

Mega Prueba: **Volkswagen Gol Trend**



Goleador

Luego de dos décadas desde el lanzamiento de este modelo exitoso, el Volkswagen Gol Trend es el sucesor válido para la realidad automotriz de este momento. Dada la importancia del líder de ventas, no dudamos en realizar un mega ensayo de casi 4.500 km que abarcaron además de la ciudad de Buenos Aires, nueve provincias entre las del centro oeste y noroeste argentino

Texto y Fotos: Alberto Juárez



Precio:	\$ 53.692.-
Versión:	Pack III
Origen:	Brasil
Velocidad máxima:	175,6 km/h
Aceleración 0-100 km/h:	11s7
Consumo promedio:	7,7 l/100 km



Salvo su nombre y emblema, el exterior del nuevo Gol casi no hereda elementos de su antecesor. Si bien incorpora líneas de algún pariente de la marca, la trompa es más redondeada y la grilla, de barral único, porta al gran emblema VW. En los extremos de la toma de aire inferior se observa el alojamiento para las luces antiniebla, aunque éstas ni siquiera se ofrecen como opcionales. Los quiebres laterales generan un perfil en forma de flecha y todo el conjunto es armonizado por la línea del capó, el amplio parabrisas, el techo descendiente rematado por un spoiler en la línea de fuga y las llantas -ahora de 14"- de aleación multirrayos.

Una de las novedades más importantes es la disposición transversal del motor-transmisión que beneficia notablemente el espacio destinado a los pasajeros, manteniendo los 285 litros de capacidad del baúl, que se pueden incrementar plegando los asientos. Las butacas son cómodas; la del conductor, regulable como el volante, permiten lograr una óptima posición de manejo. La visibilidad es buena hacia delante y los laterales, menor hacia atrás porque aunque los apoyacabezas no interfieran, la luneta es pequeña.

El tablero es un típico VW, con retroiluminación azul, grandes medidores circulares de RPM y velocidad -con un mínimo error en $\pm$. Entre ellos se ubica el display del doble odómetro y temperatura exterior, arriba los de temperatura de motor y nivel de combustible analógicos angulares; no funcionaba o no cuenta con indicador de luz baja.

Con pocos elementos heredados de su antecesor, el nuevo Gol incorpora líneas de algún pariente de la marca e importantes novedades mecánicas

El interior es el mejor de los productos de la marca del mismo segmento: materiales de coberturas, correctos empalmes, buenas terminaciones y un mix de fibras plásticas con caucho que quitan rigidez y son agradables al tacto. Diferentes apliques, algunos con marcos símil metal pulido le dan el toque deportivo, pero son cuestionables las telas utilizadas en algunas coberturas, pero en general el conjunto luce juvenil sin apartarse de la sobriedad propia de VW. Los controles de los sistemas son de una excelente resolución ergonómica, prevaleciendo perillas redondas fáciles de identificar y accionar las del aire acondicionado, rectangulares las otras.

El equipamiento destinado al confort es correcto. El acondicionador de aire dispone de sopladores circulares bien distri-



buidos y resultó eficiente cuando se puso a prueba durante las tórridas jornadas del ensayo. La **insonorización del habitáculo** es buena, permitiendo disfrutar a pleno del equipo de audio, operable desde el volante, que además de las funciones normales, cuenta con USB, Bluetooth y SD, que lo distinguen entre sus competidores. Se pueden encontrar los necesarios porta y guardaobjetos, porta mapas en las cuatro puertas y portavasos en el centro de las butacas delanteras.

En función de la **seguridad** muy bien la incorporación del airbag delantero, no así la ausencia de ABS, ni siquiera como opcional. Correctos los cuatro cinturones inerciales de tres puntos, objetable el lumbar en la plaza central trasera, que tampoco cuenta con reposacabezas aunque se anuncie como un vehículo de cinco plazas.

Por la importancia de este líder de ventas regional, no dudamos en realizar un mega ensayo de casi 4.500 km que incluyó además de nuestra ciudad, otras nueve provincias, algunas del centroeste y todas las del noroeste argentino.

En el **circuito urbano** vale la aparición del torque anticipada y aumentada, ahora a partir de las 2.000 rpm con 14,6 kgm a 2.500 RPM. La conducción se hace descansada por no requerir muchos cambios de marcha pues en 3ª el poder de reacción permite que el Gol, con 3.90 m de longitud, se deslice sin inconvenientes en el tránsito congestionado. Además de asistida, la dirección es directa, con 5.1 m de radio de giro que simplifica las maniobras, a excepción del estacionamiento, por la poca visibilidad hacia atrás. La suspensión es firme, sin mortificar el confort, con algún ruido seco al descolgarse la rueda que podría ser responsabilidad de algún amortiguador.

