

Historia del VW Gol (Sudamérica)



En la segunda mitad de la década de los 70, VW Brasil se enfrenta con la necesidad de desarrollar un sucesor del VW Escarabajo. Los más modernos Fiat 147 y Chevette comenzaban a ganarle mercado a la marca. En la línea europea de la empresa, tenía dos opciones por debajo del mediano Passat: el pequeño Polo y el mediano-pequeño Golf.



Un esbozo ya bien próximo al diseño final del Gol: líneas simples y rectas.

En Brasil, aunque existía el Passat desde 1974, era considerado un anti-VW por sus características mecánicas diferentes. El resto de la línea se basaba en el concepto de motor trasero refrigerado por aire

Las condiciones de las rutas y hábitos de los conductores brasileños exigieron una plataforma más fuerte que la alemana. El área de ingeniería de la empresa, instalada en la Fábrica II donde funcionaba la ex Vemag, paso entonces a desarrollar una nueva estructura basada en la plataforma del primer Polo. Esta fue diseñada años antes, en Alemania, exactamente por el equipo de Philipp Schmidt, que ahora era el director de Investigación y Desarrollo de Volkswagen Brasil.



En otro esbozo, un auto más parecido a sus "primos" europeos.
El montaje delantero traía 4 cv más al motor 1.3 en relación al Escarabajo.

La estrategia para desarrollar modelos en Brasil, había dado lugar a fallos, tales como el SP-2 y el TL (otro, el Variant II, nacido en 1977), por lo que es rechazada por la casa matriz alemana. Pero venció la determinación de Schmidt y el proyecto BX comenzó a nacer en mayo de 1976. El primer prototipo estaba listo en diciembre del año siguiente.

Al igual que el Passat, sería un coche de dos volúmenes, con líneas angulares, la trasera inclinada y motor delantero - pero con configuración de hatchback, con una tercera puerta que albergaría un vidrio, fue elegido en lugar del fastback de aquel modelo. Para el diseño de la parte trasera del Gol, VW no se inspiró en el Polo o en el Golf: prefirió basarse en el Scirocco, cupe deportiva basada en el Golf, que llegó a ser importada en la época de la evaluación.

Corazón de Escarabajo

Otras diferencias significativas entre el proyecto nacional y el de sus "primos" alemanes estaban en la mecánica. En lugar de la posición del motor transversal, VW Brasil optó por la consagrada longitudinal. Y - lo que sería un error - en lugar de refrigerar por agua, fue elegido para el Gol un motor boxer (cilindros horizontales opuestos) refrigerado por aire de 1,3 litros de los antiguos VW Beetle. La potencia neta pasaba de 38 a 42 hp al contar con una turbina de refrigeración, que no presisaba de tanto flujo, porque el motor recibía aire directo por estar en el frente.

Este concepto básico, aunque nunca aplicado a los modelos europeos de la marca, ya existía en Alemania en 1969, cuando VW desarrolló el proyecto EA-276. Hoy expuesto en el Museo Volkswagen, en Wolfsburg, era un hatchback con motor motor boxer delantero refrigerado a aire, cola corta y techo largo, eje trasero de torsión y tanque de combustible debajo del asiento trasero -- todos los elementos del primer Gol, excepto por la localización del tanque.



Proyecto brasileiro, inspiración alemana: la casa matriz había desarrollado

en 1969 este proyecto EA-276, con motor boxer delantero refrigerado a aire y eje trasero de torsión, como en el Gol.

En mayo de 1980 el Gol llegaba al mercado, en las versiones básica y L, producido en la nueva fábrica en Taubaté. Su nombre, asociado al deporte como otros de VW (Golf, Polo, Derby), recueda la pasión brasileña por el fútbol. Su diseño era actual y agradable, con frente en cuña, gran área vidriada, faros y luces pequeñas y simples, parachoques metálicos cromados. Su interior combinaba elementos del Passat e instrumentos rectangulares en una franja horizontal, como la del Variant II.





El primer Gol, en 1980: estructura robusta y óptima estabilidad, pero desempeño comprometido por el viejo motor a "aire" de 1.3 litros heredado del Escarabajo, al cual venía a substituir.



El interior traía elementos modernos como cinturones de tres puntos, opcionales. El panel recordaba al del Passat, pero con instrumentos pequeños y rectangulares del Variant II.

El espacio en las plazas traseras era un tanto escaso, pero el portaequipajes ofrecía una gran capacidad, 380 litros, porque la rueda de auxilio se hallaba en el compartimento del motor. Esa capacidad podía ser ampliada a 1.200 litros rebatiendo los asientos. Cinturones de seguridad delanteros retráctiles de tres puntos y una radio AM monofónica eran ofrecidos. La transmisión era de cuatro marchas (igual que el Escarabajo y la Kombi), y el consumo de 15,8 Km/l a 80 Km/h constantes. Entretanto, a pesar de esas cualidades, el auto no se correspondió con las expectativas.

El motor refrigerado a aire, bien distinto al concepto moderno del Gol, tenía potencia insuficiente para sus prestaciones. Por otro error de evaluación, la marca priorizó economía de combustible y optó por la versión de 1285 cm³ con un solo carburador, cuando el propio Brasília (otro modelo de diseño brasileiro de VW) venía con 1584 cm³ y, desde 1976, doble carburador.

Los 42 cv del Gol -- "Un vehículo que une razón y emoción", según su publicidad -- limitaban bastante su desempeño en relación a los relativamente ágiles Chevette 1.6 y Fiat 147 de 1.05

y 1.3 litros: aceleraba de 0 a 100 Km/h en cerca de 22 segundos y llegaba a los 130 Km/h. Solamente no era peor porque el torque se manifestaba luego en bajas revoluciones y el auto pesaba poco, apenas 750 Kg. Una posterior versión a alcohol, con dos carburadores, no cambiaría este cuadro.



