

Prueba: **Volkswagen Passat**





N	Versión	3.2 V6 4Motion
	Origen	Alemania
	Precio	\$ 159.040.-
Velocidad máxima		210,0 km/h lim.
Acel. 0 a 100 km/h		7s4
Consumo promedio		9,7 l/100 km

El top de la marca

El buque insignia de Volkswagen, que ofrece en este mercado veinte versiones del sedán, incorpora el motor 3,2 litros, de 6 cilindros en V que desarrolla 250 CV, con transmisión integral y caja DSG automática secuencial y equipamiento Highline, el más completo de la familia. Una vez más, el Passat consolida su lugar en el segmento de alta gama.

Texto: Alberto Juárez

Fotos: Hernando Calaza

Su figura, descripta minuciosamente cuando se ensayó el 2.0 TDI Luxury Wood (Edición 58, febrero/marzo 2006), se diferencia en este caso por la grilla totalmente cromada y las exclusivas llantas de aleación «Solitude» de diez rayos dobles o cinco grupos de cuatro, como se prefiera; ahora de 17" de diámetro calzando neumáticos 235/55 con balón 12,5 mm más bajo. Esto enriquece la imagen acentuando la importancia del modelo.

El interior se mantiene sobrio y elegante, con insertos de madera de raíz de nogal y de aluminio pulido y tapizados de cuero de alta calidad, con costuras terminadas a mano. Sin embargo, cuando el sol invade el habitáculo, siguen siendo molestos los reflejos en los apliques cromados, como así también los que se generan en zonas con madera, demasiado brillante.

Al completo equipamiento Highline, se suman luces de piso delanteras y parasoles extensibles dobles. Destinado también al confort, pero en este caso en la conducción, incorpora el cambio de marchas de la caja de velocidades DSG con teclas instaladas en el volante multifunción, agregándolo a la palanca del sistema automático con opción secuencial. Al sensor de estacionamiento trasero, existente en otras versiones, ahora se suma el delantero. La alarma agrega el modo de detección volumétrica y bien-

venido sea el control de presión de neumáticos, tan importante en vehículos tan estables como este Passat, donde no es tan fácil detectar un neumático desinflado.

El espacio habitable ya destacado en su oportunidad no presenta cambios y lo mismo sucede en su capacidad de carga. Se mantienen los componentes de confort, seguridad pasiva, sistemas electrónicos inteligentes para el accionamiento de los frenos y ayuda en la conducción.

Las diferencias más importantes que distinguen al buque insignia de Volkswagen radican en el grupo motor-transmisión. Aunque al motor se lo clasifique como un 6 en V, la arquitectura del mismo no coincide con las características mecánicas de ese modo de disposición de cilindros. Solo se entiende la denominación por la existencia de dos grupos de tres cilindros, cuyos ejes están inclinados entre sí 10°6' y 5°3' a un lado y otro de la vertical. Si se observa al block desde arriba, sus centros conforman un zig-zag, prácticamente es un seis cilindros en línea compactado. Para hacerlo se forman los grupos, y es necesario inclinar esos pocos grados al plano común de los mismos. El cigüeñal tiene seis codos donde montan cada una de las bielas y no tres, como los clásicos en V donde dos bielas se arman en cada muñequilla del eje motor. Es tan leve la inclinación, que permite que la tapa de cilindros sea monobloque y no dos como sucede en los de configuración en V. Esta solución tiene antecedentes en el



El interior del Passat se destaca por ofrecer niveles de calidad y equipamiento propios de un Premium. Tan espacioso como su habitáculo, el baúl ofrece 565 litros de capacidad.

Equipamiento

- Techo corredizo eléctrico
- Sistema de apertura sin llave
- Faros BiXenón con ajuste automático
- Faros antiniebla delanteros / Lavafaros
- Sensores de lluvia y estacionamiento del/tras.
- Espejos ext. eléctricos, térmicos y abatibles c/memoria
- Espejos interiores antideslumbrante automático
- Volante multifunción revestido en cuero regulable
- Asientos del. deportivos eléctricos calefactables, conductor c/memoria
- Asientos delanteros c/ajuste lumbar eléctrico
- Asiento trasero rebatible
- Levantacristales eléctricos delanteros y traseros
- Apertura interna del baúl / Luces en piso delantero
- Tapizado de cuero
- Computadora / Control de velocidad crucero
- Sistema de alarma volumétrica
- Inmovilizador de motor electrónico
- Airbags frontales, laterales delanteros y de cabeza del/tras.
- Cinturones inerciales delanteros/traseros
- Radio AM/FM, CD charger, MP3 / 4 parlantes y 4 tweeters
- Climatizador automático dual
- Cortina en luneta tras. eléctrica, manual en ventanas tras.

