



## **Novedades Volkswagen**

**Salón Internacional del Automóvil de París  
Septiembre 2010**



## Contenido

### Novedades Volkswagen

Milano Taxi	Página 3 a 7
Cross Polo	Página 8 a 12
Polo GTI	Página 13 a 16
Golf blue-e-motion y Berlin Taxi	Página 17 a 19
Cross Golf	Página 20 a 24
Golf GTI Adidas	Página 25 a 27
Golf GTI Excessive	Página 28 a 31
Golf R	Página 32 a 37
Jetta	Página 38 a 40
New Compact Coupé	Página 41 a 45
Touran BlueMotion Technology	Página 46 a 49
CrossTouran	Página 50 a 51
Sharan	Página 52 a 56
Touareg	Página 57 a 61
Phaeton	Página 62 a 66



## Milano Taxi

### Vanguardista estudio del taxi de cero emisiones

El innovador estudio Milano Taxi podría convertirse en el prototipo de una nueva generación de taxis y lanzarse a la conquista de las metrópolis del mundo

Wolfsburg / París, octubre de 2010. Volkswagen anuncia la comercialización de los primeros vehículos eléctricos de serie para el año 2013. Se prevé que los vehículos eléctricos de cero emisiones revolucionen la movilidad a medio plazo, especialmente en las áreas metropolitanas. Sin embargo, la idea de la marca no está orientada exclusivamente a la movilidad individual, sino también a la posible producción en serie de este estudio como vehículo de transporte público. Por esta razón, con motivo del Salón del Automóvil de Hannover, celebrado en abril, Volkswagen presenta mundialmente su visión del Taxi eléctrico del futuro. Con el estudio conocido como “Milano Taxi” surge un monovolumen urbano cuyo concepto se adapta perfectamente a las necesidades del conductor y de los pasajeros a través de innovadores detalles como una puerta giratoria de apertura hacia adelante o una pantalla táctil para taxis completamente personalizable.

**Diseño de una nueva era automovilística:** el color del estudio es un bitono en negro y verde como tributo de la marca Volkswagen a la metrópolis de la moda Milán, rememorando los taxis de antaño que recorrían esta ciudad. Una bonita tradición y al mismo tiempo un ejemplo de cómo el estudio podría adaptarse al diseño de taxi de cada metrópolis del mundo. Hasta entonces, el Milano Taxi es meramente un estudio de diseño, sin embargo su estilo, similar al del legendario Samba Bus, su ecológico motor de cero emisiones y las ventajas prácticas que ofrece un compacto de este tipo podrían convertirlo rápidamente en uno de los vehículos de transporte más codiciados por



grandes ciudades como Milán, Berlín, Nueva York, Beijing, Kaptstadt, Londres, Moscú o Tokio.

**Diseño exterior:** el Jefe de Diseño del Grupo, Walter da Silva, decidió que: “Una puerta menos, es un tanto más para un taxi” lo que tuvo una influencia crucial en el concepto técnico y visual del estudio, incluso antes de dibujar el primer trazo. Da Silva lleva razón: la manera más segura de que los pasajeros entren y salgan de un taxi en el intenso tráfico urbano es por el lado de la acera. Por esta razón, el equipo de desarrollo realizó el diseño del Milano Taxi con una sola puerta giratoria que se abre hacia adelante por el lado del acompañante. Gracias al desarrollo de un mecanismo totalmente nuevo con dos ejes cinemáticos, esta puerta se abre ampliamente ofreciendo un cómodo acceso al vehículo. La puerta giratoria llega hasta el techo del vehículo, por lo que proporciona un enorme espacio en términos de altura. El Milano Taxi mide 1,60 metros de alto, 3,73 metros de largo (o de corto, para ser más exactos) y 1,66 metros de ancho.

En un estilo similar a la furgoneta Volkswagen Samba de los años 50, los laterales del techo y algunas áreas frontales y traseras de la puerta derecha son transparentes. Esta inconfundible característica de diseño de la marca y el techo panorámico de cristal crean un ambiente interior muy luminoso y agradable que además ofrece a los pasajeros las mejores vistas a la arquitectura de la ciudad. El letrero de “Taxi”, situado encima del techo de cristal, ha sido diseñado con un material traslúcido iluminándose en verde cuando el taxi está libre, en rojo cuando el taxi está ocupado y permaneciendo apagado cuando el coche o el conductor se toman un descanso.

La forma y función del Taxi Milano, diseñado por el Jefe de Diseño de la marca Volkswagen, Klaus Bischoff y su equipo, representa una interacción para beneficio del vehículo, ya que cada detalle de este estudio ha sido concebido con el objetivo de realizar un estudio de taxi tan atractivo como útil para la vida diaria. Los laterales de la carrocería y la parte trasera, empujados hacia arriba, no sólo recuerdan al VW Bus



de la primera generación, sino que, a su vez, le conceden mayor amplitud al interior del estudio.

El Milano Taxi deja vislumbrar los genes de un ADN de diseño Volkswagen venidero abriendo así una puerta al futuro.

Frontal: no es coincidencia que el “rostro” del frontal se presente llamativamente simpático y seguro de sí mismo con toques estilísticos similares a los de iconos como el Beetle y el Samba Bus. Estos genes específicos también se reflejan en el capó, que prácticamente se esconde, y en la eliminación de la clásica parrilla del radiador. La barra horizontal transparente que une los dos faros delanteros es un elemento completamente nuevo.

Un claro ejemplo de la inversión del principio de diseño de “la forma sigue la función” es el punto para recargar las baterías. El enchufe se encuentra ubicado en el “capó del motor eléctrico” debajo del logotipo ‘VW’, girable hacia arriba. El portón trasero bipartido (60:40) de apertura lateral ofrece un diseño oscuro transparente similar al del techo.

Volkswagen es uno de los fabricantes de taxis de más éxito en el mundo logrando incluso lanzar los primeros taxis Volkswagen como ‘Yellow Cab’ a las calles de Nueva York. La experiencia acumulada durante décadas en el sector de la producción de taxis fluye en el concepto interior del Milano Taxi.

**Diseño interior:** los diseñadores del interior prescinden intencionadamente del asiento del acompañante y modifican el salpicadero en este área para crear en su lugar un espacio destinado a almacenar el equipaje. Ahora ya no es necesario levantar el pesado equipaje para introducirlo en el maletero, ya que los propios pasajeros pueden colocarlo delante y fijarlo con un dispositivo de seguridad que se acciona mediante un botón. El maletero habitual situado detrás de la banqueta trasera sólo se utiliza para transportar pequeños artículos dejando así gran espacio libre en las plazas traseras. Y este espacio es realmente amplio: el espacio libre para las piernas de las plazas traseras



alcanza el nivel de las grandes berlinas de lujo (120 milímetros). El pasajero que ocupe la plaza derecha trasera podrá estirar sus piernas completamente, ya que el asiento del acompañante ha desaparecido. La altura del techo interior de 994 es también muy amplia ofreciendo a los pasajeros gran espacio por encima de la cabeza.

En los taxis habituales, los pasajeros dirigen su mirada constantemente hacia el salpicadero para mirar lo que va marcando el taxímetro. El Milano Taxi de Volkswagen rompe la tradición ofreciendo una práctica pantalla táctil de 8 pulgadas situada justamente enfrente de los pasajeros a la altura del respaldo del asiento del conductor. Esta atractiva pantalla no sólo indica el precio de la carrera, sino que al mismo tiempo ofrece también la posibilidad de pagar con tarjeta de crédito gracias a un lector de tarjetas integrado. Durante el trayecto, los pasajeros pueden acceder también a información, en varios idiomas, sobre puntos de interés a lo largo del recorrido (POI), datos de navegación (vista del recorrido entero, distancia restante y tiempo de llegada), información meteorológica, así como la fecha y la hora actuales. Adicionalmente, los pasajeros pueden ajustar las condiciones climáticas de la parte trasera del vehículo a través de esta pantalla.

Sin embargo, el taxi no sólo es el medio de transporte más confortable para pasajeros, sino también el puesto de trabajo del conductor. Por esta razón, Volkswagen también ha dado una gran prioridad al óptimo diseño de esta zona en el Milano Taxi. Uno de los resultados de este desarrollo es el nuevo interfaz de taxi, en el que se muestran los indicadores y elementos de manejo más importantes en una pantalla táctil de 8 pulgadas, situada en la consola central.

Esta pantalla es de manejo intuitivo y ofrece las siguientes funciones: taxímetro, apertura de la puerta para los pasajeros, ordenador de a bordo, sistema de navegación (introducción del destino mediante un teclado o por control de voz), indicador de flujo de energía eléctrica y de la potencia del motor eléctrico, control climático (para el conductor y el área de pasajeros), emisora de taxi y teléfono, reloj e información online sobre el calendario de eventos regionales, así como datos



meteorológicos.

El conductor puede acceder en cuestión de segundos a las funciones básicas a través del menú, desplazando hacia arriba o hacia abajo la representación de las aplicaciones a través de la pantalla táctil.

Los taxistas pueden cargar adicionalmente sus propias aplicaciones personales e individualizar el orden en el que aparecen las diferentes funciones en la pantalla. Uno de los inteligentes detalles que ofrece este estudio es la interconexión entre el salpicadero, situado delante del conductor, que integra entre otros el velocímetro, el odómetro y los instrumentos de navegación, y la pantalla táctil de la consola central. Existe la posibilidad de “desplazar” hasta cuatro módulos funcionales al salpicadero con un simple movimiento de los dedos sobre la pantalla táctil y representarlos de forma minimizada.

La ergonomía del taxi se ha diseñado pensando en un largo día de trabajo, con un asiento deportivo y un apoyabrazos fijo integrado en el borde del asiento, que sirve de límite con la parte trasera y el espacio para el equipaje. Enfrente del asiento, se encuentran situados los interruptores multifunción del motor (Start/Stop) y del cambio de marchas (D, N, R).

**Conducción con cero emisiones:** el rápido Milano Taxi desarrolla una velocidad de 120 km/h propulsado por un motor eléctrico con una potencia máxima de 85 kW (potencia constante: 50 kW). El motor es abastecido con energía a través de una batería de ión-litio integrada debajo del suelo del estudio. Gracias a la capacidad de almacenamiento implementada de la batería de 45 kWh y el relativamente bajo peso del vehículo (1.500 kilos), pese a la batería, es posible recorrer distancias de hasta 300 kilómetros (Nuevo Ciclo Europeo de Conducción), en función del estilo de conducción. La batería puede recargarse hasta el 80% de su capacidad en poco más de una hora, tiempo que dependerá de la infraestructura de recarga disponible y del estado de carga de la batería en aquel momento.



## CrossPolo

### El nuevo CrossPolo revoluciona el segmento de los compactos

Modelo polivalente de 5 puertas con inteligentes detalles y aspecto de robusto todoterreno

Nueva generación del CrossPolo: diseño individual y una amplia paleta de colores

Wolfsburg / París, octubre de 2010. La nueva generación del CrossPolo está preparada a partir de este último trimestre de 2010 para vivir nuevas aventuras. Junto al estreno de las nuevas versiones básicas del Polo en 2009, del extremadamente ahorrador Polo BlueMotion en 2010 y del Polo GTI, el CrossPolo que completa la gama como cuarto modelo. El fresco y atrevido diseño, la individual línea de equipamiento, la exclusiva paleta de colores y un chasis más alto (+15 mm) son algunas de las características que convierten el modelo de 5 puertas es uno de los automóviles menos convencionales de su segmento.

Este versátil vehículo equipa motores muy ahorradores con un margen de potencias de 51 kW / 70 CV a 77 kW / 105 CV. La oferta de motores incluye tres motores de gasolina y tres TDI *Common-Rail*. Tres de los seis motores pueden ser equipados opcionalmente con un cambio automático 'DSG' de 7 velocidades, como el que se utiliza para otros modelos, entre ellos el Polo GTI.

**De la serie limitada al modelo de serie:** el nuevo CrossPolo sigue la tradición de los modelos anteriores, el Polo Fun y su homólogo, el CrossPolo de la primera generación, que obtuvieron un gran éxito en el mercado. En un principio estaba previsto fabricar 5.000 unidades de la serie especial Polo Fun, sin embargo, la gran demanda de este automóvil superó todos los pronósticos realizados. A la vista de estos





resultados, esta serie especial comenzó a fabricarse como modelo de serie y seguidamente el modelo de serie como versión Cross.

**Exterior:** el carácter robusto y deportivo del CrossPolo de 5 puertas se refleja en numerosos detalles: en el frontal destaca especialmente el faldón delantero de diseño individual y color antracita en el área inferior, que se caracteriza por una gran entrada de aire central y los faros antiniebla integrados en los laterales. Un fino perfil cromado enmarca la estructura en forma de panel de color negro y se prolonga insinuándose en una barra antiempotramiento frontal de color plata claro. Algunos de los elementos retomados del Polo clásico son la parrilla superior, con perfil cromado y logotipo VW, y los faros dobles H7 con luz diurna de serie.

El diseño de la silueta del CrossPolo se caracteriza sobretodo por los guardabarros deportivos de color negro y las estriberas correspondientemente adaptadas que se prolongan hasta el área inferior de las puertas subrayando el carácter robusto del nuevo modelo. El CrossPolo podrá circular tranquilamente por carreteras sin asfaltar y lanzarse a la búsqueda de aparcamiento en la jungla urbana protegido por resistentes revestimientos plásticos. Las llantas de aleación ligera de cinco radios y 17 pulgadas (tipo "Budapest") con neumáticos 215/40 armonizan perfectamente con el carácter del CrossPolo.

Otra de las inconfundibles características del CrossPolo es la barra de techo en plata anodizada que este modelo equipa tradicionalmente de serie y que no es ni mucho menos sólo un elemento decorativo, sino que puede ser utilizada para fijar maleteros de techo y sistemas portadores de hasta 75 kilos de peso. Los retrovisores exteriores de color plata armonizan con la barra del techo de igual modo que en el modelo anterior. El parachoques trasero del CrossPolo, cuya área inferior ha sido diseñada con un material plástico muy resistente de color negro, acentúa aún más el estilo de robusto todoterreno. En el centro llama la atención un área individual de color plata con forma de difusor.



