

Volkswagen –
Salón Internacional del Automóvil de Ginebra 2008
Novedades



Volkswagen

Salón Internacional del Automóvil de Ginebra 2008

■ En concreto

Novedades Volkswagen, Ginebra 2008 Página 02

■ Aspectos principales

Scirocco – estreno internacional Página 06

Passat CC – estreno en Europa Página 09

Golf TDI Hybrid – estreno internacional Página 13

Passat Variant TSI EcoFuel – estreno internacional Página 18

Sharan BlueMotion – estreno internacional Página 20

Golf Variant 4Motion – estreno internacional Página 22

Indicación:

Todos los datos y equipamientos contenidos en esta información de prensa son válidos para el programa de modelos ofrecido en Alemania. En otros países pueden existir diferencias. Reservado el derecho a modificaciones y salvedad frente a errores.

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



Salón Internacional del Automóvil de Ginebra 2008 En concreto

Seis estrenos internacionales:

El nuevo Scirocco y el Passat CC son dos de las estrellas de Ginebra

Retorno del Scirocco – presentación internacional del legendario deportivo en Suiza

Arranque del Passat CC – estreno en Europa del coupé Volkswagen de cuatro puertas

Diésel bajo corriente – el estudio Golf TDI Hybrid sólo consume 3,4 litros

Filoambiental gas natural – el Passat TSI como deportiva versión EcoFuel

Diésel extremadamente ahorrativo – estreno internacional del nuevo Sharan BlueMotion

Tracción permanente en las cuatro ruedas – Golf Variant 1.9 TDI 4Motion

- Wolfsburgo / Ginebra, marzo de 2008. Volkswagen va a lanzar este año un gran número de nuevos modelos de serie y estudios. El estreno mundial del Passat CC en enero en Detroit representó el punto de partida de esta ofensiva de productos. Ahora, en el Salón Internacional del Automóvil de Ginebra (del 6 al 16 de marzo) serán presentados otros cinco estrenos mundiales. El plato fuerte del Salón será el Scirocco, un deportivo de diseño completamente nuevo.

En Lac Léman debuta también el Golf TDI Hybrid, estudio que consume tan sólo 3,4 litros de diésel cada 100 kilómetros. El estreno mundial del Passat Variant TSI EcoFuel, de 150 CV de potencia, representa un salto tecnológico en el ámbito de la propulsión con gas natural. Volkswagen también presenta como estrenos mundiales el extremadamente ahorrativo Sharan BlueMotion (consumo de 6,0 litros) y el Golf Variant 4Motion de tracción en las cuatro ruedas. Además, pisando por primera vez suelo europeo: el Passat CC.

Scirocco / estreno mundial

- La primera generación del Scirocco también fue presentada en Ginebra hace 34 años. Ahora, Volkswagen celebra el retorno del legendario automóvil de dos puertas. Gracias a su diseño puede ofrecer suficiente espacio para cuatro adultos convirtiéndose así en un deportivo para todos los días del año. El Scirocco es propulsado por cuatro motores con tecnologías TDI y TSI tan potentes como ahorrativos. Su régimen de potencia es de 90 kW / 122 CV y 147 kW / 200 CV. El nuevo deportivo podrá ser adquirido con un gran número de innovadoras tecnologías como por ejemplo, un “Dynamic Drive Control”(DDC). El lanzamiento al mercado del Scirocco tendrá lugar en los últimos meses del verano.

Passat CC / estreno europeo

- Tras su estreno mundial en EE.UU., Volkswagen presenta ahora el Passat CC por primera vez en Europa. Es un coupé de cuatro puertas, confort superior y puro dinamismo, con interior deportivo de la máxima amplitud. Combinando estas características surgió un automóvil cuya concepción y diseño marcan nuevas pautas que van más allá del estándar. El Passat CC es portador de las más nuevas tecnologías, equipado con avanzados sistemas de asistencia y dinámica de conducción. Entre estas tecnologías se encuentran el asistente de mantenimiento de carril “Lane Assist” y un nuevo “Dynamic Drive Control” (DDC). VW ofrecerá el Passat CC exclusivamente con los más modernos motores de inyección directa. Los motores de gasolina (TSI yFSI) desarrollan potencias de 118 kW / 160 CV, 147 kW / 200 CV y 220 kW / 300 CV; los motores Common Rail (TDI) disponen

de potencias de 103 kW / 140 CV y 125 kW / 170 CV. El Passat CC llegará al mercado europeo en el segundo trimestre del año.

