

Información de Prensa

GAMA T5 CON TRACCIÓN 4MOTION

Munich, 25 de febrero de 2010

Contenido

En concreto

Resumen	Página 3 - 5
---------	--------------

Versiones T5 4MOTION

Transporter 4MOTION	Página 6
Caravelle Comfortline 4MOTION	Página 7
Multivan Startline 4MOTION	Página 9
Multivan Comfortline 4MOTION	Página 10
Multivan Highline 4MOTION	Página 12
California Beach 4MOTION	Página 14
California Comfortline 4MOTION	Página 16

25º Aniversario del Transporter con tracción a las cuatro ruedas	Página 18 – 23
---	----------------

LA GAMA T5 ESTRENA LA TRACCIÓN 4MOTION

La nueva gama T5 de Volkswagen Vehículos Comerciales incorpora como gran novedad la tracción total 4Motion en todos los modelos, con los motores TDI 140 y el más potente 2.0 BiTDI de 180 CV. Además, con este potente motor, la gama estrena combinación ganadora, el eficaz cambio DSG de 7 velocidades con la tracción 4Motion. El resultado, máximas prestaciones y dinamismo.

Tracción total: 25 años de historia

La tracción total es una parte integrante de la gama Volkswagen Vehículos Comerciales desde hace 25 años. Inicialmente se incorporó a un solo tipo de motor y transmisión, pero después la versión de tracción a las cuatro ruedas se fue combinando con más versiones. Ahora la nueva gama T5 incorpora la tracción 4Motion, y que además está disponible en combinación con la transmisión automática DSG.

Así, los motores TDI de 140 y 180 CV de potencia con cambio manual de 6 velocidades, incorporan la tracción 4Motion. En el caso de las versiones que equipan el eficaz cambio DSG de 7 velocidades, se combina por primera vez en Volkswagen Vehículos Comerciales con la tracción 4Motion en el potente motor de 180 CV, disponible en los modelos Caravelle, Multivan y Transporter. A partir de junio de 2010, esta combinación también estará disponible para el California.

El DSG, tan económico como confortable, abre una nueva dimensión en lo relativo a la agilidad de los cambios. Combina el confort de un cambio automático convencional con la eficiencia de un cambio manual. Los ciclos de cambio tardan centésimas de segundo y sin ninguna interrupción de la fuerza de tracción. El DSG es más consistente que cualquier otro cambio automático, y contribuye a conjugar los aspectos de la sostenibilidad, deportividad y el confort. Ninguna otra transmisión automática trabaja de un modo tan económico, rápido y preciso. La séptima marcha del nuevo DSG ha sido diseñada como la superdirecta – es decir, con una relación particularmente larga. Con ello, sobre todo al circular por autopista, se reduce el régimen de revoluciones y el

consumo, así como las emisiones y la sonoridad.

Tracción 4Motion de última generación

La tracción total 4MOTION ha sido mejorada en la nueva serie del Transporter. La última generación del embrague multidisco ha sido optimizada a efectos de fricción y define nuevos parámetros en lo que respecta a tracción, seguridad, confort y economía. Posee una gestión electrónica, en contraste con el módulo Haldex2 regulado mecánicamente que se aplicaba hasta ahora. En el embrague multidisco, la presión del aceite destinada al reparto de par hacia las ruedas traseras ya no se genera en función de la diferencia de regímenes entre los ejes delantero y trasero, sino con ayuda de una bomba eléctrica, que la alimenta con 30 bares de presión hacia un depósito de aceite. El depósito permite desconectar momentáneamente la bomba eléctrica y reducir así el consumo de combustible. Mediante una válvula gestionada electrónicamente, este acumulador puede transmitir a su vez la presión acumulada hacia los discos de embrague – y con la intensidad de la presión puede hacer variar el flujo de la fuerza que se transmite a las ruedas traseras. En un caso extremo se puede enviar incluso hasta el 100 por cien del par hacia el eje trasero. La tracción del embrague Haldex se realiza a través del árbol levas.

El embrague pone en práctica con extrema rapidez las sentencias que recibe del módulo electrónico de control. Y esto no sólo viene a mejorar la tracción en terrenos difíciles y firmes resbaladizos, sino que incrementa, en general, la seguridad activa. Si los sensores detectan por ejemplo un patinaje de las ruedas delanteras, se procede a transmitir el par de tracción al eje trasero desde antes de que se produzca un fenómeno de subviraje. El control electrónico tiene en cuenta casi 40 señales diferentes, a las que pertenecen también el ángulo de dirección, los índices de guiñada, la posición del pedal de aceleración y el régimen del motor. El bloqueo diferencial electrónico EDS impide la pérdida de tracción en las ruedas, interviniendo activamente a través de los frenos. Volkswagen Vehículos Comerciales ofrece asimismo un bloqueo de diferencial de efecto mecánico para el eje trasero, como opción para el sistema 4MOTION, que aporta máximos niveles de tracción incluso fuera de las carreteras asfaltadas. La versión más desarrollada del ESP ya no se deshabilita ahora al ser conectado el bloqueo transversal en el eje trasero.