El llamativo estilo del CrossPolo se acentúa con una paleta de colores que incluye cinco tonos diferentes, dos de los cuales han sido creados exclusivamente para el nuevo Volkswagen: "Naranja Magma" y "Beige Tierra Metálico". En general, el área superior de los parachoques y los tiradores (puertas y portón trasero) son del color de la carrocería, mientras que los paneles de las columnas B y C y los marcos de las ventanas son de color negro brillante.

**Interior:** el interior del CrossPolo ofrece materiales de gran calidad que armonizan perfectamente con el carácter todoterreno del exterior. El diseño bicolor de la tapicería de los asientos deportivos, de la banqueta trasera y de los revestimientos de las puertas le confieren al habitáculo un carácter muy juvenil y desenfadado. Dependiendo de la pintura exterior seleccionada se ofrecen hasta tres colores de tapicería diferentes. Los laterales de los asientos son siempre de color antracita, mientras que las bandas centrales de los asientos y el área central de los revestimientos de las puertas pueden ser seleccionados en los tonos "Naranja intenso", "Naranja", "Latte Macchiato" y "Gris". Las superficies de contacto de los asientos con el respaldo y la banqueta de diseño "Dimension" han sido reforzadas con una estructura de red negra que las hace aún más resistentes. Los respaldos de los asientos delanteros llevan bordado el logotipo "CrossPolo"

La tónica general del tablero de mandos es la utilización de materiales muy agradables al tacto. El volante, por ejemplo, ofrece un diseño de cuero perforado de alta calidad y dispone de radios con aplicaciones en cromo mate. Las costuras de la empuñadura del freno de mano de cuero son del mismo color que la tapicería del interior. El salpicadero con acabado "Slush" ofrece una superficie noble, suave y muy agradable al tacto que subraya la gran calidad de este modelo.

El CrossPolo dispone de un equipamiento de serie muy amplio. El equipamiento de serie específico para el interior incluye asientos deportivos ajustables en altura, banqueta trasera y respaldos partidos y abatibles de forma asimétrica, bolsillos en los respaldos de los asientos delanteros y cajones debajo de los mismos, volante de cuero,



reposabrazos central delante (con bandeja portaobjetos), Climatronic, radio táctil RCD 510 con cargador de CD's, sensor de lluvia, conexión Media-In, pedalier con aspecto de aluminio y aplicaciones de cromo para diversos detalles como los tiradores de las puertas, los interruptores de los elevalunas y los biseles de las rejillas de ventilación. También de serie: retrovisores exteriores ajustables y calefactables eléctricamente, elevalunas eléctricos en todas las ventanas, espejo de cortesía iluminado en el parasol, pantalla multifunción 'MFA', indicador de control de la presión de las ruedas 'RKA' y cierre centralizado con mando a distancia.

El nuevo CrossPolo ofrece múltiples ventajas, dos de ellas son la oferta y el aprovechamiento del espacio. La banqueta trasera puede abatirse de serie en 60:40. Abatiéndola completamente, aumenta el volumen del maletero de 280 a 925 litros. En combinación con el doble fondo del maletero, ajustable a dos alturas, queda disponible una superficie de carga continua. El maletero ofrece también prácticos detalles como cuatro anillas de fijación para asegurar los objetos transportados y dos ganchos integrados en los revestimientos laterales que sirven para sujetar cualquier tipo de bolsa evitando que vuelque.

**Tres motores de gasolina, tres diésel y 'DSG' de 7 velocidades:** los seis motores del CrossPolo ofrecen potencias de 51 kW / 70 CV a 77 kW / 105 CV. La versión de acceso de gasolina es un motor de 70 CV y 1,2 litros de cilindrada, le sigue la versión de 1,4 litros y 63 kW / 85 CV y, como versión superior, el nuevo TSI 1.2 de 105 CV. Este motor sobrealimentado de inyección directa acelera el CrossPolo de 0 a 100 km/h en 9,9 segundos alcanzando una velocidad máxima de 188 km/h, ofrece un consumo de sólo 5,5 litros cada 100 kilómetros y una tasa de emisiones de CO<sub>2</sub> de 128 g/km. Lo sorprendente de este Volkswagen es que, no sólo alcanza los valores mencionados anteriormente equipado con el cambio manual de serie de 6 velocidades, sino también equipado con el cambio automático 'DSG' de 7 velocidades, también disponible opcionalmente para la versión de 85 CV.



Los tres turbodiesel Common-Rail de inyección directa (TDI), los más silenciosos de la gama, equipan de serie un filtro de partículas diésel. Todos los modelos disponen de la misma cilindrada de 1,6 litros, pero ofrecen márgenes de potencia diferentes de 55 kW / 75 CV, 66 kW / 90 CV y 77 kW / 105 CV. Las tres variantes consumen 4,3 litros de diésel cada 100 kilómetros y ofrecen una tasa de emisiones de CO<sub>2</sub> de sólo 113 g/km. La versión de 90 CV puede ser combinada también opcionalmente con el cambio automático de doble embrague; en este caso, el consumo del CrossPolo es de 4,6 l/100 km. Todos los motores del CrossPolo cumplen la norma europea de emisiones Euro 5.



## Polo GTI

### **Nuevo Polo GTI: extremadamente potente y ahorrador**

El potente Polo GTI de 180 CV ahorra un 25% de combustible ofreciendo un consumo de sólo 5,9 litros

Polo GTI: velocidad máxima de 229 km/h y 'DSG' de 7 velocidades de serie

Wolfsburg / París, octubre de 2010. Impactante reaparición del Polo GTI de 132 kW / 180 CV tendrá lugar durante este último trimestre. Este nuevo modelo ofrece características de manejo superiores combinadas con agilidad de propulsión sin compromisos y un nivel máximo de seguridad. Nunca antes hubo un Polo tan potente y tan ahorrador. Gracias al inteligente concepto de “Downsizing” del motor 1.4 TSI sobrealimentado (turbo y compresor) y al eficiente cambio automático de doble embrague de serie ‘DSG’ de 7 velocidades, los diseñadores lograron reducir el consumo a 5,9 l/100 km y la tasa de emisiones de CO<sub>2</sub> a tan sólo 139 g/km. En comparación con el modelo anterior, equipado con un turbomotor de 1,8 litros y 180 CV (tasa de emisiones de CO<sub>2</sub>: 188 g/km), que ofrecía un consumo de 7,9 litros cada 100 kilómetros, esta nueva versión GTI es un 25% más ahorradora.

Las prestaciones de este modelo son extremadamente dinámicas: el ligero deportivo pesa 1.194 kilos, acelera de 0 a 100 km/h en sólo 6,9 segundos, alcanza una velocidad máxima de 229 km/h y ofrece un consumo de 5,9 litros cada 100 kilómetros. ¡Esto sí es deportividad sostenible!

El Polo equipa de serie un cambio automático ‘DSG’ que transmite la potencia del motor a las ruedas delanteras. El diferencial electrónico de deslizamiento ‘XDS’ reduce la tendencia al sobreviraje optimizando la tracción, especialmente en curvas rápidas. Como todas las versiones de



la gama, el Polo GTI también equipa de serie el sistema de control de estabilidad electrónico 'ESP' con asistente para arranque en pendientes. En cuanto a la seguridad, el Polo ofrece un eficiente sistema de airbags combinado con airbags de cabeza-tórax, sensores y limitadores del cinturón de seguridad con avisador, reposacabezas antilátigo (para los asientos delanteros), tres reposacabezas en los asientos traseros y anclajes Isofix para las sillitas de los niños.

Las prestaciones de confort son, entre otras, servodirección electrohidráulica, elevalunas eléctrico delante, cierre centralizado, iluminación del maletero, anillas de enclavamiento, zumbador de aviso de luces conectadas, ajuste de la altura del asiento del conductor, parasoles con espejo de cortesía y luneta termorretractaria verde. El GTI equipará faros bi-xenón con iluminación dinámica en curva, luces cortas y de posición LED y un techo corredizo/deflector panorámico. También de serie las características típicas GTI como los asientos deportivos y las llantas de aleación ligera de 17 pulgadas del tipo "Denver".

**Exterior GTI:** una de las características típicas GTI que distinguen al Polo GTI de otros modelos es su inconfundible frontal con los clásicos perfiles rojos de la parrilla. Siguiendo el ejemplo del gran Golf GTI, el nuevo Polo adapta la estructura de panel de abeja de los orificios de ventilación al faldón delantero de diseño individual. Otros de los detalles específicos GTI son estribas más anchas y alerón trasero del color de la carrocería. Las llantas de aleación ligera de 17 pulgadas del tipo "Denver" mencionadas anteriormente con pinzas portapastillas rojas visibles y el faldón trasero individual con aspecto de difusor en el área inferior son algunos de los detalles del exterior del Polo GTI. La doble salida de escape cromada ha sido integrada en la parte izquierda. En España, equipará bi-xenón con luz de día tipo LED.

**Interior GTI:** en el interior del Polo de 180 CV se respira un ambiente GTI auténtico que se refleja en detalles como los exclusivos asientos deportivos tapizados con la clásica tela de diseño a cuadros que distinguió al elegante GTI de los años 70. El techo interior, el



revestimiento de las columnas de techo, los asideros de techo y los parasoles son de color negro deportivo. Los paneles de la consola central también han sido refinados con una superficie negra brillante haciendo juego con los materiales y colores de contraste, como por ejemplo, los biseles cromados en mate de las entradas de aire y de los mandos giratorios. Los tiradores de las puertas, el pomo de la palanca de cambios, la empuñadura del freno de mano, los mandos DSG y el volante deportivo de cuero de tres radios han sido diseñados completamente en cromo mate. La cubierta de la palanca de cambios, la empuñadura del freno de mano y el volante multifunción han sido refinados con llamativas costuras decorativas en rojo clásico.

El amplio equipamiento de serie del nuevo Polo GTI, que incluye detalles como los pedales con aspecto de aluminio, elevallas eléctricas delante y detrás, retrovisores exteriores ajustables y calefactables eléctricamente, climatizador, radio táctil RCD 510 con cargador de CD's, sensor de lluvia, mando a distancia para el cierre centralizado y faros antiniebla, demuestra una vez más que la deportividad y el confort no están reñidos. El volante de cuero multifunción dispone de dos levas de control para el 'DSG' situadas a la derecha y a la izquierda. El paquete de seguridad pasiva ofrece airbags para el conductor y el acompañante, airbags laterales de cabeza-tórax, sensores del cinturón de seguridad delante y anclajes Isofix en la banqueta trasera para las sillitas de los niños.

**DSG de 7 velocidades:** el cambio automático de doble embrague 'DSG' de 7 velocidades de serie mejora claramente la dinámica combinando la deportividad y el ahorro de un cambio manual con el confort de manejo de un cambio automático. Con el 'DSG' se puede optar por un cambio totalmente automático o por la función secuencial que posibilita el cambio manual mediante la palanca de cambio o mediante las levas situadas en el volante de serie.

**Chasis GTI:** equipado con detalles como chasis deportivo, ESP y diferencial electrónico de deslizamiento limitado 'XDS', el gran atleta de la familia Polo se convierte en un automóvil sorprendentemente



deportivo y seguro. Gracias al diferencial 'XDS', la potencia del Polo GTI se transmite de forma segura a las ruedas, incluso en carreteras tortuosas. El chasis se basa en el diseño fundamental compuesto por la suspensión McPherson en el eje delantero, un eje trasero de brazos acoplados y una adaptación especialmente dinámica. Esta adaptación implica una mayor rigidez de los amortiguadores y resortes ajustados correspondientemente que, en comparación con la 'versión convencional', reducen la altura del chasis en 15 milímetros. El resultado es una menor inclinación de la carrocería y un centro de gravedad más bajo que influyen positivamente la dinámica de curva. Las típicas llantas de aleación ligera de cinco radios GTI del tipo "Denver" (7Jx17) que equipa el nuevo Polo son similares a las del Golf GTI y disponen de neumáticos de sección baja (215/40 R17 87V) que contribuyen asimismo a mejorar la dinámica.





## Golf blue-e-motion y Berlin Taxi

### Futuro eléctrico: Golf blue-e-motion y Berlin Taxi

El Golf de cero emisiones con motor eléctrico llegará en 2013

Golf blue-e-motion: autonomía de 150 km para desplazarse de casa al trabajo

Wolfsburg / París, octubre de 2010. Volkswagen presentó en mayo el estudio de diseño del futuro Golf blue-e-motion. Con la versión puramente eléctrica del automóvil de más éxito en Europa, Volkswagen tiende un nuevo puente hacia la era de la movilidad eléctrica. En 2013, tras el estreno del Up! blue-e-motion (un nuevo especialista urbano), serán lanzados al mercado el Golf blue-e-motion y el técnicamente parecido Jetta blue-e-motion. Al mismo tiempo hará su entrada en el mercado chino el modelo Lávada blue-e-motion. Los objetivos de Volkswagen son promover el automóvil eléctrico equipando su tecnología en Bestseller como el Golf y liderar el mercado de la movilidad sostenible para el 2018. Estos objetivos encajan perfectamente con los planes del Gobierno Federal de Alemania cuyo deseo es ver circular por las carreteras alemanas aproximadamente un millón de automóviles eléctricos hasta 2020.

Además de iniciar una ofensiva de movilidad eléctrica, Volkswagen lanza también al mercado nuevos modelos híbridos como el actual Touareg Hybrid. En 2012 debutará una versión híbrida del Jetta y en 2013 lo harán el Golf Hybrid y el Passat Hybrid. Volkswagen seguirá desarrollando sus eficientes motores de gasolina, diésel y gas natural (TSI, TDI y EcoFuel), ya que, indiscutiblemente, el camino hacia el futuro se basa en una coexistencia de diferentes técnicas de propulsión.

