



## Dossier de Prensa, Página 1 de 16

### Nuevo ŠKODA Scout: Un aventurero para la familia y el ocio

- › Poderoso aspecto *off-road* con el nuevo lenguaje de diseño de ŠKODA
- › Impresionante habilidad para superar terrenos difíciles y pendientes pronunciadas, y alta capacidad de tracción
- › Tecnología ultramoderna de tracción a las cuatro ruedas basada en el innovador embrague Haldex-5
- › Tres motores más potentes y hasta un 20% más ecológicos; estreno del 2.0 de 184 CV con DSG y tracción 4x4
- › Un 'poco más de coche': mucho espacio, características 'Simply Clever', máxima seguridad

**Julio 2014 – El nuevo ŠKODA Scout se une a los aventureros. Este todocamino único impresiona por su rendimiento de conducción excepcional incluso en carreteras irregulares, su potente tracción a las cuatro ruedas y el robusto aspecto *off-road*. Al mismo tiempo, las emisiones y el consumo se han reducido hasta en un 20% en relación con el modelo anterior. Además, este vehículo es extremadamente espacioso, muy práctico, incluye sistemas de seguridad y confort de última generación y ofrece una excelente relación calidad/precio.**

"El ŠKODA Scout es un familiar todoterreno extremadamente versátil que demuestra la fortaleza de la marca ŠKODA", explica el Presidente del Consejo de Dirección de la compañía, Winfried Vahland. "Un explorador auténtico tiene que ganarse ese nombre en ŠKODA. El Scout tiene un carácter robusto, una gran capacidad de tracción y mayor distancia al suelo. El vehículo reúne los más altos estándares en técnica, estética y estilo. Muchos usuarios buscan coches que tenga un atractivo individual, y el nuevo Scout es la respuesta", añade Vahland.

El nuevo Scout está basado exclusivamente en el Octavia Combi y se lanzará al mercado español en septiembre de 2014. Este modelo forma parte de la gama desde 2007, y con la segunda generación del Scout, el fabricante quiere ampliar el éxito de este vehículo tan versátil. Entre el 2007 y finales de 2013 se vendieron 53.600 Scout en todo el mundo, un 8% del total de Octavia Combi vendidos en dicho periodo.

#### **Powerful personality**

El nuevo ŠKODA Scout muestra un modelo con estilo propio; seguro de sí mismo y distintivo. "El Scout tiene carácter: su llamativo aspecto y la tecnología de tracción 4x4 son una combinación perfecta", explica el diseñador de la marca Jozef Kabaň.

El **frontal** tiene un parachoques distintivo y específico del Scout con molduras sintéticas en negro, y con una aplicación *off-road* plateada en la parte inferior. Los faros antiniebla de relieve afilado son exclusivos del diseño Scout, mientras que la parrilla del radiador lleva el logo Scout.

Las molduras laterales negras envuelven el marco de la puerta y los pasos de rueda se extienden hacia ambos lados del vehículo, definiendo así su **aspecto lateral**. También



## Dossier de Prensa

, Página 2 de 16

presenta franjas protectoras en plástico negro y retrovisores exteriores con carcasas de look en aluminio. Las barras del techo de efecto aluminio son opcionales.

La **distancia al suelo** del nuevo ŠKODA Scout se ha elevado hasta los 171 milímetros, y ahora es 31 milímetros **más alta** que en el Octavia estándar. El **paquete para malas carreteras** con protección adicional para los bajos viene de serie, así como las llantas de aleación de 17 pulgadas con neumáticos 220/50 R17.

La **parte trasera** del Scout se ha diseñado con precisión, con líneas limpias e ininterrumpidas. Hay dos reflectores integrados a izquierda y derecha del parachoques (ojos de gato), mientras que la parte inferior negra incluye una aplicación *off-road* de color plateado en el medio.

El **interior** ha sido especialmente diseñado para el ŠKODA Scout. Los marcos de las puertas delanteras llevan escrito el nombre Scout y los paneles son de un diseño Scout único. También el volante multifunción de tres brazos y el pomo del cambio de marchas muestran el emblema Scout. El salpicadero está disponible en el negro clásico o en combinación negra y marrón, mientras que los asientos están disponibles en tela marrón o en combinación cuero/Alcántara, que puede ser negro o marrón.

El Scout es tan **espacioso** como el Octavia Combi. El compartimento para los pasajeros es uno de los mayores de su categoría con longitud interior (1.782 mm), espacio para las piernas atrás (73 mm) y altura delante y detrás (983 y 995 mm, respectivamente) optimizadas. El maletero tiene una capacidad de 610 litros, y con los asientos posteriores abatidos llega a los 1.740. Al abatir el asiento del acompañante, se pueden transportar objetos de hasta 2,92 metros de largo.

El Scout cuenta también con una serie de características '**Simply Clever**' como la alfombrilla de doble cara en el maletero, el elemento de carga plegable, el rascador de hielo en la tapa del depósito de combustible, el chaleco de alta visibilidad bajo el asiento del conductor, la papelería en la puerta y los espacios de almacenamiento.

El ŠKODA Scout está disponible en toda la gama de colores del Octavia, que incluyen cuatro colores no metalizados, entre los que está el nuevo Blanco Laser, y nueve metalizados.

