

Media Information



Volkswagen

El nuevo Touareg

Presentación dinámica Off-Road,

octubre de 2018



Contenido

Resumen

La tecnología del nuevo Touareg en resumen

Página 03

Aspectos centrales; detalles de los sistemas de propulsión y del tren de rodaje

Motores V6	Página 06
Tracción total 4MOTION	Página 06
4MOTION Active Control	Página 06
Paquete todoterreno	Página 07
Tren de rodaje todoterreno y para carretera	Página 08
Suspensión neumática	Página 08
Parámetros todoterreno	Página 08
Compensación activa del balanceo	Página 09
Dirección total	Página 09
Datos técnicos	Página 11

Notas:

Este comunicado de prensa, así como las imágenes y vídeos sobre el Tuareg, se pueden encontrar en Internet en www.volkswagen-newsroom.com

Las indicaciones con respecto al equipamiento y los datos técnicos de los modelos de serie son válidas para la gama de modelos que se ofrece en Alemania. En otros países pueden existir diferencias.

1 = Touareg V6 TDI 4MOTION, 170 kW / Consumo de combustible en l/100 km (NEFZ): en ciudad 7,7 / en carretera 5,9 / combinado 6,6; emisiones de CO₂ en g/km: 173 (combinado), clase de eficiencia: B.

2 = Touareg V6 TDI 4MOTION, 210 kW / Consumo de combustible en l/100 km (NEFZ): en ciudad 7,7 / en carretera 5,9 / combinado 6,6; emisiones de CO₂ en g/km: 173 (combinado), clase de eficiencia: B.



Resumen

El rey en todos los terrenos: Touareg con tracción total permanente y cuatro programas de conducción Off-road

1. Con el 4MOTION Active Control de serie, se activan los once programas de conducción en total, tanto Off-road como pa carretera
2. Paquete todoterreno, entre otros elementos, con programa conducción Off-road adicionales, un depósito de combustible grande de 90 L y protección antiencajonamiento
3. La suspensión neumática y la compensación del balanceo c barras estabilizadoras electromecánicas perfeccionan las propiedades todoterreno

In brief

Wolfsburg/Marrakech, octubre de 2018. El nuevo Touareg^{1/2} es el buque insignia de la marca Volkswagen. De forma más consecuente que nunca, la tercera generación del Touareg consigue dominar la distancia entre la máxima comodidad de conducción y unas extraordinarias propiedades Off-road. Gracias a su tracción total permanente, este SUV se recomienda tanto para grandes distancias en el día a día privado y empresarial, como para su uso en caminos sin pavimentar. Con él, los arquitectos pueden conducir cómodamente por una autovía para llegar a la obra y conducir por toda la construcción gracias a la tracción total. Los cazadores pueden conducir cómodamente rápido por la carretera para llegar al coto de caza y seguir conduciendo por el coto sin hacer concesiones. Y lo mismo se aplica para trayectos con remolque: no importa si se carga una barca o caballos, el Touareg no solo recorre con extrema seguridad los kilómetros necesarios como vehículo tractor (con una masa remolcable máxima técnicamente admisible de hasta 3,5 toneladas), sino también los últimos metros sin

Contacto:

Comunicación Volkswagen

Comunicación de producto

Martin Hube

Portavoz modelos Midsize / Fullsize

Tel: +49 5361 9-49874

martin.hube@volkswagen.de



Más información en

volkswagen-newsroom.com



pavimentar hasta el lugar de descarga del remolque. Esto es precisamente lo que distingue al Touareg: una conexión perfecta entre el mundo Off-road y la carretera.

Eficientes motores V6. La tracción total en Europa está combinada con motores de seis cilindros tan eficientes como potentes. Actualmente son dos V6-TDI con 170 kW/231 CV¹ y 210 kW/286 CV² (ambos EU6 AG), acoplados de serie a un cambio automático de 8 marchas. Para ambos motores, el consumo NEFZ combinado es de 6,6 l/100 km.

Uno de los SUV más progresivos de nuestra era. El Touareg presentado en Europa a finales del verano se considera, además, uno de los SUV más progresista de su época. Equipado con una innovadora fusión de sistemas de asistencia, confort, luz e infotainment, este todoterreno completamente conectado abre el camino hacia el futuro. Además, el diseño destaca por un dinamismo especial. Con el Touareg, Volkswagen ofrece un modelo cuyo «Innovision Cockpit» marca hoy el modelo para el interior digital del mañana. Por su parte, la interconexión de los sistemas de asistencia permite alcanzar un nuevo nivel de seguridad y confort; si se desea, las situaciones exigentes, tales como el paso por obras de autopista estrechas, son mitigadas por funciones de conducción automatizadas. Nuevos sistemas de chasis, como la estabilización dinámica del balanceo mediante barras estabilizadoras con control electromecánico y una dirección activa a las cuatro ruedas, aseguran paralelamente una agilidad que marca pautas en el segmento del Touareg.

