

# Salon international de l'Auto Genève 2013

## Novedades Volkswagen

### Indicaciones:

Esta información de prensa y las fotografías correspondientes a las novedades automovilísticas de la marca Volkswagen AG están disponibles en formato digital en Internet en la dirección: [www.volkswagen-media-services.com](http://www.volkswagen-media-services.com). Nombre de usuario: genfnews; Clave: 03-2013.

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

**Toda la información sobre equipamientos y datos técnicos indicada en esta carpeta de prensa se refiere al programa de modelos ofrecido en Alemania.** En otros países pueden existir discrepancias. Todas las tasas de consumo y emisiones de CO<sub>2</sub> indicadas para los nuevos modelos de Volkswagen son valores de pronóstico. Actualización de febrero de 2013.

## Aspectos principales

En concreto

**Novedades Volkswagen / Ginebra 2013** Página 03

Estreno I:

**Nuevo XL1** Página 11

Estreno II:

**Nuevo Golf Variant y Golf Variant TDI BlueMotion** Página 15

Estreno III:

**Nuevo Golf GTI** Página 21

Estreno IV:

**Nuevo Golf GTD** Página 27

Estreno V:

**Nuevo Golf TDI BlueMotion** Página 31

Estreno VI:

**Nuevo Golf TGI BlueMotion** Página 35

Estreno VII:

**Nuevo Jetta Hybrid** Página 37

Estreno VIII:

**Nuevo cross up!** Página 44

Estrategia internacional de sostenibilidad:

**"Think Blue."** Página 46

## En concreto – Novedades Volkswagen / Ginebra 2013

### Ofensiva de modelos Volkswagen en el Salón del Automóvil de Ginebra: Seis nuevos Golf, nuevo Jetta Hybrid, nuevo XL1 y nuevo cross up!

XL1 – Versión de serie del biplaza con el récord mundial de 0,9 l/100 km

Golf Variant con tracción frontal y 4Motion – así como TDI BlueMotion con 3,3 l/100 km

Golf GTI – por primera vez con dos niveles de potencia; 220 CV y 230 CV

Golf GTD – el automóvil deportivo más ahorrador sólo consume 4,2 l/100 km

Golf TDI BlueMotion – el Golf de menor consumo de todos los tiempos con 3,2 l/100 km

Golf TGI BlueMotion (gas natural) – consumo de 3,4 kg/100 km y hasta 1.360 km de autonomía

Jetta Hybrid – la berlina de 170 CV sólo consume 4,1 l/100 km

cross up! – nuevo miembro de la New Small Family para la jungla urbana

- **Wolfsburg / Ginebra, marzo de 2013.** El Salón del Automóvil de Ginebra (del 4 al 17 de marzo) es el marco elegido para la continuación de la ofensiva de modelos de Volkswagen. Para este evento del 2013, serán el centro de atención nada menos que seis nuevos modelos del Golf, el automóvil con más éxito de toda Europa. Como estrenos mundiales Volkswagen presentará el nuevo Golf Variant (con tracción delantera o 4Motion), el extremadamente ahorrador Golf TDI BlueMotion (como versión hatchback y Variant), el Golf TGI BlueMotion con propulsión por gas natural así como los iconos Golf GTI y Golf GTD. Además, Volkswagen presenta un nuevo miembro de la New Small Family para la jungla urbana, el cross up! El nuevo Jetta Hybrid y la versión de se-

rie del automóvil más ahorrador del mundo, el XL1, apuestan por la sostenibilidad.

### **0,9 litros y 21 g/km CO<sub>2</sub>**

#### **– Estreno mundial de la versión de serie del XL1**

---

- Con un consumo de 0,9 l/100 km, el XL1 de Volkswagen es el automóvil más eficiente de todos los vehículos de serie. Gracias a su sistema híbrido enchufable, el vehículo de dos plazas ofrece además una autonomía de hasta 50 kilómetros en el modo puramente eléctrico de cero emisiones (a nivel local). El nivel constructivo del XL1 sigue la doctrina pura de los automóviles deportivos: un peso limitado (795 kg), una aerodinámica perfecta (Cw 0,189) y un centro mínimo de gravedad (1.153 mm de altura). Por ello, a este Volkswagen le bastan 6,2 kW / 8,4 CV para deslizarse a través de la planicie a una velocidad constante de 100 km/h. En el modo eléctrico, el XL1 tiene suficiente con menos de 0,1 kWh para más de un kilómetro de recorrido.
- Una construcción ligera consecuente (entre otros, un monocasco de CFRP), una aerodinámica perfecta y el sistema híbrido enchufable – compuesto por un TDI de dos cilindros (35 kW / 48 CV), el motor eléctrico (20 kW), un cambio automático de doble embrague de 7 velocidades (DSG) y una batería de iones de litio (capacidad: 5,5 kWh) – hacen posible que las emisiones de CO<sub>2</sub> del XL1 se reduzcan a tan sólo 21 g/km. En caso necesario, el XL1 acelera en sólo 12,7 segundos a 100 km/h y alcanza una velocidad máxima (limitada) de 160 km/h. La ventaja reside en que un consumo de 0,9 l/100 km es un valor récord inalcanzable hasta la fecha con el que Volkswagen define de nuevo lo que resulta técnicamente realizable en la construcción automovilística trayendo así el futuro al presente.

### **3,3 litros y 87 g/km CO<sub>2</sub>**

#### **– Estreno mundial del Golf Variant**

---

- El nuevo Golf Variant debutará en el Salón del Automóvil de Ginebra como *premiere* mundial. ¡Frente a su antecesor, el peso se ha reducido en hasta 105 kg! Se presenta con motorizaciones con un margen de potencia entre 63 kW / 85 CV y 110 kW / 150 CV. Por primera vez en la historia del Golf Variant, Volkswagen ofrece también este modelo una versión extremadamente ahorradora () como TDI BlueMotion. Con una potencia de 81 kW / 110 CV y cambio manual de 6 velocidades presenta un consumo medio de 3,3 l/100 km (87 g/km CO<sub>2</sub>), el Golf Variant más ahorrador de todos los tiempos. Asimismo se presenta en Ginebra como *premiere* el Golf Variant 4MOTION con tracción total.
- El nuevo Golf Variant es un vehículo polivalente deportivo y elegante que une sus reducidos valores de consumo tanto con sus prestaciones dinámicas de conducción como con su elevada versatilidad. Frente a su antecesor, se ha podido ampliar el volumen del maletero de 505 a 605 litros (carga hasta el respaldo del asiento trasero). Cargado hasta los respaldos de los asientos delanteros y hasta el techo, el nuevo Golf Variant ofrece un volumen de carga de 1.620 litros (modelo anterior: 1.495 litros).
- Estéticamente, el nuevo Golf Variant sigue hasta el final de las puertas delanteras el excelente y preciso trazado de líneas del Golf tipo hatchback. Entre los pilares B y D, el Golf "clásico" se convierte en un Golf Variant gracias a las modificaciones estéticas homogéneas y al espacio añadido; en comparación, el Golf Variant, que mide 4.562 mm, es 307 mm más largo que la versión hatchback. Los diseñadores han logrado transferir la forma de un arco tenso del tan típico pilar C del Golf clásico al pilar D del Variant; la "tercera" ventana lateral en esta zona da la sensación de formar parte del pilar D. Resultado: la silueta del nuevo Golf Variant es más alargada, exclusiva, marcada y deportiva que la de su antecesor.

## **6,0 litros y 139 g/km CO<sub>2</sub>**

### **– Estreno mundial del Golf GTI**

---

- Paralelamente al Golf GTD, Volkswagen presenta la versión de serie del nuevo Golf GTI en un estreno mundial doble. La carrocería basada en el Golf VII adopta numerosos diseños GTI: como las típicas franjas rojas que lo distinguen. Por primera vez las franjas no sólo enmarcan la parrilla sino que llegan hasta dentro de las carcasas de los faros xenón de serie. Volkswagen ha combinado este nuevo diseño con un plus de potencia: El nuevo Golf GTI equipa un motor perfeccionado de la serie EA888, un turbo de gasolina de 2 litros e inyección directa de 162 kW / 220 CV de potencia. Este icono deportivo estará disponible opcionalmente en una versión con potencia incrementada Pack Performance: el motor de este Golf GTI Performance desarrolla 169 kW / 230 CV.
- Ambas variantes del GTI están equipadas de serie con un sistema Start/Stop y alcanzan mediante el cambio manual de 6 velocidades el mismo reducido consumo DIN de 6,0 l/100 km (CO<sub>2</sub>: 139 g/km). ¡Con ello, el consumo medio del Golf GTI se ha podido reducir frente al modelo anterior (155 kW / 210 CV) en 1,3 litros, lo que representa un 18 por ciento! De modo opcional está disponible un cambio de doble embrague (DSG) de 6 velocidades sin interrupción de la fuerza de tracción para ambas gamas de potencia que encaja perfectamente con el carácter GTI.

## **4,2 litros y 109 g/km CO<sub>2</sub>**

### **– Estreno mundial del Golf GTD**

---

- El GTD lleva 31 años siendo el deportivo ahorrador de la gama, ya que reúne de una manera fascinante el placer de conducción y el sentido común así como las prestaciones de un automóvil deportivo y un consumo de un compacto. Sobre la base de la séptima generación del Golf, Volkswagen vuelve a poner el GTD, basado en gran parte en Golf GTI, en el

centro de atención. ¡Ambos deportivos, el GTD y el GTI, debutarán en el Salón del Automóvil de Ginebra en un estreno mundial!

- El nuevo Golf GTD se ha propuesto lograr ser el Golf turbodiesel más potente de todos los tiempos, con un máximo de par motor que se ha incrementado en 30 Nm hasta alcanzar 380 Nm y una potencia nominal incrementada en 10 kW / 14 CV hasta 135 kW / 184 CV. Con el cambio de 6 velocidades, el TDI, que está acoplado a un sistema Start/Stop, tiene suficiente con unos 4,2 l/100 km (emisión de CO<sub>2</sub>: 109 g/km). Frente al modelo anterior se obtiene una reducción de unos 0,9 litros y 25 g/km de CO<sub>2</sub> respectivamente. De manera opcional, Volkswagen ofrece este modelo con un cambio de doble embrague de 6 velocidades (DSG): también en este caso se logra un consumo de 4,5 l/100 km (CO<sub>2</sub> 119 g/km), que caracteriza a este automóvil como altamente eficiente. Gracias a la relación de peso/potencia reducida de 7,6 kg/CV (incluido el conductor) el Golf GTD acelera de 0 a 100 km/h en 7,5 segundos y alcanza una velocidad máxima de 230 km/h.

### **3,2 litros y 85 g/km CO<sub>2</sub>**

#### **– Estreno mundial del Golf TDI BlueMotion**

---

- Con la versión de serie del nuevo Golf TDI BlueMotion debutará en Ginebra uno de los vehículos más ahorradores de nuestra era. Este Golf se propulsa mediante un motor TDI (turbodiesel de inyección directa) de nuevo desarrollo con 81 kW / 110 CV. El motor de cuatro cilindros tiene suficiente con 3,2 l/100 km; este valor corresponde a una emisión de CO<sub>2</sub> de sólo 85 g/km y una reducción del consumo del 14 por ciento frente a su antecesor, que ya era especialmente ahorrador. Por primera vez estará disponible también el Golf

Variant como TDI BlueMotion. Con un consumo medio de 3,3 l/100 km se convierte en uno de los vehículos más ahorradores de su segmento.