Seat Toledo V5 de 20 válvulas. Permite obtener un motor de seis cilindros más compacto y liviano que aquellos con cilindros en línea, manteniendo las ventajas de éstos, especialmente en el equilibrio de las masas alternativas. Al menos en la región es una característica tecnológica exclusiva del grupo Volkswagen. Con 3,2 de capacidad volumétrica, inyección de nafta directa -FSI-, cuatro válvulas por cilindros con doble árbol de levas a la cabeza eroga 250 CV a 6.250 RPM, produciendo el destacado coeficiente de casi 80 CV/litro.

Relacionado con la transmisión, en el segmento de los sedanes medianos grandes y en el renglón de precios apenas por encima de los 50.000 dólares, este auto casi no tiene competencia para quienes conocen y prefieren la tracción integral. Sólo puede tenerse en cuenta al Volvo S60, a un precio superior en apro-

tegral Volkswagen incorpora el sistema «Haldex», desarrollado por diferentes automotrices en el Rally Internacional. El mismo actúa de forma automática e inteligente entre los ejes delantero y trasero según sea el nivel de adherencia del neumático en el terreno. La función principal se obtiene con el diferencial central Haldex mutidisco, en lugar del Torsen anterior, pues el mismo permite el control electrónico, procesando la información de velocidad de rueda, de posición de acelerador, de RPM del motor, del control de estabilidad y de los sensores del ABS. Esto actúa sobre dos bombas hidráulicas que aumentan o disminuyen la presión para acoplar o desacoplar los discos, determinando así la capacidad posible de tracción en uno y otro eje. En línea recta y las cuatro ruedas con la misma adherencia, el vehículo se des- plaza casi exclusivamente con tracción delantera pues la trasera



ximadamente 2.300 dólares, más rápido en velocidad máxima pero con 40 CV menos y tecnología de transmisión de menor nivel. Este Passat con tecnología 4Motion no resulta un detalle menor, pues la transmisión en las cuatro ruedas, aunque más compleja mecánicamente, tiene múltiples ventajas en relación a la tracción simple, sea delantera o trasera. Disminuir la potencia a transmitir por rueda mejora la capacidad de aceleración y tracción. Al doblar, cuando los autos de tracción simple superan la adherencia, si es delantera se van de trompa -subviran- y si es trasera, sacan la cola -sobreviran-, agravando este comportamiento la diferencia de deriva entre los neumáticos como resultado de exigencias distintas. Cuando se cuenta con transmisión integral esto es menor por rueda e igual en todas. El resultado es que el auto obedece la orden que se envía con el volante, se va más rápido en curva y la maniobra se hace más segura, por supuesto sin desafiar los límites de la física. En esta tracción in-

transmite apenas el 10% de potencia. En cambio, frente a alguna situación extrema solidariza los dos árboles de transmisión o cardanes, repartiendo por igual la fuerza de tracción en ambos trenes de rodaje, de manera totalmente automática. Si bien el diferencial Torsen tiene mejor rendimiento mecánico, la mayor ventaja del multidisco Haldex es que se controla electrónicamente y su respuesta es más rápida, facilitando y haciendo más segura la conducción. El trabajo mancomunado del procesador con el ABS, el control de tracción (TCS), de estabilidad (ESP), más el bloqueo electrónico en los diferenciales correspondientes a los trenes de rueda cuando es necesario, completan el programa electrónico de estabilidad. Estas funciones fueron comprobadas y rindieron en el mejor nivel durante el ensayo.

En aceleración, aunque necesitó vencer la inercia de casi 1.800 kg en orden de marcha, alcanzó los 100 km/h desde partida detenida en 7s36 y en 3ª; esto solo es posible gracias a los 250 CV, la

Especificaciones técnicas

Motor:	Delantero, transversal, 6 en V, 16 válvulas, doble árbol de levas
Alimentación:	Inyección directa multipunto
Cilindrada:	3.168 cc
Diámetro x carrera:	81,0 x 95,5 mm
Potencia máxima:	250 CV a 6.250 rpm
Torque máximo:	33,6 kgm entre 2.750 - 3.750 rpm
Relación de compresión:	12,0:1
Tracción, transmisión:	Integral, DSG de 6 velocidades
Dirección:	Asistida, piñón y cremallera
Suspensión delantera:	Independiente, tipo Mc Pherson, con barra estabilizadora
Suspensión trasera:	Independiente, tipo multilink con barra estabilizadora
Frenos del./tras.:	Discos ventilados / Discos
Sist. electr. seguridad act.:	ABS, EDS, ASR, ESP
Llantas del./tras.:	Aleación «Solitude» de 17"
Neumáticos del./tras.:	235/45 R17 (Control de presión de neumáticos)

