

Dossier de prensa

8º CONCENTRACIÓN “FURGO VOLKSWAGEN”: EL ESPÍRITU DE LOS 60’S

Sant Pere Pescador, 3, 4 y 5 de junio de 2011

8º CONCENTRACIÓN “FURGO VOLKSWAGEN”: EL ESPÍRITU DE LOS 60’S

SUMARIO

- **Introducción**
- **Historia de una concentración**
- **Bulli, la leyenda hecha futuro**
- **La gama T5, múltiples opciones**

California

Multivan

Transporter

- **Introducción**

Un estilo de vida diferente, movilidad sin límites y un espíritu que permanece después de 60 años de historia. Con esta filosofía, el numero de furgos y aficionados que se reúnen cada año en la concentración Volkswagen que se celebra en la costa brava gerundense, bate records. La afinidad de compartir unos valores se concreta en este evento que nace por iniciativa de los propios usuarios sin intervención de la marca, que entra más tarde en escena. Libertad sobre ruedas, una forma distinta de entender y practicar la movilidad.

El camping “La Ballena Alegre Costa Brava”, en Sant Pere Pescador, es el emplazamiento de este encuentro que, coincidiendo con una prueba puntuable del campeonato del mundo de windsurf, se viene celebrando desde hace ya ocho años. Esta concentración de furgos Volkswagen representa el espíritu aventurero y libre de los usuarios de los históricos y míticos modelos de Volkswagen Vehículos Comerciales.

Esta es una historia que empezó con la mítica furgo T1. Entonces este modelo revolucionaba el mundo de la automoción, y en poco tiempo se convertía en un

icono que hoy perdura. Así, los propietarios de estos vehículos y sus posteriores generaciones, los exhiben orgullosos, los cuidan y les conceden un lugar protagonista en sus vidas.

La gama no ha dejado de crecer y de transformarse desde entonces, hasta llegar a las modernas T5, que ofrecen un comportamiento, prestaciones y versatilidad extraordinarios, pero que recogen un mismo espíritu: vivir en libertad, viajar, disfrutar de la vida en su máxima expresión, fomentar el compañerismo y la colectividad, respetar la naturaleza viviendo en armonía con ella y no desperdiciar ni una sola oportunidad de descubrir las mejores rutas y rincones en los que descansar.

Con esta motivación, Volkswagen Vehículos Comerciales participa activamente en este encuentro que cada año crece y se enriquece. Windsurf, cine, música y playa para ambientar un fin de semana en el que las verdaderas protagonistas son las furgonetas, que además cada año participan en las diferentes categorías temáticas del concurso. Todas ellos junto con sus 'familias', se reúnen finalmente en un libro de fotografías que resume cada una de las ediciones de esta concentración.

- **Historia de una concentración**

Sant Pere Pescador forma parte de la historia de Volkswagen desde la primera concentración de furgonetas de la marca, que tuvo lugar allá por el 2004, y alcanzó ya un importante éxito de participación, atrayendo a los amantes de la libertad sobre ruedas, a los más románticos viajeros y también a los más atrevidos. Entonces todos los congregados allí se unieron de forma voluntaria y espontánea para celebrar un fin de semana de historias, anécdotas y convivencia en torno a sus furgos. Desde entonces, los récords de asistencia se han ido batiendo año tras año y ha quedado demostrado el alto poder de convocatoria de este encuentro.

En 2005, la segunda convocatoria del certamen coincidió con una de las pruebas puntuables del Campeonato del Mundo de Windsurf, por lo que tuvo una dimensión especial y un valor añadido en lo que respecta a los conceptos de libertad y entorno natural. Se unían dos esencias afines en un entorno idílico. Esta segunda edición del encuentro superó a la primera en participantes, ya que 1.600 personas y los propietarios de casi 200 furgonetas Volkswagen (desde las clásicas T1, hasta las T5 de última generación) asistieron a ella. En aquel año, las antorchas clavadas en la arena el sábado por la noche acompañaban una barbacoa en la que el espíritu hippie convivía en un entorno de paz y buen ambiente.

La tercera edición del evento, celebrada los días 16, 17 y 18 de junio de 2006, que al igual que las sucesivas ediciones estuvo también ligada a la disputa de la prueba del Campeonato del Mundo de Windsurf, supuso un nuevo éxito de participación. Ese año se empezaron a organizar toda una serie de actividades más amplio e intenso que comenzaba a dar forma a este evento de sol, playa, viento y furgos. Ese año se reunieron también apasionados de Volkswagen junto a sus furgonetas procedentes de un buen número de países europeos.

