

IAA

Hanover 2010

En breve

Novedades de VW Vehículos Comerciales Pág. 02

Aspectos clave

El nuevo Caddy
Un "best-seller" totalmente modificado Pág. 04

El Amarok
Ahora también con Cabina Simple Pág. 07

25 años de tracción a las cuatro ruedas
Apta para cualquier terreno desde 1985 Pág. 09

La gama T5: nueva generación de motores TDI Pág. 13

Volkswagen Vehículos Comerciales en IAA 2010: Cinco nuevos modelos para un otoño apasionante

- **El Nuevo Caddy impresiona con un consumo mínimo de combustible de 4,9 l/100km.**
- **El Amarok, ahora Cabina Simple; espacio para dos europalets en el compartimento de carga.**
- **Multivan “Edition25” como modelo de aniversario con prestaciones exclusivas.**
- **El Transporter Rockton con tracción a las cuatro ruedas puede con cualquier terreno.**

Volkswagen Vehículos Comerciales focaliza su atención en el consumo de combustible, las emisiones, las cualidades del transporte y la tracción en el 63º IAA. En este Salón Internacional del Automóvil de Hannover, que abre sus puertas desde hoy hasta el 30 de Septiembre, Volkswagen Comerciales está presente con dos estrellas de la gama: el nuevo Caddy, que presenta un nuevo diseño técnico y visual y que con la versión BlueMotion puede presumir de un consumo de tan sólo 4,9 litros diesel a los 100 km.; y el nuevo Amarok, ahora como novedad disponible como modelo de cabina simple con espacio para dos europalets en su compartimento de carga. Además la gama T5 también está presente en el stand de Volkswagen con la nueva generación de motores TDI y con la tracción 4motion que cumple 25 años con la marca.

El nuevo Caddy:

Volkswagen Vehículos Comerciales presenta la nueva generación del Caddy, nuevo diseño y máxima versatilidad. Esta furgoneta compacta, con sus prácticas puertas corredizas traseras, ha sido mejorada en todos los aspectos. Seis nuevos motores TDI y TSI de cuatro cilindros -en total, 14 variaciones motor/cambio para cualquier uso concebible- con un consumo hasta un 21% más bajo, una gama de modelos completamente reestructurada, un diseño más preciso al estilo del nuevo Amarok y la actual generación T5 (Transporter, Multivan, etc.) y un posicionamiento muy competitivo hacen del nuevo Caddy uno de los vehículos de reparto urbano más innovadores y una de las furgonetas más compactas del mundo.

El Amarok Cabina Simple:

Volkswagen Vehículos Comerciales desvela en la IAA la segunda variante del nuevo Pick up de la marca: un Amarok con una cabina más corta y una zona de carga más grande. El

Amarok Cabina Simple es un clásico pickup de carga. Comparado con el Amarok de doble cabina y cuatro puertas, el Cabina Simple, pese a tener la misma longitud total, ofrece un compartimento de carga de 2.205 mm., lo que supone una ganancia de 65 centímetros. Puede albergar dos europalets, uno detrás de otro, y todavía deja un espacio de 60 centímetros para cargar otros objetos. Con un ancho de carga de 1,22 metros entre los pasos de rueda, esta zona proporciona un área total de 3,57 m². Además equipa de serie seis anillas de fijación que permiten transportar cargas voluminosas de forma segura.

El Multivan “Edition25”:

Este modelo especial está basado en el actual Multivan Comfortline, y se distingue por sus colores exclusivos, Blanco Candy, Rojo Salsa o Plata Metálica, y por su techo en negro mate y las llantas negras de aleación de 18 pulgadas. Otras características visuales incluyen: manetas negras en las puertas del conductor y del acompañante, pilares B en negro, tapicería en negro en la parte trasero y las estriberas laterales, y la parte inferior del parachoques delantero pintada en negro mate. El “Edition25” tiene un equipamiento muy exclusivo, con prestaciones como la radio RCD 310 (con recepción de radio digital y reproductor MP3), la ayuda de cambio de carril de Volkswagen “Side Assist”, el control de crucero, el retrovisor automático anti-deslumbrante, faros antiniebla delanteros adaptativos, luces de día, indicador de presión de los neumáticos y sensor de lluvia.