Con apenas un carburador, era posible alojar la rueda de auxilio bajo el capot, para una mayor capacidad en el baúl. Una concesionaria descubrió como acomodarla con un segundo carburador agregado en 1981.

La decepción era mayor porque el chasis permitía tomar las curvas con notable agilidad y seguridad para la época. La suspensión delantera McPherson, con subchasis, la geometría de dirección con radio negativo de desplazamiento y la trasera con eje de torsión de nuevo concepto seguían los principios básicos del Passat; sus llantas eran radiadas, 155/80 R13; y los frenos utilizaban doble circuito en diagonal, con discos en los delanteros. Era una clara evolución sobre el Brasilia o el mismo Chevette, pero el vehículo no "funcionaba".



"Una emoción arrebatadora", anunciaba una publicidad del Gol en 1982, en alusión a la Copa del Mundo de España. El desempeño estaba mejorando con el motor 1.6 de carburador doble y 56 cv netos.

Família crescente

Las ventas luego apuntaron una falla y los ingenieros de Volkswagen tuvieron que actuar rápido. En febrero de 1981 llegaba al mercado el Gol S y LS de 1.6 litros, todavía refrigerado a aire, pero con doble carburador, potencia neta de 56 cv y un torque máximo de 11.3 m.kgf. Su nivel de ruido todavía era elevado, las respuestas mejoraban mucho y la velocidad máxima pasaba a 143 km/h, con aceleración de 0 a 100 Km/h en 15.4 seg.

Como los dos carburadores ocupaban más espacio, la rueda de auxilio tenía que trasladarse al portaequipajes, reduciéndolo en buena parte. Mario Ferreira, dueño de una concesionaria, realizó entonces una sugerencia, que bastaba montar la llanta con la cara externa hacia arriba para que encajase sobre el carburador derecho. La idea, simple pero genial, fue luego adoptada por VW.

En el mismo año, en mayo, la familia BX comenzaba a ser formada con el Voyage (viaje, en francés), un tres-volúmenes de 2 puertas que traía importantes novedades: un motor de 1.5 litros refrigerado a agua como el Passat, de 65 cv. Además del portaequipajes alargado, se distinguía del Gol por el frente, en que los guiños venían a los costados de los farós y no en el parachoques, y se ofrecía también una versión GLS



Con el Voyage, dos novedades: un nuevo volumen para el baúl y el motor 1.5 litros refrigerado a agua del Passat, substituido por un 1.6 litros a partir de 1983.

Si el Voyage nunca fue un gran suceso en Brasil (aunque había sido exportado a varios países), éxito no le faltó al nuevo miembro de la familia que nació en junio de 1982: El Parati, un vehículo de tres puertas con la misma mecánica del Voyage. Aunque no se destacaba por el espacio para equipaje, su parte trasera bien estirada le dio aire más jovial y deportivo que sus contrincantes Fiat Panorama, Chevrolet Marajó y, en un segmento un poco superior, al Ford Belina



El VW Parati, la versión break

La familia Gol ya era exitosa, pero todavía faltaba un miembro: una pick-up liviana para competir con el Fiat Fiorino y el Ford Pampa -- El Chevy 500 de GM solamente llegaría un año después. En septiembre de 1982 era lanzado el Saveiro (Nombre de una embarcación comúnmente usada en el Noréste de Brasil para el transporte de pasajeros y carga), con el mismo motor 1.6 refrigerado a aire y el mismo frente del Gol, capaz de cargar 570 Kg.



Diseño actual, capacidad para 570 kg, óptima estabilidad: El Saveiro conquistó su espacio, aunque utilizase el mismo 1.6 a "aire" del Gol hasta 1984.

En 1983, la línea Voyage y Parti recibían un motor MD 270 o "Torque", también empleado en el Passat. La cilindrada pasaba a 1.6 litros y modificaciones en la compresión, leva y pistones, ignición electrónica de serie y carburador de cuerpo doble, trajo más desempeño y economía - la potencia pasaba a 81 cv. Otra novedad era la opción de una caja de cambios 3+E (E de marcha económica), con efecto overdrive, solución temporaria para reducir el consumo antes que se tuviese un 5 marchas.

En marzo de 1983 el Voyage surgía en versión cuatro puertas, el primer VW de tres volúmenes desde el 1600 "Zé do Caixão".

A pesar de sus líneas equilibradas y de tener trabas de seguridad para niños -- no era una novedad, pues ya venían en los Renault Dauphine/Gordini/1093, pero eran raras en la época --, nunca fue un suceso y duró apenas tres años.

Comienza la saga de los deportivos.

A no ser por algunas adaptaciones en el mercado paralelo, el Gol continuaba carente de un motor refrigerado por agua. Pero Volkswagen prefirió guardárselo para una novedad con la cual respondería al Escort XR3i: El deportivo Gol GT, lanzado en marzo de 1984. Con un motor de 1.8 litros a alcohol que saldría al mes siguiente en el Santana, más "envenenado" con una leva más furiosa de los Golf GTI Alemanes, desarrollaba 99 cv de potencia, aceleraba de 0 a 100 Km/h en 9.7 s y alcanzaba 180 Km/h.



Primer Gol "a agua", el GT venía con butacas Recaro, neumáticos 185/60-R14 y un motor 1.8 que saldría del Santana, con leva y carburador más "raviosos".

La caracterización deportiva estaba por todas partes: pintura en toda la carrocería, faros de largo alcance, spoiler bajo el parachoques, ruedas de aluminio de 14 pulgadas, cubiertas 185/60, salida doble de escape. Por dentro tenía butacas Recaro con apoyos laterales envolventes, consola con reloj digital, instrumentos con gráficas en rojo -- incluido un reducido tacómetro, de difícil lectura, y un incoherente vacuómetro -- y volante de cuatro rayos, el mismo del Passat TS.

