

Cerca del Passat, lejos del Bora

No existe en la región y probablemente en el mundo, una automotriz con una gama tan amplia de modelos como la que ofrece Volkswagen. El Vento se ubica entre el nuevo Passat y el Bora. Sus versiones top comparten con el primero la mecánica y la proximidad en el precio, que podría generar entre ellos una competencia caníbal. Entre los aspectos que lo destacan en el segmento donde compite se encuentran el motor, el diesel más potente y su espacio, también el mayor.

**D****Versión
Origen
Precio****2.0 TDi
Méjico
\$ 101.700.-****Velocidad máxima
Acel. 0 a 100 km/h
Consumo promedio****205,6 km/h
9s3
5,9 l/100 km**

El nuevo integrante de la familia VW tiene una imagen que respeta claramente su identidad con el grupo: grilla extendida, con dos barras dobles en la superficie bajo el capot sosteniendo el generoso emblema de la marca. Como en el Passat y como en Audi (también perteneciente al grupo VW), la toma de aire inferior y las laterales con parrillas rectangulares albergan en los extremos los faros antiniebla. Los faros son redondos, con el emblema de la marca en el centro de los principales, protegidos éstos con policarbonato translúcido en un marco trapezoidal de líneas ligeramente curvas a excepción de la base recta, donde se instalan las reglamentarias.

Es en los planos laterales y en el posterior donde el Vento más se asemeja al Passat. La diferencia se encuentra en el espacio destinado a la patentes instalado en la tapa del baúl y en el diseño de las llantas de aleación.

Su voluminosa figura permite imaginar a priori el espacio interior. Las butacas son amplias, ergonómicamente bien logradas, con buena contención lateral las delanteras, mientras que en la central trasera solo podrían objetarse sus perfiles planos, que no son otra cosa que la consecuencia de la doble función del respaldo, transformable en apoyabrazos. Los pasajeros altos, de piernas largas, no encontrarán ningún tipo de limitación y las múltiples alternativas de regulación, tanto de la butaca, como del volante, permiten lograr una óptima posición de manejo.

La visibilidad es buena hacia delante, mejorable hacia atrás por el tamaño de los apoyacabezas, aunque esto se ve compensado por los generosos retrovisores exteriores, que por su posición, tamaño y superficie del pilar delantero, interfieren la visión en el ángulo de cruce. Entre los modelos de su segmento, es el que cuenta con el mayor volumen destinado al equipaje, con la posibilidad de rebatir 60:40 los respaldos de los asientos traseros para incrementar aún más la capacidad de carga.

Además de amplio, el interior luce serio, sobrio, tanto o más de lo que acostumbra Volkswagen. Esto se vio acentuado por el gris del tapizado, de tonalidad más suave que los utilizados en los otros materiales, de muy buena calidad y prolijamente ensamblados en las diferentes coberturas. Solo hay algunos toques de color metálico simil aluminio pulido en las manijas interiores de las puertas, bordeando el cuero que cubre la palanca de cambios, en el pomo, en algunas perillas y en los medidores de rpm y velocidad del tablero. Entre éstos se han ubicado los de control temperatura de motor, debajo el de nivel

En su segmento, el Volkswagen Vento puede ser considerado «top» en seguridad, tanto activa como pasiva. La caja manual y la tecnología de inyector bomba con óptimo rendimiento de combustión resultan en valores de consumo tan económicos que invitan a viajar y viajar.





de combustible y por encima el display del completo y doble ordenador de a bordo. Todos perfectamente visibles a través del espacio superior del volante multifunción, desde donde se operan diferentes sistemas sin apartar las manos.

Algunos componentes del equipamiento de confort lo distinguen en su segmento. Los sensores de lluvia activan el limpia-parabrisas, que modifica su intensidad en función de la velocidad del vehículo, que a su vez varía la intensidad de la salida de aire del climatizador automático dual, como así también del volumen del equipo de audio. Múltiples, amplios y prácticos son los espacios para apoyar y guardar objetos. En las puertas delanteras se puede almacenar una botella de litro y medio, hay tres posavasos con posibilidad de cuatro y debajo del apoyabrazos hay un compartimiento refrigerado. La gran cantidad de sistemas disponibles multiplican los comandos, pero éstos están bien distribuidos, son fáciles de identificar y de operar. De cali-



