 2.0 TFSI entrega 200 CV y un par máximo de 280 Nm entre 1.800 y 5.000 rpm. La potencia se trasladaba al eje delantero mediante una transmisión manual de seis marchas, con un paso de 0 a 100 km/h en tan solo 7,2 segundos. Con la caja DSG de 6 velocidades, el GTI rompe por primera vez la barrera de los 7 segundos en la aceleración hasta 100 km/h desde parado, con una marca de 6,9 segundos.

Esta generación contó con dos ediciones especiales. La primera fue el Golf GTI "Edition 30", con 230 CV (un caballo adicional por cada año de historia)



## Nota de prensa

y una velocidad máxima que pasaba de 235 a 245 km/h. La segunda rendía homenaje al GTI Pirelli original.

Entre 2004 y 2008 se fabricaron 181.000 unidades del VW Golf V GTI.

### **VW Golf VI GTI (2009-2012)**

La sexta edición del GTI se lanza en marzo de 2009 y está basada, al igual que su predecesor, en la plataforma PQ35. El GTI seguía siendo un deportivo polivalente apto para el uso diario, pero llegó al mercado con grandes mejoras técnicas.

Bajo el capó se alojaba una evolución del motor EA888 2.0 TSI con 210 CV de potencia. Optimizado para cumplir con la normativa de emisiones Euro 5, contaba con pistones modificados, una bomba de aceite y de vacío nuevas, una bomba de combustible de alta presión más eficiente y un nuevo sensor de masa de aire. Con un par máximo de 280 Nm disponible a sólo 1.700 rpm y constante hasta las 5.200 rpm, las prestaciones resultantes eran propias de un deportivo, con una aceleración de 0 a 100 km/h en 6,9 segundos y 27,3 segundos en los 1.000 metros saliendo de parado. Esta variante del GTI era capaz de alcanzar los 240 kilómetros por hora.

Estas prestaciones se complementaban con un comportamiento dinámico excepcional. En la puesta a punto del chasis participó la leyenda del automovilismo Hans-Joachim Stuck. La suspensión deportiva de serie se rebajó en 22 milímetros delante y 15 milímetros detrás en comparación con un Golf convencional. Se reajustaron muelles, amortiguadores y la barra estabilizadora del eje trasero. También se incorporó un diferencial electrónico de deslizamiento limitado (XDS) de serie. Por primera vez se ofreció de forma opcional la suspensión adaptativa DCC (dynamic chassis control).

En 2011, con motivo del 35º aniversario de GTI, se lanzó el Golf GTI Edition 35. Se diferenciaba por las inscripciones en los laterales, los asientos especiales y unas entradas de aire de mayor sección. También tenía un pomo de cambio con apariencia de pelota de golf como en el GTI original y molduras decorativas en Black Array. Las llantas de aleación Watkins Glen de 18 pulgadas con neumáticos 225/40 estaban disponibles en color "plata esterlina" o "gris metalizado". Y el motor 2.0 TSI contaba con un extra de 25 CV para alcanzar un total de 235 CV.

Otro hito dentro de la sexta generación del Golf GTI es que en el año 2012 se ofreció, por primera vez, con carrocería descapotable.

### **VW Golf VII GTI (2013-2020)**

La séptima generación del GTI se construyó sobre la plataforma modular MQB y llegó al mercado con dos niveles de potencia. En la primavera de 2013 se presentó la versión básica de 220 CV, mientras que el Golf GTI



## Nota de prensa

Performance llegaba hasta los 230 CV, montaba un bloqueo de diferencial para el eje delantero y fue el primer Golf GTI en alcanzar los 250 km/h. A principios de 2016 se presenta el Golf GTI Clubsport de 290 CV. Y unos meses más tarde, llega el Clubsport S de 310 CV, el Golf GTI más potente y rápido de la historia, cuya presentación en el Festival de Wörthersee sirvió para conmemorar el 40 aniversario de este compacto deportivo. El GTI más radical de la historia tenía un planteamiento híper deportivo en el que primó la reducción del peso (apenas 1.360 kg), eliminando la banqueta trasera, material aislante; y empleando en mayor proporción el aluminio en su estructura y unos asientos tipo baquet. También se montaron un sistema de frenos más potente, barra de refuerzo entre las torretas de la suspensión delantera, semijaula antivuelco, neumáticos semislick Michelin Pilot Sport Cup 2 y suspensión adaptativa con ajustes específicos. Sólo se fabricaron 400 unidades de esta variante biplaza, que pulverizó el récord de vehículos de tracción delantera alrededor del anillo norte de Nürburgring en la primavera de 2016, con un tiempo de 07:49:21 minutos con Benjamin Leuchter al volante. En 2017 las variantes del GTI se suman al restyling del Golf y aumentan su potencia a 230 y 245 CV (Performance). Además, se lanza la edición GTI TCR (en referencia a Touring Car Racing), con 290 CV, diferencial autoblocante controlado electrónicamente, discos de freno perforados y una decoración específica.

### **VW Golf VIII GTI (desde 2020)**

En su octava generación, el GTI presenta un diseño más limpio y numerosos elementos que subrayan su deportividad, incorpora novedades técnicas que optimizan la experiencia de conducción, y es más digital e interconectado que nunca, con un Digital Cockpit que se fusiona con el sistema de infoentretenimiento.

El motor 2.0 turbo (la cuarta evolución del EA888) desarrolla 245 CV y un par máximo de 370 Nm, lo que permite pasar de 0 a 100 km/h en sólo 6,2 segundos (con la caja de cambios opcional de doble embrague DSG de 7 velocidades) y registrar una velocidad máxima de 250 km/h. Además, el nuevo Gestor Dinámico de Marcha coordina de forma centralizada todas las funciones electromecánicas del chasis, lo que permite elevar las ya de por sí excelentes prestaciones del Golf GTI a un nivel superior. El GTI puede equiparse con suspensión adaptativa DCC con amortiguadores ajustables y nuevas opciones de software, que le otorgan una dinámica de conducción más precisa.

El clásico estampado de cuadros en los asientos deportivos se renueva. Otros detalles nuevos son el botón de arranque y parada que, cuando abrimos las puertas, parpadea en rojo hasta que se pone en marcha el



## Nota de prensa

motor; y un nuevo volante deportivo multifunción de cuero con mandos táctiles.

En esta generación también está disponible la versión Clubsport. Con 300 CV y 400 Nm de par motor, es el modelo tope de gama de la octava generación del Golf GTI y acelera de 0 a 100 km/h en sólo 5,6 segundos, con una velocidad máxima limitada a 250 km/h (con el Race Pack opcional, esta cifra sube hasta los 267 km/h). La suspensión se rebaja otros 10 mm, el cambio de serie es el automático de doble embrague y el interior cuenta con algunos detalles exclusivos.

A mediados de 2024 llega al mercado el restyling de la octava generación del Golf, que también adopta el GTI, cuya potencia aumenta hasta los 265 CV. Este modelo marca un nuevo hito, al bajar de la barrera de los 6 segundos en el 0-100 km/h (5,9 s).