Golf TDI Hybrid / estreno mundial

- El Golf TDI Hybrid, es una prueba fehaciente del gran potencial de ahorro de energía del que dispone la combinación de la alta tecnología diésel con un motor eléctrico y un cambio DSG de 7 velocidades. El estudio presentado por primera vez en el mundo en el Salón Internacional del Automóvil de Ginebra consume tan sólo 3,4 litros de diésel cada 100 km. ¡Todo un récord! El Golf TDI Hybrid, concebido como potente híbrido puro, domina tanto el modo puro de combustión, como el modo de mezcla – esto es, la ahorrativa y potente combinación de TDI y motor eléctrico. En el modo eléctrico además es posible circular sin emisiones de gas. La transmisión de fuerza al eje delantero se produce a través de un cambio DSG de 7 velocidades. En ciudad, la función automática Start/Stop desconecta además el turbodiésel automáticamente cuando el automóvil se detiene.

Passat Variant TSI EcoFuel / estreno mundial

- Con el Passat Variant TSI EcoFuel, presentado por primera vez en Ginebra, comienza una nueva era de vehículos propulsados por gas natural. Hasta ahora, los automóviles de propulsión por el económico y filoambiental gas natural no eran muy temperamentales. ¡Esto ya pasó a la historia gracias al Passat equipado con un potente TSI de 110 kW / 150 CV!. A pesar de su gran potencia, el primer turbo de inyección directa del mundo diseñado para el funcionamiento con gas natural, sólo consume en el Passat 5,2 kilos cada 100 kilómetros. El lanzamiento al mercado del Passat y del Passat Variant TSI EcoFuel se producirá a finales de año.

Sharan BlueMotion / estreno mundial

- Volkswagen continúa su ofensiva BlueMotion en el 2008. Y ahora el Sharan BlueMotion presentado en Ginebra como estreno mundial. Consumo medio: 6,0 litros de diésel cada 100 kilómetros. Con ello, el Sharan BlueMotion consume 0,7 litros de combustible menos que el modelo “convencional”. Al mismo tiempo se reduce la tasa de emisiones de CO₂ de 177 g/km a 159 g/km. Estos son valores excepcionales para un monovolumen de 7 plazas con hasta 2.610 litros de volumen de carga y un peso admisible total de 2.510 kilos. El Volkswagen es propulsado por un potente TDI de 103 kW / 140 CV de potencia con filtro de partículas diésel (DPF). El BlueMotion estará disponible para las líneas de equipamiento Trendline y Comfortline del Sharan. La introducción en el mercado de este vehículo está previsto para el verano de este año.

Golf Variant TDI 4Motion / estreno mundial

- Volkswagen ofrece ya el Golf Variant también tracción permanente en las cuatro ruedas (no para mercado español). En caso extremo es posible transmitir hasta el 100% de la fuerza motriz a las ruedastraseras. Gracias a ello, el Golf Variant TDI 4Motion ofrece el mejor agarre posible al suelo incluso bajo las más adversas condiciones. El sistema 4Motion está acoplado a un ahorrativo y potente TDI de 77 KW / 105 CV de potencia. El Golf Variant TDI 4Motion acelera de 0 a 100 km/h en 12,9 segundos, alcanza una velocidad máxima de 185 km/h y sólo consume 6,0 litros de diésel cada 100 km. Detalle interesante para todos los conductores de remolques: el Golf Variant TDI 4Motion puede arrastrar hasta 1.500 kilos en una subida del 12%, esto es, 100 kilos más que su homólogo de tracción delantera.

Vuelve el deportivo y legendario Scirocco

Versátil y asequible: el Scirocco es un deportivo para todos los días del año

Deportivo e innovador: incorpora chasis adaptativo y DSG de 7 velocidades

Wolfsburgo / Ginebra, marzo de 2008. Ha vuelto: 34 años después de haber sido estrenado mundialmente el primer Scirocco en el Salón Internacional del Automóvil de Ginebra, Volkswagen presenta en este mismo lugar el Scirocco de la edad moderna. Tanto en el pasado como en el presente, este coupé sigue encarnando la fascinante idea de disfrutar de un deportivo apto para todos los días del año a precios adecuados. Esto es exactamente lo que caracteriza al nuevo Scirocco: tecnologías superiores y bajos gastos de mantenimiento, características de conducción dinámicas con alto confort y habitáculo sorprendentemente amplio con diseño deportivo sin concesiones.