El Transporter Rockton:

Una furgoneta para usar en terrenos difíciles y para transportar personas y objetos a sitios complicados de llegar; son estas demandas extremas las que inspiran a Volkswagen Vehículos Comerciales en el desarrollo del Transporter Rockton. Para compañías constructoras que necesitan acceder a lugares complicados o para equipos de rescate de montaña, por ejemplo, se trataba de construir un vehículo capaz de adaptarse de forma flexible a sus necesidades, y esto no es fácil de conseguir. El Rockton con tracción a las cuatro ruedas ha sido diseñado especialmente para los requisitos, ocasionalmente extremos, de este tipo de colectivos. El Rockton está basado en el Transporter Kombi, pero, gracias a la tracción a las cuatro ruedas de serie, tiene mejor agarre en carreteras no asfaltadas. La tracción 4MOTION permanente con un embrague Haldex de 4ª generación, el bloqueo de diferencial de serie en el eje posterior, una altura aumentada en 30 milímetros y una suspensión y amortiguadores reforzados permiten a este vehículo soportar de forma fiable a cinco ocupantes más la carga en cualquier terreno. El Rockton puede enfrentarse con comodidad a desniveles de hasta 36 grados.

Nuevo Caddy

- **El nuevo multitalentos es más ahorrador que nunca:**
- **La versión BlueMotion del Caddy TDI sólo consume 4,9 l/100km**
- **Seis nuevos motores TDI y TSI reducen los costes de mantenimiento**
- **Todas las nuevas versiones Caddy ofrecen ESP y luz diurna de serie**

Volkswagen Vehículos Comerciales presenta una nueva generación ampliamente actualizada del ‘Bestseller’ Caddy, que se lanzará en el mercado español durante el mes de octubre. El compacto monovolumen con el práctico concepto de puertas corredizas se ha perfeccionado en todos los ámbitos. Los seis nuevos TDI y TSI de 4 cilindros, en total con 14 combinaciones de motor/caja de cambios para afrontar cualquier tipo de situación, reducen el consumo en hasta un 21 %, cuentan con un programa de equipamiento completamente reestructurado, un diseño que se rige por el estilo del nuevo Amarok y de la actual generación T5 (Transporter, Multivan & Co.) y ofrecen una nueva reducción de los costes de mantenimiento que convierten al nuevo Caddy en uno de los vehículos de reparto urbanos y monovolúmenes compactos más innovadores del mundo.

El Caddy es el número uno de ventas en Alemania con una cuota de mercado del 43,6 %. En Europa cuenta con un 16 % siendo uno de los tres vehículos más vendidos de su segmento. Incluso en Australia, el Caddy es líder de mercado. A nivel mundial, las versiones del Caddy, ahora sustituidas por la cuarta generación, se vendieron aproximadamente 800.000 veces en tan sólo seis años (de 2004 a 2009). La misión del nuevo Caddy es continuar esta historia de éxito.

Se trata del primer vehículo de reparto urbano y monovolumen compacto de este segmento que cuenta con ESP de serie en todas sus versiones. Con ello, Volkswagen Vehículos Comerciales sigue consecuentemente la estrategia de seguridad superior con el fin de proteger al conductor y a los pasajeros de la mejor forma posible. Asimismo, el Caddy es el único automóvil de su segmento que dispone opcionalmente del eficiente cambio automático de doble embrague de 6 y 7 velocidades (DSG) y del asistente para arranque en pendientes. Esta nueva generación puede adquirirse con una batalla más larga (Maxi) y, como único modelo del segmento, con el sistema de tracción total ‘4MOTION’. El sistema de tracción total ‘4MOTION’ está disponible para las versiones Caddy y Caddy Maxi.

Adicionalmente a la segunda fila de asientos de pasajeros opcional, por vez primera es posible desmontar también completamente la primera fila de asientos de la parte posterior. De este modo, cargado hasta la altura del techo, el Caddy con batalla estándar ofrece un

volumen de carga de hasta 3.030 litros; en el caso del Caddy Maxi, el volumen aumenta incluso a 3.880 litros. Detalle interesante para instaladores y empresas de servicios: si se equipa el Caddy Maxi Furgón con el paquete de asientos Flex Plus, la longitud de carga (en el lado del acompañante) aumenta a más de tres metros y el volumen de carga a 4,7 m³, lo que representa el mejor valor de su segmento. Cabe mencionar que la nueva versión del Caddy también se puede adquirir con una tercera banqueta que amplía el número de plazas a siete en total.