- Gracias a un gran número de modificaciones aerodinámicas, el Golf TDI BlueMotion alcanza como versión hatchback y como Variant un coeficiente aerodinámico  $C_w$  sumamente bajo. Entre las medidas aerodinámicas cuentan un chasis rebajado (en 15 mm), un alerón de techo especial de la versión hatchback (Variant con alerón de serie en la zona del techo), una parrilla cerrada en el exterior, rejillas de las entradas de aire parcialmente cerradas, una entrada de aire fresco optimizada y revestimientos especiales de los bajos. En cuanto a técnica, son los detalles como el ahorro de peso mediante la construcción ligera, el sistema Start/Stop y el modo de recuperación, que constituyen unas características de serie en todos los modelos de Golf, las medidas internas del motor TDI, los neumáticos de baja fricción con presión aumentada y una caja de 6 velocidades con transmisiones más largas los que llevan a este ahorro revolucionario.

### **3,4 kilos y 92 g/km CO<sub>2</sub>**

#### **– Estreno mundial del Golf TGI BlueMotion**

---

- Volkswagen aprovecha todos los tipos de propulsión modernos para poder ofrecer unas soluciones de movilidad hechas a medida dependiendo del perfil individual del usuario. Los vehículos de propulsión con gas natural son especialmente limpios, ahorradores y económicos. El último representante de este modo de propulsión revolucionario es el Golf TGI BlueMotion. A finales del verano saldrá al mercado como versión clásica de carrocería hatchback y en otoño como modelo Variant; al mismo tiempo, Volkswagen cambiará la denominación de los modelos de gas natural de "EcoFuel" a "TGI BlueMotion".
- El Golf TGI BlueMotion se propulsará por un nuevo turbomotor de gas natural de nuevo diseño (81 kW / 110 CV). El

TSI 1.4 bivalente (diseñado para la propulsión con gas natural y gasolina) permite una elevada autonomía: En el modo CNG puro (con gas natural) son más de 420 kilómetros en esta versión con cambio manual de 6 velocidades. En este caso, el consumo es de 3,5 kg de gas natural por cada 100 kilómetros (tasas de emisiones de CO<sub>2</sub>: 94 g/km). Funcionando con gasolina, se obtiene una autonomía adicional de 940 kilómetros (consumo 5,3 l/100 km). Si se llenan completamente ambos depósitos de gas natural situados en los bajos de automóvil (15 kg juntos) y el depósito de gasolina (50 litros), el Golf TGI BlueMotion alcanza una autonomía de hasta 1.360 kilómetros. Si el Golf TGI BlueMotion está equipado con el DSG opcional de 7 velocidades, se alcanza aún más autonomía gracias a un consumo medio de 3,4 kg/100 km de gas natural y respectivamente de 5,0 l/100 km de gasolina. A pesar de lograr tanto ahorro, el Golf TGI BlueMotion ofrece también prestaciones ágiles de conducción: Con salida parada, alcanza una velocidad de 100 km/h en 10,7 segundos y una velocidad máxima de 194 km/h.

#### **4,1 litros y 95 g/km CO<sub>2</sub>**

##### **– Estreno mundial del Jetta Hybrid**

---

- El segundo Volkswagen con un motor eléctrico en el tren propulsor expuesto en Ginebra es la versión europea del nuevo Jetta Hybrid. El nuevo modelo equipa un motor de alta tecnología (TSI de 110 kW / 150 CV) y un motor eléctrico de cero emisiones con una potencia de 20 kW, como en el XL1. Como transmisión se utiliza de serie un DSG de 7 velocidades que cambia automáticamente. Aunque esta alianza híbrida ofrece unas prestaciones excelentes (0-100 km/h en 8,6 segundos), el Jetta Hybrid, que ya se introdujo a finales de 2012 en Norteamérica, entra en escena con un consumo medio de 4,1 l/100 km (tasa de emisiones de CO<sub>2</sub> de 95 g/km). La deportiva berlina consume aproximadamente un 20 % menos de combustible que un automóvil similar de estas características equipado con un motor convencional. ¡En el tráfico urbano, el ahorro de consumo es de un 30 %!
- Siempre que sea posible, el Jetta Hybrid utiliza automáticamente el motor eléctrico como única fuente de propulsión. Además, el Volkswagen puede circular con cero emisiones en modo puramente eléctrico pulsando un botón. En este caso alcanza una velocidad máxima de 70 km/h y recorre una distancia de aproximadamente 2,0 km. La preventa de este Volkswagen extremadamente ahorrador y que establece referentes ya ha comenzado en Alemania.

#### **4,7 litros y 109 g/km CO<sub>2</sub>**

##### **– Estreno mundial del cross up!**

---

- Volkswagen amplía el programa de los modelos Cross con un nuevo miembro de la New Small Family: el cross up! El modelo de cuatro puertas ya llegará en pleno verano, enriqueciendo el programa Cross con un especialista urbano. Con el nuevo cross up!, el CrossPolo, el CrossGolf y el CrossTouran ya estarán disponibles cuatro modelos de

Volkswagen individualizados y diseñados de modo dinámico bajo esta etiqueta.

- Gracias a los marcados elementos exteriores, se puede reconocer el cross up! en seguida como modelo individualizado: de esta manera, desde la perspectiva lateral, los revestimientos negros en los pasos de la rueda y en las estriberas, así como las placas de protección en todas las puertas, ofrecen una impresión global deportiva. Otras características inconfundibles son las barras de techo plateadas, los espejos exteriores pintados de color "light silver metallic" y los parachoques con piezas sobrepuestas plateadas. El aumento de la altura del chasis así como las llantas de aleación ligera de 16 pulgadas y de superficie brillante del tipo "cross" con neumáticos de 185 acentúan aún más el carácter robusto. El cross up! tiene una potencia de 55 kW / 75 CV y consume 4,7 l/100 km (tasas de emisión de CO<sub>2</sub>: 109 g/km).

### Lanzamiento del automóvil de 1 litro de Volkswagen: El XL1 es un vehículo del futuro que se construye ya hoy

Un consumo medio de 0,9 litros era una visión; ahora es una realidad

Volkswagen produce en serie el XL1 en la planta alemana de Osnabrück

**Wolfsburg / Ginebra, marzo de 2013.** El XL1 de Volkswagen, con un consumo de 0,9 l/100 km, es el automóvil fabricado en serie que menos consume del mundo. Gracias a su sistema híbrido enchufable, el vehículo de dos plazas ofrece además una autonomía de hasta 50 kilómetros en el modo puramente eléctrico de cero emisiones (a nivel local). Partiendo del diseño constructivo, el XL1 como protagonista automovilístico sigue la doctrina pura de los coches deportivos: un peso reducido (795 kg), una aerodinámica perfecta ( $C_w$  0,189) y un centro de gravedad bajo (1.153 mm de altura). Por ello, a este eficiente Volkswagen le bastan unos ascéticos 6,2 kW / 8,4 CV para deslizarse a una velocidad constante de 100 km/h en un terreno llano. En el modo eléctrico, el Volkswagen tiene suficiente con menos de 0,1 kWh para más de un kilómetro de recorrido.

**Eficiencia y placer de conducción.** La construcción ligera de alta tecnología, la aerodinámica perfecta y el sistema híbrido enchufable – compuesto por un motor TDI bicilíndrico (35 kW / 48 CV), un motor eléctrico (20 kW / 27 CV), un cambio automático de 7 velocidades de doble embrague (DSG) y una batería de iones de litio (capacidad: 5,5 kWh) – hacen posible que las emisiones de CO<sub>2</sub> del nuevo Volkswagen se reduzcan a 21 g/km. En caso necesario, el XL1 acelera a 100 km/h con salida parada en sólo 12,7 segundos y alcanza una velocidad máxima (limitada) de 160 km/h.

**Tercera fase evolutiva de una visión.** El XL1 es el tercer prototipo que Volkswagen fabrica de acuerdo con su estrategia de automóviles de un litro. El Dr. Ferdinand Piëch, Presidente del Consejo de Vigi-

lancia del Grupo Volkswagen AG, tuvo una visión a principios de siglo: fabricar en serie un automóvil completo y apto para el uso diario con un consumo de sólo un 1,0 litro cada 100 km. Con el XL1 biplaza esta visión se ha hecho realidad. La carrocería del nuevo XL1 no sólo es más eficiente, sino que también ofrece una utilidad cotidiana mayor que la de los dos prototipos anteriores: Mientras que las plazas del automóvil de 1 litro presentado en 2002 y en el L1 de 2009 se ubicaban en tándem con fines aerodinámicos, el nuevo XL1 ofrece dos plazas paralelas ligeramente desplazadas como resulta casi habitual.

**Más corto que un Polo, más plano que un Porsche Boxster.** El XL1 tiene una longitud de 3.888 mm, una anchura de 1.665 mm y una altura de sólo 1.153 mm. Según los estándares habituales de los vehículos, éstas son dimensiones únicas. En comparación, un Polo tiene una longitud (3.970 mm) y una anchura (1.682 mm) similares, sin embargo, es considerablemente más alto (1.462 mm). Incluso un coche deportivo genuino como el actual Porsche Boxster aún mide 129 milímetros más de altura (1.282 milímetros). Tanto más espectacular es el estreno del XL1: un automóvil del futuro, construido en el presente.

**Dominan el CFRP y el aluminio.** En el caso del XL1, no son solamente las tecnologías empleadas las que abren nuevos horizontes, sino también el hecho de que Volkswagen fabrique el XL1 en gran parte con plásticos ligeros y resistentes reforzados con fibras de carbono (CFRP). El monocasco, con las plazas del conductor y del acompañante ligeramente desplazadas, todas las piezas adosadas exteriores, así como los elementos funcionales como las barras estabilizadoras se fabrican de CFRP. Para ello, Volkswagen favorece los componentes de CFRP, que se producen con el método RTM (Resin Transfer Moulding). La densidad de este material y el peso específico respectivamente son sólo alrededor del 20 por ciento de una capa exterior comparable de acero. No obstante, los componentes de CFRP muestran una rigidez y una resistencia similar a los compo-

nentes comparables de acero o aluminio. Y eso que los componentes del revestimiento exterior del XL1 tienen un grosor de sólo 1,2 mm.

Un vistazo a la báscula muestra por qué el CFRP es el material de construcción ideal para la carrocería del XL1. Este Volkswagen sólo pesa 795 kilogramos. La unidad de propulsión pesa 227 kilos, el chasis 153 kilos, el equipamiento 80 kilos (incl. los dos asientos) y la electrónica 105 kilos. Los 230 kilos restantes se corresponden precisamente con el peso de la carrocería de CFRP, que incluye las puertas abatibles, el parabrisas de vidrio de seguridad y el resistente monocasco. En total, un 21,3 por ciento del nuevo XL1, es decir, 169 kilogramos, son de CFRP. Adicionalmente, Volkswagen utiliza metales ligeros para el 22,5 % de todas las piezas (179 kilos). Sólo el 23,2 % (184 kilos) del XL1 va a cuenta de los materiales de hierro y acero. El peso restante se distribuye entre diferentes materiales de plástico (p. ej. las ventanillas laterales de la empresa Sabic son de policarbonato, las cuales han contribuido también a reducir el peso del XL1), metales, fibras naturales, carburante y sistema electrónico.

