

VOLKSWAGEN

Iroc, anteprima mondiale

Berlino, agosto 2006

Avvertimenti:

I testi e le foto della cartella stampa sono disponibili per download anche dal sito stampa Volkswagen:

www.volkswagen-media-services.com

I nomi FSI, TDI e DSG sono marchi registrati della Volkswagen AG o di altre aziende appartenenti al Gruppo Volkswagen in Germania.

Design e dinamica per un nuovo ordine di tempo

Il prototipo Iroc VW – annuncio della vettura sportiva di domani

Iroc traspone nel futuro l'idea di successo della Scirocco

Vettura sportiva quattroposti dal design grintoso con agili motori turbo

Wolfsburg / Berlino, 24 agosto 2006. Comeback di un'idea di successo – 33 anni fa, al Salone Internazionale dell'Auto di Ginevra la Volkswagen presentò un coupé sensazionale. Era compatto, caratterizzato da linee marcate, agile, spazioso e alla portata di molti. Volkswagen gli diede il nome dello scirocco. La vettura colse lo spirito del momento. Gli Scirocco di prima generazione prodotti in tutto il mondo furono oltre mezzo milione.

Tempi passati – tempi nuovi: in un'anteprima mondiale, la maggiore casa automobilistica d'Europa ora presenta la sua interpretazione odierna del modello di successo di allora – il prototipo Iroc.

Nuovo design sportivo VW: Come il primo Scirocco con la sua linearità visiva, anche l'Iroc costituisce un punto di svolta stilistico con la sua marcata griglia frontale e la fluente sensualità delle linee. Il concetto delle due Volkswagen è molto simile, anche se sono intercorsi oltre tre decenni tra le due vetture: la Scirocco di prima generazione fu una vettura da sogno alla portata di molti automobilisti. Diventò una delle automobili superstar degli Anni Settanta, con lo styling di Giorgetto Giugaro, i quattro posti "veri", un capiente bagagliaio con grande cofano posteriore e molta consapevolezza del proprio valore. Il prototipo Iroc riprende l'affascinante idea di allora.

Sportiva di pura razza invece di coupé classico: In contrasto alla progenitrice Scirocco, la Iroc non è un coupé classico, ma una vettura sportiva dal design progressivo, con tetto estremamente lungo e coda relativamente tronca. I vantaggi che ne derivano sono due. Primo: la Iroc fa immediatamente impressione con le sue

emozionanti proporzioni. Specie vista da dietro, il lungo tetto e i finestrini laterali poggiano su una spalla larga e grintosa. La linea di cintura della Iroc è quella della tradizione sportiva classica. Secondo: il fondo offre spazio sufficiente per adulti e molti bagagli. Nell'insieme, il provocante progetto Iroc appaia un'elevato grado di idoneità ai compiti quotidiani al divertimento di guida puro e a un design espressivo, per dare origine a una Volkswagen che come probabile vettura di serie sarà posizionata sul mercato a un prezzo molto attraente.

Verde vipera incontra Carbon cupo: Il prototipo Iroc presenta numerose finezze di dettaglio. La verniciatura della carrozzeria ad esempio – nonostante adottò uno styling tutt'altro che retro – rende omaggio alla Scirocco di prima generazione, per la quale questa precisa tonalità di verde fu tipica a partire dall'anno-modello 1976. Allora come oggi si chiama "verde vipera metallic". Questa appariscente tinta di verde della Iroc si combina particolarmente bene con le tonalità nere ricche di contrasto utilizzate nel prototipo. Un'altro esempio è la fibra di carbonio: l'elemento centrale del tetto consiste di vetro scurito sostenuto da una struttura rivestita di fibra di carbonio. Il longherone integrato in senso longitudinale utilizza lo stesso materiale. Anche i battenti della Iroc presentano una superficie in fibra di carbonio. La struttura visibile dall'esterno continua nell'interno dell'abitacolo senza interruzione.

Proporzioni grintose: Con i suoi sbalzi ridotti all'osso, la Iroc sfrutta al meglio il passo di 2.680 millimetri per guadagnare spazio all'interno. Il prototipo è alto 1.400 millimetri, lungo 4.240 millimetri e largo 1.800 millimetri. I cerchi in lega leggera disegnati appositamente per la Iroc e i pneumatici da 235 sono da 19 pollici.

