

Volkswagen

El nuevo Touran

www.micoche.com

Contenido

En concreto

Resumen	Página 03
---------	-----------

Aspectos principales

Concepto exterior	Página 06
Concepto interior	Página 09
Equipamientos de serie y especiales	Página 13
Motores y cajas de cambio	Página 19
Chasis y rendimiento	Página 26

Indicación:

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

Toda la información sobre equipamientos y datos técnicos contenida en esta carpeta de prensa se refiere al programa de modelos ofrecido en Alemania. En otros países pueden existir discrepancias.

El nuevo Touran es extremadamente ahorrador:

BlueMotion Technology reduce el consumo de su motor TDI a tan sólo 4,6 litros

Progreso eficiente: el Touran es hasta un 27 % más ahorrador

Progreso seguro: primer monovolumen con luz de carretera permanente

- Volkswagen se preocupa por una movilidad limpia. Con cada modelo nuevo, el fabricante de automóviles más grande de Europa reduce cada vez más los valores de consumo y de emisiones. El ejemplo más reciente de esta ofensiva sostenible, es el nuevo Touran. A través del “Downsizing” de los motores, las tecnologías innovadoras y la perfección aerodinámica, el monovolumen más vendido de Alemania es ahora un 27 % más ahorrador. Por vez primera, el Volkswagen Touran 1.6 TDI con BlueMotion Technology bate la marca de los 5,0 litros, 4,6 l/100 km.
- El Touran es el monovolumen alemán de más éxito y el automóvil familiar por excelencia. Hasta el momento se han vendido 1,13 millones de unidades. Entre Hamburgo, Munich, Berlín y Colonia, el Touran, a pesar del cambio de modelo programado, alcanza en su segmento una cuota de mercado del 47 %. A nivel europeo, este Volkswagen también se encuentra entre los cinco primeros de su segmento. Todo esto indica que la nueva generación del Touran llega con vocación de éxito. El diseño de la carrocería se rige por el nuevo ADN de Volkswagen. El frontal y la parte trasera del nuevo Touran son completamente nuevos, el conjunto presenta una silueta rediseñada, especialmente en la parte trasera. Destacan

también los nuevos faros traseros dobles y los faros delanteros, igual que los nuevos faros Bi-Xenón con luz diurna LED incluida. En cuanto a la tecnología, los sistemas progresivos como la luz de carretera permanente (Dynamic Light Assist) y el Park Assist 2.0 (asistente de estacionamiento), que permite estacionar longitudinal y transversalmente de forma semiautomática, suponen todo un referente en su segmento.

- Seis nuevos motores de gasolina y diésel, estos últimos con la gran novedad de la inclusión del sistema de inyección directa *Common-Rail*, muestran el camino hacia tasas de consumo y emisiones que hasta hace poco eran inconcebibles para un monovolumen de siete plazas. Como ya se ha mencionado al principio, el Touran 1.6 TDI BlueMotion Technology (77 kW / 105 CV) marca el ritmo en lo referido a la sostenibilidad. Con un consumo medio de 4,6 l/100 km cada 100 kilómetros y una tasa de emisiones de 121 g/km CO₂, este Volkswagen aporta los mejores valores entre los monovolúmenes de siete plazas.
- También es novedad la innovadora motorización de entrada a la gama de motores de gasolina, el 1.2 TSI. Un motor sobrealimentado de inyección directa de 105 CV. Siguiendo el estilo de un TDI, desde que sale del régimen del ralentí ya alcanza un par de 175 newtonmetros, pero el consumo medio es de sólo 6,4 l/100 km con una tasa de emisiones de 149 g/km CO₂. Como alternativa, esta variante se ofrece también con BlueMotion Technology y, con ello, el sistema Start/Stop y el sistema de recuperación de la energía de frenado. En este caso, los valores del consumo medio y de emisiones de CO₂ se sitúan en 5,9 l/100 km y 139 g/km. Todos los motores destacan por su gran eficiencia, uno de gas natural (TSI EcoFuel), tres de gasolina (TSI) y cuatro diésel (TDI) que ofrecen potencias de 66 kW / 90 CV a 125 kW / 170 CV. Todos ellos tienen en común la

sobrealimentación y la inyección directa de combustible. Y esto significa, menos emisiones, menos consumo, pero un par motor considerablemente más alto. Por supuesto, todos los nuevos Touran cumplen la norma de emisiones Euro 5.

- Por vez primera el Touran incorpora el sistema de radio/navegación RNS 315 con pantalla táctil. Además cuenta con otros detalles de equipamiento nuevos y opcionales como el enorme techo corredizo y abatible panorámico, la cámara de visión trasera (de serie en combinación con el sistema de radio/navegación RNS 510) o el sistema de Suspensión Adaptativa Electrónica DCC. Otra novedad del Touran consiste en el Light Assist, un control automático de la luz de marcha para los faros estándares y, con ello, una especie de “hermano pequeño tecnológico” del Dynamic Light Assist (luz de carretera permanente) desarrollado para los faros Bi-Xenón. En España, las primeras unidades llegarán en septiembre.

Diseño Volkswagen - el ADN de una nueva generación

“Más aerodinámico”: el coeficiente C_w del Touran se sitúa en 0,29

Un auténtico Volkswagen: el frontal y la parte trasera reflejan el nuevo ADN

Son muchos los factores responsables de la exitosa trayectoria del Touran, entre otros, figura el hecho de que este monovolumen se ha adaptado mejor que otros automóviles a las necesidades de las familias y en general a los deseos de las personas que requieren más espacio. Asimismo, a través del nuevo diseño, el monovolumen Volkswagen ha ganado considerablemente en dinamismo. Los diseñadores no sólo han precisado las formas, sino que las han pulido en el túnel aerodinámico. De esta manera, el coeficiente C_w del nuevo Touran, ha disminuido de 0,32 a 0,29, respecto a su última generación. Un valor excelente para un monovolumen.