Multivan PanAmericana: el trotamundos

El nombre PanAmericana siempre se asocia con la tracción total en los vehículos comerciales de Volkswagen. El Multivan PanAmericana está destinado así, por igual, para ser el trotamundos por excelencia y el vehículo nacido para la agitada vida de las grandes ciudades. Aparte de la tracción total como equipamiento de serie, con bloqueo diferencial mecánico en el eje trasero, se distingue por llevar muelles y amortiguadores reforzados y un diseño de carácter propio, que subrayan una vez más su idoneidad para grandes expediciones y la posible aplicación fuera de las carreteras pavimentadas. Destacan los robustos paragolpes (el delantero con un spoiler en acabado de aluminio) y las llantas de aleación de 17 pulgadas con neumáticos cuatro estaciones, en dimensiones 215/60 R17.

El interior se distingue por sus materiales de tan alta calidad como resistencia, asociados a una alta funcionalidad, y la robustez carismática de un trotamundos. Entre los aspectos más destacados del interior mencionar las inserciones decorativas de aluminio en el puesto de conducción, chapa acanalada de aluminio en lugar de la moqueta en el habitáculo y 7 plazas de serie con banco de 3 plazas con tapicería de piel. El sistema Climatronic también se encuentra a bordo formando parte del equipamiento de serie.

Adicionalmente serie en el PanAmericana para el mercado español incorpora también el Radio Navegador RNS 510 con pantalla táctil en color, volante multifunción, espejos plegables eléctricamente y preparación teléfono móvil con bluetooth.

En comparación con el Multivan convencional, abarca una altura libre sobre el suelo 20 milímetros mayor, neumáticos para terreno en tamaño 235/65 R 17 (asimismo en la llanta "THUNDER" de 17 pulgadas) y una protección de los bajos que guarnece al motor y la transmisión contra daños causados por obstáculos. La poderosa tracción del Multivan PanAmericana corre a cargo de los motores TDI de 140 CV y 180 CV.

LA GAMA T5 4MOTION AHORA CON 4MOTION

Volkswagen Vehículos Comerciales ofrece ahora las nuevas versiones de tracción total en su gama “T5” en los modelos Transporter, Caravelle, Multivan y California. Cada uno de estos modelos tiene su propia historia, su propia clientela, sus propias aplicaciones y sus características específicas.

Volkswagen Transporter 4MOTION

Visualmente, la nueva generación del Transporter muestra el nuevo ADN del diseño Volkswagen, especialmente en el frontal. Las líneas claras y horizontales del modelo le confieren un aspecto de más alta calidad y atemporalidad.

Incluso la versión básica panelada (carga máxima de más de 1,283 toneladas, distancia entre ejes de 3 metros y techo estándar) convence por su superficie de carga de 4,3 m² y su volumen de almacenaje de 5,8 m³. Con una media de elevación de 18,6 cm del techo medio-alto, este valor se incrementa a los 6,7 m³.

El Transporter está también disponible con una distancia entre ejes 40 centímetros más larga, que se caracteriza por tener una superficie de carga de 5 m² con una largura total de 5,29 metros. En la versión con techo de serie, esto resulta en un volumen de 6,7 m³, y 7,8 m³ en combinación con el techo medio-alto. La variante con techo alto sólo está disponible con una larga distancia entre ejes y ofrece 9,3 m³.

Las numerosas opciones de almacenaje aumentan la funcionalidad del generoso diseño de la cabina. 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 o algo para picar durante el día.

El cambio de marchas tipo joystick ofrece movimientos más cortos y garantiza un acceso limpio a la zona de carga, garantizando una gran libertad de movimientos. El

interior ofrece, adicionalmente, un instrumental y unos volantes más refinados, una nueva generación de sistemas de radio y navegación (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. Esta es la libertad que ofrece el Transporter, transformando el espacio de trabajo de un vehículo comercial en un espacio muy cómodo.

El Transporter es idóneo como vehículo de carga (peso remolcable de 2.500 kg). Además, la seguridad ha sido perfeccionada con el sistema ESP (incluye asistente de frenado y sistema de arranque en pendiente), las luces de freno cuentan con indicador de frenado de emergencia, y se puede montar de forma opcional el sistema Side Assist (alerta de los vehículos que están en el punto de visión ciego).

El Transporter está disponible con tracción 4Motion con el motor TDI 140 y cambio manual, así como con el potente motor Bi-TDI de 180 CV tanto con cambio manual como con DSG de 7 velocidades.

Caravelle Comfortline 4MOTION

El Caravelle representa el clásico minibús de Volkswagen. Equipado con siete asientos de serie, el Comfortline se caracteriza por sus prácticas soluciones en lo que respecta a su equipamiento. Muchos elementos que hacen más placentero viajar y conducir se incluyen ahora de serie en el Caravelle Comfortline.

Visualmente, este minibús de Volkswagen se corresponde con la apariencia de las Multivan. Por ejemplo, los parachoques, las manetas de las puertas y los retrovisores son del color de la carrocería. Las luces dobles y los intermitentes también se han adaptado. En este modelo se ofrecen versiones de tres o cuatro filas de asientos sobre distancias de ejes de 3.000 y 3.400 mm, creando espacio para nueve pasajeros.

El instrumental ergonómico es funcional y ofrece muchos espacios de almacenamiento. Los asientos del conductor y el acompañante se pueden ajustar verticalmente de serie y están equipados con dos reposabrazos y soporte lumbar. El cierre centralizado con control remoto, los elevallunas eléctricos y los espejos calefactados y de accionamiento

eléctrico enriquecen el equipamiento de serie. También aparece como opción una banqueta delantera para dos pasajeros.