Una suspensión más rígida y llantas anchas le daban una óptima estabilidad, pero la caja de cambios de cuatro marchas era inadecuado a un motor tan deportivo, en donde el torque máximo aparecía a un régimen elevado. Una caja de 5 marchas vino poco después, siendo más tarde ofrecidas en la Voyage y la Parati con relaciones de marcha más espaciadas.

Si el deportivo respondía para la imagen de prestigio de la línea Gol, un paso más importante fue el sucesor del motor, un 1.6 litros refrigerado a agua aplicado a las versiones S, LS y Saveiro LS para 1985. Desempeño, consumo, nivel de ruido, todo progresaba de forma sustancial a ser un verdadero Gol. La frente era unificada como la del Voyage pero -- nada es perfecto -- la rueda de auxilio tuvo que regresar al baúl.



En la línea 1985, el frente y motor 1.6 del Gol eran igualados a los del Voyage, siguiendo con el viejo boxer "a aire" en la versión BX. Un año después aparecía la línea de motores AP, con bielas largas y más potencia.



El baul con la rueda de auxilio y su funda

A continuación la comparación de los diferentes motores. Era patente que el 1.6 "a agua" era superior, pero hay que apreciar el "a aire", incluso elogiar su aceleración -- todo no pasaba de sensación, como el cronómetro podía comprobar. Pero en agilidad y estabilidad la versión de motor boxer era nítidamente superior, debido a una distribución de peso entre los ejes más favorable, por el motor más ligero (98 Kg contra 124,5 Kg) y centro de gravedad más bajo.

Con un 1.6 "a aire" solamente eran el Saveiro S y el Gol BX. Este, era una versión despojada,

que llegaba a recordar los autos populares de los años 60: carecía de luces traseras, cerradura en la puerta del pasajero y hasta parasol derecho. En la misma época el Voyage GLS era renombrado Super.

Y llegan los famosos AP

La autonomía de la VW brasilera había llegado a los motores 1.8, producidos allí, fuera de las especificaciones alemanas: las bielas eran cortas, las mismas de un 1.6, que tenía una relación r/l desfavorable y causaba vibraciones y brusquedad. En agosto de 1985, por ello, tanto el 1.6 como el 1.8 eran normalizados a los alemanes, surgiendo la familia AP, con un mismo bloque y tapa de cilindros para ambos.



La versión "tranquila" del motor AP 1.8, de 96 cv (Alcohol), pasaba a equipar el Voyage Super de 1986. En la Paratí llegaría recién en 1988, con una versión de tipo GLS

El 1.6 tenía el tamaño de los pistones más chicos que el diametro (81 x 77.4 mm, contra 78.5 x 80 mm de los anteriores) y también ganaba bielas más largas con un comportamiento mucho mas suave -- y aún apreciado por los preparadores por el óptimo potencial de rendimiento y durabilidad, llegando a 7000 rpm sin esfuerzo aparente.



El motor AP1600.

La potencia llegaba a 90 cv, a alcohol, y a 80 cv a nafta. El 1.8 "tranquilo" pasaba a 96 cv (a alcohol) pero el "furioso", del GT, permanencia en 99cv. En noviembre el Voyage Super ganaba el motor 1.8 litros "tranquilo".

Pero la edad comenzaba a aparecer en las lineas rectas de la linea Gol frente de modernos competidores como el Uno. Para 1987 era efectuada su primera reestilización: un frente más

bajo, parachoques plásticos envolventes, amplias luces traseras. Las versiones eran ahora C (sucesora del BX, en un único color blanco y con acabamiento simple -- butacas de cuerina, cinturones de seguridad no retráctiles), CL, GL, GLS (Solamente el Voyage) y GTS, desapareciendo el BX. En ese mismo año el Gol asumía el liderazgo del mercado, nunca más perdido.



El primer reestiling de la familia trajo un capot más bajo y parachoques embolventes, acompañados por nuevos paneles y retrovisores (como en este Voyage GLS) en 1988.

El deportivo traía faros antiniebla integrados en el parachoques, faros principales mayores como los del Voyage, largas molduras laterales, nuevas ruedas, alerón trasero y el famoso volante "cuatro círculos" (botones de accionamiento de la bocina). Una reformulación del panel, para la línea de 1988: fueron adoptados dos modelos, uno más refinado (para el Voyage GL/GTS, Gol GTS y Parati GL) con teclas junto al volante e instrumentos iguales al del Santana. Había finalmente un amplio tacómetro y se cambiaban de lugar los retrovisores.

Ese panel, entre otras varias mejoras, ya era ofrecido a los norteamericanos desde 1987 con el Voyage exportado para los EE.UU. y Canadá. El lado joven del Parati ganaba énfasis en mediados de 1988 con la versión GLS, de terminación idéntica a la del Voyage y motor 1.8 "tranquilo" de 96 cv (alcohol). En el Salón del Automóvil del mismo año VW presentaba una versión de Gol que haría historia: El GTi, primer automóvil nacional y sudamericano con inyección electrónica.



En cuanto a versiones más simples, traían un nuevo panel de instrumentos cuadrado (a la izquierda), y para las versiones más completas, instrumentos con cuadros circulares y teclas cercanas al volante derecha).

El fin del carburador

Instalada en un motor 2.0 que el Santana había recibido en mayo, la inyección Bosh LE-Jetronic con ignición mapeada EZ-K permitía respuestas suaves, eliminaba el cebador y entregaba unos generosos 112 cv, con torque máximo de 17,5 mkgf -- eso utilizando nafta, pues sería demorado desarrollar una inyección para funcionar con alcohol y había obviamente una carrera contra el tiempo para ser los primeros en utilizar el sistema.