El XL1 no sólo es un vehículo ligero, sino también muy seguro gracias al CFRP. El monocasco de CFRP, que es altamente rígido, pero a la vez ligero, contribuye a este hecho. En caso de emergencia proporciona el espacio de supervivencia necesario para el conductor y el acompañante. Esto se debe al diseño inteligente de los pilares de carga incluido la utilización de estructuras de tipo sándwich en el monocasco. Además, las estructuras de las partes delantera y trasera de aluminio absorben gran parte de la energía. Estos principios también se aplicaron al diseñar las puertas de CFRP, en las que un absorbedor de impactos de aluminio se encarga de captar la energía; asimismo, un rígido marco de las puertas de CFRP minimiza las intrusiones en la célula de seguridad de CFRP. Se prestó también especial atención a la salvación de los ocupantes: en caso de que el XL1 quede cabeza abajo tras un vuelco, los tornillos de separación pirotécnicos facilitan la apertura de las puertas (puertas giratorias).

**El XL1 representa lo que hoy es realizable.** El nuevo XL1 actualmente es el automóvil que menos consume y que menos contamina a

nivel mundial. Este vehículo sólo se puede realizar porque se han definido de nuevo los límites de lo posible tanto en el ámbito de las tecnologías empleadas como en la producción. Ejemplo de las tecnologías del XL1: Volkswagen emplea los sistemas y materiales más innovadores que están disponibles actualmente en relación con una eficiencia lo más alta posible. Ejemplo de la producción del XL1: El mayor fabricante de automóviles de Europa ha establecido en el norte de Alemania una producción completamente nueva y similar a una fabricación artesanal del XL1, el cual se compone en gran parte de CFRP.

**Fabricación artesanal en Osnabrück.** El XL1 se fabrica por Volkswagen Osnabrück GmbH. Allí, en las antiguas plantas de la empresa Karmann, actualmente unos 1.800 empleados fabrican entre otros modelos el Golf Cabrio y el nuevo Porsche Boxster. Sin embargo, en el caso de la pequeña serie del XL1, los especialistas de Osnabrück no toman el camino clásico de la producción de grandes series, sino el de la fabricación artesanal de automóviles. No obstante, como es habitual también en el marco de los vehículos de grandes series como el Golf Cabrio, otras plantas y suministradores contribuyen con otros componentes, como en el caso del monocasco, los motores, los ejes o la batería. Sin embargo, la fabricación del XL1 realizada en Osnabrück es altamente innovadora y única en esta forma a nivel mundial. En ninguna parte del mundo existían modelos para los pasos individuales de la fabricación ya que hasta la fecha no se fabrica ningún otro vehículo en una unión de materiales parecida. Por lo tanto, también otras marcas del consorcio se beneficiarán a largo plazo de las numerosas innovaciones realizadas con el XL1.

## El nuevo Golf Variant – primeros datos

### Estreno mundial del nuevo Golf Variant:

### Golf Variant con espacio para cinco adultos y 605 litros de equipaje

El Golf Variant TDI BlueMotion ofrece un consumo de tan solo 3,3 l/100 km

El nuevo Golf Variant comienza su lanzamiento en los principales mercados en agosto

**Wolfsburg / Ginebra, marzo de 2013.** Volkswagen presenta en el 83º Salón del Automóvil de Ginebra como *premiere* mundial el nuevo Golf Variant. Con este modelo, el fabricante de automóviles con más éxito de Europa amplía el espectro del "Bestseller" de la clase compacta y de este modo, como estaba previsto, también en la generación actual con un Variant versátil. Al igual que con el Golf clásico tipo hatchback, se ha podido reducir también el peso del Variant ostensiblemente. ¡Frente a su antecesor, el peso del nuevo Golf Variant se ha reducido en hasta 105 kg! El Golf Variant se presenta con motorizaciones con un margen de potencia entre 63 kW / 85 CV y 110 kW / 150 CV. Por primera vez en la historia del Golf Variant, Volkswagen ofrece también este modelo como TDI BlueMotion exclusivo y extremadamente ahorrador. Este Golf Variant con una potencia de 81 kW / 110 CV y cambio manual de 6 velocidades tiene un consumo medio de 3,3 l/100 km (tasa de emisiones de CO<sub>2</sub>: 87 g/km), siendo el Volkswagen Variant más ahorrador de todos los tiempos. Asimismo se presenta también en Ginebra como estreno el Golf Variant 4MOTION con tracción total, el cual estará disponible como TDI en dos niveles de potencia con 77 kW / 105 CV y 110 kW / 150 CV. Volkswagen está preparando además el Golf Variant TGI BlueMotion con propulsión por gas natural (CNG).

**Mayor volumen de maletero de más de 100 litros.** La primera generación del Golf Variant se lanzó al mercado hace exactamente 20 años. Desde entonces se han vendido más de 1,8 millones de unida-

des de esta práctica versión de carrocería. El nuevo Golf Variant es actualmente un vehículo polivalente deportivo y elegante que une sus bajos valores de consumo tanto con sus prestaciones dinámicas de conducción como con su muy elevada calidad y variabilidad. De este modo que se ha podido ampliar el volumen del maletero frente a su antecesor nada menos que de 505 a 605 litros (carga hasta el respaldo del asiento trasero). Cargado hasta los respaldos de los asientos delanteros y hasta el techo, el nuevo Golf Variant ofrece un volumen de carga de 1.620 litros (modelo anterior: 1.495 litros). La longitud del compartimento de carga hasta la banqueta trasera es de 1.055 mm, hasta los respaldos de los asientos delanteros de 1.831 mm; para la anchura más pequeña del maletero se obtiene una medida considerable de 1.003 mm; el borde de carga tiene una altura de unos prácticos 630 mm – el Golf Variant debería poder hacer frente a la mayoría de las tareas de transporte con estos valores. En cuanto a equipamiento, el Variant incluye como cubierta del maletero por primera vez una persiana con un mecanismo de enrollado automático de dos niveles; en caso de no utilizarse, la persiana se puede guardar, igual que la red separadora, debajo del suelo del maletero. Además, en el nuevo Golf Variant se puede ajustar ahora la altura del suelo del maletero, fijarlo en distintas posiciones o, incluso, desmontarlo completamente. De nueva concepción y de uso aún más práctico se ha realizado también el desbloqueo remoto de los respaldos de los asientos traseros y el propio plegado de los respaldos desde el maletero. También se han incluido cuatro ganchos para bolsas en el maletero.

**El Golf Variant tiene un aspecto más marcado y deportivo.** En el exterior, el Golf Variant, que tiene una longitud de 4.562 mm (307 mm más que la versión hatchback), sigue hasta el final de las puertas delanteras el excelente y preciso trazado de líneas del modelo Golf tipo hatchback. Es entonces a partir de los pilares B donde, mediante modificaciones de diseño selectivas y un incremento del espacio, se desarrolla el Golf Variant más independiente desde que existe esta gama.

**El pilar C acentuado se convierte en pilar D.** Ya viendo la parte trasera queda claro que este modelo ha sido desde el inicio un miembro previsto de la serie – el nuevo modelo Variant no se derivó ante este trasfondo del modelo de cuatro puertas, sino que se desarrolló paralelamente. Por este motivo, el nuevo Golf Variant muestra en la silueta también un trazado de líneas especialmente excepcional. Sin embargo, el Variant se reconoce inmediatamente como Golf a pesar de todas sus particularidades. Tránsito: Los diseñadores han logrado transferir la forma de un arco tenso del tan típico pilar C del Golf clásico al pilar D del Variant; la "tercera" ventana lateral en esta zona da la sensación de formar parte del pilar D.

Además, la denominada "línea de carácter" del Golf clásico, se retoma de nuevo detrás de los pasos de ruedas traseros y continúa completamente por toda la zaga del vehículo. Este diseño otorga a la parte trasera un aspecto aún más vigoroso. El diseño de la ventana cuenta con un trazo preciso (en la versión exclusiva está ennoblecido con un perfil embellecedor cromado), la superficie larga de las ventanas laterales y el techo, que se inclina ligeramente hacia atrás (incluido el alerón de techo), subrayan este dinamismo. En consecuencia, la silueta del nuevo Golf Variant es más alargada, exclusiva, marcada y deportiva. Además, se ha integrado de forma elegante en la silueta unas barras de techo disponible opcionalmente y, dependiendo de la línea de equipamiento, de serie.

Las proporciones del nuevo Volkswagen también aportan un acento especial de deportividad; en este caso son la batalla ampliada de 2.578 mm a los actuales 2.637 mm frente al modelo anterior y los voladizos cortos y atractivos que dan al Golf Variant un carisma marcadamente dinámico.

**Típico Golf, también desde detrás.** Los nuevos faros traseros de dos piezas del Golf Variant subrayan el parentesco a la serie y a la marca. Sin embargo, la mitad de los faros traseros integrada en el portón trasero es más grande que en la versión hatchback y forma en la zona inferior una línea paralela más larga con el diseño del portón trasero. Hay una clara diferencia entre el Golf Variant y el Golf "clá-

sico" que se manifiesta a través de la configuración del centro del portón trasero y el centro del parachoques: Mientras que la matrícula del modelo hatchback se encuentra en el parachoques, los diseñadores la han integrado de nuevo en el portón trasero en el caso del Golf Variant de forma análoga al modelo anterior del Familiar.

**Golf Variant TDI BlueMotion.** El Golf Variant se suministrará en las gamas de equipamiento Trendline, Comfortline y Highline (Edition, Advance y Sport respectivamente en España). En los equipamientos Trendline y Comfortline estará disponible el nuevo Golf Variant TDI BlueMotion. Éste se distingue en cuanto a estética y técnica de los demás modelos de la serie. El modelo más ahorrador de la gama con un consumo de 3,3 l/100 km se puede reconocer desde delante por una parrilla del radiador semicerrada. En la parte trasera son las llamadas "aletas" en el borde de la luneta trasera por las que distingue el Golf Variant como TDI BlueMotion. Además, este eficiente modelo está equipado, entre otros, con revestimientos aerodinámicos optimizados para los bajos y los pasos de rueda, una distancia al suelo reducida en 15 mm y neumáticos de baja fricción. En las partes delantera, trasera y lateral se han incluido además emblemas TDI BlueMotion en la carrocería pintada en el color exclusivo opcional "Clearwater Blue Metallic".

**Con sistema "Start-Stop" y freno anti colisiones múltiples.** Como todos los nuevos Golf, el Variant también está equipado de serie con un sistema "Start-Stop" y un modo de recuperación. Como primer familiar de su clase a nivel mundial incluye además el nuevo freno anti colisiones múltiples. El freno anti colisiones múltiples frena el vehículo accidentado automáticamente con el fin de reducir al máximo la energía cinética aún disponible, y reducir así la probabilidad de impactos consecutivos. Entre el equipamiento básico de serie se cuentan además las siguientes características:

- Airbags (siete), incluyendo Airbag de rodilla para el conductor
- Retrovisores exteriores ajustables eléctricamente
- Indicador de temperatura exterior

- Cromados alrededor de las entradas de aire en el interior
- Sistema electrónico de estabilidad ESC
- Asiento del conductor ajustable en altura
- Elevalunas eléctricos delante y detrás
- Parabrisas trasero con conexión a intervalos
- Climatizador
- Columna de dirección con altura y longitud regulables
- Consola central con bandeja portaobjetos
- Freno de estacionamiento eléctrico con función “Auto-Hold”
- Diferencial electrónico de deslizamiento limitado “XDS”
- Sistema de control de la presión de los neumáticos (RKA)
- Banqueta trasera con respaldos partidos y abatibles de forma asimétrica, con desbloqueo remoto desde el maletero
- Dirección asistida electromecánica
- Filtro de polvo y polen
- Luz de marcha diurna
- Pantalla táctil TFT de 5 pulgadas
- Lunas calorífugas en verde
- Cierre centralizado con mando a distancia

**Características de la gama alta para la clase compacta.** Como innovación se pondrá a disposición de forma opcional el sistema proactivo de protección para lo ocupantes Pre-Crash para el nuevo Golf Variant. Si este sistema detecta una situación potencial de accidente, los cinturones de seguridad para el conductor y el acompañante se pretensan automáticamente para alcanzar la protección máxima posible mediante el sistema de airbag y cinturones. Si se produce una situación aún más crítica, por ejemplo, por un fuerte sobreviraje o subviraje con intervención del sistema ‘ESP’, se cierran automáticamente las ventanas laterales (hasta dejar sólo una pequeña rendija) y el techo corredizo. Con las ventanillas y el techo corredizo casi completamente cerrados pueden apoyarse de manera óptima los airbags de cabeza y laterales y así desarrollar su mejor efecto posible.