Los datos de participación de la cuarta edición del encuentro, en 2007, no dejan lugar a dudas sobre su crecimiento, ya que en él participaron 2.200 personas, con un total de 357 furgonetas. Entre los actos celebrados, y al margen de la prueba del mundial de Windsurf, que en aquella ocasión tuvo problemas a causa de la escasez de viento, tuvieron lugar distintas proyecciones del Surf Film Festival, se celebró un concierto en la playa y se entregaron los premios habituales de la reunión entre los que destacaban los reservados a la furgoneta más genuina, la más urbana, la más antigua o que la había llegado desde más lejos. Las 12.500 piezas de carne y los 30 barriles de cerveza consumidos dan una idea del aspecto festivo de la concentración.

La edición de 2008 contó con la participación de 427 furgonetas y casi 3.000 entusiastas que no se quisieron perder la ocasión de compartir la experiencia y los actos lúdicos con sus colegas provenientes de todos los rincones de España y parte de Europa. En esta ocasión, Volkswagen Vehículos Comerciales expuso las últimas novedades de la marca en un espacio de más de 1.000 metros cuadrados y la concentración se incorporó al movimiento BlueMotion, plantando 427 árboles en el Bosque BlueMotion de Volkswagen. Además, se potenció la presencia de los más pequeños con concursos de dibujo de furgonetas Volkswagen y un circuito de radiocontrol que hicieron las delicias de niños y niñas. Por su parte, el Campeonato del Mundo de Windsurf creció con el apartado femenino, por lo que hubo muchos elementos novedosos que reforzaron, un año más, la convocatoria de este encuentro.

En 2009, se confirmó la consolidación de la concentración, ya que 430 furgonetas se encontraron en Sant Pere Pescador y desfilaron posteriormente por L'Escala, una actividad que se repite cada año y que ya se ha convertido en tradición. Los participantes volvieron a superar la cifra de los 3.000, mientras Volkswagen Vehículos Comerciales volvía a mostrar sus novedades a todos los “furgoneteros” apasionados y la sección de premios se ampliaba a un nuevo galardón, el otorgado a la mejor “furgo gadget”.

Parecía que era imposible seguir creciendo, pero el año pasado las cifras volvieron a dispararse hacia arriba. Mientras los participantes no bajaban de los más de 3.000, el número de furgonetas creció hasta las 532 unidades. Una

cifra espectacular difícil de ser superada. En aquella ocasión se expuso por primera vez en España el nuevo Amarok, con el que Volkswagen Vehículos Comerciales se estrenaba en el segmento de las pick-up. Entre los distintos actos, se incorporó la novedad de un concurso fotográfico muy participativo, que premió las cinco fotografías más auténticas y originales.

Camino de cumplir la segunda mitad de su primera década de existencia, el “Furgo Volkswagen” se ha convertido en todo un referente nacional y europeo para los amantes de las furgonetas de la marca, la libertad y la naturaleza.

- **Bulli, la leyenda hecha futuro**

La historia del Bulli y, por extensión, de la gama de furgonetas de Volkswagen y lo que posteriormente acabó siendo Volkswagen Vehículos Comerciales, arranca de forma casual. Sin embargo, estos trazos dieron paso a un vehículo que acabaría revolucionando el mundo de la automoción, pues se convertiría en auténtico motor de la economía alemana y de otros países, y simbolizaría la llamada generación del “*flower power*” y el movimiento “hippie”. Se trataba del primer vehículo que estaba especialmente orientado al ocio, y al mismo tiempo ejercía de espaciosa limusina.

El importador holandés Ben Pon, que estaba relacionado con la competición de Fórmula 1 y los deportes del motor, se incorporó a Volkswagen y, en sus primeros días de estancia en el nuevo centro de trabajo de Wolfsburg, vió un extraño vehículo. Todo el mundo lo llamaba *Plattenwagen*, y había sido transformado por los trabajadores de la factoría para poder llevar a cabo de una forma más simple y menos dificultosa el transporte de material pesado como las planchas metálicas dentro de la propia factoría. Lo cierto es que Pon se inspiró en dicho vehículo para sentarse en la mesa de diseño y dibujar las líneas maestras de un vehículo de transporte que no se parecía a nada a lo que había en el mercado por aquellos tiempos.

Las características de este modelo buscaban sobre todo su practicidad. Entre ellas, destacaban la dirección delantera, el motor trasero y una carrocería en forma de caja que podría cargar hasta 750 kg. Pon no lo supo en aquel momento, pero estaba llevando a cabo el primer diseño de lo que acabaría siendo el Transporter.