El viaje

Saliendo de **General Pacheco** comenzamos a medir el consumo a 90 km/h y nos gratificó comprobar que necesitó menos de 6 litros para recorrer 100 km de autopista. La contracara fueron los \$ 0,20/litro de servicio de playa en el surtidor de YPF a poco de ingresar a la Prov. de **Santa Fé** -Panamericana Km 256- y por lo que pudimos investigar, para el playero es un beneficio mínimo que representa menos que la propina mensual.

En Carcarañá empezamos a sufrir la angosta RN 9, de tránsito intenso y varias zonas urbanas con semáforos donde se amontonan camiones y autos, que luego comienzan a arriesgarse intentando superar verdaderas caravanas de vehículos. Atención: Quienes intenten adelantarse por la banquina -asfaltada- serán multados y luego intimidados por un estudio legal contratado por el Municipio. Además, en Totoras hay que detenerse en el Control Policial y responder las clásicas preguntas: ¿De dónde viene, hacia dónde va?

Para rodear Villa María elegimos el circuito de tránsito pesado, mal señalizado, donde comprobamos el correcto despeje del Gol Trend, que nos permitió salir airosos de una zanja con huellas muy profundas. Finalmente, accedimos al tramo de la autopista con destino final **Córdoba** Capital que, solitaria como pocas, resultó el trayecto ideal para medir velocidades de punta en cada marcha y la máxima del vehículo. Esta última sorprendió por la importante diferencia respecto de lo informado por el fabricante: 175.6 km/h a 5.100 rpm versus 190 km/h oficiales. También llamaron la atención los 3.6 km/h por encima del registro de 4ª -172 km/h a 6.100 rpm-, que nos permite suponer una metamorfosis a futuro en la caja cambiando algún



Equipamiento Pack III

- Airbags frontales
- Aire acondicionado
- Asiento del conductor regulable en altura
- Asiento trasero bipartido
- Cierre central c/mando a distancia
- Espejos exteriores eléctricos
- Levantacristales eléctricos delanteros
- Limpia lava luneta
- Sistema de alarma e inmovilizador de motor
- Radio AM/FM c/CD, MP3, Bluetooth, SD card, USB
- 3ª luz de stop
- Volante multifunción regulable en alt. y profundidad

WAGEN S.A.

TORTUGUITAS:
Panamericana Ramal Pilar Km. 35,5.
Ventas, planes de ahorro y post-venta
03327-453548/550

Pista de pruebas en Tortuguitas

LA LUCILA:
Av. Maipú 3565
Ventas, planes de ahorro y post-venta
6320-1501/04/05/39
FLORIDA:
Av. Mitre 333
Ventas, planes de ahorro y post-venta
4011-8500

VICENTE LOPEZ:
Av. Maipú 666
Ventas y planes de ahorro
4718-1969
MARTINEZ:
Av. Libertador 14293
Ventas y planes de ahorro
4798-0101



Concesionario Oficial Volkswagen
Grupo Car One

• Planes de Ahorro • Financiación • Seguros

www.carone.com.ar / info@carone.com.ar 0810-999-2276

Especificaciones

Motor delantero, transversal, 4 cilindros, 8 válvulas, 1 árbol de levas

Inyección electrónica multipunto

Cilindrada / Diam. x Carrera: 1.599 cc. / 81.0 x 77.4 mm

Potencia: 101 cv a 5.250 rpm

Torque: 14.6 kgm a 2.500 rpm

Relación de compresión: 10.2:1

Dirección: Asistida, piñón y cremallera

Tracción / Transmisión: Delantera, Manual de 5 velocidades

Suspensión delantera: Ind., tipo McPherson con brazos triangulares transv. y barra estabilizadora

Suspensión trasera: Interdependiente, con brazos longitudinales

Frenos del/traseros: Discos ventilados/ Tambor

Seguridad activa: ND

Llantas: Aleación 15"

Neumáticos: 195/55 R15

Dimensiones y Pesos

Largo/ancho/alto - Dist. entre ejes: 3.899/1.656/1.464 - 2.465 mm

Trochas del / tras: ND

Radio de giro / Despeje: ND

Peso / Capacidad de carga: 944 / 440 kg

Volumen del baúl: 285 - 1.015 Lts

Capacidad del tanque: 55 lts. nafta de 95 octanos

Velocidad máxima (km/h)

