



## Anteprima mondiale della Golf R 400 a Pechino

- **Concept car da 400 cavalli**
- **280 km/h di velocità massima a conferma del potenziale sportivo della gamma**
- **3,9 secondi per passare da 0 a 100 km/h**
- **Esclusività, design e tecnologia da auto da corsa**

La Golf R da 300 CV è un gioiello a trazione integrale. Con un tempo di appena 4,9 secondi per passare da 0 a 100 km/h – velocità massima limitata elettronicamente a 250 km/h – è la Golf di serie più potente di sempre e una delle sportive più dinamiche della sua categoria. Eppure il potenziale della Golf, che ha debuttato esattamente 40 anni fa e si è sviluppata fino a divenire una delle vetture di maggiore successo al mondo, permette di andare sempre oltre i confini di ciò che tradizionalmente ci si aspetta da una vera sportiva. La Volkswagen mostra quanto sia (attualmente) possibile farlo in occasione del Salone di Pechino 2014 con l'anteprima mondiale della concept Golf R 400.

Una Golf progettata dalla Volkswagen R GmbH, fucina delle auto sportive del marchio. 400 sta per 400 CV. Il potente propulsore con i geni del motore sportivo da corsa impiegato sulla Polo R nel Campionato del Mondo Rally WRC permette alla Golf di sfrecciare da 0 a 100 km/h in 3,9 secondi. Velocità massima, qualora l'utilizzo su un'autostrada senza limiti o di un circuito lo consentano: 280 km/h (autolimitata).

### **3,55 kg per CV**

Grazie al motore 2.0 TSI ad alte prestazioni, al cambio a doppia frizione leggero e al peso generalmente ridotto della carrozzeria, la Golf R 400, comprensiva di trazione integrale, sulla bilancia fa segnare 1'420 kg, ovvero 3,55 kg per CV. Il sistema di trazione integrale permanente 4MOTION della Volkswagen risulta poi uno dei meno penalizzanti nei consumi della sua categoria. Innegabile poi la spiccata vocazione aerodinamica della Golf R 400. Persino molte coupé sono costrette a darsi per vinte su questo fronte. L'intero concept della Golf R 400 è dunque espressione di perfezione fin nei minimi dettagli, dal motore alla carrozzeria interamente riprogettata. La Golf più potente di sempre si presenta con una carrozzeria Silver flake. In contrasto con questo colore chiaro metallizzato, il tetto e i gusci degli specchietti in carbonio sono verniciati in nero lucido. Sempre in carbonio a vista sono realizzati gli splitter adattati dalle competizioni automobilistiche (componenti aerodinamici perimetrali) e gli inserti degli interni.

## Motore turbo R 400

**200 CV di potenza per litro di cilindrata.** Il motore della Golf R 400 è un TSI 2.0 con i geni tecnici del motore sportivo da corsa impiegato sulla Polo R nel Campionato del Mondo Rally WRC. Rispetto alla Golf R con motore 300 CV, la Golf R 400 sviluppa esattamente 100 CV in più di potenza, mettendo così a disposizione 400 CV (a 7'200 giri), ossia 200 CV per ogni litro di cilindrata. Questa potenza specifica consente alla vettura di raggiungere i livelli di una supersportiva. La coppia massima è salita a 450 Nm, con un aumento di 70 Nm (tra 2'400 e 6'000 giri).

## Trazione integrale e assetto R 400

**4MOTION.** La Golf R è da sempre sinonimo di straordinarie doti prestazionali, forte della trazione integrale permanente 4MOTION. Ciò vale ovviamente anche per la Golf R 400 presentata a Pechino. La trazione integrale è abbinata in questo caso a un cambio automatico a doppia frizione DSG a 6 rapporti, che può essere in alternativa azionato anche manualmente attraverso la leva del cambio o i comandi al volante.

**Regolazioni intelligenti.** La trazione integrale 4MOTION della Golf R, perfezionata tra l'altro attraverso l'adozione di una frizione Haldex 5, risulta già attiva prima che si verifichi lo slittamento degli pneumatici. In questo modo è possibile escludere in modo pressoché totale eventuali perdite di trazione. Il sistema prevede una preattivazione in funzione delle condizioni di marcia. In caso di carico ridotto o in fase di rilascio, la trazione è affidata principalmente all'asse anteriore, mentre quello posteriore risulta disaccoppiato. Questa impostazione base si inserisce nell'ottica della massima economia dei consumi. In caso di necessità però l'asse posteriore della Golf R viene attivato automaticamente in modo pressoché impercettibile nell'arco di qualche frazione di secondo tramite la frizione Haldex, azionata da una pompa dell'olio elettroidraulica.