El número de asientos traseros puede variar gracias al sistema de sujeción modular. Dependiendo de la distancia de ejes escogida, se pueden situar hasta tres filas de asientos. Por ejemplo, el máximo número de nueve plazas permitido por el permiso de conducir de clase 3 puede lograrse utilizando distintos diseños. Todo el suelo está cubierto por moqueta. La recirculación del aire por el techo perteneciente al Multivan, que incluye las tiras de iluminación, ventila el compartimento de pasajeros. Gracias al uso de los embellecedores modulares, todo el interior tiene un aspecto acogedor y de gran calidad.

El sistema de aire acondicionado Climatic de serie asegura temperaturas agradables. Este sistema semi-automático regula la temperatura en función de la configuración correspondiente. Tan sólo la distribución del aire y el ventilador deben ser regulados manualmente. Si se requiere, el aire frío puede desviarse también a la guantera. La ventilación del compartimento de pasajeros asegura que el aire fresco esté distribuido de forma óptima. El sistema de ajuste trasero permite regular el flujo de aire en aquella zona y dirigirlo hacia ellos directamente, o hacerlo fluir a través de la zona del techo. Una unidad de calefacción separada, situada cerca del suelo, garantiza un rápido calentamiento de la zona posterior.

La suspensión independiente consiste en los brazos McPherson delanteros más un brazo de semi-eje con muelles Miniblock y amortiguadores independientes detrás. Las grandes barras estabilizadoras suprimen la inclinación lateral del vehículo en las curvas, mientras que los amortiguadores de carga aumentan la comodidad de la suspensión. El Caravelle Comfortline está equipado con llantas de 16 pulgadas con embellecedores de serie. Los sistemas ESP, ABS, ASR y asistente de arranque en pendiente también se montan de serie, además del opcional estabilizador de remolque. La seguridad se ha perfeccionado mediante la función de intermitencia de las luces de frenado en caso de emergencia. También, de forma opcional, se puede solicitar la función Side Assist de visión de los vehículos que están en el punto ciego.

El Transporter está disponible con tracción 4Motion con el motor TDI 140 y cambio

manual, así como con el potente motor Bi-TDI de 180 CV tanto con cambio manual como con DSG de 7 velocidades.

Multivan Startline 4MOTION

La versión de entrada de cinco plazas del Startline ha incrementado particularmente su atractivo en comparación con su predecesor. Entre otros aspectos, el Startline se caracteriza por un interior completamente panelado, más los airbags laterales y de cortina para conductor y acompañante. Los parachoques están pintados del color de la carrocería. El Multivan Startline está orientado hacia lo esencial: es práctico, versátil, económico y robusto. Un asiento multi-ajustable y un volante con regulación de inclinación esperan al conductor. Un respaldo con soporte lumbar y dos reposabrazos subrayan el confort de conductor y acompañante. El sistema de cierre centralizado, los elevallunas eléctricos y los retrovisores exteriores calefactados y regulables eléctricamente, proporcionan confort en el día a día.

El banco de tres asientos en la parte trasera, que puede moverse desde el interior y desde el compartimento de carga, se puede abatir como un sándwich o abrir como si fuera una litera. Una mesa, localizada dentro de la tapicería de la puerta corredera, se puede acoplar en un raíl en la parte izquierda. Además, la mesa puede usarse fuera del vehículo, lo cual resulta muy práctico. Una unidad separada de calefacción con su propio ventilador, situada cerca del suelo, permite calentar la parte trasera rápidamente. La temperatura se regula a través de una unidad operativa central en el panel de instrumentos. La Multivan Startline está disponible con asientos individuales adicionales hasta siete plazas. También se puede pedir una extensión para cama y un “paquete descanso” separado para oscurecer el vehículo.

El motor TDI de 140 CV en el Multivan Startline 4MOTION se combina con caja de cambios manual de seis velocidades. La suspensión independiente consiste en los brazos McPherson delanteros más un brazo de semi-eje con muelles Miniblock y amortiguadores independientes detrás. Las barras estabilizadoras suprimen la inclinación lateral del vehículo en las curvas, mientras que los amortiguadores de carga aumentan la comodidad de la suspensión. El Multivan Startline está equipado con

llantas de acero de 17 pulgadas con neumáticos 235/55 de serie. Los sistemas ESP, ABS, ASR y asistente de arranque en pendiente también se montan de serie, además del estabilizador de remolque opcional. La seguridad se ha perfeccionado mediante la función de intermitencia de las luces de frenado en caso de emergencia. También, de forma opcional, se puede solicitar la función Side Assist aviso de los vehículos que están en el punto ciego.

Multivan Comfortline 4MOTION

El Multivan Comfortline de siete plazas convence con su alto confort de viaje y sus detalles de equipamiento, que quedan rápidamente revelados con la parrilla del radiador, remarcada por dos elegantes franjas cromadas. Las llantas de aleación con neumáticos anchos enfatizan esta apariencia dinámica, que continúa en el interior con acabados en aluminio, inserciones en tela y el panel de instrumentos “High” con un total de cuatro instrumentos redondos. El asiento del conductor es multi-ajustable y el volante tiene regulación de inclinación. Un respaldo con soporte lumbar y dos reposabrazos subrayan el confort de conductor y acompañante. Por supuesto incluye cierre centralizado, los elevalunas eléctricos y los retrovisores exteriores calefactados y regulables eléctricamente, elementos que proporcionan confort en el día a día, mientras que el volante recubierto de cuero y el enmoquetado en todo el vehículo realzan la apariencia visual y el tacto agradable del interior.