### **Gran capacidad de conducción con la tecnología de última generación de tracción total Haldex 5**

El Scout está disponible exclusivamente con tracción total. La óptima conducción y tracción están aseguradas gracias a la **tecnología de última generación basada en el embrague Haldex de quinta generación**. La distribución de la potencia a las cuatro ruedas cambia según las condiciones, y la unidad de control calcula continuamente el par ideal. Comparado con el Haldex 4 utilizado anteriormente, el nuevo conjunto es 1,4 kg más ligero.

El ŠKODA Scout es un auténtico **caballo de carga**. El vehículo puede tirar de hasta dos toneladas, un 25% más que antes, y también tiene una gran capacidad para afrontar **pendientes pronunciadas**. Con mayores ángulos de inclinación delante (16,7 grados) y



## Dossier de Prensa

, Página 3 de 16

detrás (13,8), el Scout supera sin dificultades el terreno más exigente. El bloqueo electrónico del diferencial (**EDL**) permite poner en marcha el coche a bajas velocidades.

El nuevo Scout ofrece un Control de Estabilización Electrónico (ESC), que se puede ajustar para adaptarse a condiciones específicas de conducción con solo pulsar un botón.

### Tres motores: estreno del TDI 2.0 de 184 CV con DSG y tracción total

El nuevo ŠKODA Scout cuenta con tres motores, dos diesel y uno de gasolina, que son más potentes, económicos y hasta 29 kg más ligeros que los utilizados en el modelo anterior. Todo los propulsores se combinan con la tracción total mejorada y el uso de los eficientes paquetes Green tec con sistema start-stop y de recuperación de la energía de la frenada. Los tres motores cumplen la normativa EU6, que entrará en vigor en septiembre.

El motor diesel más potente para el ŠKODA Scout es **el TDI 2.0 de 184 CV**, que se combina con la caja de cambios DSG de seis velocidades y la tracción total. Es la primera vez que este motor se utiliza con dicha configuración en ŠKODA. El consumo combinado es únicamente de 5,1 litros a los 100 y las emisiones de CO<sub>2</sub> se sitúan en los 134 g/km.

El **TDI 2.0 de 150 CV** está disponible en combinación con el cambio manual de seis marchas. Consume 5,1 litros a los 100 km y emite 129 g de CO<sub>2</sub> por km.

El motor de gasolina es el **TSI 1.8 de 180 CV**, que se combina con la caja de cambios DSG de seis velocidades. Su consumo en ciclo combinado es de 6,9 litros a los 100 km y emite 158 gramos de CO<sub>2</sub> por km.

### Excelente seguridad y confort

La **tecnología en seguridad** del nuevo ŠKODA Scout marca nuevas referencias. Hasta nueve airbags y cinturones de tres puntos de última generación protegen a los ocupantes en caso de accidente. Entre el equipamiento opcional, destaca el sistema Front Assist con función de frenado de emergencia, Lane Assist, Crew Protect Assist para situaciones de accidente y el Asistente de Actividad del Conductor (detector de fatiga).

Gracias a su moderno chasis con ejes optimizados, el nuevo ŠKODA Scout impresiona con un excelente manejo del vehículo en cualquier situación. Tiene un **eje trasero multibrazo** optimizado y un eje delantero con **barra MacPherson** y brazos triangulares, el cual pesa 2,8 kg menos que en el modelo previo.

Entre las opciones adicionales, ofrece un gran número de **sistemas de confort** electrónicos como el Asistente de Crucero Adaptativo (control automático de la distancia), el Intelligent Light Assist, el Park Assist y el Traveller Assist con reconocimiento de las señales de tráfico. Entre el equipamiento opcional, se estrena el sistema KESSY de entrada y puesta en marcha sin llave. Además, el vehículo puede dotarse del Asistente de estacionamiento óptico (cámara posterior) y un nuevo volante de diseño Supersport.



# Dossier de Prensa

, Página 4 de 16

## Atractivo y resistente

- › El nuevo Scout es un auténtico referente tanto dentro como fuera de la carretera
- › Líneas claras, interior único y características *off-road* distintivas
- › Aspecto llamativo y dominante en el nuevo diseño de ŠKODA

**Julio 2014 – El nuevo ŠKODA Scout combina una alta funcionalidad con un rendimiento extremadamente potente. A primera vista, este robusto vehículo de tracción total transmite distinción y seguridad. El Scout tiene carácter y un claro lenguaje de diseño junto a unas proporciones perfectas y un alto nivel de precisión hasta el mínimo detalle.**

Los estándares creativos de la marca exigen el más alto nivel de calidad de diseño, pero conceden el margen necesario para crear un aspecto individual para este compacto aventurero. "El nuevo Scout muestra que es cómodo tanto en carretera como fuera de ella", explica Frank Welsch, responsable de Desarrollo Técnico del Consejo de Dirección de ŠKODA. "El vehículo destaca del resto por su aspecto resistente, potente y atractivo. El nuevo ŠKODA Scout combina perfectamente la forma y la función", explica Welsch.

### Aspecto distinguido, líneas limpias y llamativos elementos *off-road*

El nuevo lenguaje de diseño de ŠKODA se adapta especialmente bien al Scout. Las proporciones perfectas y la reducción de líneas a lo esencial hacen que las directrices creativas de la marca muestren su efectividad.