A excepción de las cuatro puertas, se han rediseñado todas las piezas de la carrocería. Al igual que en el Sharan más grande de la nueva generación y el Multivan, de unas dimensiones mayores, dominan las líneas horizontales claramente estructuradas. Con lo que el Touran sigue mejorando en presencia.

Frontal musculoso

En la parte delantera de la carrocería, los parachoques, la parrilla, el capó, los guardabarros y los faros siguen al 100% el ADN de diseño actual de Volkswagen. Sinónimo de elegancia. La parrilla frontal en negro brillante y, dependiendo de la versión, con láminas cromadas. Asimismo, el parachoques es imponente, elegante, y está pintado en el color de la carrocería. Los faros, vanguardistas, en línea con el nuevo diseño de Volkswagen. Destaca el control automático de luces largas “Light Assist” y, en el caso de los faros Bi-Xenón, por

primera vez en este segmento, con la luz de carretera permanente “Dynamic Light Assist”. El Touran, equipado con faros Bi-Xenón, presenta una luz de posición con LED de nuevo diseño, integrados en el módulo de los faros, con un total de doce LED individuales.

Parte trasera elegante y práctica

Además de las superficies de la parte trasera, que ahora también se estructuran horizontalmente, llaman especialmente la atención los faros traseros que se presentan por primera vez en dos piezas. Estos llegan desde el parachoques hasta el portón trasero. El diseño interior viene marcado por los faros, que ofrecen una óptica día/noche inconfundible. Además, el portón trasero aporta ventajas con respecto a la aerodinámica y la funcionalidad. El alerón de techo rediseñado reduce los torbellinos de aire en la parte trasera. Gracias al sistema de muelles de gas presurizado, el portón se cierra ahora más suavemente con un ligero empujón. Además, la luneta ampliada contribuye a mejorar la visibilidad trasera.

Silueta con el nuevo diseño de las columnas D

La parte trasera del Touran también se ha modificado en los laterales; en la silueta, la denominada línea de “tornado” asciende entre las columnas C y D, confiriendo a esta área un aspecto más dinámico y moderno. Además, en el área lateral llaman la atención los embellecedores integrados, así como las llantas de nuevo diseño.

Dimensiones compactas

En cuanto a las dimensiones exteriores, el nuevo Touran adopta con sus cortos voladizos de la carrocería las dimensiones compactas del modelo anterior. El modelo actual posee una longitud de 4.397 milímetros, una anchura de 1.794 milímetros y una altura de 1.674 milímetros incluyendo la barra del techo. Si se mide a partir del borde superior, el portón trasero se puede abatir 2.060 milímetros hacia arriba de modo que, por lo general, todas las personas, independientemente de su altura, pueden ponerse de pie debajo del portón abierto. El paso de rueda de 2.687 milímetros permanece constante.

Carrocería segura

Ya la última generación de Touran obtuvo la máxima puntuación cinco estrellas en el test de EuroNCAP. La carrocería de seguridad del Touran, en gran parte galvanizada, se fabrica a partir de un compuesto de acero con una técnica de soldadura por láser. Aproximadamente 70 metros de puntos de soldadura permiten crear una carrocería muy rígida y realmente optimizada contra los impactos. La rigidez y la seguridad en circunstancias de colisión se perfeccionan, entre otros, a través de aceros extremadamente rígidos. De este modo, más del 60 % de la carrocería consiste en chapa endurecida por precipitación. Gracias al compuesto innovador, por un lado se eliminan los movimientos molestos propios de la carrocería y los crujidos desagradables y por otro lado se crean las bases que permiten unas prestaciones precisas. El Touran se fabrica en Wolfsburg.

Entre cinco y siete asientos e incontables soluciones técnicas

Detalles como el nuevo Climatronic y el volante multifunción incrementan aún más el confort

Se han perfeccionado numerosos detalles de este versátil familiar

El Touran sabe hacer su trabajo, ya sea para trayectos cortos como llevar a los niños a la guardería o al colegio, viajes largos vacaciones, soportar la carga máxima para trasladar muebles o funcionar como vehículo para seis o siete personas (incluyendo el conductor). 1,13 millones de unidades vendidas e innumerables comparativas ganadas en los medios de comunicación internacionales lo demuestran. Sus virtudes saltan a la vista, la perfección de los detalles es el hilo conductor del concepto global. Es aquí donde Volkswagen ha vuelto a centrar su atención con el nuevo Touran.

Perfección en los detalles

El interior de la nueva generación se caracteriza por sus nuevos materiales, instrumentos, aplicaciones y elementos de control. La consola central, que alberga un nuevo control del climatizador, se ha perfeccionado visualmente, del mismo modo que las rejillas de ventilación cromadas. A partir del acabado medio Advance, las aplicaciones cromadas embellecen detalles como el interruptor de los elevalunas eléctricos, los botones de ajuste del retrovisor y la luz. Además, Volkswagen equipa el nuevo Touran con el más puro estilo Golf, con instrumentos con iluminación de fondo blanca y los nuevos volantes de tres radios. En el caso de las versiones DSG se ha rediseñado asimismo la palanca de cambio junto con la iluminación de fondo.