Twincharger e DSG: La Iroc è motorizzata con un propulsore TSI, twincharger per gli addetti. La trasmissione è un cambio DSG con frizione multidisco gemellare. Il twincharger è stato usato per la prima volta nel 2006 nella Golf GT, i motori TSI attualmente sono gli aggregati a quattro cilindri a benzina più efficienti del momento. La combinazione di compressore e turbocharger segna la via del

futuro. Il compressore compensa la tipica debolezza del puro motore turbo a benzina nei regimi bassi in fase d'avvio, il turbocharger invece ne aumenta la potenza agli alti regimi. La combinazione dei due dispositivi in propulsori prodotti in grande serie è unica al mondo. Il prototipo utilizza la versione TSI con una prestazione di 155 kW / 210 CV. Generalmente per la Iroc è pensabile tutta una gamma di motorizzazioni "charged", che potrebbe cominciare anche sotto 100 kW / 150 CV. Ogni motore utilizzato per la Iroc però deve garantire soprattutto una cosa: il divertimento di guida.

DESIGN FRONTALE /

La griglia del radiatore e il gruppo ottico anteriore mettono subito in chiaro che il prototipo Volkswagen Iroc è tutt'altro che un cruiser

Linguaggio griglia: Che la Iroc sia una vettura improntata alla dinamica in tutto e per tutto viene immediatamente messo in chiaro dal nuovo linguaggio di design adottato per questo prototipo Volkswagen. Il cambio di posizionamento risulta maggiormente evidente dal davanti. La griglia del radiatore ha una forma nuova, mai vista prima d'ora in una Volkswagen. L'azienda utilizza questo stilema per mettere in pratica la sua decisione di dare "facce diverse" alle Volkswagen, differenziando i vari modelli e segmenti. Questa linea viene già seguita per la Golf, ove le versioni Trendline, Comfortline, Sportline e Individual sono dotate della tipica griglia Golf mentre le versioni sportive GT, GTI e R32 invece presentano variazioni della griglia con stemma.

Esagono di alluminio: La griglia del radiatore disegnata appositamente per il prototipo Iroc consiste di alluminio chiaro spazzolato sulla parte esterna visibile. La struttura a nido d'ape della griglia è sinonimo della Volkswagen sportiva fin dal debutto dell'attuale modello Golf GTI. Concepito come presa d'aria esagonale, la griglia si estende verso il basso fin sopra il paraurti scuro. Alla sua sinistra e destra si trovano altre due prese d'aria per

il raffreddamento dei freni. Mentre il bordo trasversale superiore della griglia corre a raso del cofano motore, gli elementi di cornice laterali corti combaciano direttamente con i proiettori allo xeno. Qui si nota che la grafica dell'esagono formato dalla griglia consegue logicamente dall'abbinamento ai proiettori. I gruppi ottici stessi sono relativamente compatti, con una modulazione estesa fino ai passaruota. In combinazione con la verniciatura in "verde vipera", la griglia del radiatore e i gruppi ottici anteriori della Iroc creano un suggestivo effetto visivo.

Forma a V fino ai primi montanti: In estensione delle linee della griglia, due ribattiture in rilievo a taglio netto dividono il cofano motore in tre settori. Il settore centrale leggermente incassato protrae la forma a V della griglia del radiatore fino ai primi montanti. I primi montanti stessi dal davanti sono praticamente invisibili, dato che il parabrezza è estremamente largo e li ricopre verso il davanti. Le due altre superfici del cofano motore terminano armoniosamente nei parafranghi leggermente bombati.

DESIGN SILHOUETTE /

**Montanti posteriori marcati e grafica finestrini:
grandi superfici con una tensione tutta propria**

Statement della superficie: Chi fa scivolare la mano prima su uno dei proiettori, poi sul parafrangente e una delle porte, nota che le superfici della silhouette sono sfasate in senso opposto. L'effetto si nota in particolar modo per la linea di cintura sopra i passaruota anteriori e le maniglie fino al bordo superiore dei gruppi ottici posteriori esteso lateralmente. A seconda della prospettiva e delle condizioni di luce, l'effetto visivo della fiancata è in continuo cambiamento, affascinante come un muscolo in tensione.

Tetto senza fine: A parte ciò, sono gli invisibili montanti centrali, i marcati montanti posteriori e il finestrino posteriore tra di essi che, insieme all'estensione apparentemente illimitata del tetto, creano

un'effetto di immediatezza e dinamica tutta proprio. I finestrini laterali piatti allungano la carrozzeria compatta della Iroc. E c'è di più: invertono la relazione di volumi tipica delle vetture sportive classiche – tetto breve, cofano motore lungo, rendendo la Iroc unica nella sua forma. Lo spoiler integrato in questo settore di tetto contribuisce ulteriormente alla dinamica sia stilistica sia funzionale. Un contrappunto tutto proprio al gioco di colori verde e nero del prototipo infine è costituito dai gruppi ottici posteriori di forma scultorea, appariscenti anche nella vista laterale.

