VOLKSWAGEN GOLF ALLTRACK 2.0 TDI 184 CV & DTV SHREDDER

UN ENCUENTRO INESPERADO

Un cuarto de sigo y cinco generaciones después del lanzamiento del atrevido Golf Country, Volkswagen vuelve a intentar maridar su exitoso automóvil compacto con un sistema de tracción total, suspensiones elevadas y embellecedores de plástico rugoso para su carrocería; un producto práctico y lúdico que nos ha servido para vivir una jornada de diversión junto a otra novedosa propuesta de ocio* off-road: *el DTV Shredder. Texto **Pablo J. Poza** Fotos **Álex Cienfuegos**

Presentado como prototipo con el sugerente nombre de Montana en el Salón de Ginebra (Suiza) de 1989 y materializado como modelo de producción un año más tarde, el Volkswagen Golf II Country fue uno de los primeros modelos todocamino del mercado. Un cuarto de siglo después, Volkswagen retoma la idea de "todoterrenizar" su exitoso modelo compacto, pero recurriendo en esta ocasión a una fórmula diferente.

De entrada, el punto de partida es una carrocería familiar, que ofrece peores cotas TT pero es netamente superior si se quiere transportar útiles de acampada, bicicletas de montaña o, incluso, un vehículo oruga de uso lúdico como el DTV Shredder. Además, el Alltrack se fabrica enteramente en la misma línea de montaje que las demás versiones, ya que en realidad apenas introduce diferencias respecto a aquellas. Obviamente, incorpora un sistema de tracción total, pero este es idéntico al que podemos encontrar en cualquier variante 4Motion, y consiste en la incorporación de un árbol de transmisión a la salida de la caja de cambios que lleva par (hasta el 50 %) al tren trasero, al cual se conecta mediante un compacto embrague de discos bañados en aceite ubicado en la misma carcasa que el diferencial trasero. Asimismo, gracias a unos muelles y amortiguadores específicos, la altura de la carrocería está 20 milímetros más elevada que en un Golf convencional, lo que deja

LA GAMA 4X4

La familia Alltrack está disponible con tres motores diésel (1.6 TDI de 110 CV y 2.0 TDI de 150 o 184 CV) y uno de gasolina (1.8 TSI de 180 CV). Los dos motores menos potentes van asociados a una caja de cambios manual, mientras que los más potentes se venden exclusivamente con una caja automática de doble embrague, en ambos casos con seis velocidades.

@FormulaTT4x4

PUEDES VER MUCHAS MÁS FOTOS DEL VW GOLF ALL-TRACK Y EL DTV SHREDDER LEYENDO ESTE QR

DTV SHREDDER
5.990 €

2 años de garantía sin límite de kilómetros.

VOLKSWAGEN GOLF ALLTRACK 2.0 TDI 184 CV
36.720 €

2 años de garantía sin límite de kilómetros. Seguro a todo riesgo, desde 723 euros; a terceros, desde 195 euros.

los bajos a 20 centímetros del suelo. Con respecto a los neumáticos de serie (205/55-17), cuentan con un perfil ligeramente superior a los del Golf "normal" (225/45-17). Por último, el Alltrack dispone de ayudas electrónicas a la conducción con las cuales no puede contar el Golf 4Motion convencional, tales como un mapa específico para el acelerador y la caja de cambios, un programa *off-road* para el ABS (permite un mayor grado de bloqueo de las ruedas a baja velocidad) o un control electrónico de descenso de pendientes que funciona entre 2 y 20 km/h.

Da sensación de estar bien hecho

Una vez que sabemos cómo es el Alltrack, vamos a ver cómo funciona todo esto. De entrada, nuestra unidad de pruebas luce un aspecto soberbio. Está pintada en "Rojo Tornodo", uno de los tres colores que no supone un sobreprecio, y monta las llantas opcionales de 18 pulgadas, que llevan

Las suspensiones y el control de estabilidad trabajan bien en pistas de tierra, aunque el mapa del acelerador *off-road* resulta incómodo, porque ofrece todo el juego en la zona final del pedal, y el cambio tiende a mantener marchas cortas, lo que ayuda a superar obstáculos.

neumáticos 225/45-18 Goodyear Efficient Grip Performance y un pack de lanzamiento (aún disponible) que ofrece los siempre recomendables faros de xenón sin sobrecoste. Todas las puertas se abren y cierran con facilidad y dan sensación de solidez. Las barras longitudinales, la antena integrada en el techo y el gancho de remolque retráctil (opcional) nos parecen especialmente prácticos, y solo la rejilla delantera (sobre todo la parte inferior, que protege el radar del control de velocidad de crucero adaptativo) muestra un aspecto más frágil.