El GTi, caracterizado por el color azul Mónaco y los parachoques y molduras laterales en gris, luces traseras fumé y un nuevo alerón, derrochaba desempeño: velocidad máxima de 185 km/h y de 0 a 100 en 8.8 s. Dirigirlo era una sensación enteramente nueva, con un respuesta al acelerador que impresionaba a todos. Traía además frenos delanteros con disco ventilado.



Caracterizado por el color azul con parte inferior en gris plata, el Gol GTi marcó una época: colocaba a Brasil en la era de la inyección electrónica y presentaba un desempeño fabuloso para su tiempo.

Pero no fue un camino fácil: durante algún tiempo la marca enfrentó problemas electrónicos que generaba fallas típicas de un carburador sucio -- en un auto sin carburador. Mientras tanto, la asociación Ford-VW en Autolatina daba sus frutos: por un lado, el Escort y Del Rey con motor VW AP-800, y por el otro, el Gol CL con propulsor Renault/Ford CHT, rebautizado AE-1600 y adoptado en los modelos de 1990.

Como era de un diseño de más edad y leva en el interior del block, el AE ofrecía una potencia de 73 cv (alcohol), aunque el torque era bien razonable. Quien deseara mejor desempeño tenía que optar por el Gol GL con un AP de 1.8 litros y 96 cv, combinado con una caja de velocidad con cambios más largos ya utilizado en la línea, que garantizaba un nivel de ruido contenido y agradable usándolo en ruta.

Un año después, en otro Salón del Automóvil, salía la línea 1991 del Gol con una nuevo reestiling frontal. Las líneas se tornaban más suaves y redondeadas, la parte trasera del Parati era modificada y en el Voyage, había nuevos faros. Un cuatro puertas había retornado meses antes. Al año siguiente, en 1992, era dotado con un catalizador, para cumplir con las nuevas normas de emisión de gases de combustión.



Otra reforma frontal llegaba en 1991, acompañada de cambios traseros en el Parati y nuevos faros en el Voyage.

En el transcurso de aquel año surgía la primera respuesta al Fiat Uno Mille: el Gol 1000, con un acabado simplificado y motor AE de 50 cv, que sorprendía por el funcionamiento suave. VW, todavía bajo el marco de Autolatina, le llevó nada menos que un año y medio para producir un "anti-Mille". El Chevette Junior saldría tiempo después y el Escort Hobby 1000 demoraría 6 meses más. En 1993 volvía la opción del motor AP 1.6 litros, los parachoques pasaban a venir en color gris y aparecía el Voyage Sport, con luces traseras fumé y motor 1.8 "picante", también equipado en el Parati GLS.



La respuesta de VW al Uno Mille: el Gol 1000, lanzado año y medio después, con una versión reducida -- y de funcionamiento muy suave -- del viejo motor Renault/Ford varillero.

En ese mismo año se firmaba entre el Gobierno de Brasil y las automotrices un acuerdo de beneficio fiscal para aquellos "autos populares", con lo cual resurgía el Gol BX y no era necesario ninguna investigación para desarrollar el modelo.

A parte de eso, el Gol GTI pasaba a tener dirección asistida opcional, y el motor AP 1.8 se lo equipaba con un carburador con control electrónico de marcha lenta, que sería una fuente de problemas.

La segunda generación.

Catorce años después del lanzamiento del primer Gol, el escenario era otro: estaba el Uno Mille, el Escort Hobby 1000 y la sensación de 1994, el Corsa. Volkswagen tenía que responder con otro nuevo auto pequeño y, una vez más, instituir el proyecto en Brasil: el proyecto AB9 resultó en septiembre de 1994 en el Gol de la segunda generación, que las concesionarias Ford nunca tuvieron -- una de las razones más probables de la disolución de Autolatina en 1997.



Una nueva generación en 1994: mayor distancia entre ejes, buen espacio interno, aerodinámica eficiente. Los motores y suspensiones, de robustez comprobada, eran mantenidos.

Del antiguo modelo apenas quedaba la plataforma básica, ampliada en 11 cm en la distancia entre ejes, y en el conjunto mecánico. Las líneas, redondeadas y agradables, revelaban bien la proyección del perfil del capot, que guardaba el motor en posición longitudinal. El coeficiente aerodinámico deficiente del anterior (cerca de 0,45) bajaba a 0,34, los paragolpes plásticos seguían las líneas de la carrocería e iban pintados del mismo color, se eliminó el ventilete de las ventanillas delanteras, el baúl el acceso al baúl era mejor gracias a un portón trasero mas grande y la rueda auxiliar venía en forma horizontal bajo el piso, liberando espacio.



El baúl del VW Gol GLi (sin alfombra)

En el habitáculo el rediseño era tan profundo como por fuera, las líneas redondeadas dominaban desde el tablero de instrumentos hasta los paneles laterales de las puertas. Se busco darle al interior un aspecto mas ergonómico y mayor confort, aumentando el espacio y la accesibilidad de las plazas traseras. Aunque todo era nuevo por dentro y más espacioso en las plazas traseras, aun faltaba una opción de cinco puertas. Los motores AE 1.0 (50 cv), AP 1.6 (75 cv) y 1.8 (90 cv, todos nafta) utilizaban una inyección electrónica monopunto digital EEC modelo IV (FIC, desarrollo de Ford) y sonda lambda. Ambas operaban transmisiones de 5 marchas y tenían como opcionales aire acondicionado y dirección hidráulica.