El usuario es lo más importante. Una de las numerosas innovaciones técnicas de la nueva generación Touareg es el «Premium Digital Cockpit». La pantalla de 12,0 pulgadas de los instrumentos digitales y la pantalla táctil TFT de 15 pulgadas del sistema de infotainment de gama alta «Discover Premium» se funden en una nueva unidad digital de manejo, información, comunicación y entretenimiento que está siempre activa, se controla de forma intuitiva y se puede personalizar al máximo. Con el «Innovision Cockpit», el conductor también puede coordinar los sistemas



de asistencia, dinámica de marcha y confort a su gusto de manera totalmente personal. Así, se abre un mundo en el que el conductor y los pasajeros ya no se adaptan al automóvil, sino que el automóvil se adapta a ellos. Como se haría con un smartphone, el Volkswagen se configura en función de las necesidades personales. Esto es posible gracias a la nueva interconexión de los sistemas y programas, controlada a través de interfaces digitales y el volante multifunción.

Fusión de nuevos sistemas de asistencia, dinámica de marcha y confort. El Touareg integra la gama más amplia de sistemas de asistencia, dinámica de marcha y confort de la historia de Volkswagen. Entre ellos, hay tecnologías como el sistema de visión nocturna «Nightvision» (detecta personas y animales en la oscuridad con una cámara térmica), el «Traffic Jam Assist» (dirección y detector de cambio de carril, aceleración y frenado parcialmente automatizados hasta 60 km/h), un «asistente para cruces» (reacciona ante el tráfico transversal delante del Touareg), una dirección activa a las cuatro ruedas (hace que el Touareg sea tan manejable como un vehículo compacto), una nueva estabilización activa del balanceo mediante barras estabilizadoras con control electromecánico, los «faros IQ.Ligh-LED Matrixt» (luces de cruce y de carretera controladas interactivamente por cámara) y una pantalla de visualización frontal proyectada directamente en el parabrisas (Head-up Display). El conductor percibe estos sistemas en el nuevo Touareg como una unidad. Simplemente están ahí (conectados mediante una nueva unidad de control central) para trabajar en segundo plano sin ser detectados y para hacer el viaje y la experiencia todoterreno seguros, cómodos e intuitivos de manera pionera.

[Aspectos centrales: detalles de los sistemas de propulsión y de tren de rodaje](#)

Tracción total permanente para negocios y aventura

Motores V6. Actualmente, Volkswagen ofrece el nuevo Touareg con motores V6 turbodiésel tan eficientes como potentes (cilindrada de 3,0



litros). A bordo del SUV, todos ellos están dimensionados para una masa remolcable máxima técnicamente admisible de 3,5 toneladas (frenada, hasta una pendiente del 8 %). Los diésel V6 con 170 kW/231 PS¹ y 210 kW/286 CV² (TDI/ambos EU6 AG) solamente consumen 6,6 l/100 km (NEFZ, combinados). El 231-CV-TDI desarrolla un par máximo de 500 Nm, el 286-CV-TDI, de 600 Nm.

Tracción total 4MOTION. El nuevo Touareg también está equipado en la tercera generación con tracción total (4MOTION). La tracción total está acoplada a una caja de cambios automática de 8 marchas (cambio por «Shift by Wire», indicador de la posición de la palanca selectora en la empuñadura y en los cuadros), también de serie, que, según el motor, puede transmitir pares de hasta 1000 Nm gracias al embrague anulador del convertidor. Como caja de transferencia para el flujo de fuerza entre el eje delantero y trasero actúa un diferencial central autoblocante con distribución asimétrico-dinámica del par. De esta manera llega un máximo del 70 % de la fuerza motriz al eje delantero y hasta el 80 % al eje trasero.