A partir de entonces, el holandés inició la etapa consistente en convencer a los responsables técnicos y de gestión de la compañía de que su diseño podía dar respuestas eficaces a muchas de las necesidades del mundo de la automoción

y, por lo tanto, lograr un gran éxito en el mercado automovilístico. En otoño de 1948, se tomó la decisión de trabajar sobre el diseño de Pon y, de esta forma, en marzo de 1950 nació el Transporter, primer vehículo de la gama T. Recibió dicho nombre después de las deliberaciones de los responsables de Volkswagen, que consideraron otras denominaciones como Jurwen o Bulli. Esta última pasó a ser utilizada de forma popular para esa primera furgoneta roja y blanca con un gran logo Volkswagen en el frontal. Este modelo surgió como respuesta a la demanda existente en Europa de vehículos de transporte, tanto de carga como de pasajeros, que debían ser sencillos, robustos y económicos.

El paso previo a la fabricación del Transporter fue la producción de una corta serie de un primer prototipo llamado Typ 29, que fue lanzado en noviembre de 1949 de forma secreta y contó únicamente con 30 unidades que se utilizaron para realizar las primeras pruebas de estabilidad. Los registros logrados en todas las pruebas realizadas llevaron a que se tomase la decisión de que el 8 de marzo de 1950 se pusiera en marcha la fabricación en serie del Transporter.

El modelo montaba con un motor de 1.131cc. de 25 CV y podía transportar hasta 8 personas. Además, podía convertirse fácilmente en un vehículo de carga. Su éxito fue inmediato porque la respuesta de los usuarios fue contundente, pues se vendieron 8.000 unidades del modelo en su primer año de vida.

Se había producido el nacimiento del primer modelo de una larga y fructífera gama que ha superado ya los 10 millones de unidades. A día de hoy, 60 años después, se ha convertido en una leyenda y una referencia en el sector de las furgonetas, y ha sabido mantener un carácter propio y único fiel al espíritu de su aparición en el mercado.

En aquellos años, Volkswagen Vehículos Comerciales todavía no existía como división independiente de la marca Volkswagen, que contaba entonces en su oferta con dos modelos: el Escarabajo y el nuevo Transporter, dos vehículos que revolucionaron el mundo de la automoción.

La referencia del actual Multivan la encontramos en el Samba-bus, que salió al mercado en 1951. Este modelo se convirtió, gracias a su equipamiento de alta calidad, en la primera berlina de grandes dimensiones de la postguerra. Su enfoque principal era el concepto de un vehículo que pudiera ser útil, cómodo y práctico para poder transportar a muchas personas. Con el paso de los años, este versátil modelo acabó siendo un objeto de culto y el símbolo de toda una generación. Una de las causas principales de todo ello era la sensación de libertad e independencia que transmitía y permitía desde el punto de vista de la

movilidad.

La gama T1 tuvo un gran éxito en el sector. Poco después de su lanzamiento, en 1954, ya se habían superado las 100.000 unidades. Las cifras logradas por este modelo, que entonces disponía de 30 versiones distintas, llevó a la dirección de Volkswagen a decidir realizar una importante inversión en infraestructuras para poder incrementar la producción, que era de 80 unidades diarias, y dar respuestas a la ingente demanda del mercado. La principal consecuencia de tal decisión fue la construcción de un nuevo centro de producción con mayor capacidad en Hannover.

El 1963 marca otra referencia en lo que a la evolución del modelo se refiere, ya que fue entonces cuando la puerta lateral de doble hoja se substituyó por una puerta corrediza.

En 1967, se llevó a cabo el lanzamiento del primer cambio de imagen del Transporter. Así fue como nació la segunda generación del modelo, el llamado T2. El elemento diferencial del T2 respecto a su predecesor era el parabrisas de una sola pieza, que, junto al aumento de las dimensiones de las ventanas laterales, permitía una mayor entrada de luz al interior del vehículo, por lo que se mejoraba la visión del conductor y también la de los pasajeros. Por otro lado, y en sus versiones para la utilización profesional, el T2 incrementó también su longitud y su peso, llegando a los 1.175 kg.

Pese a ser importantes y más evidentes, ya que quedaban reflejados en el aspecto del modelo, los cambios más significativos no fueron esteéticos, sino mecánicos. El T2 montó un eje trasero oblicuo de doble articulación que mejoraba la calidad de conducción. También se optimizó la suspensión del eje delantero y se instalaron frenos de doble circuito que mejoraban la manejabilidad. En el interior, se incorporaron unos nuevos asientos y conductos de ventilación. Además, se añadieron nuevas motorizaciones, como un motor 1.7 de 66 CV o el 1.6 litros de 47 CV de potencia, que permitían que el nuevo vehículo pudiese alcanzar los 110 km/h. El T2 mantuvo el éxito de su predecesor antes de recibir una nueva remodelación que, una vez más, marcaría un gran paso evolutivo, ya que estuvo en el mercado 12 años y llegó a los 4,5 millones de unidades antes de dejar el camino libre a la tercera generación de la gama, que fue lanzada en 1979.