Una puerta corredera en la parte derecha da acceso a la parte trasera. Allí, la posición de los asientos se puede cambiar y fijar a través de cuatro raíles en el suelo. Cuando no se usa, una mesa plegable se sitúa en la pared izquierda. Opcionalmente, el Multivan puede adquirirse con una segunda puerta corredera en la izquierda. En este caso, la mesa lateral queda suprimida, por lo que existe la opción de incorporar una mesa central, que se puede fijar mediante dos raíles adicionales en la parte trasera, y también cambiar de posición. Al pulsar un botón, se despliega como una seta para formar una mesa giratoria con una sola pata, una superficie redonda y soportes para vasos, botellas y periódicos. El banco de asientos trasero se puede mover desde el interior y desde el compartimento de carga. Con ello, el interior del Multivan ofrece una gran variabilidad. Si se desea, los dos asientos individuales, que se pueden abatir para formar un

sándwich, y el banco trasero se pueden utilizar como cama. También se puede pedir una extensión para la cama y un “paquete descanso” separado para oscurecer el vehículo. El Multivan Comfortline está también disponible en una variante con distancia entre ejes más larga y un total de 7 plazas.

El sistema de aire acondicionado Climatronic de serie asegura temperaturas agradables. En comparación con el sistema Climatic, ofrece todavía más confort, pues sólo hay que pre-seleccionar la temperatura deseada. Si se requiere, el Climatronic también puede regular automáticamente todo el resto de parámetros, incluyendo el calefactor. Además, la temperatura puede ser regulada individualmente para ambos lados del interior.

La suspensión independiente consiste en los brazos McPherson delanteros más un brazo de semi-eje con muelles Miniblock y amortiguadores independientes detrás. Las grandes barras estabilizadoras suprimen la inclinación lateral del vehículo en las curvas, mientras que los amortiguadores de carga aumentan la comodidad de la suspensión. El Multivan Comfortline está equipado con llantas de aleación “Cartagena” de 16 pulgadas con neumáticos 215/65 R16 de serie. Las llantas “Thunder” de 17 pulgadas se pueden combinar con la tracción a las cuatro ruedas o el motor bi-turbo de 180 CV. Los sistemas ESP, ABS, ASR y asistente de arranque en pendiente también se montan de serie, además del estabilizador de remolque opcional. La seguridad se ha perfeccionado mediante la función de intermitencia de las luces de frenado en caso de emergencia. También, de forma opcional, se puede solicitar la función Side Assist de visión de los vehículos que están en el punto ciego.

Multivan Highline 4MOTION

El Multivan Highline ofrece un acabado lujoso con un alto nivel de confort. Exteriormente, se puede reconocer por una franja cromada adicional en la parrilla de la toma de aire, franjas cromadas en los laterales y el portón trasero, las luces antiniebla con borde cromado y nueva función de alumbrado de curva, las llantas de aleación “Neva” de 17 pulgadas, etc. Una puerta corredera adicional en la izquierda proporciona un acceso más fácil al interior. El Multivan Highline ofrece las ventajas de un turismo XL. Su discreto y exclusivo interior ofrece un confort de lujo para hasta siete personas.

El Multivan Highline puede adquirirse opcionalmente con cuatro asientos individuales en el compartimento para pasajeros. El asiento del conductor es ajustable y calefactado, y el volante tiene regulación de inclinación. Un respaldo con soporte lumbar y dos reposabrazos subrayan el confort de conductor y acompañante. Por su parte, el control remoto por radio para el sistema de cierre centralizado, el sensor de lluvia, los elevalunas eléctricos, un sistema eléctrico de apertura del portón trasero, los retrovisores exteriores calefactados y regulables eléctricamente, y los surtidores para lavar el parabrisas, proporcionan confort en el día a día. Un sistema adicional de control de cruce asegura una conducción relajada en viajes largos. El equipamiento estándar también incluye el instrumental con pantalla TFT en color.

El extenso equipamiento del Multivan Highline impresiona con sus materiales de alta calidad. Los pasajeros acceden a la parte trasera a través de dos puertas correderas que se abren y cierran eléctricamente. Como en la Multivan Comfortline, la posición de los asientos puede moverse y fijarse a través de cuatro raíles en el suelo de la parte trasera. Esta variabilidad de espacio también se aplica a la mesa, que se acopla en otros dos raíles en el centro del vehículo. Al pulsar un botón, se despliega como una seta para formar una mesa giratoria con una sola pata, una superficie redonda y soportes para vasos, botellas y periódicos. El banco de asientos trasero se puede mover desde el interior y desde el compartimento de carga. Si se desea, los dos asientos individuales, que se pueden abatir para formar un sándwich, y el banco trasero, se pueden utilizar como cama. También se puede pedir una extensión para la cama y un “paquete descanso” separado para oscurecer el Multivan Highline.

El sistema de aire acondicionado Climatronic de serie asegura temperaturas agradables. En comparación con el sistema Climatic, ofrece todavía más confort, pues sólo hay que pre-seleccionar la temperatura deseada. Si se requiere, el Climatronic también puede regular automáticamente todo el resto de parámetros, incluyendo el calefactor. Además, la temperatura puede ser regulada individualmente para ambos lados del interior.