Ya en el interior, continúa la sensación de calidad. Los asientos de cuero opcionales eléctricos son cómodos y se limpian con facilidad, todos los mandos son fáciles de ccionar, y la interfaz multimedia cuenta con accesos directos que facilitan enormemente su uso. También nos ha gustado especialmente el volante, con los mandos del control de crucero y el ordenador de a bordo correctamente agrupados y

Impecable. La tapicería de cuero es opcional y conlleva el montaje de unos asientos delanteros diferentes a los de serie, con calefacción incluida. No hemos probado los asientos estándar, pero estos son cómodos y sujetan bien el cuerpo. Atrás hay suficiente sitio, una climatización adecuada y se accede con facilidad, aunque el túnel de transmisión limita el espacio para la plaza central.

Interior. La ergonomía y la calidad de los materiales están por encima de la media. Todos los mandos están agrupados con lógica y no hay que bucear entre los menús de la interfaz multimedia para realizar operaciones sencillas. Junto a la palanca del cambio encontramos el pulsador que conmuta entre los diferentes modos de conducción o el que acciona la ayuda de arranque en pendientes.

Detalles. El mando del control de crucero ya no está ubicado en una palanca específica, sino en un radio del volante. Atrás encontramos salidas de climatización específicas.

¡Hay algo en el maletero! Texto Antonio Herrero

Pues sí, el Golf Alltrack venía con sorpresa. Se llama DTV –Dual Tracked Vehicle o Vehículo de Oruga Doble– y, además de lo novedoso del concepto y las múltiples aplicaciones que ofrece tanto a nivel profesional como de recreo, tiene la poco habitual ventaja de que, siendo un vehículo autónomo y en talla de adulto, cabe dentro del coche.

A pesar de su original concepción como vehículo de uso militar, rescate o transporte en terrenos de difícil acceso (especialmente nieve, arena y barro), el día de la prueba le sacamos partido, sobre todo, a su faceta más lúdica.

Porque así de fácil, en un maletero amplio (y abatiendo el asiento trasero), puedes llevarte a cualquier parte el que podría convertirse, desde ya, en tu juguete favorito. Un "juguete" con motor monocilíndrico de cuatro tiempos, 200 cm³ y refrigeración líquida que nos regala, a golpe de gatillo, 16 CV a 6.000 rpm y una velocidad de 40 km/h, prestaciones suficientes como para que este BPG Werks se coma todo lo que le eches: pedregosas trialeras, zonas complicadas de arena o tierra suelta, nieve de cualquier condición e, incluso, los obstáculos habituales que puedas encontrar en un circuito de cross, si cuentas con algún amiguete equipado con el mismo vehículo y ganas de medir fuerzas y velocidad codo con codo.

Con una posición de conducción que recuerda a la de un *jet ski* o incluso un patinete, su manejo resulta de lo más intuitivo. La dirección se controla mediante un sistema inspirado en el *skate*, con una plataforma basculante sobre la que el piloto va de pie, y que hace girar al DTV con solo inclinarse hacia un lado u otro.

Para sacarlo o meterlo en el coche ni siquiera necesitas ayuda. Sus orugas de caucho se apoyan sobre el parachoques sin dañarlo, y sus 110 kilos en seco resultan fáciles de manejar en parado. Una vez plegado su manillar tipo *jet ski*, resulta tan compacto que se confunde con el equipaje habitual.

Ya fuera del Alltrack, lo que el BPG Werks te pide es explorar todas sus posibilidades, desafiando al Volkswagen a seguirnos por alguna trialera que solo con una tracción de orugas podrías atacar... ¡Sígueme si puedes!

Evidentemente, el DTV es pura diversión en sí mismo, pero pensar en él como un extra de ocio a tu coche... ya es lo más. Imagínate: vas en un vehículo tan divertido como este Golf, llegas hasta el fin del mundo y, cuando piensas en qué podrías hacer para divertirte aún más, resulta que la respuesta está ahí mismo, en tu propio maletero.

¡Cabe dentro del Golf! Lo puedes cargar y descargar sin necesidad de rampas y sin dañar el parachoques. Solo tienes que "apuntarlo", levantar la parte delantera, apoyarla sobre el parachoques y empujarlo. Las orugas de goma se apoyarán en el parachoques, los rodamientos girarán sobre ellas y el DTV entrará "hasta la cocina".

¿Cómo funciona? Tus pies controlan la dirección, tus manos el gas y el resto de cuerpo el equilibrio. Lo mejor es que si "se vence" sobre ti, saltarás sin problemas.

fácilmente reconocibles al tacto, así como unas pequeñas levas tras el volante que nos permiten cambiar manualmente de marcha.