Además de lo anterior, se ofrece un amplio espectro de sistemas de alta tecnología para el Variant. Entre ellos se encuentran tecnologías

como el "Front Assist" incluido el asistente de frenada de emergencia el Control de Crucero Automático ACC, el Asistente de mantenimiento de carril "Lane Assist", el detector de fatiga, la detección de señales de tráfico y la más nueva generación del sistema de estacionamiento asistido "Park Assist" así como los sistemas de iluminación adaptativa avanzados "Light Assist" y "Dynamic Light Assist". A estos sistemas se le añaden nuevas tecnologías como ,la selección de perfiles de conducción con cinco programas ("Eco", "Sport", "Normal", "Individual" y, en combinación con el sistema de suspensión adaptativa electrónica 'DCC' disponible por primera vez en el Golf Variant, también el programa "Comfort"), un asiento deportivo ergonómico de nuevo diseño (ergoActive), un sistema de protección contra el aprovisionamiento de combustible erróneo para diésel, un parabrisas atérmico confort, también nuevo en este segmento, y una nueva generación de sistemas de infoentretenimiento.

**Sistemas de infoentretenimiento.** Todos los sistemas de infoentretenimiento del Golf Variant incorporan de serie una pantalla táctil. Los equipos de esta nueva generación pueden ser adquiridos en cinco niveles de ampliación diferentes y combinados con tres tamaños de pantalla diferente de 5, 5,8 y 8 pulgadas. A partir de 5,8 pulgadas, Volkswagen equipa pantallas con sensor de proximidad: Tan pronto como la mano del conductor o del acompañante se acerque a la pantalla táctil, el sistema conmutará automáticamente del modo de indicación al modo de manejo. Además, las pantallas disponen de una función mediante la cual a través de un la realización de un gesto de deslizar se puede utilizar la función de "pasar hoja" en listas o en la portada virtual de CDs de la mediateca. De modo opcional, también hay disponibles entre otros un sistema de audio high-end de Dynaudio así como dos interfaces de teléfono ("Comfort" y "Premium").

**Siete motores sobrealimentados de inyección directa.** Al igual que en el Golf con carrocería hatchback, se utilizan en el nuevo Golf Variant también dos generaciones de motor de desarrollo completamente nuevo. Las siete versiones llevan incorporado, como ya se mencionó anteriormente al comienzo, un sistema "Start-Stop" (re-

ducción de CO<sub>2</sub> aprox. del cuatro por ciento) y modo de recuperación (reducción de CO<sub>2</sub> de alrededor del tres por ciento). Dependiendo de la versión de motor que equipe, el nuevo Golf Variant ofrece un cambio de cinco o seis velocidades. Además, la mayoría de las versiones TSI y TDI pueden ser combinadas también con el cambio automático de doble embrague 'DSG'.

Los motores Otto de gasolina (TSI de la serie EA211) ofrecen potencias de 63 kW / 85 CV, 77 kW / 105 CV, 90 kW / 122 CV y 103 kW / 140 CV. Todos los motores del Golf Variant son eficientes. Por ejemplo, el 1.2 TSI BlueMotion Technology con 77 kW: El Variant consume con este ágil motor sólo 5,1 l/100 km (DSG: 5,0 l/100 km), pero puede acelerar en caso necesario hasta los 193 km/h.

Los nuevos motores diésel del Golf Variant (TDI de la serie EA288) son extremadamente eficientes. El margen de potencia de los tres motores diésel de alta tecnología son: 77 kW / 105 CV, 81 kW / 110 CV y 110 kW / 150 CV. No sólo es ahorradora la versión TDI BlueMotion de 110 CV con un consumo de 3,3 l/100 km. Incluso el potente TDI de 110 kW con 320 Nm se aproxima con 4,2 l/100 km a la mágica cifra de los 4 litros.

### Estreno mundial del nuevo icono Golf:

### El Golf GTI está disponible de fábrica en dos etapas de potencia

El nuevo Golf GTI entrega 220 CV de serie y 230 CV de forma opcional

La versión de serie del séptimo Golf GTI debutará con la nueva dirección asistida progresiva.

**Wolfsburg / Ginebra, marzo de 2013.** Ya en otoño de 2012 podía ser admirado en el Salón de París como prototipo – ahora, Volkswagen estrena mundialmente la versión de serie del nuevo Golf GTI. Desde el estreno de la versión original (1976), el GTI se ha convertido en todo un icono entre los compactos deportivos. A partir de mayo continuará la historia de éxito del GTI. La carrocería, basada en el Golf VII, adopta numerosas características del diseño GTI: sobre todo las típicas franjas rojas de adorno. Por primera vez las franjas no sólo enmarcan la parrilla alveolar sino que llegan hasta dentro de las carcasas de los faros xenón de serie. Volkswagen ha combinado esta gran expresividad nueva con un plus de potencia: El motor TSI de 2,0 litros con sus 220 CV tiene 10 CV más de potencia que el motor del modelo anterior. Además, Volkswagen ofrece de fábrica – por primera vez para el GTI – un aumento de potencia de otros 10 CV.

**Un GTI, dos niveles de potencia, 220 CV y 230 CV.** El nuevo Golf GTI equipa un motor perfeccionado de la serie EA888, un turbo de gasolina de 2 litros e inyección directa de 162 kW / 220 CV de potencia. Este icono deportivo estará disponible opcionalmente en una versión con potencia incrementada: el motor de este Golf GTI Performance desarrolla 169 kW / 230 CV. Ambas variantes del GTI están equipadas de serie con un sistema Start/Stop y alcanzan mediante el cambio manual de 6 velocidades el mismo reducido consumo DIN de 6,0 l/100 km (CO<sub>2</sub>: 139 g/km). ¡Con ello, el consumo

medio del Golf GTI se ha podido reducir frente al modelo anterior (155 kW / 210 CV) en 1,3 litros, lo que representa un 18 por ciento! Opcionalmente, ambos motores pueden combinarse con el cambio de doble embrague 'DSG' de 6 velocidades. La reconocida elevada agilidad del Golf GTI ha podido ser mejorada aún más en el nuevo modelo. Y esto se traduce en dos etapas de potencia:

**Etapas 1 – el GTI de serie:** La potente versión básica de 220 CV (de 4.500 a 6.200 r.p.m.) que se ofrece ahora es 10 CV más potente que la versión anterior. Al mismo tiempo se ha podido aumentar el par motor máximo en 70 Nm a 350 Nm (de 1.500 a 4.400 r.p.m.). Equipado con este motor, el Golf GTI entra en escena ofreciendo valores de elasticidad muy convincentes: El Golf GTI acelera de 80 a 120 km/h en cuarta marcha en sólo 5,0 segundos; en quinta marcha son 6,0 segundos. Otros datos que no deben faltar en un GTI: el nuevo modelo acelera de 0 a 100 km/h en sólo 6,5 segundos y alcanza una velocidad máxima de 246 km/h.

**Etapas 2 – el GTI Performance:** El conductor que decida adquirir el nuevo Golf GTI con el paquete 'Performance', activará la segunda etapa. En esta etapa la potencia aumenta en 10 CV, mientras que el par máximo permanece invariable. Los 230 CV (de 4.700 a 6.200 r.p.m.) facilitan una velocidad máxima de 250 km/h y una aceleración de 100 km/h en sólo 6,4 segundos. El par motor máximo de 350 Nm está disponible entre 1.500 y 4.600 r.p.m.

El paquete 'Performance' no sólo incluye un aumento de la potencia, sino también de las características de conducción: el Golf GTI equipa frenos de 17 pulgadas (con el emblema 'GTI' integrado en las pinzas de freno) en lugar de los frenos de 16 pulgadas del modelo anterior y de la versión GTI de serie, y el bloqueo de diferencial del eje delantero (VAQ) ofrecido por primera vez en esta versión.

**Bloqueo de diferencial del eje delantero (VAQ).** El diferencial mecánico regulado electrónicamente que equipa el paquete "Performance" – utilizado por primera vez en esta forma en un Volkswagen deportivo – mejora la seguridad activa y la dinámica de conducción, ya que casi evita el subviraje producido por la fuerte tracción delan-

tera, precisa la respuesta de conducción y ejerce un efecto estabilizador sobre el sobreviraje que se produce ante los cambios de carga. El 'VAQ' aumenta la fuerza de propulsión en la rueda exterior de la curva, lo que permite alcanzar velocidades óptimas en curvas. Al mismo tiempo, también mejora la tracción de arranque sobre superficies con poca adherencia y mojadas, así como en situaciones de giro.

**Dirección asistida progresiva.** La dirección asistida progresiva debuta en el nuevo Golf GTI. Cada uno de los dos niveles de potencia la equipa de serie. Gracias a este sistema de dirección, el conductor necesita girar menos el volante para alcanzar los radios deseados, es decir, tendrá que soltar y volver a agarrar menos veces el volante. Parece simple, pero es revolucionario. Trasfondo: Los mecanismos de dirección convencionales operan con una relación de transmisión constante. La nueva dirección del Golf GTI opera con una relación de transmisión progresiva. Ello facilita notablemente las maniobras de dirección y el estacionamiento de vehículo. Gracias a la transmisión directa, el conductor notará un aumento de la dinámica de conducción sobre todo en carreteras secundarias con numerosas curvas y durante las maniobras de giro.

La dirección asistida progresiva se distingue técnicamente de las direcciones convencionales fundamentalmente por un dentado variable de la cremallera y del piñón así como por un motor eléctrico más potente. Respecto al funcionamiento se aplica: al contrario que en las direcciones con una relación de transmisión constante, que siempre deben realizar un compromiso entre la dinámica de conducción y el confort, el dentado de la cremallera de dirección de la dirección asistida progresiva es modificado notablemente a través del recorrido de la dirección. Resultado: La transición entre el comportamiento indirecto de dirección en la zona media (marcha en línea recta) y el comportamiento directo de dirección en el caso de mayores ángulos de giro del volante está configurada de manera progresiva y permite un comportamiento de dirección considerablemente más ágil en situaciones de conducción dinámica. A la hora de aparcar, la ventaja

son ángulos de giro del volante menores y, con ello, un gran aumento del confort.