**EDS, XDS, ESC Sport.** Parallelamente al bloccaggio longitudinale cui provvede la frizione Haldex, i bloccaggi elettronici dei differenziali (EDS), integrati nel programma di controllo elettronico della stabilizzazione (ESC), assolvono alla funzione di bloccaggio trasversale. La Golf R 400 è inoltre dotata della funzione supplementare XDS+ per gli assi anteriore e posteriore, che in caso di marcia in curva a velocità elevata genera un'adeguata pressione frenante sulle ruote interne alla curva e fungendo così da differenziale a bloccaggio trasversale ottimizza il comportamento di guida. Da notare infine che la Golf R 400 è dotata di serie di funzione ESC Sport. Il sistema viene gestito da un interruttore a due stadi posizionato nella consolle centrale. Premendo brevemente una volta il tasto, il controllo elettronico della stabilizzazione ESC attiva la modalità ESC Sport. In caso di guida a velocità elevata e su percorsi ricchi di curve, come accade sui circuiti, l'ESC entra in funzione in ritardo per garantire alla vettura caratteristiche di guidabilità e agilità più sportive. Tenendo premuto il tasto ESC per più di tre secondi, il sistema viene completamente disattivato per la guida professionale su pista.

**Assetto sportivo e nuovi cerchi.** Forte del suo potenziale prestazionale, la Golf R 400 non ha necessitato di modifiche al telaio

sportivo (già abbassato di 20 mm) della Golf R di serie. Su entrambe le versioni della Golf è montato un asse anteriore con sospensioni McPherson a bracci trasversali triangolari e un asse posteriore modulare con sospensioni multilink. Anche i pneumatici di dimensioni 235/35 R 19 sono identici. Di nuova concezione invece i cerchi in lega leggera della Golf R 400. Il loro design si basa sui cerchi da 19 pollici «Cadiz», sebbene profondamente modificato e arricchito da inserti in nero lucido scintillante in grado di fungere da palette di ventilazione, ottimizzando così il raffreddamento dell'impianto frenante maggiorato.

## **Esterni della R 400**

**Fiancate.** Il design Volkswagen ha previsto numerose novità per la Golf R 400. Per poter montare i cerchi da 19" decisamente sporgenti a causa del maggiore offset, la carrozzeria è stata allargata di 20 mm su entrambi i lati. Il design dei parafranghi anteriori, fortemente pronunciati, è stato interamente riprogettato a moderna interpretazione della leggendaria Rallye Golf G60 (1988).

Analogamente, i componenti laterali posteriori della Golf R 400 sono stati ampliati. Parte integrante e omogenea dei parafranghi e dei componenti laterali di nuova concezione sono i passaruota in tinta con la carrozzeria. Le fiancate sono inoltre caratterizzate nella parte inferiore da uno splitter variabile in carbonio, elemento aerodinamico derivato dalle competizioni automobilistiche. La perfezione nei dettagli: le fibre del carbonio a vista sulla carrozzeria di base ricoperte unicamente da vernice opaca sono applicate in direzione di marcia, evidenziando così come elementi a forma di freccia la dinamicità della Golf R 400. Il nuovo design prevede al di sopra dello splitter l'adattamento dei listelli sottoporta ai nuovi profili, in modo da creare un collegamento omogeneo con i passaruota di nuova concezione.

**Frontale.** Anche il design del frontale è stato rinnovato. La Golf R 400 si caratterizza anche per una nuova versione Lemon Yellow grazie al logo R su fondo Lemon Yellow posto al di sotto della calandra del radiatore in nero lucido scintillante. Analogamente alla Golf R (linea cromata), alla Golf GTI (linea rossa) e alla nuova Golf GTE (linea blu) la calandra del radiatore si chiude posteriormente verso il basso con linee che si estendono fino ai gruppi ottici su entrambi i lati. Al di sotto di questa linea, sulla Golf R 400 si ritrova poi una sorta di fessura che funge da presa d'aria supplementare per far fronte alle maggiori esigenze di raffreddamento della vettura. Anche il paraurti è stato completamente rinnovato: le prese d'aria sono incorniciate da un'aletta in carbonio a vista, che visivamente sembra fluttuare nel paraurti. Le linee di questo elemento aerodinamico si snodano orizzontalmente fino all'altezza dei fari bixeno, piegandosi successivamente a V verso il basso e descrivendo infine la forma di una C (a sinistra) e di una C speculare (a destra). All'interno delle prese d'aria inferiori ci sono alette di colore nero lucido. Tra l'elemento aerodinamico in carbonio e le alette nero scintillante è presente una griglia di protezione, la cui struttura a nido d'ape evoca, come molti altri dettagli della Golf R 400, le vetture da competizione. L'aletta sporgente in avanti contribuisce a dare un tocco tridimensionale decisamente all'avanguardia. Come per il profilo, anche sul frontale è presente uno splitter in carbonio a vista, chiara eredità del mondo delle corse.