Una de las referencias básicas del modelo T3 fue la mejora de la seguridad con la utilización de unos nuevos brazos oscilantes transversales en el eje, los amortiguadores telescópicos de nueva factura, la barra estabilizadora y distintas estructuras de seguridad pasiva que mejoraban la protección en caso de colisión.

El problema que acarreaba todo ello era el sobrepeso, que se unía al producido por el aumento de las medidas. Volkswagen decidió entonces introducir con el T3 nuevas motorizaciones para resolver dicha contingencia. En primer lugar, se incorporó un motor de 1.970cc y 70 CV de potencia que permitía lograr una velocidad punta de 127 km/h. Posteriormente, en 1980, se incorporó la refrigeración líquida y un año después Volkswagen introdujo el motor diesel de cuatro cilindros de 50 CV. Dos años más tarde, llegaron dos nuevos motores refrigerados por agua con cambio manual de cinco velocidades.

Pero las novedades en el apartado de la propulsión no se detenían, y en 1983 se implantó un motor de inyección de 90 CV con catalizador y dirección asistida. Dos años después, se inició la comercialización del Transporter Syncro con tracción a las cuatro ruedas. Le siguió la gama de Transporter con el motor más potente de la gama, una unidad que ofrecía 112 CV de potencia y también llegaron los primeros motores turbodiesel. Indudablemente, el T3 fue la generación que marcó el paso adelante en lo que a motorizaciones se refiere para alcanzar una variedad y prestaciones que han marcado las evoluciones futuras del modelo hasta llegar a la actualidad.

La tercera generación de Transporter, de la que se fabricaron más de 1.2 millones de unidades, destacaba por ofrecer un completo equipamiento con elevalunas eléctricos y cierre centralizado, entre otras novedades. Con la generación de los T3 nació un nuevo concepto de vehículo pensado para disfrutar del tiempo libre: el California. Dicha denominación ha sido utilizada por Volkswagen Vehículos Comerciales desde 1988 para sus “camper” de turismo y ocio. A pesar de que en las dos generaciones anteriores ya se producían vehículos en línea con este concepto, el nombre oficial que ha permanecido hasta nuestros días no apareció hasta entonces.

El T4 salió al mercado en 1990, un año después de que Volkswagen Vehículos Comerciales se convirtiese en una marca totalmente autónoma dentro del Grupo. Introdujo cambios importantes, como la ubicación del motor, que pasaba a situarse en la parte delantera. A causa de ello, el eje delantero fue sustituido por un brazo oscilante transversal doble y el trasero por un eje oblicuo. De esta forma, se aumentó la versatilidad del modelo para poder combinar todavía mejor el uso profesional y el ocio. En sus siete primeros años de vida, se produjeron más de un millón de unidades.

La T4 montó cuatro motores diesel que destacaban por sus prestaciones y ahorro. Por otra parte, una de las características más destacables de la cuarta generación del modelo residía en su gran estabilidad y su marcha suave y confortable. El Transporter fue el primer vehículo de su clase en incorporar

suspensión independiente en las cuatro ruedas y frenos de disco delanteros y traseros, ofreciendo un excelente comportamiento de marcha, potenciado por la mejora del concepto aerodinámico de la carrocería.

A mediados de 2003, Volkswagen Vehículos Comerciales decidió lanzar la nueva generación, la gama T5, e inició la comercialización del Multivan. La gama T5 renovó de forma progresiva el Transporter y el California, con todas sus variantes de carrocerías y opciones de propulsión, y la completó con modelos como el nuevo Caravelle, o novedades técnicas como el cambio tiptronic o el sistema de tracción 4MOTION.

A partir de ese momento, la gama T5 se centró básicamente en el uso combinado profesional y de ocio. Todos sus vehículos ofrecen un espacio interior grande, versátil y funcional, junto a una completa línea de equipamiento. Desde los más profesionales, como Transporter, hasta el más lujoso de los Multivan, o el California. A ellos, se han añadido el Multivan Atlantis y Startline, y el California Beach. Además, ha entrado en escena la BlueMotion Technology, que permite ahorrar combustible y rebajar las emisiones de CO₂ sin incidir en las prestaciones de estos modelos, que se han convertido en referentes dentro de sus segmentos gracias a su exclusividad, funcionalidad y dinamismo.