El interior del VW Gol AB9

No había más GTS, solamente los GTI: Presentaba un característico alerón con luz de stop en el portón trasero, pequeñas molduras laterales pintadas del color de la carrocería, faros de doble foco y llantas de aleación en rodado 14. En el interior lucía butacas RECARO, levantavidrios y espejos eléctricos, aire acondicionado, dirección hidráulica y demás accesorios que aumentaban el confort. En cuanto a las prestaciones el nuevo deportivo desarrollaba 112.2 CV y aceleraba

de 0 a 100km/h en 8.9 seg. El Voyage era discontinuado y el Parati recibía la misma reformulación un año después, con felices resultados, aunque también en tres puertas. Su versión GLS venía con motor 2.0 del GTI e inyección multipunto FIC (Ford) de 109 cv.



Gol GTi 8V.

La línea 1996 marcaba todavía la llegada del primer VW brasileiro de 16 válvulas, el Gol GTI 16V. Con motor 2.0 de 145 cv, importado de Alemania. traía bielas más largas que el 2.0 8V, para una mayor suavidad, y permitía acelerar de 0 a 100 km/h en 8.7 s. Para alojar un motor más alto el capot tenía una "bola" no muy apreciada por todos. Las ruedas de 15" recibían neumáticos 195/50, y el interior podía venir revestido en cuero negro o una llamativa combinación de negro y rojo, incluido butacas y volante. En la tapa de la luneta podía ser montado un subwoofer para feforzar los sonidos graves.



Uno de los deportivos sudamericanos más rápidos, el GTi 16V venía con motor alemán de 145 cv, estética primorosa y neumáticos de perfil 50 en llantas de 15". De 0 a 100 km/h bastaban 8.7 s.



Interior del AB9 GTi 16V.



Motor del GTi 16V.

Meses después aparecía el Gol TSi como sucesor del GTS, de aspecto deportivo y motor 1.8, pasando a un 2.0 al año siguiente, y un equipamiento intermedio entre el GTI y el GLi con varios opcionales, incluyendo ABS y alarma. Un modelo "cuadrado" llegó a tener inyección en la versión 1000i, pero luego desapareció. Con el cierre de Autolatina, era necesario sustituir el motor Ford y la solución fue desarrollar el AT-1000, de concepción moderna, que llegó en el modelo 1997 con 8 válvulas y 54,4 cv. VW en un principio divulgó 62 cv, de potencia bruta, a fin de parecer superior a los 61 cv netos del Palio...



Gol TSi.



Un nuevo motor 1.0 de diseño propio fue un paso importante, pero superar a sus competidores en potencia al recibir 16 válvulas, en 1998.

Las nuevas normas de emisión de gases, llevaron a la adopción de inyección multipunto (Mi) Magnetti Marelli en los motores 1.6 y 1.8, que pasaban a 89 y 98 cv, respectivamente. Las unidades equipadas con esta modificación incorporan la letra M (multipoint) y pasan a ser GL Mi 1.6, GL Mi 1.8. De la línea antigua quedaba apenas el Saveiro, pero el rediseño de éste vino en el año 1998. La caja de carga era más larga y la cabina traía pequeñas ventanas laterales detrás de la línea del conductor, pareciendo más extendida; la capacidad pasaba de 570 a 700 kg.

En la misma época el motor 1.0 pasaba a ser ofrecido con 16 válvulas y 69,7 cv, paso importante en la competencia por el 1000 más potente del mercado. Gol y Parati ganaban también la opción de airbags y cinco puertas -- largamente reclamada, pero que tuvo una demora por la corrección de problemas estructurales de la carrocería. El Paratí también existía

en versión GTI 16V, que nunca se vendió bien por ser más cara que las demás; lo mismo ocurrió con el Gol GLS, tentativa de una versión de lujo con motor AP 2.0. A mediados de 1998 aparecía el Saveiro TSi, con motor 2.0 de 111 cv, ruedas de 15" y terminaciones deportivas. Apuntando al segmento mas económico aparecieron las versiones Gol CLi 1.6 y 1.8 con varios opcionales y se dejó de producir el Gol TSi .



Gol 1000 16V.



Reformulada la línea 1998, el Saveiro ganaba meses después una versión TSi, con motor 2.0 de 111 cv y terminaciones deportivas.





Parati GTi.

Última edición por IZombie; 06/02/2012 a las 17:07

La segunda generación en el mercado

La familia AB9 tuvo la difícil tarea de mantener el dominio del mercado en la segunda mitad de los 90, tras una década de liderazgo, y soportando ahora la respuesta de prácticamente todas las terminales sudamericanas.

Mientras la primer generación de Gol solo encontró como gran adversario al Fiat Uno, la segunda generación tuvo que competir con el Chevrolet Corsa, el Ford Fiesta, el Renault Clio, el Peugeot 205, el mismo Fiat Uno y posteriormente con el Fiat Palio.

Este mercado tan dividido explica el aumento de versiones y ediciones especiales del Gol, se intentó cubrir cada nicho del mercado con versiones que iban desde básicas o económicas hasta las de lujo.

Por esta misma razón a principios de 1998 las automotrices sudamericanas se lanzaron a conquistar un nuevo segmento, el de 4 puertas, tratando de atraer a la familia tipo de clase media.

Hubo dos alternativas en el diseño, algunas terminales prefirieron transformar sus modelos en tricuerpos y otras tan solo agregarle dos puertas a sus modelos vigentes. Seguidoras de ambas alternativas fueron Fiat (Uno - Duna y Palio - Siena) y Chevrolet (Corsa), mientras que Peugeot (205), Renault (Clio) y Ford (Fiesta) eligieron solamente la segunda .

VW prefirió tan solo agregar dos puertas al AB9 transformándolo en un bicuerpo con 5 puertas que si bien difería de la concepción original del automóvil se adaptaba perfectamente a las nuevas exigencias del mercado.