A través de pequeñas ruedas situadas a derecha e izquierda, el conductor y el acompañante pueden configurar separadamente la temperatura, grado a grado. También es posible la selección dual. La temperatura escogida aparece al lado de la rueda y

también en la pantalla –siempre que se disponga de los sistemas de radio y radio/navegación RCD 310, RNS 310 o RNS 510–. Los diferentes modos del sistema Climatronic (“Auto”, “AC” (On), “Off”, “Rest” y “Rear”) más los niveles de la calefacción se encuentran entre los controles. Los botones para los modos de ventilación y la ventana trasera calefactada y la función de recirculación de aire se sitúan en el área superior del sistema de control. El botón “Rear” ya lo dice todo: el aire acondicionado instalado en el Multivan es un sistema Climatronic trizonal, que permite configurar individualmente el control climático de la parte trasera, separadamente de las áreas derecha e izquierda del interior. Esto se realiza a través del control frontal (presionando el botón “Rear”) o del correspondiente módulo de control en la parte trasera.

Otra nueva característica es que el empañamiento de las ventanas laterales del compartimento para pasajeros se evita ahora de forma más efectiva. Para conseguirlo, los ingenieros responsables han desarrollado 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 esto, un inteligente sistema de conductos expira el aire a temperatura controlada hacia las ventanas traseras. Si se dispone de sistema Climatronic, el empañamiento se evita de forma automática.

La suspensión independiente consiste en los brazos McPherson delanteros más un brazo de semi-eje con muelles Miniblock y amortiguadores independientes detrás. Las grandes barras estabilizadoras suprimen la inclinación lateral del vehículo en las curvas, mientras que los amortiguadores de carga aumentan la comodidad de la suspensión. El Multivan Highline está equipado con llantas de aleación “Neva” de 17 pulgadas con neumáticos 235/55 R17 de serie. Los sistemas ESP, ABS, ASR y asistente de arranque en pendiente también se montan de serie, además del estabilizador de remolque opcional. La seguridad se ha perfeccionado mediante la función de intermitencia de las luces de frenado en caso de emergencia. También, de forma opcional, se puede solicitar la función Side Assist de visión de los vehículos que están en el punto ciego. El Multivan Highline también está equipado de serie con un nuevo desarrollo del sistema Servotronic, con el que se regula la dirección asistida del vehículo dependiendo de la velocidad. Este sistema permite maniobrar con facilidad, al mismo tiempo que proporciona una precisión perfecta de giro a altas velocidades. El sistema Servotronic

está disponible como opción en todas las variantes de modelos.

California Beach 4MOTION

El California Beach es un viajero de gran talento para grandes viajes. Un genuino vehículo para todo. Incluso el modelo básico es perfecto para exigentes fanáticos del deporte exterior que buscan una furgoneta espaciosa con camas integradas. Está disponible con una carrocería estándar con camas para dos viajeros y también con un techo elevable, bajo el cual se instala una cama para dos personas con una rejilla separadora.

El elemento de soporte en el Beach es un sistema de raíles en el suelo, que garantiza una firme sujeción de los altamente útiles módulos accesorios móviles. El banco de asientos para dos personas del California, que se puede extender sin esfuerzo para formar una cama (1,55 x 2,10 m.), está situado en el lado derecho de la parte trasera. Una caja de almacenamiento, que ofrece un gran espacio, se encuentra en el lado izquierdo para ampliar la cama. Una cubierta acolchada del maletero asegura que la cama tenga la longitud requerida. Obturadores de tela opaca garantizan la discreción, mientras que la red para equipaje del techo permite que todo esté en orden a bordo.

La disposición clásica de los asientos está creada para un máximo de cuatro personas, usando los asientos delanteros rotatorios y el banco de asientos trasero, que se puede mover según lo deseado en la parte trasera del vehículo. La mesa está alojada en el panel lateral de la puerta corredera y se puede usar tanto dentro como fuera del vehículo gracias a sus cuatro patas. Le acompañan dos sillas plegables, que se encuentran bajo el ancho de la cama.

Al contrario que su hermano, el California Comfortline, que está equipado de serie con un techo elevable de forma electrohidráulica, el Beach ofrece uno de accionamiento manual. Con ello, el California Beach proporciona dos plazas más para dormir en el “primer piso” y espacio suficiente para estar de pie durante el día. La cama adicional con rejilla de separación mide aproximadamente 2,00 x 1,20 m. El modelo con techo elevable también ofrece un imponente raíl montado para el drenaje del agua. La carga

máxima para el techo es de 50 Kg. Mientras el California Beach con techo plano está concebido para cuatro personas, la versión con techo elevable se puede equipar con un máximo de siete asientos, que resultan del banco de asientos trasero de serie del Multivan con extensión para cama y los dos asientos individuales opcionales.

La suspensión independiente consiste en los brazos McPherson delanteros más un brazo de semi-eje con muelles Miniblock y amortiguadores independientes detrás. Las grandes barras estabilizadoras suprimen la inclinación lateral del vehículo en las curvas, mientras que los amortiguadores de carga aumentan la comodidad de la suspensión. El California Beach está equipado con llantas de acero de 16 pulgadas con neumáticos 205/65 R16 de serie. Las llantas de 17 pulgadas con neumáticos 235/55 R17 se pueden combinar con la tracción a las cuatro ruedas o el motor bi-turbo de 180 CV. Los sistemas ESP, ABS, ASR y asistente de arranque en pendiente también se montan de serie, además del estabilizador de remolque opcional. La seguridad se ha perfeccionado mediante la función de intermitencia de las luces de frenado en caso de emergencia. También, de forma opcional, se puede solicitar la función Side Assist de visión de los vehículos que están en el punto ciego.