Versatilidad interior

Uno de los puntos fuertes del nuevo Touran es su gran versatilidad interior y las múltiples variantes que presenta su sistema de asientos. Los tres asientos ubicados uno al lado del otro de la segunda fila se pueden desplazar longitudinalmente, plegar, desmontar y disponer de forma transversal sin mucha complicación. Gracias a la posición de asiento alta, en comparación, los asientos también proporcionan un apoyo óptimo para las piernas, lo que se traduce en un confort máximo para desplazamientos largos. Si las plazas de la segunda y tercera fila de asientos no están ocupadas, los reposacabezas correspondientes se pueden esconder para mejorar la visibilidad trasera.

El equipamiento incluye asimismo bolsillos y mesas plegables, incluyendo los portavasos integrados en los reposabrazos del asiento del conductor y del acompañante (a partir de la versión Advance), el asiento central que se puede utilizar como mesa, los compartimentos portaobjetos ubicados en el suelo delante de los asientos de la segunda fila y debajo de los asientos delanteros, así como los compartimentos portaobjetos de grandes dimensiones en las puertas. El respaldo del asiento del acompañante se puede abatir completamente (a partir de la versión Advance) para permitir el transporte de objetos largos. El nuevo Touran puede adquirirse opcionalmente con una tercera fila de asientos; en caso necesario, las dos plazas individuales se pueden levantar fácilmente del suelo del maletero.

Un maletero perfecto para un monovolumen

El aprovechamiento del espacio óptimo del Touran llega hasta el maletero. Las bandejas portaobjetos del panel lateral y del suelo del maletero guardan los objetos que siempre andan sueltos. Incluso el triángulo de emergencia posee un compartimento separado de nueva

factura. Para proteger mejor la carga de cualquier tipo, los paneles laterales del maletero se han rediseñado y revestido con moqueta.

En la configuración de cinco plazas clásica, el área de carga ofrece un volumen de 695 litros, mientras que la carga máxima es de 660 kg, dependiendo de la versión. Si se han extraído todos los asientos de la segunda fila y hundido los de la tercera, el volumen máximo de carga asciende a 1.913 litros y, en el caso del de cinco plazas, incluso a 1.989 litros, si se extrae la segunda fila de asientos. Por consiguiente, los propietarios de la nueva generación del Touran tampoco tendrán nunca problemas de transporte.

La primera fila de asientos en detalle

Con su gran altura interior (1,02 metros) y un espacio para los brazos de 1,46 metros, el Touran ofrece un amplio espacio en la primera fila de asientos. La posición de asientos ligeramente más alta que en un turismo (631 milímetros) y el diseño óptimo de la ergonomía del habitáculo permite además una conducción extremadamente relajada. Los asientos de la primera fila pueden desplazarse 254 milímetros y, además, los asientos del conductor y acompañante son regulables en altura de serie (asiento del acompañante a partir de la versión Advance).

La segunda fila de asientos en detalle

Los tres asientos individuales ubicados uno al lado del otro de la segunda fila se pueden desplazar longitudinalmente, disponer de forma transversal, plegar y desmontar sin mucha complicación. Cada asiento pesa 17 kg, son muy ligeros. Gracias a la posición de los asientos (676 milímetros de altura), proporcionan un apoyo óptimo de las piernas, lo que se traduce en un confort máximo al realizar desplazamientos largos. Aquí, el espacio para la cabeza es de 989 milímetros. Además, el Touran es muy práctico. Los bolsillos y las mesas plegables, incluyendo los portavasos integrados en los reposabrazos del asiento del conductor y del acompañante (a partir

de la versión Advance), el asiento central que se puede utilizar como mesa, los compartimentos portaobjetos ubicados en el suelo delante de los asientos y los compartimentos portaobjetos de grandes dimensiones en las puertas.

Los mecanismos de ajuste y desmontaje de los asientos son muy fáciles de manejar y, con ello, ideal para el día a día. El ajuste longitudinal de los asientos se realiza levantando la palanca de fácil agarre. Si fuera necesario abatir el respaldo del asiento, abatir el asiento completamente hacia adelante o desbloquearlo para extraerlo por completo, se dispone de lazos fácilmente accesibles y manejables.

La tercera fila de asientos en detalle

El Touran puede adquirirse opcionalmente con una tercera fila de asientos. Aproximadamente un 40 % de los compradores han aprovechado esta posibilidad. Al elegir la versión de siete plazas, Volkswagen ofrece con el Touran un monovolumen cuyo sexto y séptimo asiento, completo, cómodo, seguro, también lo pueden utilizar adultos para distancias medias. El espacio necesario para las piernas en la tercera fila de asientos se puede adaptar individualmente en el ajuste longitudinal de la segunda fila.

Equipamientos de serie y especiales

Líneas de equipamiento del nuevo Touran en el mercado español

La versión básica cuenta de serie con aire acondicionado, control de velocidad de crucero “Tempomat” y sistema de radio-cd

BlueMotion Technology con sistema Start/Stop y recuperación de la energía de frenado

Se han reordenado los elementos del equipamiento de este polivalente monovolumen, que dispone de hasta 40 compartimentos portaobjetos. En España, el nuevo Touran dispondrá de tres niveles de equipamiento: la versión más básica será la Edition, el nivel medio de equipamiento será el Advance y el más completo el Sport.