**Estudio Golf blue-e-motion – un modelo muy esperado:** el Golf blue-e-motion equipa un silencioso motor eléctrico de 85 kW / 115 CV que ha sido integrado en el compartimento del motor, en el frontal. Al igual que todos los motores eléctricos, el motor integrado en el Golf desarrolla un par



máximo muy alto de 270 newtonmetros desde el ralentí. El resultado es un placer de conducción mayor con cero emisiones. La energía necesaria para propulsar el motor eléctrico se almacena en una batería de ión-litio con una capacidad de 26,5 kilovatios por hora.

Dependiendo del modo de conducción y de las condiciones marco (por ejemplo, uso del climatizador o la calefacción), el Golf blue-e-motion puede alcanzar una autonomía de hasta 150 kilómetros. Esta distancia es suficiente para cumplir las exigencias de la mayoría de los conductores que utilizan el coche para desplazarse al trabajo. Según la Oficina Federal de Estadística de Alemania, 6 de cada 10 trabajadores utilizan el coche para desplazarse al trabajo – por término medio el 45,8 % recorre una distancia inferior a 10 kilómetros (sólo ida), el 28,1 % recorre entre 10 y 25 kilómetros y el 16,2 % más de 25 kilómetros. Además, el Golf blue-e-motion puede ofrecer autonomías adecuadas a los habituales recorridos de servicios públicos. El Golf de cero emisiones representará también una opción de transporte sostenible en trayectos cortos para el uso privado.

En comparación con los modernos motores diésel y de gasolina, los motores eléctricos pierden más autonomía cuando se les exige el máximo rendimiento. Por esta razón, el Golf blue-e-motion, con una velocidad máxima de 140 km/h, dispone de suficientes reservas para circular a buen paso utilizando la menor cantidad de energía posible; en la jerga técnica este proceso se conoce como “Navegación”. El modo de “Navegación” se produce cuando, en una actitud de conducción anticipatoria, el conductor levanta el pie del acelerador desacoplando así el motor, como es el caso del Touareg Hybrid, y deja rodar el coche con la menor resistencia posible. El Golf blue-e-motion recupera incluso la energía cinética generada mediante el proceso de “recuperación de la energía de frenado”.

Adaptándose a la arquitectura del vehículo, las baterías del estudio se encuentran situadas en el maletero (que ofrece un volumen restante de 237 litros), debajo de la banqueta trasera y en el túnel central de los bajos (entre ambos asientos delanteros). Un sistema de ventilación individual se encarga de mantener constante la temperatura de la batería.



Aprovechando la experiencia de otros estudios, los diseñadores decidieron integrar todas las unidades auxiliares y propulsoras importantes en el compartimento del motor, situado en el frontal del vehículo. El Golf blue-e-motion, por ejemplo, integra el motor eléctrico de forma similar al estudio E-Up! El corazón de este sistema de propulsión son el motor eléctrico, la caja de cambios y el diferencial. La gestión de la energía se produce a través de un inversor de alto voltaje con control de tensión que, junto con el convertidor CC/CC de 12 voltios del sistema eléctrico y el módulo de recarga forman el compacto sistema de propulsión integral. La unidad completa es muy ligera y compacta, ventaja que se refleja claramente en el hecho de que, a pesar de equipar una batería de 1.545 kilos, el Golf blue-e-motion de cinco puertas y cinco plazas sólo pesa 205 kilos más que el Golf BlueMotion TDI con DSG .

Volkswagen probará los módulos de propulsión y almacenaje del futuro Golf blue-e-motion el año que viene, bajo todas las condiciones pensables, en una flota de 500 vehículos de prueba. La cuenta atrás hasta la fabricación en serie del Golf blue-e-motion ya ha comenzado.

Sin embargo, la idea de la marca no está orientada exclusivamente a la movilidad individual, sino también a la posible producción en serie de este estudio como vehículo de transporte público. Por esta razón, Volkswagen presentó mundialmente en mayo su visión del Taxi eléctrico del futuro. Tras el estreno mundial del Milano Taxi, el estudio de diseño denominado "Berlin Taxi" es el segundo Cityvan (monovolumen urbano), cuyo concepto se adapta perfectamente a las necesidades del conductor y de los pasajeros a través de innovadores detalles como una puerta giratoria o una pantalla táctil para Taxis completamente individualizable.



## CrossGolf

### Nueva edición del CrossGolf

El inteligente diseño del nuevo CrossGolf enlaza los segmentos MPV y SUV

El modelo Cross completa la gama Golf como sexta variante

Wolfsburg / París, octubre de 2010. El concepto automovilístico de más éxito de todos los tiempos, la gama Golf actual, estrena una nueva generación que recorre con ímpetu las carreteras de todo el mundo. La nueva edición del CrossGolf, estrenada mundialmente en primavera de este año en el Salón del Automóvil de Ginebra, ofrece un nuevo diseño, y un nuevo equipamiento. Junto con el Golf, el Golf Plus, el Golf Variant, el Golf GTI y el Golf R, el CrossGolf amplía la gama Golf. Entre sí, utilizan sin embargo los componentes de alta tecnología de un innovador principio de estructura modular combinada. La base de desarrollo del nuevo CrossGolf es, al igual que en el modelo anterior, el Golf Plus. La versión Cross enlaza los segmentos MPV (Multi Purpose Vehicle /Vehículo Polivalente) y SUV (Sport Utility Vehicle / Vehículo Deportivo Utilitario) combinando perfectamente la variabilidad de los monovolúmenes con la robustez de los todoterrenos. El factor común de todos ellos es la posición elevada de los asientos, característica que actualmente disfruta de una gran demanda.

**Motores TDI y TSI verdaderos modelos de ahorro:** el CrossGolf equipa exclusivamente motores sobrealimentados de gasolina (TSI) y diésel (TDI Common-Rail) que son tan ágiles como ahorradores. Tomemos la versión CrossGolf 1.4 TSI de 118 kW / 160 CV como ejemplo de ahorro: este modelo, equipado con un motor de gasolina con compresor y turbocompresor (Twincharger) y un cambio manual de 6 velocidades, desarrolla un par máximo de 240 newtonmetros ( a partir de 1.500 r.p.m.), alcanza una velocidad máxima de 207 km/h, consume



sólo 6,8 litros cada 100 kilómetros y ofrece una excelente tasa de emisiones de CO<sub>2</sub> de 159 g/km. En comparación con el modelo anterior de 140 CV (20 CV menos), se reduce el consumo en 0,5 litros. El TSI puede ser equipado opcionalmente con el cambio automático 'DSG' de 7 velocidades que ofrece la misma tasa de consumo de 6,8 l/100 km que el cambio manual. Adicionalmente, existen a disposición otras versiones TSI de 77 kW / 105 PS y 90 kW / 122 CV.

Como era de esperar, las versiones TDI Common-Rail, con filtro de partículas diésel, son también extremadamente ahorradoras y ofrecen potencias de 77 kW / 105 CV (1,6 litros) y 103 kW / 140 CV (2,0 litros). La variante TDI de 140 CV del CrossGolf, con cambio manual de 6 velocidades, consume sólo 5,3 litros y su tasa de emisiones de CO<sub>2</sub> es de 138 g/km. Este motor desarrolla un impresionante par máximo de 320 newtonmetros a partir de 1.750 r.p.m.

**Cuatro de los cinco modelos equipan el cambio 'DSG':** exceptuando el potente TSI de 105 CV, todos los motores pueden ser combinados con el cambio automático 'DSG'. Los motores de gasolina y el TDI de 105 CV equipan la versión de 7 velocidades; en caso del TDI de 140 CV se trata de una variante de 6 velocidades diseñada especialmente para desarrollar pares extremadamente altos. La gama de motores completa del CrossGolf cumple además la estricta norma de emisiones Euro 5.

**Exterior Cross:** al igual que todos los nuevos modelos de Volkswagen, el exterior de la nueva generación CrossGolf se rige también por el nuevo ADN de diseño que se refleja especialmente en la banda horizontal de la parrilla situada entre ambos faros y en el parachoques delantero de diseño horizontal. El trazado de las líneas enlaza los nuevos elementos con las características Cross típicas de este modelo.

En comparación con la primera generación, el nuevo CrossGolf ofrece un robusto revestimiento todoterreno mucho más elegante adaptando el trazado de las líneas al nuevo ADN de diseño Volkswagen. El



resultado, al igual que en el nuevo Cross Polo, es un aspecto exterior muy individual, especialmente en el frontal.

El área superior del parachoques delantero (con faros antiniebla integrados de serie), que forma parte del revestimiento de la carrocería de color antracita, adopta el estilo de líneas horizontales que caracteriza el diseño exterior del automóvil. El frontal queda rematado hacia abajo por una banda transversal de color plata que se insinúa como barra antiempotramiento. La silueta del nuevo CrossGolf se caracteriza por los típicos pasos de rueda ensanchados con el correspondiente revestimiento de las estriberas y las molduras de las puertas. Los parachoques delantero y trasero han sido también revestidos y disponen de una elegante barra antiempotramiento de color plata. En resumen, el conjunto de revestimientos adicionales de tonos oscuros, que protegen la carrocería del Gross Golf tanto campo a través como en ciudad, el aumento de altura del chasis en 20 milímetros y la suspensión para carreteras en mal estado que equipa de serie (con una distancia al suelo de 111 milímetros) son características Off-road que le permiten lanzarse a la aventura sin inconveniente alguno.

Como es usual en los modelos Cross, las carcasas de los retrovisores son plateadas haciendo juego con las barras antiempotramiento de los parachoques y la barra de techo plateada de serie.

El diseño exterior se completa con aplicaciones de cromo en los nervios laterales, el logotipo "CrossGolf" y llantas de aleación ligera de 17 pulgadas del tipo "Budapest".

Volkswagen ofrece seis colores diferentes para la carrocería del nuevo CrossGolf: "Blanco Candy" (siempre de moda), "United Grey", "Plata Reflex Metalizado", "Azul Sombra Metalizado", "Marrón Cachemira Metalizado" y el clásico "Negro Oscuro Efecto Perla".

**Interior Cross:** el interior del CrossGolf se define por un ambiente fresco y simpático, y un estilo inconfundible que se refleja en detalles como los asientos deportivos de serie tapizados con tela bicolor y costuras dobles (delante). Las bandas centrales y los respaldos de los



asientos son de diseño “Cellular” y han sido refinados con costuras decorativas de color. Los laterales y el respaldo de los asientos son de color “Negro Titán”. Los respaldos de los asientos delanteros disponen de mesitas plegables y bolsillos portaobjetos. Además, las alfombrillas se adornan con costuras de color.

El nuevo CrossGolf ofrece otros atractivos detalles como las rejillas de ventilación con biseles con aspecto de acero fino. También de serie: el denominado “pequeño paquete de cuero” que incluye un volante de tres radios de cuero, así como el revestimiento y el pomo de la palanca de cambios de cuero. Finalmente, pero no por ello menos importante, el nuevo Volkswagen se caracteriza también por sus cubrepedales con aspecto de aluminio de gran calidad.

Al igual que en el Golf Plus, el habitáculo del nuevo CrossGolf ofrece una gran variabilidad y una posición de los asientos especialmente elevada. Adicionalmente, el CrossGolf pone a disposición una gran oferta de espacio para las piernas tanto en las plazas delanteras como en la banqueta trasera. Pero esto no es todo: dependiendo de la posición de la banqueta trasera partida asimétricamente, desplazable longitudinalmente y plegable, el volumen del maletero puede variar entre 395 y 540 litros. Plegando los respaldos de los asientos completamente, el volumen del maletero aumenta hasta 1.450 litros.

**Equipamiento de serie:** el CrossGolf abandona la fábrica equipado con algunos detalles como retrovisores exteriores ajustables y calefactables eléctricamente, faros traseros con tecnología LED, lunas termorretractarias verdes, luz diurna y cierre centralizado con mando a distancia. El interior ofrece de serie el climatizador semi-automático “Climatic”, ajuste en altura para el asiento del conductor, elevallas eléctrico delante y detrás, columna de dirección con ajuste de altura y profundidad, pantalla Multifunción, apertura del depósito por control remoto, guantera con cerradura y refrigeración, luces de lectura delante, bandejas portaobjetos en el techo interior y en todas las puertas y soporte para botellas de 1,5 litros (delante).



Volkswagen ofrece opcionalmente el CrossGolf con detalles como el equipamiento de cuero del tipo "Vienna", faros bi-xenón con iluminación dinámica en curva, la cámara de visión trasera y el asistente de aparcamiento "Park Assist", que estaciona el Volkswagen cómodamente de forma automática.

Este vehículo no estará disponible para el mercado español.





## Golf GTI adidas

### Golf GTI adidas – el GTI más exclusivo del momento

El nuevo Golf GTI adidas debuta mundialmente en el Wörthersee

El GTI más exclusivo: nuevas llantas, nuevos asientos y equipamiento completo

Wolfsburg / París, octubre de 2010. Con motivo del legendario encuentro GTI a orillas del lago Wörthersee celebrado en mayo, Volkswagen estrenó el Golf GTI más exclusivo de la sexta generación: el Golf GTI adidas. La historia de éxito de algunos modelos convertidos hoy en día en verdaderos clásicos, como el Golf GTI Edition 30 (2006) y las dos generaciones del Pirelli GTI (1983 y 2007), demuestran que el nuevo Golf GTI adidas, ampliamente individualizado, podría llegar a ser inmediatamente una pieza de coleccionista.

**Exterior:** como todos los iconos, el nuevo Golf GTI adidas se distingue también por unas llantas de aleación ligera fabricadas exclusivamente para él. En este caso se trata de llantas del tipo “Serron” de 18 pulgadas, denominadas así rindiendo homenaje al circuito de carreras finlandés. Las llantas disponen de cinco radios dobles pulidos en forma de 'U'; el espacio libre entre los radios ofrecen un tono negro brillante.

El Golf GTI adidas, de tres y cinco puertas, equipa faros bi-xenón de serie con luz dinámica en curva y faros traseros oscurecidos con técnica LED. Los pilares B disponen de logotipos especiales que caracterizan la nueva versión como modelo exclusivo.