- **La gama T5, múltiples opciones**

Volkswagen Vehículos Comerciales ofrece a través de la gama T5, la más pura esencia de la marca. Una variante para cada tipo de usuario, para cada necesidad, para cada tipo de actividad o uso. Además, y como no podía ser de otra manera, la completa gama T5 también disfruta de la posibilidad de incluir la eficaz tracción 4Motion, en combinación con tres motores, los TDI de 140 y 180 CV con cambio manual de 6 velocidades y el 2.0 BiTDI de 180 CV que, además, combina sus prestaciones y la tracción total, con la efectividad y el dinamismo de la caja de cambios DSG de 7 velocidades.

California

El California cuenta con dos acabados distintos, el Beach y el Comfortline.

El primero de ellos está especialmente preparado para los viajes y escapadas de fin de semana ya que puede adaptarse a cualquier exigencia de uso. Cuenta con una cama y un techo elevable en el que se instala una segunda cama con rejilla separadora. Incorpora un sistema de raíles que permite la sujeción óptima de todos los accesorios móviles de este modelo. El banco de

asientos, que se puede extender para obtener una cama, está ubicado en la parte posterior trasera y en la izquierda se encuentra una caja de almacenamiento que ofrece un gran espacio y puede ser utilizada para ampliar la cama. La cubierta acolchada del maletero garantiza que la cama pueda disponer de la longitud idónea.

Con un total de hasta siete plazas, los asientos delanteros son rotatorios, mientras que los traseros pueden moverse en función de las necesidades de organización del espacio interior. Entre las dos bancadas puede ubicarse una mesa que está situada en el panel lateral de la puerta corredera y puede colocarse tanto dentro como fuera del vehículo porque se asienta en cuatro patas y no está anclada al interior del mismo. Esta se complementa con dos sillas plegables que están ubicadas bajo la cama.

Este modelo ofrece también de serie la posibilidad de elevar el techo de forma manual con lo que gana dos plazas para poder dormir en el piso superior y, además, el espacio suficiente para poder estar de pie dentro del vehículo durante el día. La cama adicional mide dos metros por un metro de ancho y tiene un grosor de 20 centímetros. Por otra parte, el vehículo con techo elevable está equipado con un raíl especialmente indicado para el drenaje de agua, especialmente adecuado para cuando la lluvia nos sorprende en plena acampada.

La carga máxima soportable por el techo de esta versión es de 50 kilogramos. La versión con techo elevable puede albergar hasta siete pasajeros producto de la utilización del banco trasero de serie del Multivan con extensión para cama y los dos asientos individuales opcionales.

La suspensión está pensada para la utilización dinámica y estática de este modelo. En la parte delantera está confiada a los brazos McPherson y detrás utiliza un brazo de semi-eje con muelles de tipo Miniblock y amortiguadores independientes. La inclinación lateral en las curvas es apenas imperceptible gracias a las grandes barras estabilizadoras, mientras que la comodidad de la suspensión aumenta gracias a los amortiguadores de carga.

Este modelo cuenta además con los sistemas electrónicos de seguridad ESP, ABS, ASR y el asistente de arranque en pendiente. El estabilizador de remolque forma parte del equipamiento opcional, así como la función Side Assist para poder ver los vehículos que se sitúan en el punto ciego de visión del conductor a través de los retrovisores. Por otra parte, el apartado de seguridad cuenta con la valiosa aportación de la función de intermitencia de las luces de frenado en caso de emergencia.

El California está también disponible en la versión Comfortline, que cuenta con el techo de aluminio elevable mediante un mecanismo electrohidráulico. En este modelo, prestaciones y equipamiento se combinan para ofrecer un conjunto muy práctico y versátil, tanto desde el punto de vista de la conducción y el viaje, como desde la posibilidad de acampada y la óptima habitabilidad interior.

Exteriormente, esta versión presenta unas dimensiones y diseño compactos. Así, puede ponerse al servicio de los profesionales y también familias y grupos de todo tipo a la hora de disfrutar del tiempo libre.

El interior de este California Comfortline cuenta con un completo equipamiento en el que se incluye un frigorífico, la cocina con fregadero de acero inoxidable y el horno de gas con ignición piezoelectrónica y dos fogones. A ello se añaden los armarios situados sobre los asientos traseros y la caja de almacenamiento del techo. Estos son los elementos que potencian las virtudes de este modelo una vez que el trayecto ha finalizado y llega el momento del descanso y la acampada.

Por otra parte, la mesa interior plegable está integrada en la cocina y se puede disponer de una segunda unidad para montar en el exterior, que alojada en la puerta corredera permite ahorrar el máximo espacio posible. Siguiendo el mismo criterio, las sillas plegables están colocadas en el portón trasero.