Touran Edition – equipamiento de serie (equivalente a la versión Trendline alemana)

El Touran Edition, la versión de entrada a la gama, dispone de serie de un equipamiento realmente completo, que destaca por un importante nivel de elementos de seguridad, como por ejemplo, la luz de conducción diurna, el encendido de los intermitentes de emergencia automático tras una frenada en seco, los airbags de cabeza laterales en la primera y segunda fila de asientos, los airbags frontales y laterales delanteros, la desactivación del airbag del acompañante (para la integración de sillitas portabebés), los airbags de cabeza, los cinturones de seguridad automáticos en todos los asientos delanteros y en la segunda fila de asientos, ajustables en altura y con avisador acústico y visual e Isofix, incluyendo los anclajes “Top Tether” para fijar las sillitas portabebés en los asientos exteriores de la segunda fila.

La seguridad activa se ha mejorado con la inclusión de un sistema de frenado de primer nivel (frenos de disco, delante con ventilación

interior) así como el Control de Estabilidad Electrónico ESP, incluyendo ABS, EDS, ASR y el asistente de frenado. Asimismo forma parte del equipamiento de serie la estabilización del conjunto de remolque.

En el apartado de confort, el Touran Edition equipado de serie con neumáticos 195/65 R15, incluye entre otros elementos, el aire acondicionado (Climatic), el sistema de radio-cd RCD 210 con función MP3 y 2 x 20 vatios de rendimiento, ordenador de a bordo, elevalunas eléctricos en las cuatro puertas, lunetas termorefractarias verdes, tapizados en el nuevo diseño “Charly”, compartimentos portaobjetos debajo de los asientos delanteros y en el espacio reposapiés, molduras decorativas elegantes en “Cromo mate”, retrovisores exteriores eléctricos calefactables (carcasas del color de la carrocería) y, por supuesto, el cierre centralizado con mando a distancia. El control de velocidad de cruceo (tempomat) también constituye un elemento de confort de serie desde el acabado Edition. El diseño exterior se completa con las funcionales barras longitudinales en negro.

Touran Advance – equipamiento de serie (equivalente a la versión Comfortline alemana)

El Touran Advance es todavía más exclusivo. Incluye elementos, adicionales al acabado Edition, como el volante multifunción, el pomo de la palanca de cambios y la empuñadura del freno de mano en cuero, el sensor de luz y lluvia, los retrovisores antideslumbrantes, aplicaciones cromadas en diferentes elementos del cuadro de mando, aplicaciones interiores en diseño “Iridium”, el elegante tapizado “Miu”, asientos de confort regulables en altura delante, el asiento del acompañante plegable, mesas plegables para la segunda fila de asientos, sistema de luces de aproximación (con la función “Coming home” y “Leaving home”), las lunas tintadas a partir de la segunda fila de asientos, el climatizador Bi-Zona, la Radio RCD 310 con 8 altavoces y conexión AUX-In en el apoyabrazos central delantero. Llantas de aleación ligera de 16” en

diseño “Cleveland” con neumáticos 205/55 R16. Los espejos exteriores plegables eléctricamente. En resumen, elementos que dotan a esta versión de un nivel superior de calidad y confort.

Touran Sport – equipamiento de serie (equivalente a la versión Highline alemana)

La versión más exclusiva es el Touran Sport. El equipamiento de serie incluye elementos como los tapizados en Alcantara (diseño “Maja”, bandas centrales en Alcantara), molduras decorativas con *look* de aluminio (diseño “Aluminio Negro”), asientos deportivos (delante), climatizador automático bizona (Climatronic), pantalla multifunción “Premium” en color, volante multifunción de cuero, conexión multimedia AUX-IN, RCD 510 con función de reproducción MP3, pantalla táctil a color de 6,5 pulgadas y cargador frontal de 6CDs, así como el nuevo y revolucionario asistente de aparcamiento “Park Assist 2.0” con indicación visual de la distancia de aparcamiento en la pantalla de la radio-cd..

En lo que respecta al exterior, el equipamiento ofrece llantas de aleación ligera de 17 pulgadas, barras longitudinales del techo cromadas, molduras protectoras laterales con aplicaciones cromadas, y faros Bi-Xenón con luz de día LED de nuevo diseño.

Equipamiento especial – desde el Park Assist hasta el Light Assist

Por primera vez el Touran amplía el sistema de radio/cd RCD 310 con el nuevo sistema radio/navegación RNS 315 con pantalla táctil TFT multicolor. Además cuenta con otras características nuevas como el enorme techo corredizo y abatible panorámico, Park Assist, la cámara de visión trasera (de serie en combinación con el sistema de radio/navegación RNS 510) o el Sistema de Suspensión Adaptativa Electrónica DCC. Otra novedad del Touran es el novedoso sistema “Light Assist”, que controla de forma automática

las luces largas para los faros corrientes y, del “Dynamic Light Assist” (luz de carretera permanente) desarrollado para los faros Bi-Xenón.

Park Assist 2.0

Volkswagen es una marca pionera en lo que a sistemas de asistencia automáticos de estacionamiento se refiere. Hasta ahora se ofrecen sistemas que facilitan considerablemente la maniobra para estacionar longitudinalmente con respecto a la calzada. Con el nuevo Touran debuta por primera vez un sistema que permite estacionar de forma transversal a la calzada, es decir, en ángulo recto. En este caso, el conductor también activa el sistema pulsando un botón en la consola central. Cuando los sensores del Park Assist, ubicados en los parachoques, detectan un hueco lo suficientemente grande, comienza el estacionamiento asistido, el conductor introduce la marcha atrás y tan sólo tiene que ocuparse de acelerar y frenar, ya que el Touran se encarga de la dirección. Además, esta nueva generación de Park Assist ha mejorado el sistema habitual de asistencia, ya que ahora permite estacionar en línea en huecos especialmente reducidos (5,20 metros), así como sobre bordillos y entre árboles.