El VW Gol GL Mi 5 puertas de 1998

También se buscó llegar al consumidor aumentando la cantidad de versiones con diferencias mas que nada de equipamiento y motorización. Así, en 1998 salieron los Parati GTi 16V y el Gol GLS (una versión de lujo con motor AP2000). Además, se comenzó a ofrecer como opcional el ABS y

el Airbag.



Gol GTS.

Un nuevo reestiling.

El panorama del mercado para 1999 demostraba que el Gol estaba perdiendo terreno frente a adversarios mas modernos como el Peugeot 206. Las tendencias del diseño habían evolucionado nuevamente y las nuevas tecnologías ofrecían mayor confort y desempeño en los nuevos modelos. Fue por eso que en 1999 VW Brasil decidió una nueva remodelación para el Gol. Esta vez, las modificaciones no fueron tan radicales como de la primer generación a la segunda, se tomo como base el AB9 y se remodelaron capot, ópticas, parrilla, portón trasero, espejos y el interior, de acuerdo con el elegante diseño alemán que caracteriza a los modelos actuales del Grupo VW. De esta manera hoy en día mirando un Gol se pueden reconocer las elegantes líneas que también portan el Golf, el Passat, los Seat y los Audi.



El VW Gol de 1999. La elegancia de la tercera generación

El diseño retornó en cierta medida a las líneas rectas pero sin cortes bruscos ni ángulos pronunciados, los paragolpes sobresalen menos de la carrocería y las ópticas son monobloque transparentes con un aspecto muy moderno, la parrilla (clara influencia alemana) se desplaza algo hacia delante en su parte inferior y las tomas de aire inferiores se dividieron en tres, los antinieblas son redondos y van alojados en los extremos de dichas tomas.



El VW Gol 5 puertas de la tercera generación

En el interior se buscó darle mas categoría a los acabados, se reemplazaron los asientos (regulables en altura) y se adoptó el mismo estilo de instrumentos que utilizan el resto de los modelos VW europeos (con iluminación azul y roja).



El moderno interior al estilo europeo

En cuanto al motor se utilizaron los AT1000, AP1600 y AP1800 con inyección Magnetti-Marelli y algunas mejoras, desarrollando 54 CV, 93 CV y 100 CV respectivamente. Esta remodelación creó las nuevas versiones llamadas Gol 1.0, Gol 1.6 y Gol 1.8 que tuvieron a su vez múltiples versiones con diferencias de equipamiento y adicionales que mas adelante detallaremos.

El nuevo deportivo

La versión deportiva Gol GTI 16V fue lanzada curiosamente con 5 puertas y volvió a incorporar el motor 2.0 16V que lo llevó a una velocidad máxima de 206km/h y de 0 a 100 km/h en 8.8 seg.



La versión Gol GTI 16V de 5 puertas.



Interior del G3 GTi 16V.



El motor AP2000 16V.

Una vez mas, los Paratí y Saveiro fueron remodelados según la nueva línea.



El VW Parati VW Saveiro de la tercera generación.

En mayo del 2000 se lanzó la serie Gol Serie Oro, en conmemoración de las Olimpiadas de Sydney. Esta nueva versión portaba un motor de 1000 cc. y 16 válvulas que era capaz de entregar 76 CV.

Pequeño gigante

Poco tiempo después se lanza el Gol 1.0 16V Turbo que incorpora un turbocompresor al motor 1.0 16V. Esta versión con 112 CV es capaz de llegar a 184 Km/h y acelerar de 0 a 100km/h en 9.7 seg.



El poderoso Gol 1.0 16V Turbo del nuevo milenio

Esta excelente versión no solo era la mas potente en su cilindrada sino también la primera en incorporar turbocompresor de fábrica en Brasil.

El mercado de la tercera generación

Para el 2000, tras 20 años en el mercado y 14 de liderazgo en ventas el VW Gol llevaba más de 3 millones de unidades fabricadas y estaba cerca de batir el record de VW Fusca (Escarabajo) de 3.03 millones (entre 1959 -1986 y 1993 -1996).

La tercera generación tuvo que afrontar las caídas generales de las economías de Brasil y Argentina (entre 1999 y 2002) que redujeron considerablemente las ventas y por ende la producción del sector automotor.

VW Brasil se adaptó a la situación haciendo hincapié en los modelos mas económicos del Gol multiplicando las versiones con equipamiento y accesorios opcionales. También se concentró en el desarrollo del económico motor AT1000 lanzando dos versiones (con 16V y con 16V Turbo) que brindaban potencia y economía a la vez.

En 2002 se discontinuaron las versiones Gol 1.8 y Gol GTI 16V, ya que la preferencia por los motores de menos cilindrada era ya muy marcada.

A principios de 2003 se discontinuó momentáneamente la versión Gol 1.6 ya que el éxito de las versiones de 1.0L inclinaba la demanda hacia éste tipo de motorizaciones.

Durante este año se realizaron algunas modificaciones estéticas a los modelos de la tercer generación, se modificaron ambos paragolpes, se pintaron las bagetas laterales, se incluyeron

los faros de profundidad, el CD player y el airbag de serie.



La nueva versión de Gol 5 puertas con la últimas modificaciones estéticas

Gol Bicomcombustible

En marzo de 2003 VW vuelve a sorprender lanzando el Gol 1.6 Total Flex, que incorpora un motor AP1600 modificado para funcionar tanto con nafta como con alcohol. Esta nueva versión desarrolla 99 CV (alcohol) y 97 CV (nafta).



El VW Gol 1.6 Total Flex de 2003



El nuevo motor AP1600 bicombustible

En junio de 2003 se retomó la producción de los modelos de 1.6 litros en todas sus versiones.