**Exterior – equipamiento y diseño.** Como todas las seis generaciones anteriores del Golf GTI, la séptima generación también se diferencia de las demás versiones de la gama a través de numerosos detalles de equipamiento adicionales y las clásicas insignias GTI. El exterior se caracteriza por detalles como las pinzas de freno de color rojo, la típica estructura de panel de abeja de las rejillas de las entradas de aire, faros traseros oscurecidos y tubos de escape cromados a la derecha y a la izquierda con un diámetro de 80 mm. Características típicas del Golf GTI desde sus comienzos: el color rojo de la carrocería de serie ("Rojo tornado") Volkswagen también ha perfeccionado las llantas GTI clásicas "Denver", "Detroit" y "Glendale": Los rasgos típicos de las ruedas del modelo anterior fluyen en el diseño de las nuevas ruedas de aleación ligera pulidas de 17 pulgadas del tipo "Brooklyn" que no sólo parecen más ligeras, sino que realmente lo son. Las ruedas equipan neumáticos de 225/45. El GTI podrá ser equipado también opcionalmente con llantas de 18 y 19 pulgadas.

**Diseño GTI.** En general, el Golf de la séptima generación tiene un aspecto más dinámico que su antecesor. El objetivo de los diseñadores era subrayar más aún la característica deportiva con el nuevo Golf GTI – el objetivo era dar al GTI un aspecto más deportivo, más ancho y más desafiante. El Departamento de Diseño de Volkswagen ha creado numerosos detalles individuales para el nuevo Golf GTI y los ha integrado en el concepto óptico global. El rasgo característico del frontal es un significativo elemento GTI que, con sus faros anti-niebla de LED opcionales adaptados especialmente al GTI, ha sido reinterpretado completamente: la banda roja que, en el pasado, enmarcó la parrilla rectangular de la primera generación del Golf completamente. La sexta generación del Golf GTI integraba dos bandas rojas que bordeaban el lado superior y el inferior de la parrilla. Ahora, en la séptima generación, la banda roja delimita la parrilla en el borde inferior extendiéndose por primera vez más hacia la izquierda

y derecha hasta las carcasas de los faros bi-xenón de serie. De esta manera, la banda roja pasa por el ancho completo de la parte delantera.

En el área inferior del parachoques, por debajo de la banda transversal del color de la carrocería, se integra la entrada de aire negra (con rejilla de malla de nido de abeja) que ahora ya no queda enmarcada por un área de color negro, sino por superficies pintadas en el color de la carrocería. De este modo, se acentúa aún más la entrada de aire; al mismo tiempo, se perfilan de forma más destacada en el frontal las tres láminas aerodinámicas laterales de color negro situadas respectivamente por debajo de los faros. Otro de los detalles que se integra en el diseño de precisos contornos es el borde inferior del alerón frontal en negro. Otro de los detalles de color negro son las estriberas y el difusor de la parte trasera. Estos elementos, casi circundantes, le confieren al Golf, equipado con un chasis deportivo GTI (carrocería rebajada en 15 mm), un aspecto aún más sólido sobre la carretera.

Otro ejemplo de la integración armónica de los elementos específicos GTI es el nuevo alerón de techo, de mayor tamaño que el de sus homólogos Golf con motores de menor potencia, integrado con las superficies en el portón trasero y en la carrocería. Adicionalmente, los alerones laterales del portón trasero optimizan las características aerodinámicas. Adicionalmente a las insignias GTI, situadas en el frontal y en la parte trasera, el deportivo Volkswagen integra, por primera vez, distintivos de color rojo con la tipografía conocida desde hace décadas 'GTI' en los pasos de rueda frontales a la altura de la línea de carácter.

**Interior – equipamiento y óptica.** El primer GTI ya equipaba la legendaria tapicería con dibujo de cuadros. La tela denominada "Jacky" del Golf GTI VI fue rediseñada, como es usual con el cambio de generación GTI, y ahora se llama "Clark". El dibujo de cuadros se mantiene naturalmente. Los asientos deportivos (delante con cajones portaobjetos debajo de los asientos) ofrecen unas características ergonómicas especialmente buenas. Además, los asientos delanteros

pueden ser ajustados en altura de serie y han sido equipados también con un ajuste lumbar manual. Las costuras de adorno rojas de los asientos y del revestimiento de la palanca de cambios representan un detalle deportivo de contraste; el techo interior del GTI, como siempre de color negro, subraya el diseño deportivo del interior.

**Equipamiento GTI.** Adicionalmente a las numerosas características de serie como el climatizador, el detector de fatiga y el sistema de radio "Composition Touch" existen otros detalles especiales GTI que ennoblecen el interior. Algunos de estos detalles son el volante deportivo individual y un pomo de la palanca de cambios. El pomo de la palanca de cambios tiene de nuevo forma de pelota de golf, rindiendo homenaje al primer Golf GTI, del mismo modo que el volante de cuero de nuevo diseño. El deportivo volante más plano hacia abajo con sus tres radios metálicos y sus embellecedores de color negro brillante es ligero, especialmente manejable, integra teclas multifunción de serie en los dos radios transversales y en el centro, al contrario que todos los demás volantes del Golf, un protector antichoque redondo similar al Golf GTI I.

El cuadro de mandos GTI ofrece excelentes detalles como una pantalla a color y una gráfica individual de los instrumentos que recuerda intencionadamente a los cronógrafos de alta calidad. El diseño GTI del interior se completa con luz ambiental roja, molduras decorativas especiales y paneles (molduras decorativas en las puertas, delante con iluminación ambiental), pedales y reposo del pie (a la izquierda) de acero cepillado, molduras protectoras de acceso en la parte delantera con aplicaciones de acero fino con iluminación ambiental integrada.

## Nuevo Golf GTD – primeros datos

### Estreno mundial del nuevo Golf para trayectos largos:

### El Golf GTD alcanza una velocidad de 230 km/h y sólo consume 4,2 litros de diésel cada 100 km

Motor TDI de cuatro cilindros de 184 CV, 380 Nm de par motor y un sistema Start/Stop

GTD desde fábrica con nueva dirección asistida progresiva, llantas de 17 pulgadas y chasis deportivo

**Wolfsburg / Ginebra, marzo de 2013.** El GTD lleva 31 años siendo el deportivo más ahorrador de la gama, ya que reúne de una manera fascinante el placer de la conducción y el sentido común así como las prestaciones de un automóvil deportivo y un consumo de un compacto. Sobre la base de la séptima generación del Golf, Volkswagen vuelve a poner el GTD, basado en gran parte en Golf GTI, en el punto de mira. ¡Ambos deportivos GTD y GTI, debutarán en el Salón del Automóvil de Ginebra en un estreno mundial!

El nuevo Golf GTD se ha propuesto lograr ser el Golf turbodiésel más potente de todos los tiempos, con un máximo de par motor que se ha incrementado en 30 Nm hasta alcanzar 380 Nm y una potencia nominal incrementada en 14 CV hasta 184 CV (o 135 kW). Acelera en sólo 7,5 segundos de 0 a 100 km/h, sin embargo, tiene suficiente con un consumo medio de sólo 4,2 l/100 km (tasa de emisiones de CO<sub>2</sub>: 109 g/km). Un sistema "Soundactor", desarrollado especialmente para el Golf GTD, acompaña el trabajo del TDI de manera acústica si así lo desea. Al mismo tiempo, la innovadora dirección asistida progresiva y un chasis deportivo (15 mm más bajo) aumentan el placer de conducción. El nuevo Golf GTD llegará al mercado a mediados de este año.

**Automóvil de largo recorrido dinámico y ahorrador.** El nuevo Golf GTD es hermano de serie del Golf GTI con un motor extrema-

damente potente. Este "GTI entre los modelos diésel" está equipado con un turbodiésel de inyección directa de 135 kW / 184 CV de la serie EA288 – un motor sobrealimentado de cuatro cilindros y dos litros montado transversalmente con inyección directa *Common Rail* y una compresión de 15,8:1. El par motor máximo de 380 Nm está en la banda ancha de números de revoluciones entre 1.750 y 3.250 r.p.m. Gracias a la relación de peso-potencia reducida de 7,6 kg/CV (incl. el conductor) el Golf GTD, que en su versión básica sólo pesa 1.377 kg, acelera de 0 a 100 km/h en 7,5 segundos y alcanza una velocidad máxima de 230 km/h.

Con el cambio de 6 velocidades, el TDI que está acoplado a un sistema Start/Stop, tiene suficiente con 4,2 l/100 km (emisión de CO<sub>2</sub>: 109 g/km). Frente al modelo anterior se obtiene una reducción considerable de 0,9 litros y 25 g/km de CO<sub>2</sub> respectivamente. De manera opcional, Volkswagen ofrece este modelo con un cambio automático de doble embrague de 6 velocidades (DSG): también en este caso se logra un consumo de 4,5 l/100 km (CO<sub>2</sub> 119 g/km), que caracteriza a este automóvil como altamente eficiente.

**Dirección asistida progresiva.** La nueva dirección asistida progresiva de Volkswagen se utiliza de serie tanto con el nuevo Golf GTI como en el caso del GTD – para otros modelos de Golf está disponible en el programa de modo opcional. En este caso, Volkswagen utiliza el potencial de adaptación de una dirección de propulsión electromecánica que es mucho mayor en comparación con los sistemas hidráulicos. Al contrario que en las direcciones con una relación de transmisión constante, que siempre tiene que establecer un compromiso entre la dinámica de conducción y el confort, en este caso se modifica considerablemente el dentado de la cremallera mediante el recorrido de la dirección. Como implica ya la denominación, este proceso se realiza de modo progresivo. El resultado facilita notablemente las maniobras de dirección, en general, y el estacionamiento del vehículo, ya que no son necesarios tantos giros del volante para girar las ruedas. Al conducir en curvas y durante las maniobras de giro se obtiene mediante la transmisión directa una sensación del

volante mucho más dinámica. Porque aquí el conductor debe girar menos el volante y ni siquiera soltar y volver a agarrar el volante con las manos para mantener el radio deseado de la curva.

**Paquete deportivo y de sonido.** El sistema "Soundactor" desarrollado exclusivamente para el nuevo Golf GTD perfecciona acústicamente el placer de conducir el GTD más potente de todos los tiempos. Un sistema de sonido genera para ello un sonido más bien orientado al confort (modo Normal y Eco) o un timbre potente y robusto (modo Sport) en función del número de revoluciones y el perfil de conducción seleccionado. El sonido del motor se experimenta desde el interior como un sonido real generado desde fuera mediante el sistema de escape. Cuanto más rápido marcha el GTD, más bajo se emitirá el sonido para no influir en el confort de los largos trayectos. El sistema se ofrece mediante el paquete deportivo y de sonido opcional, el cual incluye, aparte de la selección del perfil de conducción, llantas de aleación ligera pulidas de 18 pulgadas de diseño "Hilton" y pinzas de freno de color rojo.

**Exterior – equipamiento y diseño.** El nuevo Golf GTD ofrece claros rasgos diferenciales mediante los faros traseros oscurecidos, doble salida de escape cromada situada en la parte izquierda, el alerón de techo tomado del GTI y los emblemas GTD en la parte delantera, la zaga y los pasos de rueda delanteros. Las franjas pintadas en el Golf GTI de forma habitual en rojo en la parte frontal brillan en el nuevo GTD en un discreto y elegante acabado en gris y cromo; la entrada de aire delantera prescinde incluso de un borde cromado. El inserto de la parrilla con estructura negra de nido de abeja, los para-choques delantero y trasero así como el alerón trasero integrado en las superficies en la carrocería y el portón trasero son piezas idénticas en el GTD y el GTI. Lo mismo se aplica para los alerones laterales en el portón trasero. El chasis deportivo de serie del Golf GTD incluye una carrocería rebajada en 15 milímetros; para las llantas de aleación ligera de 7,5 J x 17 pulgadas del diseño "Curitiba" se han montado neumáticos de 225/45 R17.