California Comfortline 4MOTION

El California Comfortline ofrece un confort refinado con su techo de aluminio elevable de forma electrohidráulica. Todo lo necesario para un uso flexible y espontáneo está a bordo. En la variada lista de equipamiento del California, las prestaciones se han combinado para formar un conjunto muy interesante.

Visualmente, el California pasa inadvertido entre el tráfico diario. Con unas dimensiones para aparcar idénticas a las del Multivan y un máximo de cinco asientos opcionales, personifica la simbiosis ideal de un turismo con un furgón grande para familias. Por ello, no es sólo un gran aliado del turismo de ocio, deportivo o individual, también hace un gran servicio en las tareas diarias y profesionales.

Los elementos destacados de las prestaciones interiores de alta calidad incluyen una cocina con fregadero de acero inoxidable, un frigorífico de 42 litros con inserción para

cesta y un horno de gas con ignición piezoeléctrica con dos fogones. Los armarios, incluyendo la caja de almacenamiento del techo, sobre los asientos traseros, son atractivos gracias a su inteligente uso del espacio. Por ejemplo, la bombona de camping gas de 2,8 Kg. está localizada de forma segura detrás, en un compartimento hermético especial. Otro generoso espacio para almacenamiento es el cajón situado debajo de los asientos traseros. La mesa interior plegable ha sido integrada en la cocina. Cuando no se necesita, simplemente se empuja entre el frigorífico y los asientos traseros. Como en el California Beach, la segunda mesa para comidas en el exterior se aloja en la puerta corredera para ahorrar espacio. También es ingeniosa la localización de las sillas plegables en el portón trasero.

Los asientos del conductor y el acompañante se pueden rotar para encararlos hacia el interior. Cuando están abatidos, el asiento para dos personas y el respaldo forman una cama doble de 2 metros de largo y 1,14 de ancho. Con 1,20 x 2 m., la cama del techo es ligeramente más espaciosa, y también incorpora una red de seguridad. La cabina y el área habitable se pueden oscurecer por completo. También de serie, se incorpora el indicador de agua potable y residual en un panel de control central encima del retrovisor interior, un calefactor adicional en el compartimento para pasajeros y un enchufe combinado 12 V/230 V al borde del mueble de la cocina, además de raíles de montaje para el portaequipajes del techo. El interior se ilumina con luces LED extremadamente eficientes. Como opción, el California ofrece por primera vez el paquete de sonido digital, producido por los especialistas de sonido Dynaudio.

En general, el equipamiento del California Comfortline es de alta calidad. En el interior, por ejemplo, queda reflejado por los acabados en aluminio, el conjunto de instrumentos “High” (4 indicadores y una pantalla multi-función) y los elevalunas eléctricos. La versión superior tiene todavía más funciones que ofrecer. Entre otros elementos, el equipamiento de serie incluye la apertura eléctrica del portón trasero y la puerta corredera, aire acondicionado (Climatic) semi-automático, una pantalla para insectos para la ventana deslizante a la altura de la cocina, un calefactor auxiliar con control remoto y temporizador, y retrovisores exteriores regulables y calefactados. Todos los complementos de la carrocería están pintados del mismo color que esta.

La suspensión independiente consiste en los brazos McPherson delanteros más un brazo

de semi-eje con muelles Miniblock y amortiguadores independientes detrás. Las grandes barras estabilizadoras suprimen la inclinación lateral del vehículo en las curvas, mientras que los amortiguadores de carga aumentan la comodidad de la suspensión. El California Comfortline está equipado con llantas de aleación de 16 pulgadas con neumáticos 215/65 R16 de serie. Las llantas de 17 pulgadas se pueden combinar con la tracción a las cuatro ruedas o el motor bi-turbo de 180 CV. Los sistemas ESP, ABS, ASR y asistente de arranque en pendiente también se montan de serie, además del estabilizador de remolque opcional. La seguridad se ha perfeccionado mediante la función de intermitencia de las luces de frenado en caso de emergencia. También, de forma opcional, se puede solicitar la función Side Assist de visión de los vehículos que están en el punto ciego.

25 ANIVERSARIO DEL VOLKSWAGEN TRANSPORTER CON TRACCIÓN A LAS CUATRO RUEDAS

1985: Transporter y Caravelle Syncro

1991: La cuarta generación del Transporter

1996: Tracción a las cuatro ruedas y TDI

1999: Récord mundial de la Pan Americana

2003: La quinta generación del Transporter con 4MOTION

2009: Por primera vez, cambio automático DSG con tracción a las cuatro ruedas 4MOTION

El primer Transporter con tracción a las cuatro ruedas fue lanzado en 1985, diez años después de los planteamientos iniciales sobre un furgón VW con capacidad off-road. Su nombre: Syncro. Equipada con un embrague viscoso para una distribución variable de la potencia entre los ejes delantero y trasero, esta variante con tracción a las cuatro ruedas enriqueció la siempre creciente gama de modelos alrededor del Transporter durante los siguientes 18 años. El reemplazo llegó en forma de T5. De 2003 en adelante, un embrague Haldex se encargó de la distribución de la potencia a los ejes. Desde ese momento, este furgón con tracción a las cuatro ruedas adquirió el nombre adicional 4MOTION.