**Interior:** el habitáculo ofrece un concepto de asientos deportivos rojos y negros diseñados en cooperación con adidas. Las bandas centrales de los asientos han sido tapizadas con tela de diseño adidas GTI y ofrecen nuevamente los logotipos correspondientes al modelo. Las bandas laterales han sido tapizadas en cuero; la costura doble de los



reposacabezas es de color rojo flash; en las bolsas portaobjetos situadas en los respaldos de los asientos delanteros, calefactables y ajustables en altura, pueden guardarse pequeños objetos o revistas; la banqueta trasera abatible dispone de un apoyabrazos central y una escotilla de paso al maletero.

El equipamiento individual del Golf GTI adidas se completa con detalles como perfiles de los revestimientos de las puertas de color (delante), aplicaciones especiales de aluminio en el habitáculo y alfombrillas textiles remalladas elegantemente. Las versiones equipadas con el cambio automático de doble embrague 'DSG' de 6 velocidades ofrecen además la palanca del cambio de marchas en diseño de pelota de golf de la primera generación GTI. Naturalmente, este GTI ofrece también detalles de serie adicionales como un equipo de sonido 'RCD 210', el indicador de la presión de las ruedas 'RKA', un climatizador bizona 'Climatic' y el paquete de luz (con detalles como el sistema de luces de aproximación 'Coming home', sensor de lluvia y retrovisor interior antideslumbrante).

**Mundos de color:** Volkswagen selecciona la pintura del exclusivo modelo retomando las raíces del GTI. El Golf GTI adidas estará disponible en tres colores: blanco, negro y rojo en los tonos GTI "Blanco Candy", "Negro Uni", "Rojo Tornado" y "Blanco Oryx Metalizado".

**Alta tecnología:** como todos los Golf GTI, la versión especial Golf GTI adidas ofrece también valores de rendimiento superiores; propulsado por un potente turbomotor de 155 kW / 210 CV, el nuevo modelo alcanza una velocidad máxima de 240 km/h con un consumo de sólo 7,3 l/100 km de gasolina súper (0,7 l/100 km menos). Otros de los detalles que ofrece el nuevo Golf son un chasis deportivo, elogiado reiteradamente por especialistas independientes, que incluye el diferencial electrónico de deslizamiento limitado 'XDS' y el sistema 'ESP' específico de los GTI, y un sistema de escape de tubo doble (uno a la derecha y otro a la izquierda) que ofrece una extraordinaria



dinámica audible. No cabe duda, esta exclusiva versión GTI transporta el diseño tradicional de la versión original directamente al futuro.

Este vehículo no estará disponible para el mercado español.



## Golf GTI Excessive

### Golf GTI Excessive – Icono deportivo de diseño del futuro

Volkswagen transfiere las prestaciones aerodinámicas de la Fórmula 1 al concepto GTI equipando el nuevo modelo con 'Splitter' utilizados en el deporte automovilístico

El área trasera se viste de rojo al pisar el freno poniendo una nota de color en la noche

Wolfsburg / París, octubre de 2010. Como cada año, Volkswagen cita a sus fans en el tradicional encuentro GTI, el mayor del mundo de este tipo, celebrado a orillas del lago Wörthersee, presentando emocionantes nuevos modelos de serie e impresionantes prototipos que quitan el aliento. En 2007 se estrenó el "súpergolf" GTI W12-650, en 2008 la "máquina de sonido" Golf Variant RaVe 270 y en 2009 el Golf GTI Wörthersee 09, equipado con los nuevos faros traseros de la marca con técnica LED. Este año, Volkswagen presenta en la ciudad de Reifniz un nuevo prototipo que hará las delicias de sus incondicionales seguidores: el Golf GTI Excessive. El nuevo estudio de Volkswagen no sólo muestra el gran potencial estilístico que encierra el Golf GTI, sino también sus amplias posibilidades de desarrollo.

El Golf GTI Excessive se viste de rojo pasión "Firespark Metalizado", como ya lo hiciera el modelo anterior, el Golf GTI Wörthersee 09, sin embargo, esta vez, el rojo no es el único color seleccionado como detallaremos más adelante.

Una de las características determinantes del Golf GTI Excessive son sus piezas adosadas pintadas en laca de piano negra brillante que ofrecen contornos, radios y líneas rectas de gran precisión, como cortadas con cuchilla. Las piezas adosadas son, por un lado, muy ligeras y delicadas, y por otro lado sorprendentemente robustas



causando la impresión visual de haber sido esculpidas en relieve. Un ejemplo de ello son los alerones frontal y trasero y las estriberas diseñadas al estilo de los 'Splitter' utilizados en el deporte automovilístico.

Aunque los diseñadores no han modificado ninguna pieza de chapa del Golf GTI Excessive, cabe mencionar que, gracias al ensanche de los pasos de rueda al estilo del Golf GTI I (30 milímetros más en cada lado), el estudio ofrece un aspecto más estable, dinámico y ancho.

Refinamiento en cada detalle:

**Frontal:** el elemento más llamativo del frontal es un estrecho alerón que corta el viento abriendo paso al Golf GTI Excessive. Este 'Splitter' se sitúa debajo del faldón frontal extendiéndose como banda negra desde el paso de rueda ensanchado izquierdo hasta el paso de rueda ensanchado derecho, también de color negro. Por razones estilísticas y aerodinámicas, en el punto de intersección de los extremos laterales del alerón y el de los pasos de rueda ensanchados surge un orificio a través del cual puede circular el aire de marcha sin provocar turbulencias. En el área superior del alerón frontal se sitúan las rejillas de las entradas de aire centrales también rediseñadas. Uno de los detalles más llamativos es que la luz de conducción diurna le cede el puesto a un concepto de conducción del aire completamente nuevo que sirve para ventilar el sistema de frenos de alto rendimiento de 18 pulgadas que equipa el Golf GTI Excessive.

**Silueta:** la mejor perspectiva para visualizar los discos de freno perforados con ventilación interior (delante: 370 milímetros / detrás: 310 milímetros de diámetro), las pinzas de freno, caracterizadas con el logotipo "GTI / Wörthersee 2010" y las llantas BBS negras de 19 pulgadas del clásico tipo "CH Black Edition" con offset de 35 milímetros, se alcanza situándose en el lateral del GTI justamente enfrente de las ruedas. Las llantas de aleación ligera alojadas en los pasos de rueda ensanchados equipan neumáticos 235/35 ZR 19 y han sido fabricadas según una sofisticada técnica denominada "Flow



Forming” desarrollada originariamente para la Fórmula 1. La combinación llanta-neumático llena los pasos de rueda completamente gracias al rebajamiento del chasis del GTI mediante una suspensión roscada. La cara exterior de las llantas y los pasos de rueda ensanchados quedan en línea con la máxima precisión. Las estriberas o ‘Splitter’, pintados con laca de piano negra brillante, se encuentran situados entre las llantas dando más bien la impresión de ser tableros o alerones que estriberas. Los 'Winglets' integrados en las estriberas, situadas en los pasos de rueda ensanchados traseros, hacen juego con los ‘Splitter’. Las carcasas de los retrovisores de nuevo diseño y su base, situada en el punto de intersección inferior entre el pilar A y la ventana lateral, se corresponden con el color de las estriberas y el de los pasos de rueda.

**Parte trasera:** la parte trasera del Golf GTI Excessive es todo un espectáculo: en el área superior se aloja un alerón de nuevo diseño, pintado en el color de la carrocería y equipado con una estrecha cinta LED que abarca todo su ancho. El techo, ennoblecido con laca de piano negra, produce la sensación óptica de ser mucho más largo gracias a este alerón. La ventaja es que, cuando se contempla el nuevo GTI por detrás, la mirada traspasa literalmente el alerón trasero para acabar en el techo, seguidamente vaga por los faros traseros habituales del Golf GTI, equipados con técnica LED, para llegar al área inferior donde queda petrificada cautivando tanto a los fans GTI, como a los que no lo son. El concepto de ‘Splitter’ aplicado al frontal y a los laterales se extiende hasta la parte trasera donde se encuentran ubicados los estrechos tubos de escape trapezoidales de titanio del exclusivo sistema de escape Akrapovic. Además de conferirle a la parte trasera del Golf GTI Excessive un aspecto muy sugerente, el sistema ofrece también un aumento de potencia de 3,7 CV y un par de 6 newtonmetros. Cuando el conductor pisa el freno, el difusor trasero, revestido con la típica rejilla GTI con estructura de panal de abeja, se ilumina en rojo pasión cerrando así el círculo del tono rojo seleccionado para la carrocería del Gof GTI Excessive. Dejando al margen estos sofisticados efectos, la



atracción principal es la fascinante precisión con la que se han fabricados todos los 'Splitter' que rodean el automóvil y las piezas adosadas en general.

**Concepto de propulsión de serie:** el nuevo sistema de escape mejora los valores de rendimiento ligeramente. El prototipo GTI ofrece una potencia total de 158 kW / 214 CV y un par máximo de 286 newtonmetros. La versión Excessive acelera de 0 a 100 km/h en sólo 7 segundos (valor idéntico al del GTI de serie) alcanzando una velocidad máxima de 240 km/h con un consumo de 7,3 l/100 km.

**Interior:** el habitáculo del Golf GTI Excessive se rige por el diseño del clásico Golf GTI Wörthersee 09 adoptando algunos de sus exclusivos elementos como los revestimientos decorativos de aluminio cepillado, los biseles de las entradas de ventilación en negro brillante y los ribetes de las alfombrillas de color rojo. Sin embargo, el superlativo del interior son los asientos deportivos de confort modificados con reposacabezas integrados que convencen tanto por sus innovadoras tapicerías, como por la combinación de los colores rojo y negro, es decir, cuero napa negro para los laterales de los asientos y cuero napa rojo flash para las bandas laterales de los respaldos.

Ahora, sólo queda esperar la reacción de los conductores GTI para saber si, después de haber contemplado este impresionante paquete aerodinámico, desean equiparlo en su nuevo o antiguo Golf GTI de la sexta generación. De lo que no cabe duda, es de que este kit de equipamiento es toda una tentación.

Este vehículo no estará disponible para el mercado español.



## Golf R

### **Golf R: 270 CV de potencia y un consumo de sólo 8,5 litros**

Equipado con el TSI más potente de todos los tiempos, el Golf R sólo consume 8,4 litros como versión 'DSG'

El Golf R con tracción total ofrece un manejo excepcionalmente dinámico y seguro

Wolfsburg / Paris, octubre de 2010. El nuevo buque insignia de Volkswagen R, estrenado en enero de este año se llama 'Golf R' y viene equipado de serie con tracción total, faros bi-xenón, luz de conducción diurna, faros traseros LED y cambio manual o 'DSG' opcional. El Golf R equipa un motor de 199 kW/270 CV, la versión más potente jamás fabricada para este segmento, y ofrece un consumo inferior al del modelo anterior del 21% convirtiéndose en el Golf R más ahorrador de todos los tiempos – un deportivo de gama alta con el consumo de un compacto. Datos concretos: el Golf R acelera de 0 a 100 km/h en sólo 5,7 segundos; equipado con el cambio automático de doble embrague 'DSG' opcional es aún más rápido alcanzando un sensacional resultado de 5,5 segundos. En comparación con el modelo anterior, el Golf R32 con un consumo de 10,7 litros cada 100 kilómetros, la ventaja de consumo que ofrece el nuevo Golf R es más que evidente, ya que sólo consume 8,5 litros cada 100 kilómetros – lo que significa una reducción del consumo de 2,2 litros. La tasa de emisiones de CO<sub>2</sub> disminuye de 255 a 199 g/km. La versión DSG del Golf R consume tan sólo 8,4 litros cada 100 km (195 g/km de CO<sub>2</sub>).

El notable aumento de eficiencia del nuevo Golf R no es cosa de magia, sino el resultado de un vanguardista concepto minimalista denominado "Downsizing". El Golf R, está equipado con un moderno motor sobrealimentado con turbo y compresor (TSI) con cuatro cilindros ofrece una cilindrada de 2.0 litros (el legendario predecesor de seis





cilindros ofrecía una cilindrada de 3.2 litros (“32”). Esta alianza de altas tecnologías ofrece claras ventajas en comparación con el motor clásico de 6 cilindros e inyección en el tubo de admisión, que se reflejan claramente tanto en la carretera como en la gasolinera. En cuanto al sonido de este nuevo motor los resultados son contundentes, como vienen demostrando desde hace años la quinta y sexta generación del Golf GTI que equipan también un TSI de 4 cilindros.

El desarrollo de potencia del TSI es también muy convincente: el modelo anterior de seis cilindros desarrollaba un par máximo de 320 newtonmetros a 2.500 r.p.m., un valor realmente bueno, pero el motor sobrealimentado de cuatro cilindros e inyección directa del nuevo Golf R mejora este resultado desarrollando un par de 350 newtonmetros a partir de 2.500 r.p.m. que mantiene constante hasta 5.000 r.p.m. Estos excelentes valores se traducen en una fascinante dinámica de conducción: sólo existe una disciplina en la que el Golf R32 y el Golf R empatan: la velocidad máxima de 250 km/h que, en el caso del Golf, se ajusta electrónicamente.

**TSI del Golf R:** el nuevo Golf R equipa un motor de gasolina muy flexible de inyección directa, perteneciente a la serie EA113, que puede ser modificado a través del turbocompresor para alcanzar los márgenes de potencia más altos. La potencia unitaria del gran TSI de 1.984 cm<sup>3</sup> es de 100,3 kW / 136,6 CV. La respuesta del motor es sorprendente, en un abrir y cerrar de ojos pone a disposición el impulso requerido espontáneamente en cada régimen de revoluciones. Como ya se ha mencionado anteriormente, el motor subraya también su potencial acústico de forma impresionante. Las salidas de escape cromadas han sido ubicadas debajo del difusor integrado en el centro del parachoques – esta característica es típica de la serie R y también se ofrecía en el modelo anterior.