Seis nuevos motores de alta tecnología: los siete motores de gasolina y diésel del Caddy ofrecen una eficiencia máxima (todos cumplen los valores límite establecidos por la norma de emisiones Euro 5). Seis de ellos son completamente nuevos en el programa y están equipados con turbocompresor e inyección directa.

Turbodiésel: los motores diésel sobrealimentados de 4 cilindros (TDI) ofrecen potencias de 55 kW / 75 CV, 75 kW / 102 CV, 81 kW / 110 CV y 103 kW / 140 CV. En la actualidad, todos (TDI) trabajan con una inyección directa *Common-Rail* especialmente silenciosa y eficiente que sustituye el sistema inyector-bomba de los modelos anteriores. Todos los TDI equipan de serie un filtro de partículas diésel. El TDI de 102 CV puede ser combinado opcionalmente con un cambio automático DSG de 7 velocidades. Para el TDI más potente de 140 CV se dispone asimismo de un cambio automático DSG de 6 velocidades. El TDI de 110 CV está únicamente disponible en combinación con el sistema de tracción total '4MOTION'.

BlueMotion: a partir de ahora, el modelo más ahorrador es el nuevo Caddy 1.6 TDI con BlueMotion Technology (75 kW / 102 V). Consumo medio: 4,9 litros de diésel cada 100 kilómetros. Esto equivale a una emisión de CO₂ de tan sólo 129 g/km y a una reducción del consumo de 0,6 litros frente al modelo anterior, que ya era especialmente ahorrador y contaba con la tecnología BlueMotion. Gracias a estos excelentes valores de consumo se alcanza una autonomía teórica de 1.176 kilómetros con un sólo depósito.

De forma alternativa también se puede adquirir el TDI de 75 CV como versión con BlueMotion. Todos los Caddy equipados con BlueMotion ofrecen de serie el sistema 'Start/Stop' y el sistema de recuperación de la energía de frenado. Siempre que el conductor levanta el pie del acelerador o frena intencionadamente, aumenta la tensión del generador. Este aumento de tensión se utiliza para recargar la batería del automóvil, lo que disminuye el consumo.

Motores de gasolina: el programa de los motores de gasolina ofrece dos nuevos TSI. Ambos motores de alta tecnología se caracterizan, entre otros detalles, por el turbocompresor y la inyección directa. A partir de 1,2 litros de cilindrada, los motores de 4

cilindros especialmente ahorradores desarrollan 63 kW / 86 CV y 77 kW / 105 CV. La versión de 105 CV, con un consumo mínimo de tan sólo 6,6 litros cada 100 kilómetros (emisión 154 g/km CO₂, datos del Caddy Furgón), muestra lo eficiente que son los motores. En comparación con el modelo anterior, se reduce el consumo en 1,6 litros (21 %). Otra de las versiones de gasolina considerablemente ahorradora y económica para los modelos Caddy y Caddy Maxi es el motor de gas natural 2.0 EcoFuel (CNG) de 80 kW / 109 CV.

Cuatro nuevas líneas de equipamiento: el programa de equipamiento también se ha optimizado. Esto hace referencia por un lado a la mejora del equipamiento de serie, así como a los nuevos materiales interiores, volantes y otros detalles de equipamiento y, por otro lado, a la reconfiguración de las líneas de equipamiento. Como siempre, siguen ofreciéndose las versiones Caddy Furgón y Caddy Kombi que representan aproximadamente el 70 % del volumen de ventas (la versión Furgón sin ventanas laterales traseras está diseñada especialmente para instaladores y empresas de servicios). Volkswagen Vehículos Comerciales reconfigura completamente las líneas de equipamiento para cumplir los deseos de los clientes más exigentes. A partir de ahora se ofrecen tres líneas de equipamiento: 'Startline', 'Trendline' y 'Comfortline'. La versión básica 'Startline' sustituye al 'Caddy Life' y la versión media 'Comfortline' sustituye al exitoso modelo especial 'Style'. La línea de equipamiento 'Startline' se ha integrado como versión de entrada a la gama. El nuevo modelo estrella de la gama Caddy ofrecido por Volkswagen Vehículos Comerciales es la nueva versión 'Comfortline Edition' (anteriormente denominada 'Style Edition'). La versión autocaravana Tramper sigue formando parte del programa.