El **frontal** de este modelo tiene un parachoques específico Scout con molduras en negro y un contorno más fuerte que el del Octavia. La nueva definición es particularmente evidente en los precisos triángulos situados bajo los faros, un elemento que se encuentra por debajo de las luces traseras.

Por debajo de la entrada de aire central en forma de panal, un elemento plateado enfatiza todavía más el parachoques. Por otra parte, las luces antiniebla específicas Scout están integradas a izquierda y derecha de la parte baja del parachoques. La parrilla del radiador con el nuevo diseño de la marca lleva el logotipo Scout.

Los diseñadores de ŠKODA también le han dado a la **vista lateral** de este nuevo Scout un aspecto más musculoso y robusto en consonancia con el frontal. Las molduras en negro de las puertas recorren los laterales y los pasos de rueda a ambos lados del vehículo. También destacan las tiras de protección lateral en plástico negro y el aluminio de las carcasas de los retrovisores. Opcionalmente, se pueden montar barras del techo con aspecto de aluminio.

Comparado con el modelo anterior, la distancia entre ejes se ha incrementado en 10 centímetros (de 2.578 a 2.679 mm) y enfatiza las nuevas y sorprendentes proporciones musculosas del Scout, lo mismo que hace el voladizo delantero, que ahora es de 899 mm por los 925 anteriores. La longitud total del vehículo es de 4.685 mm, 101 más que su predecesor.



## Dossier de Prensa

, Página 5 de 16

La **distancia al suelo** del nuevo Scout se ha aumentado hasta los 171 milímetros y es 31 mm **más alta** que en el Octavia estándar. Las protecciones de plástico adicionales para los bajos y las conducciones de combustible y líquido de frenos forman parte del **paquete robusto**, y prevén daños de los bajos o la entrada de suciedad en el compartimento del motor.

Las llantas de aleación de 17 pulgadas son de serie, y el perfil de los neumáticos 225/50 R17 es más alto que en el Octavia estándar.

Tal como viene siendo típico en ŠKODA, la **parte posterior** del Scout es precisa en su diseño, con líneas limpias y ordenadas que muestran la forma característica en C de las luces posteriores y los elementos triangulares. En la parte izquierda del portón trasero está el logo de la marca, mientras que el de Scout luce en la derecha.

Los elementos más bajos de la zona posterior están acentuados. Como sucede delante, el llamativo parachoques proporciona un aspecto único. Los elementos triangulares bajo las luces destacan la fuerza del Scout y forman un detalle característico de diseño en el exterior del vehículo. A izquierda y derecha del parachoques, se encuentran los deflectores (ojos de gato), y los componentes inferiores de color negro del mismo incluyen la pieza *off-road* plateada en el centro.

Hay 13 opciones de color distintas: Blanco Candy, Blanco Laser, Rojo fuego y Azul Pacífico, además de nueve colores metalizados como Marrón Topaz, Azul Race, Gris Metál, Plata Brillante, Azul Denim, Rojo Rio, Beige Capuccino, Blanco Luna y Negro Mágico con efecto perla.

El interior del ŠKODA Scout también ofrece mucho carácter y tiene un gran número de características especiales. Los umbrales de las puertas delanteras llevan el nombre Scout y los paneles de las puertas son de diseño Scout único. El salpicadero está disponible en negro clásico o en combinación de negro y marrón.

Este modelo tiene un volante de tres radios en cuero con el emblema Scout integrado, que también aparece en el pomo de la palanca del cambio de marchas. Por otra parte, hay disponibles dos tipos de fundas para los asientos: en tela (marrón) o en combinación cuero/Alcántara con dos opciones de color, negro o marrón.

El interior del Scout impresiona por su orientación horizontal y su generoso espacio. También el pasajero de delante tiene una vista optimizada de los instrumentos; una especie de democratización del interior.



## Dossier de Prensa, Página 6 de 16

### Práctico, espacioso y versátil

- › El nuevo ŠKODA Scout es un verdadero maestro de la carga
- › "Simply Clever": soluciones ingeniosas y bien pensadas para cualquier situación
- › Máxima utilidad incluso en terrenos irregulares

**Julio 2014 - El nuevo ŠKODA Scout es un inteligente maestro de la carga en el segmento de los familiares todocamino. La tercera generación de este modelo es más cómoda, funcional y familiar que su predecesora, e impresiona por el gran espacio destinado a los ocupantes y el equipaje, así como los numerosos detalles "Simply Clever". La versión con tracción a las cuatro ruedas ofrece practicidad inigualable y unas excelentes cualidades de conducción en cualquier terreno.**

Conductor y pasajeros nunca antes habían podido disfrutar de tanto espacio y confort como lo hacen ahora en el nuevo ŠKODA Scout. Este polifacético vehículo luce medidas generosas que incluso superan a algunos competidores de segmentos superiores. Ningún otro compacto ofrece un espacio interior más largo o más espacio para piernas en la parte trasera.

