



versión: **1.9 TDi Trendline**
precio: **\$ 56.900**
origen: **Méjico**
velocidad máx.: **188 km/h***
acel. 0 a 100 km/h: **12s1***
consumo prom.: **5.3 l/100 km***

* datos otorgados por el fabricante

Fuente de poder

Presentado en Argentina durante el año 2000, el Bora se mantiene actual gracias a su buen planteo original y calidad. Sin embargo, para mantener su juventud, Volkswagen le ha introducido algunas mejoras, entre las que se destaca la realizada sobre su motor 1.9 TDi con sistema inyector bomba que ha entrenado su músculo para alcanzar una potencia de 100 CV, cifra que lo pone a la par de la competencia.

Texto: Hernando Calaza; **Fotos:** Jorgelina Menéndez

Como es sabido, en el mundo de los autos, el sistema de inyector bomba es utilizado exclusivamente por Volkswagen y las demás marcas del Grupo como AUDI, SEAT y SKODA. Este sistema, como ya se dijo en MegaAutos N° 45 de diciembre-enero 2004, a diferencia del common rail que utiliza una bomba de combustible común para alimentar a todos los inyectores, monta una bomba en cada inyector que aprovecha la fuerza del árbol de levas. Esta solución, como todas, tiene dos caras: por un lado, genera mayor presión de inyección logrando menores consumos y más potencia y por el otro, menor posibilidad de inyecciones piloto y posteriores, perdiendo algo en cuanto a refinamiento, rumorosidad y vibraciones respecto de sus competidores de conducto común. Al menos eso indican los papeles.

En el ejercicio real, luego de girar la llave para ponerlo en marcha, se sienten pocas vibraciones y ruidos que indiquen que se trata de un diesel. Las únicas informaciones al respecto llegan en forma de suaves vibraciones en el pedal del embrague y la palanca de cambios. Solo al pasar las 3.000 rpm las señales (auditivas y táctiles) se magnifican, pero inmediatamente un sonido ronco, que podría ser el de cualquier naftero deportivo, invade gratamente el habitáculo hasta el corte un poco más allá de las 4.000 vueltas. Hay que aclarar que esta música no viene sola, es acompañada por un empuje realmente poderoso.

Impresión de manejo

Volkswagen Bora

Dentro del Bora las cosas van bien. Si bien no hay lujos ni decorados especiales tipo madera o aluminio y el negro domina absolutamente, el diseño es agradable y los materiales son buenos, con la zona superior del tablero premiando la suavidad al tacto y la inferior la solidez. Por su parte el ensamblado no deja espacio a reproches. El equipamiento es completo, con techo corredizo, climatizador de excelente funcionamiento, cuatro ventanillas eléctricas, regulación de faros, cierre central con mando a distancia y airbags frontales y laterales delanteros. Sin embargo, esta lista presenta algunas particularidades: incluye control de velocidad crucero pero no ofrece computadora de a bordo y la radio, con CD, pasacassette y ocho parlantes de muy buen sonido, no cuenta con comando satelital, aunque a decir verdad es tan grande y fácil de operar que lo vuelve redundante.

Es interesante la incorporación de una cerradura ubicada al lado de los comandos de apertura remota del baúl y tanque de nafta que bloquean estas funciones. Esto mismo se repite en los respaldos traseros para trabar el sistema de rebatimiento que es asimétrico. Como sucede en la mayoría de los vehículos, rebatir los asientos no es tarea fácil ya que requiere quitar los tres apoyacabezas, pero el espacio obtenido es muy útil, aunque no siempre se necesite porque el



Equipamiento

- Espejos exteriores eléctricos*
- Volante regulable en altura y profundidad*
- Levanta cristales eléctricos delanteros y traseros*
- Cinturones inerciales delanteros y traseros*
- Asientos del conductor y acompañante reg. en altura*
- Asiento trasero rebatible (1/3 - 2/3)*
- Control de velocidad crucero*
- Techo solar corredizo*
- Airbags frontales y laterales delanteros*
- Alarma antirrobo*
- Cierre central de puertas c/mando a distancia*
- Radio AM/FM, CD player y pasacasete / 8 parlantes*
- Climatizador automático*
- 3º luz de stop*



baúl es más que amplio. Como remate, el espacio interior es bueno, algo limitado en la parte trasera, especialmente para la cabeza debido a la curvatura del techo.