La configuración del interior de este modelo tiene diversas opciones encabezadas por la posibilidad de rotar los asientos del conductor y el acompañante para encararlos hacia el interior del vehículo. Abatidos, forman una cama para dos personas que se añade a la del techo. Por otra parte, toda la zona habitable de el California Comfortline puede oscurecerse en su totalidad. Otra útil aplicación es el indicador de agua potable y residual, un calefactor adicional en la zona destinada a los pasajeros y la toma de corriente de 12 V / 230 V situada en el extremo de la cocina.

El equipamiento de esta versión es de mucha calidad, lo que queda reflejado en los acabados en aluminio, el instrumental con pantalla multifunción y cuatro indicadores, y los elevalunas eléctricos. En la versión superior se incluye de serie el portón trasero y la puerta corredera de apertura eléctrica, el sistema de climatización Climatic, la pantalla anti-insectos a la altura de la cocina, un calefactor y los retrovisores calefactables y regulables eléctricamente.

El sistema de suspensión es el mismo que el del California Beach. Los distintos sistemas de seguridad y ayuda a la conducción encabezados por el ESP, también son comunes a dicha versión junto a la intermitencia de las luces de

frenado en caso de emergencia y la opción de incorporar la función Side Assist.

De esta forma, las dos versiones del California, disponibles también con tracción 4Motion, incorporan un equipamiento envidiable en cuanto a versatilidad, confort y seguridad.

Multivan

El Multivan se presenta en tres tipos de acabados distintos. El de entrada a la gama es el Startline, equipado con el motor TDI de 140 CV y cuenta con un interior totalmente panelado. Este modelo está pensado para ser un vehículo práctico, versátil, económico y robusto.

El conductor y todos sus pasajeros, tienen a su alcance innumerables elementos que les ofrecen un alto grado de comodidad entre los que se encuentran el asiento multiajustable del conductor que también puede regular la inclinación del volante, respaldo de soporte lumbar y reposabrazos tanto para el conductor como para el acompañante, elevalunas eléctricos, retrovisores calefactados y sistema de cierre centralizado.

La utilización diaria del Multivan Startline cuenta también con la versatilidad del banco de asientos posterior que puede moverse tanto desde dentro, como desde el compartimento de carga para que ofrezca dos tipos de configuración distintos, el de estar totalmente abatido, o totalmente extendido para conseguir una superficie de descanso muy parecida a una litera. Este modelo cuenta así mismo con la posibilidad de disponer de asientos adicionales individuales hasta llegar a las siete plazas.

La mesa, que se puede anclar en un raíl dispuesto para ello, está ubicada en la parte interior de la puerta corredera. Dicha mesa, puede colocarse también fuera del vehículo como referencia central de una acampada. La calefacción independiente con ventilador propio genera las condiciones térmicas ideales en la zona trasera del vehículo siendo accionada a través del panel de instrumentos al alcance del conductor.

Otras de las características de esta unidad de entrada a la gama Multivan son los airbags laterales y de cortina para el conductor y su acompañante, y el color de los dos parachoques que es el mismo de la carrocería. Además, a todo ello puede añadirse a petición del usuario, una extensión para cama y el llamado paquete descanso que oscurece el interior del vehículo y sirve para aprovechar de forma más efectiva el tiempo de relax a final de un trayecto.

La suspensión de este modelo está formada por los brazos McPherson

encargados de la amortiguación delantera y el brazo de semi-eje con muelles Miniblock y mulles independientes en las ruedas traseras que, como las delanteras, están montadas en llantas de 17 pulgadas.

Las barras estabilizadoras mejoran el dinamismo y aumentan la comodidad en plena marcha ya que evitan la siempre incómoda inclinación lateral del vehículo.

La utilización de sistemas como el ESP, ABS y ASR, es junto al asistente de arranque en pendiente un importante elemento de seguridad que se añade a la activación de la intermitencia de las luces de frenado en caso de emergencia y el sistema Side Assist que forma parte del equipamiento opcional del modelo y el resto de la gama.

La segunda opción de acabado del Multivan es el Comfortline que puede contar con un acabado de siete plazas de serie y ofrece unos detalles de equipamiento concebidos para generar una imagen de alto nivel en acabados y confort. Exteriormente, destaca por la parrilla del radiador, rodeada por dos franjas cromadas y las llantas de aleación que pueden ser de 16 ó 17 pulgadas con neumáticos 215/65 anchos que confieren al conjunto una apariencia muy dinámica complementada en el interior por los distintos acabados en aluminio, las inserciones en tela y el panel de instrumentos redondeados.