4MOTION Active Control. El Touareg presenta de serie un 4MOTION Active Control con selección del perfil de conducción. El sistema se maneja a través de un denominado conmutador de experiencias de conducción situado en la consola central. Con este conmutador, el conductor activa cuatro modos superiores y distintos menús emergentes. Al girar el mando redondo hacia la izquierda, se accede a los perfiles de carretera. Si el mando se gira hacia la derecha, se abren el perfil Off-road y el modo nieve. De esta manera, el 4MOTION Active Control permite adaptar en cuestión de segundos todos los sistemas de asistencia relevantes a la situación de propulsión. Otro equipamiento de serie es la selección del perfil de conducción. Esta permite al conductor controlar individualmente, según el equipamiento de serie y opcional, los parámetros para el cambio automático, el sistema automático de climatización, la dirección, la suspensión neumática, así como el control de crucero adaptativo (ACC) y la respuesta del motor. Los perfiles de conducción pueden seleccionarse



mediante el menú correspondiente en el sistema de infotainment o en el 4MOTION Active Control.

Resumen de los perfiles de conducción de carretera

- «Normal» (habitual estándar / de serie)
- «Sport» (dinámica aumentada/de serie)
- «Comfort» (optimización del confort para tramos largos / de serie)
- «Eco» (optimización del consumo / de serie)
- «Snow» (optimización para calzada resbaladiza / de serie)
- «Individual» (parámetros de selección personalizada / de serie)

Resumen de los perfiles de conducción Off-road

- «Off-road Auto» (de serie / optimización para situaciones Off-road generales)
- «Sand» (opcionalmente con el «paquete todoterreno» / adaptado para arena profunda, sin asistente de arranque en pendiente)
- «Schotter» (opcionalmente con el «paquete todoterreno» / para terrenos ligeros, como caminos de tierra)
- «Expert» (opcional con el «paquete todoterreno»/parámetros Off-road personalizables)

Paquete todoterreno. Los perfiles de conducción opcionales del Touareg están disponibles en combinación con el paquete todoterreno que se ofrece como equipamiento opcional. Paralelamente a los perfiles de conducción adicionales contiene, entre otros, dos argollas de remolque, un depósito de combustible ampliado de 75 a 90 litros, así como un sistema de protección de los bajos, un elemento de protección para la batería de 12 V, un revestimiento aerodinámico especialmente robusto, así como una protección para el depósito y una moldura antigravilla.



Tren de rodaje todoterreno y para carretera. El tren de rodaje del Touareg se ha desarrollado con más piezas para perfeccionar tanto la comodidad como las propiedades dinámicas. Volkswagen ofrece opcionalmente para el Touareg una suspensión neumática con amortiguadores regulados electrónicamente, que ha evolucionado notablemente. Un desarrollo completamente nuevo es la compensación activa del balanceo con barras estabilizadoras con regulación electromecánica. Otro desarrollo nuevo es una dirección a las cuatro ruedas que consigue que este SUV de gran tamaño sea prácticamente igual de ágil y manejable que un SUV compacto. Generalmente, se utilizan ejes de cinco brazos en construcción ligera de aluminio y acero. La suspensión neumática, la compensación del balanceo y la dirección total también optimizan las propiedades Off-road del Touareg.

Suspensión neumática perfeccionada. La nueva generación de la suspensión neumática no solo perfecciona la comodidad, sino también la aerodinámica y la conducción en terrenos difíciles. El nuevo sistema de suspensión neumática abierto es tan rápido como silencioso e insensible a las variaciones de la temperatura y la presión exterior (por ejemplo, en la montaña). Como estándar, la suspensión neumática se encuentra en el nivel «Normal» o «Comfort». Además, se dispone del «nivel todoterreno», 25 mm más alto, así como un «nivel todoterreno especial» que eleva la altura en un total de 70 mm. A velocidades de más de 120 km/h, la suspensión neumática baja automáticamente el tren de rodaje en 15 a 25 mm (niveles bajos) para reducir la resistencia aerodinámica y adaptar el comportamiento de conducción. Finalmente, se dispone de un «nivel de carga» (40 mm más bajo) que facilita la carga y descarga del maletero.

Parámetros todoterreno. Los parámetros todoterreno varían en función de la suspensión. La capacidad de ascenso máxima (60 %) y la inclinación transversal (35 grados) son idénticas con la suspensión de acero y la suspensión neumática. El ángulo de ataque delantero es de 23,3 grados y el trasero de 17,2. El ángulo de paso por cresta es de 13,5 grados. Con suspensión de acero, la distancia al suelo es de 215 mm; en el caso de la



suspensión neumática tiene el nivel normal de 188 mm. Como la distancia al suelo se puede elevar hasta 70 mm, la profundidad del vadeo también aumenta de 480 hasta 550 mm. Los niveles ajustables manualmente de la suspensión neumática se activan a través de un conmutador de giro y presión en la consola central.