Nuevas características: todas las versiones ofrecen de serie la nueva luz diurna. De forma opcional, el programa incluye asimismo características como la luz de giro (integrada en los faros antiniebla), las barras del techo (de serie para 'Comfortline') y el nuevo sistema de radio/navegación 'RNS 315' de nuevo diseño. La introducción al mercado del Caddy se inicia en Alemania a finales de septiembre; los demás países lo introducirán poco después, casi de forma paralela.

El pick-up de Volkswagen: Estreno del Amarok Cabina Simple en el IAA de Hanover

- **El Amarok con Cabina Simple y un compartimento de carga más largo es ideal para el trabajo duro.**
- **La confortable versión Cabina Simple ofrece más espacio de lo habitual.**

Tras haber presentado con éxito el Amarok de doble cabina, Volkswagen Vehículos Comerciales desvela en la 63ª IAA de Vehículos Comerciales en Hanover la segunda variante de este modelo: un Amarok con una cabina más corta y una zona de carga más grande. El Amarok Cabina Simple es un clásico pickup de carga.

Comparado con el Amarok con doble cabina y cuatro puertas, el Cabina Simple, pese a tener la misma longitud total, ofrece un compartimento de carga de 2.205 mm., lo que supone una ganancia de 65 centímetros. Puede albergar dos europalets, uno detrás de otro, y todavía deja un espacio de 60 centímetros para cargar otros objetos. Con un ancho de carga de 1,22 metros entre los pasos de rueda, este compartimento proporciona un área total de 3,57 m², mientras que seis anillas de fijación, que vienen de serie, permiten transportar cargas voluminosas de forma segura.

Los pick-up de cabina simple son considerados como los clásicos “animales de carga” para los trabajos más duros de transporte manual, construcción y agricultura. Lo que cuenta por encima de todo en estas áreas de trabajo es el tamaño del espacio de carga. Sin embargo, los ingenieros de Volkswagen Vehículos Comerciales dieron gran importancia al hecho de crear un espacio adecuado para los ocupantes del vehículo también. Así pues, la cabina simple es más larga que la de los modelos competidores, permitiendo el fácil almacenamiento de objetos valiosos detrás de los dos asientos delanteros.

El Amarok Cabina Simple puede estar propulsado por el conocido motor TDI 2.0 de 163 CV o por la versión TDI de 122 CV, que se presenta por primera vez. Para la transmisión, los clientes pueden escoger entre la tracción trasera o la tracción conectable a las cuatro ruedas con reductora de marcha. El bloqueo de diferencial en el eje trasero está disponible como opción para ambas versiones. La resistente suspensión permite al vehículo cargar un máximo de 1,26 toneladas de peso. La seguridad se mantiene al mismo alto nivel de siempre, incluyendo de serie el ESP, los airbags frontales para conductor y acompañante, y los airbags laterales.

Además del vehículo comercial clásico con parachoques negros, hay un paquete de estilo que está disponible para el Cabina Simple que incluye los parachoques en el mismo color

que la carrocería, llantas de aleación de 18 o 19 pulgadas y una extensa selección de prestaciones especiales que llegan hasta un avanzado sistema de navegación. De este modo, el clásico “animal de carga” puede revitalizarse y convertirse en un pick-up con estilo.

El Amarok Cabina simple se lanzará durante la primera mitad de 2011.

La T3 marcó el inicio de la era de la tracción a las 4 ruedas: 25 años de experiencia en tracción 4WD de Volkswagen Vehículos Comerciales

- **Nuevo trotamundos** – En 1985 empieza la era del “Bulli” con tracción a las cuatro ruedas.
- **Legendario** – El T3 syncro hace que muchos todoterrenos queden obsoletos

La era de la tracción a las cuatro ruedas de Volkswagen Vehículos Comerciales empezó hace 25 años. Hoy, miles de trotamundos de todo el mundo y un sinnúmero de usuarios del Transporter confían ciegamente en los modelos con tracción a las cuatro ruedas de la marca. Los orígenes de este exitoso modelo provienen de un empleado de Volkswagen que simplemente se hartó de quedarse atascado en la arena en el Sáhara.