La postura de manejo es correcta y adaptable a casi todos los gustos, con regulaciones en altura y profundidad para volante y asiento, aunque sería mejor si este último se pudiera bajar un poco más. Salvo que se esté viajando a velocidad constante en ruta es mejor dejar el reposabrazos central levantado ya que impide pasar cambios con libertad. La dirección está bien relacionada, con tres giros de tope a tope y su asistencia es correcta. El ABS entra en acción quizá demasiado prematuramente, pero su acción es casi imperceptible y apoyado en la potencia del sistema genera un correcto sentimiento de seguridad, frenando derecho, aún dejando el volante suelto sobre empedrado mojado.

Las suspensiones logran hacer desaparecer todas las pequeñas imperfecciones del asfalto, complicándose solo un poco con las de mayor envergadura y mantienen la estabilidad a altas velocidades, demostrando un buen equilibrio entre ciudad y ruta. Solo el tren trasero presenta un tacto algo seco y haría falta un poco más de firmeza en los amortiguadores para evitar el cabeceo, especialmente para evitar que la trompa golpee el asfalto cuando se bajan lomos de burro con un poco de velocidad extra. El único punto que com-

bate el confort de marcha son las butacas, que como en la mayoría de los vehículos del Grupo VOLKSWAGEN, resultan extremadamente rígidas.

El motor es como Charles Atlas, cuando llega a las 2.000 rpm pasa de alfeñique a hombre de acero. No es que debajo de este registro empuje poco o corcovee, sino que pasado ese umbral su gran torque de 24.5 kgm hace sentir claramente su porte. Por ese motivo, si se superan esas revoluciones en curva cerrada y se pisa con ganas el acelerador se obtiene un notorio subviraje que el Bora corrige inmediatamente cuando se suelta el acelerador. Con relaciones de caja largas y gran torque, el consumo resulta contenido sin penalizar la performance, que se siente mucho más vigorosa que los 12s9 para el 0 a 100 km/h y los 181 km/h de máxima medidos en la prueba realizada en 2001 al Bora TDi que contaba con 10 CV menos.

Así se puede viajar a 120 kilómetros con solo 2.500 giros del motor y a 140 km/h en 3.000 rpm, permitiendo disfrutar del audio y la charla sin tener que subir el volumen del estéreo y la garganta.

Visto integralmente, el renovado Volkswagen Bora TDi resulta un vehículo muy bueno, con amplio baúl, confort de marcha y buenas cualidades dinámicas, a lo que hay que sumar un motor lleno de músculo y poco sediento, todo a un precio muy acertado de \$ 56.900.-

Motor

Delantero, transversal, 4 cilindros en línea, 8 válvulas

Inyección directa, turbo, intercooler

Cilindrada: 1.896 cm³

Potencia máxima: 100 CV a 4.000 rpm

Torque máximo: 24.5 kgm a 1.800 rpm

Relación de compresión: 19.0:1

Tracción: Delantera

Transmisión: Manual de 5 velocidades

Dirección: Asistida, piñon y cremallera

Suspensión delantera: Independiente tipo McPherson con brazos triangulares transversales, amortiguadores telescópicos hidráulicos presurizados de doble acción, resortes

Suspensión trasera: Independiente con brazos longitudinales, amortiguadores telescópicos hidráulicos presurizados de doble acción, resortes helicoidales y barra estabilizadora

Frenos del. / tras.: Disco ventilados / Discos ABS

Neumáticos: 195/65 R 15

Dimensiones (mm) y Pesos (kg)

Largo / ancho / alto: 4.375 / 1.735 / 1.440

Distancia entre ejes: 2.515

Trocha delantera/trasera: 1.515 / 1.495

Radio de giro: 5.45 m

Peso en orden de marcha (kg): 1.357

Capacidad de baúl (l): 455

Capacidad de carga (l): 535

Tanque de combustible (l): 55

Combustible: Diesel