La **longitud interior** crece 33 mm para llegar a los 1.782 mm, mientras que el **espacio posterior para las piernas** aumenta 26 mm para ser de 73 mm. Además, el nuevo Scout cuenta incluso con mayor espacio sobre los ocupantes (983 mm delante en lugar de 981, y detrás 995 en lugar de 984 mm). Lo que ha aumentado significativamente es el **espacio para moverse** (en 39 mm hasta los 1.454 delante y en 26 mm hasta los 1.449 detrás). El **espacio para los hombros** en el Scout también se ha optimizado 19 mm delante hasta llegar a los 1.398 y 4 mm detrás para llegar a los 1.378.

El volumen del maletero del nuevo ŠKODA Scout ha crecido en cinco litros para llegar a los 610. Este generoso espacio de carga es posible gracias a la construcción compacta del moderno sistema Haldex de tracción a las cuatro ruedas. Abatiendo los asientos posteriores, la **capacidad de carga** llega a los 1.740 (1.655 hasta ahora). El **respaldo del asiento trasero** del nuevo Scout puede ser convenientemente **plegado desde el maletero** con un tirador. Si se abate el respaldo del pasajero, pueden transportarse objetos de hasta 2,92 metros.

La puerta trasera de este modelo se abre muy ampliamente, por lo que se puede cargar con comodidad: la **apertura** es de 1.070 mm de altura, con lo que mejora en 9 su predecesor, y la anchura es de 1.070 mm, por los 1.061 del modelo anterior. El umbral de carga es de tan solo 667 mm, 5 menos que hasta ahora.

El nuevo Scout muestra grandeza en todos los aspectos: el vehículo ha crecido 101 mm hasta llegar a una longitud de 4,69 metros y ha sumado 30 mm más de anchura para llegar a los 1,81 metros (sin incluir retrovisores). Al mismo tiempo, la distancia entre ejes ha crecido en 101 mm. Estas nuevas medidas no solo llevan a una mayor seguridad, sino que tiene un efecto directo en la espaciosidad interior.



# Dossier de Prensa

, Página 7 de 16

## Un familiar inteligente de principio a fin

El nuevo ŠKODA Scout llega también con numerosos detalles "Simply Clever". El **maletero** ha sido pensado **en todos sus detalles**. El **doble suelo en el maletero** permite dividirlo en seis posiciones distintas, lo que amplía las opciones de transporte. Los usuarios pueden simplemente extraer el suelo de carga para colocarlo en la posición más baja. Este sistema ofrece un práctico espacio de almacenamiento. La **cubierta del maletero** y las barras opcionales del techo (incluyendo las llaves pertinentes) se pueden almacenar bajo el doble suelo.

Una nueva característica del Scout es la **bolsa de almacenamiento** bajo la cubierta del maletero, que permite ubicar objetos que, de lo contrario, se esparcirían por el mismo.

Los **asientos posteriores** pueden **abatirse** en la proporción 40:60 y una red de separación opcional evita que los objetos pasen hacia adelante incluso con los asientos plegados.

De serie equipa **cuatro ganchos para bolsas** en el maletero, además de **dos luces interiores** y una **toma de corriente de 12 V**, que puede suministrar energía, por ejemplo, a una pequeña nevera

Por primera vez, el Scout incorpora la **alfombrilla de doble cara** en el maletero: durante la utilización normal, la moqueta de alta calidad asegura comodidad y un aspecto excelente. La alfombra se puede girar fácilmente para cargar objetos sucios como botas, macetas, botas de esquí, etc. ya que no absorbe la suciedad ni el agua.

El llamado **elemento de fijación de carga** es una novedad en el Scout, y permite sujetar cajas y objetos voluminosos de todo tipo. Este mecanismo queda recogido en la parte derecha del maletero y se despliega en caso de necesidad, pudiéndose fijar en el suelo con velcro. El objeto a fijar se coloca entonces fácilmente entre el elemento fijador y la pared del maletero.

El **interior** del ŠKODA Scout también es "Simply Clever" y extremadamente práctico. Un **soporte multimedia** en el posavasos permite ubicar el teléfono o el iPod en la consola central. Hay una **papelera** en la puerta y tampoco faltan **posavasos y botellas**, ya que hay hasta ocho espacios. En cada una de las puertas delanteras hay una cavidad para botellas de 1,5 litros, en la consola central hay dos espacios de medio litro cada uno y otros dos iguales en el reposabrazos posterior cuando se abate.

En invierno, la molesta búsqueda de un rascador o la nieve y el hielo depositándose en los cristales ya serán cosa del pasado: un **rascador de hielo** viene de serie situado en la tapa del depósito de combustible, por lo que está a mano cuando se necesita. También dispone de la ubicación para el chaleco de emergencia, al que se puede acceder fácilmente gracias al **soporte del chaleco reflejante**, situado bajo el asiento del conductor.

## Una gran variedad de usos para el nuevo ŠKODA Scout



## Dossier de Prensa

, Página 8 de 16

El nuevo Scout combina las soluciones inteligentes con la máxima utilidad de la tracción a las cuatro ruedas. Con remolque o sin, con nieve o en subidas, este 4x4 impresiona por su potencia en superficies resbaladizas o en pendientes pronunciadas. La tracción de arranque es excelente, y ofrece un alto nivel de seguridad en cualquier situación, por complicada que sea.