Inicialmente, no hubo ninguna orden oficial de desarrollo para el Transporter con tracción a las cuatro ruedas. Todas las actividades se estancaron debido a la crisis energética global a inicios de los años 70. Sin embargo, esto no disuadió a Gustav Mayer (jefe de desarrollo del Transporter hasta 1975). Espoleado por numerosos viajes personales a través del Sáhara, su deseo de un furgón con tracción a las cuatro ruedas creció. Prácticamente en secreto, el primer Transporter con tracción a las cuatro ruedas fue construido usando partes ya existentes del taller de prototipos y probado a pequeña escala en el Sáhara. Pese a la positiva experiencia, el lanzamiento oficial no tuvo lugar hasta tres años después, en 1978, cuando se construyeron cinco vehículos de prueba con opción de tracción delantera.

Para ello, se requirieron numerosas conversiones de la carrocería y a nivel tecnológico.

Por ejemplo, los nuevos pasos de rueda y un nuevo montaje del suelo tenían que crear el espacio suficiente para albergar neumáticos de hasta 16 pulgadas y el eje de transmisión. La caja de cambios estándar requirió un eje directo para la conexión con el árbol de transmisión hacia la parte delantera, y el eje delantero se modificó para poder montar el diferencial y los ejes de transmisión. Los cierres de diferencial se instalaron en ambos ejes para mejorar la capacidad off-road. La transmisión de potencia iba a cargo de la caja de cambios semiautomática del Beetle, con un convertidor de par y un embrague. Se implementaron láminas y estibas de acero para proteger la carrocería inferior entera y la tecnología del motor, situadas a unos 300 milímetros por encima del suelo. Pese a sus extraordinarias capacidades off-road, aún no había llegado la hora para un Transporter 4x4.

El planteamiento para una versión con tracción a las cuatro ruedas llegó durante el desarrollo de la siguiente generación del Transporter, el T3, que vio la luz en 1979. El espacio para la transmisión y el diferencial frontal estaba completamente disponible. Sin embargo, fueron necesarios seis años para que los primeros Transporter y Caravelle con tracción a las cuatro ruedas fueran presentados, en 1985. Se contrató a Steyer-Daimler-Puch como colaborador en el desarrollo y la producción. La compañía austriaca contaba con décadas de experiencia en la construcción de vehículos off-road. En contraste con los primeros pasos tentativos, la nueva tracción a las cuatro ruedas siguió las tendencias más modernas. Por ejemplo, la tecnología de tracción tenía que ser confortable y casi imperceptible en su uso diario, y la solución fue hacerla permanente en vez de activable opcionalmente.

Pese al escepticismo, el embrague viscoso no sólo convenció a nivel teórico, también en la práctica. Era robusto y tenía un rendimiento convincente bajo cualquier condición. Además, la tecnología fue inicialmente simple y requería menos componentes y significativamente más pequeños. Gracias a su forma de operar, el embrague viscoso era capaz de suplir al diferencial intermedio, que era necesario en la tracción permanente a las cuatro ruedas convencional y que compensaba las diferencias de velocidad entre los ejes delantero y trasero.

La potencia del motor trasero se transmitía hacia el eje delantero a través del árbol de transmisión central de una sola pieza. Dos ejes de transmisión de idéntico tamaño

distribuían la potencia hacia las ruedas delanteras. Un guardabarros múltiple protegía la robusta tecnología de la tracción a las cuatro ruedas de posibles daños. El eje trasero se instalaba con diferentes muelles y amortiguadores para impactos más fuertes. Como resultado, la carrocería del Syncro era 60 milímetros más alta. Los ingenieros de desarrollo de la caja de cambios, también dispensaron una relación de cambio más corta entre la primera y la marcha superior por medio de una marcha adicional. Apostaron por una caja de cambios 4+G, con cuatro marchas “normales” más una marcha off-road muy corta.

La tecnología de la transmisión a las cuatro ruedas incrementó el peso en vacío del vehículo, que aún no superaba los dos metros de altura, en unos 140 Kg. Como resultado, Volkswagen limitó la carga en off-road del Syncro a 800 Kg. Para funcionamiento en off-road, la lista de opciones ofrecía diferentes cierres de diferencial para los ejes delantero y trasero. Los clientes también podían pedir un conjunto de suspensión de alta resistencia, que incluía maletero y ejes de transmisión reforzados, un reductor de vibración en el tren de propulsión y varios refuerzos en la carrocería. Con este equipamiento, el Syncro también era capaz de comportarse muy bien en terrenos difíciles con una distancia hasta el suelo de 235 milímetros, un ángulo de entrada y salida de 22 y un ángulo de ataque de 24 grados.

Para uso en condiciones extremas, VW y Steyer produjeron adicionalmente la ahora legendaria variante de Syncro con ruedas de 16 pulgadas. Las modificaciones en las marchas y la carrocería, los frenos de mayor dimensión y la incorporación de un cierre de diferencial trasero de serie lo diferenciaban del Syncro estándar. Estos refuerzos incrementaron la capacidad de carga en off-road hasta una tonelada. Su distancia hasta el suelo aumentó en 25 milímetros. Durante los siguientes años, 2.138 de estos Syncros de alto rendimiento salieron de las instalaciones de producción de Graz, impresionando de forma duradera la escena de los viajeros y amantes del off-road. Sin embargo, el T3 puso a prueba su rendimiento en un viaje alrededor del mundo en 1985. El piloto de récord Gerhard Plattner dio la vuelta al planeta en 80 días. Pero todavía quedaba más por llegar: también cruzó América por la ruta Transamericana, desde Alaska, pasando por la región brasileña del Amazonas y hasta llegar a la Tierra del Fuego.

