

Salón del Automóvil de Los Ángeles

Nuevo Beetle Cabriolet

Nuevo Jetta Hybrid

Los Ángeles, noviembre de 2012

Indicaciones:

Esta información de prensa y las fotografías correspondientes a los nuevos modelos Beetle Cabriolet y Jetta Hybrid está disponible en internet en la dirección www.volkswagen-media-services.com.

Nombre de usuario: **losangeles** | Clave: 11-2012

Las denominaciones TDI, TSI, DSG y Twincharger son marcas comerciales registradas de Volkswagen AG y otras empresas del Grupo Volkswagen en Alemania y en otros países.

Toda la información sobre equipamientos y datos técnicos contenida en esta carpeta de prensa se refiere al programa de modelos ofrecido en EE.UU. En otros países pueden existir discrepancias.

* Todas las tasas de consumo del Jetta Hybrid indicadas son valores de pronóstico, Actualización de noviembre de 2012

Contenido

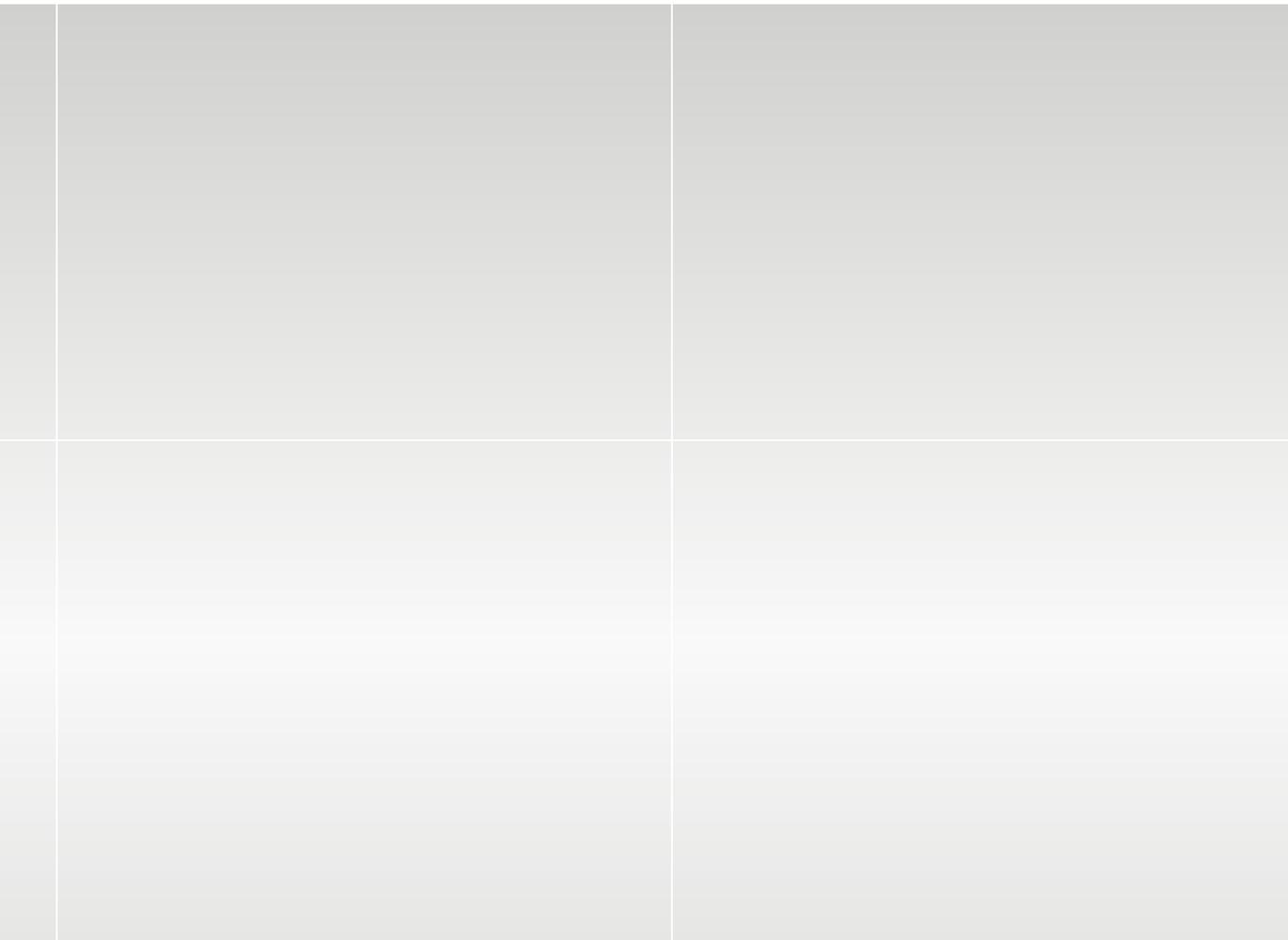
■ Aspectos principales

Nuevo Beetle Cabriolet **07**

Nuevo Jetta Hybrid **27**







W.A. 2

BEETLE CABRIOLET

Estreno mundial en Los Ángeles



2012











Estreno mundial en Los Ángeles

Nuevo Beetle Cabriolet – más potente, dinámico y ahorrador

Ágil: el nuevo Volkswagen Cabriolet apuesta por la deportividad

Abierto: capota eléctrica de serie de apertura en 9,5 seg. (hasta 50 km/h)