Compensación activa del balanceo con barras estabilizadoras electromecánicas. Tal como ya se mencionó, otro elemento de nuevo desarrollo es la compensación adaptable de la oscilación. En lo sucesivo, se denominará, por su estructura constructiva, como «estabilización electromecánica activa del balanceo» («eAWS»). Los dos principales componentes del eAWS son las barras estabilizadoras en el eje delantero y trasero. Los trenes de rodaje convencionales están equipados con sendas barras estabilizadoras de acero en la parte delantera y trasera que se extienden de un lado del eje al otro. Al conducir por curvas (o al superar mayores irregularidades del suelo con un único lado del vehículo), los dos lados de la barra estabilizadora se tuercen entre ellos. De esta manera, la cinemática tiene el efecto de reducir la tendencia a la oscilación del vehículo al transitar por curvas. Este proceso se mejora todavía con la estabilización activa de la oscilación «eAWS». Para ampliar los límites físicos de la conducción, el Touareg equipado con eAWS dispone de barras estabilizadoras electromecánicas en el eje delantero y trasero. Una unidad de control central coordina su funcionamiento. En este caso, los dos lados de la barra estabilizadora están unidos a través de un servomotor. Según la situación de conducción, las dos mitades de la barra estabilizadora son torcidas entre ellas con la ayuda de un motor eléctrico (mayor rigidez) o desacopladas. La alta tensión necesaria de 48 V para activar los potentes motores eléctricos se establece brevemente a través de los denominados «Super Cabs» (acumuladores de capacidad). La inclinación lateral del Touareg se reduce significativamente con las barras estabilizadoras activas. Además, mejoran claramente la estabilidad de seguimiento en carreteras con irregularidades en un solo lado. En cambio, el desacoplamiento



electromecánico de las barras estabilizadoras permite mejorar la torsión de los ejes y, en consecuencia, la tracción.

Dirección a las cuatro ruedas. Otra novedad a bordo de un Volkswagen es la dirección a las cuatro ruedas opcional. Según la situación de conducción, el giro se efectúa en las cuatro ruedas a la vez. La dirección a las cuatro ruedas contribuye a convertir el Touareg en uno de los vehículos más ágiles entre los grandes SUV. Básicamente, la dirección a las cuatro ruedas influye en dos estados de conducción: velocidades inferiores a 37 km/h y superiores a 37 km/h. Hasta 37 km/h (y también en el modo todoterreno intenso) las ruedas traseras giran automáticamente en un ángulo opuesto al de las ruedas delanteras. Esto mejora la agilidad y la manejabilidad. Especialmente al maniobrar, se manifiesta la dirección a cuatro ruedas a través de la reducción del radio de giro de 12,19 a 11,19 metros. Si la velocidad aumenta a más de 37 km/h, al virar, las ruedas traseras viran automáticamente en el mismo sentido que las ruedas delanteras. Así el comportamiento de la marcha es más suave, ya que la dirección total estabiliza el cambio de carril y las maniobras evasivas.



Datos técnicos del nuevo Touareg

	Touareg V6 TDI 170 kW	Touareg V6 TDI 210 kW
Motor	V6 TDI (2969 cm ³)	V6 TDI (2969 cm ³)
Potencia	170 kW/231 CV	210 kW / 286 CV
Par máximo/r.p.m.	500 Nm (1750 – 3000)	600 Nm (2250 – 3250)
Caja de cambios	Caja de cambios automática de 8 r	Caja de cambios automática de 8 r
Tracción total	4MOTION	4MOTION
Suspensión de acero Vmax	218 km/h	235 km/h
Suspensión neumática Vmax	221 km/h	238 km/h
0-100 km/h	7,5 segundos	6,1 segundos
Consumo	6,6 l/100 km	6,6 l/100 km
Emisiones de CO₂	173 g/km	173 g/km
Peso	2.070 kg	2.070 kg
Longitud	Entre 4878 y 5008 mm	Entre 4878 y 5008 mm
Anchura	1984 mm	1984 mm
Altura	1717 mm	1717 mm
Batalla	2894 mm	2894 mm
Coefficiente aerodinámico	0,32	0,32
Maletero	810 litros	810 litros
Tamaños de llanta	18, 19, 20, 21 pulgadas	18, 19, 20, 21 pulgadas
Radio de giro	12,19 m	12,19 m
Radio de giro (dirección a cuatro ru	11,19 m	11,19 m