# Dossier de Prensa

, Página 9 de 16

## Seguridad en la carretera

- › El nuevo Scout incorpora innovadores sistemas de asistencia como el Freno Multicolisión, el Front Assist y el Driver Activity Assistant (detector de fatiga)
- › Seguridad pasiva: hasta nueve airbags incluyendo el de rodilla y los laterales posteriores
- › El chasis evolucionado mejora el manejo y tiene una mayor rigidez pese a la reducción de peso

**Julio 2014 – El ŠKODA Scout cuenta con un impresionante paquete de seguridad. Sistemas de seguridad innovadores, un completo paquete de seguridad pasiva que incluye nueve airbags y la excelente manejabilidad del vehículo hacen de este modelo uno de los más seguros de su categoría.**

Los sistemas de seguridad del nuevo ŠKODA Scout son extremadamente diversos. En caso de colisión, un completo paquete de funciones de seguridad pasiva asegura la mejor protección posible para el conductor y los pasajeros. El evolucionado y preciso chasis, una distancia entre ejes mayor y una sólida y ligera carrocería también contribuyen a una conducción extraordinariamente estable de este vigoroso Scout.

### Sistemas de seguridad innovadores

Tras una colisión en pleno tráfico, hay un importante riesgo de tener un segundo impacto, ya sea contra el vehículo de delante, otros usuarios de la vía u obstáculos como árboles o guardarraíles. El **Freno Multicolisión** trabaja para evitarlo. Esta tecnología es de serie en el Scout. El sistema ralentiza el vehículo ante un impacto aunque el conductor no pise el pedal del freno, por lo que se evita un impacto posterior o se reducen sus efectos.

Este sistema forma parte del Control Electrónico de Estabilidad (ESC) y frena el vehículo hasta llegar a los 10 km/h. Cuando se activa, pone en marcha los cuatro intermitentes y la luz de frenado. El conductor puede detener el sistema acelerando o iniciando una frenada de emergencia.

El **Front Assist** del nuevo Scout se pone en acción en las colisiones por alcance y utiliza un sensor de radar integrado en el frontal del vehículo para medir constantemente la distancia del coche que nos precede. Este radar también es utilizado por el Asistente de Crucero Adaptativo que mantiene el vehículo a una distancia segura y una velocidad escogida a través de frenada y aceleración autónomas.

El sistema trabaja en cuatro etapas: cuanto menor sea la distancia con el vehículo de delante, actuarán con mayor energía. La primera etapa es un aviso visual de distancia insuficiente. El siguiente paso advierte de forma visual y sonora de un obstáculo que se aproxima y prepara la maniobra de frenado. Como alarma principal, el tercer paso activa una leve sacudida de los frenos e inicia el frenado parcial. El último paso convierte el asistente de frenado en el sistema de mayor sensibilidad que actúa de forma automática sobre los frenos. Si el conductor no reacciona, se activa el frenado de emergencia. De



## Dossier de Prensa

, Página 10 de 16

esta forma, el sistema reduce la gravedad del accidente y, dependiendo de la situación, incluso puede evitar totalmente la colisión.

A velocidades entre 5 y 30 km/h, el Asistente Frontal trabaja junto a la **Función de Frenado de Emergencia en Ciudad** para lograr un frenado integral del Scout si el conductor no reacciona ante un obstáculo en la trayectoria del vehículo. Este sistema logra una deceleración de 8 m/s<sup>2</sup> en caso del máximo riesgo de colisión.

El cansancio del conductor es una de las causas comunes de accidente, y el **Asistente de Actividad del conductor** (detección de fatiga) puede reducir este problema. Basado en el movimiento del volante, el sistema reconoce las desviaciones respecto a la conducción habitual y, por lo tanto, el debilitamiento de la atención del conductor. El sistema analiza el comportamiento de la dirección 15 minutos tras la puesta en marcha del motor y con la velocidad por encima de los 65 km/hora. El resultado se almacena y se utiliza como referencia. Una desviación significativa del movimiento característico del volante indicará el cansancio del conductor y activará un mensaje visual en el cuadro de instrumentos que informará de la fatiga detectada y recomendará al conductor que se tome un descanso.

Con el **Asistente de protección de ocupantes**, ŠKODA implementa en el Scout otro sistema propio de vehículos de lujo. El asistente 'prepara' al conductor y los ocupantes para una colisión inminente: si se detecta riesgo –por ejemplo, por una frenada de emergencia o una situación crítica de conducción–, el sistema pretensa los cinturones del conductor y los pasajeros, y también cierra las ventanas laterales (dejando un pequeño espacio) y el techo solar en caso de extrema inestabilidad de la dirección, como en un fuerte sobreviraje o subviraje y la activación del ESC. Esto evita que haya objetos que se introduzcan en el coche.

El **Lane Assistant** también mejora la seguridad de conducción del nuevo Scout. Este sistema evita que se abandone el carril de forma involuntaria y ayuda a los conductores en las autopistas y autovías que tienen claramente marcados sus carriles. El sistema trabaja con una cámara integrada en la base del retrovisor interior y reconoce las marcas laterales de un carril a velocidades a partir de 65 km/hora. Cuando detecta que se ha abandonado el carril de forma involuntaria, genera una señal visual en el panel de instrumentos, además de iniciar la rectificación del movimiento del volante. No funciona cuando los carriles no están bien delimitados. Si se activa el intermitente antes de cruzar una línea sobre el asfalto, el Lane Assistant no interviene.