**Parte posteriore.** A livello posteriore, gli splitter perimetrali mutuati dalle competizioni sportive si inseriscono all'interno di un diffusore, anch'esso leggermente sporgente dalla carrozzeria come l'aletta anteriore. Qui sono integrati i due terminali dell'impianto di scarico. Infatti, rispetto alla Golf R con i suoi quattro terminali di scarico (due a destra e due a sinistra) la Golf R 400 guarda alla Golf R32, modello originario della serie R presentata nel 2002. In dettaglio, si tratta di due terminali di scarico lucidi da 110 mm di diametro, posti a 200 mm di distanza l'uno dall'altro e leggermente sporgenti verso l'alto. La perfezione nei dettagli: i terminali di scarico presentano un componente interno visibile dall'esterno, che riprende a sua volta il design a nido d'ape della presa d'aria anteriore. Anche il design del paraurti posteriore è stato completamente rivisitato; all'esterno, è presente un inserto in carbonio a forma di C (speculare sul lato destro). Sul lato orizzontale inferiore della C è integrato un riflettore; la porzione verticale risulta leggermente sporgente rispetto al paraurti. Il design prevede in questo punto una presa d'aria per i passaruota.

**Spoiler posteriore doppio.** Il tetto nero si inserisce nel relativo spoiler dello stesso colore. Quest'ultimo consta di due parti: osservando da dietro, lo sguardo arriva al tetto attraverso due spoiler che sembrano «fluttuare» l'uno sull'altro. Il nuovo design prevede l'integrazione nello spoiler posteriore di una fascia di LED per le luci di stop.

## **Interni della R 400**

### **Sedili a guscio con rivestimenti in Alcantara e pelle Carbon.**

Anche gli interni della Golf R 400 sono stati ampiamente personalizzati. Guidatore e passeggero vengono accolti da sedili a guscio sportivi con appoggiatesta e cinture di sicurezza integrati. Le fasce centrali dei sedili con impunture trasversali sono in Alcantara (di colore Antracite); le fasce all'altezza della testa e le superfici interne dei fianchi dei sedili sono invece realizzate in un'esclusiva pelle Carbon. La stessa finitura si ritrova sulla parte esterna dei sedili a guscio. Cuciture decorative e bordini (cuciture in contrasto sui fianchi del sedile) creano un suggestivo contrasto con la vivacità del colore Lemon Yellow. Sugli schienali dei sedili anteriori è presente un logo R impunturato. Le parti esterne dei sedili singoli del vano posteriore sono anch'esse rivestite in pelle Carbon, come del resto le superfici interne in Alcantara. La fascia tra i due sedili presenta un rivestimento in pelle nappa nera.

**Inserti in carbonio.** Il carbonio è indiscusso protagonista degli inserti delle porte, oltre che della plancia sul lato passeggero in contrasto con la carrozzeria caratterizzata da una vernice metallizzata anziché da una finitura chiara opaca. Gli elementi decorativi della consolle centrale, la cornice della plancia e quelle delle bocchette di aerazione sono verniciate in nero laccato scintillante. La pelle Carbon si ritrova anche a impreziosire gli inserti delle porte dove anche i rivestimenti presentano piacevoli cuciture in contrasto Lemon Yellow. A livello degli inserti e dei listelli battitacco in acciaio inox è presente un'illuminazione ambiente a luce bianca. In pelle Carbon anche il volante sportivo rivestito a tre razze in design R. Tutti gli elementi rivestiti in pelle sono personalizzati da cuciture decorative a contrasto Lemon Yellow.

### **Dieci informazioni importanti sulla Golf R 400:**

1. Golf R 400 come vettura simbolo del potenziale sportivo della gamma.
2. La cifra «400» nella denominazione indica la notevole potenza di 400 CV.
3. Il prototipo sviluppa 100 CV in più rispetto alla Golf R.
4. 200 CV di potenza per ogni litro di cilindrata e rapporto peso/potenza di 3,55 CV al kg per permettere alla vettura di raggiungere livelli degni di una supersportiva.
5. Accelerazione da 0 a 100 km/h 3,9 secondi e velocità massima di 280 km/h (autolimitata).
6. Design della Golf R 400 ampiamente personalizzato.
7. La nuova Golf R alla base della tecnologia della concept Golf R 400.
8. Parafanghi pronunciati in omaggio alla leggendaria Rallye Golf G60.
9. Trazione integrale permanente 4MOTION per prestazioni da autentica regina della strada.
10. Interni personalizzati con sedili «racing» a guscio con rivestimenti in Alcantara e pelle Carbon.

19 aprile 2014; Comunicazione Volkswagen

### **AMAG Automobil- und Motoren AG Comunicazione Volkswagen**

Livio Piatti

Responsabile RP

Aarauerstrasse 20

5116 Schinznach-Bad

Telefono 056 463 94 61

Telefax 056 463 93 52

E-mail: [vw.pr@amag.ch](mailto:vw.pr@amag.ch)

Internet: [www.volkswagen.ch](http://www.volkswagen.ch)