Wolfsburg / Los Ángeles, 28 de noviembre de 2012. Volkswagen presenta mundialmente el nuevo Beetle Cabriolet en el Salón del Automóvil de Los Ángeles. Tras el primer Beetle Cabriolet y el New Beetle Cabriolet, ésta es la tercera generación de un automóvil que se ha convertido en culto en casi todo el mundo. El nuevo Beetle Cabriolet es más grande, potente, deportivo y ahorrador, al mismo tiempo que ofrece un aspecto más alargado y ancho con un techo más plano y unas proporciones mucho más dinámicas. Más allá de las prestaciones y las tasas de consumo, la característica verdaderamente relevante para un Cabriolet es el tiempo que tarda en abrirse la capota. El Beetle Cabriolet equipa de serie una capota electrohidráulica que se abre en tan sólo 9,5 segundos, incluso a velocidades de hasta 31 mph (50 km/h) y se pliega de forma compacta detrás de los asientos traseros optimizando así la visibilidad hacia atrás. La capota de tela del Beetle Cabriolet se cierra en 11,0 segundos; el sistema electrohidráulico requiere 1,5 segundos más que durante el proceso de apertura para fijar el techo automáticamente al marco del parabrisas.

Iconos. El nuevo Beetle Cabriolet demuestra el gran potencial que encierra el diseño más conocido de la historia del automóvil: el del “Escarabajo”. El “Escarabajo” avanzó como modelo Cabriolet ya a mediados del siglo pasado convirtiéndose en el primer automóvil del mundo sin gama determinada. En 32 años se construyeron 331.847 unidades. El diseño del “Escarabajo” renació con el New Beetle. La versión descapotable se convirtió en el “Cabrio Flower Power” de la nueva era. En ocho años se



construyeron, nada más y nada menos, que 234.619 modelos New Beetle Cabriolet. La clave del éxito reside en que el New Beetle Cabriolet no es una simple copia del “Escarabajo” descapotable, sino más bien una nueva interpretación y desarrollo de las líneas de la carrocería realizada por los diseñadores. Esta es la misma tónica que el equipo de Klaus Bischoff, Responsable de Diseño de la Marca Volkswagen, ha seguido con el nuevo Beetle Cabriolet. Klaus Bischoff comenta: “Nuestro objetivo no era retomar elementos retro, sino mirar hacia el futuro confiriéndole al nuevo Beetle Cabriolet un aspecto claramente más vigoroso y masculino sobre la carretera. Objetivo que hemos logrado conseguir”.

Dimensiones. El nuevo Cabriolet es 152 mm más largo (4.278 mm en total) y 84 mm más ancho (1.808 mm sin retrovisor exterior) que el New Beetle. Debido a que la altura del techo de 1.473 mm se reduce en 29 mm, el nuevo Beetle ofrece unas proporciones claramente más dinámicas y palpables. La capota de lona abierta no influye en modo alguno el volumen del maletero que, en comparación con el New Beetle, aumenta en 24 litros a un total de 225 litros. Al contrario que en el New Beetle Cabriolet, la banqueta trasera puede abatirse gracias a un sistema antivuelco de nuevo desarrollo. El sistema antivuelco de serie se dispara hacia arriba en cuestión de milisegundos detrás de los reposacabezas traseros cuando se sobrepasa un margen de aceleración transversal predefinido.

Sensación de espacio. A través de las nuevas dimensiones y del notable desplazamiento del marco del parabrisas hacia atrás que modifica, en consecuencia, el contorno del techo, los dos pasajeros de las plazas traseras disponen de mayor espacio hacia el techo, en concreto, 12 mm adicionales. El conductor y el acompañante también podrán disfrutar



de una sensación de amplitud completamente nueva a bordo del Beetle Cabriolet. De igual modo que en el modelo de techo cerrado, la ergonomía, completamente rediseñada, caracteriza un habitáculo que armoniza a la perfección con el diseño dinámico del exterior. La característica que comparte el nuevo modelo con el New Beetle Cabriolet y el clásico Beetle Cabriolet es que, en este caso, “descapotable” significa verdaderamente “descapotable” y no un marco del parabrisas extremadamente largo que limita la pura sensación de conducir al aire libre.

Versiones EE.UU. La versión estadounidense del nuevo Beetle Cabriolet equipa los motores TDI de 103kW (140 CV) y TSI de 147 kW (200 CV), también ofrecidos en Europa, así como un modelo desarrollado especialmente para el mercado americano: el MPI de cinco cilindros y 125 kW. El último motor se ofrece con un cambio automático de 6 velocidades; los motores TSI y TDI pueden ser equipados opcionalmente con el cambio automático de doble embrague desarrollado por Volkswagen: el cambio “DSG”.