### La tracción total permanente mejora la seguridad

Además de las características ya descritas, el nuevo ŠKODA Scout ofrece una conducción óptima incluso en superficies resbaladizas gracias a la avanzada tecnología de tracción total basada en el embrague Haldex de quinta generación. Además, todos los modelos incorporan un bloqueo de diferencial electrónico EDL. La interacción finamente sintonizada de estas tecnologías innovadoras proporciona una alta tracción en superficies resbaladizas y un excelente comportamiento en cualquier situación.

### Completa protección en colisiones



## Dossier de Prensa

, Página 11 de 16

Desgraciadamente, los sistemas de seguridad no siempre evitan todos los accidentes. Si, pese a todas las precauciones, se produce una colisión, el nuevo ŠKODA Scout ofrece la mejor protección posible.

Por primera vez, el Scout incorpora un **airbag de rodillas para el conductor** (de serie), así como **dos airbags traseros laterales** opcionales. Hasta **nueve airbags** protegen a los ocupantes, en combinación con los cinturones de tres puntos de ajuste. Además, el airbag del acompañante se puede desactivar cuando una sillita de bebé ocupa la plaza delantera.

Todos los ocupantes están asegurados por **cinturones de tres puntos** (ajustables en altura en el caso de los asientos delanteros) **con pretensores** (en la parte trasera, opcionalmente combinables con los airbags laterales). Los limitadores de la fuerza integrados en los cinturones reducen la intensidad de la fuerza sobre el pecho. Para mejorar la seguridad de los niños, **los asientos infantiles Isofix** se pueden fijar en los asientos posteriores con el montaje adecuado y un cinturón específico, el llamado TopTether, que ancla de forma firme el asiento del niño al coche. Estos anclajes también pueden integrarse en el asiento del acompañante.

### Ejes mejorados y mayor distancia entre ejes para hacer un chasis moderno

Una conducción estable y una suspensión equilibrada y cómoda eran los objetivos de los desarrolladores del chasis del ŠKODA Scout. El resultado es destacable: un **chasis** estable y proporcionado que cumple de forma óptima con los requisitos de seguridad y comodidad.

El **eje posterior multipunto** se ha mejorado sistemáticamente, sobre todo en lo que respecta al peso. La utilización de acero ultraligero, junto a las mejoras estructurales en muchos componentes, han reducido el peso en 4 kilos en comparación con el modelo anterior, alcanzando los 49 kilos actuales. El principio de diseño, que separa de forma sistemática la rigidez longitudinal y transversal, asegura una comodidad excelente y una mejor conducción.

En la parte delantera, el nuevo Scout incorpora **los brazos frontales McPherson** con nuevos triángulos inferiores evolucionados. El acero de alta resistencia y el diseño de la biónica en el pivote del eje de balancín contribuyen al ahorro de peso y a mejorar la estabilidad. El subchasis montado centralmente en el eje delantero está diseñado para proporcionar la mayor rigidez transversal. En conjunto, en el eje delantero se han ahorrado 2,8 kilos.

La **distancia entre ejes** del nuevo ŠKODA Scout se ha incrementado en 101 mm respecto a su predecesor. Esta mayor distancia entre los ejes delantero y trasero tiene una incidencia positiva en la estabilidad de la conducción en carretera.

### Carrocería segura y ligera gracias a nuevos métodos de producción



## Dossier de Prensa

, Página 12 de 16

El innovador uso de aceros de la más alta resistencia y nuevos métodos de producción han resultado en una nueva carrocería para el ŠKODA Scout que no solo es más ligera, sino también más resistente que la de su predecesor.

Aproximadamente, la cuarta parte (26,1%) de la seguridad estructural responde a los aceros fundidos de mayor resistencia. Estos componentes son hasta seis veces más resistentes y fuertes que el habitual acero, y hasta cuatro veces más resistentes que los aceros de alta resistencia convencionales. Se crean calentando el acero a altas temperaturas (unos 950 grados centígrados), dándoles forma mientras siguen incandescentes y enfriándolos hasta los 180 grados en 5 segundos y medio. La ventaja es que los componentes fabricados así son más finos, pero con la misma resistencia a los impactos, por lo que en el nuevo ŠKODA Scout ahorran peso y permiten el ahorro de combustible.



## Dossier de Prensa, Página 13 de 16

### Peso reducido gracias a la tecnología más innovadora

- › El nuevo ŠKODA Scout pesa hasta 29 kilos menos que su predecesor
- › El consumo y las emisiones se han reducido hasta un 20%
- › El embrague Haldex de 5ª Generación es 1,4 kg más ligero

**Julio 2014 - El nuevo ŠKODA Scout utiliza una tecnología impresionante puesta al servicio de sus clientes. El consumo y las emisiones de CO<sub>2</sub> de este nuevo modelo pueden llegar a ser hasta un 20% inferior que en su predecesor. Estos valores significativamente reducidos del nuevo Scout se han logrado gracias a nuevos motores y al peso inferior.**

Pese a su tamaño y sus mayores prestaciones, el nuevo modelo pesa hasta 29 kilos menos que su predecesor, dependiendo de la configuración. Una consistente construcción ligera, un diseño avanzado de la carrocería, la utilización de acero moldeado en caliente y la cuidada selección de materiales han aligerado el Scout, a la vez que lo han hecho más seguro y confortable.