Alguien debería alzar una estatua en honor a este hombre: Gustav Mayer. Pero, ¿cómo van a saber los miles de trotamundos, zorros del desierto, héroes de safari y aventureros del 4x4 la deuda que tienen con él? Gustav Mayer abrió literalmente el horizonte para todos ellos posibilitando que entrasen con sus furgonetas “Bulli” en zonas todoterreno que hasta entonces estaban fuera del alcance del minibús de Volkswagen. Motor, caja de cambios y dirección traseros. Este era el diseño de Tipo 2 utilizado entre 1949 y mediados de los 80 sin que recibiera ningún cambio. Para millones de personas, el “Bulli” no solo servía como vehículo de transporte, sino también como minibús cuando se le dotaba de asientos, *motorhome* o vehículo de placer. Pero nunca tuvo tracción a las cuatro ruedas, simplemente porque no existía. Esto habría seguido así si Gustav Mayer, por entonces Jefe de Desarrollo del Transporter en Volkswagen, no se hubiese quedado encallado en distintas ocasiones en la arena en sus numerosos viajes al Sáhara.

Lo que sucedió es que, a principios de los 70, Gustav Mayer se puso a trabajar junto a un grupo de ingenieros que, casi en secreto, empezaron a trabajar en un Transporter de tracción a las cuatro ruedas. Utilizando componentes ya existentes, Mayer y su gente fabricaron el primer Transporter de tracción a las cuatro ruedas basado en el T2 construido en 1967. Las pruebas realizadas, algunas en el Sáhara, fueron positivas. El “Bulli” remontaba escalones, arena blanda y no se detenía por duro que fuese el terreno. Aún pasarían tres años hasta que el consejo diera luz verde al proyecto. En 1978, se construyeron cinco prototipos con tracción frontal intercambiable.

Mayer y su equipo fueron tan innovadores como progresivos. Se necesitaban muchas modificaciones, tanto en el chasis como en la carrocería y la mecánica del “Bulli”. Utilizando nuevos arcos de rueda y modificando el suelo, se lograba el espacio necesario para ubicar el tren de transmisión y cuatro ruedas de más de 16 pulgadas. Al utilizar la caja

de cambios estándar, necesitaban un eje transversal que uniese el eje de tracción con el delantero. La estructura del eje delantero se modificó para adaptar el diferencial. Mayer decidió instalar bloqueadores del diferencial en ambos ejes para mejorar las prestaciones del vehículo *off-road*. Los prototipos tenían una caja de cambios mecánica de cuatro marchas con un convertidor de par basado en la transmisión semi-automática del Beetle. El vehículo se podía poner en marcha sin tocar el embrague, que debía ser presionado sólo para cambiar de marcha.

Los prototipos de “Bulli” con tracción a las cuatro ruedas eran muy eficaces en la conducción *off-road*. Pese a pesar 1.900 kilos, podían inclinarse hasta el 94%, lo que equivale a 40 grados. Para proteger los elementos mecánicos, el tren de rodaje fue equipado con paneles de acero y los llamados “patines” hechos con chapa. Todos los prototipos cumplieron sus objetivos. Mayer y sus ingenieros triunfaron y se inició su producción.

De forma paralela, se hacían los preparativos para su inclusión en la generación T3 del Transporter. El nuevo modelo se estrenó en 1979. El T3 era, además, un cambio conceptual respecto a los modelos anteriores. Ya no estaba basado en la tecnología del Beetle, tenía su propio chasis, incluyendo los brazos transversales delanteros y los muelles helicoidales, que le proporcionaban una conducción muy cómoda, casi como la de un turismo. En la parte trasera, había un anclaje del eje semidirecto, equipado también con muelles helicoidales.

1985 – Se estrena el T3 syncro

Desde el principio, la estructura del suelo del T3 permitía albergar un eje de transmisión y un diferencial delantero. Sin embargo, acabaron transcurriendo otros seis años hasta que, en 1985, el primer Transporter con tracción total y el Caravelle 4x4 salieron al mercado. Los modelos de tracción a las cuatro ruedas fueron bautizados como “syncro”.