Extremadamente eficiente (tasas de consumo EPA). Al igual que en el resto del mundo, la eficiencia de los motores también juega un papel muy importante para los Estados Unidos. En este contexto, el nuevo Beetle se posicionará como uno de los descapotables más ahorradores en el mercado americano ofreciendo una autonomía de 32 mpg (ciclo combinado) y 41 mpg (autopista) como versión TDI (0–60 mph en 9,2 segundos). Los valores correspondientes a la versión “DSG” aún no están disponibles. El motor TSI de 147 kW (0–60 mph en 6,9 segundos) con cambio manual ofrece una autonomía de 24 mpg en ciclo combinado y de 30 mpg en autopista. El consumo medio con “DSG” es prácticamente idéntico (24 y 29 mpg respectivamente), valor que confirma el grado



de eficiencia del cambio automático de doble embrague. El motor de 125 kW, equipado con el cambio automático de 6 velocidades, ofrece una excelente autonomía de 23 mpg (27 mpg en autopista).

Versiones europeas. Volkswagen equipa el nuevo Beetle Cabriolet en Europa exclusivamente con motores turbo de cuatro cilindros e inyección directa. Los tres TSI (gasolina) ofrecen potencias de 77 kW/105 CV, 118 kW/160 CV y 147 kW/200 CV, mientras que las potencias de los TDI (diésel) son de 77 kW/105 CV y 103 kW/140 CV. Cada uno de estos motores puede ser equipado opcionalmente con el cambio automático de doble embrague desarrollado por Volkswagen: el cambio “DSG” de 6 ó 7 velocidades – característica exclusiva de Volkswagen, y no sólo para esta gama. Los dos motores, disponibles también en EE.UU., ofrecen tasas de consumo de 5,1 l/100 km (TDI de 140 CV y cambio manual), 7,6 l/100 km (TSI de 200 CV y cambio manual) y 7,9 l/100 km (TSI de 200 CV con cambio “DSG”).

Excelentes prestaciones. Independientemente de que se trate de la versión norteamericana o europea, el nuevo modelo equipa de serie, entre otros detalles, el Sistema de Control de Estabilidad Electrónico ‘ESP’ con asistente de freno y asistente de arranque en pendientes, un sistema de airbags que incluye airbags de cabeza laterales y un sistema antivuelco automático. Los detalles opcionales, que se ofrecen por primera vez para un Beetle Cabriolet, son faros bi-xenón, el sistema de cierre y arranque sin llave “Keyless Access”, iluminación ambiental, un sistema de sonido “Fender” (400 vatios de potencia), climatizador, sistema de radio-navegación con pantalla táctil y disco duro, instrumentos adicionales en el salpicadero (cronómetro, indicador de temperatura



del aceite, sobrecarga) y llantas de aleación ligera de 18 y 19 pulgadas respectivamente.