La tracción a las cuatro ruedas en el nuevo Scout se encuentra entre las tecnologías de tracción total más avanzadas y eficientes. El consumo es significativamente menor que en el modelo predecesor, con mejoras que pueden alcanzar el 20%. Esto es debido a un menor peso del vehículo, los avances en la tecnología 4x4 y el uso de motores eficientes Green tec con el sistema start-stop y la recuperación de la energía de frenado. El nuevo embrague Haldex de quinta generación es 1,4 kg más ligero que el Haldex de cuarta generación utilizado en su predecesor.

#### **Carrocería más ligera utilizando acero más resistente y un nuevo diseño**

Además del tren de rodaje, "la dieta de adelgazamiento" se basa en la **carrocería**. La carrocería del nuevo Scout (hecha casi en su 70% con acero de alta resistencia) es tan ligera como estable. Una cuarta parte de la misma, sin contar puertas, maletero y capó, se ha fabricado con acero de alta resistencia trabajado en caliente. En la segunda generación del modelo, la proporción era de tan solo el 6,3%.

Estos componentes son hasta seis veces más rígidos que los aceros embutidos regulares y hasta cuatro veces más rígidos que los convencionales de alto grado. Este tipo de acero se produce a 950°, trabajándolo y compactándolo cuando está al rojo vivo y enfriándolo hasta los 180° en 5,5 segundos. Los componentes que se fabrican utilizando este proceso son más delgados y ligeros que en el pasado, pero pueden soportar la misma potencia de impacto.

Los aceros de alto grado y grado superior posibilitan que los ingenieros de la marca personalicen y ahorren en materiales. Además, se han realizado mejoras en la **geometría** de la estructura de soporte de los componentes planos. En esta área, los desarrolladores se han beneficiado de los avances en los procesos virtuales: las aplicaciones informáticas ayudan a aprovechar el espacio disponible con mayor precisión.



## Dossier de Prensa

, Página 14 de 16

Para los componentes planos, los desarrolladores han mejorado el cálculo de las propiedades acústicas y aislamiento y, por lo tanto, peso en el proceso.

En su búsqueda por ahorrar aún más, los desarrolladores han ayudado al Scout a reducir peso en su **diseño interior**. Esto afecta componentes como el salpicadero, el climatizador bizonal y los asientos.

### Chasis más ligero gracias a los ejes optimizados

El **eje posterior multibrazo** ha sido diseñado para una excelente comodidad y manejo. En este tipo de ejes, las mejoras específicas se hicieron en cinética, acústica, peso y diseño modular. El Scout también se beneficia de ello. El principio básico del diseño, con su separación constante de rigidez longitudinal y lateral, se aplica como antes. El peso del eje se ha reducido de los 53 a los 49 kg utilizando acero de alto grado y mejoras estructurales en un buen número de componentes.

La rigidez lateral del eje multibrazo se ha mantenido gracias al rodamiento suave del eje de remolque, que es clave para una mayor comodidad en la conducción. Los ingenieros de ŠKODA han mejorado también la rigidez lateral del eje, necesaria para la dirección, con una nueva configuración de los cojinetes. La tornillería excéntrica sobre el brazo de control del muelle y el brazo superior transversal permiten realizar ajustes individuales de inclinación de la rueda y su recorrido para cada tipo de vehículo. El estabilizador tubular y los amortiguadores están ahora conectados a través del brazo de control del muelle, por lo que se reducen las fuerzas en el eje y logra un número significativo de ventajas.

La parte delantera del nuevo ŠKODA Scout incluye el nuevo **eje delantero MacPherson** (tirantes) junto a los brazos inferiores de los triángulos de la suspensión rediseñados. La funcionalidad, peso y el coste de cada uno de los componentes han sido optimizados consistentemente también aquí. El ahorro de peso se ha logrado utilizando acero de alta tensión en el brazo transversal y un innovador diseño biónico en el cojinete de giro. Situado en el centro del eje delantero, el subchasis ha sido diseñado para una máxima rigidez lateral. Además de los componentes del eje delantero, este chasis también alberga la dirección y partes de la montura del motor. También se ha desarrollado un nuevo brazo de aluminio transversal más ligero para la utilización de frenos de 16 pulgadas. El rediseñado eje delantero se ha aligerado en 2,8 kg.



# Dossier de Prensa

, Página 15 de 16

## Motores: Scout ecológico

- › Tres motores más potentes que son hasta un 20% más ecológicos
- › Estreno del 2.0 TDI de 184 CV con DSG y tracción 4x4
- › Tecnología de tracción total ultramoderna basada en el innovador embrague Haldex 5
- › Sistema Stop-start y de recuperación de la energía de frenada disponible en todos los motores

**Julio de 2014 – El nuevo ŠKODA Scout combina la tracción total con la eficiencia. Comparado con su predecesor, el consumo y las emisiones son hasta un 20% más bajo. La tracción total se basa la quinta generación del embrague Haldex.**

El nuevo ŠKODA Scout tiene tres motores: dos diésel y una gasolina. Todos son más potentes y económicos que los utilizados hasta ahora, y el resultado es la reducción de peso en 29 kg, la tecnología de tracción 4x4 mejorada y la aplicación de los paquetes Green tec con sistema stop-start y de recuperación de la energía de la frenada son de serie. Los tres motores cumplen la normativa EU6, que entrará en vigor en septiembre.