Comentario del presidente de Volkswagen, Prof. Dr. Martin Winterkorn: “en el Salón vamos a presentar el Scirocco, un deportivo con el que sueña todo el mundo. Un sueño que, a pesar de disponer de las tecnologías más modernas del momento, estará al alcance de muchos conductores.” El Scirocco será lanzado al mercado europeo en los últimos meses del verano; los demás países podrán adquirirlo a lo largo del próximo año.

Diseño vanguardista

La tarjeta de visita del exigente concepto global es el diseño vanguardista del nuevo deportivo. De hecho, las líneas de diseño del estudio Scirocco, presentado en agosto de 2006, le han sido transferidas al vehículo de serie sin casi tener que realizar

modificaciones. Algunas de ellas son: el techo combi-coupé, que es único en este tipo de diseño y rinde homenaje a las primeras columnas C desarrolladas para el Scirocco, la atlética silueta, el notable capot y la parte trasera completa con sus hombros extremadamente anchos. Sólo la parrilla ha sido modificada por los diseñadores que decidieron conferirle un diseño más elegante y atemporal.

El Scirocco está al mismo nivel que el Golf con una longitud de 4,26 metros. Sin embargo, es claramente más bajo (1,40 metros) y casi tan ancho como el Passat (1,81 metros). El habitáculo ofrece cuatro confortables plazas para adultos. El volumen del maletero es de 292 litros con todos a bordo; abatiendo los dos respaldos de las plazas traseras, el volumen del maletero aumenta a los no menospreciados 755 litros. Gracias a esto, el nuevo Scirocco ofrece una utilidad cotidiana ilimitada, lo que lo hace perfecto como deportivo para todos los días del año.

Tecnología vanguardista

De la propulsión estándar del Scirocco, equipado de serie con ESP y chasis deportivo, se ocuparán cuatro motores TDI y TSI sobrealimentados, bajos en emisiones y con un par tan potente como ahorrativo. Los tres TSI (motores de gasolina de inyección directa) desarrollan potencias de 90 kW / 122 CV, 118 kW / 160 CV y 147 kW / 200 CV. El TDI, un motor Common Rail altamente refinado, desarrolla una potencia de 103 kW / 140 CV.

Otros de los elementos de alta tecnología del Scirocco son: el cambio DSG de 7 velocidades y “Dynamic Drive Control”. El techo levadizo panorámico se prolonga desde

la columna A hasta la columna B proporcionándole al habitáculo una luminosidad incomparable. El techo panorámico transparente se eleva hasta 39 milímetros pulsando un botón. Si la radiación solar es demasiado intensa, puede ser desplegada una persiana. Sin embargo, esto no será necesario en la mayoría de los casos, ya que el cristal del techo panorámico absorbe el 99% de los rayos ultravioleta, el 97% de los rayos infrarrojos (calor) y el 80% de la luz visible.

El nuevo Scirocco estará dentro del grupo de deportivos, de precio adecuado, que disfrutan al mismo tiempo de un equipamiento de serie superior. Todos los Scirocco han sido equipados de serie, entre otros elementos, con llantas de aleación ligera de 17 pulgadas, ajuste de la altura del asiento para las plazas del conductor y del acompañante, volante y empuñadura del freno de mano en cuero, asientos deportivos, banqueta trasera partida y abatible, elevalunas eléctricos, climatizador bizona, ESP, asistente de frenada, seis airbags, servodirección dependiente de la velocidad y, naturalmente, chasis deportivo.

Más allá del estándar:

El Passat CC llega a Europa

El Passat CC fusiona la dinámica de los deportivos con el confort de la berlina

Tecnologías avanzadas: asistente de mantenimiento de carril "Lane Assist" y "Adaptative Cruise Control"

Wolfsburgo / Ginebra, marzo de 2008. Tras su estreno mundial en EE.UU. Volkswagen presenta ahora el Passat CC por primera vez en Europa. Características: diseño coupé de cuatropuertas, confort superior y pura dinámica, con un interior deportivo y, sin embargo, amplio. Combinando estas contraposiciones surgió un automóvil cuya concepción y diseño marcan nuevas pautas que van más allá del estándar. El Passat CC es portador de las más modernas tecnologías, equipado con sistemas de asistencia y dinámica de conducción. Entre estas se encuentran, como novedad, el asistente de mantenimiento de carril "Lane Assist" y un nuevo "Dynamic Drive Control". No menos innovadores: el asistente de estacionamiento "Park Assist" y el "Sistema de regulación automática de la velocidad" ACC con acortamiento de la distancia de frenado "Front Assist".