Equipamiento

Techo solar eléctrico
Faros antiniebla delanteros/traseros
3ª luz de stop
Sensores de lluvia y luz
Espejos exteriores eléctricos calefactables
Espejo retrovisor interno electrocromático
Levantacristales eléctricos delanteros y traseros
Asiento trasero rebatible
Inserciones en aluminio
Cierre central de puertas con mando a distancia
Computadora de a bordo
Control de velocidad crucero
Volante multifunción revestido en cuero regulable en altura y profundidad
Sistema de alarma
Airbags frontales, laterales y de cortina
Cinturones inerciales delanteros/traseros
Radio AM/FM, CD, MP3 c/comando desde el volante
8 parlantes
Climatizador automático dual
Cortina parasol trasera

dad superior, el sistema de audio incluye cargador de 6 CDs, reproductor de MP3 y ocho parlantes estratégicamente distribuidos. El sonido se puede disfrutar por la correcta insonorización y la acústica del habitáculo.

En cuanto a seguridad, el Volkswagen Vento puede ser considerado "top" en el renglón donde interviene, tanto en lo activo como pasivo. Cuenta con seis airbags de volumen importante, de cortina delanteros y traseros y los frontales, de dos etapas de inflado en función del impacto. El sistema se complementa con los cinco cinturones de seguridad, de tres puntos, con pretensores los delanteros. La estructura, cuya rigidez trasunta en la sensación de robustez transmitida al andar es el resultado de un profundo estudio desarrollado con programas de diseño y simulación y luego mejorados con los ensayos de choque.

Los frenos son optimizados por múltiples sistemas electrónicos que mediante sensores envían la información procesada por un ordenador, especialmente en la distribución de intensidad y mantenimiento de estabilidad durante el frenado. Aplicando la potencia, la seguridad dinámica es asistida mediante un completo programa electrónico de estabilidad –ESP– actuado por autoblocante electrónico de diferencial y control de tracción entre otros.

La unidad del ensayo estaba impulsada por el motor diesel dos litros más potente de Volkswagen. Este cuatro cilindros erga 140 CV a 4.000 rpm –fueron unos pocos CV más cuando me-

Condiciones meteorológicas de la prueba:

Presión atmosférica: 1.018 HPC

Temperatura: 21°C - Humedad 56%

Especificaciones técnicas

Motor:	Delantero, transversal, 4 cilindros, 16 válvulas, 1 árbol de levas
Alimentación:	Inyección directa + turbo + intercooler
Cilindrada:	1.968 cc
Diámetro x carrera:	81,0 x 95,5 mm
Potencia máxima:	140 CV a 4.000 rpm
Torque máximo:	32,6 kgm entre 1.750-2.500 rpm
Relación de compresión:	18.5:1
Tracción, transmisión:	Delantera, Manual de 6 velocidades
Dirección:	Asistida, piñón y cremallera
Suspensión delantera:	Independiente, McPherson, barra estabilizadora
Suspensión trasera:	Multilink con barra estabilizadora
Frenos del./tras.:	Discos ventilados / Discos
Sist. electr. seguridad act.:	ABS, ESP, ASR, EDS
Llantas del./tras:	Aleación 16"
Neumáticos del./tras:	205/55 R16

Dimensiones (mm) y Pesos (kg)

Largo / ancho / alto:	4.554 / 1.781 / 1.459
Distancia entre ejes:	2.578
Trocha del./tras:	1.540 / 1.515
Despeje mínimo:	135
Radio giro:	5.5
Peso en orden de marcha (kg):	1.453
Capacidad de carga (kg):	495
Volumen del baúl (l):	527
Tanque de combustible:	55 litros
Combustible:	diesel

Velocidad máxima promedio

	205,6 km/h
ida	206,4 km/h
vuelta	204,8 km/h

En 1ª: 44,6; 2ª: 79,3; 3ª: 123,0;

4ª: 163,0; 5ª 193,0 Corte a 4.400 rpm

Error del velocímetro 4,8%

Aceleración c/control de tracción

0 a 100 km/h	9s3
0 a 400 m	17s1 131,6 km/h
0 a 1.000 m	31s3 164,0 km/h

Aceleración s/control de tracción

0 a 100 km/h	9s0
0 a 400 m	16s7 133,6 km/h
0 a 1.000 m	30s9 167,0 km/h

Poder de Reacción

	en 2ª	en 3ª	en 4ª	en 5ª
40 a 60 km/h	2s1 en 29,0 m	3s7 en 51,0 m		
40 a 80 km/h		5s8 en 96,0 m		
60 a 80 km/h		2s6 en 50,0 m	4s1 en 80,0 m	
60 a 100 km/h		5s2 en 116,0 m	7s3 en 162,0 m	
80 a 100 km/h		2s8 en 70,0 m	3s5 en 88,0 m	5s5 en 138,0 m
80 a 120 km/h		7s1 en 198,0 m	7s0 en 196,0 m	9s2 en 256,0 m
100 a 120 km/h			4s1 en 126,0 m	4s7 en 145,0 m
100 a 140 km/h			8s6 en 287,0 m	9s6 en 321,0 m