Dimensiones (mm) y Pesos (kg)

Largo / ancho / alto:	4.765 / 1.820 / 1.472
Distancia entre ejes:	2.709
Trocha del./tras.:	1.540/1.520
Despeje mínimo:	150
Radio giro:	5,7
Peso en orden de marcha (kg):	1.660
Capacidad de carga (kg):	610
Volumen del baúl (l):	565
Tanque de combustible:	70 litros
Combustible:	nafta 95 octanos

Velocidad máxima

En 1ª: 40,4; 2ª: 91,5; 3ª: 135,6;
4ª: 192,2 Corte a 7.000 rpm
5ª 208,6 a 5.200 rpm
6ª 208,6 a 4.300 rpm

Velocímetro corrido 4 Km/h en más

Aceleración

0 a 100 km/h	7s4
0 a 400 m	15s2 147,4 km/h
0 a 1.000 m	27s7 192,6 km/h

Consumo de combustible

	Por litro	Con 20 l	c/ 100 km	Autonomía
urbano	8,2 km	163,0 km	12,3 litros	571,0 km
a 90 km/h	13,3 km	265,0 km	7,6 litros	927,0 km
a 120 km/h	11,5 km	230,0 km	8,7 litros	805,0 km
a 140 km/h	10,1 km	201,0 km	10,0 litros	704,0 km

Poder frenante

60 km/h a 0	13,7 m	2s0
80 km/h a 0	24,5 m	2s5
100 km/h a 0	38,1 m	3s0
120 km/h a 0	53,1 m	3s6
140 km/h a 0	73,4 m	4s1
160 km/h a 0	96,9 m	4s8

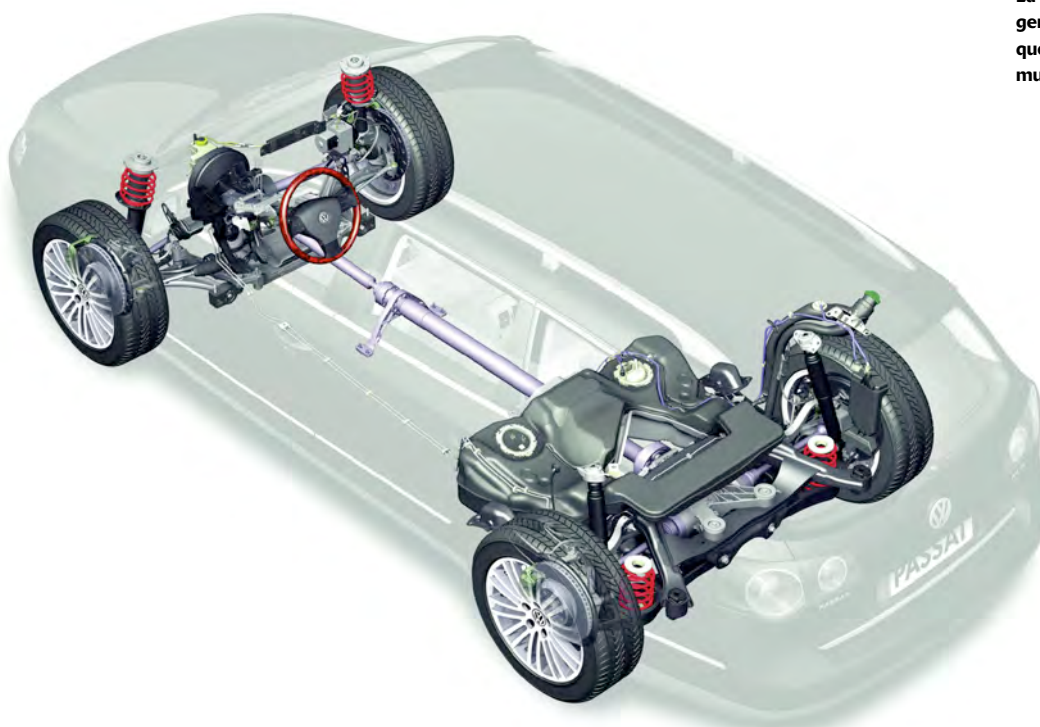
Nivel sonoro del habitáculo

	del./tras
a 80 km/h	63 / 63 dB
a 100 km/h	66 / 65 dB
a 120 km/h	68 / 67 dB
a 140 km/h	70 / 70 dB