Motores y dimensiones

Volkswagen ofrecerá el Passat CC exclusivamente con los más modernos motores de inyección directa. Los motores de gasolina (TSI y FSI) desarrollan potencias de 118 kW / 160 CV, 147 kW / 200 CV y 220 kW / 300 CV; todos estos motores cumplen la norma EU 4 respectivamente la norma americana ULEV2. Los turbodiesel (TDI) ofrecidos en Europa ya cumplen también con la norma EU 5 que entrará en vigor en 2009; los motores Common Rail desarrollan potencias de 103 kW / 140 CV y 125 kW / 170 CV.

El coupé de cuatro puertas tiene un longitud de 4.796 milímetros, 31 milímetros más que el Passat clásico, y un ancho de 1.856 milímetros (+ 36 milímetros), valores que sitúan al Passat CC en el ámbito de vehículos de la gama media-alta. La distancia entre las ruedas ha sido también modificada análogamente al ancho siendo en parte delantera de 1.553 milímetros (+ 11 milímetros) y en la parte trasera de 1.557 milímetros (+ 16 milímetros). La altura del nuevo Volkswagen es de tan sólo 1.420 milímetros (- 50 milímetros), imitando el estilo de los deportivos.

El Passat CC se posiciona en el área VIP de la gama media, tanto de las berlinas, como de los coupés deportivos premium, gracias a sus dimensiones, al diseño y a la máxima calidad y confort, que hacen que el Passat CC esté sobrepasando ya la frontera a la gama alta. Los mercados clave son Norteamérica, Europa Occidental y Japón. El Passat CC, producido en la fábrica alemana Volkswagen de Emden, será introducido primero en el mercado europeo, en el segundo trimestre del año. A partir del cuarto trimestre le seguirán los EE.UU., Canadá y Japón.

La más alta tecnología

“Lane Assist”: este sistema realiza un contraviraje tan pronto como el Passat CC abandona el carril espontáneamente; una ganancia extraordinaria en confort y seguridad. Alrededor del 14% de los accidentes con heridos se producen por salidas del carril. El asistente “Lane Assist” contribuirá a reducir esta cuota. Por supuesto, el “Lane Assist” se desactiva si el conductor enciende el intermitente para indicar un cambio de carril consciente.

Nuevo “Dynamic Drive Control” DDC. Este sistema de Volkswagen une la deportividad de un coupé

con el confort de una berlina superior. Este sistema no sólo controla la suspensión del vehículo, sino también su dirección electromecánica. El “Dynamic Drive Control”, DDC, ofrece tres programas “Normal”, “Deportivo” y “Confort”. Los dos últimos pueden ser seleccionados mediante un pulsador situado delante de la palanca de cambios. Lo decisivo es, sin embargo, el hecho de que a través del nuevo sistema mejoran las características de confort y dinámica también en el modo “Normal”, esto es, permanentemente.

El DDC de Volkswagen se incluye de serie en todas las versiones a partir de 125 kW / 170 CV.

“Park Assist”: otra de las tecnologías destacadas es el asistente de aparcamiento “Park Assist” que estaciona el Passat CC automáticamente pulsando un botón. En este caso, el conductor no necesita realizar ningún tipo de maniobra, lo único que debe hacer es acelerar y frenar.

“Adaptative Cruise Control”, ACC: si el sistema “ACC” está activado, el Passat CC acelerará y frenará automáticamente dentro de un margen de velocidad prefijado por el conductor anteriormente. Gracias al “Front Assist”, el sistema evita además que se produzcan colisiones por alcance observando la distancia hacia el vehículo que circula delante del Passat CC mediante un sensor de radar. El “Front Assist” prepara los frenos preventivamente en determinadas situaciones llevándolos a un estado precondicionado y actuando así como sistema de acortamiento de la distancia de frenado (AWV).

Además el Passat CC ofrece una fascinante multiplicidad de detalles innovadores. A veces, son detalles que, sin embargo,

surten un gran efecto como por ejemplo la trayectoria única de las lunetas laterales en las puertas sin marco del coupé, que no le dejan al viento ninguna superficie de ataque. No menos efectiva es la función de climatización de los asientos (asiento climatizado activo). Hasta ahora, esta característica de confort sólo estaba reservada para la berlina de lujo Phaeton. El asiento climatizado ofrece un confort claramente mayor en los trayectos largos durante los meses de verano.