El Golf Alltrack se defiende bien en ciudad y carretera, digiere sin problemas los caminos en buen estado y reaulta brillante en autopista. En nuestro caso, bajo el capó se ubica el diésel más potente (con dos litros y 184 CV), asociado a un cambio automático de doble embrague y seis relaciones. El

EN CIUDAD, CARRETERA Y PISTAS DE TIERRA, EL COMPORTAMIENTO ES SATISFACTORIO, PERO, POR CONSUMO Y PRESTACIONES, EN AUTOPISTA ES DONDE MÁS BRILLA ESTE ALLTRACK

cambio no resulta especialmente cómodo cuando maniobramos ni permite realizar fulgurantes salidas desde parado, pero las transiciones entre marchas apenas tienen latencia. La suspensión es firme, aunque no incómoda. La dirección ofrece un tacto excelete; está bien asistida pero transmite mucha información a las manos del conductor. No obstante, en carretera puede resultar desconcertante cómo el asistente de mantenimiento de carril induce par de giro a la dirección hasta el punto de darnos, en ocasiones, la sensación de estar subvirando. Pero quizá lo más sorprendente sean los consumos en autopista, muy bajos incluso si circulamos a velocidades elevadas.

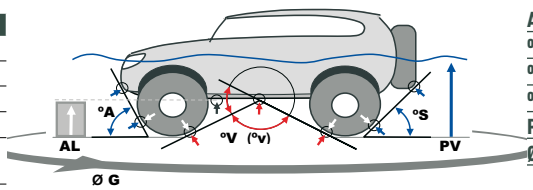
Muy útil. Tanto por capacidad como por accesibilidad, el maletero del Alltrack es muy práctico. Bajo el piso encontramos una rueda de repuesto de emergencia. Las llantas de 18 pulgadas son opcionales y poco recomendables. Las de 17" permiten montar un neumático menos inadecuado para salir del asfalto.

FICHA TÉCNICA

	VOLKSWAGEN GOLF ALLTRACK TDI 184 CV
MOTOR	
Tipo	Diésel, 4 cilindros en línea
Posición	Delantero, longitudinal
Distribución	4 válvulas por cilindro, dos árboles de levas en culata
Cilindrada	1.968 cm^3 (81 x 95,5 mm)
Alimentación	Inyección directa, *common rail*, turbocompresor de geometría variable e *intercooler*
Compresión	15,8:1
Potencia máx.	184 CV (135 kW) a 3.500 r.p.m.
Par máximo	380 Nm a 1.750 r.p.m.
TRANSMISIÓN	
Tracción	Delantera permanente, con acoplamiento trasero progresivo mediante embrague de discos en aceite. Control de tracción, de estabilidad y emuladores de bloqueo de diferencial electrónicos
Cambio	Automático, de doble embrague, 6 velocidades
Embrague	Embrague de discos pilotado
Reductora	No
CHASIS	
Tipo	Carrocería autoportante
Suspensión delantera	McPherson, muelles, amortiguadores y barra estabilizadora
Susp. trasera	Paralelogramo deformable, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora
DIRECCIÓN	
Tipo	De cremallera, asistencia eléctrica
Diám. de giro	10,9 metros
FRENOS	
Del. y detrás	Discos ventilados/discos macizos
Ayudas	ABS, EBD y BAS
DIMENSIONES Y PESOS	
Long./anch./alt.	4.562/1.799/1.446 mm
Batalla	2.620 mm
Vía del./tras.	1.550/1.526 mm
Peso (M.O.M.)	1.584 kg
Depósito	55 litros
RUEDAS	
Llantas	Serie: 7x7". Homologadas: 7,5x18"
Neumáticos	Serie: 205/55-17. Homologadas: 225/45-18
PRESTACIONES	
Velocidad máx.	219 km/h
0 a 100 km/h	7,8 seg.
CONSUMO	
Consumo	5,7/4,6/5,0/100 km
Autonomía	1.100 km
Emisiones CO_2	132 g/km

FÍJATE EN: El rendimiento en relación a la cilindrada (93,5 CV/litro) es muy elevado, especialmente tratándose de un motor con un solo turbocompresor. Entre las peculiaridades técnicas de este propulsor, se encuentra su distribución, con dos árboles de levas y variador de fase, pero con cuatro levas de admisión y cuatro de escape en cada árbol, el uso de inyectores de solenoide (en lugar de piezoeléctricos, más habituales con presiones de hasta 2.000 bares en el *common rail*) o la adopción de un intercooler refrigerado por agua.