**Interior – equipamiento y óptica.** También en el nuevo Golf GTD se acomodan de nuevo el conductor y el acompañante en asientos tapizados con tela con el patrón legendario a cuadros – llamado "Clark" tanto en el GTD como en el GTI. Los asientos delanteros (con prácticos cajones portaobjetos debajo) disponen de unas propiedades ergonómicas excelentes. Se pueden ajustar en altura tanto en el lado del conductor como en el del acompañante y están equipados con un ajuste lumbar manual y bolsillos de respaldo. Las costuras de adorno de color gris en la zona de los asientos y en la guarnición de la palanca de cambios dan un contraste deportivo; el techo interior, negro como el del Golf GTI, subraya una vez más el ambiente deportivo.

Los pasajeros del Golf GTD entran al interior ennoblecido con revestimientos de decoración de color "Checkered Black" a través de los embellecedores de talonera de acero fino de iluminación blanca de serie. Además del climatizador automático (Climatronic), el detector de fatiga y el sistema de radio "Composition Touch" (entre otros con ranura de tarjetas SD e interfaz AUX-IN), el vehículo está equipado con una iluminación ambiental de serie. Las cubiertas de los pedales y del reposapiés del embrague fabricadas de aluminio fino cepillado, el volante deportivo de tres radios más plano en su parte inferior (con decoración de aluminio, paneles de color negro y teclas multifunción), un pomo de la palanca de cambios GTD y el cuadro de instrumentos basado en el nuevo GTI manifiestan a su vez el puro encanto deportivo a bordo del nuevo Golf GTD.

## Nuevo Golf TDI BlueMotion – primeros datos

### Estreno mundial del nuevo Golf eficiente:

### El Golf TDI BlueMotion sólo consume 3,2 l/100 km

Volkswagen establece con el Golf TDI BlueMotion valores inmejorables de CO<sub>2</sub> de tan sólo 85 g/km

El Golf TDI BlueMotion estará también disponible por primera vez como Variant

**Wolfsburg / Ginebra, marzo de 2013.** Volkswagen presenta en el Salón Internacional del Automóvil de Ginebra 2013 la versión en serie del nuevo Golf TDI BlueMotion y, de este modo, uno de los automóviles más ahorrador de nuestros tiempos. Este Golf se propulsa mediante un motor TDI (turbodiésel de inyección directa) de nuevo desarrollo con 81 kW / 110 CV. El motor de cuatro cilindros consume solamente 3,2 l/100 km; este valor corresponde a una emisión de CO<sub>2</sub> de sólo 85 g/km y una reducción del consumo del 15% frente a su antecesor, que ya era especialmente ahorrador. Además, como novedad estará disponible también el Golf Variant como TDI BlueMotion. Con un consumo medio de 3,3 l/100 km y una tasa de emisiones de CO<sub>2</sub> de 87 g/km se convierte en uno de los familiares más ahorradores del mundo.

Este consumo medio tan reducido, que abre nuevos horizontes, lo logran estos dos Golf, que alcanzan los 200 km/h, sin hacer concesiones a la comodidad, la seguridad o la dinámica. Ambos Golf TDI BlueMotion son más bien vehículos polivalentes de cinco plazas que acompañan a una familia completa durante todo el año de forma segura y cómoda.

Gracias a un gran número de modificaciones aerodinámicas, el Golf más ahorrador alcanza tanto en versión hatchback como Variant un coeficiente aerodinámico C<sub>w</sub> sumamente bajo. En comparación con los demás modelos Golf, la aerodinámica de los dos modelos TDI BlueMotion ha podido ser perfeccionada, entre otros, gracias a una

carrocería rebajada en 15 mm, un alerón de techo especial (sólo hatchback; Variant con alerón de serie), una parrilla cerrada en el exterior, rejillas de las entradas de aire parcialmente cerradas, un abastecimiento de aire fresco optimizado y revestimientos especiales de los bajos.

La aerodinámica especialmente buena es en gran medida determinante para lograr los consumos tan bajos de combustible. En cuanto a técnica, son los detalles como el ahorro de peso mediante la construcción ligera, el sistema Start/Stop y el modo de recuperación, que constituyen unas características de serie en todos los modelos de Golf, las medidas internas del motor TDI, los neumáticos de baja fricción con presión aumentada y una caja de 6 velocidades con transmisiones más largas los que logran el ahorro revolucionario del Golf TDI BlueMotion y del Golf Variant TDI BlueMotion.

**TDI – motor de nueva generación.** Volkswagen equipa el Golf TDI BlueMotion con un motor turbodiésel de 1,6 litros e inyección directa de la nueva gama de motores EA288. El motor de cuatro cilindros y cuatro válvulas desarrolla un par máximo de 250 Nm a partir de 1.500 r.p.m. y lo mantiene disponible hasta 2.750 r.p.m. Gracias a tecnologías, como la reducción de la fricción interna, una innovadora gestión térmica con fase de calentamiento reducida, el reciclaje de gases de escape (ARG), un sensor de presión de los cilindros, una bomba de aceite de dos tiempos, una bomba de agua conectable y un intercooler refrigerado por agua instalado directamente en el tubo de admisión se han reducido las tasas de consumo y emisiones. Volkswagen reduce aún más las emisiones empleando un catalizador de oxidación, un filtro de partículas diésel y un catalizador-acumulador de NOx.

**Continuamente ahorrador.** La primera generación del Golf BlueMotion se lanzó al mercado en 2007. Por aquel entonces, el Golf BlueMotion se convirtió en un referente de sostenibilidad con un consumo de 4,5 l/100 km (119 g/km CO<sub>2</sub>). En el año 2009, Volkswagen presentó la segunda generación del Golf BlueMotion en Ginebra (aún como prototipo) con tasas de consumo y emisiones de CO<sub>2</sub> de

3,8 l/100 km y 99 g/km respectivamente; la versión de serie del Golf BlueMotion llegó a los concesionarios en octubre del mismo año. Si ahora el consumo del tercer Golf BlueMotion se ha podido reducir en otros 0,6 litros o, respectivamente, el 14 por ciento y si se han podido reducir las emisiones de CO<sub>2</sub> en 14 gramos, esto refleja el avance técnico continuo. La autonomía teórica del nuevo Golf TDI BlueMotion de la versión hatchback con un depósito de 50 litros y un consumo de 3,2 l/100 km es de 1.562 kilómetros – una ganancia clara sobre todo para los conductores comerciales.

**Versiones Trendline y Comfortline.** Hasta ahora, el Golf más ahorrador se ofrecía como modelo específico BlueMotion. Esto cambiará ahora; es cierto que la nueva generación también saldrá al mercado con los detalles específicos de BlueMotion, pero estará disponible generalmente en las dos líneas de equipamiento Trendline y Comfortline. En cuanto al peso, la aerodinámica y la resistencia a la rodadura, el nuevo Golf TDI BlueMotion saldrá al mercado exclusivamente con ruedas de 15 y 16 pulgadas. Mientras tanto, como color exclusivo está disponible la pintura "Azul Glaciar Metalizado". Como es habitual para los nuevos Golf, el modelo básico del mundo BlueMotion equipa también, entre otros detalles, siete airbags y el sistema electrónico de control de estabilidad.

El equipamiento Trendline incluye además:

- Retrovisores exteriores ajustables eléctricamente
- Indicador de temperatura exterior
- Biseles cromados alrededor de las entradas de aire en el interior
- ECO-HMI (representaciones / indicaciones de consumo)
- Boca de llenado con protección contra repostaje erróneo
- Asistente de entrada "Easy Entry" (versión de dos puertas)
- Asiento del conductor ajustable en altura
- Ajuste eléctrico de los elevalunas
- Cubierta del maletero
- Parabrisas trasero con conexión a intervalos
- Aire acondicionado

- Suelo variable del maletero
- Columna de dirección con altura y longitud regulables
- Freno anti-colisiones múltiples
- Freno de estacionamiento eléctrico con función “Auto-Hold”
- Diferencial electrónico de deslizamiento limitado “XDS”
- Indicador de control de la presión de los neumáticos
- Banqueta trasera con respaldos partidos y abatibles de forma asimétrica (hatchback), en el caso del Variant incluido el asiento
- Dirección asistida electromecánica
- Filtro de polvo y polen
- Luz de marcha diurna
- Pantalla táctil TFT de 5 pulgadas
- Lunas calorífugas en verde
- Cierre centralizado con mando a distancia

## Nuevo Golf TGI BlueMotion – primeros datos

### Estreno mundial del nuevo Golf de gas natural:

#### Golf TGI BlueMotion con una autonomía de más de 1.300 km

El nuevo Golf TGI BlueMotion DSG sólo consume 3,4 kg de gas natural cada 100 km

El Golf TGI BlueMotion estará disponible en versión de cuatro puertas y como Variant.

**Wolfsburg / Ginebra, marzo de 2013.** Estreno estelar de los nuevos modelos Golf en el Salón del Automóvil de Ginebra de 2013: Junto con los nuevos modelos TDI BlueMotion, GTI, GTD y Variant, la séptima generación del "Bestseller" también debutará en Ginebra como Golf TGI BlueMotion propulsado con gas natural (CNG). Al mismo tiempo, Volkswagen cambiará la denominación de los modelos de gas natural de "EcoFuel" a "TGI BlueMotion". El nuevo Golf TGI BlueMotion saldrá al mercado a finales de verano como versión hatchback clásica y en otoño además como modelo Variant.

**Primer modelo de gas natural MQB.** Con el nuevo modelo debutará el primer automóvil de gas natural que se basa en la nueva plataforma modular transversal (MQB). Los modelos MQB están diseñados desde el principio de tal manera que actualmente se emplean todos los modos pensables de propulsión.

**1.4 TSI de 110 CV.** El Golf TGI BlueMotion se propulsa mediante un nuevo motor de gas natural con una potencia de 81 kW / 110 CV (desde 5.000 hasta 6.000 r.p.m.); el par motor máximo de 200 Nm ya se alcanza a 1.500 r.p.m (hasta 3.700 r.p.m.). El motor sobrealimentado de inyección directa TSI 1.4 bivalente (diseñado para la propulsión con gas natural y gasolina) permite una elevada autonomía: En el modo CNG puro (con gas natural) son más de 420 kilómetros en esta versión con cambio manual de 6 velocidades. En este caso, el consumo medio es de 3,5 kg de gas natural cada 100 kilómetros (ta-

sas de emisiones de CO<sub>2</sub>: 94 g/km). Funcionando con gasolina, se obtiene una autonomía adicional de alrededor de 940 kilómetros (consumo 5,3 l/100 km). Esto significa: si ambos depósitos de gas natural, situados en los bajos del automóvil por debajo del maletero (juntos 15 kg), y el depósito de gasolina (50 litros) están completamente llenos, el Golf TGI BlueMotion alcanza una autonomía teórica de 1.360 kilómetros – de esta manera, se puede recorrer la distancia entre Hamburgo y Ginebra sin problemas con un sólo llenado de los depósitos.

Si el Golf TGI BlueMotion está equipado con el cambio de doble embrague DSG de 7 velocidades opcional, se alcanza aún más autonomía gracias a un consumo medio de 3,4 kg/100 km de gas natural y respectivamente de 5,0 l/100 km de gasolina. Con unas emisiones de CO<sub>2</sub> mínimas de 92 g/km, el Golf TGI BlueMotion es todo un hito para lograr la tasa de emisión de la flota legalmente exigida a partir de 2020 de 95 g/km de CO<sub>2</sub>.