Otro ejemplo de perfección hasta el último detalle es el nuevo diseño de serie “Mobility Tire”: estadísticamente, los conductores sufren un pinchazo de rueda cada 100.000 kilómetros. Gracias al “Mobility Tire”, en el Passat CC este valor podría aumentar, según el pronóstico, hasta 500.000 kilómetros, ya que la mezcla de caucho extremadamente flexible del neumático rodea cualquier objeto extraño que penetre en el neumático sellándolo, incluso tras haber extraído el cuerpo extraño. Los ocho airbags, el sistema de control de estabilidad ESP y una carrocería extremadamente resistente le confieren al Passat CC una gran seguridad.

Salón Internacional del Automóvil de Ginebra 2008 Golf TDI Hybrid

Alianza tecnológica entre el motor diésel y el motor eléctrico: El Golf TDI Hybrid sólo consume 3,4 litros de combustible

El estudio Golf TDI Hybrid apuesta por el ahorro de este motor diésel

Alianza tecnológica entre el TDI de 75 CV, el motor eléctrico de 20 CV y el cambio DSG de 7 velocidades

Wolfsburgo / Ginebra, marzo de 2008. El Golf TDI Hybrid es una prueba fehaciente mediante la cual Volkswagen demuestra el gran potencial de ahorro de energía que ofrece la combinación de la avanzada tecnología diésel, con un motor eléctrico y el cambio DSG de 7 velocidades. El estudio presentado por primera vez en el mundo en el Salón Internacional del Automóvil de Ginebra consume sólo 3,4 litros de diésel cada 100 km. ¡Todo un récord! El Golf TDI Hybrid, concebido como potente híbrido puro, domina tanto el modo tradicional de combustión, como el modo de mezcla – esto es, la ahorrativa y potente combinación de TDI y motor eléctrico. En el modo eléctrico, con el TDI desconectado, es posible además circular sin emisiones de gas. La transmisión de fuerza al eje delantero se produce a través del cambio DSG de 7 velocidades (caja de cambios automática de doble embrague). En ciudad, la función automática Start/Stop desconecta además el turbodiésel automáticamente cuando el automóvil se detiene. En comparación con el modelo de producción en serie, fue modificado tanto el interior como el exterior del Golf TDI Hybrid lacado en el nuevo color Vivid Blue. En el exterior destaca especialmente la parrilla de diseño individual que transmite una gran calidad. Con el fin de mejorar la aerodinámica, los diseñadores minimizaron además la sección transversal de los orificios de entrada de aire.

TDI, motor eléctrico y DSG: alianza de ahorro

El Volkswagen apuesta por un motor diésel de tres cilindros extremadamente ahorrador como fuente principal de propulsión

/ Salón Internacional del Automóvil de Ginebra 2008 / Novedades / VOLKSWAGEN /

con una cilindrada de 1,2 litros, inyección Common Rail y turbo sobrealimentado de geometría variable . El TDI desarrolla una potencia de 55 kW / 75 CV (a 4.000 r.p.m.) y un par máximo de 180 newtonmetros (a partir de 2.200 r.p.m).

El motor eléctrico ha sido abridado en el denominado lado de salida del TDI. Este motor sincrónico dispone de una potencia nominal libre de emisiones de 15 kW / 20 CV y un par de 140 newtonmetros. Adicionalmente, el motor eléctrico actúa como embrague de arranque y generador sustituyendo así el estárter y la dinamo. La batería níquel metal hidruro (NiMH) ha sido emplazada en el maletero y pesa 45 kilos. Las baterías níquel metal hidruro (NiMH) se caracterizan por su alta densidad de energía y su largo tiempo de vida útil. En el Golf TDI Hybrid, la batería níquel metal hidruro (NiMH) alimenta el motor eléctrico con 202 voltios de tensión y una cantidad de energía de 1,3 Kw/hora.

De la transmisión de la fuerza al eje delantero se ocupa el cambio DSG de 7 velocidades presentado anteriormente. La caja de cambios más moderna del mundo trabaja más rápido y eficiente que cualquier otra caja de cambios de serie contribuyendo así adicionalmente al alto potencial de ahorro de energía del Golf TDI Hybrid.

Gestión de energía inteligente

Ningún híbrido funciona sin una gestión de energía meditada. Esto también aplica para el estudio Golf TDI Hybrid: la interacción inteligente del TDI, el motor eléctrico, el cambio DSG y la batería, es la responsable del gran ahorro del híbrido, del que se sospecha que podría batir récords. El control “estimula” por ejemplo el motor eléctrico, dependiendo de la posición del acelerador y de la velocidad seleccionada, para apoyar el diésel (Boost) o para propulsar el vehículo de forma autónoma.

