

CABRIOLET, UN GOLF CLÁSICO CON ESENCIA JOVEN

Aunque parece mentira, el Volkswagen Golf Cabriolet Mk1 acaba de cumplir 40 años desde que salió de la fábrica del carrocerero alemán Karmann y ya tiene un hueco como clásico. Envidiado y deseado a partes iguales, representó en su momento un icono de libertad y exclusividad que encajó perfectamente en un público joven.

Por **Oscar Ayerra**

Todo había empezado en 1976, cuando en la fábrica Karmann, una empresa dedicada a realizar versiones especiales de modelos de diferentes constructores, veía acercarse el final de la producción de su versión estrella, el Beetle descapotable de Volkswagen. Un icono cuya producción suponía el 80 % de todos sus pedidos. Necesitaban buscar un sustituto que les reportase al menos el mismo éxito que con el *escarabajo*. No había duda, el candidato perfecto se llamaba Golf y llevaba solo dos años en producción por la casa Volkswagen en su formato berlina. Para conseguir el contrato con la casa madre, Wilhen Karmann, presidente de la empresa carrocerera fundada por su padre en 1901, decidió presentar un prototipo que debía ser digno sucesor natural de una leyenda como fue el Beetle. No hubo problema, el prototipo gustó desde el primer momento a la fábrica de Wolfsburg, pero antes de pasar a producción sufrió una serie de cambios obligados.

VARIOS PROTOTIPOS

El primer problema al que uno se enfrenta al realizar la versión sin techo de un vehículo es que este pierde rigidez, la estructura



PROTOTIPO A1C
Único prototipo que existe sin arco de seguridad, fue presentado a la fábrica Volkswagen en 1977 pero fue rechazado ya que carecía del citado elemento antivuelco. Una nueva filosofía en cuanto a seguridad automotriz que había llegado para quedarse.

puede retorcerse con simplemente girar en una curva. Para evitarlo es necesario realizar numerosas modificaciones de la carrocería para contrarrestar dicha falta. En nuestro caso, el equipo de ingenieros del carrocerero alemán necesitó añadir diferentes

apéndices para mejorar su rigidez, además de revisar y reforzar otras partes de la carrocería. Otro cambio obligado fue que desde los primeros bocetos no existía ningún tipo protección para los ocupantes, un hecho muy normal en los descapotables de

décadas anteriores, pero a partir de los 70 y, más aún, tras la crisis del petróleo, muchos países tomaron conciencia de la importancia de la seguridad además de otras materias como el consumo, la contaminación o la eficiencia. Baste como ejemplo que la propia normativa estadounidense no hubiese permitido comercializar en aquel momento un descapotable sin protección para los ocupantes en caso de vuelco. Por tanto, el propio departamento de seguridad de Volkswagen obligó a Karmann a incorporar dicho elemento al prototipo construido en 1977. La sección de ingeniería de Karmann no se lo pensó dos veces y consiguieron resolver el problema de forma brillante con un sencillo arco entre los montantes b, una solución que con el tiempo se convertiría en parte de la personalidad del propio Cabriolet. Años más tarde, en muchos foros de aficionados este apéndice le hizo ganar el apodo cariñoso de «cesta de frutas», en claro refero al asa del coche.

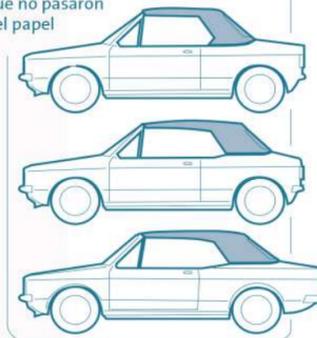
El éxito de este nuevo Cabriolet fue total, acercándose a una cifra récord con casi 400.000 unidades producidas, que su primo el *escarabajo*



Estudios y prototipos

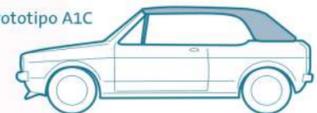
Se realizaron numerosos diseños y prototipos antes de pasar a producción. La parte trasera fue problemática hasta que se llegó a una solución final otorgando una personalidad única a esta versión descapotable

Algunas opciones que no pasaron del papel

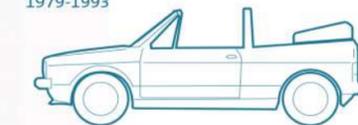


Unidad construida y presentada a la fábrica Volkswagen en 1977. Fue desechada

Prototipo A1C



MODELO A PRODUCCIÓN
1979-1993



Versión I (1979-1987)

La segunda versión, aparecida en 1988, variaba de la primera en un kit de aditamentos exteriores como las defensas, pasos de ruedas y taloneras así como la adición de dos faros más que lo hacían más compacto y deportivo

O.A.



REFUERZOS INTERNOS

Estructuralmente, la versión de la que partían era la berlina común a todos Golf, a la que se le quitaba el techo y que se reforzaba en diversos puntos cruciales sujetos a grandes fuerzas de torsión, como eran los estribos inferiores de las puertas, los montantes del parabrisas, la zona del salpicadero y los extremos anteriores y posteriores del bastidor, concluyendo con la soldadura de un arco de seguridad que le daba aún mayor rigidez al conjunto.

descapotable había llegado a contabilizar desde su aparición en 1949.

El nuevo Golf Cabriolet fue presentado en el salón del automóvil de Ginebra en marzo de 1979, comenzando su producción unos meses después. Con tracción delantera y cuatro cilindros, sorprendía por su dinamismo. En 1988, coincidiendo con el cambio de modelo del Golf berlina, el denominado Mk2, el Cabriolet sufrió un pequeño cambio estético mediante un kit con aditamentos exteriores como defensas y pasos de ruedas, además de añadir dos faros más a la parrilla, lo que modernizó todo el conjunto manteniéndolo vigente hasta que se presentó su sustituto en 1993, a partir de la base del Golf Mk3. Sería la segunda generación cabrio, ya que el Golf Mk2 (1983-1991) nunca tuvo variante descapotable.

UN CABRIO PARA DOS GENERACIONES

La unidad que vemos en estas páginas está tal cual salió de fábrica en 1992, es la versión II del modelo nacido en 1979 con el kit clipper con el que la fábrica Karmann lo actualizó en 1988 y que le daba un aspecto aún más compacto y atractivo. De color blanco alpinweiss, esta unidad, con solo 60.000 km, ha tenido una vida tranquila entre A Coruña e Ibiza y cuenta en su currículum con la peculiaridad de haber sido dos veces primer vehículo de conductor novel. Este hecho puede ser normal, pero si de las que hablamos es

de madre e hija la cosa ya no resulta tan corriente. Lucía, su última dueña, recibió el relevo de su madre hace tan solo dos años, y aprendió a moverse en él durante sus primeros kilómetros tras sacarse el carné de conducir, seguramente con la misma sensación de libertad y diversión con la que su madre Marta lo hizo casi 30 años antes. Hoy, esta unidad, ha sido donada a la Fundación Jorge Jove y ya tiene todos los puntos para entrar como pieza dentro de una parte del futuro Museo de la Automoción de A Coruña.



MOTORIZACIONES

A lo largo de los 14 años de producción, este Cabriolet recibió varias motorizaciones de entre 52 y 112 caballos. Su fiabilidad contrastada hizo de este modelo un auto muy deseado y hoy ya empieza a ser un vehículo de culto.