Para el desarrollo y fabricación de los modelos syncro, Volkswagen entró en colaboración con Styr-Daimler-Puch. La marca austriaca tenía un gran prestigio y experiencia en la producción de vehículos *off-road*. El montaje final del T3 syncro se realizó en Graz utilizando los componentes de Volkswagen.

En contraste con los primeros prototipos, la tracción a las cuatro ruedas era permanente en la versión de serie, lo que seguía la tendencia habitual en aquellos tiempos. Aunque los clientes deseaban apreciar en su conducción diaria lo bien que se adaptaba el vehículo a terrenos complicados, no deseaban manipular el sistema de transmisión. El embrague Visco proporcionó la solución ideal para ello. Era robusto y adecuado para realizar dicha

tarea en casi cualquier condición. Además, mecánicamente, era sencillo y constaba de menos piezas y materiales más ligeros. La gran ventaja del embrague Visco era que su forma de trabajar hacía innecesario el diferencial entre ejes, ya que equilibraba las velocidades de rotación entre los ejes delantero y trasero.

1993 – sale el T4 como modelo syncro

Cuando, en 1991, se puso en marcha la cuarta generación del Transporter, el T4, se produjo una especie de revolución técnica a nivel interno. Nada era intocable. Contaba con un nuevo diseño, un nuevo sistema de dirección, nuevos motores y un concepto global también novedoso. El antiguo Boxer dejó su lugar a los modelos refrigerados por agua de cuatro y cinco cilindros ubicados en la parte delantera incidiendo directamente en las ruedas delanteras. El maletero del T4 era más bajo y accesible. La posición de los asientos estaba tras el eje delantero y la posición del volante era como la de un coche normal. Todo esto, obviamente, aplicado al “Syncro”, que apareció en 1993. En la utilización diaria, no se utilizaba el sistema 4x4, a no ser que la situación lo requiriera.

2003 – el T5 enfatiza en el concepto 4MOTION

En 2004, Volkswagen Vehículos Comerciales lanzó el T5. Se incorporaron motores más potentes, así como el sistema de estabilidad ESP combinado con la tracción 4x4. Volkswagen ya disponía entonces de distintos tipos de vehículos con tracción a las cuatro ruedas desde hacía algunos años. Los ingenieros pudieron aplicar una tecnología ya utilizada y probada cuando en marzo del 2003 debutó la nueva generación T5 de Transporter. El embrague Visco utilizado hasta el momento dio paso al Haldex, que era técnicamente superior.

A mediados de los 90, los ingenieros de Volkswagen especializados en el tren de dirección buscaban un sistema de control más inteligente para la tracción 4x4 y encontraron lo que buscaban en la compañía sueca Haldex. La pieza central del sistema es un embrague multidisco bañado en aceite que se mantiene comprimido. La presión se produce mediante dos bombas que sólo se activan cuando la entrada y salida del eje no cuentan con la velocidad de rotación exacta. A mayor presión ejercida, mayor será la transferencia de par motor. La ventaja más significativa del embrague Haldex es su rapidez de respuesta. El embrague está impulsado por el eje de transmisión. Desde la incorporación de este nuevo componente, los Volkswagen con tracción a las cuatro ruedas han contado con la denominación de 4MOTION.

2010 – 4MOTION y DSG: La combinación perfecta

En marzo de 2010, las nuevas T5, lanzadas un año antes, pasaron a contar con su versión 4MOTION. La nueva generación de embragues Haldex se utilizaban junto a la pequeña bomba electrónica de alta presión que mantenía la presión del aceite en un depósito de 30 bares. Por lo tanto, no debía existir ninguna aplicación en el eje delantero para que las ruedas traseras entrasen en acción. A través de los sensores del sistema ESP, la bomba de alta presión recibe la información en el momento en que las ruedas desean (por así decirlo) empezar a rodar a distinta velocidad. En centésimas de segundo, la potencia se traslada a las ruedas que la necesitan. El sistema 4MOTION se adapta prácticamente a todas las condiciones de pilotaje. El nuevo embrague Haldex puede incluso traspasar el 100% de la potencia al eje trasero y también se puede establecer un balance de 50:50 con todo tipo de variantes de proporción. El vehículo podrá moverse pese a que una de sus ruedas no toque el suelo. En estos casos, será de gran ayuda el bloqueo del diferencial del eje trasero, que está disponible opcionalmente. También es única la nueva combinación de la caja de cambios DSG de 7 marchas con el motor TDI *Common-Rail* de 180 CV y la tracción 4MOTION. No existe ningún otro fabricante automovilístico que ofrezca una combinación de caja de cambios y 4x4 de estas características.