Paralelamente, en el modo de propulsión y de freno, una parte de la energía cinética es reconducida a la batería (recuperación) a través del motor eléctrico que actúa de generador. En estos casos, el motor de combustión se desconecta y se vuelve a conectar automáticamente cuando la demanda de potencia es mayor.

El diésel tampoco opera en ciudad, ni cuando el semáforo está en rojo ni cuando el vehículo circula en caravana (modo Start/Stop).

El conductor y los pasajeros pueden consultar valores como, autonomía, consumo y flujo energético actual a través de la pantalla táctil del sistema de radio-navegación.

Objetivo de desarrollo: emisiones de CO₂ inferiores a 90 gramos

El exigente objetivo de desarrollo del departamento de desarrollo de híbridos Volkswagen era el de alcanzar un nivel de emisiones de CO₂ inferiores a 90 g/km. Este objetivo ha sido ya alcanzado: el Golf TDI Hybrid es un vehículo excepcionalmente filioambiental y ahorrativo con emisiones de tan sólo 89 gramos. ¡Y no solamente en teoría! Los conductores de vehículos híbridos propulsados con gasolina comprueban una y otra vez que, en los largos recorridos por la autopista, los datos de fábrica, a menudo, difieren claramente del consumo real de gasolina. Éste no es el caso del Golf TDI Hybrid; según se ha demostrado, los potentes TDI de Volkswagen también trabajan de forma muy eficiente en la autopista. Los motores TDI y los motor eléctricos se fusionan de este modo en una fuente de propulsión tan limpia como económica que ya cumple hoy con la futura norma de emisiones de gas Euro 5. El Golf TDI Hybrid presentado en Ginebra está aún en fase de estudio, pero no va a quedarse ahí por mucho tiempo.

Diseño interior y exterior: sostenibilidad como inspiración

El objetivo principal del concepto global del Golf TDI Hybrid es la sostenibilidad, esto es, la protección de las reservas. Esto también influye en el diseño interior y exterior del Golf Hybrid, ya que, las soluciones técnicas innovadoras requieren lógicamente un lenguaje de diseño igualmente innovador.

El diseño exterior del Golf es de una gran calidad individual: su diseño neutral y casi atemporal refleja, como pocos en la historia del automóvil, el aspecto de durabilidad. En el Golf TDI Hybrid se han realizado muchas mejoras aerodinámicas con el máximo cuidado por el detalle, marcando al mismo tiempo decentes pero inconfundibles nuevas pautas.

Modificaciones exteriores en detalle:

- Parrilla de diseño individual de alta calidad;
- Reducción de la sección transversal de los orificios de entrada de aire;
- Logotipo “TDI-Hybrid” en la parrilla;
- Piezas adosadas en las partes frontal y trasera al estilo del Golf GTI Edition 30;
- Ruedas de diseño específico;
- Chasis rebajado con distancia al suelo reducida;
- Lacado con un nuevo color metálico azul intenso denominado Vivid Blue.

En el interior se respira un ambiente claro y agradable gracias al color de la tapicería, “Arctic”, y a los detalles en azul. Los materiales utilizados en el interior son excepcionales. Los nuevos materiales tienen su propio carisma o, como dirían los diseñadores en su propio lenguaje, una nueva ‘Estética ecológica’. Comentario de la jefa de diseño de Volkswagen Friederike Plock-Girmann: “Los materiales nunca han sido tan innovadores, espectaculares y sorprendentes como ahora. Los tejidos inteligentes asumen una función determinada, dejando de ser simplemente decorativos. Estos materiales sostenible – sustainable Materials – son los dueños del futuro. Gracias a ellos, los diseñadores tenemos la oportunidad de crear una innovadora ‘Estética ecológica’.”

Modificaciones del interior en detalle:

- El área central de los asientos ha sido diseñada en “Rivergrass” – un tejido que se obtiene del poliéster reciclado;
- Los laterales de los asientos han sido fabricados con el denominado “E-Leather”, un moderno “material de cuero” que se obtiene de los recortes sobrantes de la industria del cuero;
- Las inserciones azules de los asientos están hechas de cuero desdoblado, que también se origina como material de desecho en la industria del cuero;
- Uno de los puntos fuertes ópticos y técnicos son los listones decorativos fabricados con bambús de rápido crecimiento.