El cambio de guardia llegó en 1990. Lo que prácticamente suena como un simple

trámite en la frase “nueva generación”, se convirtió en una revolución en forma de la nueva T4: lo que antes estaba delante de repente pasó a estar detrás, y viceversa. El motor frontal y la tracción delantera eran los atributos del nuevo y moderno concepto Transporter de Volkswagen para la nueva década.

Con dos batallas y un compartimento de carga de fácil acceso por estar situado a poca altura, el nuevo Transporter ofreció un nuevo mundo de posibilidades. La posición de los asientos estaba ahora situada por detrás del eje delantero y la posición del volante se parecía más a la de un vehículo de pasajeros. El nuevo Syncro también se adaptó a ello. Gracias a su mayor distancia entre ejes, ya no tenía tanta capacidad off-road, y la marcha corta también había desaparecido. Sin embargo, la tracción a las cuatro ruedas apenas se percibía durante la actividad diaria, aunque fuera requerida.

En 1996, el TDI de 102 CV encontró el camino hacia el compartimento para el motor del furgón con tracción a las cuatro ruedas. Con una suspensión ligeramente elevada, el T4 Syncro TDI emprendió un viaje de récord a través del continente americano en 1999. En sólo 15 días y 14 horas, Matthias Gottenauer y Andreas Renz viajaron desde Alaska (Bahía de Prudhoe) hasta Tierra del Fuego (Ushuaia), ganándose ellos mismos y el Syncro una entrada en el Libro Guinness de los Récords.

Tras un periodo de producción de 13 años, el nuevo Transporter fue presentado en Volkswagen Nutzfahrzeuge el 3 de marzo de 2003. La quinta generación de este multitallento retuvo el concepto de motor frontal y tracción delantera de su predecesor. Sin embargo, la anterior tecnología de tracción a las cuatro ruedas y el embrague viscoso tuvieron que ser reemplazados por la multitud de requerimientos que un vehículo presentaba en el nuevo milenio.

Motores más potentes y, sobre todo, el Programa de Estabilización Electrónica (ESP) demandaban nuevas tecnologías y fue rápidamente adoptada. El embrague Haldex ya se había usado en la marca Volkswagen turismos con tracción a las cuatro ruedas con un gran éxito durante muchos años. Como el nuevo Transporter se sostenía sobre ruedas de 16 pulgadas de serie y estaba equipado con una caja de cambios de seis velocidades, sus capacidades para terrenos exigentes fueron igual de buenas que las de su antecesor, la T3. Una buena razón para relacionar el éxito disfrutado por el legendario Syncro de 16

pulgadas con el nuevo modelo.

La unidad de negocio de vehículos especiales de Volkswagen creó, en colaboración con Seikel, componentes para aumentar la altura de la suspensión y reducir las marchas. Con este equipamiento, la distancia hasta el suelo de hasta 223 milímetros estaba disponible de serie. Seikel consiguió alturas incluso mayores. Rediseñando los pasos de rueda, también se podía acceder a combinaciones con ruedas más grandes. Con estas modificaciones, la distancia hasta el suelo subía hasta los 228 milímetros, un nivel cercano al de un vehículo off-road.

Como test final de resistencia previo al inicio de la producción en serie, Gerhard Plattner partió con un Transporter 4MOTION desde Hammerfest hasta Dakar en marzo de 2004. Desde frío, hielo y nieve hasta calor, rutas desérticas y dunas de arena, el viaje ofrecía todo lo que un vehículo con tracción a las cuatro ruedas puede encontrarse en su vida. En un tramo un poco más rápido, otros dos vehículos 4MOTION viajaron desde Barcelona hasta Dakar, acompañando a dos buggies del equipo belga de Stephane Henrard durante el Rally Dakar. Los dos Transporters tomaban rutas distintas a las de los vehículos en carrera, pero debían llegar al campamento de pilotos antes que los buggies. Normalmente, sólo los vehículos todo terreno y los camiones pueden hacerlo, pero las dos T5 cumplieron su tarea con aplomo, pese a la dificultad de los tramos.

Cinco años más tarde, se lanzaron las versiones perfeccionadas de Multivan, Transporter, Caravelle y California. En su última generación, la gama T5 es más económica, limpia, refinada y precisa que su antecesor. Desde el punto de vista visual, las cuatro versiones básicas siguen el nuevo ADN de diseño de Volkswagen. La parte frontal, en particular, revela características aún superiores. Líneas claras y horizontales confieren a estos modelos una apariencia atemporal y de más calidad.

La tecnología de tracción ha experimentado un salto cualitativo. Todos los motores turbodiesel (TDI) han sido reemplazados por una nueva generación de motores Euro-5 con el último sistema de inyección directa common rail. Los cuatro nuevos motores TDI 2.0 de cuatro cilindros tienen potencias de 84, 102, 140 y 180 CV, ofreciendo todas unas características de par motor más dinámicas y una acústica mejorada. Los niveles de consumo y emisiones de CO₂ son un diez por ciento menores.

La nueva generación de este vehículo de ventas millonarias ofrece, además, otras características tecnológicas destacadas. Por ejemplo, la caja de cambios ha pasado de la automática tradicional a la opción de incorporar la caja de cambios de doble embrague (DSG) de siete velocidades, que en la gama de Vehículos Comerciales debuta en los modelos T5. Con el motor biTDI de 180 CV, como gran novedad, este cambio se combina con la tracción a las cuatro ruedas 4Motion.