**Golf TGI BlueMotion ágil.** A pesar de lograr tanto ahorro, el nuevo Golf TGI BlueMotion ofrece prestaciones ágiles de conducción en comparación con muchos otros automóviles de gas natural: Con salida parada, alcanza una velocidad de 100 km/h en sólo 10,7 segundos. Velocidad máxima: 194 km/h.

**TGI en tres equipamientos.** El equipamiento específico del Golf TGI BlueMotion, que está disponible en las versiones Trendline, Comfortline y Highline y que en principio tiene cuatro puertas, incluye entre otros dos indicadores de autonomía y del llenado de depósito (para el funcionamiento de gas y de gasolina); el conductor puede ver el modo de funcionamiento respectivo. Naturalmente, también el módulo de la tapa de depósito es de nuevo diseño, condicionado por tipo de construcción, junto con la conexión de depósito de gas natural integrada al lado de la boca de llenado de gasolina. De esta manera es posible repostar gasolina y gas de modo cómodo y rápido en un surtidor. En el Golf TGI BlueMotion no se puede ver el tubo de escape del sistema de escape que se ha diseñado de forma especialmente corta y específica para gas natural; se encuentra de-

lante del eje trasero y por debajo del vehículo. Análogamente al Golf TDI BlueMotion, el Golf TGI BlueMotion también se ofrecerá con una combinación de llanta-neumático de un máximo de 16 pulgadas en vistas a un consumo reducido.

## El nuevo Jetta Hybrid – primeros datos

### Estreno europeo del Turbo-Hybrid:

### El nuevo Jetta Hybrid sólo consume 4,1 l/100 km

Primer modelo híbrido con motor 1.4 TSI de 4 cilindros y DSG de 7 velocidades

El nuevo Volkswagen Jetta Hybrid circula hasta dos kilómetros en modo puramente eléctrico

**Wolfsburg / Ginebra, marzo de 2013.** En el Salón del Automóvil de Ginebra, Volkswagen estrena a nivel europeo uno de los automóviles más eficientes mundialmente: el Jetta Hybrid. La preventa de este Volkswagen extremadamente ahorrador ya ha comenzado en Alemania. El nuevo modelo equipa un motor de alta tecnología (TSI de 110 kW / 150 CV) y un motor eléctrico de cero emisiones (con una potencia de 20 kW). Aunque esta alianza híbrida ofrece unas prestaciones excepcionales (0-100 km/h en 8,6 segundos), el Jetta Hybrid entra en escena con un consumo medio de 4,1 l/100 km (tasa de emisiones de CO<sub>2</sub>: 95 g/km). La deportiva berlina consume aproximadamente un 20 % menos de combustible que cualquier otro automóvil de estas características equipado con un motor convencional. ¡En el tráfico urbano, el ahorro de consumo es incluso de un 30 %! Además, el nuevo Jetta Hybrid puede circular con cero emisiones en modo puramente eléctrico pulsando un botón. En este caso alcanza una velocidad máxima de 70 km/h y recorre una distancia de dos kilómetros (en función del terreno y de las condiciones de funcionamiento).

**Extremadamente silencioso.** Tras el Touareg Hybrid, el Jetta Hybrid es el segundo modelo del fabricante automovilístico con más éxito en Europa que combina las tasas de consumo más bajas con unas excelentes prestaciones a todos los niveles gracias al módulo de propulsión, compuesto por un motor de gasolina y un motor eléctrico, que se ubica bajo el capó. Ejemplo de confort: el refinado TSI, el

nuevo sistema de escape, el empleo de un parabrisas acústico también de nuevo diseño, las ventanas laterales delanteras reforzadas y otras medidas adoptadas son algunos de los componentes que convierten al Jetta Hybrid en uno de los automóviles más silenciosos jamás construidos por Volkswagen en este segmento. La deportiva y ecológica berlina inició su comercialización primero en Norteamérica a finales de 2012; a partir de ahora, el nuevo Jetta Hybrid está también disponible en los principales países europeos.

**El TSI es uno de los motores de gasolina más modernos del mundo.** De exactamente 1.395 cm<sup>3</sup> este motor de cuatro cilindros, al que se le ha aplicado el concepto de "Downsizing", ya entrega un par máximo de 250 Nm ligeramente por encima del ralentí (a partir de 1.400 r.p.m.). La gran ventaja es que el par máximo del TSI se mantiene en este alto nivel hasta 3.500 r.p.m. Junto con el motor eléctrico se obtiene una característica de propulsión que convierte al nuevo Jetta Hybrid en una de las berlinas más deportivas. Además, el TSI con su peso de 98 kg es un motor muy ligero.

**El módulo híbrido está formado por el TSI, un acoplamiento de desembrague y un motor eléctrico.** El módulo híbrido se compone del TSI, un motor eléctrico y un acoplamiento de desembrague emplazado entre ambos que desacopla el motor de gasolina completamente del tren propulsor cuando el automóvil funciona en el modo puramente eléctrico o "navega" (rodamiento / desaceleración).

**Tecnología punta de baterías.** La energía necesaria para propulsar el motor eléctrico procede de una batería de iones de litio. El compacto sistema de baterías se ha integrado detrás de la banqueta trasera, por lo que no limita en modo alguno la oferta del espacio interior. La batería se compone de 60 células individuales de 5 Ah cada una, que en su suma ofrecen una tensión nominal de 222 voltios y una capacidad de 1,1 kWh. Peso: 35,8 kg. El cambio permanente de carga y descarga en el modo de funcionamiento híbrido requiere una eficiente refrigeración de la batería. En este caso, el refrigerador de la batería es un ventilador montado directamente en el acumulador de energía. La batería dispone adicionalmente de un sistema de ges-

tión propio que se ocupa de las funciones de seguridad, diagnóstico y monitorización, así como de la regulación de la temperatura. El sistema de regulación del ventilador adaptable (entre otras cosas, a la temperatura exterior y al requerimiento de potencia) garantiza un funcionamiento de la batería en el margen de temperatura óptimo. Adicionalmente, los sistemas de protección especiales desconectan la batería en la fase de reposo o en caso de colisión potencial.

**Rápido cambio de doble embrague DSG.** La transmisión de la potencia al eje delantero se gestiona mediante un rápido y eficiente cambio de doble embrague de 7 velocidades (DSG). La combinación de la propulsión híbrida y el cambio DSG es única, ya que enlaza el placer de conducir con la sostenibilidad. El eficiente cambio “DSG” de 7 velocidades constituye el referente de rendimiento hasta 250 Nm en esta nueva versión con un peso total de 74 kg y un diseño muy compacto. La ventaja reside en que gracias a los ligeros componentes de propulsión, el Jetta Hybrid sólo aumenta su peso en 100 kg a pesar de equipar el sistema de batería. Junto con las medidas de seguridad adicionales aplicadas a la estructura del automóvil, el nuevo Jetta Hybrid ofrece un peso total inferior a 1.500 kg.

**Propulsión de cero emisiones vía motor eléctrico.** La autonomía del Jetta Hybrid con la batería cargada completamente es de hasta dos kilómetros en el modo puramente eléctrico con cero emisiones. El Jetta Hybrid cambia al modo de propulsión eléctrico automáticamente (hasta 60 km/h) o mediante la pulsación de un botón (hasta 70 km/h). Para ello, el conductor activa la tecla E-Mode situada delante de la palanca de cambios en el margen derecho. En ambos casos, el TSI se desconecta del tren propulsor mediante un acoplamiento de desembrague con el fin de reducir el consumo de energía y aumentar la autonomía eléctrica. Aproximadamente un tercio del potencial de ahorro del Jetta Hybrid se consigue gracias a la conducción eléctrica.

**Carga de la batería mediante el “Sistema de Recuperación”.** El “Sistema de Recuperación” de la energía de frenado se activa cuando el conductor pisa el freno del Jetta Hybrid. A través de ese sistema se “recoge” la energía cinética generada y se transfiere a la batería

en forma de corriente eléctrica. En cuanto al funcionamiento del sistema, tan pronto como el conductor levanta el pie del acelerador para frenar el automóvil se abre el acoplamiento de desembrague para desconectar el motor y con ello reducir en esta fase adicionalmente las pérdidas del par de arrastre. Cuando el conductor pisa el pedal de freno, aumenta el momento generador del motor eléctrico, en función del recorrido del pedal de freno, para almacenar de este modo en la batería la energía eléctrica adquirida. Esta energía se utiliza posteriormente para abastecer la red eléctrica de a bordo, así como para posibilitar la conducción eléctrica y el modo de conducción “Boost”. El efecto de la recuperación no debe subestimarse, ya que un tercio del potencial de ahorro del Jetta Hybrid se debe a este sistema.

**El TSI se desconecta siempre que es posible en ciudad.** Si el automóvil circula en el tráfico lento urbano, el conductor pisa el pedal del freno y la batería dispone de carga suficiente, se apaga el motor de gasolina del Volkswagen – la calefacción, el climatizador y los sistemas de confort eléctricos, como, por ejemplo, el equipo de sonido, siguen funcionando. Interesante detalle: al contrario que en otros sistemas convencionales, el motor de gasolina del Jetta Hybrid no sólo se apaga, sino que también se desconecta del tren propulsor a través del acoplamiento de desembrague para que, cuando vuelva a arrancar el automóvil, y siempre y cuando la batería esté lo suficientemente cargada, sea posible conducir en el modo puramente eléctrico alternativo al modo de conducción con gasolina. La desconexión del TSI en ciudad, siempre que la situación lo permita, representa otro tercio del potencial de ahorro del Jetta Hybrid.

**Navegar sin TSI.** Cuando el conductor levanta el pie del acelerador a altas velocidades (hasta 135 km/h), el TSI se desconecta también del tren propulsor mediante el acoplamiento de desembrague, en este caso, con el fin de eliminar las pérdidas del par de arrastre. El resultado es que el Jetta Hybrid rueda durante un periodo de tiempo extremadamente largo sin consumir combustible.

**Doble potencia a través del modo “Boost”.** Si la palanca de cambios del “DSG” se encuentra en la posición “S” o en la posición de cambio manual, el sistema de propulsión reacciona con el empuje máximo al acelerar a fondo. El mismo proceso tiene lugar durante el clásico Kickdown, es decir, cuando se pisa el acelerador rápidamente hasta el fondo. En este caso se suman la potencia del motor eléctrico y del TSI poniendo a disposición una potencia máxima temporal de 125 kW / 170 CV que se transmite a las ruedas delanteras mediante el cambio ‘DSG’. En el lenguaje técnico, la actuación combinada de ambos motores se denomina “Boost”. Gracias a la suma de las potencias es posible realizar maniobras de adelantamiento rápidas, lo que a su vez aumenta el nivel de seguridad activa.

**Propulsión vía motor de gasolina.** El Jetta Hybrid funciona sólo con el motor TSI durante conducción rápida y / o si la carga de la batería es baja. En estas fases, el TSI se desplaza a un punto de funcionamiento de rendimiento óptimo poniendo a disposición más potencia de la que sería necesaria para desplazarlo. Y este exceso de energía se utiliza de forma selectiva: dependiendo del estado de carga actual de la batería, el exceso de energía se transfiere a la batería de alto voltaje a través del motor eléctrico que, en este caso, funciona como generador. Las denominadas ‘fases de carga activas’ combinadas con las fases de conducción eléctrica se han adaptado de tal modo que el consumo sea mínimo.