Sistemas de infoentretenimiento

Volkswagen ofrecerá la nueva generación del Touran con tres sistemas de radio y dos sistemas de radio/navegación de las series 210, 310/315 y 510. Todas las unidades de información pueden ampliarse con una instalación manos libres del teléfono. En combinación con uno de los sistemas de radio/navegación, a partir de la serie 310 se integra de serie un conector AUX-IN para reproductores MP3 externos. Además, los dispositivos de las series 310 y 510 se pueden ampliar con un conector USB (MEDIA-IN).

Todos los sistemas de radio y radio/navegación disponen de un reproductor de cd con función MP3. Los sistemas de radio se denominan RCD 210 (de serie a partir del acabado Edition), RCD 310 (de serie en Advance) y RCD 510 (de serie en Sport); sus

homólogos con sistemas de navegación adicionales se denominan RNS 315 y RNS 510. Además, en los dispositivos RNS 315 y RCD 510 se puede conectar una cámara de visión trasera integrada en el portón que, en combinación con el RNS 510, viene incluso equipada de serie. El RNS 510 cuenta además con un disco duro de 30 GB para la navegación y el entretenimiento.

El Touran ofrece por primera vez el sistema de radio/navegación RNS 315 completamente nuevo presentado en la sexta generación del Golf. Al igual que los RNS 510 y RCD 510 de mayores dimensiones, también equipa una pantalla táctil de fácil manejo. En este caso, la pantalla mide cinco pulgadas (400 x 240 píxeles). Además, el RNS 315 cuenta con una ranura para tarjetas SD.

Light Assist y Dynamic Light Assist

La función Light Assist se ha diseñado para los faros estándares del nuevo Touran. Este asistente de luces largas basado en cámaras (equipamiento especial) reconoce las situaciones de tráfico más variadas a través de las fuentes de luz existentes y envía una orden de antideslumbramiento o activación de las luces largas. Por consiguiente, las luces largas se activan y desactivan automáticamente (a partir de 60 km/h), aumentando el confort y la seguridad.

Los faros Bi-Xenón equipados con el Dynamic Light Assist, y con iluminación dinámica en curva y luz de giro integradas, mejoran aún más las condiciones de iluminación de la calzada. Gracias a una cámara integrada detrás del parabrisas, los módulos de la luz de carretera de los faros Bi-Xenón de serie se mantienen activos permanentemente. Únicamente se enmascaran determinadas partes de los faros cuando el sistema detecta que podrían deslumbrar a otros conductores.

Sistema de Suspensión Adaptativa Electrónica (DCC)

Por primera vez, el Touran también puede adquirirse con el Sistema de Suspensión Adaptativa Electrónica. El sistema reacciona permanentemente en función de la calzada y la situación de marcha adaptando el nivel de amortiguación, lo que supone una gran mejora en lo que a confort se refiere. De forma alternativa, al pulsar un botón el DCC se convierte en chasis deportivo favoreciendo las características dinámicas del nuevo monovolumen (*para información más detallada ver el capítulo chasis y rendimiento*).

www.micoche.com

Motores y cajas de cambio

La motorización básica es 2,2 litros más ahorradora (27 %)

TSI: tres de gasolina (de 105 CV a 170 CV) y uno de gas natural (150 CV)

TDI: los cuatro motores diésel (de 90 CV a 170 CV), por primera vez en Touran, con el sistema de inyección directa *Common-Rail*

Seis motores de gasolina (TSI) y diésel (TSI) muestran el camino hacia unas tasas de consumo y emisiones que hasta hace poco eran inconcebibles para un monovolumen. El Touran TDI con BlueMotion Technology (77 kW / 105 CV) marca el ritmo en cuestiones de sostenibilidad, con un consumo medio de tan sólo 4,6 litros cada 100 kilómetros y unas emisiones de 121 g/km CO₂, se convierte en la referencia de los monovolúmenes de siete plazas.

Nuevo motor de entrada compatible con BlueMotion Technology

También se ha introducido la nueva motorización de entrada de los motores de gasolina, el 1.2 TSI. Un motor sobrealimentado de inyección directa que cuenta con una potencia de 105 CV. Este motor desarrolla un par máximo de 175 newtonmetros, consume únicamente 6,4 l/100 km y cuenta con unas emisiones de 149 g/km CO₂. Esta versión también se puede adquirir alternativamente con BlueMotion Technology y, con ello, con el sistema Start/Stop y la recuperación de la energía de frenado. En este caso, los valores de consumo medio y de emisiones de CO₂ disminuyen de 5,9 l/100 km y 139 g/km.

Ocho motores de 90 CV a 170 CV

Los ocho motores brillan por su gran eficiencia (ofrecen potencias de 66 kW / 90 CV a 125 kW / 170 CV). En todos los casos se trata de

motores sobrealimentados de inyección directa que siguen el principio del “Downsizing” de Volkswagen. Y esto significa, menos cilindrada, menos emisiones, menos consumo, pero un par motor considerablemente más alto. Por supuesto, todos los nuevos Touran cumplen la norma de emisiones Euro 5 y todas las versiones TDI están equipadas con un filtro de partículas diésel. En el ámbito de los monovolúmenes sigue siendo una novedad el TSI EcoFuel (110 kW / 150 CV) que ofrece la nueva generación. Se trata de un motor de gas natural sobrealimentado con valores de consumo y emisiones extremadamente bajos.