California, Caravelle, Multivan y Transporter: Generación perfeccionada con la nueva gama de motores TDI

- Los nuevos TDI *Common-Rail* reducen consumo, emisiones y costes.
- La nueva generación de ESP con asistente de pendientes se incluye de serie.

Hanover, 21 de Septiembre de 2010 – El otoño de 2009 marcó el lanzamiento de las nuevas generaciones de Multivan, Transporter, Caravelle y California. La nueva T5 es más eficiente en consumo, produce menos emisiones, es más dinámica y rinde más. Nuevamente, los modelos T5 de Volkswagen Vehículos Comerciales toman el liderato en su segmento. Visualmente, las cuatro versiones básicas siguen el nuevo ADN de diseño Volkswagen. En concreto, el frontal muestra los rasgos más dominantes. Con sus claras líneas horizontales, estos modelos ofrecen una impresión de alta calidad y atemporalidad.

Nueva generación de motores TDI extremadamente eficientes en el consumo.

La tecnología de propulsión ha hecho un salto espectacular. El motivo es que todos los motores turbodiesel (TDI) han sido sustituidos por una nueva generación dotada con los últimos sistemas *Common-Rail* que cumple con la normativa Euro-5 de emisiones. En total, hay cuatro propulsores de dos litros con potencias de 84, 102, 140 y 180 CV. Todos ellos cuentan con nuevas características en cuanto a entrega de potencia y han mejorado su acústica reduciendo el consumo y las emisiones de CO₂ en un 10%. Los nuevos TDI ofrecen un impresionante par motor máximo de 400 Nm y consumen hasta 1,9 litros menos de carburante (equivalente a 52 gramos de CO₂) en función de la caja de cambios con la que se combinan. Gracias a una bomba de nuevo desarrollo, el sistema de dirección asistida opera con mayor eficiencia. El motivo es que, comparada con una bomba convencional, la nueva bomba ahorra energía proporcionando siempre la cantidad exacta de fluido a la dirección asistida para ofrecer la máxima ayuda. Esto reduce el consumo de potencia en la bomba auxiliar de la dirección asistida y mejora el ahorro de combustible.

Ofensiva de alta tecnología

La nueva generación de estos números uno en ventas ofrece otros avances tecnológicos destacados. En lo que respecta a la caja de cambios, la DSG de doble embrague ha sustituido a la automática en la T5. En lo que refiere a la distribución, se puede instalar el nuevo sistema de tracción total (4MOTION con embrague Haldex de cuarta generación), que mejora la seguridad activa y asegura la tracción circulando en terrenos *off-road*. La versión 4MOTION más potente (TDI de 180 CV) contará con la caja de cambios DSG por primera vez. Una vez más, esto hace del T5 un vehículo de carga ideal.

Comprometidos con la seguridad

La seguridad también se ha perfeccionado con la última generación de ESP montada de serie (incluyendo el estabilizador de remolque y el asistente de pendientes), la nueva función de aviso de las luces de frenado y sistemas opcionales de asistencia como el Side Assist. Un nuevo sistema Servotronic, que ofrece mejoras significativas en cuanto a la precisión de la dirección, se ofrece de serie en la Multivan Highline y como opción en otros modelos.

Confort y comodidad al más alto nivel en su clase

Por su parte, el interior de estos modelos ofrece elementos de última generación, como los nuevos volantes, la nueva generación de sistemas de radio-navegación (con pantalla táctil para los sistemas de navegación RNS 310 y RNS 510), luz tipo LED y asientos rediseñados con una mayor ergonomía. Además, el coste para los usuarios también ha mejorado gracias a la reducción del consumo y los costes de mantenimiento. Por ejemplo, el intervalo de asistencia para reemplazar la correa de distribución ha pasado de los 125.000 a los 210.000 kilómetros. Nuestro lema: “funciona, funciona y funciona...”.