Al corte a 6.500 rpm

1ª) 48,8; 2ª) 86,7; 3ª) 133,6;
4ª) 172,0 a 6.100 rpm;

Velocidad máxima 175,6 a 5.100 rpm

Error velocímetro prom. 3% en+

Aceleración:

0 a 100 Km/h	11s7
0 a 400 m	17s9 a 124,6 Km/h
0 a 1.000 m	33s2 a 153,6 Km/h

Nivel sonoro del habitáculo

	Del.
A 60 Km/h	63 db
A 80 Km/h	65 db
A 100 Km/h	67 db
A 120 Km/h	70 db
A 140 Km/h	73 db

Poder frenante

60 km/h a 0	13,0 m en 2s0
80 km/h a 0	22,4 m en 2s2
100 km/h a 0	42,8 m en 3s3
120 km/h a 0	56,4 m

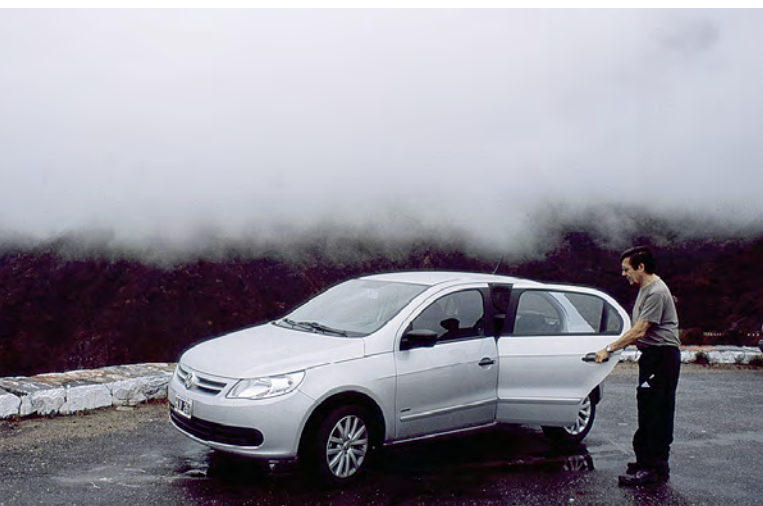
Poder de reacción

	en 3ª	en 4ª
60 a 100 km/h	8s3 en 193,0 m	12s0 en 265,0 m
80 a 120 km/h	10s0 en 276,0 m	12s5 en 347,0 m
100 a 140 km/h		16s2 en 450,0 m



Consumo de combustible

	Por litro	Con 20 l	c/100 Km	Autonomía
Urbano	11,3 Km	226,0 Km	8,9 litros	621,0 km
a 90 km/h	17,0 Km	339,0 Km	5,9 litros	932,0 km
a 120 km/h	14,3 Km	286,0 Km	7,0 litros	788,0 km
a 140 km/h	12,2 Km	286,0 Km	8,9 litros	671,0 km



A más de 3.100 m de altura el motor no acusó recibo, por la buena resolución de la ECU para carburar con menos oxígeno el aire.



par de engranajes que la arquitectura de la MQ 200 permite. Esto ya lo están haciendo en el Bora algunas concesionarias una vez vencida la garantía, para bajar las RPM a velocidades crucero, disminuyendo el consumo y el desgaste a futuro.

Carlos Paz fue nuestra parada para descansar en **El Portal del Lago** y disfrutar de las atenciones de todo el personal dirigido por Walter Fernández. Al día siguiente, luego de un suculento desayuno, pusimos proa al Norte y en Capilla del Monte, el camino de montaña de ripio -sólo acondicionado cuando se corre el Rally- nos permitió realizar la primera prueba de comportamiento en lo sinuoso y de hermeticidad. Esta última no falló, aislando perfectamente el interior.

Retomamos la RN 38, de trazado recto y llano, excelente para medir el consumo a 140 km/h rumbo a **La Rioja**. Repitió la economía de combustible comprobada a menor velocidad y tuvimos tiempo para visitar la catedral y el Dique Los Sauces.

Hicimos noche en **Catamarca**, cuyo crecimiento nos sorprendió y a la mañana siguiente partimos hacia la Cuesta del Portezuelo, cuyos múltiples balcones permiten disfrutar de maravillosos paisajes naturales.

Ingresamos a **Tucumán** por un tramo de montaña con faldeo rápido y gracias a la lluvia comprobamos cuánto ha me-

orado el comportamiento del neumático de origen italiano en ese tipo de piso. El rodeo a la capital se encuentra en la última etapa de construcción, finalizando la salida hacia el Norte con estratégicas islas de superación, pero confusa señalización en el acceso a **Salta**. Nos alojamos en las Cabañas San Lorenzo y al amanecer tomamos la vieja RN 9, serpenteante y angosta, hasta el embalse Campo Alegre, disfrutando de las orquídeas que florecen en los troncos de árboles centenarios.