Motores de gasolina – tres TSI de alta tecnología

El programa de los motores de gasolina ofrece tres TSI. En todos los casos se trata de motores sobrealimentados de inyección directa. Como ya se mencionó anteriormente, el motor de entrada es el 1.2 TSI con 77 kW / 105 CV. Del modelo anterior se han adoptado los 1.4 TSI innovadores que ofrecen potencias de 103 kW / 140 CV y 125 kW / 170 CV. La versión de 170 CV equipa un cambio automático de doble embrague DSG de 7 velocidades, mientras que para el TSI de 140 CV, este cambio automático, extremadamente rápido está disponible como opción.

1.2 TSI con 105 CV

Una novedad tecnológica dentro del concepto de propulsión es el nuevo 1.2 TSI del Touran. El motor de cuatro cilindros sobrealimentado por turbo es el TSI más joven del programa; como todos los motores de este tipo, también sigue la filosofía del “Downsizing” del TSI. Y esto significa: rendimiento máximo, pero consumo mínimo. El último TSI se caracteriza por sus impresionantes tasas de rendimiento y consumo. El 1.2 TSI Touran de 77 kW / 105 CV acelera de 0 a 100 km/h en tan sólo 11,9 segundos y alcanza una velocidad máxima de 188 km/h. Esto contrasta con unas tasas de consumo y emisiones que se convierten

en referencia entre los monovolúmenes: 5,9 litros de consumo y 139 g/km CO₂. En comparación: el modelo anterior de 75 kW / 102 CV consumía como media 8,1 l/100 km (193 g/km CO₂), por lo que la motorización básica del nuevo modelo es 2,2 litros más ahorradora (27 %).

El rendimiento máximo del 1.2 TSI es de 5.000 r.p.m. El par máximo de 175 newtonmetros está disponible entre 1.500 y 4.100 r.p.m. El Touran se comercializa con el 1.2 TSI y el cambio manual de 6 velocidades.

1.4 TSI de 103 kW / 140 CV y 125 kW / 170 CV

Para los siguientes umbrales de potencia, Volkswagen ofrece para el Touran un TSI de 103 kW / 140 CV (5.600 r.p.m.). Este TSI desarrolla su par máximo de 220 newtonmetros entre 1.250 y 4.000 r.p.m. En 9,5 segundos acelera el Touran de 0 a 100 km/h. Este Volkswagen enriquece los días cotidianos con prisas con una velocidad máxima de 202 km/h. Gracias a las medidas tecnológicas que lo acompañan y la aerodinámica optimizada, Volkswagen logra reducir de nuevo el consumo de 7,4 a 6,8 l/100 km (-0,6 l/100 km). La tasa de CO₂ correspondiente es ahora de 159 g/km. Opcionalmente, este TSI, sobrealimentado por compresor y turbocompresor, se puede adquirir con un cambio automático DSG de 7 velocidades. En este caso, el consumo medio disminuye hasta los 6,6 l/100km.

El TSI más potente del nuevo Touran desarrolla un rendimiento de 125 kW / 170 CV (6.000 r.p.m.) y un par de 240 newtonmetros. La base técnica para este TSI lo conforma de nuevo el motor de 4 cilindros de 1.390 cm³, cuya dinámica corresponde, gracias a su doble sobrealimentación (compresor más turbocompresor), al de un motor de aspiración natural de 2,5 litros. El TSI desarrolla su par máximo a partir de 1.750 r.p.m. La dinámica del empuje, que comienza suavemente y no disminuye aunque se alcance un alto

régimen de motor, actuando primero el compresor y luego el turbocompresor, se asemeja a la de un turbodiésel potente.

El nuevo Touran desarrolla con el TSI de 170 CV una velocidad máxima de 213 km/h y alcanza los 100 km/h en tan sólo 8,5 segundos. Consumo medio: únicamente 6,6 l/100 km – 0,3 litros menos que el modelo anterior. El consumo se corresponde con una tasa de emisiones de 154 g/km. El gran TSI del nuevo Touran se suministra de serie con el cambio manual DSG de 7 velocidades.

Motores diésel – cuatro TDI de alta tecnología

Aunque las prestaciones de los motores TDI se corresponden exactamente con las de los modelos anteriores, se trata de nuevos motores de autoignición con sistemas de inyección *Common-Rail*, en lugar del utilizado hasta la fecha inyector-bomba, considerablemente más ahorradores, limpios y especialmente silenciosos.

Los TDI son motores de 1.6 litros de 66 kW / 90 CV y 77 kW / 105 CV; éste último se puede adquirir opcionalmente con BlueMotion Technology (4,6 l/100 km). Ventajas en el consumo con respecto al modelo anterior: 0,8 l/100 km. Los TDI más potentes con 103 kW / 140 CV y 125 kW / 170 CV son motores de 2,0 litros. Como resultado del cambio de generación, aquí también se obtienen ahorros de consumo de hasta 1,2 l/100 km. El TDI de 170 CV viene equipado de serie con un cambio automático DSG de 6 velocidades y en la versión de 140 CV se ofrece como opción. Del mismo modo que el TDI de 105 CV, el TDI de 140 CV también se puede pedir con BlueMotion Technology a partir de finales de año. El consumo medio es de 4,8 l/100 km.

1.6 TDI con 66 kW / 90 CV y 77 kW / 105 CV

El motor de 4 cilindros de 1,6 litros de 66 kW / 90 CV introduce el cuarteto TDI. Con respecto al modelo anterior, su consumo medio (5,1 litros) equivale a un ahorro de 0,9 l/100 km. En el siguiente

nivel se encuentra el 1.6 TDI de 77 kW / 105 CV. Si el cliente lo desea, este TDI se puede combinar con cambio automático DSG de 7 velocidades o con BlueMotion Technology (cambio de 6 velocidades). Como ya se mencionó anteriormente, gracias a la BlueMotion Technology de 4,6 l/100km (121 g/km CO₂), el Touran TDI se convierte en referencia de los automóviles de siete plazas. El Volkswagen Touran 1.6 TDI con BlueMotion Technology cuenta con unas prestaciones excelentes: en tan sólo 12,8 segundos, el monovolumen acelera de 0 a 100 km y alcanza una velocidad máxima de 186 km/h.