Las posibilidades de regulación y características de los asientos del conductor y su acompañante son elementos comunes al acabado Startline junto al cierre centralizado, los elevalunas eléctricos y los retrovisores calefactables que, en este caso, son de accionamiento eléctrico. A ello se añade el revestimiento del volante en cuero y el enmoquetado de todo el interior del vehículo que ofrece acceso a su zona posterior mediante una puerta corredera en la parte derecha. De forma opcional, este modelo puede adquirirse con una segunda puerta corredera situada en su lado izquierdo.

La configuración de los asientos en la parte de atrás puede cambiarse a voluntad mediante los cuatros raíles de sujeción para los asientos que se complementan con una mesa situada en la parte izquierda. En los modelos que cuentan con las dos puertas correderas la mesa es central y puede situarse en distintas posiciones mediante los mismos raíles de fijación en los que se anclan los asientos. El mecanismo de esta segunda mesa resulta sorprendente en cuando a la forma de desplegarla que se lleva a cabo pulsando un botón para que ésta se abra como un paraguas y sobre una sola pata muestre los distintos orificios y soportes con los que cuenta para poner vasos, botellas y utensilios de todo tipo. El sistema de asientos individuales y su forma de abatirlos son comunes a la versión Startline así como la posibilidad de solicitar la extensión

para la cama y el “paquete descanso”.

El Multivan Comfortline cuenta con el sistema Climatronic de aire acondicionado que puede, incluso, regular automáticamente todo el resto de parámetros que tienen que ver con la temperatura interior del vehículo, como el calefactor. A todo ello hay que añadir la posibilidad de regular la temperatura de forma totalmente individualizada para cada uno de los lados de este modelo.

Por lo que respecta a los parámetros y sistemas de seguridad, la Comfortline comparte la mayoría de ellos con la Startline y uno de los aspectos diferenciales es la combinación del sistema de tracción 4Motion con el motor Bi-turbo de 180 CV por lo que a la comodidad, dinamismo y versatilidad del modelo se añaden unas condiciones de tracción óptimas en cualquier tipo de superficie y unas prestaciones del más alto nivel que no penalizan el ahorro de combustible y un bajo índice de emisiones de CO₂.

Finalmente, la tercera versión de este modelo es la Highline, que como su propio nombre indica, ofrece un nivel de acabados y equipamiento de auténtico lujo.

La franja cromada adicional situada en la parrilla de entrada del aire distingue a esta versión junto a las situadas en los laterales y el portón trasero. El acabado cromado está también presente en los bordes de las luces antiniebla a los que se añaden otros elementos exclusivos como las luces de alumbrado en curva y la puerta corredera adicional ubicada a la izquierda del modelo.

En el fondo, el Multivan Highline es como un turismo de grandes dimensiones ya que su interior es discreto a la vez que exclusivo y lujoso y, al igual que las otras versiones, puede organizarse a voluntad, adquiriéndose opcionalmente, con cuatro asientos individuales para la zona de pasajeros. A las comodidades del asiento de conductor y acompañante de toda la gama, cabe añadir que el del conductor puede calefactarse. Otros elementos que muestran la elevada calidad y exclusividad del modelo son el control remoto por radio del cierre centralizado, el sensor de lluvia, los elevalunas eléctricos, los surtidores de lavado del parabrisas, la pantalla TFT en color del instrumental y el sistema adicional de control de la velocidad de cruce para permitir una conducción más tranquila en viajes largos realizados a través de recorridos sin dificultades orográficas.

Todo el sistema de ubicación de asientos y mesa en la parte posterior del vehículo, sigue los patrones marcados por el acabado Comfortline y, en este caso, las dos puertas de acceso lateral se accionan de forma eléctrica.

En este modelo destaca, por otra parte, por la posibilidad de evitar el empañamiento de las ventanas laterales del compartimento para pasajeros mediante cuatro conductos de ventilación para las versiones con forro de techo de doble capa (dependiendo del equipamiento del Multivan y el Caravelle). A través de ello, el sistema de conductos expira el aire a temperatura controlada hacia las ventanas traseras. Con sistema Climatronic, el siempre molesto empañamiento se evita de forma automática.

El apartado de suspensiones y sistemas de seguridad del Multivan Highline, es similar al del resto de la gama y añade algunos elementos adicionales como las exclusivas llantas de aleación tipo Neva de 17 pulgadas que equipa de serie junto a los neumáticos 235/55 R17.

Por otra parte, este modelo está también equipado de serie con una nueva evolución del eficaz sistema Servotronic con el que se regula la dirección del vehículo en función de su velocidad. De esta forma, se facilitan todo tipo de maniobras a la vez que se proporciona un alto nivel de precisión cuando se realiza un giro a altas velocidades. Si a esta estabilidad se le añaden todas las ventajas que ofrece la barra estabilizadora en cuanto al paso por curva y la tracción a las cuatro ruedas, el resultado es el de un alto nivel de comodidad en cualquier tipo de desplazamiento por largo que este pueda llegar a ser.