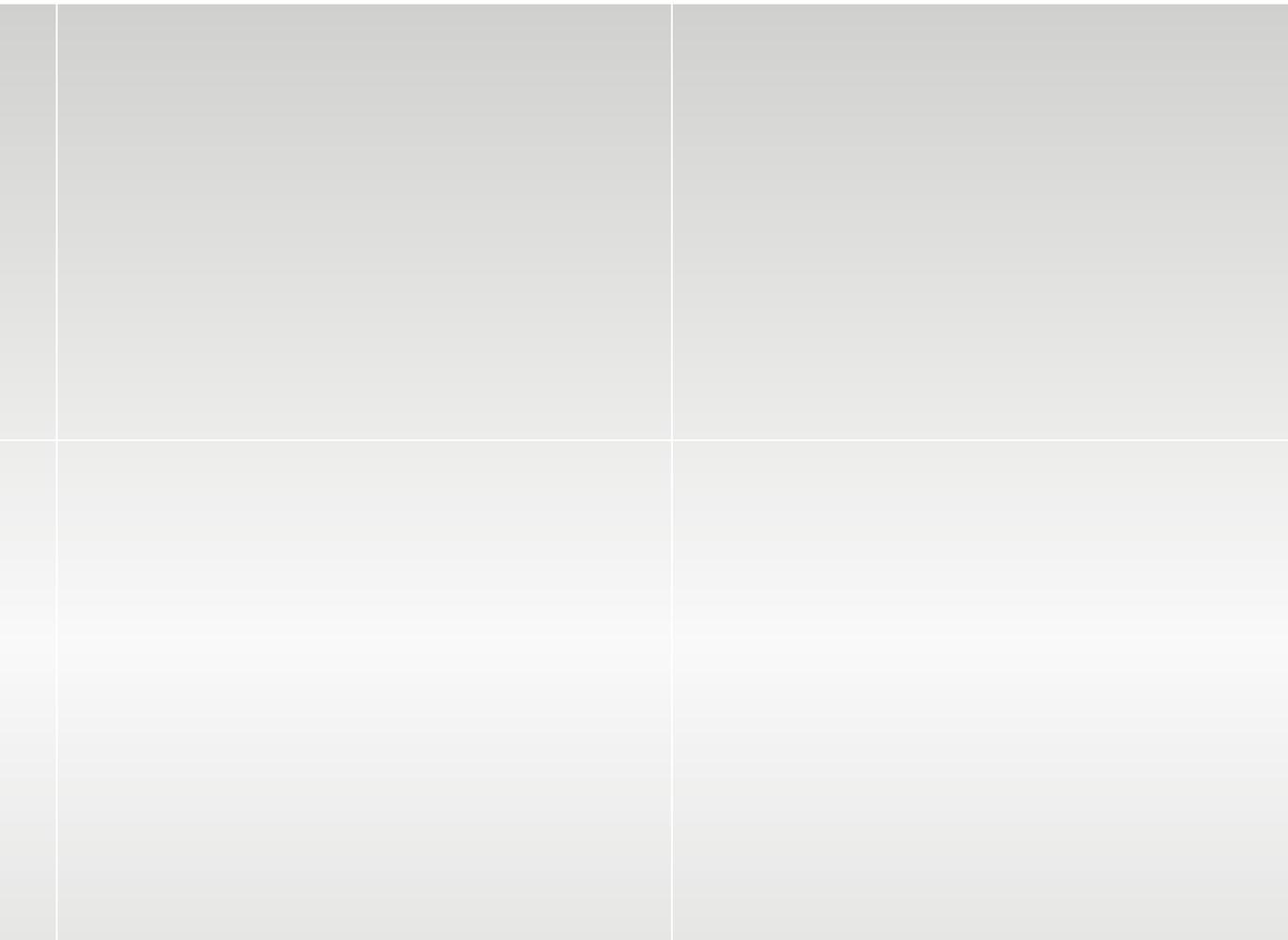
Personalización. Al igual que el Beetle con techo cerrado de acero o panorámico / Sunroof, el descapotable ofrece también tres versiones de equipamiento diferentes respectivamente para los EE.UU. (“2.5 L”, “Turbo” y “TDI”) y para Europa (“Beetle”, “Design” y “Sport”). Además, Volkswagen lanzará al mercado tres ediciones especiales del descapotable: el estiloso “50s Edition”, el desenfadado “60s Edition” y el elegante “70s Edition”. Cada una de las tres ediciones refleja el estilo de una década diferente como homenaje al legendario “Escarabajo Cabriolet”. El modelo “50s Edition” ofrece, entre otros detalles, llantas de aleación ligera de 17 pulgadas del tipo “Circle Black”, retrovisores exteriores cromados, capota negra y pintura de la carrocería de diseño “Uni Black” (negro). El modelo “60s Edition”, inspirado en el estilo de los años sesenta, ofrece detalles como asientos deportivos de cuero azul/negro “Vienna” de gran calidad y pintura para la carrocería en los colores “Denim Blue” (azul) y “Candy White” (blanco) en combinación con una capota negra. El modelo “70s Edition” se caracteriza por su gran elegancia y ofrece detalles como pinturas para la carrocería “Toffeebraun Metallic” (marrón toffee metalizado) y “Platinum Grey Metallic”, (gris platino metalizado) que armonizan perfectamente con la capota de color beige y los asientos deportivos de cuero. El nuevo Beetle Cabriolet llegará a los concesionarios estadounidenses a partir de finales de noviembre de 2012 y a los europeos a partir de febrero de 2013.











W.A. 2

JETTA HYBRID

Versión de serie en Los Ángeles



2012





Versión de serie en Los Ángeles

Nuevo Jetta Hybrid – vanguardista berlina establece referentes con 45 mpg*

Alianza híbrida: silencioso motor eléctrico y dinámico motor turbo

El nuevo Volkswagen Jetta Hybrid circula en modo eléctrico pulsando un botón

Wolfsburg/Los Ángeles, 28 de noviembre de 2012. Volkswagen of America lanza al mercado uno de los automóviles más eficientes del mundo: el nuevo Jetta Hybrid. La propulsión de este nuevo modelo se basa en una ahorradora y ecológica alianza híbrida compuesta por un motor turbo de gasolina (TSI de 110 kW/150 CV) y un motor eléctrico de cero emisiones (20 kW). De la transmisión de la potencia a las ruedas se encarga uno de los cambios automáticos más modernos y eficientes del momento: el cambio automático de 7 velocidades 'DSG' desarrollado por Volkswagen. La alianza híbrida del Jetta Hybrid no sólo ofrece unas prestaciones de conducción excepcionales (de 0–60 mph en menos de 9 segundos), sino también una magnífica tasa de consumo de tan sólo 45 mpg* en ciclo combinado. La deportiva berlina consume aproximadamente un 20 % menos de combustible que cualquier otro automóvil de estas características equipado con un motor convencional.

Además, el nuevo Jetta Hybrid puede circular con cero emisiones en modo puramente eléctrico pulsando un botón. En este caso, alcanza una velocidad máxima de 44 mph y recorre una distancia de 1,3 millas (en función del terreno y de las condiciones de conducción).