DESIGN HECKPARTIE /

Eine Taille der puren Sportwagenlehre;

Rückleuchten, so unverwechselbar wie ein Fingerabdruck

Una coda tipica e nel contempo tutta nuova: L'eleganza sculturale dei gruppi ottici posteriori si rivela al meglio vista da dietro. Una coda tipicamente Volkswagen, ma anche tutta nuova. Il carattere della vettura da questa posizione è determinato dalla relazione delle proporzioni di tetto e spalla e quindi della cintura. Se è definita nettamente, ne nascono linee di dinamicità sportiva classica. E sono proprio quelle della Iroc. L'estensione posteriore del tetto ha permesso ai designer di restringere drammaticamente le fiancate e di poggiare l'abitacolo – il tetto con i montanti centrali e posteriori – su spalle imponenti. La carreggiata di per sé è già larga, e così appare ancora più grintosa. Ne nasce un contrasto ricco di tensione con il design essenziale degli elementi centrali della coda.

Gruppi ottici come occhi: L'effetto viene sottolineato dai gruppi ottici posteriori a forma d'occhio disposti orizzontalmente ed estesi fino a sembrare una continuazione dei montanti posteriori. La forma chiara ed essenziale del lunotto posteriore si differenzia nettamente dalla sezione inferiore del cofano e dal paraurti posteriore. La combinazione di carreggiata larga, linea del tetto ristretta con spoiler e un'accento visivo di diffusore nel paraurti crea un'impressione di

potenza. Un dettaglio a margine: anche i terminali di scappamento piatti a trapezio si sottopongono al dettato della dinamica, continuando all'esterno la forma del diffusore.

INTERNI /

I sedili avvolgenti con cinture a 5 punti sottolineano il talento da Nordschleife del Nürburgring

Quattroposti variabile: Come già accennato, la Iroc è una "vera" quattroposti. Dietro al cofano posteriore ad ampia apertura (e con ancoramento rientrante nel tetto) si cela uno spazioso bagagliaio con oltre 300 litri di volume di stivaggio. La capacità del vano bagagli può essere ingrandita di molto abbattendo i sedili del fondo. Ne risulta una superficie perfettamente piana, dotata di scanalature guida per l'integrazione di un sistema di fissaggi da trasporto multifunzionale.

L'orientamento oltremodo sportivo del prototipo Iroc è rispecchiato per excellence anche dall'abitacolo. Sotto l'ombrello della tematica di design appositamente concepita ne è nato un'interiore concepito senza compromessi per un potenziale uso sportivo a livello agonistico, come dimostrato dai sedili anteriori avvolgenti dotati di cintura a cinque punti e chiusura centrale. Il quadro strumenti, ben organizzato, è dominato da due grandi strumenti rotondi di nuova concezione, che costituiscono il centro visivo e il punto d'attrazione del cockpit. Racchiusi in un contenitore acrilico scuro, i due strumenti principali emettono un bagliore azzurrino. Guardandoli, il guidatore vede due cilindri composti da dodici aste luminose ciascuno che creano una segmentazione tridimensionale all'interno degli strumenti. Due anelli metallici incorniciano i due strumenti centrali. La superficie degli elementi verniciati del cruscotto viene nobilitata da una struttura cristallina, che si ritrova in pari forma anche per altri elementi interni.

Il prototipo butta a mare le convenzioni: In genere si può dire che praticamente tutti i materiali vengono utilizzati in uno spirito creativo di rottura con il conosciuto e l'appreso. I designer di color-and-trim hanno combinato materiali cromaticamente in contrasto tra di loro, come il neopren in "verde vipera", il cuoio gofrato a pelle di rettile (in "bicolor nero antracite") e il tessuto hightech "Space Fabric" (in "nero titanio"). Oltre al corpo del cruscotto in cuoio nero, un rivestimento in fibra di carbonio, anch'esso in nero, costituisce il telaio dei principali blocchi funzionali. Esempio maniglia apriporta: per forma e colore, i robusti archetti con ottica di alluminio costituiscono il riscontro della compatta consolle centrale. Esempio pomello del cambio: a macchina ferma giace a raso in una consolle e si porta in posizione di lavoro solo con l'accensione – un'innovativo dispositivo antifurto e allo stesso tempo tecnologia messa in scena in modo affascinante. A quanto si estende l'amore per il dettaglio, per l'automobile, della Volkswagen in conclusione può essere dimostrato da due esempi presi dal campo della strumentazione. Le bocchette d'aria esagonali in argento matt ripetono la tematica di design della griglia del radiatore. La serie di interruttori a leva costituisce una citazione dal mondo delle grandi vettura sportive.