El motor diésel más potente del nuevo Scout es el **2.0 TDI de 184 CV**, con una atractiva combinación con la transmisión DSG de doble embrague y seis marchas y la tracción total. Es la primera vez que este motor tiene esta configuración en la marca. La velocidad punta que alcanza el Scout es de 219 km/h, acelerando de 0 a 100 en tan solo 7,8 segundos. El par motor máximo es de 380 Nm entre las 1.750 y las 3.250 rpm, mientras que el consumo en ciclo combinado es de 5,1 litros a los 100 km y las emisiones de CO<sub>2</sub> se sitúan en 134 g/km.

Incluso el motor diésel más pequeño y el de gasolina ofrecen la máxima eficiencia y potencia. El **2.0 TDI de 150 CV** está disponible combinado con un cambio manual de seis marchas. Consume 5,1 litros a los 100 km y emite 129 gramos del CO<sub>2</sub> por kilómetro. La aceleración es de 9,1 segundos y la velocidad punta de 207 km/h.

El motor de gasolina del Scout es el **1.8 TSI de 180 CV** y se combina con un cambio DSG de seis marchas. Su consumo en ciclo combinado es de 6,9 litros a los 100 km y las emisiones de CO<sub>2</sub> se sitúan en los 158 g/km. El par motor de 280 Nm llega entre las 1.350 y las 4.500 rpm. La velocidad punta alcanza los 216 km/h y la aceleración de 0 a 100 Km/h es de 7,8 segundos.

### **Excelente manejo del vehículo gracias a la tecnología ultramoderna de tracción total Haldex 5**

El Scout está exclusivamente disponible con tracción a las cuatro ruedas. El mejor manejo y comportamiento tanto en carretera como fuera se logran por la utilización de la tecnología de tracción total basada en el embrague Haldex 5.

La distribución de la potencia a las cuatro ruedas cambia en función de las condiciones. El par ideal para el eje trasero se calcula constantemente. La presión de contacto de los



## Dossier de Prensa

, Página 16 de 16

discos del embrague ajusta la potencia en el eje trasero. Incluso si el Scout acelera rápido, por norma, las ruedas no patinarán. La velocidad de las ruedas y el ángulo de giro también se miden simultáneamente en la unidad de control.

El resultado es impresionante, pues se optimiza la dinámica de conducción y se logra mayor seguridad activa y ahorro de combustible. Comparado con el Haldex 4 utilizado anteriormente en este modelo, el sistema no necesita un acumulador de presión y reacciona en milisegundos a cualquier factor de propulsión. Además, la nueva tecnología es 1,4 Kg más ligera.

Por otra parte, el nuevo ŠKODA Scout es un verdadero **caballo de carga**. El vehículo puede mover hasta 2 toneladas, un 25% más que antes. También tiene un excelente **rendimiento en pendientes pronunciadas**. Con mayores ángulos de inclinación de 16,7 grados delante y 13,8 detrás, este modelo puede dominar el terreno más pronunciado y exigente sin dificultad.

El bloqueo del diferencial electrónico (**EDL**) que se monta de serie en el Scout ayuda en la estabilidad del arranque a bajas velocidades. El EDL opera en los dos ejes y actúa como un bloqueo entre las ruedas. Si una rueda patina conduciendo por terreno complicado, la potencia se transmite a la opuesta. El frenado se aplica específicamente a la rueda que patina.

Otro sistema que incorpora de serie es el ESC de Control de Estabilización Electrónico de dos fases, que se puede ajustar para adaptarse al terreno con solo pulsar un botón. Presionando brevemente el botón del ASR, el control de tracción se desconecta; cuando se presiona y se mantiene, se activa el modo especial dinámico ESC para proporcionar características más ágiles de manejo. En este modo, la respuesta del ESC se retrasa ligeramente.

### Tecnología destacada de los motores de nueva generación EA888 y EA288

El **motor de gasolina** del nuevo Scout corresponde a la serie **EA888** del Grupo Volkswagen. Este TSI de cuatro cilindros y cuatro válvulas marca nuevas referencias en cuanto a eficiencia energética, diseño ligero y potencia de empuje, contando además con un menor consumo y emisiones.

Los económicos **modelos diesel** pertenecen a la serie **EA288**. Los componentes relevantes del escape, como el sistema de inyección o los de carga y refrigeración intermedia, han sido mejorados. Por su parte, los componentes para el tratamiento de los gases de escape, como el catalizador de oxidación y el filtro de partículas diesel, están ahora situados más cerca del motor. Para reducir la fricción en el motor, se utilizan los aros de los pistones con menor pretensión y en el árbol de levas se usan cojinetes de contacto de baja fricción.

Estos motores también presentan una innovadora gestión térmica. Durante la fase de calentamiento del motor, algunas partes del motor se enfrían por separado, permitiendo que el propulsor alcance su temperatura operativa más fácilmente y que el interior se caliente más rápidamente en invierno.