Transporter

El Transporter constituye una propuesta de Volkswagen Vehículos Comerciales mucho más dirigida a los profesionales. En este modelo, la tracción 4Motion se puede combinar con dos motorizaciones, el TDI de 140 CV y cambio manual, así como con el potente motor Bi-TDI de 180 CV. En este caso, la caja de cambios a combinar puede ser tanto la manual como la DSG de 7 velocidades.

Cabe destacar que incluso la versión básica, ofrece una carga máxima de más de 1.283 toneladas, cuenta con una distancia entre ejes de 3 metros y el techo estándar. Hace gala de unas características difícilmente mejorables en su segmento que se concretan en una superficie de carga de 4,3 m² y un volumen de almacenaje de 5,8 m³. Con una media de elevación de 18,6 cm del techo medio-alto, este valor aumenta para llegar a los 6,7 m³.

El modelo también está disponible con una distancia entre ejes 40 centímetros más larga, que aumenta la superficie de carga a los 5 m² con una largura total de 5,29 metros. En la versión con techo de serie, el volumen final es de 6,7 m³, y pasa a ser de 7,8 m³ en combinación con el techo medio-alto.

La cabina de este modelo cuenta con unas dimensiones muy generosas que

ven reforzada su funcionalidad por las numerosas opciones de almacenaje de todo tipo de objetos. Por ejemplo, el compartimento de almacenamiento con un clip en la parte central del tablero, asegura los papeles y la gran guantera situada en el lado del pasajero permite guardar todo tipo de documentos. Una red al lado del reposapiés del pasajero permite tener los mapas a mano y varios posavasos situados alrededor de los mandos principales, más los situados en los interiores de las puertas, facilitan que se puedan ubicar en ellos botellas de un litro y medio, carpetas, etc.

Todo ello facilita el confort del que disfruta el transportista usuario del modelo, mejora la calidad de vida de su trabajo haciéndolo más placentero y esto acaba reflejándose en la efectividad del mismo. No hay que olvidar que la falta de comodidad y la necesidad de realizar paradas continuas por distintos motivos, son los principales enemigos del transporte profesional.

Por lo que respecta a las características conducción del Transporter, cabe destacar que están marcadas por los mismo parámetros anteriormente citados en cuanto a la comodidad del usuario. De esta forma, el cambio de velocidades es del tipo joystick y, consecuentemente, ofrece movimientos más cortos para garantizar una mayor rapidez y un acceso limpio a la zona de carga, ofreciendo, de esta forma una gran capacidad de movimientos. El interior ofrece, adicionalmente, un instrumental y unos volantes más refinados, una moderna generación de sistemas de radio y navegación que cuentan con pantalla táctil para el caso de los sistemas RNS 310 y 510, sistema de iluminación tipo Led y tejidos y asientos frescos con una mayor ergonomía. De esta forma el espacio de trabajo de un vehículo comercial se acaba transformando en un espacio muy cómodo.

El Transporter es idóneo como vehículo de carga ya que puede llegar a contar con un peso remolcable de 2.500 kg. A todo ello, y como viene siendo norma en todos los modelos de Volkswagen Vehículos Comerciales, hay que añadir el máximo cuidado que recibe el apartado de la seguridad con la utilización del sistema ESP que incluye asistente de frenado y sistema de arranque en pendiente. La función de frenado de emergencia de las luces de freno y el sistema Side Assist que forma parte del equipamiento opcional del modelo.

Las versiones Furgón y Kombi del Transporter también se benefician de las virtudes de la tracción 4Motion y su incidencia en el transporte de mercaderías y pasajeros.

El Furgón cuenta con una carga útil máxima de 1.058 kg y el modelo para el transporte de personas, el Kombi, está provisto además de ventanas laterales. La superficie de carga es de 4,3 m² y su volumen de carga es de 5,8 m³ que



pueden incrementarse hasta los 6,7 m³ gracias a un techo de altura media que eleva la altura del conjunto en 27,6 cm.

La versión con techo normal alcanza un volumen de carga de 6,7 m³ (en combinación con el techo medio de 7,8 m³). La variante de techo alto sólo está disponible con batalla larga entre ejes y un volumen de carga de 9,3 m³. El Kombi puede suministrarse también con hasta nueve plazas en todas sus versiones.

Links de interés:

[Sala de Comunicación](#)

<http://www.vencontufurgo.com>