Extremadamente silencioso. Tras el Touareg Hybrid, el Jetta Hybrid es el segundo modelo del fabricante automovilístico líder en Europa que combina las tasas de consumo más bajas con unas excelentes prestaciones a todos los niveles gracias al módulo de propulsión,



compuesto por un motor de gasolina y un motor eléctrico, que se ubica bajo el capot. Ejemplo de confort: el refinado TSI, el nuevo sistema de escape, el parabrisas acústico de nuevo diseño, las ventanas laterales delanteras reforzadas y otras medidas adoptadas son algunos de los componentes que convierten el Jetta Hybrid en uno de los automóviles más silenciosos jamás construidos por Volkswagen en este segmento.

TSI – uno de los motores de gasolina más modernos del mundo

Pura eficiencia. Volkswagen equipa el Jetta Hybrid, por primera vez en América, con un motor turbo de gasolina de 1,4 litros. Los motores TSI de Volkswagen han sido galardonados con distintos premios internacionales, el último de ellos fue el “Engine of the Year Award 2011”, uno de los premios para motores más importantes del mundo.

Probado en autopistas alemanas. El motor de 4 cilindros, al que se le ha aplicado el concepto de “Downsizing”, es un motor extremadamente resistente, incluso a las velocidades de circulación de las autopistas alemanas. Este motor, del que se han vendido millones de unidades en Europa, ofrece una cilindrada exacta de 1.395 cm³ y entrega un par máximo de 250 Nm a partir de 1.400 r.p.m., ligeramente por encima del ralentí, superando incluso el par máximo del motor de 5 cilindros y 2,5 litros que equipa el Jetta con propulsión convencional. La ventaja es que el par máximo del TSI se mantiene en este alto nivel hasta 3.500 r.p.m. El rendimiento del TSI combinado con el del motor eléctrico convierte al nuevo Jetta Hybrid en un deportivo ecológico y sostenible. Además, el TSI es un motor muy ligero con un peso de sólo 98 kg.

Módulo híbrido: TSI, acoplamiento de desembrague y motor eléctrico

Paquete de alta tecnología. El módulo híbrido se compone del TSI, un motor eléctrico y un acoplamiento de desembrague emplazado entre ambos que desconecta el motor de gasolina completamente del tren propulsor cuando el automóvil funciona en el modo puramente eléctrico o “navega” (rodamiento / desaceleración).

Tecnología punta de baterías. La energía necesaria para propulsar el motor eléctrico procede de una batería de ión-litio. El compacto sistema de baterías se ha integrado detrás de la banqueta trasera, por lo que no limita en modo alguno la oferta de espacio del interior. La batería, de 35,8 kg de peso, se compone de 60 células individuales de 5 Ah (amperios-hora) cada una con una tensión nominal total de 220 voltios y una capacidad de 1,1 kWh. El cambio permanente de carga y descarga en el modo de funcionamiento híbrido requiere una eficiente refrigeración de la batería. En este caso, el refrigerador de la batería es un ventilador montado directamente en el economizador de energía. La batería dispone adicionalmente de un sistema de gestión propio que se ocupa de las funciones de seguridad, diagnóstico y monitorización, así como de la regulación de la temperatura. El sistema de regulación del ventilador adaptable (entre otras cosas, a la temperatura exterior y al requerimiento de potencia) garantiza un funcionamiento de la batería en el margen de temperatura óptimo. Adicionalmente, los sistemas de protección especiales desconectan la batería en la fase de reposo o en caso de colisión potencial.

Rápido cambio automático de doble embrague. La transmisión de la potencia al eje delantero se gestiona mediante un rápido y eficiente cambio automático de doble embrague de 7 velocidades (DSG). La combinación de la propulsión híbrida y el cambio 'DSG' es única, ya que enlaza el placer de conducir con la sostenibilidad. El eficiente cambio automático 'DSG' de 7 velocidades, especialmente popular en Europa, constituye el referente de rendimiento hasta 250 Nm en esta nueva versión con un peso total de 74 kg y un diseño muy compacto. La ventaja reside en que, a pesar de equipar el sistema de batería, gracias a los ligeros componentes de propulsión, el Jetta Hybrid sólo aumenta su peso en 100 kg. Junto con las medidas de seguridad adicionales aplicadas a la estructura del automóvil, el nuevo Volkswagen ofrece un peso total inferior a 1.500 kg.

Modo de propulsión adecuado para cada situación

Propulsión de cero emisiones vía motor eléctrico. La autonomía del Jetta Hybrid con la batería cargada completamente es de hasta 1,3 millas en el modo puramente eléctrico con cero emisiones. El Jetta Hybrid cambia al modo de propulsión eléctrico automáticamente (hasta 37 mph) o mediante la pulsación de un botón (hasta 44 mph). Para ello el conductor activa la tecla E-Mode situada delante de la palanca de cambios en el margen derecho. En ambos casos, el TSI se desconecta del tren propulsor mediante un acoplamiento de desembrague con el fin de reducir el consumo de energía y aumentar la autonomía eléctrica. Aproximadamente un tercio del potencial de ahorro del Jetta Hybrid se consigue gracias a la conducción eléctrica.