**Tracción total del Golf R:** el Golf R transmite la potencia del TSI a la carretera a través de la nueva generación del sistema de tracción total Volkswagen 4Motion que se ofrece de serie. La nueva generación de tracción total 4Motion perfeccionada se basa en el sistema 4Motion del



modelo anterior (Golf R32). Una de las características que más se ha perfeccionado es el embrague multidisco sumergido en un baño de aceite que sirve para transmitir la fuerza entre los ejes delantero y trasero. La gran ventaja es que, ahora ya no es necesario disponer de una diferencia de par entre el eje delantero y el eje trasero para activar la tracción total, ya que, al contrario que en la generación anterior, el establecimiento de la presión se produce por primera vez a través de una bomba eléctrica que alimenta con aceite al acumulador de presión (presión efectiva de 30 bar). La unidad de control calcula el momento de propulsión ideal para el eje trasero y regula la presión de aceite que debe transmitirse al pistón de trabajo del embrague de discos múltiples a través de una válvula. Mientras tanto, aumenta la presión de aplicación sobre el embrague de discos múltiples proporcionalmente al par requerido en el eje trasero. A través del grado de presión ejercida sobre las láminas del embrague es posible variar sin escalonamientos el par transferible. En comparación con la generación 4Motion anterior, el sistema opera independientemente del deslizamiento, ya que la presión de trabajo está siempre disponible. Durante los procesos de arranque y aceleración aumenta la seguridad contra el patinamiento de las ruedas del eje delantero, gracias a que la unidad de control regula la distribución del par de acuerdo con las presiones dinámicas ejercidas sobre el eje.

**Chasis deportivo del Golf R:** en cuanto al chasis del nuevo Golf R, los ingenieros del área I+D decidieron adoptar el chasis de primera calidad de la serie Golf actual. Chasis en detalle: el nuevo Golf R equipa delante la conocida suspensión McPherson con resortes helicoidales y amortiguadores telescópicos; detrás, equipa un eje trasero multibrazo que se ocupa de que el sistema ESP, incluido de serie, sólo se active en contadas ocasiones. El chasis básico se transforma en un chasis deportivo rebajado en 25 milímetros al que se adaptan los muelles, los amortiguadores y los estabilizadores traseros. Opcionalmente está a disposición el sistema de suspensión adaptativa electrónica 'DCC' que ha sido acondicionado completamente al Golf R. El sistema 'DCC'



adapta constantemente la amortiguación del chasis a las condiciones de la vía y a las diferentes situaciones de conducción. El conductor puede seleccionar manualmente tres modos de amortiguación diferentes: el modo estándar "Normal" y los modos "Deportivo" y "Confort".

Otra de las características que también se ha adaptado a las mayores prestaciones del Golf R es el sistema de freno. En lugar del sistema de 16 pulgadas se utiliza un sistema de 17 pulgadas con discos de freno con ventilación interior y pinzas portapastillas lacadas en negro brillante con el distintivo "R". El tamaño de los discos delanteros es de 345 milímetros y el de los discos traseros de 310 milímetros. El sistema de control de estabilidad electrónico "ESP" ha sufrido también diversas modificaciones. Además, la servodirección electromecánica del nuevo Golf R ha sido dotada con una curva característica mucho más deportiva. Del contacto con la carretera se ocupan nuevas llantas de aleación ligera de 18 pulgadas de serie (tipo "Talladega" de color "Plata Esterlina") con neumáticos 225/40.

**Equipamiento exterior del Golf R:** el nuevo Golf R se distingue de otros modelos del segmento por ofrecer un equipamiento exterior e interior completamente individualizado. En el exterior son detalles como llantas de diseño "Talladega", pinzas portapastillas lacadas en negro con el distintivo "R" y parachoques de nuevo diseño los que caracterizan este nuevo modelo. El frontal del Golf R llama la atención por sus tres grandes entradas de aire integradas en el parachoques; las dos entradas de aire laterales integran de serie una banda LED como luz de conducción diurna. En la parte derecha de la parrilla se encuentra situado el nuevo distintivo "R" cromado. El Golf R conduce seguro a través de la noche con máxima visibilidad gracias a los faros bi-xenón que equipa sin sobreprecio. La silueta del Golf R se destaca sobretodo por llantas del tipo "Talladega", estriberas ensanchadas en el color de la carrocería y carcasas de los espejos lacadas en negro brillante intenso.

Algunos de los equipamientos que caracterizan claramente la parte trasera del nuevo Golf R como modelo exclusivo son los parachoques, el difusor, los tubos de escape, el distintivo "R", el alerón de techo de



mayores dimensiones y, especialmente, los faros traseros oscurecidos de nuevo diseño que han sido equipados con la moderna técnica LED de rapidísima respuesta y mayor longevidad.

**Equipamiento interior del Golf R:** uno de los detalles de equipamiento centrales es el nuevo sistema de asientos deportivos. El diseño de las bandas centrales de los asientos deportivos es de tipo “Kyalami” (denominado así en conmemoración al circuito de carreras sudafricano de igual nombre) y se caracteriza por seguir un patrón de grietas perfectamente hexagonal en forma de panal de abejas de color gris-negro. El borde frontal del asiento ha sido tapizado con una tela de color negro titán. Las caras laterales interiores de los asientos han sido tapizadas con microfibras gris-cristal “San Remo”. Las demás piezas del asiento y el techo interior son de color negro. Los reposacabezas delanteros llevan bordado el nuevo distintivo “R”. Opcionalmente se ofrecen asientos deportivos para el conductor y el acompañante con el distintivo “R” bordado en los reposacabezas. Esta variante ofrece bandas centrales de los asientos tapizadas con microfibra de diseño “San Remo” y laterales tapizados con cuero negro.

Todas las costuras del interior y las costuras decorativas del volante de cuero multifunción de serie son de diseño gris “Artgrey” (exceptuando los asientos deportivos). El volante de cuero dispone de perforaciones en la parte superior e inferior que garantizan una manejabilidad máxima. Por el contrario, los laterales del volante, diseñado con atributos ergonómicos procedentes de los coches de carreras, han sido revestidos con cuero liso. El aspecto deportivo del Golf R se completa con un elegante detalle: aros del volante acabados en laca de piano negra. El aro del radio central se acentúa nuevamente con distintivo “R”.

Otras de las características de nuevo diseño son: el pomo de la palanca de cambios “R”, las alfombrillas de tela con ribetes en “Artgrey”, los perfiles de aluminio del revestimiento de las puertas con el distintivo “R”, los instrumentos con agujas azules y una escala del tacómetro de hasta 300 km/h. La amplia paleta de detalles individuales se completa



con deportivos pedales de acero fino, el salpicadero específico de la línea "R" y aplicaciones en las puertas de diseño "Silver Lane".



## Jetta

### Ingeniería alemana – el nuevo Jetta debuta en EE.UU.

Deportivo y ahorrador: el nuevo Jetta es una de las berlinas más eficientes del mundo

Vanguardista diseño: el Jetta se rige por el nuevo ADN de diseño de Volkswagen

Wolfsburg / París, octubre de 2010. El “*Bestseller*” mundial Jetta, con 9,6 millones de unidades vendidas, es la berlina europea de más éxito en América. Volkswagen lanza ahora al mercado una nueva generación de este exitoso modelo, mucho más amplia, confortable, sostenible y dinámica, rediseñada completamente. Su estreno mundial tuvo lugar en junio en el New York Times Square, rindiendo homenaje al mercado americano, y continuando esta pauta, Volkswagen celebró la Prueba Dinámica Internacional de la sexta generación del Jetta en el corazón de California, San Francisco, situada en la costa oeste de los Estados Unidos.

**Imponentes proporciones:** la berlina, desarrollada en Alemania y fabricada en México, da un gran salto estilístico y conceptual ofreciendo ahora un dinámico diseño sin precedentes. Nunca antes hubo un Jetta de mayor tamaño: la nueva versión europea ofrece una longitud de 4,64 metros, una altura de 1,45 metros y un ancho de 1,78 metros siendo 9 centímetros más larga que el modelo anterior. La combinación de las dimensiones exteriores le confiere al Jetta unas imponentes proporciones. Al mismo tiempo, el nuevo ADN de diseño Volkswagen refina el estilo del nuevo modelo. El resultado son líneas claras y precisas, así como tensas superficies atléticas y musculosas que marcan el elegante y dinámico estilo intemporal de la berlina.



Todos los datos mpg indicados son valores de pronóstico de la EPA para los EE.UU. / todos los datos l/100 km indicados son valores de pronóstico para Europa según el NEFZ.

**Elegante habitáculo:** el nuevo concepto de diseño interior desarrollado por ingenieros y diseñadores se refleja incluso en las esquinas más recónditas del habitáculo. La calidad y la perfección en cada detalle que ofrece este automóvil de cinco plazas superan definitivamente los límites de su segmento. Gracias a la mayor distancia entre ejes de las ruedas, los pasajeros que viajan en la parte trasera del Jetta de 5 puertas disponen ahora de un confort claramente mayor: en comparación con el modelo anterior aumenta el espacio para las piernas en 6,7 centímetros hasta una longitud total de 96,7 centímetros.

**Eficientes motores:** la palabra mágica que acapara inmediatamente la atención de los clientes estadounidenses es: “ingeniería alemana”, concepto que no sólo es sinónimo de máxima calidad, sino también de tecnología altamente eficiente. Un ejemplo de ello es el nuevo Jetta. Echémosle un vistazo a la gama de motores (de 77 kW / 105 CV a 147 kW / 200 CV): el Jetta marca referencias como turbodiesel con inyección directa Common-Rail de última generación. La versión estadounidense, equipada con un potente TDI Clean Diesel (norma de emisiones BIN 5) de 103 kW / 140 CV ofrece un excelente valor de consumo de tan sólo 42 mpg\* en autopista (ciclo combinado: 34 mpg), convirtiéndose en uno de los automóviles más ahorradores del mercado. La motorización diésel más pequeña que Volkswagen ofrece en Europa es un TDI de 77 kW / 105 CV. Su consumo como BlueMotion Technology es impresionante: 4,2 l/100 km – excelente valor para una berlina de 4,6 metros de longitud.

**Equipamientos para Europa y EE.UU.:** Volkswagen ha adaptado las distintas versiones de equipamiento (S, SE, SEL y TDI) al gusto de los conductores americanos diseñando una de las berlinas más atractivas del segmento. La versión básica con un amplio equipamiento se ofrece a un precio que parte de los 15.995 dólares americanos (los precios del Jetta para las versiones Trendline, Comfortline y Highline en Europa se darán a conocer cuando sean comercializadas en los diferentes países).



Además, Volkswagen ha fabricado una segunda versión del chasis adaptada especialmente al mercado americano.

El objetivo de 'Volkswagen of America' es triplicar el volumen total de ventas anuales, desde la costa este hasta la costa oeste, a aproximadamente 800.000 vehículos hasta 2018. El nuevo Jetta juega un papel muy importante en este objetivo, ya que es un modelo que goza de gran éxito en EE.UU. con unas ventas anuales aproximadas de 130.000 unidades. Una de las claves de éxito de Volkswagen para aumentar el volumen de ventas es un claro enfoque al cliente, y no sólo a la competencia. Precisamente, éste es el principio que Volkswagen viene practicando desde los días en los que Ferdinand Porsche construyó el primer 'Escarabajo' y que lo convierte en un fabricante único en el mundo.

El nuevo Jetta catapulta esta filosofía al futuro a través de unas tasas de consumo muy bajas y un amplio concepto de seguridad que incluye de serie el sistema 'ESP' y el dispositivo de control de la presión de las ruedas. El modelo anterior fue galardonado con el premio "Top Safety Pick" del IIHS (Instituto para la Seguridad en Carretera) por su excelente comportamiento en caso de colisión. El nuevo Jetta completa la máxima seguridad anti-impacto perfeccionando el sistema de protección de peatones. La calidad de los acabados sienta precedentes. Con su habitáculo especialmente confortable, su elegante e imponente diseño y su máximo nivel de eficiencia, el Jetta refleja mejor que ningún otro vehículo los retos automovilísticos de nuestros tiempos.





## New Compact Coupé

### Estudio coupé: 4,2 l/100 km de consumo y una dinámica superior

Visión de un coupé compacto completamente nuevo basado en el Jetta  
New Compact Coupé: aceleración de 0 a 100km/h en 8,6 segundos y velocidad máxima de 227 km/h

Wolfsburgo / París, octubre de 2010. Con la presentación del espectacular New Compact Coupé en el Salón Internacional Norteamericano del Automóvil de Detroit, celebrado en enero, Volkswagen inicia un año trepidante que al finalizar podrá presumir de ser el año en el que más nuevos modelos se han estrenado en toda la historia de la marca. La espectacular lista de novedades 2010 está encabezada por un coupé con propulsión híbrida de nuevo diseño extremadamente rápido, pero futurista en sus cifras de ahorro de combustible, que ofrece un diseño muy conciso y sorprendentemente elegante a medio camino entre el “*Bestseller*” deportivo europeo Scirocco y el elegante Passat CC de éxito en todo el mundo: el New Compact Coupé. El nuevo modelo ofrece unas tasas de consumo y de emisiones de CO<sub>2</sub> de 4,2 l/100 km y 98 g/km respectivamente y acelera de 0 a 100 km/h en sólo 8,6 segundos alcanzando una velocidad máxima de 227 km/h, valores excepcionales teniendo en cuenta su bajo consumo.

Estos excelentes valores se consiguen gracias a una alianza de alta tecnología compuesta por un ahorrador y deportivo TSI de gasolina de 110 kW / 150 CV, un motor eléctrico de 20 kW / 27 CV y la caja de cambios automática de doble embrague de 7 velocidades ‘DSG’, considerada por muchos conductores como la mejor transmisión automática del momento. El nuevo Concept Car hace patente una vez más que los futuros automóviles híbridos de Volkswagen no sólo apuestan por un ahorro mayor, sino paralelamente a las versiones



puramente de gasolina y diésel de la marca de automóviles de más éxito en Europa, también por más deportividad y placer de conducción. El New Compact Coupé muestra, técnica y visualmente, cómo Volkswagen prevé un híbrido con tracción delantera para el segmento de los compactos, que se implementará cuando sea el momento adecuado.

