

Volkswagen CC: l'alquimista familiar

MOTOR. Disseny de berlina clàssica, trets de cupé i xassés dinàmics. Ajuntant aquests tres elements els alemanys han aconseguit agilitar el dinamisme del Passat tradicional a canvi de sacrificar un xic d'espai als seients del darrere. Amb el mèrit d'haver esdevingut un dels pocs cupés amb quatre portes de la categoria Premium, la seva elegància innata, les sigles que l'identifiquen i la qualitat general del producte el mantenen en bona posició³ davant dels competidors.

El reconeixem aviat fixant-nos en la silueta i en l'engraellat: una estructura cromada en forma de persiana transversal amb fars bi-xenó de sèrie. A nosaltres ens ha agradat molt la seva silueta esmolada i les seves precioses llandes de radis platejats. Portes sense marc, línies progressives, molta superfície de vidre i unes òptiques molt ben integrades acaben d'arrodonir la proposta.

L'habitabilitat d'aquest cotxe és més que correcta. Quasi tant com la subjecció que proporcionen els seients davanters, amb reglatges ideals per trobar la millor posició davant del volant. El panell està ben organitzat, però un grapat d'elements es governen des de la columna central. Tacte, acabats i materials superen l'expectativa prevista. Potser reivindicariem algun forat més per dipositar-hi els objectes de butxaca. Al darrere hi ha espai, però l'arranjament de la carrosseria i el perfil dels pneumàtics rebaixen l'accés i això pot comprometre el confort dels que gasten talles grans. La casa permet que el client demani el CC amb dues o tres places al darrere. A nosaltres ens sembla que la primera opció és la més lògica si es tracta d'afavorir el confort del passatge. Altrament, qui vagi al mig haurà de seure just a sobre del voluminós túnel central de transmissió. Les servituds estètiques també incideixen en la boca de càrrega del maleter -de 455 litres- que resulta esquifida en comparació amb les dimensions finals de l'auto.

L'oferta més llaminera pot ser la variant "ecològica" Bluemotion TDi que, a partir d'un bloc de dos litres destil·la 140 CV tot i complir la normativa Euro 6. La casa li atribueix unes emissions CO₂ de 127 grams per quilòmetre. Com la resta de l'oferta en dièsel, té canvi manual o bé automàtic DSG, incorpora sistema de recuperació d'energia en les frenades i l'Stop/Start desconnectable de parada i engegada automàtiques en les retencions. El segueix per sobre el dièsel 2.0 TDi de 177 CV i, en gasolina, VW el comercialitza en mecàniques TSi d'1,8 i 2 litres i potències que van dels 160 fins als 300 CV.

La nostra unitat de proves duia la caixa automàtica de doble embragatge i sis relacions, un giny d'actuació immediata que també té lleves al volant. El bastidor proporciona solidesa i la desmultiplicació de la direcció resulta premonitòria. Pràcticament no hi ha gronxament de la carrosseria en els revolts i l'eix posterior col·labora extraordinàriament en la direccionalitat del cotxe. Tot es nota molt equilibrat, no hi ha reaccions radicals i l'eficàcia es manté pràcticament sobre qualsevol paviment. Val la pena remarcar el bon treball realitzat en la insonorització interior i el confort. En el VW CC viatges sempre de forma silenciosa i es nota abans el climatitzador funcionant a ple rendiment que no pas la remor pròpia de la circulació. Es pot demanar el cotxe amb suspensions adaptatives. La inversió extra permet que el conductor esculli entre tres modes

(Confort, Normal o Sport) en funció de la conducció que es vol, l'orografia de l'itinerari o la càrrega. El Diferencial Electrònic de Lliscament Limitat XDS s'ofereix per primera vegada en aquest model i serveix per millorar la motricitat en condicions adverses.

FITXA TÈCNICA

Motor: davanter transversal, 1.968 cc, 140 CV, Injecc. directa, Turbo i Intercooler, dièsel.

Tracció: davantera.

Canvi: automàtic-seqüencial DSG de 6 velocitats.

Vel. màxima: 212 km/h.

Accel. de 0 a 100 km/h: 9,8 s.

Consum mitjà: 4,9 litres.

Preu: 34.180 euros.