Carga de la batería mediante el “Sistema de Recuperación”. El “Sistema de Recuperación” de la energía de frenado se activa cuando el conductor pisa el freno del Jetta Hybrid. A través de ese sistema se “recoge” la energía cinética generada y se transfiere a la batería en forma de corriente eléctrica. Funcionamiento del sistema: tan pronto como el conductor levanta el pie del acelerador para frenar el automóvil se abre el acoplamiento de desembrague para desconectar el motor y con ello reducir en esta fase, adicionalmente, las pérdidas del par de arrastre. Cuando el conductor pisa el pedal del freno aumenta el momento generador del motor eléctrico, en función de la distancia al pedal del freno, para almacenar de este modo la energía eléctrica adquirida en la batería. La energía almacenada se utiliza posteriormente para abastecer la red eléctrica de a bordo, así como para posibilitar la conducción eléctrica y el modo de conducción “Boost”. El efecto de la recuperación no debe subestimarse, ya que un tercio del potencial de ahorro del Jetta Hybrid se debe a este sistema.

El TSI se desconecta siempre que es posible en ciudad. Si el automóvil circula en el tráfico lento urbano, el conductor pisa el pedal del freno y la batería dispone de carga suficiente, se apaga el motor de gasolina del Volkswagen – la calefacción, el climatizador y los sistemas de confort eléctricos, como por ejemplo el equipo de sonido, siguen funcionando. Interesante detalle: al contrario que en otros sistemas convencionales, el motor de gasolina del Jetta Hybrid no sólo se apaga, sino que también se desconecta del tren propulsor a través del acoplamiento de desembrague para que, cuando vuelva a arrancar el automóvil, y siempre y cuando la batería esté lo suficientemente cargada, sea posible conducir en el modo





puramente eléctrico alternativo al modo de conducción con gasolina. La desconexión del TSI en ciudad, siempre que la situación lo permita, representa otro tercio del potencial de ahorro del Jetta Hybrid.

Navegar sin TSI. Cuando el conductor levanta el pie del acelerador a altas velocidades (hasta 84 mph), el TSI se desconecta también del tren propulsor mediante el acoplamiento de desembrague, en este caso, con el fin de eliminar las pérdidas del par de arrastre. El resultado es que el Jetta Hybrid rueda durante un periodo de tiempo extremadamente largo sin consumir combustible.

Doble potencia a través del modo “Boost”. Si la palanca de cambios del ‘DSG’ se encuentra en la posición “S” o en la posición de cambio manual, el sistema de propulsión reacciona con el empuje máximo al acelerar a tope. El mismo proceso tiene lugar durante el clásico “Kickdown” es decir, cuando se pisa el acelerador rápidamente hasta el fondo. En este caso se suman la potencia del motor eléctrico y la del TSI poniendo a disposición una potencia máxima temporal de 125 kW / 170 CV que se transmite a las ruedas delanteras mediante el cambio ‘DSG’. En el lenguaje técnico, la actuación combinada de ambos motores se denomina “Boost”. Gracias a la suma de ambas potencias es posible realizar maniobras de adelantamiento rápidas, lo que a su vez optimiza la seguridad activa.

Propulsión vía motor de gasolina. El motor TSI del Jetta Hybrid se conecta durante la conducción rápida y / o si la carga de la batería es baja. En estas fases, el TSI se desplaza a un punto de funcionamiento de rendimiento óptimo poniendo a disposición más potencia de la que