COTAS



AL - ALTURA LIBRE	20 cm
ºA - ÁNGULO DE ATAQUE	13º
ºV - ÁNGULO VENTRAL	10 (170)º
ºS - ÁNGULO DE SALIDA	12º
PV - PROFUNDIDAD DE VADEO	N.D.
Ø G - DIÁMETRO DE GIRO	10,9 m

DESARROLLO MÍNIMO

La caja de cambios de doble embrague es bastante peculiar en uso *off-road*. Por un lado, cuenta con una programación bien pensada, que mantiene las marchas a alto régimen para no dejarnos "colgados" si estamos superando algún obstáculo. Por otra parte, no se acopla a las ruedas mediante un convertidor de par, sino mediante uno de los dos embragues de discos de los que consta, que no es muy amigo de las posiciones intermedias y no permite una evolución lenta fluida. Esto condiciona el uso campero de forma más determinante que el desarrollo final.

LA OPINIÓN TT

El Golf Alltrack no es un verdadero todocamino sino, más bien, un familiar de tracción total con mínimas capacidades para rodar fuera del asfalto. Es una buena opción para asegurarnos un plus de adherencia sobre asfalto si aparecen la lluvia, la nieve o el hielo, pero sus cotas le impiden sacar todo el partido posible a su motricidad. Los neumáticos son también 100 % asfálticos, por lo que unas ruedas AT o, al menos, de cuatro estaciones, serían nuestra primera recomendación si te decantas por este vehículo.

Carrocería	★★★
Habitáculo	★★★★
Motor	★★★★
Transmisión	★★★
Suspensiones	★★★
Seguridad (EuroNCAP)	★★★★★
Total	★★★★

Excelente ★★★★★ Muy buena ★★★★
Buena ★★★ Regular ★★ Mala ★

EQUIPAMIENTO

	ALLTRACK
CONFORT Y LUJO	
Acceso sin llave	355 €
Asiento conductor eléctrico	635 €
Asientos del. calefactados	442 €
Climatizador bizona	Sí
Cristales sobre-tintados	Sí
Encendido aut. de luces	Sí
Enchufe 230V CA	135 €
Eyectores lavaparabrisas calef.	475 €
Freno mano eléctrico	Sí
Iluminación pies	Sí
Limpiaparabrisas automático	Sí
Retrovisores plegables eléct.	Sí
Tapicería de cuero	3.035 €
Techo panorámico eléctr.	Sí €
Volante con levas	Sí
FUNCIONAL	
Asistente luz de carretera	145 €
Ayuda aparcam. del./tras.	Sí/sí
Ayuda arranque en cuesta	Sí
Bluetooth	Sí
Cámara visión trasera	260 €
Control crucero/adaptativo	Sí/345 €
Dirección asistencia variable	Sí
Faros bi-xenón	Sí
Gancho de remolque	615 €
Mandos en el volante	Sí
Navegador	Sí
Organizador de maletero	387 €
Radio CD y MP3	Sí
Raíles techo para transporte	Sí
Red separadora de carga	215 €
Respaldo del. dcho. abatible	215 €
Rueda repuesto	Sí
USB, SD y entrada de audio	Sí
SEGURIDAD	
ABS, EBD, BAS, ESP, XDS	Sí
Airbag front. / de cabeza	Sí/sí
Airbag laterales del./tras	Sí/340 €
Airbag rodilla conductor	Sí
Asist. cambio de carril	695 €

Hace un cuarto de siglo...

El Volkswagen Golf Country nació en 1990. El vehículo era en realidad una preparación oficial que se llevaba a cabo en la factoría de Steyr, en Graz (Austria), a 800 kilómetros de la fábrica de Volkswagen en Wolfsburgo (Alemania), donde se producía el Golf CL Syncro que servía de base para esta transformación. Una vez en manos de Steyr (quien, recordemos, es el artífice de los Mercedes Clase G o las primeras generaciones de los BMW X3 y Fiat Panda 4x4, entre otros muchos renombrados todoterrenos y todocaminos), el Golf recibía un kit de 438 nuevos componentes, entre los que destacaban el acoplamiento viscoso del tren trasero, nuevos brazos de suspensión traseros con protecciones de los guardapolvos integradas en las manguetas, un soporte para la rueda de repuesto tras el portón y un subchasis tubular que daba rigidez al abstidor monocasco, servía de soporte tanto a los elementos de la transmisión como a las protecciones y permitía elevar la carrocería ni más ni menos que 180 milímetros. El vehículo estuvo a la venta durante poco más de un año, periodo durante el que solo se fabricaron 7.735 unidades. Pese a sus favorables cotas, la falta de bloqueo de los diferenciales y de neumáticos específicos para uso todoterreno eran su Talón de Aquiles fuera del asfalto.