Consumo de combustible

	Por litro	Con 20 l	c/ 100 km	Autonomía
urbano	15,2 km	303,0 km	6,6 litros	833,0 km
a 90 km/h	22,0 km	440,0 km	4,6 litros	1.209,0 km
a 120 km/h	17,5 km	350,0 km	5,7 litros	962,0 km
a 140 km/h	14,8 km	297,0 km	6,7 litros	816,0 km

Poder frenante

60 km/h a 0	13,0 m	2s0
80 km/h a 0	24,3 m	2s6
100 km/h a 0	39,9 m	3s2
120 km/h a 0	53,6 m	3s6
140 km/h a 0	69,7 m	4s1
160 km/h a 0	96,8 m	4s8

Nivel sonoro del habitáculo

	del./tras
a 60 km/h	63 / 63 dB
a 80 km/h	64 / 63 dB
a 100 km/h	65 / 64 dB
a 120 km/h	67 / 66 dB
a 140 km/h	70 / 69 dB



dimos en el rodillo al Passat con la misma motorización-, el torque supera los 35 mKg entre 1.750 y 2.500 rpm. Lo sobrealimenta el turbo de geometría variable, con inyector bomba; en ralentí un poco más ruidoso que el Common Rail, pero los 2.000 kg/cm² de presión de inyección optimizan la pulverización, rinde más y consume y contamina menos. Con esta energía disponible es encomiable el poder de reacción disponible para mover tonelada y media de peso en orden de marcha.

La suspensión, ligeramente rígida, es característica de los autos de la marca, posee correcto despeje para abordar los desniveles e irregularidades en las calles de la ciudad, aunque es algo ruidosa en la exigencia. En este circuito los más de cuatro metros y medio de largo se condujeron sin inconvenientes por las virtudes de una dirección con asistencia eléctrica progresiva y destacados 5,45 m de radio de giro.

Bien plantado por la generosa trocha y distancia entre ejes se disfruta viajando en la ruta, pero si se cambia enérgicamente de trayectoria, a la manera de slalom, el rolido provocado por el peso y la altura supera la media normal. Respetando esto último, su comportamiento es estable y predecible y transmite la misma sensación de seguridad de los autos grandes.

En el ensayo dinámico volvimos a comprobar que los motores

Diesel potentes permiten experimentar los mismos placeres que los alimentados a nafta. Se midió la aceleración con y sin control de tracción siendo mínimas las diferencias, indicando el carácter deportivo del sistema electrónico. Desconectado y después de ensayar cómo apretar el acelerador para que los neumáticos patinen solo lo justo y necesario, se llegó a 100 km/h en menos de 9s0, conectado fueron 9s25. Este registro mejora lo homologado y en velocidad máxima el promedio de 205,6 km/h es casi el informado por el fabricante.

Equilibrado con esta prestación fue lo comprobado al examinar el comportamiento de los frenos. Parando a 0 califica entre los mejores, fueron 96,8 m desde 160 km/h y menos de 70 m. desde 140 km/h; además, en situación extrema frente a la necesidad de frenar en curva, el repartidor de intensidad por rueda facilitó la maniobra.

Caja manual de mejor rendimiento mecánico, relacionada larga en 6ª -53 km/h cada 1.000 rpm, tecnología de inyector bomba con óptimo rendimiento de combustión, son razones para los valores económicos medidos de consumo de combustible. En ruta a 90 km/h necesitó 4,55 litros para recorrer 100 km; a 140 km/h fueron 6,74 litros para la misma distancia con 816 km de autonomía. Lo mejor entre los múltiples ensayos realizados. Invita a viajar y viajar.



Por la sobriedad de sus líneas y del interior, el Volkswagen Vento es un auto cuyo precio podría parecer elevado, pero se encuentra fundamentado por su diseño, la calidad de sus materiales, el nivel de equipamiento de confort y seguridad, su tecnología, la potencia y rendimiento del motor y especialmente, las prestaciones comprobadas.