Recomendamos visitar Maimará y Tilcara y los pintorescos y típicos poblados norteños, donde se pueden encontrar auténticas artesanías -no «Made in China»- realizadas por manos indígenas. En Humahuaca, cuando el altímetro del GPS marcó 3.020 m, el motor no acusó recibo, demostración de buena resolución de la ECU para carburar con menos oxígeno en el aire. En el monumento de La Independencia, construido en homenaje al Ejército del Norte, siempre se puede encontrar algún «chango» dispuesto a entonar la chaya a cambio de unas pocas monedas y se puede comprar té de coca, ideal para evitar el apunamiento.

Después de comprobar que la limpieza y el orden siguen vigentes en la ciudad de San Salvador de **Jujuy**, emprendimos el regreso a Salta. Camino a Cafayate, pasamos por Alemania,

Ahora, sólo queda manejarlo.

Venga a dietrich a buscar su Volkswagen.

Ciudad de Buenos Aires: Av. Honduras 4210 | 5353-6100
Bahía Blanca: Av. Sarmiento 3795 | 0291-15-5035601

www.onlinedietrich.com



dietrich



cuya estación de ferrocarril es mantenida impecable por una familia porteña allí afincada en busca de calidad de vida; otra parada fue la Garganta del Diablo, donde el tiempo y el agua esculpieron increíbles figuras. Más adelante llegamos al Anfiteatro para disfrutar a pleno de guitarras y bombos gracias a la acústica perfecta sincelada por la naturaleza. Dejamos Cafayate, reino del vino torrontés, que ni siquiera probamos pues debíamos continuar nuestro viaje hacia Tucumán. Luego de las ruinas de Los Quilmes, abandonamos la RN 40 e ingresamos a la RP 307 rumbo a Tafi del Valle, donde alcanzamos los 3.160 m de altura en La Bolsa. El motor permaneció inmutable durante la trepada, nosotros no tanto esta vez. En los tramos altos el asfalto ha desaparecido, reapareciendo en Tafi y la deficiente señalización dificulta la entrada a la RN 9, pero una vez allí nos

dirigimos a las **Termas de Río Hondo**, inquietos por recorrer la flamante costanera y el autódromo. Una vez más se repite la vieja costumbre argentina: veredas y boulevares abandonados desde la última competencia nacional de automovilismo. Desde allí emprendimos el regreso directo a Buenos Aires, bordeando La Banda hacia la RN 34 que cuenta con correcta señalización. El llano recto nos permitió medir consumo a 120 km/h y reiterar el de velocidad máxima. Ambos repitieron las mediciones anteriores.

El cierre fue en el Autódromo de Bs. As., buscando el límite de velocidad en el tránsito del curvón Salotto volvió a destacarse la mejora en la estabilidad por las renovadas suspensiones. Coincidió con lo percibido en ruta, tanto en curvas rápidas como en retomes, donde solo hay que aliviar la presión en el acelerador si hace falta corregir la leve subvirancia. Al momento de acelerar desde 0, la realidad contradujo los valores del informe oficial: hasta 100 km/h el mejor tiempo fue 11s68 con 11s7 de promedio y el kilómetro insumió 33s24 pasando a casi 155 km/h en 4ª; registros lógicos para vencer poco más de tonelada de peso en orden de marcha con un centenar de CV.

Frenar sin ABS no genera una sensación agradable y en tren de protesta por su ausencia y para evitar reprimendas por dejar los neumáticos transformados en tuercas, el ensayo fue limitado. En la medición los registros de tiempo y distancia fueron buenos, pero sin la reiteración de maniobra para averiguar cuánto inciden en fatiga los tambores traseros.

El Volkswagen Gol es a la Región lo que el Golf al mercado europeo. Si el Voyage, hermano tricuerpo, logra el éxito del Bora, la familia completa será un «Gol de Media Cancha», para expresarlo en terminología futbolera, pasión del Mercosur. **Q**



Agradecemos a El Portal del Lago todas las atenciones dispensadas por el personal liderado por Walter Fernández.

Informes:

Villa Carlos Paz: Tel/Fax: (03541) 424931/2 - 423438

Buenos Aires Tel/Fax: (011) 4327-0693

e-mail: hotel@portaldellago.com - Website: www.portaldellago.com