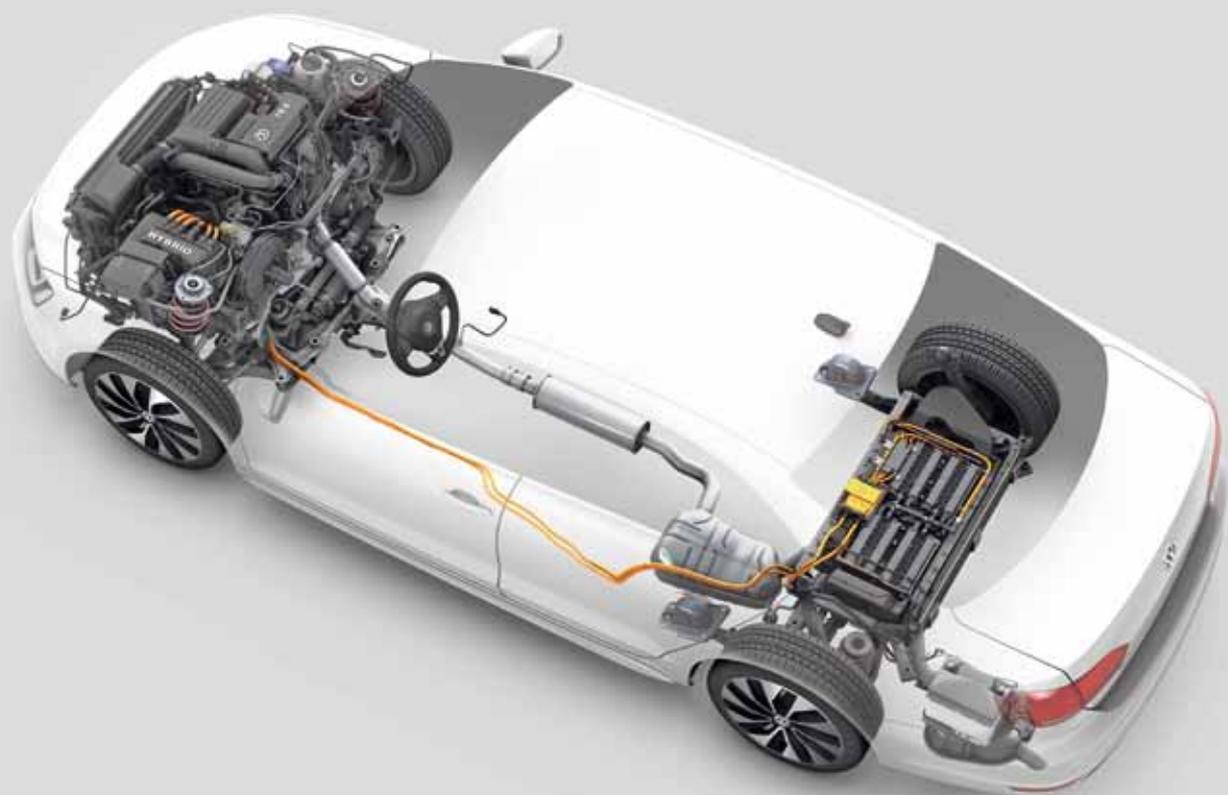


sería necesaria para desplazar el Volkswagen. Este exceso de energía se utiliza de forma selectiva: dependiendo del estado de carga actual de la batería, el exceso de energía se transfiere a la batería de alto voltaje a través del motor eléctrico que, en este caso, funciona como generador. Las denominadas “fases de carga activas” combinadas con las “fases de conducción eléctrica” se han adaptado para minimizar el consumo en la medida posible.

Información detallada para optimizar la sostenibilidad

Nuevos instrumentos. Los instrumentos del Jetta Hybrid indican todos los modos de funcionamiento relevantes. El conductor puede obtener información a través del menú de los instrumentos de nuevo diseño. En el punto del menú “Hybrid” se representa el modo de funcionamiento actual mediante un indicador del flujo de energía y la dirección mediante flechas. Además se indica el estado de carga de la batería. Justamente debajo del indicador del flujo de energía, representado en la pantalla, se encuentra situado el llamado ‘ePowermeter’ que indica el rendimiento relativo del motor eléctrico. El ‘ePowermeter’ sólo es activo en los modos de funcionamiento “conducción eléctrica”, “E Mode” y “Boost”.

El ‘Powermeter’ indica el funcionamiento del propulsor híbrido. El llamado ‘Powermeter’ es de vital importancia y no debe confundirse con el ‘ePowermeter’. El ‘Powermeter’, integrado en la parte izquierda de los instrumentos como pantalla multifunción en el lugar del cuentarrevoluciones, informa al conductor sobre el modo de funcionamiento actual del Jetta Hybrid: modo “Ready” (conducción