Salón Internacional del Automóvil de Ginebra 2008

El primer turbo de inyección directa con propulsión por gas natural debuta en el Passat

El estudio Passat TSI EcoFuel une dinámica y muy bajas tasas de emisiones

El motor de 150 CV acelera el Passat de gas natural de 0 a 100 km/h en 9,7 segundos

Wolfsburgo / Ginebra, marzo de 2008. Con el Passat Variant TSI EcoFuel, presentado por primera vez en Ginebra, comienza una nueva era de vehículos propulsados por gas natural. Hasta ahora, los automóviles de propulsión por el económico y filioambiental gas natural no han sido muy temperamentales. ¡Esto ya pasó a la historia gracias al Passat equipado con un potente TSI de 110 kW / 150 CV! A pesar de su gran potencia, el primer turbo de inyección directa del mundo diseñado para el funcionamiento con gas natural, sólo consume en el Passat 5,2 kilos cada 100 kilómetros. El lanzamiento al mercado del Passat y del Passat Variant TSI EcoFuel tendrá lugar a finales de año.

Potencia y rentabilidad máximas

El TSI EcoFuel del Passat Variant, diseñado de forma bivalente, dispone de una potencia de 150 CV, independientemente de si es propulsado con gas natural o con gasolina. El motor desarrolla un par de 220 newtonmetros a partir de 1.500 r.p.m. y lo mantiene hasta alcanzar 4.800 revoluciones. Conforme a esto, las prestaciones de conducción son muy deportivas. El Passat Variant acelera de 0 a 100 km/h en tan sólo 9,7 segundos y su velocidad máxima es de 210 km/h.

La autonomía teórica es absolutamente imponente: con 22 kilos de gas almacenados en tres tanques ubicados debajo del suelo del vehículo y 31 litros de gasolina, el Passat Variant 1.4 TSI EcoFuel

dispone de una autonomía de 800 kilómetros. Sólo la reserva de gas es suficiente para recorrer 420 kilómetros.

La vida interior del motor ha sido ampliamente retocada

La utilización del TSI como “quemador de gas” requiere profundas modificaciones de la técnica del motor. Una de estas modificaciones fue el reforzamiento o endurecimiento de los segmentos del émbolo, los émbolos y las válvulas; esto se debe a que en el modo de gas natural, al contrario que en la combustión de gasolina, no se requiere ninguna lubricación adicional gracias al combustible y a las mayores presiones. Así mismo, en el tubo de admisión del turbo fueron integradas toberas de inyección de gas natural especiales y reducidas. Una nueva unidad de mando gestiona la adaptación y la conmutación de ambos modos de propulsión. El éxito del Passat Variant TSI EcoFuel radica, no sólo en que es ahorrador y económico, sino también en lo extremadamente limpio que es. Este será uno de los primeros automóviles del mundo “no diésel” en cumplir la norma Euro 5 que entrará en vigor a partir de septiembre de 2009.

Salón Internacional del Automóvil de Ginebra 2008

Así de ahorrativo puede ser un gran monovolumen:
El nuevo Sharan BlueMotion sólo consume 6,0 litros de diésel

Con el Sharan BlueMotion debuta uno de los monovolúmenes de menor consumo del mundo

Por primera vez se equipa un modelo BlueMotion con un 2.0 TDI

Wolfsburgo / Ginebra, marzo de 2008. Volkswagen continúa su ofensiva BlueMotion con la presentación en Ginebra como estreno mundial del Sharan BlueMotion. El consumo medio del Sharan más ahorrador de todos los tiempos es de tan sólo 6,0 litros de diésel cada 100 kilómetros. El monovolumen es propulsado por un potente TDI de 103 kW / 140 CV de potencia con filtro de partículas diésel (DPF). La introducción en el mercado del Sharan BlueMotion, con las líneas de equipamiento Trendline y Comfortline, está prevista para el verano de este año.

El Sharan BlueMotion consume 0,7 litros de combustible menos que el modelo "convencional". Al mismo tiempo se reduce la tasa de emisiones de CO₂ de 177 g/km a 159 g/km. Estos son valores excepcionales para un monovolumen de 7 plazas con hasta 2.610 litros de volumen de carga y un peso admisible total de 2.510 kilos.

A pesar de su ejemplar ahorro, la agilidad del Sharan BlueMotion permanece inalterada: gracias a su potente 2.0 TDI (310 newtonmetros a 1.750 r.p.m.), el especialista familiar acelera de 0 a 100 km/h en sólo 11,9 segundos y mejora su velocidad máxima de 192 km/h a 195 km/h.