El TDI *Common-Rail* de 1,6 litros del Touran se caracteriza por sus excelentes prestaciones acústicas, una gran agilidad y tasas de consumo y emisiones extremadamente bajas. Desde el punto de vista tecnológico, el motor de cuatro válvulas y cuatro cilindros de 1.598 cm³ establece el más alto estándar del mercado en este segmento. El diésel se inyecta directamente en la cámara de combustión a través del sistema *Common-Rail* con una presión de 1.600 bares. La inyección múltiple y las cantidades de combustible se regulan con máxima precisión a través de piezoinyectores.

Uno de los objetivos técnicos clave de desarrollo fue la reducción del rendimiento de fricción optimizando para ello sistemáticamente el mecanismo de manivela, el de distribución por válvulas y el de la bomba de aceite. La relación carrera-calibre cuadrada se encarga de que la pérdida por fricción en las camisas del cilindro sea mínima. También se han reducido las pérdidas por estrangulación en el circuito de aceite y de refrigeración, así como en el conducto de aspiración y sobrealimentación. El resultado es una familia de TDI que ofrece tasas de consumo y de emisiones muy bajas, sin perder por ello ni un ápice de confort ni de dinamismo.

2.0 TDI con 103 kW / 140 CV y 125 kW / 170 CV

Los dos TDI *Common-Rail* más potentes de la nueva generación son motores de 2.0 litros. Ofrecen potencias de 140 CV y 170 CV. De

forma alternativa, en lugar de la configuración opcional, el TDI de 140 CV (par de 320 newtonmetros entre 1.750 y 2.500 r.p.m.) se podrá adquirir opcionalmente con un cambio automático DSG de 6 velocidades. En todo caso, el monovolumen de 140 CV, que alcanza una velocidad máxima de 201 km/h, es extremadamente ahorrador. Incluso en la versión estándar, el Touran 2.0 TDI sólo consume 5,3 litros de diésel (139 g/km CO₂) – 0,7 litros menos que el modelo anterior. El TDI de 170 CV del nuevo Touran está equipado de serie con un cambio automático DSG de 6 velocidades. El monovolumen de Volkswagen, que en este caso alcanza una velocidad máxima de 213 km/h y hasta 350 newtonmetros (entre 1.750 y 2.500 r.p.m.), acelera en tan sólo 8,9 segundos de 0 a 100 km/h; esto contrasta con un consumo de sólo 5,7 l/100 km. Este consumo se corresponde con una tasa de emisiones de CO₂ de 151 g/km.

La presión de inyección de 1.800 bares y los inyectores de ocho orificios especiales permiten una pulverización especialmente fina del diésel. De la activación de los inyectores de ocho orificios se encargan los inyectores accionados de forma piezoeléctrica de última generación. Los cristales piezoeléctricos controlables eléctricamente accionan la inyección con la ayuda de un elemento hidráulico en cuestión de milésimas. En comparación con las electroválvulas que se suelen utilizar normalmente, la técnica piezoeléctrica permite unos procesos de inyección más flexibles con cantidades de combustible más pequeñas y más exactamente dosificables. Ventaja: un funcionamiento del motor muy silencioso y agradable, una respuesta extraordinariamente espontánea y unas tasas de consumo y emisiones bajas. La transmisión por correa dentada del árbol de levas, que no requiere mantenimiento, favorece asimismo las prestaciones acústicas.

Motor de gas natural – 1.4 TSI EcoFuel de 110 kW / 150 CV

El motor de gas natural con doble sobrealimentación (turbo y compresor) sigue siendo una novedad. El consumo medio de este TSI EcoFuel es de sólo 4,7 kilogramos de gas natural (CNG) cada 100

kilómetros con una emisión de CO₂ de 128 g/km. Con el cambio automático DSG de 7 velocidades opcional (combinación asimismo única entre los monovolúmenes), el consumo se reduce hasta 4,6 kg/100 km con unas emisiones de CO₂ de 125 g/km.

Cambio automático de doble embrague de 6 y 7 velocidades (DSG)

A excepción de las versiones de entrada, todos los motores de gasolina y diésel del nuevo Touran se podrán combinar con cajas de cambio automáticas de doble embrague (DSG). Según el par motor, el monovolumen se equipa con un cambio automático DSG de 6 ó 7 velocidades. En el caso de las dos versiones de motor más potentes, el TDI y el TSI de 170 respectivamente, incluso equipan de serie el DSG.

Ambas versiones DSG se caracterizan por una economía y dinámica de cambio máxima hasta ahora inalcanzables. Además del número de marchas más largas o más cortas, el DSG se diferencia técnicamente de otros sobre todo por el tipo de embrague. Mientras que en el cambio automático DSG de 7 velocidades se aplican dos embragues en seco, el sistema de embrague doble DSG del cambio automático de 6 velocidades funciona húmedo en baño de aceite. Para ambos casos, incluso los conductores más experimentados no son capaces de aproximarse a la velocidad de cambio de las versiones DSG con un cambio manual. Además, los cambios automáticos de doble embrague poseen el potencial de reducir el consumo y, con ello, las emisiones.