Poder de Reacción (iguales valores para D, S o secuencial)

40 a 60 km/h	2s2 en 31,0 m
40 a 80 km/h	3s6 en 60,0 m
60 a 80 km/h	2s7 en 53,0 m
60 a 100 km/h	4s9 en 109,0 m
80 a 100 km/h	3s4 en 86,0 m
80 a 120 km/h	6s0 en 165,0 m
100 a 120 km/h	3s5 en 105,0 m
100 a 140 km/h	6s5 en 215,0 m
120 a 140 km/h	4s1 en 146,0 m
120 a 160 km/h	8s9 en 346,0 m

En este esquema de la versión Variant, se aprecia el sistema 4Motion del nuevo Passat. La gran novedad con respecto de la generación anterior la da el diferencial central que abandonó el tipo Torsen por uno Haldex multidisco controlado electrónicamente.



excelente transmisión de potencia que produce el sistema integral y la rapidez de cambio característica de la caja DSG.

No coincidió el registro de velocidad máxima con lo imaginable, por la potencia disponible y el comportamiento con tendencia deportiva cuando se exigió al modelo en la prueba de reacción y camino sinuoso. Las dos pasadas fueron iguales, midió 208,6 km/h en 5ª ó en 6ª indistintamente, aunque a 5.200 ó 4.300 rpm respectivamente. Después nos enteramos que está limitado a 210 km/h, pues este modelo es importado de Alemania con el pack de suspensión para suelo irregular, siendo mayor el despeje, perjudicando la resistencia al avance y variando la geometría de suspensión. No estaría mal, aunque sea de manera opcional, poder acceder al kit con que se comercializa en Europa, donde la velocidad máxima se aproxima a 250 km/h.

En el circuito urbano y a la hora de estacionar, aunque los sensores delanteros y traseros de aproximación ayudan, penalizan la longitud, distancia entre ejes y los 5,7 m de radio de giro, esto último difícil de mejorar por el tipo de tracción. Sin llegar al punto crítico de confort, para las irregulares calles de esta ciudad la suspensión es ligeramente rígida. En cambio, pareciera no tener limitaciones para circular en la ruta. Hace todo bien y un poco más, tanto en tramos rectos como en curvas rápidas se manifiesta y transmite una seguridad de nivel óptimo. Si bien el Passat no fue creado para rodar fuera de ruta, ingresamos en un camino de tierra transformada en barro pegajoso para comprobar la anunciada capacidad de la tracción integral con sistema electrónico inteligente Haldex y aunque tres ruedas perdieron adherencia en ningún momento detuvo su avance. Esto es fun-

damental desde la óptica de la seguridad a la hora de enfrentarse con superficies nevadas o en rutas con irregularidades que la lluvia transforma en verdaderos lagos, generando el tan nefasto efecto «acquaplaning». En lo trabado padece igual que en el tránsito urbano, pero desconectando el control de estabilidad, si se anima a derrapar un poco –por el sistema integral lo hace sobre las cuatro ruedas–, dobla.

Buena calificación merece el comportamiento de los frenos. El sistema posee toda la tecnología a ese servicio y las mediciones fueron de las mejores en vehículos de su tipo, pertenece al "club" de aquellos que se detienen en menos de 100 m a partir de 160 km/h. No acusó fatiga en la reiteración de la exigencia y mantuvo la línea cuando marcadamente se diferencia la adherencia entre los pares laterales de rueda.

El consumo de combustible puso en evidencia la generación del motor y la eficiencia del sistema FSI de inyección directa de nafta. Medido sobre autopista en 6ª, larga -0,83- 47 km/h cada 1.000 rpm, a 90 km/h consume apenas por encima de 7,5 litros cada 100 km y a 140 km/h no llegó a 10 litros para la misma distancia. Eso sí, por la elevada relación de compresión -12 a 1- es uno de los pocos motores aspirados que requiere nafta de 97 ó 98 octanos.

Desde su lanzamiento, el Passat se constituyó en el auto más importante de Volkswagen, esta VI generación lo posiciona por encima de sus competidores y esta versión 3,2 V6 FSI 4Motion DSG Highline enriquece aún más la trayectoria de este modelo.

Los resultados obtenidos en esta prueba se midieron con instrumental Garmin provisto por Casio Shop, Paraná 621, Capital Federal. Tel: (011) 4374-7886 www.casioshopweb.com.ar