En Brasil se ofrecieron 8 versiones principales:

VW Gol 1.0 Plus: en versiones 1.0 litro a alcohol o nafteros.

VW Gol 1.6 Power: con motor 1.6 litros (76 CV) a alcohol o naftero, detalles en el interior, ruedas en 14", espejos eléctricos y además aire acondicionado, alarma antirrobo y doble airbag opcionales.

VW Gol 1.0 16V Highway: con motor 1.0 16V y el equipamiento de la versión Power.

VW Gol City: en versiones 1.0L y 1.6L a alcohol o nafteros con un dispositivo electrónico inmovilizador de seguridad en la llave de encendido, vidrios tonalizados y ruedas en 13".

VW Gol 1.0 Special: Con motor 1.0L, paragolpes negros y el interior de la segunda generación, además 5 puertas opcional.

VW Gol Special GII: Híbrido entre la segunda y la tercera generación con motorización 1.0L o 1.6L, carrocería de segunda generación (excepto la parte frontal) y accesorios de ambas generaciones.

VW Gol 1.6 Power Total Flex: Motor 1.6L bicombustible (a alcohol y nafta), tablero de instrumentos con fondo blanco, aire acondicionado, alarma antirrobo y CD player.

VW Gol 1.0 16V Turbo Sportline: Con motor 1.0L 16V turbo naftero, llantas de aleación, antinieblas, faros tonalizados y tablero de instrumentos con fondo blanco.

Además también se comercializan varias versiones de Paratí y Saveiro, con distintos equipamientos.

El Gol G4.

En la segunda mitad del año 2005 llegó al mercado una nueva generación del Gol, el G4, pero al igual que el G3, técnicamente no era una nueva generación ya que seguía siendo la plataforma AB9, a la cual se le había aplicado un reestiling, siendo los cambios más significativos los de su trompa y cola. Por supuesto el reestiling también comprendió el interior con un nuevo tablero y un torpedero más simplificados, tomado elementos del VW Fox. En la parte mecánica no hubo mayores cambios.





Gol G4.

Tercera Generación o Gol GV?

El Gol de tercera generación (comercializado como Gol V, codificado como NF) fue estrenado en Brasil en julio de 2008 con carrocería hatchback de cinco puertas. Basado en la plataforma del Fox y del Polo IV, tiene los motores transversales bicomcombustibles gasolina/etanol de 1.0 y 1.6 litros de cilindrada estrenados en la línea 2009 del Fox y el Polo. En principio, el Gol IV continuará en producción con una gama reducida, como modelo de entrada a la marca.



Gol Trend.



Gol Trend 1000.



Interior del G5.



Motor del G5, a diferencia de sus antecesores, la disposición del mismo es transversal.

La versión sedán, lanzada en octubre de 2008, retomó el nombre de Volkswagen Voyage, que se había usado en el mercado brasileño para la versión sedán de la primera generación del Gol.



VW Voyage.

Cronología del VW Gol:

1980 - Inicio de la producción. Motor ref. a aire, 1.3 litros (47 CV), con caja de 4 marchas en las versiones S y L (mayo).

1981 - Motor de 1.6 litros (67 CV).

1982 - Versión LS y modelo alusivo a la copa Mundial de Futbol (España) - 3000 unidades producidas.

1984 - Nueva versión BX. La versión LS trae nuevo frente y la refrigeración del motor es con

agua (MD 270) con 5 marchas. Llega la versión 1.8 GT (99cv).
 1986 - El motor MD 270 se sustituye por AP.
 1987 - El modelo BX ref. a aire deja de producirse.
 1987 - Modificación estética, versiones CL, GL y GTS.
 1988 - Nuevo paneles y retrovisores modernos.
 1988 - GTI 2.0 (125CV) - inyección electrónica analógica.
 1989 - Serie Especial Star.
 1990 - Motor 1,6 AE producido por Ford.
 1991 - Cambio de estética.
 1992 - Gol 1000 (50cv).
 1992 - Carburador electrónico y catalizador.
 1994 - La dirección hidráulica y Gol Copa (EEUU) - 6000 unidades producidas.
 1994 - Nueva Generación, con inyección electrónica.
 1995 - Gol GTI, Gol Rolling Stones con 12.000 unidades producidas.
 1996 - GTI 16V (141cv), final del Gol 1000 de la primera generación. Lanzamiento de la serie especial Atlanta y nuevo deportivo TSi.
 1997 - Inyección multipunto (Mi) y motor 1,0 16V (69 CV).
 1998 - Lanzamiento Gol 4 puertas y GLS, con motor 2.0.
 1999 - Reestilización GIII y modelos especiales de la versión anterior (mayo).
 2000 - Motor 1.0 16V Turbo (112cv).
 2001 - Fin de GTI 16V y el lanzamiento de series especiales Oro y Fun con faros de doble parábola y marco pintado del color carrocería.
 2001 - Gol Trendline - 8000 unidades (octubre). Acelerador electrónico (que no requieren el uso de cables). Motor 1.0 8V que genera 65.3 cv.
 2002 - Power Series, Trend, Highway y Sport 1.0 16V y vuelta del motor AP 1.6.
 2003 - Cambios estéticos: Parachoques.
 2003 - Gol Special GIII con 4 puertas (febrero).
 2003 - Motor Total Flex bi-combustible (alcohol / gasolina)
 2003 - Gol Special GIII, 1.0 RSH 65cv motor, con acelerador e inmovilizador electrónico (junio).
 2003 - Producido el Gol 4.000.000 (julio 10).
 2003 - Fin de la producción 1.0 Turbo (septiembre).
 2004 - Gol Special GII con los parachoques en el color gris.
 2004 - Versión 2005 con nueva consola en la línea Power. A la versión City se le agregan molduras laterales, como opcional, alzacristales y cerraduras eléctricas. La versión Special se incluye cerradura en la puerta del acompañante y también la tapa de combustible con llave (Agosto).
 2004 - Versión Rallye con motor AP-1600 y suspensión levantada 27 mm.
 2005 - Motor Total Flex 1.8, 103 cv a nafta y alcohol 106 cv (febrero).
 2005 - Gol City con motor Total de Flex 1.0, EA-111 del Fox, pero tiene menos potencia, ya que trabaja en posición longitudinal. 65 CV y 68 CV a nafta y alcohol respectivamente (marzo).
 2005 - Lanzamiento de la IV Generación con modificaciones estéticas en frente, cola, tablero y torpedo (Agosto).
 2005 - Fin de la versión Special con el carrocería de segunda generación (Agosto).
 2005 - Motor 1,0 obtiene más potencia, pasa de 65 a 68 cv / gasolina y de 68 a 71 hp / alcohol debido al aumento en la tasa de compresión, sustitución de árbol de levas, catalizador y recalibración de la ECU (Noviembre).
 2006 - Gol Copa (Alemania), con 16.000 unidades producidas (Febrero).
 2006 - Gol Tech, serie especial comercializada Sao Paulo (abril).
 2007 - Tablero con Display Digital. El Gol Power viene con ópticas traseras oscurecidas. Elección de la suspensión en 27,5 mm de alto, en cualquier modelo. Fin de la versión Rallye (mayo).
 2008 - Las versiones City y Plus dejan de fabricarse. El Gol 1.0 y trae cinturones de seguridad delanteros con regulación de altura. El Gol Trendline ahora tiene la opción de Trend Sound y gana estereo con entradas de tarjeta SD y USB de serie, ópticas traseras fumé, la consola central se extiende y nuevo revestimiento para las butacas (mayo).
 2008 - Generación 5 con motores de 1.0 y 1.6 (junio).