**Propulsión híbrida – TSI, motor eléctrico y DSG:** el estudio está propulsado por una innovadora alianza de alta tecnología que se aproxima mucho a las potenciales versiones de producción en serie. La versión de gasolina es un motor TSI de cuatro cilindros con inyección directa, turboalimentación e intercooler que desarrolla una potencia de 110 kW / 150 CV con sólo 1,4 litros de cilindrada – esto es 'Downsizing' puro. La tecnología TSI ha demostrado de forma impresionante su extrema resistencia en muchas competiciones de motor, incluyendo la legendaria Nordschleife en Nurburgring (Alemania), el circuito más exigente del mundo. Desde el estreno del primer motor TSI, hace más de cinco años, ya se han instalado 3,5 millones de esta potente unidad sobrealimentada de cuatro y seis cilindros. El TSI del NCC, que por supuesto también está equipado con 'ESP', transmite un par de 240 newtonmetros a las ruedas delanteras a un número de revoluciones bajo.

Aún hay más potencia: entre el TSI y el eficiente cambio automático de doble embrague 'DSG' de siete velocidades se ha integrado un motor eléctrico que, por un lado posibilita la propulsión puramente eléctrica y libre de emisiones y, por otro lado, apoya al TSI si es necesario. El motor eléctrico entrega una potencia de 20 kW / 27 CV. La potencia y el par de ambos motores se complementan mutuamente durante el modo de funcionamiento denominado "Boost" (por ejemplo durante la aceleración previa al adelantamiento). Dado que el NCC también puede ser propulsado de modo puramente eléctrico, el sistema de propulsión se clasifica como "Full Hybrid". Una batería de litio de 1,1 kWh, situada en la parte trasera del vehículo, se encarga de suministrar la energía al motor eléctrico. Por cierto, en el modo eléctrico, el TSI no



sólo se desconecta, sino que también se desembraga para evitar pérdidas del par de arrastre.

Tan pronto como el conductor levanta el pie del acelerador, el TSI se desacopla también de la caja de cambios. El efecto denominado “Navegación” se produce incluso a altas velocidades, con lo que también sucede en la autopista. Gracias a la eliminación de la pérdida del par de arrastre, el NCC "rueda" durante mucho más tiempo, lo que se traduce directamente en un ahorro de consumo.

Durante el proceso de frenado, el motor eléctrico que actúa como generador, recupera la energía cinética y la almacena en la batería de alto voltaje (NiMH). Como ya ocurre con los modelos BlueMotion de Volkswagen, el New Compact Coupé también equipa el sistema Start/Stop que reduce el consumo de combustible, especialmente en áreas urbanas y en tráfico lento.

**Exterior – Diseño y Dimensiones:** el diseño de la carrocería del Coupé pintada en “Plata Tungsteno Metalizado” refleja exactamente la combinación de los conceptos eficiencia y dinámica. Klaus Bischoff, Jefe de Diseño de Volkswagen, comenta: "El estilo de un coupé está considerado como la categoría reina de diseño automovilístico. Nuestro equipo de diseño ha conseguido una simbiosis de tecnologías eficientes y elegancia en el New Compact Coupé que resulta única en su expresión. Apenas unas cuantas líneas ubicadas con precisión y unas superficies esculpidas con imponencia, han servido para crear una dinámica intemporal y una elegancia purista muy típicas de Volkswagen.

El New Compact Coupé mide 4,54 metros de largo y 1,78 de ancho. La contenida altura de 1,41 metros del New Compact Coupé acentúa la interacción de sus dimensiones, carrocería más baja y mayor ancho, subrayando el carácter dinámico del Volkswagen. El estudio ofrece un gran ancho de rodadura de 1,53 metros delante y 1,54 metros detrás, así como una distancia entre ejes de 2,65 metros.



**Interior – Ergonomía y Dimensiones:** el NCC es un cuatro plazas excepcionalmente confortable para viajes largos que ofrece un generoso espacio a los ocupantes acomodados en asientos deportivos tapizados en cuero de color claro "Berry White". Este mismo color decora también el área inferior del salpicadero, algunas zonas de la consola central y los revestimientos de las puertas. Las superficies restantes (exceptuando las aplicaciones y los elementos de manejo) y el volante de cuero ofrecen un color más oscuro denominado "Grigio Quarz" que contrasta con el color "Berry White".

El habitáculo de este Volkswagen ofrece la mayor sensación de amplitud del segmento, detalle que se refleja en el gran espacio libre para la cabeza (delante y detrás) y el amplio espacio para las piernas disponible en la parte trasera a pesar de la rebajada carrocería deportiva. El gran maletero del Coupé de 380 litros puede transportar fácilmente el equipaje de cuatro pasajeros.

Cuando las puertas del prototipo se abren, queda al descubierto una de las razones del gran éxito de la marca Volkswagen: perfección incomparable en los detalles y manejo intuitivo. La mano derecha desciende con naturalidad hasta la palanca de cambios 'DSG' de 7 velocidades, justamente enfrente se ubica la consola central que integra los mandos de control del climatizador 'Climatronic' de nuevo diseño, la pantalla táctil de 8 pulgadas del nuevo sistema de radio-navegación, así como el intermitente de emergencia y el difusor de aire central. El cuadro de mandos de la consola central se inclina ligeramente hacia el conductor para adaptar perfectamente el salpicadero a sus exigencias. Los instrumentos redondos con bisel cromado son claramente visibles; entre ellos se encuentra situada la pantalla multifunción (ordenador de a bordo e indicador de navegación adicional). Las entradas de aire, las teclas multifunción del volante, el sistema de radio-navegación, el control del climatizador, la unidad de cambio 'DSG', las aplicaciones blancas en los revestimientos de las puertas y los instrumentos, así como los paneles de control situados en las



puertas (ajuste del elevalunas y los retrovisores) han sido ennoblecidos mediante ribetes metálicos.

Los diseñadores desarrollaron la parte trasera del New Compact Coupé al estilo de los 'Gran Turismo'. Los pasajeros se acomodan en dos confortables asientos deportivos; entre ambos asientos discurre la consola central que atraviesa todo el interior del vehículo, ofreciendo en la parte posterior compartimentos portaobjetos adicionales, los mandos de control del climatizador y un apoyabrazos central abatible. El acabado y la calidad de los materiales del interior hacen que, al observarlo, uno se olvide completamente de que el New Compact Coupé es todavía un estudio. Esto también es algo habitual en Volkswagen: diseño y fabricación sin compromisos.



## Touran

### **BlueMotion Technology reduce el consumo del TDI a tan sólo 4,6 litros**

Progreso eficiente: el Touran ofrece un porcentaje de ahorro de hasta el 27 %

Progreso seguro: primer monovolumen con luz de carretera permanente "Dynamic Light Assist"

Wolfsburg / París, octubre de 2010. Volkswagen apuesta por una movilidad limpia: con cada modelo nuevo, el fabricante de automóviles más grande de Europa reduce cada vez más los valores de consumo y de emisiones. El ejemplo más reciente de esta ofensiva sostenible: el nuevo Touran. A través del "Downsizing" de los motores, las tecnologías innovadoras y la perfección aerodinámica, el monovolumen de más éxito en Alemania es ahora un 27 % más ahorrador. Por vez primera, el Volkswagen Touran 1.6 TDI con BlueMotion Technology bate la marca de los 5,0 litros: 4,6 l/100 km, ¿Quién ofrece más?

El Touran es el monovolumen alemán de más éxito y el automóvil familiar por excelencia. Hasta el momento se han vendido exactamente 1,13 millones de unidades. Entre Hamburgo, Munich, Berlín y Colonia, el Touran, alcanza en su segmento una cuota de mercado del 47 % incluso directamente antes de producirse el cambio a una nueva versión. A nivel europeo, este Volkswagen también se encuentra entre los cinco primeros puestos de su segmento. Por lo tanto, se cuenta con las mejores condiciones para introducir la nueva generación del Touran ampliamente rediseñado.

**Nuevo diseño:** el diseño de la carrocería se rige por el ADN de diseño Volkswagen. Resultado: frontal y parte trasera completamente nuevos, silueta rediseñada, sobre todo en el área trasera y llantas adaptadas. Saltan a la vista los nuevos faros traseros dobles y los faros delanteros,



asimismo rediseñados, opcionalmente con faros bi-xenón y luz diurna LED incluida. En cuanto a la técnica, los sistemas progresivos como la luz de carretera permanente enmascarada (Dynamic Light Assist) y el 'Park Assist 2.0' (asistente de estacionamiento), que permite estacionar longitudinal y transversalmente de forma semiautomática, casi superan los límites del segmento.

**Motores extremadamente eficientes:** seis nuevos motores de gasolina y diésel muestran el camino hacia tasas de consumo y emisiones que hasta hace poco eran inconcebibles para un monovolumen de siete plazas. Como ya se ha mencionado al principio, el Touran 1.6 TDI BlueMotion Technology (77 kW / 105 CV) marca el ritmo en lo referido a la sostenibilidad: con un consumo medio de 4,6 l/100 km cada 100 kilómetros y una tasa de emisiones de 121 g/km CO<sub>2</sub> (para el mercado español habrá una versión de 5 plazas con 119 gramos de emisiones homologadas de CO<sub>2</sub>).

También es novedad la motorización de entrada innovadora de los motores de gasolina, los 1.2 TSI. Un motor sobrealimentado de inyección directa, asimismo de 105 CV. Siguiendo el estilo de un TDI, desde que sale del régimen del ralentí ya alcanza un par de 175 newtonmetros, ofreciendo un consumo medio de sólo 6,4 l/100 km y una tasa de emisiones de 149 g/km CO<sub>2</sub>. Alternativamente, esta variante se ofrece también con BlueMotion Technology (no para el mercado español) y, con ello, con el sistema Start/Stop y el sistema de recuperación de la energía de frenado. En este caso, los valores del consumo medio y de las emisiones de CO<sub>2</sub> disminuyen respectivamente a 5,9 l/100 km y 139 g/km. La totalidad de ocho motores brillan por su gran eficiencia: uno de gas natural (TSI EcoFuel, previsto para el mercado español en 2011), tres de gasolina (TSI) y cuatro diésel (TDI) que ofrecen potencias de 66 kW / 90 CV a 125 kW / 170 CV. Todos ellos tienen en común la sobrealimentación y la inyección directa de combustible. Y esto significa: menos emisiones, menos consumo, pero un par motor considerablemente más alto. Por supuesto, todos los nuevos Touran cumplen la norma de emisiones Euro 5.



**Líneas de equipamiento optimizadas:** se han reordenado los contenidos del equipamiento del monovolumen multivariable equipado con hasta 40 compartimentos portaobjetos. De ahora en adelante, el modelo básico lo constituye el Touran Trendline (anteriormente Conceptline). Sin embargo, este equipamiento no es “básico” en absoluto: incluso el Touran más económico incluye de serie características como el climatizador, el sistema de radio/CD RCD 210 con función MP3, elevalunas eléctricos en las cuatro puertas, elegantes molduras decorativas en “Cromo mate” y la luz de conducción diurna. De forma paralela se ofrecen por supuesto elementos de seguridad como los seis airbags y el Sistema de Control de Estabilidad electrónico ‘ESP’.

El Touran Comfortline ofrece características incluso más exclusivas como por ejemplo un sensor de lluvia y luz, retrovisores interiores antirreflejantes, aplicaciones cromadas en los elementos de mando como el interruptor de luces, los botones del elevalunas y los botones de ajuste del retrovisor, ventanillas laterales absorbentes de luz, asientos de confort delanteros, mesas plegables para la segunda fila y una barra del techo negra.

El Touran Highline es el modelo estrella que, además de las características de la Comfortline, ofrece como parte del equipamiento tapizados Alcántara, asientos deportivos (delante), climatizador automático, pantalla multifunción en color, volante de cuero con teclas multifunción, llantas de aleación ligera de 16 pulgadas, barras del techo plateadas y faros antiniebla con biseles cromados.

**Práctico equipamiento especial:** por vez primera el Touran incorpora el sistema de radio/navegación RNS 315 con pantalla táctil. Además cuenta con otros detalles de equipamiento nuevos y opcionales como el enorme techo corredizo y abatible panorámico, la cámara de visión trasera (de serie en combinación con el sistema de radio/navegación RNS 510) o el sistema de Suspensión Adaptativa Electrónica ‘DCC’. Otra novedad del Touran consiste en el ‘Light Assist’, un control automático de la luz de marcha para los faros estándares y, el ‘Dynamic





Light Assist<sup>7</sup> (luz de carretera permanente) desarrollado para los faros bi-xenón.



## CrossTouran

### El CrossTouran completa la nueva generación del monovolumen más vendido

Chasis Cross: aumento de la distancia al suelo en 20 milímetros

Destacadas modificaciones ópticas de estilo 'Cross'

Wolfsburg / París, octubre de 2010. Tras la presentación de los modelos CrossPolo y CrossGolf en la primavera de este año, Volkswagen añade un nuevo miembro a la familia Cross Lifestyle que representa una positiva filosofía de vida: el CrossTouran. El “extrovertido” monovolumen compacto de Volkswagen ya está a la venta en Alemania. Este vehículo estará disponible en España a final de año.

**Concepto inteligente 'Cross'**: el concepto exterior del Touran convencional, basado en el nuevo ADN de diseño de Volkswagen, se caracteriza por una dinámica línea ‘tornado’ en la silueta, un nuevo y musculoso diseño de la parte trasera y dobles faros traseros. Si las prestaciones del modelo anterior ya eran excepcionales, las del nuevo CrossTouran van aún más allá: gracias a diversas modificaciones del ‘sistema de suspensión para carreteras en mal estado’, la utilización de muelles de suspensión más largos y neumáticos combinados de 17 pulgadas (215 delante y 235 detrás), la distancia al suelo aumenta en 20 milímetros en comparación con el modelo anterior. El CrossTouran puede ser reconocido a primera vista como modelo exclusivo por sus destacados elementos de diseño en el exterior. El ensanchamiento de los pasos de rueda forman una unidad con las estribas que se prolongan hacia arriba hasta alcanzar las puertas. Los parachoques delanteros y traseros ofrecen un diseño individual y las molduras protectoras de las puertas graneadas en negro le confieren al nuevo CrossTouran un carácter muy deportivo.