Cada una de las variantes DSG es un especialista específico de cada momento. Mientras que el cambio automático DSG de 6 velocidades brilla gracias a su par, especialmente en combinación con los motores de par más potentes (de hasta 350 newtonmetros), el cambio automático DSG de 7 velocidades se recomienda especialmente para motores más reducidos (de hasta 250 newtonmetros).

Primer monovolumen Volkswagen con Sistema de Suspensión Adaptativa Electrónica (DCC)

Se conduce como un turismo: el Touran ofrece un dinamismo de máximo nivel

Asistencia de serie: ESP y la estabilización del conjunto de remolque siempre incluidos

La nueva generación de Touran ofrece unas sensaciones de conducción de máximo dinamismo y agilidad, que se combinan con elementos que garantizan la máxima seguridad, gracias a un chasis que, por primera vez, se puede combinar opcionalmente con el Sistema de Suspensión Adaptativa Electrónica (DCC). En la parte delantera se aplica una suspensión McPherson con brazos oscilantes triangulares inferiores. En la parte trasera, un eje trasero de brazos trapezoidales mejora las condiciones de confort de conducción.

Dirección precisa del eje delantero

El eje delantero consta de tubos amortiguadores que dirigen la rueda y que están conectados con el subchasis a través del brazo triangular inferior. Los ejes se han diseñado con el fin de mejorar las buenas características del concepto y lograr un confort óptimo y una dinámica excelente. La pieza central del eje delantero es el subchasis de aluminio. Está conectado con la carrocería por seis puntos y es el responsable de las buenas prestaciones acústicas y de dinámica de conducción del Touran.

Se ha prestado especial atención a la inclinación lateral de la carrocería, habitual en el segmento de los monovolúmenes. A través de la integración del estabilizador que actúa directamente sobre el tubo amortiguador y los cojinetes optimizados, se ha conseguido que

la inclinación lateral del Touran al tomar las curvas alcance el nivel de estabilidad de un turismo sin reducir el confort.

Diseño innovador del eje trasero

El eje trasero de articulación cuádruple del Touran es innovadora en todos los sentidos. El eje compacto consta en cada rueda de un brazo oscilante transversal (brazo de suspensión, barra de acoplamiento y el brazo oscilante superior) y un brazo oscilante longitudinal. Gracias a este diseño es posible armonizar la dinámica longitudinal y transversal de forma separada. El resultado es palpable, máxima estabilidad y confort al más alto nivel. La unidad de ejes se une a la carrocería a través del subchasis del eje trasero. Al igual que ocurre en el eje delantero, a través de los cojinetes de caucho-metal, suaves a la torsión y rígidos radialmente, se obtiene un comportamiento especialmente bueno del estabilizador. La carrocería se estabiliza rápida y eficientemente cuando se producen balanceos.

Servodirección electromecánica

Al igual que en el modelo anterior, el Touran incluye una servodirección electromecánica de serie con asistente de contravolante. Si se compara con otras direcciones asistidas hidráulicas, según el estilo de conducción consume hasta 0,2 litros menos, por lo general no depende de la velocidad y se puede ajustar más fácilmente a un vehículo específico que otros sistemas. Asimismo llama la atención el hecho de que casi no se transmiten al volante influencias procedentes de la tracción o golpes.

Sistema de frenado de alto rendimiento

El Touran frena en todas las ruedas con frenos de disco (en la parte delantera con ventilación interior). El freno de mano actúa sobre las ruedas traseras. El equipamiento de serie abarca además el Control de Estabilidad Electrónico (ESP), incluyendo el Antibloqueo de frenos (ABS), Bloqueo electrónico de diferencial (EDS), el Sistema

Antideslizamiento (ASR), el asistente de frenado y la estabilización del conjunto de remolque.

Sistema de Suspensión Adaptativa Electrónica (DCC)

Por primera vez, el Touran puede adquirirse con el sistema de Suspensión Adaptativa Electrónica DCC. El sistema reacciona constantemente ante los cambios de superficie de rodadura y las situaciones de conducción adaptando también los amortiguadores con el fin de mejorar significativamente el confort. Accionando un botón, el DCC puede convertirse alternativamente en chasis deportivo favoreciendo las características dinámicas del nuevo monovolumen.

El sistema DCC adapta la suspensión permanentemente y de forma individual para cada rueda (hasta 1.000 veces por segundo) al tipo de carretera correspondiente mediante las señales que recibe de los sensores de medición del camino recorrido por las ruedas y los sensores de aceleración. Durante los procesos de aceleración, frenado o dirección, la suspensión se endurece en milésimas de segundo para cumplir las exigencias dinámicas de conducción de forma óptima y reducir así movimientos de cabeceo y balanceo. Para ello, la regulación dinámica de los amortiguadores evalúa las señales procedentes de la servodirección electromecánica, del motor, de la caja de cambios, del sistema de frenos y de los asistentes de conducción ajustando consecuentemente la fuerza de amortiguación calculada.

A través de esta regulación automática, el sistema DCC ofrece un mejor comportamiento de oscilación dinámica (por ejemplo durante un cambio de carril rápido) y un claro aumento del confort en situaciones con una dinámica de conducción menos exigente. La Suspensión Adaptativa Electrónica DCC resuelve así por primera vez el conflicto entre la dinámica y el confort de conducción.

Para adaptar el sistema a las exigencias individuales del conductor, además del programa “Normal” (ajuste de fábrica de los amortiguadores medio – en este programa todas las funciones de regulación son activas), el sistema DCC ofrece adicionalmente los modos “Deportivo” y “Confort”. Estos modos se activan mediante una tecla adicional situada en la consola central. El modo seleccionado por última vez será memorizado y activado automáticamente para el próximo arranque.

www.micoche.com