**Nuevos instrumentos.** Los instrumentos del Jetta Hybrid indican todos los modos de funcionamiento relevantes. El conductor puede obtener información a través del menú de los instrumentos de nuevo diseño. En el punto del menú “Hybrid” se representa el modo de funcionamiento actual mediante un indicador del flujo de energía y su dirección esquemáticamente mediante flechas. Además se indica el estado de carga de la batería. Justamente debajo del indicador del flujo de energía, representado en la pantalla, se encuentra situado el llamado ‘ePowermeter’ que indica el rendimiento relativo del motor eléctrico. El ‘ePowermeter’ sólo se activa en los modos de funcionamiento “conducción eléctrica”, “E Mode” y “Boost”.

**El ‘Powermeter’ indica el funcionamiento del propulsor híbrido.**

El llamado ‘Powermeter’ es de vital importancia y no debe confundirse con el ‘ePowermeter’. El "Powermeter", integrado en la parte izquierda de los instrumentos como pantalla multifunción en el lugar de cuentarrevoluciones, informa al conductor sobre el modo de funcionamiento actual del Jetta Hybrid: como, por ejemplo, el modo "Ready" (conducción convencional), modo "Charge" (recuperación de la energía de frenado), modo "Eco" (conducción económica), modo "Boost" (conducción combinada) y modo "Off" (conducción sólo con el motor de combustión TSI). Además, los instrumentos representan la conducción eléctrica automática y el modo eléctrico seleccionado manualmente por el conductor (E-Mode).

**Fácil reconocimiento del nivel de ahorro.** La pantalla del equipo de audio también forma parte del sistema de información. El objetivo es un modo de conducción económico. El submenú “Cero Emisiones” ofrece una representación gráfica del tiempo de conducción con cero emisiones. Los valores de cero emisiones se representan porcentualmente como gráfica de barras; el intervalo de medición de cada barra es un minuto de conducción. Un valor de un 100 % significa que en el minuto de conducción correspondiente se ha conducido completamente libre de emisiones, es decir, con el motor TSI desconectado. El espacio de tiempo máximo observado es de 30 minutos.

**Jetta Hybrid.** El Jetta Hybrid, el cual está posicionado a un nivel superior debido a su concepto de propulsión, está disponible con un equipamiento de serie muy completo:

- Bolsillos portaobjetos en los respaldos de los asientos delanteros
- Inserciones en diseño "Litio"
- Molduras cromadas en las láminas de la parrilla
- Inserciones interiores en cromo (entre otras, interruptor giratorio para las luces y mando giratorio para el control del climatizador)
- Climatizador automático de dos zonas “Climatronic”

- Tablero de instrumentos con indicador de disponibilidad de potencia
- Asientos confort delanteros con regulación en altura
- Llantas de aleación ligera (15 pulgadas) del tipo "Lexington" con neumáticos de baja fricción de 195/65
- Reposabrazo central delantero con compartimento portaobjetos
- Volante multifunción, pomo de la palanca de cambio en cuero, palanca del freno de mano y alfombrillas textiles con costuras decorativas grises
- Sistema de radio/CD "RCD 510" (con indicador de flujo de energía, recepción digital de radio DAB+, función de reproducción MP3, cambiador de CD y ocho altavoces)
- Luces traseras e iluminación de la matrícula con tecnología LED
- Pomo de la palanca de cambios y palanca del freno de mano en cuero
- Emblema "Hybrid" (en la parrilla, en los pasos de rueda delanteros y en la tapa del maletero), con fondo azul
- Kit aerodinámico
- Tapicería de diseño "Garden"
- VW Universal Bluetooth
- Faros antiniebla con luz estática de giro

**Jetta Hybrid Highline (Sport en España).** En el Jetta Hybrid Highline, además del equipamiento de la versión básica, se añaden las siguientes características:

- Faros bi-xenón
- Biseles cromados de la rejilla de entrada de aire inferior
- Luz de conducción diurna LED
- Llantas de aleación ligera (17 pulgadas, pulidas, tipo "Buenos Aires") con neumáticos de 225/17
- Indicador multifuncional "Premium"
- Sistema de limpieza de faros



## El nuevo cross up! – primeros datos

### Nuevo miembro de la New Small Family:

### El cross up! se estrena con un diseño aventurero y deportivo

cross up! con el aspecto de un pequeño SUV llega en pleno verano

De serie con aplicaciones exteriores, llantas de aleación ligera y barras de techo

**Wolfsburg / Ginebra, marzo de 2013.** Volkswagen amplía la gama de los llamativos modelos Cross con un nuevo miembro de la New Small Family: el cross up! El modelo de cuatro puertas ya llegará en pleno verano, enriqueciendo el programa Cross con un especialista urbano. Con el nuevo cross up!, el CrossPolo, el CrossGolf y el CrossTouran ya estarán disponibles cuatro modelos de Volkswagen individualizados y diseñados de modo dinámico bajo esta etiqueta.

**cross up! con el aspecto de un pequeño SUV.** Gracias a los numerosos y marcados elementos exteriores, el cross up! (peso en vacío UE: 995 kg) se reconoce a primera vista como un modelo individualizado: de esta manera, desde la perspectiva lateral, los revestimientos negros en los pasos de rueda y en las estriberas, así como las placas de protección con emblema cross up! en todas las puertas, ofrecen una impresión global deportiva. Otras características inconfundibles del cross up! son las barras de techo plateadas, los espejos exteriores pintados de color "light silver metallic" y los parachoques con piezas sobrepuestas plateadas. El aumento de la altura del chasis así como las llantas de aleación ligera de 16 pulgadas y de superficie brillante del tipo "cross" con neumáticos de 185/50 acentúan aún más el carácter robusto.

También hay numerosos detalles individualizados que acentúan el interior del cross up!: Además de los asientos de diseño especial (opcionalmente en color rojo o antracita), un salpicadero de alta calidad (en color rojo, negro o "dark silver") y alfombrillas textiles, también ennoblecen el ambiente un paquete de cuero con costuras de

contraste (volante de cuero con aro, empuñadura del freno de mano en cuero). La individualización se completa con bordes cromados en las rejillas de ventilación y el tacómetro así como con molduras protectoras de acceso con emblema "cross up!".

**Ampliamente equipado de serie.** De serie se incluye en el cross up!, entre otros, un cierre centralizado con mando a distancia, elevavinas eléctricos delante, faros antiniebla, retrovisores exteriores calefactables de ajuste eléctrico, un banco trasero divisible de forma asimétrica, suelo variable del maletero, un cuentarrevoluciones, una pantalla multifunción así como el sistema electrónico de control de estabilidad.

Adaptada al potente estilo del cross up! hay una paleta de colores de 5 tonos. En general, las áreas superiores de los parachoques y los tiradores son del color de la carrocería, mientras que los paneles de los pilares B y C y los marcos de las ventanas son de color negro. Como propulsión para este modelo de cuatro puertas orientado a un estilo de vida dinámico se utiliza un motor Otto de gasolina de tres cilindros con una potencia de 55 kW / 75 CV en combinación con un cambio manual de 5 velocidades. El cross up! consume 4,7 l/100 km (tasas de emisión de CO<sub>2</sub>: 109 g/km).

### **Estrategia internacional de sostenibilidad: Volkswagen participa en la responsabilidad medioambiental mediante una filosofía global**

Volkswagen se ha propuesto el objetivo de ser la marca de automóviles líder en cuestiones medioambientales antes de 2018

La estrategia de sostenibilidad "Think Blue." destaca gracias a su planteamiento de globalidad

**Wolfsburg / Ginebra, marzo de 2013.** La protección del medio ambiente es uno de los temas más importantes de nuestros tiempos. Como fabricante de automóviles, Volkswagen se compromete con la responsabilidad y, con el lema "Think Blue.", muestra su posición en relación con la sostenibilidad medioambiental, con el objetivo de lograr ser hasta 2018 la marca de automóviles líder a nivel mundial en cuestiones del medio ambiente. Para ello, Volkswagen se dedica entre otros asuntos a la cuestión de cómo armonizar la movilidad individual y la actuación de concienciación medioambiental.

La estrategia de sostenibilidad desarrollada a nivel internacional "Think Blue." destaca gracias a su planteamiento de globalidad: va más allá de los productos y las tecnologías, inspira y motiva a los clientes, así como a la opinión pública interesada, para que participen y engloba además una dedicación variada con distintas organizaciones medioambientales a nivel mundial. Volkswagen, como fabricante de automóviles, centra naturalmente sus esfuerzos en productos innovadores, ecológicos y soluciones técnicas. Entre ellos se cuentan, por ejemplo, los modelos BlueMotion – vehículos con emisiones reducidas o con propulsión eléctrica – pero también nuevos conceptos de movilidad como el proyecto de vehículos compartidos "Quicar".

Con el programa "Think Blue. Factory.", Volkswagen se propone unos objetivos ambiciosos también en la producción: Hasta el año

2018 se deberá producir en las plantas de Volkswagen hasta un 25 por ciento más ecológicamente, es decir, se han de reducir los valores del consumo energético, la generación de desechos, las emisiones transportadas por el aire y el consumo de agua.

Volkswagen establece ya con "Think Blue. Factory." nuevos referentes a nivel internacional. La planta de Chattanooga en los EE.UU. es, por ejemplo, la primera fábrica de automóviles del mundo que en 2011 obtuvo el renombrado galardón "LEED Platinum Award" por su eficiencia energética excepcional.

Sin embargo, en el caso de "Think Blue." se trata especialmente de concienciar al público en general para agudizar la actuación sostenible y, entre todos, lograr un cambio de actitud. El credo básico es: la protección medioambiental es divertida y es posible sin renuncias – cualquiera puede contribuir en la vida cotidiana. De este modo, se sensibiliza a los conductores, por ejemplo, para lograr divirtiéndose un modo de conducción ahorrador. Volkswagen se abre con la filosofía "Think Blue." también a un diálogo público sobre la movilidad sostenible del futuro, entre otros, con concursos de ideas o talleres juveniles internacionales.

"Think Blue." comprende además numerosas colaboraciones con asociaciones ecologistas. Para este fin, se aceptan las propuestas de cada país individualmente sobre los retos más urgentes en relación con la sostenibilidad ecológica. En México y España, estas propuestas son, por ejemplo, medidas contra la erosión de la tierra; en España concretamente, los bosques "ThinkBlue." cuentan ya con más de 350.000 árboles plantados; en Sudáfrica se pone en primer lugar la protección de la diversidad de especies; en Alemania se obtuvo el premio "International Sponsoring Award" gracias a la cooperación de muchos años con la Federación de Protección Ambiental Alemana como ejemplo de éxito de una cooperación sostenible y creíble en el ámbito medioambiental. "Think Blue." forma ya desde la primavera de 2010 el paraguas de las actividades que a lo largo de muchos años lleva desarrollando Volkswagen en cuanto a sostenibilidad ecológica; es un programa que se ha desarrollado a largo plazo y que está

presente en más de 35 países. El nombre "Think Blue." remite a un eslogan legendario de los años 60 que rezaba "Think Small", el cual reflejaba la democratización de la movilidad mediante el escarabajo de Volkswagen. Volkswagen también desea tomar un papel vanguardista en los retos del futuro, para hacer posible la movilidad eficiente y sostenible para todas las personas.