La versión “Cross” ofrece un tipo de diseño específico y un paquete de equipamiento especial – similar al de las gamas “GTI” y “R”. El nuevo CrossTouran equipa detalles como llantas rediseñadas, el paquete de la carrocería y el ‘sistema de suspensión para carreteras en mal estado’, además de un amplio equipamiento adicional compuesto por una barra de techo en aluminio mate, elementos decorativos con aspecto de aluminio, elevavinas eléctrico delante y detrás, asientos de confort con ajuste de la altura y apoyo lumbar delante, volante de cuero y aplicaciones de cuero en el pomo de la palanca de cambios y en la empuñadura del freno de mano y un diseño de tapicería especial para los asientos.

**Eficientes variantes de propulsión:** a la vista de estas extraordinarias prestaciones no cabe la menor duda de que el CrossTouran dispone de las ‘virtudes Volkswagen’ necesarias: confort interior (40 compartimentos portaobjetos, tercera fila de asientos opcional), placer de conducción y sostenibilidad. El CrossTouran ofrece tres tipos de motores: los motores convencionales TSI y TDI y una versión de gas natural especialmente eficiente y filoambiental denominada “EcoFuel” que ofrece unas tasas de consumo y de emisiones de CO<sub>2</sub> de 4,8 kilos cada 100 km y 133 g/km respectivamente. Los depósitos adicionales de gas natural han sido ubicados debajo del suelo sin reducir por ello el gran volumen de carga del maletero de hasta 1.989 litros. Los conductores del CrossTouran disponen de una amplia gama de motores TSI, TDI y de gas natural con potencias de 77 kW (105 CV) a 125 kW (170 CV). Para el mercado español, los motores disponibles en la gama Cross serán *Common-Rail* 1.6 TDI de 105CV, el 2.0 TDI 140CV y el 2.0 TDI de 170CV.



## Sharan

El consumo del Sharan de 5,5 l/100 km establece referentes en el segmento

Nuevo concepto de asientos EasyFold: flexibilidad y confort máximos

El monovolumen Volkswagen es 22 cm más largo y aprox. 30 kilos más ligero

Wolfsburg / París, octubre de 2010. Volkswagen lanza al mercado un nuevo Sharan de 4,85 metros de longitud (22 centímetros más largo que el modelo anterior) equipado con los siguientes elementos: sistema de asientos de hasta 7 plazas, volumen de carga del maletero de hasta 2.430 litros, sistema de seguridad con hasta 9 airbags, 33 compartimentos portaobjetos, la carrocería más rígida del segmento, puertas correderas para las plazas traseras, numerosos detalles pequeños pero inteligentes que proporcionan un grado de confort mucho mayor para la movilidad cotidiana, sillitas para niños integradas, enorme techo panorámico, sistema Start/Stop, sistema de recuperación y el motor de más éxito en Europa, una versión de 140 CV con tasas de consumo y emisiones de CO<sub>2</sub> de sólo 5,5 l/100 km y 143 g/km respectivamente que representan los mejores valores del segmento.

Las dos primeras generaciones Sharan vendieron 600.000 unidades, ahora le toca el turno al “nuevo” que viene pisando fuerte desde su estreno en verano de este año. Sus cuatro motores turbogasolina de inyección directa (TSI) y turbodiésel (TDI) son ahora hasta un 21 % más ahorradores en comparación con los motores del modelo anterior. Los dos TSI ofrecen potencias de 110 kW / 150 CV y 147 kW / 200 CV, mientras que las potencias de los TDI son de 103 kW / 140 CV y 125 kW / 170 CV. Cada uno de estos motores Euro 5 se puede combinar opcionalmente con el cambio automático de doble embrague ‘DSG’ de 6 velocidades; en caso del TSI de 200 CV es de serie.



El Sharan del 2010 es un automóvil completamente rediseñado. Inteligente detalle: el modelo con puertas correderas eléctricas dispone de un dispositivo de protección antiaprisionamiento que garantiza la seguridad de los ocupantes durante el acceso y el descenso del automóvil. Las innovaciones se extienden como un hilo conductor por toda la carrocería. La rigidez torsional, estática y dinámica establece nuevos referentes en el segmento. Nuevamente se ha podido reducir aún más el peso del nuevo modelo. El Sharan 1.4 TSI BlueMotion Technology, por ejemplo, pesa ahora aproximadamente 30 kilos menos que el modelo anterior.

Los responsables del diseño exterior del nuevo Sharan son Walter de Silva (Jefe de Diseño del Grupo) y Klaus Bischoff (Jefe de Diseño de la marca). Estos dos grandes profesionales diseñaron el monovolumen según el nuevo ADN de diseño Volkswagen. El simpático y funcional diseño de la carrocería le confiere al Sharan un carácter fresco y desenfadado exento de efímeros elementos modernos que se caracteriza, sobretudo, por líneas horizontales muy claras. El diseño exterior persigue el objetivo de concederle a la carrocería un máximo de tensión basándose en sus equilibradas proporciones y utilizando el menor número de líneas posible. Por esta razón, el Sharan de la última generación es además uno de los monovolúmenes más aerodinámicos del mundo. El coeficiente  $C_w$  es de sólo 0,299, lo que supone una reducción del 5 % en comparación con el modelo anterior.

**Versiones y concepto interior:** el nuevo Sharan se ofrece en todos los mercados con tres líneas de equipamiento diferentes: Trendline (versión básica llamada Edition en España), Comfortline (versión media llamada Advance en España) y Highline (versión más exclusiva llamada Sport en España) en nueve colores diferentes. La configuración estándar del monovolumen es de 5 plazas (2:3). Gracias al nuevo concepto de asientos 'EasyFold' ya no es necesario desmontar los asientos individuales de la segunda fila para obtener mayor espacio de carga; ahora, sólo basta accionar un mecanismo de plegado de fácil manejo para que los asientos desaparezcan bajo el suelo del automóvil. Al igual



que los asientos delanteros, los asientos traseros de la segunda fila se pueden ajustar longitudinalmente y cuentan con un respaldo de inclinación regulable de 20 grados.

El nuevo concepto de asientos ofrece dos configuraciones diferentes denominadas 'paquete de 6 plazas' y 'paquete de 7 plazas'. La segunda fila de asientos de la versión de 6 plazas prescinde del asiento central proporcionándole así mayor espacio a las dos plazas restantes con lo que aumenta notablemente el confort (2:2:2). Las plazas individuales de la segunda fila disponen de reposabrazos acolchados; la tercera fila de asientos dispone de 2 plazas individuales. Por consiguiente, la versión de 6 plazas se recomienda como versión comercial. Si la elección recae sobre la versión de 7 plazas, la segunda fila de asientos ofrece 3 y la tercera fila de asientos 2 plazas individuales (2:3:2). Independientemente de la línea de equipamiento seleccionada, las versiones del Sharan de 6 y 7 plazas ofrecen de serie detalles como el climatizador automático de 3 zonas (Climatronic), el asistente de acceso al coche "EasyEntry" (para la tercera fila de asientos) y un dispositivo de aviso del cinturón de seguridad con alarma acústica y visual para las plazas traseras.

**Maletero / espacio de carga:** independientemente del número de asientos que se abatan en la parte trasera, la superficie de carga será siempre absolutamente plana. Abatiendo los asientos de la tercera fila con la ayuda del sencillo mecanismo, manejable con una sola mano, queda a disposición una superficie de carga de 1,3 metros de longitud. Si se carga el maletero hasta el borde superior del respaldo de los asientos, el volumen de carga del Sharan de 7 plazas es de 711 litros mientras que el Sharan de 5 plazas ofrece un volumen de 885 litros. Gracias a la red separadora de fácil montaje, el Sharan puede cargarse si es necesario hasta la altura del techo sin comprometer la seguridad. En este caso, el volumen de carga de la versión de 7 plazas aumenta a 1.167 litros. La versión de 5 plazas ofrece un volumen de 1.339 litros. Pero esto no es todo: a través de un mecanismo plegable de fácil manejo, es posible abatir los asientos de la segunda fila



individualmente obteniendo una superficie de carga continua que, medida hasta los respaldos de los asientos delanteros, alcanza 2,1 metros. Si se carga el maletero hasta el techo, el volumen disponible para la versión de 7 plazas es de hasta 2.297 litros y para la versión de 5 plazas incluso de 2.430 litros.

**Equipamientos de serie especial:** las prestaciones del monovolumen Volkswagen alcanzan los excelentes niveles de dinamismo y confort del Passat. El freno de estacionamiento electrónico y el nuevo asistente de aparcamiento 'Park Assist' (estacionamiento automático en plazas aún más estrechas, entre árboles, en curvas, sobre bordillos y ahora también perpendicularmente al sentido de marcha) le aportan al nuevo Sharan magníficas características de confort y seguridad. La versión de entrada a la gama ofrece un equipamiento muy completo que incluye, entre otros detalles, climatizador automático 'Climatic', sistema de radio / CD 'RCD 210', neumáticos movilidad (autosellables en caso de avería) y un extraordinario paquete de seguridad que incluye siete airbags y el sistema 'ESP'.

Si se equipa el Sharan con los faros bi-xenón opcionales, el módulo de los faros integrará también la luz de conducción diurna y la luz de posición con técnica LED de nuevo diseño. La luz de posición se compone de 15 LED individuales dispuestos de forma precisa dentro del módulo. Los faros bi-xenón disponen también de iluminación dinámica en curva (advanced frontlighting system / AFS) y de una función de iluminación en autopista que se conecta automáticamente a partir de una velocidad de 120 km/h. Una de las funciones de nuevo diseño desarrollada para los faros del Sharan es el 'Light Assist'. Este asistente para las luces largas basado en cámaras (equipamiento especial) reconoce las situaciones de tráfico más diversas a través de las fuentes de luz existentes y envía una orden de antideslumbramiento o activación de las luces largas respectivamente. El sistema puede ser adquirido para los faros H7 y los faros bi-xenón. Los faros bi-xenón desarrollados para el sistema 'Dynamic Light Assist' (equipamiento opcional a partir de la primavera de 2011) mejoran aún más la



iluminación de la calzada y del arcén. Gracias a una cámara integrada detrás del parabrisas, los módulos de la luz de carretera de los faros bi-xenón de serie se mantienen activos permanentemente.

El moderno sistema de infoentretenimiento y el climatizador de 3 zonas 'Climatronic' de serie para las versiones de 6 y 7 plazas garantizan las mejores condiciones de viaje en cualquier estación del año. El Sharan de la tercera generación es el único monovolumen del segmento que equipa el sistema de tracción total. Un Volkswagen para una vida en movimiento.





## Touareg

### El nuevo Touareg es uno de los automóviles más seguros de todos los tiempos

Nuevo Touareg Hybrid: consumo tan sólo 8,2 litros y ofrece una potencia máxima de 380 CV

Touareg V6 TDI: 7,4 l/100 km – las mejores cifras de consumo entre los grandes SUV

Wolfsburg / París, octubre de 2010. Aproximadamente 500.000 conductores quedaron completamente satisfechos con la primera generación del Touareg – un confortable todoterreno de gama alta con magníficas prestaciones dinámicas y deportivas, vanguardista diseño, excelente calidad e idóneo para cualquier tipo de expedición, en una palabra, lo mejor del segmento de los turismos y de los vehículos “Off-road” unidos en un solo concepto. El nuevo Touareg, de diseño completamente nuevo, es un versátil vehículo de gama alta que une lo mejor ambos mundos.

**Motores que reducen su consumo en hasta el 25 %:** la segunda generación del Touareg reinterpreta el fascinante y versátil concepto SUV convirtiéndose en un vanguardista modelo completamente rediseñado equipado con motores muy ahorradores (aproximadamente 25%) y un gran número de sistemas de asistencia y seguridad. En el Touareg Hybrid (V6 TSI y motor eléctrico): el funcionamiento simultáneo del V6 TSI y del motor eléctrico (modo Boosten) genera una potencia de 279 kW / 380 CV y un par máximo de 580 newtonmetros. Con un consumo de sólo 8,2 l/100 km de combustible, el Touareg Hybrid establece nuevas referencias en el segmento de los SUV todoterreno equipados con motores de gasolina. El Touareg Hybrid es capaz de alcanzar una velocidad de hasta 50 km/h en modo



puramente eléctrico sin emisiones. Al igual que todos los Touareg, esta versión híbrida puede remolcar también cargas de hasta 3,5 toneladas.

Las tasas de consumo y emisiones de las versiones Touareg convencionales han sido mejoradas significativamente. Todos los motores cumplen la norma de emisiones Euro 5 y disponen de una gestión térmica especial que permite alcanzar la temperatura de funcionamiento del motor de forma más rápida reduciendo así las tasas de consumo, especialmente en trayectos cortos.

**V6 FSI perfeccionado con un consumo reducido en 2,5 litros:** V6 FSI – motor de gasolina de inyección directa de 206 kW / 280 CV de potencia. El potente motor de 3,6 litros desarrolla un par de 360 newtonmetros y consume 9,9 l/100 km, 2,5 litros menos que el modelo anterior. Este consumo medio se corresponde con una tasa de emisiones de CO<sub>2</sub> de 236 g/km. (60 g/km menos que el modelo anterior).

**El V6 TDI optimizado bate la marca de los 7,5 litros:** el V6 TDI es el motor más ahorrador de la gama Touareg. La motorización de acceso al mundo Touareg es una versión perfeccionada del conocido V6 TDI de 176 kW / 240 CV (versión europea) y BlueMotion Technology. El potente turbodiesel de 550 newtonmetros consume sólo 7,4 l/100 km (1,9 litros menos que el modelo anterior) y ofrece una tasa de emisiones de CO<sub>2</sub> de 195 g/km (49 g/km menos que el anterior Touareg V6 TDI de 240 CV).

**El V8 TDI sustituye al V10 TDI:** el V8 TDI es el modelo turbodiesel más moderno de la gama. Teniendo en cuenta la gran potencia y el extraordinario par máximo de 800 newtonmetros que ofrece este motor de 250 kW / 340 CV, las tasas de consumo y emisiones de CO<sub>2</sub> son extremadamente bajas: 9,1 l/100 km y 239 g/km respectivamente (2,8 litros menos que la versión V10 TDI).