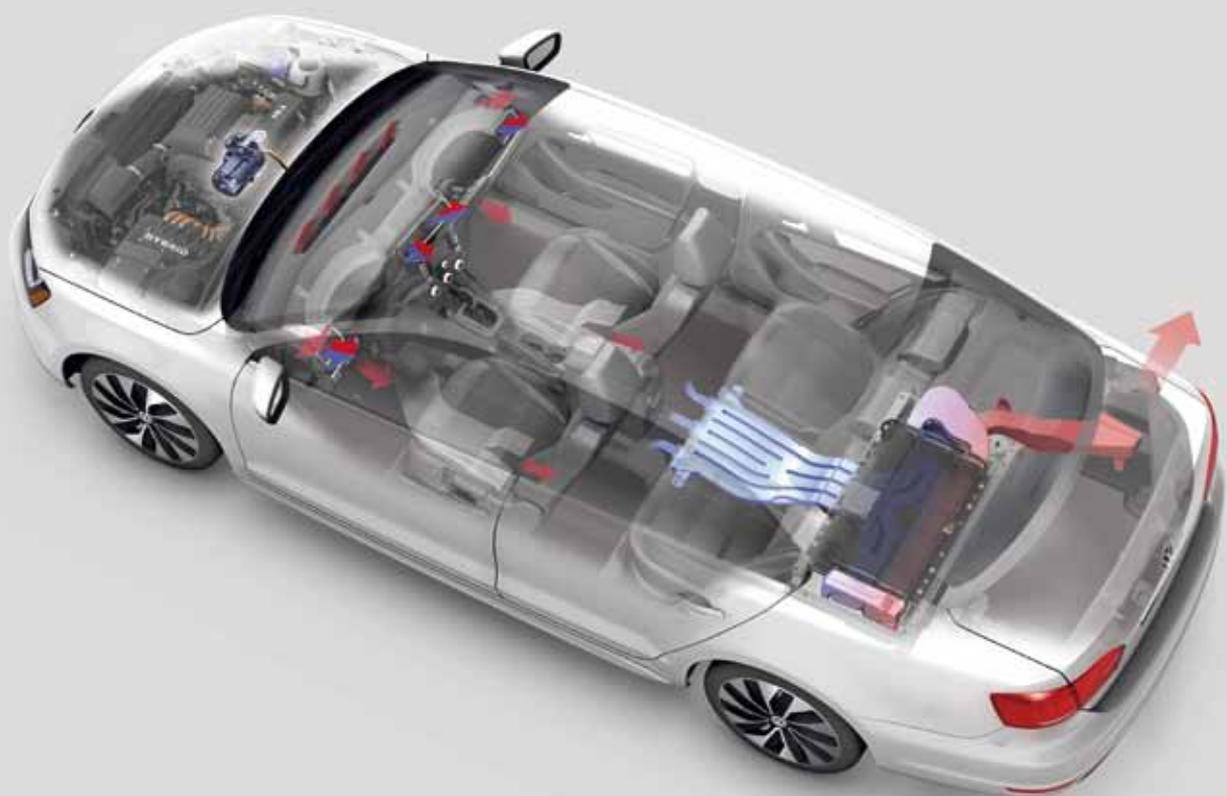


convencional), modo “Charge” (recuperación de la energía de frenado), modo “Eco” (conducción económica), modo “Boost” (conducción combinada) y modo “Off” (conducción sólo con el motor de combustión TSI). Además, los instrumentos representan la conducción eléctrica automática y el modo eléctrico seleccionado manualmente por el conductor (E-Mode).

Fácil reconocimiento del nivel de ahorro. La pantalla del sistema de audio también forma parte de la estrategia de información. El objetivo es un modo de conducción económico. El submenú “Cero Emisiones” ofrece una representación gráfica del tiempo de conducción con cero emisiones. Los valores de cero emisiones se representan porcentualmente como gráfica de barras; el intervalo de medición de cada barra es un minuto de conducción. Un valor de un 100 % significa que en el minuto de conducción correspondiente se ha conducido completamente libre de emisiones, es decir, con el motor TSI desconectado. El espacio de tiempo máximo observado es de 30 minutos.

Amplio equipamiento de seguridad y confort

Estabilización electrónica. El nuevo Jetta Hybrid equipa de serie el Sistema de Control de Estabilidad Electrónico ‘ESP’, el Sistema Antibloqueo ‘ABS’ y 6 airbags (airbag del conductor y del acompañante, airbags laterales delante y airbags de ventana delante y detrás). Opcionalmente es posible ampliar el paquete de seguridad con airbags laterales traseros.



SE – destacado exterior. La versión básica del Jetta Hybrid (SE) se caracteriza por sus modificaciones aerodinámicas como un alerón frontal de nuevo diseño, un difusor trasero y un alerón trasero que armoniza con el diseño exterior general. El resultado de estas medidas es un coeficiente aerodinámico mejorado en un 10%. El Jetta Hybrid SE equipa también faros traseros LED y llantas especiales de aleación ligera de 15 pulgadas con neumáticos de baja fricción para todas las estaciones del año (Allseason). En las áreas delantera, trasera y laterales se han ubicado emblemas “Hybrid” que indican el modo de propulsión del automóvil. Otros de los detalles exteriores son una parrilla especial con el emblema ‘VW’ integrado por primera vez sobre un fondo azul y la nueva pintura exclusiva para el Jetta Hybrid “Oryx White”.

SE – elegante interior. El interior del Jetta Hybrid SE se caracteriza por detalles como la elegante tapicería de los asientos de diseño “Negro Titanio” o “EcoTech” y nuevas molduras decorativas con el emblema cromado “Hybrid”. El climatizador de dos zonas “Climatronic” con nuevo compresor de alto voltaje, se encarga de refrigerar el interior incluso con el motor de gasolina apagado. El “Climatronic” rediseñado dispone de una nueva función denominada “maxAC” que sirve para enfriar rápidamente el interior mediante la pulsación de un botón. El equipamiento del Jetta Hybrid SE se completa con instrumentos específicos como el gráfico del flujo de energía del sistema de sonido “Premium 8”, un ordenador de viaje ‘Trip’, una instalación de teléfono manos libres (Bluetooth), un conector para iPod y otros dispositivos móviles y un volante de cuero multifunción.

SEL1 y SEL2 – highend. La versión de equipamiento media SEL1 ofrece detalles adicionales a la versión básica del nuevo Volkswagen como llantas de aleación ligera de 16 pulgadas, un techo corredizo panorámico de cristal, el sistema de navegación ‘RNS 315’, el asiento del conductor eléctrico, calefacción de los asientos delante y el sistema de cierre y arranque sin llave ‘Keyless Access’ con tecla de arranque para el motor. La versión de equipamiento exclusiva SEL2 incluye algunos detalles adicionales a las otras versiones como llantas de aleación ligera de 17 pulgadas, faros bi-xenón de nuevo diseño con iluminación dinámica en curvas y luz de autopista automática, faros antiniebla, cámara de visión trasera y un nuevo sistema de sonido Fender de 400 vatios de potencia. ¡Así es como debe de ser! ¿Por qué habría de prescindirse del placer de conducir a cambio de un máximo de sostenibilidad?

IMAGE SOURCES

WWW.PHOTOCASE.DE: Page 04/05: samscha

WWW.VOLKSWAGEN-MEDIA-SERVICES.COM