Cronología VW Parati (Country):

1982 - Inicio de producción con el motor de 78 HP 1.5 (junio).

1982 - Motor 1.6 (agosto).
1984 - versión Plus.
1984 - Caja de 5 marchas en el GLS y versiones LS.
1987 - Cambio de estética.
1988 - Espejos modernos.
1989 - Versión 1.8 GLS.
1990 - Motor 1.6 AE.
1991 - Cambio de estética.
1992 - Uso de catalizador.
1993 - Motor 1.6 AP.
1996 - Segunda generación "AB9" con inyección electrónica.
1997 - GTI 2.0 16V (145 CV) e inyección multipunto (Mi).
1998 - 4 puertas y motor 1.0 16V (69 CV).
1999 - Reestilización GIII.
2000 - 1.0 16V Turbo (112cv) y 1.6 alcohol.
2003 - Modificación nuevamente la parte estética.
2003 - Versión Crossover.
2003 - Versión City 1.6 con motor Total-Flex de doble combustible (agosto).
2004 - Final de la producción con motor 1.0 16V Turbo (agosto). Versión Plus con apoyacabezas en el asiento trasero y doble faros con lámparas de luz blanca (Agosto).
2005 - Lanzamiento de la IV Generación con modificaciones estéticas en frente, cola y en el interior (Agosto).
2006 - Parati Track & Field (febrero).
2006 - Sistema de localización por satélite gratuito para algunas ciudades (marzo).
2007 - Serie de Surf con motores Flex 1.6 y 1.8 (diciembre).

Cronología VW Voyage:

1981 - Comienza la producción equipado con motor 1.5 (mayo).
1983 - Motor 1.6 y versión 4 puertas.
1984 - Versión Los Angeles con motor 1.6 a alcohol (azul) y caja de cambios de 5 marchas como opcional.
1985 - Motores AP 1.6 y 1.8.
1986 - Versión Super con motor 1.8 y fin de la carrocería con 4 puertas.
1987 - Cambia la estética y aparece la versión 1.8 GLS.
1987 - Se exportan a los EE.UU. hasta 1993 bajo el nombre de Fox (220.000 unidades).
1990 - Motor AE 1.6 y el regreso de 4 puertas.
1991 - Cambio de estética.
1992 - Uso de catalizador.
1996 - Fin de producción.
2008 - Relanzamiento con motores de 1.0 y 1.6 Flex (de octubre).

Cronología VW Saveiro:

1982 - Comienza la producción, motor 1.6 refrigerado por aire.
1985 - refrigeración por agua del motor.
1987 - Cambio de estética.
1988 - Espejos modernos.
1990 - Motor AE 1.6 y AP 1.8.
1991 - Cambio de estética.
1993 - Versión Sunset.
1995 - Versión Summer.
1996 - Inyección electrónica.
1997 - Segunda generación "AB9" (G2).
1998 - Versión TSI 1.8 y 2.0.
2000 - Reestilización G3.
2002 - Rueda de auxilio sale de la cabina y va a la caja de carga.
2002 - Serie SuperSurf.
2002 - Motor 1.6 y versión SuperSurf 1.6 bicomcombustible (agosto).
2000 - Generación 4.

2005 - Versión Crossover 1.8.
2005 - Saveiro es el primer vehículo en salir de fábrica con el sello Extra Protección con la grabación del número de chasis en varias partes y piezas (abril).
2006 - Saveiro Crossover Flex 1.6 (febrero).
2006 - Saveiro SuperSurf Flex 1.6 Generación 4 (marzo) - 4000 unidades.
2006 - Sistema de localización por satélite gratis para algunas ciudades (abril).
2007 - Serie Titan Flex 1.6 (octubre).
2007 - Serie Surf con motores Flex 1.6 y 1.8 (diciembre).
2008 - Las versiones City y Plus dejan de producir, versión Titan con neumáticos All Terrian de uso mixto (mayo).