**Primer SUV del mundo con cambio automático de 8 velocidades:** todos los motores equipan de serie un cambio automático de 8 velocidades de nuevo diseño – el primer cambio de este tipo en el segmento SUV. Las velocidades 7 y 8 son marchas largas diseñadas



para apoyar el ahorro de combustible. En comparación con la sexta marcha, la octava marcha reduce el número de revoluciones en un 34 %, lo que se traduce en tasas de consumo y emisiones más bajas.

**Más ligero y aerodinámico:** Volkswagen le aplica la misma fórmula al nuevo Touareg que al exitoso Tiguan de tamaño más reducido: sostenibilidad consecuente. Primera condición de sostenibilidad: motores claramente más ahorradores. Segunda condición de sostenibilidad: ¡La versión básica del SUV ha dado un salto cuántico reduciendo su peso en 208 kilos! La carrocería es un 5% más rígida, característica que le confiere una gran ventaja sobre la competencia. Tercera condición de sostenibilidad: el nuevo Touareg es más bajo que el modelo anterior, característica que, junto con el rectificado fino aerodinámico realizado por los diseñadores, contribuye a mejorar notablemente el coeficiente aerodinámico  $c_w$  de 0,38 a 0,35. El frontal, concebido según el nuevo ADN de diseño Volkswagen, ofrece una superficie más reducida.

**Dos versiones de tracción total:** con el fin de mejorar aún más las tasas de consumo se ha perfeccionado también la tracción total. La versión básica de todos los Touareg (“4MOTION”) de la nueva generación equipa un sistema de tracción total con diferencial intermedio Torsen (capacidad ascensional 31 grados). El nuevo Touareg ofrece de serie un “Programa de conducción Off-road” similar al del modelo Tiguan Track&Field que ajusta los sistemas ‘ABS, ‘EDS’ y ‘ASR’ a la conducción todoterreno, activa el asistente de descenso de pendientes y regula las marchas automáticas accionando un interruptor giratorio con dos opciones..

El V6 TDI puede ser equipado opcionalmente con el “Paquete Técnico Off-road” (en lugar del diferencial Torsen) que incluye un diferencial central con reductora diseñado especialmente para los trayectos Off-road y un diferencial del eje trasero y central bloqueable al 100% (4XMOTION; capacidad ascensional 45 grados). Esta versión dispone, al igual que el primer Touareg, de un interruptor giratorio con cinco



opciones a través del cual el conductor puede adaptar el automóvil a los diferentes tipos de conducción.

**Más espacio en todas las plazas:** Volkswagen no sólo ha diseñado el Touareg más ligero, ahorrador y ágil, sino también mucho más versátil. El nuevo interior es más funcional, los asientos más confortables y el espacio para las piernas en las plazas traseras es mayor. Este 'plus' de espacio se debe en gran parte al aumento de la distancia entre las ruedas en 41 milímetros (distancia total: 2.893 milímetros). Una de las nuevas características del Touareg es la posibilidad de desplazar la banqueta trasera longitudinalmente en 160 milímetros y variar la inclinación del respaldo. También es posible desbloquearla electrónicamente pulsando un botón en el maletero y plegarla seguidamente en cuestión de segundos para aumentar el volumen de carga del maletero a 1.642 litros. Las versiones comercializadas actualmente en España ofrecen de serie un sistema de radio-navegación con un disco duro de 60 gigas y una función de representación tridimensional de edificios.

**Uno de los automóviles más seguros e innovadores de todos los tiempos:** el freno de estacionamiento se activa ahora pulsando un botón. En las versiones V6, el motor se apaga automáticamente en los semáforos y se vuelve a encender tan pronto como el conductor suelta el freno (sistema Start/Stop). Las versiones V6 son capaces de recuperar la energía cinética disipada durante los procesos de frenado y propulsión. La varilla de medición del aceite ha dejado de utilizarse para dar paso a un nuevo indicador electrónico que refleja el nivel del aceite. Opcionalmente existe la posibilidad de abrir y cerrar el portón trasero mediante un mando a distancia. El Touareg equipa el techo corredizo panorámico más grande del segmento SUV, por lo que el habitáculo ofrece una gran luminosidad incluso en los días más nublados.

Nuevos asistentes de conducción: el innovador sistema 'Area-View' (vista superior) que incorpora de serie las versiones actualmente comercializadas en España explora el entorno del Touareg a través de 4



cámaras garantizando así un grado de seguridad adicional tanto al maniobrar a baja velocidad como en conducción off-road. El sistema de airbags que ofrece hasta 9 unidades (7 de serie, incluyendo el airbag de rodilla). El asistente de mantenimiento de carril 'Lane Assist' impide que el conductor abandone el carril involuntariamente. El sistema 'Side Assist' detecta la aproximación de vehículos en vías adyacentes alertando al conductor para que no intente cambiar de carril. El sistema de regulación automática de la distancia 'ACC' con 'Front Assist' es capaz de frenar al Touareg completamente de forma autónoma si es necesario. El sistema de protección de ocupantes proactivo de nuevo diseño coordina los asistentes y está siempre preparado para que, en caso necesario, no sólo se tensen los cinturones de seguridad, sino que, al alcanzar una cierta aceleración transversal, se cierren también las ventanillas y el techo corredizo panorámico.

Una de las novedades mundiales son los faros bi-xenón con asistente de luz 'Dynamic Light Assist'. Este sistema de control dinámico de las luces largas basado en cámaras de vigilancia "visualiza" los vehículos que circulan delante del Touareg y los que circulan en sentido contrario regulando automáticamente los faros individualmente, y enmascarando el haz de luz para no deslumbrar a los otros conductores. El 'plus' de confort y seguridad que aporta el nuevo asistente 'Dynamic Light Assist' es tan revolucionario como en su día lo fue la introducción de la tecnología Xenón.



## Phaeton

### Perfeccionamiento de una de las berlinas de más calidad del mundo

El Buque insignia de la marca Volkswagen ofrece un frontal de nuevo diseño

El Phaeton introduce servicios online y la regulación dinámica de luz de carretera

Wolfsburg / París, octubre de 2010. El Phaeton, uno de los automóviles de más calidad del mundo, se produce en la “Fábrica de Cristal” de Volkswagen en Dresden (Gläserne Manufaktur Dresden). La calidad, el estilo y el confort de viaje que ofrece esta berlina (tracción total, suspensión neumática, control de distancia de aparcamiento delantero y trasero, sistema de radio-navegación y climatizador de 4 zonas de serie) establecen un nuevo referente en el segmento. El Phaeton ofrece dos batallas de diferente longitud y dos configuraciones diferentes para los asientos traseros (banqueta de tres asientos o de dos asientos individuales).

Siguiendo la pauta de perfeccionamiento del buque insignia de la Marca, los diseñadores de Volkswagen han desarrollado un frontal completamente nuevo que incluye faros bi-xenón de serie con luz estática de giro LED y una parte trasera con nuevos faros LED adaptados al estilo de los faros delanteros. Al mismo tiempo se han incorporado nuevos detalles técnicos como el asistente de luz ‘Dynamic Light Assist’ (control dinámico de las luces largas basado en cámaras) y un sistema de navegación que, si el conductor lo desea, permite integrar en la representación cartográfica los datos de Google online. Además, gracias a la cámara frontal opcional, el Phaeton reconoce ahora las señales del tráfico y muestra la información pertinente, por ejemplo el límite de velocidad, en la pantalla táctil principal de la consola central o en la pantalla multifunción. Por primera vez en el



mundo el sistema es capaz de reconocer y representar las señales de prohibición de adelantamiento.

**Motores V6, V8 y W12:** el Phaeton puede ser equipado con cuatro motores en total, tres de gasolina y un turbodiésel. Los motores de 6, 8 y 12 cilindros ofrecen potencias de 176 kW / 240 CV a 331 kW / 450 CV. La motorización básica del Phaeton es un motor de gasolina V6 de 6 cilindros e inyección directa (FSI de 206 kW / 280 CV de potencia). Para los umbrales de potencia superiores al V6 FSI se ofrecen los motores de gasolina V8 y W12 de 246 kW / 335 CV y 331 kW / 450 CV respectivamente. En el ámbito de los diésel, Volkswagen ofrece un motor extremadamente ahorrador y confortable, el V6 TDI de 174 kW / 240 CV con un consumo de combustible reducido de 9,0 a 8,5 l/100 km y una baja tasa de emisiones de CO<sub>2</sub> de 224 g/km.

**Vanguardista diseño:** los contornos del Phaeton se definen por el nuevo ADN de diseño de Volkswagen. El equipo de diseño ha seguido perfeccionando el sobresaliente estilo propio de este modelo, especialmente en la sección frontal. En el proceso, el elegante Phaeton, ha adquirido un aspecto más robusto y potente. Siguiendo la pauta del ADN de diseño actual de Volkswagen, dominan las líneas horizontales. A diferencia de todos los demás Volkswagen desarrollados hasta ahora en base al nuevo ADN, el Phaeton no equipa una parrilla negra brillante, sino que dispone de un elemento cromado completamente nuevo. La cubierta de la parrilla influye en el diseño del nuevo Phaeton de forma determinante subrayando su carácter exclusivo.

A la derecha e izquierda de la parrilla se encuentran situados los faros bi-xenón de serie de nuevo diseño con intermitentes e iluminación dinámica en curva LED integrados. El parachoques ha sido rediseñado para que encaje perfectamente con el estilo de la parrilla y los faros; en este nuevo diseño también predominan las líneas horizontales, incluso los faros antiniebla han sido diseñados como estrechas bandas horizontales con tecnología LED. El equipo de diseño decidió no modificar la esencia del estilo clásico, claro y musculoso de la parte trasera del Phaeton desarrollando, en su lugar, nuevos faros traseros



LED oscurecidos. Al igual que el frontal, el parachoques trasero también se ha rediseñado. En la silueta llaman la atención los nuevos nervios laterales modificados y los intermitentes LED más estrechos de los retrovisores exteriores.

**Arte interior:** el habitáculo del Phaeton es uno de los más elegantes, de mayor calidad y más confortables de toda la gama alta. El diseño es claro e imperecedero; los materiales y la calidad de los acabados marcan referencias mundialmente. El nuevo modelo incorpora elementos tecnológicos únicos como el climatizador de 4 zonas, absolutamente libre de corrientes de aire, y los asientos regulables electrónicamente en 18 puntos, premiados por su excelente ergonomía. La berlina ofrece dos configuraciones de asientos para la parte trasera: una versión de 5 plazas con banqueta trasera de 3 asientos y una versión de 4 plazas con 2 asientos individuales regulables eléctricamente. Adicionalmente, se puede adquirir una versión del Phaeton 120 milímetros más ancha. Gracias a la infinidad de revestimientos de cuero y Alcántara, las aplicaciones de madera y los detalles de equipamiento de “Volkswagen Exclusiv”, como la nevera o los sistemas multimedia, es posible individualizar la berlina de forma casi ilimitada. Esto también es válido para el volante multifunción completamente rediseñado, que se puede pedir o bien en cuero, o bien en una combinación de madera y cuero haciendo juego con las molduras de madera seleccionadas. Muchos de los clientes europeos, o los clientes que viajan por Europa, aprovechan la oportunidad para configurar su nuevo Phaeton individualmente seleccionando cueros originales, finas maderas y lacados directamente en la “Fábrica de Cristal” de Volkswagen en Dresden.

**Sistemas de infoentretenimiento:** el manejo intuitivo del Phaeton se ha trasladado sin restricciones a la nueva generación del sistema de radio/navegación (RCD 810 de serie y RNS 810 opcional). Los sistemas, controlados mediante una gran pantalla táctil de 8 pulgadas, forman una unidad funcional con las unidades de control multimedia y del climatizador. Por primera vez, Volkswagen amplía el sistema de





navegación RNS 810 del nuevo Phaeton, equipado con un disco duro de 30 GB, con una función de Google basada en Internet que completa la representación cartográfica. Los datos correspondientes se cargan en línea a través del teléfono móvil en un servidor proxy configurado especialmente para este fin. La visualización que aparece en la pantalla táctil, corresponde a la gráfica de Google-Maps 'Satellit', ya conocida en Internet, y a la representación cartográfica de Google 'Hybrid', ya conocida en el iPhone incluyendo la llamada de los puntos de interés. Naturalmente, las imágenes de satélite recibidas se completan con la recomendación de ruta correspondientemente marcada en el navegador del Phaeton.

En el caso ideal, el sistema carga los datos a través de una conexión UMTS. El teléfono se integra completamente en el equipo a través del "Remote SIM-Access Profile" (rSAP). Asimismo, el Phaeton ofrece también la posibilidad de utilizar un teléfono móvil con perfil manos libres (HFP), por ejemplo un iPhone. En el caso de utilizar la conexión HFP, Google no está activo. Sin embargo, el sistema de infoentretenimiento de la nueva generación Phaeton ofrece aún más; gracias a la cámara opcional, el Phaeton puede reconocer ahora las señales de tráfico mostrando la información correspondiente en la pantalla táctil del sistema y/o en la pantalla multifunción, situada entre el velocímetro y el cuentarrevoluciones. El Phaeton es el primer automóvil del mundo que dispone de un sistema capaz de indicar las señales de prohibición de adelantamiento.

**Sistemas de asistencia electrónicos:** entre los sistemas de asistencia electrónicos que ofrece el Phaeton se encuentran el 'Dynamic Light Assist' (asistente de control dinámico de las luces largas), el 'ACC' (regulación automática de la distancia), el 'Front Assist' (sistema de observación del entorno), el 'Side Assist' (asistente para el cambio de carril) y un sistema de control de la presión de los neumáticos que contribuye a aumentar el nivel de seguridad. El asistente de luz 'Dynamic Light Assist' opcional ha sido completamente rediseñado. En combinación con una cámara integrada detrás del parabrisas, los



módulos de las luces largas de los faros bi-xenón permanecen continuamente activos y sólo son amortiguados si el sistema determina que pueden ser deslumbrados otros conductores. Con ello, el conductor dispone de mayor iluminación de la carretera y consecuentemente de una mayor seguridad y confort de conducción.