La reducción del consumo pudo lograrse, entre otras cosas, gracias a medidas internas del motor y a transmisiones más largas. Agradable efecto secundario: la autonomía del Sharan BlueMotion con un tanque de 70 litros lleno es de más de 1.100 kilómetros.

Motor y caja de cambios del Sharan BlueMotion

El Sharan más ahorrador de todos los tiempos ha sido equipado, como único modelo BlueMotion hasta el momento, con el conocido y eficiente y potente 2.0 TDI. Con el fin de poder cumplir nuestros exigentes objetivos de consumo para los modelos BlueMotion también en el Sharan de 1.6 toneladas de peso, los especialistas de diésel modificaron importantes parámetros de adaptación de emisiones a través de una adaptación de software. Algunas de estas modificaciones son la presión de sobrecarga, el momento de inyección y la tasa de recirculación de gases de escape.

Los desarrollor de transmisión de las marchas del cambio de 6 velocidades son más largos contribuyendo también así a la reducción del consumo: cuarta marcha (+ 7,2%), quinta marcha (+ 8,1%) y sexta marcha (+ 7,7%).

Reducción del coeficiente aerodinámico (cw) en un 6,3%

Al igual que en las versiones BlueMotion anteriores del Polo, Golf, Golf Plus, Jetta, Passat y Touran, la aerodinámica del Sharanha sido también optimizada. Los ingenieros lograron reducir el coeficiente aerodinámico (cw) en un 6,3% de 0,31 cw a 0,29 cw a través de mejoras en el chasis.

La reducción del coeficiente aerodinámico también es ventajosa para el chasis de serie rebajado en 25 milímetros. Para poder obtener la resistencia a la rodadura más baja posible, el Sharan ha sido equipado con neumáticos 195/60 R 16 con una presión del aire aumentada en 0,3 bar.

Salón Internacional del Automóvil de Ginebra 2008

Agarre total gracias a la tracción en las cuatro ruedas permanente: Golf Variant 4Motion

El nuevo Golf Variant 4Motion arranca con un ahorrativo TDI

Golf Variant TDI con tracción en las cuatro ruedas y 1.500 kilos de carga remolcada

Wolfsburgo / Ginebra, marzo de 2008. Volkswagen ofrece ya el Golf Variant también con tracción permanente en las cuatro ruedas (no para mercado español). El sistema 4Motion está acoplado a un potente y ahorrador TDI de 77 KW / 105 CV de potencia. El Golf Variant TDI 4Motion ha sido equipado también de serie con una caja de cambios manual de 6 velocidades. La distribución de la fuerza hacia los ejes delantero y trasero está controlada por el embrague electrónico Haldex. El embrague integrado directamente al eje trasero es muy compacto posibilitando así una distribución de la fuerza muy variable. En caso extremo es posible transmitir hasta el 100% de la fuerza de propulsión a las ruedas traseras. Gracias a esto, el Golf Variant TDI 4Motion ofrece el mejor agarre posible al suelo incluso con nieve. En general, la tracción permanente en las cuatro ruedas mejora también la estabilidad lateral sobre carreteras secas contribuyendo así al placer de conducción y a la seguridad activa.

El Golf Variant TDI 4Motion acelera de 0 a 100 km/h en sólo 12,9 segundos y alcanza una velocidad máxima de 185 km/h. El familiar con tracción en las cuatro ruedas dispone de serie de un filtro de partículas y consume sólo 6,0 litros de diésel cada 100 kilómetros.

Remolque de hasta 1.500 kilos

Detalle interesante para todos los conductores de remolques: la tracción en las cuatro ruedas no sólo ofrece ventajas para el

comportamiento en marcha, sino también para la carga remolcada. El Golf Variant TDI 4Motion puede arrastrar hasta 1.500 kilos en una subida del 12%, esto es, 100 kilos más que su homólogo de tracción delantera.

Aunque este modelo no este disponible en España, el sistema de tracción en las cuatro ruedas 4Motion puede seradquirido en combinación con las líneas de equipamiento Trendline y Comfortline. Dentro del equipamiento de seguridad básico se incluyen 6 airbags y el sistema de control de estabilidad ESP. También ofrece de serie, el sistema de estabilización del conjunto de remolque que evita el peligroso serpienteo de los mismos. El Golf Variant puede ser adquirido opcionalmente con una suspensión para carreteras en mal estado y un distancia del suelo aumentada en 20 milímetros. También disponible como equipamiento especial: un protector de bajos que protege al motor y a los bajos contra golpes de piedras y ramas.

